



**ADMINISTRATION COMMUNALE D'ANDERLECHT**

**CADRE DE VIE – PERMIS D'URBANISME**

**COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL :  
séance du 18 janvier 2018**

**SONT PRESENTS :**

**- ADMINISTRATION COMMUNALE D'ANDERLECHT :**

Président : M. VAN GOIDSENHOVEN  
secrétaire: Mme FAMERÉE  
M. SWALENS  
Mme DUSSARD

**- BRUXELLES DEVELOPPEMENT URBAIN – DIRECTION DE L'URBANISME :**

Mme COPPIETERS

**- CITYDEV. BRUSSELS :**

Mme DECHAMPS

**- BRUXELLES-ENVIRONNEMENT:**

M GENON  
M. DAL MOLIN

**- BRUXELLES DEVELOPPEMENT URBAIN – DIRECTION DES MONUMENTS ET DES SITES:**

Mme CORDIER

**-BRUXELLES-MOBILITE:**

M. DEBROE

**DOSSIER**

13. Demande de permis d'urbanisme et d'environnement introduite par THE DOCK S.A. Madame Lieckens :- projet amendé et modifié : démolir trois bâtiments existants (parcelle cadastrale 307 L5) et construire un ensemble de 8 immeubles (R+3+T à R+14) abritant 302 logements avec des commerces, des espaces destinés à des professions libérales, une crèche, un hôtel de 96 chambres, un parking couvert de 345 places, un plan d'eau et ses aménagements extérieurs. Modifier l'itinéraire cyclable ICR "CK" au droit de la connexion avec le Quai Fernand Demets. Modifier le profil de la voirie Quai Fernand Demets pour créer un pont dalle au-dessus du passage vers le bassin pour accueillir les bateaux de plaisance. Restaurer les berges. Abattre 87 arbres à haute tige sur le domaine public. Planter 5 arbres (sorbus torminalis). Modifier le réseau hydrographique. - Quai Fernand Demets 6 / Avenue Raymond Vander Bruggen de 5 -7 et 11-13. PRAS : zone de forte mixité + liseré de noyau commercial + espace structurant - PPAS : Pont de Cureghem - A.G. : 28/10/2004.

## EXAMEN DU DOSSIER PAR LA COMMISSION

### A. REMARQUES ET/OU PLAINTES ARRIVEES A L'ADMINISTRATION :

L'enquête publique a donné lieu à :

- 4 lettres d'opposition;
- 5 lettres de réclamations / observations;
- 1 pétition favorable (99 signatures dont 6 par Facebook);
- 1 lettre favorable;
- 19 demandes à être entendu;

### B. PERSONNES QUI ONT DEMANDE A ETRE ENTENDUES ET QUI SONT CONVOQUEES :

Les demandeurs et les architectes ont été entendus.

Monsieur DAVIN (IEB) a été entendu.

2 points procédurale : IEB et inter environnement :

- difficulté pour avoir les éléments du dossier.  
Entrave accès aux documents : enquête du 8/12/2017 au 6/01/2018 (une grande partie pendant les congés scolaires) documents inaccessibles.
- l'étude d'incidence est sans valeur et dépassé (augmentation du nombre de logements, augmentation du nombre de parking).

Madame SCOHIER Claire (IEB) a été entendue.

Le PPAS n'est pas publié sur le site, il s'agit toujours du projet sur le site internet de la commune.

Quelle est la plus-value de la marina ? (piste cyclable déplacé, réseau d'égouttage), densifier pour rentabiliser la marina.

Le bassin n'est pas une zone verte ce n'est que de l'eau sur une dalle de béton.

La marina aura besoin de subir des dragages vu la situation (dans un coude).

La marina a cet endroit là n'est pas opportun.

La mobilité : où mettez vous les places de parkings supplémentaires (146) ?

Où sont les alternatives ? Zone verte. Jamais analysé.

Un habitant du quartier depuis quarante ans a été entendu.

Monsieur est ravi de ce projet, ce projet va enfin remplacer un chancre (terrain à l'abandon depuis 20ans) et va booster le quartier.

Madame SZEWCZYK Marie-Thérèse représentante du comité du bout du monde a été entendu.

Madame est très heureuse du projet.

Ce projet aura des répercussions bénéfiques pour le quartier.

Cela ne sera que du positif pour le futur.

Madame BAUWENS Nadine (représentante du magasin WAYEZ SHOE S.A.), a été entendue.

La famille de madame est commerçante à Anderlecht depuis 70 ans.

Les habitants et les commerçants sont très positifs.

Ceci n'est pas un projet banal.

Anderlecht le vaut bien.

Monsieur DEBRY Philippe a été entendu.

La situation actuelle est effectivement inacceptable.

Ce chancre est là depuis trop longtemps mais il faut prendre le temps d'analyser le projet et de le critiquer.  
hors norme par rapport à ce quartier.

Ce projet est trop introverti.

Il y a une amélioration entre le premier projet et le second.

Il y a de nombreux endroits dit accessible au public et qui devienne privé par la suite. C'est ce que l'on craint.

Les charges d'urbanisme seront utilisés pour les crèches et les écoles.

La pérennité du projet marina (doute de viabilité de ce projet), qui va assumer les coûts en cas de faillite ?

Monsieur VERMEERSCH Karel (CRU) association locale et indépendante a été entendu.  
constat : irrégularités de l'enquête publique (pas d'études d'incidences disponible) et différence de programme étudié et l'enquête publique.  
demande de réouverture de l'enquête publique.  
étude d'incidence : espace vert en alternative à la marina : constat le plus important, les habitants sont demandeurs des espaces verts et mal entretenu.  
Les avantages d'un espace vert sont très importants (moins d'entretien, pas de déplacement de la piste cyclable, etc...)  
Il y a d'énorme risque financier dans ce projet.

Le représentant de WAYEZ SHOPPING a été entendu.  
Il y a eu une concertation entre plusieurs commerçants du quartier et ceux -ci sont positifs. Il y a une énorme recherche de redynamiser le centre historique dont la rue Wayez et ce projet le permettra.  
Il y aura une image positive du quartier et de la commune.  
Il y a beaucoup de projets au cœur de la commune (parking de la place de la Vaillance etc.. )  
Il s'agit d'un projet d'envergure.  
Il va créer beaucoup d'enthousiasme, un esprit du bien-être au sein du quartier.  
On recherche des investisseurs, il faut prendre ce projet à cœur.  
Il faut voir la plus-value que ce projet va apporter au quartier.

Madame TOMSON Barbara a été entendue.  
Madame parle en son nom, habitante du quartier.  
Je me rejoint à l'avis du CRU.  
Madame aurait aimer avoir quelques précisions par rapport à l'étude d'incidence.  
Les habitants du quartier croit à une plus-value de leur bien et cela n'est pas le cas.  
Le projet du bassin pose beaucoup de questions et d'incompréhension.  
Il y aura des chamboulements pendant plusieurs mois au point de vue de la mobilité.  
Les charges d'urbanisme ne vont rien apporter aux habitants, à part la crèche.

Monsieur VANDERHULST Guido a été entendu.  
Le port a t'il donner un avis ?  
Ce canal a été construit pour les marchandises, on va l'affecter à autre chose.  
Pas certains que les habitants seront intéressés par les commerces du quartier.

Monsieur SAIDI Nordine a été entendu.  
Monsieur est d'accord avec les propos du CRU.

Monsieur JAGER Jean-François, habitant du quartier, rue Général Rucquoy 26 a été entendu.  
Monsieur accueille ce projet avec beaucoup d'enthousiasme.  
Ce projet ne sera que bénéfique : 302 logements moyens et à basse consommation d'énergie. Ce genre de logement est attendu et nécessaire au sein de la commune.  
La présence d'un hôtel va booster le tourisme avec le centre historique (maison d'Érasme, béguinage).

Monsieur ROBE André (CODA) a été entendu.  
Monsieur est habitant de la commune de Forest mais à un intérêt pour les projets prévus dans la Région de Bruxelles-Capitale.  
On va abattre 89 gros arbres et ceci est dommageable quand on sait qu'un arbre produit de l'oxygène pour la population.  
Pas sûr que ce projet rapporte quelque chose à la commune, ni a la région quand on sait que d'autres infrastructures comme celle là (la marina) en d'autres point de la région.

Monsieur VAN ASSCHE Steyn (BRAL) a été entendu.  
La piste cyclable est très importante.

## DECIDE :

### AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION

Attendu que le bien se situe en zone de forte mixité, le long d'un espace structurant et en liseré de noyau commercial et voirie suivant le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) arrêté par arrêté du Gouvernement du 03/05/2001 ;

Qu'il se situe dans le PPAS "QUARTIER PONT DE CUREGHEM" (AR 218/10/2004) abrogé implicitement par le nouveau PPAS Biestebroeck ;

Considérant que la demande se situe dans le PPAS Biestebroeck approuvé par le Gouvernement le 7/12/2017 ;

Attendu que la demande initiale vise à démolir trois bâtiments existants (parcelle cadastrale 307 L5) et construire un ensemble de 9 immeubles abritant 218 logements avec des commerces, des espaces destinés à des professions libérales, une crèche, un hôtel de 116 chambres, un parking couvert de 199 places, un plan d'eau et ses aménagements extérieurs ; modifier l'itinéraire cyclable ICR "CK" au droit de la connexion avec le Quai Fernand Demets ; modifier le profil de la voirie Quai Fernand Demets pour créer un pont dalle au-dessus du passage vers le bassin pour accueillir les bateaux de plaisance ; restaurer les berges ; abattre 81 arbres à haute tige sur le domaine public ; planter 5 arbres (sorbus torminalis) ; modifier le réseau hydrographique ;

Considérant qu'il s'agit d'une demande soumise à une procédure mixte de permis d'urbanisme et d'environnement ayant fait l'objet d'une étude d'incidences conformément aux prescriptions du CoBAT et de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (OPE) modifiée ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme a fait l'objet d'un accusé de réception de dossier complet daté du 13/05/2016 ;

Vu l'accusé de réception de dossier complet de la demande de permis d'environnement daté du 18/05/2016 ;

Vu que la 1<sup>ère</sup> enquête publique (portant sur le contenu du projet de cahier des charges de l'étude d'incidences) a eu lieu du 30/09/2016 au 14/10/2016 ; que lors de l'enquête publique 3 réclamations ont été introduites ;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête ;

Vu l'avis favorable de la commission de concertation du 20/10/2016 portant sur le projet de cahier des charges de l'étude d'incidence ;

XXX

Considérant le cahier des charges définitif de l'étude d'incidences arrêté par le comité d'accompagnement de l'étude ;

Considérant que l'ensemble des incidences du projet ont été étudiés ;

Considérant les alternatives et variantes suivantes étudiées dans l'étude d'incidences :

- Alternative 1 : maintien de la situation actuelle ;
- Alternative 2 : alternative sans port de plaisance (a, b, c)
- Alternative 3 : conformité par rapport au PPAS « Pont de Cureghem »
- Alternative 4 : alternative d'ouverture du bassin et de l'espace public
- Alternative 5 : alternative de localisation possible pour l'implantation d'un port de plaisance
- Alternative 6 : alternative zone de forte mixité
- Variante 1 : réaménagement de l'espace vert quai Demets
- Variante 2 : variante avec des pentes réduites

Considérant qu'à l'issue de l'étude d'incidences le chargé d'étude a formulé des recommandations ;

Vu la déclaration de clôture de l'étude d'incidences datée du 3/05/2017 ; que dans les commentaires du comité d'accompagnement, un amendement est souhaité pour modifier la pente (8%) de l'itinéraire européen Eurovélo 5 (CK) à moins 5% ou à 5%, établir des conventions pour la gestion des espaces accessibles au public, les collecteurs déviés, l'accès à la voie d'eau et à la gestion du trafic fluvial lié au bassin, etc, et augmenter le nombre d'emplacements de parkings sans report en voirie ;

Vu la décision du demandeur d'amender conformément aux articles 138 du CoBat et 29 de l'OPE les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement en vue d'assurer la compatibilité du projet avec les conclusions de l'étude d'incidences ;

xxx

Considérant qu'un projet amendé et modifié a été introduit à la région le 10/11/2017;

Attendu que le projet modifié et amendé vise à démolir trois bâtiments existants (parcelle cadastrale 307 L5) et construire un ensemble de 8 immeubles (R+3+T à R+14) abritant 302 logements avec des commerces, des espaces destinés à des professions libérales, une crèche, un hôtel de 96 chambres, un parking couvert de 345 places, un plan d'eau et ses aménagements extérieurs. Modifier l'itinéraire cyclable ICR "CK" au droit de la connexion avec le Quai Fernand Demets ; Modifier le profil de la voirie Quai Fernand Demets pour créer un pont dalle au-dessus du passage vers le bassin pour accueillir les bateaux de plaisance. Restaurer les berges ; Abattre 81 arbres à haute tige sur le domaine public. Planter 5 arbres (sorbus torminalis) ; Modifier le réseau hydrographique;

Attendu que les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement ont été soumises aux mesures particulières de publicité du 8/12/2017 au 6/01/2018 pour les motifs suivants :

- Application du Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.) :
  - 0.12. : Modification totale ou partielle d'un logement en ZHPR, ZH, ZM, ZFM, ZA, ZEMU ;
  - 4.2.3° + de 200 m<sup>2</sup> de commerce hors liseré NC ;
  - 4.3. + de 80 chambres d'hôtel;
  - 4.5.1° : modification des caractéristiques urbanistiques dans une zone de forte mixité ;
  - 25.1. Création ou modification de l'aménagement de voiries et d'itinéraires de transport en commun ;
- Application de l'article 153, §2 du COBAT: Dérogations au Titre I du RRU, aux articles :
  - 3 (implantation de la construction (façade avant));
  - 5 (hauteur de façade avant d'une construction mitoyenne) ;
  - 6 (hauteur toiture) ;
  - 6 (toiture – éléments techniques) ;
  - 7 (implantation d'une construction isolée) ;
  - 8 (hauteur d'une construction isolée) ;Titre VIII, articles :
  - 6 (nombre d'emplacements de parcage à prévoir par logement)
  - 18 (aire de livraison)
- Application de l'article 141 du COBAT : études d'incidences ;
  - Point 8) Construction d'ouvrages d'art souterrains ou aériens à l'exception des ouvrages d'art à l'usage exclusif des piétons et des deux roues ;
  - Point 18) Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques ;
  - Point 20) Tout projet mixte qui est soumis à étude d'incidences.

Considérant que lors de l'enquête publique 4 lettres d'opposition, 5 lettres de réclamations / observations, 1 pétition favorable (99 signatures dont 6 par Facebook), 1 lettre favorable, 19 demandes à être entendu ont été introduites ;

Considérant que ces réclamations portent principalement sur :

#### GENERALITES HORS PROJET

- *Le PPAS Biestebroeck adopté le 7/12/17 n'est toujours pas en ligne créant une difficulté d'analyser le projet*
- *Inclure les citoyens et/ ou associations citoyennes dans le CA ou dans l'élaboration des EI*

#### PROCEDURE, VICES DE FORME

- *la moitié du délai de l'EP s'est déroulé durant les vacances de Noël*
- *Plusieurs annexes (2 PVs du CA) n'ont pas été jointes avec EI, il est requis de présenter et soumettre à EP le dossier complet avec l'ensemble des pièces datées.*
- *Différence de nombre de logements et de places de parking entre les données de l'affiche de l'enquête publique et les données de l'étude d'incidences. Le projet amendé s'écarte de façon très significative du projet initial, le demandeur doit donc démontrer que ce projet n'induit pas d'incidences négatives supplémentaires. L'étude complémentaire réalisée en octobre 2017 ne satisfait pas à ces conditions.*
- *Conditions difficiles du déroulement de l'enquête publique :*
  - *La commune n'a pu mettre l'étude d'incidences à disposition ;*
  - *Demande de prolonger l'enquête publique avec une période de 2 semaines ;*
  - *La demande de permis soumis à la consultation date de mars 2016.*

#### DIRECTIVES et ARRETES

- *des craintes ont été émises quant au respect*
  - *de la directive européenne 2011/92/EU, article 3 et donc des effets directs et indirects sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'air, climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que l'interaction entre ces facteurs*
  - *de l'arrêt du 18/02/2013 de la Cour de justice européenne et donc l'interdépendance fonctionnelle des projets de la zone canal qui, prise ensemble, bloqueront entièrement la mobilité déjà trop dense et amènent pollution air et bruit, embouteillages, klaxons, stress dans le quartier*
  - *du jugement CJUE, commission Irlande, arrêt C-50/09, 3 mars 2011 : « il ne suffit pas de collecter des données mais de l'examiner à fond... »*
  - *du jugement CJUE, arrêt C-435/09, 24 mars 2011 portant sur la condamnation en manquement de la région bruxelloise : l'appréciation des effets cumulatifs des projets est essentielle*
  - *de la Convention d'Aarhus par la proactivité et la transparence des autorités envers les citoyens dès l'idée du projet et à tous les stades du projet (+ suite CODA)*

## VISION GENERALE

- *Contre le principe d'un port de plaisance à cet endroit, plutôt nécessité d'un espace vert public géré par Bruxelles Environnement ;*
- *Projet de développement front d'eau déconnecté des besoins et de la réalité des habitants du quartier et de la région ;*
- *Projet déconnecté des besoins des plaisanciers, le canal de Bruxelles à Charleroi étant destiné prioritairement au transport des marchandises la plupart des plaisanciers préfèrent des canaux avec moins d'écluses.*
- *Projet présente un décalage fort entre le tissu urbain dans lequel il s'insère et les ambitions présentées, tant sur la forme urbanistique proposée et le profil de personnes visées. Risque de créer une dualité sociale et une véritable rupture avec les quartiers voisins plus pauvres*
- *Le projet d'un tel standing ouvre la porte à une vague de spéculations dans le quartier*
- *La position en intérieur d'îlot du bassin est une localisation risquée pour un développement ultérieur*
- *Le port de plaisance est enclavé et n'apporte aucune valeur ajoutée quant au fait d'un agrément au bord de l'eau. La création d'un espace vert à la place du bassin apporte de nombreux bénéfices et est également conforme au PPAS. Demande que l'étude d'incidences préconise l'aménagement du parc (alternatif 2a et 2b par rapport au port de plaisance).*

## PROJET AMENDE, EI OBSOLETE

- *EI ne prend pas en compte l'impact du projet amendé. Passage de 199 à 345 places alors que la conclusion de l'EI conseille 230 emplacements.*
- *L'amendement du permis diminue la pertinence et la crédibilité du volet mobilité de l'EI.*
- *Manque d'informations sur le nouveau projet : PMR ? Vélos, 1/chambre. ? ajout d'un étage en sous-sol ? conséquence sur les trémies d'accès et circulation en surface ? état du sol, risque de pollution, étanchéité, inondation ?*
- *Ombre portée non calculée pour le R+14*
- *Quid de l'impact de l'augmentation de logements sur la consommation d'énergie*
- *L'estimation budgétaire est à revoir due à la création de 146 places de parking supplémentaire*

## DENSITE

- *Dérogation PPAS - Les bâtiments D, E et H dérogent aux hauteurs autorisées par le PPAS. L'hôtel situé le long du quai Demets comporte 2 niveaux de plus ainsi que les 2 bâtiments situés en intérieur de parcelle.*
- *Selon l'EI, certains ensembles de logements ne sont pas conformes aux nouvelles exigences*

## PEB

- Selon l'EI, ce quartier est un des quartiers les plus denses de la RBC et le projet est d'autant plus dense.
- La tour R+14 risque de profondément modifier le paysage de la rive gauche en lui faisant perdre sa distinction par rapport à une rive droite amenée à accueillir plusieurs émergences.
- Études sociologiques apprennent que les bâtiments deviennent plus insupportables ou criminogènes au-dessus de 5-6 étages

## ESPACE VERT

- En application des résolutions de la COP21 il s'impose d'interdire toute construction dans les espaces verts ou assimilables ou potagers de la Région bruxelloise.
- Dérogation PRAS - Prescription 0.2 non-respectée. Le respect de cette prescription a été calculée sur la superficie couverte par les parcelles privées. Par ailleurs, certaines zones de terre sur dalle n'ont pas une hauteur de substrat adéquate requise par le PPAS.
- Avec l'augmentation du nombre de parking, rien n'indique que les art.45 du PPAS et art.13 du titre I du RRU seront respectées. (50% de la surface de cours et jardin doit être en pleine terre). EI signale un ratio de 15%. Or le RRU et le PPAS impose 50%
- Par ailleurs, Selon l'EI la marina est une surface perméable assimilable à un espace vert alors que la marina est bétonnée et imperméable.
- le projet ne crée aucun espace vert public mais seulement des espaces privés ou semi-privés. La partie dite espace public est minéralisée.
- Faible intérêt écologique :
  - abattage de 87 arbres et compensé par 5 arbres et quelques arbustes
  - berges du bassin entièrement artificielles
- Demande de transplanter ou de remplacer la totalité des arbres déplantés, de même ampleur dans un lieu proche déterminé suivant des règles sévères décrites
- Demande de vendre les arbres abattus au profit des finances communales, valeur nominale allant de 2.000 à 38.000€.

## GESTION DE L'EAU

- Diminution de la capacité de rétention suite à l'abattage de 87 arbres et du retrait de la végétation
- Demande de dimensionner les bassins d'orage en tenant compte de l'inondation ou de la pluie centenaire et surtout du changement climatique et dimensionner les systèmes d'évacuation sur base d'un débit double ou de proposer une alternative comme celles présentées par les EGEB sous les notions de Nouvelles Rivières Urbaines (NRU)



- *Demande des études géologiques, hydrologiques et hydrographiques fouillées pour prévenir des risques d'inondation*
- *Projet devrait être exemplaire en terme de récupération, de recyclage et traitement des déchets et des eaux usées.*

## MOBILITE

- *Manque d'une analyse sur les effets cumulatifs des autres projet envisagés dans le cadre du PPAS.*
- *Comptage de l'EI ne sont pas crédibles et révèle une grave sous-estimation systématique des flux créés par le projet en comparaison aux données du Plan Régional de Mobilité Iris 2 et d'autres étude d'incidence en cours sur la région bruxelloise.*
- *Etude de mobilité et de stationnement doit être menée dans un large rayon et doit être effectuées durant 4 jours ouvrables d'une semaine représentative du trafic*
- *Accessibilité PMR non assuré vers la crèche depuis la rue étant donné la forte pente et une partie de l'hôtel n'est pas accessible en raison de présence des marches*
- *Réduction locale de la largeur des trottoirs due aux modifications du quai Demets, les rétrécissements sont inférieurs à 1.5m ne respectant pas le RRU*

## ICR

- *Le chenal d'accès à la marina crée une coupure dans le tracé cyclable et le dévalorise. Or cette piste cyclable est le tracé majeure de la région, faisant partie du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR CK), du réseau touristique européen Eurovélo ainsi que du réseau RER-vélo qui relie Bruxelles avec Halle et Vilvorde.*
- *Ce tracé va bénéficier de fonds européen (FEDER) pour la réalisation de plusieurs passerelles sous ponts au nord du canal afin d'optimiser et de fluidifier le trafic cyclable. Permettre la démolition d'une passerelle similaire au sud ne soutient pas une vision cohérente.*
- *La plus-value d'un RER-Vélo par rapport aux problèmes de mobilité et environnementaux auxquels font face la commune et la région ne peut pas être mis en balance avec celle d'une marina.*
- *Le tracé doit souvent faire face à des projets dit « ponctuels ». L'adaptation du tracé amènerait un cumul de détours ou d'arrêts.*
- *Le dénivelé (allant jusqu'à 4.31%) et les dimensions ne respectent pas les normes standardisées pour un aménagement bidirectionnel « RER-Vélo » sécurisé. Par ailleurs le partage de cet axe avec les piétons renforcent le risque de générer des conflits. Demande du respect de la largeur standard de 4m et qu'un tracé plan et rectiligne soit maintenu par un système de pont levant malgré l'investissement couteux.*
- *Le projet va à l'encontre de la définition de l'ICR vélo qui demande des pistes plat et rectilignes;*

- *Demande de prévoir un pont-levant pour assurer la continuité de la piste cyclable;*
- *Demande de prévoir des pistes cyclables d'une largeur de min. 4m ;*
- *Demande à ce que l'ensemble du stationnement vélo (de min. 500 emplacements ouverts et/ou sécurisés) soit aménagé en respectant les prescriptions reprises dans le vademécum « stationnement vélo » de la région bruxelloise et que les escaliers prévus soient systématiquement doublés d'une rampe pour permettre leur utilisation avec un vélo, poussette, trottinette etc.*

## *TRANSPORT FLUVIAL*

- *Sécurité du transport fluvial insuffisamment traité dans l'EI*
- *Suite au passage des navires sur le canal, pas de risque d'ensablement à l'entrée de la marina ?*

## *SOCIO – ECONOMIQUE*

- *Le prix des logements, l'accessibilité à ceux-ci ne sera possible que pour une faible proportion des riverains et des bruxellois.*
- *Demande d'intégrer 30 % de logements sociaux dans le projet ;*
- *L'EI mentionne une offre hôtelière inexistante dans le quartier ne tenant pas compte des deux nouveaux hôtels à la porte de Ninove, de nombreux hôtels autour de la gare de midi et de nouveaux hôtels à Cureghem*
- *Crainte d'un manque de demande à cet endroit vu le profil socio-économique de la population du quartier avoisinant, un parc avec plaine de jeux serait plus approprié,*
- *Le type d'occupants externes n'impliquera aucune retombées fiscales à la région, ni à la commune.*
- *l'estimation financière est erronée étant donné que dans l'estimation haute le mi-temps pour les frais de personnel n'est comptabilisé qu'à 3.000€ au lieu de 20.000€, que la note final est portée à 114.000€ avec un revenu annuel estimé à 66.000€*
- *l'estimation de l'EI n'intègre pas le cout d'un pont mobile,*
- *une charge additionnelle est à prévoir due à la création de 146 places de parking supplémentaire, que selon L'EI une augmentation de 50places de parking (d'un-prix de revient de 20.000€/place) nécessiterait un investissement complémentaire de 1.000.000€ soit une charge supplémentaire de 30€/m<sup>2</sup> de construction.*
- *La création du bassin génère difficilement un retour sur investissement en créant un impact foncier de 173€/m<sup>2</sup>*
- *il a été proposé d'intégrer le cout des impacts sociaux/sociétaux et environnementaux dans un rayon de 1-2km dans l'étude de faisabilité économique,*

- *il a été proposé d'établir une garantie bancaire de 20 millions d'euro afin, d'une part de garantir la bonne fin du projet et d'autre part pour dédommager la Région, les communes et les habitants des dommages causés durant le chantier et durant au moins 50ans.*
- *Suivant les exemples de Londres et Saïda au Maroc, une crainte est émise que la commune d'Anderlecht doive effectuer un investissement massif pour maintenir ce projet alors que la commune est déjà sous tutelle budgétaire.*

#### *CHARGES D'URBANISME*

- *Les charges d'urbanisme sont affectées à la réalisation du bassin et à ses conséquences. Le cout du déplacement du collecteur, de la réalisation du pont, ne peuvent pas être comptés dans les charges d'urbanisme et doivent être à charge du promoteur.*
- *il est inacceptable que les charges d'urbanisme soient affectées à des coûts connexes à un aménagement dont la plus-value n'est pas démontrée.*

#### *EI - COMPLEMENTS*

- *Collecteur ; Qu'en est-il du respect des recommandations de VIVAQUA ?*
- *Pas d'étude sur les effets de tourbillon, exigée par le cahier des charges.*
- *Situation vibratoire non étudiée malgré la proximité du chemin de fer*
- *Suivant la carte de bruit de BE, il est probable que les seuils admissibles de nuisances sonores soient dépassés pour les bâtiments en front de canal*
- *Pas d'étude spécifique sur les données acoustiques et l'EI conseille de la faire réaliser par un bureau d'étude acoustique*
- *Alternatives de l'EI sont insuffisantes par*
  - *l'absence d'une localisation alternative de la marina,*
  - *d'une forte partialité et manque d'objectivité entre la réalisation du bassin VS la création d'un espace vert,*
- *Perturbations liées au chantier non étudiées :*
  - *Durée des travaux ? Coordination ? risque d'interruptions des raccords en énergie ?*
  - *Rabattement de la nappe phréatique,*
  - *Circulation perturbée sur le quai Demets,*
  - *Risque de détérioration des routes : il est proposé d'utiliser la voie d'eau pour l'évacuation des terres et l'approvisionnement des matériaux afin d'éviter le passage de 150 camions/jours pendant 70jours.*

*SIAMU*

- *L'avis SIAMU date de 2015, basé sur un projet obsolète. Il n'est donc pas possible de déterminer si le projet respecte les recommandations du SIAMU.*

#### **FAISABILITE FINANCIERE**

*Une crainte a été émise de savoir qui sera en charge de payer le coût du déplacement du collecteur Vivaqua (estimé à 1.400.000 euro)*

*Une crainte a été émise concernant le coût de l'entretien et le risque pour le pouvoir public à long terme de devoir gérer et entretenir (dragage/entretien du pont) un chancre urbain (l'éventuel reprise du port de plaisance) :*

- *Demande de compléter l'étude d'incidences avec une étude comparative de faisabilité financière de projets de ports de plaisance à l'intérieur du pays et à l'étranger, dans lequel des projets non-réussis sont pris en compte.*

#### **CONVENTIONS –**

*une crainte a été émise sur le risque que le site ne soit revendu une fois l'obtention du permis, il a été proposé de réaliser diverses conventions préalablement à la délivrance du permis :*

- *Commune : Assurer un statut public au passage entre la rue Scheutveld et le quai Demets*
- *BM : entretien et à l'aménagement du pont*
- *Vivaqua : modification du réseau d'égouttage*
- *Port de Bruxelles : Création du bassin et rapport au canal*
- *Sur l'exploitation du port de plaisance*
- *Relative au prélèvement et rejet d'eau pour le chauffage et le refroidissement des locaux*

Vu la note complémentaire à l'étude d'Incidence ;

Que la demande de permis initiale est à la fois « amendée après EI » (art. 138 CoBAT) et « modifiée à l'initiative du demandeur » (art. 177/1 CoBAT) et a été soumise aux mesures particulières de publicité ; qu'il n'y a pas de nécessité de refaire une EI, même limitée aux aspects spécifiques non étudiés dans le RIE du PPAS Biestebroeck ;

Que l'ensemble du dossier, initial et amendé (accompagné de « la note complémentaire à l'étude d'incidences », de « la note explicative amendée suite aux recommandation de l'étude d'incidences », du « tableau de synthèse des recommandations de l'étude d'incidences avec les commentaires du demandeur » et de « l'étude d'incidences », a été mis à la disposition du public durant toute la période de l'enquête publique ;

Que l'enquête publique respecte les dispositions relatives aux dates des vacances scolaires pour l'année 2017-2018;

Que, pour information, les prescriptions graphiques et littérales du PPAS Biestebroeck sont disponibles en ligne sur le site de la Participation (lien accessible à partir du site de la Commune) depuis son approbation par le Conseil communal en septembre 2017 ; que tous les PPAS sont à la disposition public à la demande formulée auprès du service du Développement urbain ;)

Que l'augmentation du nombre d'emplacements de parking constitue bien un amendement au projet et répond aux conclusions de l'EI et à l'article 138 du CoBAT : « le demandeur avise l'Administration de sa décision : [...] »

de l'amender en vue d'assurer la compatibilité du projet avec les conclusions de l'étude d'incidences » ;

Que l'EI préconise en effet d'augmenter l'offre des emplacements de parking ; (Voir notamment la conclusion du résumé non technique de l'EI page 24 + page 11 sur la partie « stationnement » + page 77 du rapport final de l'EI sur « l'adéquation entre l'offre de la demande en stationnement automobile ») ;

Que l'augmentation de l'offre de logement et le passage à rez + 14 ne constituent pas une réponse à l'EI mais découle du PPAS Biestebroek qui permet la création d'une émergence ; qu'il s'agit d'une modification substantielle de la demande initiale par le demandeur ;

Vu l'avis de la Direction du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale du 9/09/2015 sur les plans initiaux ; qu'il convient de resoumettre les plans finaux à l'avis des pompiers ;

Vu l'avis de « de Lijn » du 22/07/2016 demandant de laisser la place pour l'arrêt des bus 136 et 137 avenue Raymond Vander Bruggen ;

Vu l'avis ANLH du 17 mai 2016 sur les plans initiaux ; qu'il convient de resoumettre les plans finaux à l'approbation de l'ANLH en tenant compte de premières remarques ;

Vu l'avis de la Commission de Sécurité Astrid exigeant une couverture radioélectrique ASTRID pour tout le -2, pour les commerces accueillant plus de 150 personnes dans les blocs B, D, E, G et pour l'hôtel dans le bloc H ;

Vu l'avis de la Direction Gestion et Entretien et Voiries de Bruxelles du 29/06/2016 ;

Vu l'avis de la STIB du 9/06/2016 n'ayant pas de remarques ;

Vu l'avis de VIVAQUA du 19/05/2016 et l'avis du 28/12/17 ; qu'il convient d'en tenir compte et de les contacter afin de répondre aux conditions émises ;

Vu l'avis de la Direction des Monuments et sites du 17/10/2016 déclarant que le site est à hauteur d'une zone de découvertes d'outils néolithiques en silex et qu'il convient de permettre à la cellule archéologique de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un suivi archéologique des travaux accompagné, le cas échéant, d'une éventuelle fouille archéologique complémentaire (planning et modalité à fixer dès réception du permis ; contact : 02/204.24.35 archeologiesprb.brussels) ;

Vu l'avis du Port du 20/12/2017 confirmant qu'une convention entre le porteur de projet et le port de Bruxelles est en cours et demandant que la voie d'eau soit utilisée comme moyen de transport pour l'évacuation des terres et l'acheminement de matériaux, dans le cadre du futur chantier ;

Vu l'avis favorable de Fluxys du 4/12/2017 à condition que l'accessibilité de leurs installations soient garanties ;

Vu l'avis de la direction Stratégie de Bruxelles Mobilité du 1/12/2017 sur le dossier amendé ; que ce projet tel que présenté n'est pas conforme au Plan Régional de Mobilité dans la mesure où l'aménagement prévu du canal d'accès à la Marina dégrade l'Itinéraire Cycliste Régional (ICR) le long du canal par l'allongement de celui-ci et la création de plusieurs épingles à cheveux ; qu'il ne préserve pas non plus la continuité et la cohérence de l'ensemble du réseau tel que le prévoit l'article 26.5 du PRAS ; que cet aménagement est donc contraire à la politique régionale de la Région de Bruxelles Capitale qui promeut l'usage du vélo et vise la continuité et la cohérence du réseau ICR, contraire à la condition de Bruxelles Mobilité pour le PPAS Biestebroek qui stipulait que « l'aménagement devra assurer la continuité des parcours piétons et du RER vélo le long du canal, sans

augmenter les pentes actuelles, ni modifier la planéité avec des aménagements qualitatifs et directs intégrés dans l'espace public » et contradictoire par rapport aux investissements européens conséquents prévus au nord du canal (Saintelette, Van Praet et De Trooz) visant à améliorer ce même ICR ;

Vu l'étude d'incidences joint à la demande de permis d'urbanisme;

### **Situation urbanistique**

Considérant que le site se situe le long du Canal Bruxelles-Charleroi en bordure du Quai Fernand Demets, de l'avenue R. Vander Bruggen et de la rue Scheutveld ; qu'il était anciennement occupé par les silos Shell et dont les bureaux se développaient le long de l'avenue R. Vander Bruggen ; que seul un immeuble sur l'angle quai Fernand Demets et avenue R. Vander Bruggen subsiste ; que le tissu urbain environnant comprend un type bruxellois avec des maisons d'habitation aux façades verticales, un type parcellaire composé de bâtiments en intérieur d'îlot et des bâtiments d'exception (ATLAS) dont les gabarits sont à part et qui représentent le patrimoine ;

### **Description du projet**

Considérant que le projet vise à créer une nouvelle marina (bassin d'eau ouvert sur le canal) bordée de 8 bâtiments (A à H) le long des avenue R. Vander Bruggen, rue Scheutveld et le quai Fernand Demets et formant ainsi un nouvel îlot ouvert sur les angles ainsi qu'au milieu du quai Fernand Demets et de l'avenue R. Vander Bruggen (ordre ouvert) ; que le projet se développe sur deux niveaux de références à savoir celui de l'avenue R. Vander Bruggen et celui des quais le long du nouveau port de plaisance un niveau plus bas ; que les immeubles A, B, C sont implantés à front de bâtisse de l'avenue R. Vander Bruggen avec un gabarit R+3+T pour le bâtiment A et R+4+T pour les bâtiments B et C ; que l'immeuble D donne sur la rue Scheutveld de gabarit R+4 ; que les immeubles E (R+3+T) et F (R+4+T) se développent autour du point d'eau, en intérieur d'îlot ; que les bâtiments G (R+14) et H (R+5+T) bordent le quai, le bassin et le passage entre le canal et le bassin ;

Considérant que 302 logements sont prévus sur le site répartis en 57 studios, 83 appartements de une chambre, 137 appartements de 2 chambres et 24 appartements de 3 chambres ; que les rez-de-chaussée abritent principalement d'autres fonctions que le logement tels que commerces, capitainerie ; qu'une crèche et une salle de fitness sont prévues au +1 et -01 des bâtiments C et D ; qu'un hôtel de 96 chambres occupe l'entièreté du bâtiment H ; que deux niveaux de sous-sol de parking de 345 places sont accessibles via les bâtiments B et E ; les locaux vélos sont situés aux rez-de-chaussée des différents immeubles ;

### **Mobilité :**

#### **Vélo :**

Considérant qu'un Itinéraire Cyclable Régional (ICR) et le RER vélo longent les abords canal de part en part à la Région de Bruxelles Capitale ;

Considérant la politique régionale de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de promotion de l'usage du vélo (1.2 plan Iris 2 « accélérer l'effet boule de neige du vélo ») ;

Considérant l'article 26.5 du PRAS qui précise la nécessité de préserver la continuité et la cohérence de l'ensemble du réseau cyclable ;

Considérant la nécessité de préserver et développer les aménagements cyclables (*a fortiori* un RER vélo) comme alternative à l'automobile et ses impacts environnementaux (qualité de l'air, bruit, émissions de gaz à effet de serre, pollution des sols,...) ;

Considérant l'article 46 4° du PPAS Biestebroek : « L'aménagement des accès liés au bassin assurent la continuité des cheminements pour tous les modes. En particulier : a. l'aménagement devra assurer la continuité de l'ICR et des parcours piétons le long du canal avec des aménagements qualitatifs intégrés dans l'espace public ; b. Les ouvrages de franchissement devront être intégrés à l'espace public et à leurs abords ;

Considérant l'article 93 §2 du PPAS Biestebroek : « Les zones de quais accessibles au public garantissent de bonnes conditions de circulation aux piétons et aux cyclistes. Leur aménagement répond aux conditions suivantes : 1° il facilite le passage des vélos ; 2° il intègre des emplacements de stationnement pour vélos ; 3° il facilite le passage des personnes à mobilité réduite ; 4° le revêtement de sol utilisé est plan et adhérent. »

Considérant la condition de Bruxelles Mobilité dans le cadre du PPAS Biestebroek qui stipule que « l'aménagement devra assurer la continuité des parcours piétons et du RER vélo le long du canal, sans augmenter les pentes actuelles, ni modifier la planéité avec des aménagements qualitatifs et directs intégrés dans l'espace public » ;

Considérant les investissements européens conséquents prévus au nord du canal (Saintelette, Van Praet et De Trooz) visant à améliorer ce même ICR;

Considérant que le nouveau canal d'accès à la marina impose de détruire la berge et de créer un pont bombé pour permettre le passage des embarcations;

Considérant que le nombre de passage des embarcations en entrée/sortie de la marina variera selon les saisons mais restera malgré tout très limité au regard du nombre de passage des cyclistes;

Considérant la nécessité de maintenir la continuité et la cohérence de l'itinéraire cyclable dans le cadre de ce projet ;

#### **Voiture :**

Considérant que le projet prévoit 345 emplacements de parking et prévoit 497 emplacements pour les vélos; qu'une zone de livraison est prévue quai F. Demets et une avenue R. Vander Bruggen ;

Considérant que les 345 emplacements de parking sont répartis comme suit :

- 275 emplacements pour les logements;
- 35 emplacements pour les visiteurs des commerces;
- 25 emplacements pour l'activité de l'hôtel;
- 10 emplacements pour les voitures partagées.

Considérant que dès lors le projet prévoit un taux de 0,91 emplacement voiture par logement;

Considérant que le projet déroge à l'article 6 du Titre VIII du RRU en ce qu'il n'y a pas un minimum de 1 emplacement de parking par logement ; que toutefois ce taux de 0.91 places est supérieur au taux de 0.7 exigé par les prescriptions du PPAS Biestebroek ;

Considérant qu'il y lieu de minimiser les incidences du projet en terme de stationnement sur les quartiers aux alentours;

Considérant que le stationnement prévu dans le projet est majoritairement à destination des logements et que pour cette fonction, il y lieu de favoriser le stationnement de longue durée, et que par ailleurs, le fait d'avoir à disposition un emplacement de stationnement à disposition stimule ce comportement;

Considérant qu'une offre en stationnement suffisamment dimensionnée, permet de ne pas saturer le stationnement en voirie au alentour du projet, y permettant alors un stationnement de courte durée, pour, par exemple les visiteurs du site ou du quartier ;

Considérant également qu'il y a 10 emplacements à destination des véhicules partagés et donc mutualisés pour plusieurs logements;

Considérant dès lors qu'avec ces 10 emplacements à destination des véhicules partagés, chaque logement peut avoir usage d'un emplacement de stationnement en sous-sols ;

**Bateau** : Considérant que le mouvement de maximum 10 bateaux /jour sont prévus de rentrer dans la marina ;

### Aménagements extérieurs :

1. Pont : Considérant qu'un Itinéraire Cyclable Régional (ICR) et le RER vélo longent les abords canal de part en part à la Région de Bruxelles Capitale ;  
que la voirie du quai F. Demets est remplacée par un pont qui surplombe la voie d'eau offrant une hauteur libre de 4,20 m pour le passage des bateaux du canal vers la marina ; que les dimensions du pont sont de 19 m de large sur 23 m de long ; que côté canal une piste cyclable est aménagée et un trottoir de 2 m de large ; que les trottoirs sont en pavés et la route asphaltée ; qu'une piste cyclable de 3 m de large et d'une pente maximale de 2,7 % est prévue ; que 87 peupliers sont abattus en voirie afin de créer le pont ; que 99 arbres sont replantés ; qu'il convient de trouver une solution complémentaire pour le chemin RER vélo aisée en créant une passerelle levante vu que le passage des bateaux (10/jour) sera peu fréquent ;
2. que l'espace vert public communal sur le carrefour est réaménagé en gradins et requalifie cet espace résiduel et sous exploité en offrant ainsi une zone de détente pour les riverains et les modes doux ; que la piste cyclable de 2,7 % est aménagée suivant un chemin en serpentif ; que les virages pour les cyclistes tels qu'aménagés sont trop courts (180°) et qu'il convient de trouver une nouvelle solution pour le chemin RER vélo aisée et avec une pente répondant à la demande de l'étude d'incidence soit de maximum 5% ;
3. Abords : que le projet se développe autour d'un plan d'eau en 3 types d'espaces : un espace privatif (l'espace vert derrière le bâtiment F et le parvis de l'hôtel) tous les deux prévus avec la plantation d'arbres à hautes tiges, un espace commun (semi-privatif) situé devant le bâtiment F et un espace privé accessible au public ; que ce cheminement ouvert au public (sur sol privé) longe le plan d'eau et s'ouvre sur les angles du projet afin d'accéder aux différentes avenues ; que ces cheminements seront pavés principalement de pierre naturelles ; que quelques gradins rattrapant le niveau du plan d'eau seront prévus au nord devant le bâtiment F ; que le bord du bassin sera en pierre bleue ; que les cheminements tournent autour du bassin à l'exception de l'entrée de la Marina par rapport au canal où le cheminement est prévu entre le bâtiment G et le bâtiment voisin au nord du projet ; que ce passage entre deux bâtiments haut est contraire au bon aménagement des lieux et qu'il convient de continuer le passage le long du bassin tel que prévu initialement ; que les zones de passage le long du bassin et ouvert sur les angles sont des accès à usage public (passage piéton et vélos) ; que ces zones se distinguent dès lors d'une zone de cours et jardins ; qu'ils sont qualitatifs ; que, toutefois, l'emprise en sous-sol des parkings occupant toute la parcelle à l'exception de l'espace vert à l'arrière du F et du bassin, il convient de diminuer le nombre d'emplacements de parking et d'augmenter les zones de pleine terre ;  
qu'il convient de manière générale d'animer les rez-de-chaussée côté rue et le long des espaces accessibles au public le long des quais de la Marina (vitrine et traversées commerciales, etc.) ;  
Que le long du quai F. Demets, 87 arbres sont abattus et quelques arbres replantés au milieu du trottoir ; que le bâtiment G est placé en retrait de 4 m de l'alignement ; qu'il convient d'accentuer ce retrait de l'alignement du quai F. Demets afin de créer une place plantée et de plus animer le cheminement le long du canal ;
4. Bassin marina : considérant que le projet prévoit la construction d'un bassin en eau en intérieur d'îlot relié au canal sur une dalle que ses dimensions sont de 48 m sur 83 m sans compter l'embouchure avec le canal de 22 m de large sur 26 m de long ;  
que celle-ci est dès lors imperméable et ne peut pas être comptabilisé dans la prescription 0.2 du PRAS en tant qu'espace vert ;  
que le rapport d'incidences du permis d'environnement précise une capacité d'accueil de 40 bateaux dans la marina ; que cependant seuls les pontons ont été aménagés sans préciser la localisation de ces bateaux ; qu'il y a lieu de fournir un marquage sur plan avec la disposition des bateaux (variante max. petits et max. grands bateaux) ;



## **Bâtiments A, B, C avenue R. Vander Bruggen :**

### **Bâtiment A :**

Considérant que deux bâtiments sont démolis et qu'un nouveau bâtiment (A) est construit au début de la avenue R. Vander Bruggen s'accrochant à l'immeuble d'angle existant R+4 (ne faisant pas partie du projet) avec le quai F. Demets ; que cet immeuble comporte 3 étages sur rez-de-chaussée (avenue ) et un étage en retrait ;

#### **1. Gabarit et conformité aux prescriptions du PRAS et du PPAS**

Que le bâtiment dépasse en hauteur le bâtiment voisin (bâtiment d'angle avenue R. Vander Bruggen et quai Demets) et déroge ainsi aux articles 5 et 6 du Titre I du RRU ; que toutefois la hauteur du bâtiment est conforme aux prescriptions du PPAS Biestebroeck qui permet une hauteur de 14 m et un niveau de toiture ; que lorsqu'une avenue est en pente, il est tenu compte des différences de hauteur résultant du dénivelé du sol ;

considérant qu'une citerne de 36 m<sup>3</sup> pour 158,4 m<sup>2</sup> (+187,7 m<sup>2</sup>) de toiture végétalisée (A+B) a été prévue ;

#### **2. Affectation et Aménagements**

Considérant que 526, 6 m<sup>2</sup> de commerce sont établis au rez-de-chaussée (avenue ) ; que 14 logements sont aménagés dans l'immeuble répartis en 3 studios, 6 appartements de 1 ch, 5 appartements de 2 ch ;

#### **3. Façades**

Considérant que le projet prévoit des façades au rythme vertical le long de l'avenue R. Vander Bruggen ; que le matériau de façades est la brique avec une variation de tonalité terre foncée et de teinte claire ; que les garde-corps sont métalliques et les châssis en aluminium foncé ; que la façade arrière (nord) du bâtiment A est totalement fermée au niveau du rez-de-chaussée intérieur, ce qui est contraire à l'article 15 §2 du PPAS Biestebroeck, qui interdit les façades aveugles à l'alignement ou qui jouxtent les espaces accessibles au public ; qu'il convient d'animer le passage accessible au public en créant des vitrines commerciales également côté intérieur (marina) ;

### **Bâtiment B :**

Considérant qu'un nouveau bâtiment (B) est construit avenue R. Vander Bruggen accolé à l'immeuble (A) R+3+T ; que cet immeuble comporte 4 étages sur rez-de-chaussée (avenue ) et un étage en retrait ;

#### **1. Gabarits et conformité aux prescriptions du PRAS et du PPAS**

Que la hauteur du bâtiment est conforme aux prescriptions du PPAS Biestebroeck qui permet une hauteur de 14 m et un niveau de toiture ; que lorsqu'une avenue est en pente, il est tenu compte des différences de hauteur résultant du dénivelé du sol ;

#### **2. Affectation et Aménagements**

Considérant que 23 logements sont aménagés dans l'immeuble répartis en 3 studios, 10 appartements de 1 ch, 5 appartements de 2 ch, 4 appartements de 3 ch ; qu'au rez-de-chaussée sont prévus le local vélo et l'entrée du parking ;

Que l'accès au parking sous le bâtiment B est réalisé via le passage entre le bâtiment B et C à l'air libre ; qu'il convient de modifier le plan d'accès au parking souterrain et intégrer l'accès voiture dans le volume du bâtiment B accessible depuis l'avenue R. Vander Bruggen ;

Qu'il convient d'utiliser cet espace uniquement pour les piétons et/ou cyclistes ; que l'accès au parking souterrain doit être intégré dans les volumes des bâtiments (conformément à l'article 24 4° « Accès privés aux stationnements couverts situés hors voirie » du PPAS) dès le rez-de-chaussée de l'avenue R. Vander Bruggen ;

### **3. Façades**

Considérant que le projet prévoit des façades au rythme vertical le long de l'avenue Vander Bruggen; que le matériau de façades est la brique avec une variation de teinte beige; que les garde-corps sont vitrés et les châssis en aluminium foncé ;

Que la façade latérale est aveugle au rez-de-chaussée, ce qui est contraire à l'article 15 §2 du PPAS Biestebroek, qui interdit les façades aveugles à l'alignement ou qui jouxtent les espaces accessibles au public ; qu'il convient dès lors d'activer la façade latérale du bâtiment B en créant des baies ouvertes sur le passage (local vélos) ;

#### **Bâtiment C :**

Qu'un nouveau bâtiment (C) est construit avenue R. Vander Bruggen après un passage de 10 m de large de l'immeuble (B) en mitoyenneté avec l'immeuble C; que cet immeuble comporte 4 étages sur rez-de-chaussée (avenue) et un étage en retrait ;

#### **1. Gabarits et conformité aux prescriptions du PRAS et du PPAS**

Que la hauteur du bâtiment est conforme aux prescriptions du PPAS Biestebroek qui permet une hauteur de 14 m et un niveau de toiture ; que lorsqu'une avenue est en pente, il est tenu compte des différences de hauteur résultant du dénivelé du sol ;

Considérant qu'une citerne de 48 m<sup>3</sup> pour 539,6 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée est prévue ;

#### **2. Affectation et Aménagements**

Considérant que 178 m<sup>2</sup> de commerce au rez-de-chaussée (avenue) et 418 m<sup>2</sup> de crèche est établi au premier étage ; que 55 logements sont aménagés dans l'immeuble répartis en 21 studios, 19 appartements de 1 ch, 14 appartements de 2 ch, 1 appartement de 3 ch ;

Que des logements sont aménagés au niveau du sous-sol au niveau du bassin, favorable pour assurer le contrôle social en intérieur de l'îlot;

Qu'un espace polyvalent est prévu à l'arrière du rez-de-chaussée ; qu'il convient l'ouvrir sur l'angle afin d'animer tant la façade arrière que la façade latérale accessible au public;

Que le passage entre le bâtiment B et C permet l'accès pour la crèche située au premier étage du bâtiment C ; qu'un passage carrossable entre les deux bâtiments est dès lors contraire au bon aménagement des lieux ;

#### **3. Façades**

Considérant que le projet prévoit des façades au rythme vertical le long de l'avenue Vander Bruggen ; que le matériau de façades est la brique avec un corps central en béton structuré et bois avec une variation de teinte grise; que les balcons sont en béton architectonique et les châssis en aluminium foncé ;

#### **Bâtiment D rue Scheutveld :**

Considérant qu'un nouveau bâtiment (D) est construit rue Scheutveld, isolé, laissant un passage dans l'angle de l'avenue R. Vander Bruggen et au bout de la parcelle pour l'accès aux quais ; que cet immeuble comporte 4 étages sur rez-de-chaussée (rue) et un étage en retrait ;

#### **1. Gabarits et conformité aux prescriptions du PRAS et du PPAS**

Que le bâtiment (R+4+T) dépasse en hauteur la moyenne des bâtiments voisins environnants et déroge à l'article 8 du Titre I du RRU ; que, toutefois, la hauteur du bâtiment est conforme aux prescriptions du PPAS Biestebroek qui permet une hauteur de 14 m (rue) et un niveau de toiture ; que lorsqu'une rue est en pente, il est tenu compte des différences de hauteur résultant du dénivelé du sol ;

Considérant qu'une citerne de 42 m<sup>3</sup> pour 766,08 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée a été prévue ;

#### **2. Affectation et Aménagements**

Considérant que 366,8 m<sup>2</sup> de commerce au rez-de-chaussée (intérieur) et que 67 logements sont aménagés dans

l'immeuble répartis en 17 studios, 28 appartements de 1 ch, 19 appartements de 2 ch, 3 appartements de 3 ch ;

Que le commerce (salle de musculation) est aménagé au niveau de l'eau (-1) et les premiers logements au niveau du rez-de-chaussée intérieur (devant le passage accessible au public) ce qui suit peu le principe du bon aménagement des lieux et la privatisation de ces logements ; qu'il convient d'inverser ces espaces et de créer un commerce traversant depuis la rue Scheutveld vers l'intérieur (passage accessible au public) ;

### **3. Façades**

Considérant que le projet prévoit des façades au rythme vertical le long de la rue Scheutveld ; que le matériau de façades est la brique avec une variation de teinte terre et de modénature de brique; que les balcons sont en béton architectonique et les châssis en aluminium foncé ; que façades sont aveugles au niveau du rez-de-chaussée rue Scheutveld, ce qui est contraire à l'article 15 §2 du PPAS Biestbroeck, qui interdit les façades aveugles à l'alignement ou qui jouxtent les espaces accessibles au public ; qu'il convient dès lors d'activer la façade en créant des baies ouvertes sur le domaine public (parking vélos) ; que, de plus, ce bâtiment fait face au bâtiment ATLAS, dont les vues à partir de ce dernier et bordant le cheminement vers le canal doivent être particulièrement soignées et qualitatives ;

## **Bâtiments E, F, G, traversée de l'intérieur d'ilot :**

### **Bâtiment E :**

#### **1. Gabarit et conformité aux prescriptions du PRAS et du PPAS**

Considérant que le bâtiment (R+3+T) dépasse en hauteur la moyenne des bâtiments voisins environnants et déroge à l'article 8 du Titre I du RRU ; que, toutefois, la hauteur du bâtiment est conforme aux prescriptions du PPAS Biestbroeck qui permet une hauteur de 14 m (rue) et un niveau de toiture ;

Considérant qu'une citerne 23 m<sup>3</sup> pour 390 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée a été prévue ;

#### **2. Affectation et Aménagements**

Considérant que 256,2 m<sup>2</sup> de commerce horeca au rez-de-chaussée (intérieur) et que 23 logements sont aménagés dans l'immeuble répartis en 3 appartements de 1 ch, 20 appartements de 2 ch ;

#### **3. Façades**

Considérant que le projet prévoit des façades au rythme vertical le long de la rue Scheutveld et horizontal le long du plan d'eau ; que le matériau de façades est la brique avec une variation de teinte grise claire et de panneaux de bois; que les garde-corps sont métalliques et les châssis en aluminium foncé ;

### **Bâtiment F :**

#### **1. Gabarit et conformité aux prescriptions du PRAS et du PPAS**

Considérant que le bâtiment (R+4+T) dépasse en hauteur la moyenne des bâtiments voisins environnants et déroge à l'article 8 du Titre I du RRU ; que, toutefois, la hauteur du bâtiment est conforme aux prescriptions du PPAS Biestbroeck qui permet une hauteur de 14 m (rue) et un niveau de toiture ;

Considérant qu'une citerne de 26m<sup>3</sup> pour 382,8 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée a été prévue ;

#### **2. Affectation et Aménagements**

Considérant que 33 logements sont aménagés dans l'immeuble répartis en 1 studio, 1 appartement de 1 ch, 29 appartements de 2 ch, 2 appartement de 3 ch ; qu'ils sont en retrait du passage accessible au public et sont protégés de l'intimité par la présence de bacs à plantes plantés ; que la façade arrière donne sur un grand espace

vert planté ;

### 3. Façades

Considérant que le projet prévoit des façades munies de portiques de balcons le long du plan d'eau ; que les matériaux de façades sont la pierre naturelle ton bleuté et les châssis en aluminium clair ;

#### **Bâtiment G quai F. Demets :**

Considérant que le bâtiment se subdivise en 3 blocs, le blocs Ouest, Centre et Est ;

Considérant que les cheminements tournent autour du bassin à l'exception de l'entrée de la Marina par rapport au canal où le cheminement est prévu entre le bâtiment G et le bâtiment voisin au nord du projet ; que ce passage entre deux bâtiments haut est contraire au bon aménagement des lieux et qu'il convient de continuer le passage le long du bassin tel que prévu initialement et accoler, si possible, le bâtiment G au bâtiment voisin (moyennant l'accord de la suppression de la servitude de jour) ;

Considérant que le bâtiment est légèrement en retrait de l'alignement du quai Fernand Demets ; que par contre, il déborde dès le rez-de-chaussée au-dessus de l'embouchure de la Marina ; qu'il convient d'augmenter ce retrait à l'alignement, d'y aménager un espace public donnant sur les quais (Marina et F. Demets) et de construire un débordement au-dessus de la Marina que seulement à partir du premier étage afin de créer une respiration le long du quai et mieux distinguer l'entrée dans la marina depuis le canal ;

#### 1. Gabarit et conformité aux prescriptions du PRAS et du PPAS

Considérant que le bâtiment (R+14+T) dépasse en hauteur la moyenne des bâtiments voisins environnant et déroge à l'article 8 du Titre I du RRU ; que le plan du PPAS Biestebroek permet une émergence de 14 niveaux ; qu'une certaine souplesse est prévue pour l'implantation exacte de cette émergence ; que toutefois, suivant le plan 4a et le RIE du PPAS, l'émergence doit se situer en retrait du front de bâtisse ; que l'émergence doit être conçue comme un signal et non une barre de logements ; que l'emprise au sol du bâtiment G de +/- 22 m de large sur une profondeur de +/-41 m (superficie au rez-de-chaussée de 711 m<sup>2</sup>), ce qui va à l'encontre de l'effet « émergence » voulu ; qu'en plan l'émergence est trop importante et qu'il convient de la réduire à une tour-signal en intérieur d'îlot, en retrait du quai ; qu'il convient donc de limiter cette grande hauteur uniquement pour le bloc Ouest et d'aligner les autres blocs (Centre et Est) en hauteur, dans les limites autorisées par le PPAS et se raccordant au bâtiment voisin de droite quai F. Demets soit de (R+4) ;

Que le bâtiment est en retrait de l'alignement ce qui déroge à l'article 3 du Titre I du RRU ; que toutefois ce retrait est conforme aux prescriptions du PPAS Biestebroek ;

Considérant qu'une citerne de 30 m<sup>3</sup> pour 493,6 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée est prévue ;

#### 2. Affectation et Aménagements

Considérant que 459,5 m<sup>2</sup> de bureau au rez-de-chaussée ; que 87 logements sont aménagés dans l'immeuble répartis en 12 studios, 16 appartements de 1 ch, 45 appartements de 2 ch, 14 appartement de 3 ch ;

Qu'il convient de réduire le nombre de logements et de parkings suivant la réduction de volume demandée en supprimant en priorité les plus petits logements afin d'augmenter la proportion des grands logements pour l'ensemble du projet, de tendre vers 20% de plus grand logements pour l'ensemble du projet;

### 3. Façades

Considérant que le bloc Ouest est en briques avec une variation de tonalité gris clair et les châssis en aluminium clair ; que le corps du bâtiment est en panneaux vitrés noirs avec des châssis aluminium foncés ;

Considérant que le bloc du Centre est en briques avec une variation de tonalité gris foncé et les châssis en aluminium foncé ;

Considérant que le bloc Est, donnant sur le Canal, est en brique avec variation de tonalité beige clair et les châssis en aluminium clair ; que le corps du bâtiment est en panneaux vitrés noirs avec des châssis aluminium foncés ;

Qu'il convient d'animer les rez-de-chaussée situés le long des espaces publics le long des quais de la Marina; (capitainerie, vitrine commerciales, etc.);

### **Bâtiment H :**

#### **1. Gabarit et conformité aux prescriptions du PRAS et du PPAS**

Considérant que le bâtiment est accolé à l'immeuble d'angle au nord de l'entrée de la marina ; que son gabarit est de 5 étages sur rez-de-chaussée ; que ce bâtiment est conforme aux prescriptions du PPAS Biestebroeck ;

Considérant qu'une citerne de 17 m<sup>3</sup> pour 366 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée est prévue ;

#### **2. Affectation et Aménagements**

Considérant qu'un hôtel de 96 chambres occupe l'entièreté du bâtiment ;

#### **3. Façades**

Considérant que les matériaux de façades sont la pierre naturelle ton beige et les châssis en aluminium clair ; que ce bâtiment a un aspect très structuré avec une dominante verticale afin de montrer la fonction d'hôtel ; qu'il serait opportun de mettre en évidence l'entrée de l'hôtel;

### **Chantier :**

Considérant que le chantier durera 4 ans ;

### **Phasage :**

Considérant que le chantier sera phasé, que la première phase concerne la marina et les bâtiments A, B et H ;

### **Généralités :**

Considérant que les cabanons ascenseurs ne sont pas intégrés dans le volume de toiture et déroge donc à l'article 8 §3 du Titre I du RRU et à l'article 14 du PPAS « Équipements techniques en toiture » ;

Considérant que la superficie du terrain est de 16.434,1 m<sup>2</sup> ;

Considérant que l'article générale 0.2 du PRAS impose dès lors un minimum de 10 % d'espaces verts soit 1.643,5 m<sup>2</sup> ; qu'ils sont situés à l'arrière du bâtiment F (1.346 m<sup>2</sup> de pleine terre) et dans des grands bacs plantés le long de la Marina ; qu'un minimum de 0,80 m de terre est prévue dans ces zones d'espace vert ;

Considérant que la demande répond à cette prescription ;

Considérant que les fonctions principales sont centrées sur le port de plaisance et que certaines affectations telles que commerces et hôtel profitent de la dynamique des quartiers avoisinants ; que par contre aucune ambition en termes de logements sociaux ou conventionnés n'est recherchée; que les cheminements modes doux qui traversent le site en toute part contribuent à l'ancrage du site dans le tissu existant ; que l'installation de fonctions liées aux activités aquatiques ou culturelles dans les rez-de-chaussée renforceraient cette ouverture vers le quartier ; que la suppression d'un intérieur d'îlot abandonné depuis plusieurs années au profit d'un bassin monofonctionnel apporte une diversification paysagère dans une zone en développement et une plus-value en termes de loisir au quartier ;

Considérant que de manière générale, il convient de revoir la composition des façades et accentuer les liens entre les fonctions et les rues/passages accessibles au public ;

Considérant, de ce qui précède, que le projet, moyennant le respect des conditions, s'accorde aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au principe de bon aménagement des lieux ;

Considérant la situation des parcelles concernées à hauteur d'une zone de découvertes d'outils néolithiques en silex (Atlas du sous-sol archéologique de la région de Bruxelles, vol. 8 – site 2 ; [www.mybrugis.irisnet.be](http://www.mybrugis.irisnet.be) > Bruxelles Développement Urbain > Monuments et Sites > Patrimoine archéologique > Atlas archéologique), il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un suivi archéologique des travaux accompagné, le cas échéant, d'une éventuelle fouille archéologique complémentaire (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02.204.24.35, [archeologie@sprb.brussels](mailto:archeologie@sprb.brussels)) ;

#### **Avis favorable sous réserve de :**

##### **Par bâtiments :**

**Bâtiment A :** activer la façade nord du bâtiment A en créant des baies ouvertes sur le quai accessible au public ;

##### **Bâtiment B :**

- modifier le plan d'accès au parking souterrain et intégrer l'accès voiture dans le volume du bâtiment B accessible depuis l'avenue R. Vander Bruggen ;
- Activer la façade latérale du bâtiment B en créant des baies ouvertes sur le passage (local vélos) ;

**Bâtiment C :** ouvrir la salle polyvalente sur l'angle afin d'animer tant la façade arrière que la façade latérale (passage entre les bâtiments B et C) accessibles au public ;

##### **Bâtiment D :**

- inverser le commerce (salle de musculation), situé au -1 et donnant directement au niveau de l'eau, et les logements du rez-de-chaussée intérieur et créer un commerce traversant depuis la rue Scheutveld vers l'intérieur (passage accessible au public) ;
- ouvrir le rez-de-chaussée/demi sous-sol à la rue Scheutveld (ex : parking vélos vitré, commerce traversant la parcelle, etc.) ;

##### **Bâtiment E:/**

##### **Bâtiment F : /**

##### **Bâtiment G :**

- limiter l'aménagement d'une émergence de 14 niveaux uniquement pour le bloc Ouest, implantée en retrait du front de bâtisse, et d'aligner les autres blocs (Centre et Est) en hauteur, dans les limites autorisées par le PPAS et se raccordant, si possible, au bâtiment voisin mitoyen de droite quai F. Demets soit de (R+4) ;
- créer le débordement au-dessus de la Marina seulement à partir du premier étage, et laisser la largeur d'embouchure de la marina à 22 m de large ;
- augmenter le retrait de l'alignement du bâtiment G et y aménager un espace public donnant sur le quai ;
- animer les rez-de-chaussée situés le long des espaces publics le long des quais de la Marina (vitrines commerciales, etc.) ;
- localiser la capitainerie côté quai à l'entrée de la marina et devant le passage accessible au public ;

##### **Bâtiment H :**

- mettre en évidence l'entrée de l'hôtel ;
- créer une zone plantée pleine terre à l'arrière de l'hôtel ;

#### **De manière générale :**

- diminuer le nombre de logements (en priorité en supprimant les plus petits logements afin d'augmenter la proportion des grands logements pour l'ensemble du projet) ;
- diminuer le nombre d'emplacements de parking en conséquence tout en gardant un ratio de 0,9 de parkings par logement ainsi qu'augmenter les zones de pleine terre en priorité à l'avant du bâtiment G, à l'arrière de l'hôtel et à l'angle de la rue Scheutveld et Avenue Raymond Vander Bruggen ;
- préserver la continuité et la cohérence de l'itinéraire cyclable RER et ICR vélo :
  - en créant à la fois une passerelle levante maintenant son tracé actuel et les pentes actuelles de l'ICR, et en assurer sa bonne gestion ;

et

- intégrer la passerelle levante et le pont à l'espace public et les abords en étudiant également la vue depuis l'autre rive ;
- déplacer, si possible, le passage ouvert au public au sud du bâtiment G en accolant cet immeuble au bâtiment voisin (mitoyenneté) moyennant l'accord de la suppression de la servitude de jour et créant le débordement au-dessus de la Marina seulement à partir du premier étage;
- préciser les affectations et les aménagements intérieurs et extérieurs (y compris les voiries et les emplacements bateaux) sur les plans ;
- préciser les essences et la localisation des arbres à abattre ;
- revoir la composition de toutes les façades pour son architecture et animer les rez-de-chaussée côté rue et le long des espaces accessibles au public le long des quais de la Marina (vitrine et traversées commerciales, etc.) ;
- dans les plans modifiés, maintenir une accessibilité publique (hors nuit) via des traversées dans l'îlot sur les bords des quais ;
- intégrer les cabanons ascenseurs dans les volumes de toitures ;
- intégrer dans le volume du bâtiment l'accès au parking souterrain depuis l'avenue R. Vander Bruggen et utiliser le passage entre le bâtiment B et C uniquement pour les piétons et/ou cyclistes (et passage pompiers) ;

#### **En réponses aux avis des Instances :**

- finaliser les conventions pour la gestion des espaces accessibles au public : les collecteurs déviés, l'accès à la voie d'eau et à la gestion du trafic fluvial lié au bassin, le pont fixe, la passerelle levante, la gestion des eaux pluviales etc.. ;
- soumettre les plans modifiés à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale;
- soumettre les plans modifiés à l'avis ANLH;
- se conformer à l'avis VIVAQUA du 28/12/2017 et resoumettre les plans à l'institution ;
- permettre à la cellule archéologique de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un suivi archéologique des travaux accompagné, le cas échéant, d'une éventuelle fouille archéologique complémentaire ((planning et modalité à fixer dès réception du permis ; contact : 02/204.24.35 archeologie@sprb.brussels) ;
- maintenir l'arrêt des bus 136 et 137 dans l'avenue Raymond Vander Bruggen ;