

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (PAD)

« PORTE DE NINOVE » - 1^{re} lecture (*bis*) - et de son

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE).

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

12 septembre 2023

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

TABLE DES MATIERES

1. OBSERVATIONS ET AVIS ISSUS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	5
1.1. GENERALITES	5
1.1.1. Utilité de l'outil PAD	5
1.1.2. Manque de vision d'ensemble	6
1.1.3. Prise en compte des autres plans.....	6
1.1.4. Périmètre	6
1.1.5. Enquête publique.....	7
Délais – concertation – Participation.....	7
Présentation et contenu des documents.....	7
1.1.6. RIE.....	8
Présentation du RIE.....	8
Objet du RIE	8
Périmètre	9
Qualité de l'air.....	9
Mobilité/transports publics/stationnement.....	9
1.1.7. Logistique	10
1.1.8. Indicateurs de suivi	11
1.1.9. Disponibilité des études	11
1.2. VOLET INFORMATIF.....	11
1.2.1. Le PAD Porte de Ninove comme composant du projet de ville régional – Projets issus de la politique régionale de rénovation urbaine	11
1.2.2. Logement.....	13
1.3. VOLET STRATÉGIQUE	14
1.3.1. Éléments singuliers/ponctuer le cadre bâti	14
1.3.2. Programmation des socles urbains : un pôle public à vocation régionale habité et équipé	15
1.3.3. Activités productives	15
1.3.4. Mixité de logement.....	15
1.3.5. Offre de services/équipements	16
1.3.6. Durabilité (gestion déchets – économie circulaire, gestion de l'eau...).....	16
1.3.7. Patrimoine végétal	18
1.3.8. Site 1 : Parc de la Porte de Ninove.....	18
Équipements.....	18
Modes actifs et espaces de circulation	19
1.3.9. Site 2 : Stade Vander Putten (VDP) – Zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public	20
Absence de prescriptions	20
1.3.10. Site 3 : Zone parcelle triangulaire	22

1.4.	VOLET RÉGLEMENTAIRE	24
1.4.1.	Prescriptions générales	24
1.4.2.	Prescriptions particulières du PAD	25
	Principe généré/affectation	25
	Mobilité	25
	Équipements publics.....	27
1.4.3.	Prescriptions graphiques	27
	Site 1 : Parc de la Porte de Ninove – affectation voirie/parc.....	28
	Site 2 : Espace Pierron	28
	Site 3 : Stade Vander Putten	29
	Site 4 : Zone parcelle triangulaire – Gabarits.....	30
	Site 5 : Zone de crochet.....	33
	Site 6 : Pavillons d'octroi : affectation	34
	Site 7 : Espaces structurants	35
2.	ANNEXE A L'AVIS DE LA CRD DU 12 SEPTEMBRE 2023.....	37

Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

Vu l'article 7 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), tel qu'adopté par le Parlement le 13 octobre 2017 ;

Vu l'audition du représentant du cabinet du Ministre Président, Rudi Vervoort, en date du 31 août 2023 ;

La Commission émet en date du 12 septembre 2023, l'avis unanime suivant.

1. OBSERVATIONS ET AVIS ISSUS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1.1. GENERALITES

1.1.1. Utilité de l'outil PAD

Perspective estime que cette nouvelle version du PAD, suite à la deuxième enquête publique, prend mieux en compte les intérêts des citoyens et des parties prenantes.

De nombreux réclamants estiment que, compte-tenu des investissements publics déjà réalisés ou programmés, quasiment toutes les options du PAD pourraient être mises en œuvre en utilisant les outils planologiques et réglementaires existants ou en cours de révision (Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)).

Ils soulignent la seule exception : le gabarit très élevé autorisé (sans justification) sur la parcelle triangulaire des promoteurs privés. Ils estiment que le rôle des pouvoirs publics régionaux n'est pas de récompenser la spéculation et encore moins lorsque celle-ci entraîne une dégradation du cadre de vie environnant. Un réclamant constate que les rapports d'activités de la société NAUTEA, propriétaire de la parcelle triangulaire, montrent que le PAD avait pour but principal de permettre la construction de bâtiments élevés sur la totalité de cette parcelle (un RRUZ avait d'abord été envisagé dans le même but).

Ce réclamant souligne que, comme pour le PAD Loi, le Gouvernement devrait se poser la question du bien fondé d'un PAD pour un tel cas de figure qui profite avant tout au secteur privé et, comme pour le quartier Loi, envisager de développer plutôt une vision partagée de l'avenir de ce quartier.

Ce réclamant regrette que l'arrêté du Gouvernement adoptant le PAD *bis* en première lecture comporte des dizaines de pages justifiant la non prise en compte des remarques des citoyens, des associations et des instances officielles. Il est regrettable qu'une telle somme de travail n'ait pas d'abord été consacrée à construire une vision partagée avec les premiers concernés par ces développements. Il fait remarquer que l'arrêté du Gouvernement adoptant le PAD *bis* en première lecture ne répond pas à l'objection que le PAD profite avant tout aux propriétaires privés de la parcelle triangulaire. Il parle de « freins au risque de spéculation » alors que la spéculation est effective depuis 20 ans et serait *de facto* récompensée par une augmentation de la valeur du terrain découlant des prescriptions du PAD. Les freins évoqués sont très relatifs, surtout dans la mesure où les 25 % prévus de logements sociaux amèneraient d'autres avantages aux promoteurs. Un des deux propriétaires de la parcelle étant aussi le développeur du projet « Capronnier », on peut s'attendre

à ce qu'il propose à la Porte de Ninove un produit d'investissement similaire (reposant sur l'apport et la garantie des pouvoirs publics via une AIS).

La Commission estime le PAD utile pour garantir les espaces verts publics et la redéfinition de certains espaces structurants.

Un réclamant, propriétaire du site (Nautea) estime que contrairement à un PPAS, le PAD ne peut être un plan directeur. Le PAD ne peut donc pas être considéré comme réglementaire, mais doit être indicatif tout en représentant les souhaits du gouvernement, sans pour autant être légalement imposé aux propriétaires concernés.

Ce même réclamant souligne également que le projet actuel de PAD ne comporte aucun plan d'expropriation ce qui ne permet pas de déterminer la manière dont le gouvernement entend procéder pour les parcelles à exproprier.

Par ailleurs, il demande de préciser que le tracé prévu au projet de PAD n'affectera que la surface et non le sous-sol. Il précise en effet que ce tracé recouvre une partie du sous-sol existant de leur site qui accueillera les futurs parkings du projet.

La Commission estime que ce PAD, comme les autres PAD, peut et doit le cas échéant avoir un volet réglementaire pour garantir la sécurité juridique de l'aménagement proposé.

1.1.2. Manque de vision d'ensemble

De nombreux réclamants reprochent que le projet de PAD soit présenté de façon morcelée, site par site, sans réelle vision d'ensemble et comporte des erreurs matérielles (exemple : occupation des pavillons d'octroi, nom des voiries).

1.1.3. Prise en compte des autres plans

Un réclamant estime que l'on ne peut raisonnablement demander aux citoyens de se prononcer sur les prescriptions du PAD relatives au site Vander Putten sans exposer le contenu du Masterplan qui a été adopté en 2021 par la Ville de Bruxelles pour ce site.

La Commune d'Anderlecht souligne que le Masterplan de la Ville n'étant pas mentionné dans ce dossier, cela fausse les données pour se prononcer sur le projet de PAD.

De nombreux réclamants estiment que le projet de PAD est incohérent par rapport à d'autres objectifs promus par le Gouvernement, notamment via « Good Move » et « Good Living » ; sa réalisation entraînerait une densité accrue dans une zone déjà dense, une bétonisation de sols de pleine terre (notamment via des parkings souterrains), la destruction de la biodiversité de la parcelle triangulaire, et la génération de trafic automobile supplémentaire dans une zone déjà congestionnée.

La Commission estime toutefois que ce PAD s'inscrit bien dans la ligne des plans régionaux, comme l'indique le RIE.

1.1.4. Périmètre

La Commune d'Anderlecht souligne que le périmètre d'origine du projet de PAD « Porte de Ninove » a été revu : la partie donnant sur le territoire anderlechtois et comprenant le futur « Parc de

Sennette » a été reversée dans le périmètre du PAD « Heyvaert ». Ainsi, le projet de PAD « Porte de Ninove » se situe maintenant entièrement sur le territoire de la Ville de Bruxelles et de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean.

Elle souligne donc la nécessité de continuité entre le projet de PAD « Porte de Ninove » et le PAD « Heyvaert ». La Commune d'Anderlecht constate que le PAD permet de minimiser la rupture physique est-ouest du canal et de reconstruire le tissu urbain.

La Commission indique dans ses avis précédents la nécessité de suivre l'évolution d'un périmètre plus large, notamment en ce qui concerne les aspects de mobilité dont certaines problématiques ne peuvent être résolues dans le seul périmètre du PAD.

1.1.5. Enquête publique

Délais – concertation – Participation

La Commune d'Anderlecht fait remarquer que le déroulement de l'enquête publique du PAD Porte de Ninove (du 13 février au 13 avril 2023) était concomitant avec celles de 2 projets régionaux (PACE, RRU). Elle déplore ainsi le peu de temps laissé à l'Administration communale d'Anderlecht ainsi qu'aux habitants pour consulter les documents et émettre leurs observations et avis.

De plus, la Commune d'Anderlecht déplore le manque de concertation avec son administration.

Nautea, propriétaire des terrains situés à Molenbeek Saint Jean situés entre la chaussée de Ninove, la place Auguste Smets et le quai de l'Industrie (parcelle triangulaire) estime que plusieurs points du projet de PAD ne sont pas conformes à l'esprit de la loi et sont problématiques pour la réalisation d'un projet qualitatif sur la parcelle. Il demande à être entendu.

Le Port de Bruxelles, en tant que gestionnaire des murs de quai et de la voie d'eau, demande à être consulté lorsque les détails d'aménagement seront proposés.

Présentation et contenu des documents

Un réclamant relève que l'arrêté du Gouvernement adoptant le PAD *bis* en première lecture contient certaines inexactitudes, par exemple, concernant la correction du nom des voiries dans la nouvelle version qui n'a manifestement pas été faite ni dans le texte ni sur les cartes (on parle même d'un angle entre le boulevard Poincaré et le quai de l'Industrie alors que ces voiries ne se rencontrent pas) ou la mention du « projet de parc » alors que ce parc est déjà réalisé.

D'autres réclamants soulignent certaines erreurs (cf. 21.000m³ au lieu de 21.000 m², la non-correspondance entre le texte FR et NL liée à la traduction : pp. 19-23 : FietsRPAen et VoetRPAen en lieu et place de fietspaden en voetpaden (article 1.1.6 en 1.2.1)).

Ou encore 25 % de logement sociaux sur la part totale du programme de 21.000 m².

La Commune d'Anderlecht signale :

- un problème de la taille de police de caractère est trop petite pour assurer une lecture aisée, notamment pour les documents dénommés « Volet informatif » et « Volets Stratégique et Réglementaire » ;
- un problème de traduction : assurer un même contenu en français et en néerlandais

- un problème de numérotation dans les documents (point 2.3. et non 2.4 des « Prescriptions littérales » dans le document « Volets Stratégique et Réglementaire).

Outre les erreurs matérielles à corriger, la Commission a déjà eu l'occasion, à plusieurs reprises, de constater que les modalités de mise à l'enquête publique doivent être revues, tant en termes d'agenda (multiplicité de demandes concomitantes) que d'accès au contenu des dossiers complexes. Il conviendrait d'en tenir compte dans le cadre de la prochaine réforme du CoBAT.

Pour ce qui concerne les documents mêmes, elle fait le constat d'un arrêté d'adoption du projet qui fait 201 pages et qui réfute les propositions émises lors de l'enquête précédente. Elle se demande si c'était vraiment nécessaire et si on va assister à un « carrousel » où l'arrêté final reprendra les mêmes motivations ?

Le représentant du Cabinet a précisé que l'arrêté d'adoption est plus long comparé aux projets de PAD n'ayant pas fait l'objet d'une modification conforme à l'article 30/5 et 30/6 du CoBAT ; que l'arrêté en question remplit 2 fonctions : premièrement, il rassemble les observations et réponses émises lors de la première EP, deuxièmement, il fait mention de tous les éléments modifiés afin de lancer la deuxième enquête publique ; que pour la suite, l'arrêté d'adoption en seconde lecture ne reprendra que les observations émises dans le cadre de l'enquête publique de 2023 et ses réponses.

1.1.6. RIE

De nombreux réclamants estiment que le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) est bâclé, que sa présentation complique la lecture et qu'il comporte de graves lacunes (aucune analyse des effets paysagers, de l'incidence des constructions prévues sur l'ensoleillement et sur le microclimat (vents), de la biodiversité de la parcelle triangulaire en friche) ; ces lacunes justifieraient de recommencer l'enquête publique.

La Commission partage ces remarques.

Présentation du RIE

Un réclamant fait part du fait que le RIE est pratiquement impossible à consulter, ne comportant aucune table des matières ni pagination globale. Les 21 tables des matières différentes ont chacune leur propre pagination.

Objet du RIE

Un réclamant soutient que le RIE ne serait pas conforme à ce qu'on est en droit d'attendre. Il est présenté dans la page de titre comme rapport sur les incidences environnementales du projet de parc modifié. Mais sous le point « Objet du PAD » il indique « Le présent rapport a pour objectif de présenter et d'analyser les incidences potentielles des modifications du projet de PAD modifié 2022 par rapport au projet de PAD 2019 ». Or le rôle d'un RIE n'est pas de comparer les incidences de deux projets dont l'un est abandonné, mais d'évaluer les incidences d'un projet par rapport à la situation existante. La situation de référence en 2023 a considérablement changé depuis 2019, non seulement sur le terrain (le parc et le kiosque ont déjà été réalisés) mais aussi plus généralement (le quartier a vécu la crise sanitaire et la crise économique qui s'en est suivie). L'urgence climatique, la crise de la- biodiversité, et la crise énergétique ont modifié le contexte, et les autorités elles-mêmes ont réorienté leurs objectifs. L'évaluation aurait donc dû être complètement refaite pour tenir compte de toutes ces évolutions, ce qui n'est manifestement pas le cas.

Un réclamant estime que le RIE n'analyse pas suffisamment l'impact de la construction de tours résidentielles dans un quartier où il y a très peu de crèches, d'écoles, d'espaces verts et publics.

La Commission estime justifié de ne pas recommencer l'entièreté du RIE précédent, mais de s'attacher aux modifications apportées par le présent projet. Elle estime cependant que la présentation est compliquée du fait de l'absence de pagination continue. Elle est d'accord sur le fait que le RIE devrait être complété au moins sur 2 points : il présente les cartes (non réglementaires) des altitudes limites, mais n'en tire pas de conclusions. De même, le RIE (p. 9 du chapitre II microclimat) indique que le projet « Triangle » aura des impacts sur l'ensoleillement, les effets de vent, etc. qui seront analysés dans le chapitre III. Or, dans ce chapitre, il n'y a qu'une description littérale sans carte présentant les effets d'une éventuelle tour.

Périmètre

La CRM estime le périmètre d'étude retenu par le rapport d'incidences est restreint et peut induire une sous-évaluation des effets du volet immobilier du PAD sur la mobilité. Le RIE relève pourtant des niveaux déjà préoccupants en termes de bruit et de pollution atmosphérique en situation actuelle. La Porte de Ninove constitue aussi l'un des principaux carrefours de la Petite ceinture.

La Commission partage le souci d'une amélioration de l'accessibilité en transports publics nécessaire suite à la mise en œuvre du plan (logements et équipements).

Qualité de l'air

Le Conseil de l'environnement (CE) constate que le RIE indique que l'augmentation du trafic routier aura un impact négatif sur la qualité de l'air : « Dans ce cadre, l'augmentation du trafic routier en lien avec l'urbanisation de la zone sera source de nuisance pour la qualité de l'air et la santé. Toutefois, comme indiqué en mobilité, cet apport sera marginal et non significatif » (RIE Chapitre 3, Partie 7 Air Climat Energie, p. 4).

Malgré le fait que le RIE ait qualifié cette augmentation comme étant insignifiante, le CE remarque que la qualité de l'air dans la zone de la Porte de Ninove est aujourd'hui très malsaine (voir mesures Irceline2 et étude Curieuzenair3) et pourrait donc encore s'aggraver, alors que les normes relatives à la qualité de l'air de l'OMS sont sur le point d'être renforcées. Le PAD a donc un impact néfaste sur la qualité de l'air et la santé des citoyens.

La Commission estime que la plantation d'arbres à haute tige programmée dans le nouveau parc pourra contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.

Mobilité/transports publics/stationnement

Le RIE n'est guère approfondi quant au volet mobilité et stationnement, à commencer par le périmètre d'étude qui est très restreint, s'agissant d'un des principaux carrefours de la petite ceinture. La CRM regrette le manque de cohérence entre les constats et les recommandations du RIE.

Un réclamant regrette que la question des transports publics soit abordée très superficiellement. Le RIE comporte même des erreurs factuelles (exemple : le bus 89 n'a pas pour terminus Machtens mais le Westland Shopping Center). Ni le PAD ni le RIE ne tiennent compte du fait que la desserte a

sensiblement changé récemment : le tram 51 s'arrête désormais à la Gare du Midi au lieu de Van Haelen, et le bus 89 à la Bourse au lieu de la Gare Centrale. La correspondance entre les bus 86 et 89 à la place de la Duchesse complique l'accès à la partie « haute » de Molenbeek. Plutôt que de prévoir de nouveaux parkings souterrains, il faudrait améliorer les conditions de déplacement des très nombreux habitants qui dépendent des transports publics.

La CRM, tout comme de nombreux réclamants constatent dans ce nouveau projet que le rapport d'incidences mentionne le trafic supplémentaire qui sera généré par les logements et les équipements au niveau du stade Vander Putten et qu'il recommande de limiter le stationnement.

Sur les questions de mobilité, la Commission se demande si des alternatives sont envisagées à la récente suppression, officialisée avec l'inauguration du terminus du tram 18 (ex 51) à Albert, de la connexion sud de la ligne de tram 51 qui mène notamment à de grands équipements régionaux comme le crématorium.

Le représentant du Cabinet, lors de son audition, a précisé que la ligne 51 reste en service entre les arrêts STADE et la GARE DU MIDI ; qu'ensuite, la connexion vers les communes du sud de la région se fait via le tram 3, 4, 82 et partiellement 81 et qu'à terme, le métro 3 assurera la connexion principale vers le sud de la ville et le futur HUB Albert ; que pour la STIB, le trajet qu'effectuait le tram 51 n'était pas optimal ; que la ligne était trop longue causant de nombreuses perturbations sur la ligne ; que le découpage devrait permettre de moins répercuter les incidents rencontrés sur le chemin sur les fins de ligne ; qu'en attente de la mise en place complète du réseau (métro 3) ; que la situation n'est effectivement pas idéale, mais que le projet de PAD Ninove n'a malheureusement pas d'impact sur cette décision.

La Commission estime que cette rupture de charge ne devrait intervenir qu'après la mise en service du métro Nord Sud.

La Commission estime que c'est là que réside tout le problème de l'accessibilité en transports publics de cette zone et que l'on ne peut pas se satisfaire de ce manque d'accessibilité dans une zone centrale. Le problème se pose aussi bien pour les habitants que pour les étudiants.

Elle comprend que cet aspect ne peut pas se régler dans le cadre d'un PAD mais il doit être mentionné.

Un autre point crucial concerne la circulation vélo qui est extrêmement dangereuse et confuse le long du canal tant pour les cyclistes que pour les piétons. C'est un problème majeur, crucial et urgent. Il faut partager l'espace. Il y a plus de 6.000 vélos par jour sur un espace qui ne permet pas de sécuriser un tel flux.

1.1.7. Logistique

Dans le cadre d'une mobilité durable et de son Masterplan, le Port de Bruxelles souligne le projet d'installer des « points de transbordement urbain » (PTU) à certains endroits stratégiques le long du canal, notamment rive droite (quai de l'Industrie) – en amont de l'écluse de Molenbeek, identifiée comme stratégique pour y installer un PTU. Une possibilité y est étudiée aussi en aval de celle-ci. Il s'agirait concrètement de permettre à 4-5 triporteurs (vélos type « Urbike ») d'accéder et de stationner sur l'espace le long du canal pendant la durée de déchargement des colis à partir de la péniche.

Le Port de Bruxelles demande donc que le projet de PAD identifie et puisse permettre, au travers de ses projets d'aménagements dans la zone, la mise en place future d'un PTU (à savoir laisser cet espace libre d'obstacle et éventuellement prévoir un dispositif de signalisation pendant le transbordement, à l'attention des cyclistes et piétons à cet endroit).

La Commission appuie la demande du Port.

1.1.8. Indicateurs de suivi

Bruxelles Environnement (BE) souligne, qu'outre la question des superficies de toitures vertes, l'enjeu principal de ce projet de PAD sera d'offrir des espaces ouverts de qualité en nombre suffisant.

BE se réjouit de la présence d'indicateurs de suivi et suggère que soient pris en compte les indicateurs pertinents suivants :

- la fréquentation moyenne du parc de la porte de Ninove ;
- l'approximation de la zone d'attraction de celui-ci (périmètre des habitants /occupants venant de plus loin).

La Commission se réjouit de la mise en place d'un processus de suivi.

1.1.9. Disponibilité des études

De nombreux réclamants, tout comme la Commission, soulignent que l'étude de faisabilité du rachat de la parcelle triangulaire, évoqué dans l'arrêté du Gouvernement, n'a pas été jointe au dossier (ou seule une partie) et que de plus, la motivation pour laquelle le Gouvernement a jugé qu'il n'y avait pas lieu de racheter n'est pas explicitée (la valeur estimée du terrain – 625 à 1250 €/m² – ne paraît pas du tout disproportionnée par rapport à l'intérêt d'étendre le parc).

La Commission a entendu le représentant du Cabinet Vervoort qui a justifié le non rachat du terrain comme suit : que La Région a demandé différentes estimations pour le site (bureau d'étude, Comité d'acquisition Régional) ; que pour des raisons de secret commercial, la totalité des études ne sont pas consultables (voir mail Perspective 24/08/2023) ; qu'il faut prendre en considération que les études ont été réalisées il y a un certain temps et que les chiffres seraient à pondérer avec l'indice actuel ; que dans l'hypothèse d'un rachat par la Région pour le développement d'un espace vert, de nombreux autres investissements sont nécessaires à côté de l'achat du terrain comme la démolition des fondations construites suite au projet de bureaux , une possible dépollution des sols pour la réalisation d'un parc , les travaux d'aménagements...

À la suite de ces résultats, le gouvernement bruxellois n'a pas jugé intéressant de procéder au rachat du terrain. Plusieurs projets d'espaces verts sont initiés dans la zone (via le CRU n°5 entre autres) et la volonté est d'abord de réaliser ce qui est prévu et de compléter le grand parc Porte de Ninove.

La Commission partage cet avis : les investissements nécessaires pour compléter le parc actuel sont déjà conséquents, et l'estimation de 2,5 à 5 millions d'euros pour le rachat du terrain est certainement une estimation basse car si l'on prend en compte le potentiel constructible, on arrive à un montant nettement plus élevé.

1.2. VOLET INFORMATIF

1.2.1. Le PAD Porte de Ninove comme composant du projet de ville régional – Projets issus de la politique régionale de rénovation urbaine

En page 16, le PAD indique que le Contrat de Rénovation Urbaine « Heyvaert - Poincaré » 2017-2024 poursuit deux axes de projets compris au sein du périmètre du PAD : le parc de la Sennette et le

stade Vander Putten. Il y est indiqué que l'objectif de ce deuxième axe est : « de faire de l'équipement existant une infrastructure régionale ».

Cette notion « d'infrastructure régionale » découle de la première version du programme du CRU Heyvaert-Poincaré qui avait pour ambition de développer un équipement sportif dont l'offre répondrait à des besoins à l'échelle de la Région (stade homologué pour compétitions de niveau international). Cependant, la version modifiée du programme revoit cette ambition à la baisse et porte davantage sur l'optimisation de l'offre existante (principalement extérieure).

La Ville demande de faire correspondre le PAD avec les ambitions décrites dans le programme modifié du CRU (en cours d'opérationnalisation) afin de ne pas la contraindre à devoir construire un stade régional à cet endroit.

Sur cette même page 16, il est fait mention à deux reprises du parc longeant le bâtiment des Arts et Métiers. Il est à noter que cette traversée entre rue de la Rosée et le parc de la Sennette, prévue en lieu et place de la cour de récréation, ne sera réalisée qu'en respect des conditions émises par l'Instruction Publique depuis février 2021.

La Commission, lors de l'audition du représentant du Cabinet, a souligné que la zone du PAD est aussi concernée par le Contrat de rénovation urbaine CRU n° 5 et qu'il serait utile de montrer les principaux projets et leur interaction avec le PAD, la CRD n'étant pas saisie des projets de CRU.

Le représentant du Cabinet, lors de son audition a précisé :

Que le périmètre du projet de PAD s'inscrit partiellement dans le périmètre du CRU5 « Heyvaert-Poincaré » ; que le programme du CRU n°5 et son RIE ont été approuvés en décembre 2017 et l'arrête de début d'élaboration du PAD Ninove a été publié en mai 2018 ; qu'étant donné le développement en parallèle du CRU et du PAD, les deux projets présentent naturellement des interactions et synergies ;

Que les projets du CRU n°5 en accroche directe avec le périmètre du projet de PAD sont :

1. Le parc de la Sennette (BE) : parc dans un milieu urbain dense autour duquel s'articuleront de logements, activités productives et des équipements pour lequel il est tenu compte que l'entrée vers le parc doit se faire via la parcelle du Stade Vander Putten ; que le plan de circulation automobile est étudié et adapté autour du parc de la Porte de Ninove pour permettre la promenade continue et confortable entre le futur parc de la Sennette et le parc Ninove ; que des dimensions minimales libres sont exigées pour assurer le caractère public de cette entrée ainsi que pour permettre le passage des véhicules d'intervention.

2. La construction d'un petit projet de 6 logements et d'un équipement au RDC à l'angle rue Heyvaert/parc de Ninove (Molenbeek) : qu'il s'agit d'une construction sur un site dont l'angle qui n'est pas bâti et qui permettra d'articuler, via un objet architectural, le parc de la Sennette, le parc Ninove et la rue Heyvaert ; que le RDC abritera un équipement à destination des usagers des parcs.

3. L'étude de réaménagement du Stade Vander Putten (Bruxelles-Ville) (projets financés par la SLRB, Beliris et la Ville de Bruxelles, le CRU financera une partie des espaces extérieurs) : que le projet prévoit l'implantation de locaux destinés à l'entretien des futurs parcs ;

4. Le réaménagement de la berme de la petite ceinture entre la Porte de Ninove et la Gare du Midi (BM) (projet en discussion mais le programme reste à initier) :

Qu'initialement, le projet de réactivation de la berme se situait uniquement au croisement de la chaussée de Mons et du boulevard Poincaré ; qu'aujourd'hui, le périmètre a été étendu entre la chaussée de Ninove et l'avenue Lemonnier ; que les composants du projet sont évidemment la mobilité douce, la verdurisation et les activités visant à améliorer la vie de quartier ; que les espaces, équipements et

valorisation des modes actifs que prévoit le projet de PAD Ninove s'inscrivent entièrement dans cette démarche et permettront de mettre en lien toutes ces interventions ; que l'activation des Pavillons d'Octroi que propose le projet de PAD s'inscrit également dans la volonté d'activer et d'équiper les bermes du boulevard.

La Commission apprécie la concordance des projets de PAD et de CRU.

1.2.2. Logement

Le projet de PAD parle de « logement public » (pour la parcelle du Stade) et de « logements sociaux ou assimilés » pour la parcelle triangulaire.

Le Conseil consultatif du logement (CCL) estime que ces termes sont trop vagues et ne correspondent pas à un type de logement bien défini. Il convient de clarifier ces termes et de parler de logements sociaux locatifs comme définis dans le Code du Logement.

La SLRB s'abstient pour cet avis.

De nombreux réclamants constatent que le nouveau projet de PAD ne donne plus aucune garantie sur la réalisation de logements sociaux sur le site Vander Putten (pas d'affectation en logement, pas de superficie minimum) ; des garanties doivent être rétablies pour assurer une réalisation promise depuis 2009 dans le cadre du plan Logement et qui a justifié l'expropriation par la SLRB de terrains incorporés dans le parc. Ils demandent que les logements publics prévus sur le site du Stade Vander Putten soient des logements sociaux, avec une architecture de qualité, un gabarit raisonnable (max R+3) et qu'ils soient localisés de façon à ne pas ombrager le parc.

Le CCL propose qu'un quota de logements sociaux locatifs soit garanti pour la parcelle du Stade Vander Putten et pour la parcelle triangulaire. Bien que le PAD 2019 ne faisait aucune mention des types de logements à créer, il découlait implicitement à l'époque qu'environ 100 logements sociaux seraient créés sur le périmètre de la parcelle Vander Putten. En effet, le schéma d'orientation de 2013 prévoyait la création de 107 logements par la SLRB sur la parcelle qui est par la suite devenue un parc ; le front bâti prévu sur la parcelle Vander Putten était publiquement annoncé comme destiné à la SLRB, en compensation de la création du parc en lieu et place de logements sur sa propre parcelle. Le procès-verbal des interventions des riverains et de Perspective lors des séances d'information sur le PAD 2019 atteste que toute référence à ce front bâti concerne des logements sociaux. Or, dans la version 2023 du PAD, il n'est prévu que du logement « public » sur la parcelle Vander Putten, et le quota de 25 % de la superficie plancher maximale sur le triangle (21.000 m²), destinée à du logement social ou assimilé, ne correspond qu'à environ 40 logements sociaux ou assimilés. Il conviendrait dès lors de garantir un pourcentage minimal de logements sociaux locatifs sur la parcelle du Stade Vander Putten et sur la parcelle triangulaire, qui corresponde à un nombre de logements sociaux équivalent à ce qui était implicitement prévu en 2019, soit environ 100.

Des réclamants estiment que l'argument du manque de logements sociaux pour détruire la nature n'est plus audible : le programme de construction de 19.000 m² de logements avec 25 % de logements sociaux ou assimilés (soit 4.000 m²) n'est même pas effleurer le début d'une solution ; loyers excessifs, zone surpeuplée en manque d'espaces verts ; qu'en est-il de l'utilisation des millions de m² de bureaux vides, des logements vides. Ils plaident pour la protection des « sols vivants » de Bruxelles.

Parmi les conditions de l'avis favorable de la Commune de Molenbeek figurent ce qui suit :

- o limiter le développement immobilier de la parcelle triangulaire à 21.000 m² mais y inclure un maximum de fonctions actives, tels que des équipements d'intérêt collectif ou des services publics, des activités productives et commerciales, afin que le programme réponde aux besoins du quartier et de ses habitants ;

- proposer un programme mixte en termes de logements, avec au moins 20 % de logements de trois chambres
- éviter les regroupements de logements sociaux ;
limiter la hauteur de construction autorisée au R + 8 étages .

Aux nombreuses réactions des réclamants lors de l'enquête publique s'ajoutent les questionnements de la Commission : à savoir : comment vont être réalisés les logements sociaux ou assimilés ? Si ce sont des logements sociaux à acquérir par la SLRB, quel sera le prix d'acquisition (prix de marché, prix coûtant, prix à livre ouvert...) ? S'il s'agit de logements conventionnés à acquérir par Citydev, sera ce le prix fixé dans l'arrêté Charges d'urbanisme ? Y aura-t-il en plus de cette obligation des charges d'urbanisme ?

Lors son audition, le représentant du Cabinet a fait valoir que le PAD ne définit pas les logements sociaux ou assimilés, mais que toutefois une précision pourrait être amenée afin de définir les notions de logements conformément aux projets de PAD plus récemment présentés en première lecture (référence aux définitions du Code bruxellois du Logement) ; que l'objectif de la Région est de 25 % de logements sociaux et assimilés ; que conformément à ce qui est appliqué dans le cadre de la mise en œuvre du PAD Heyvaert, les logements publics réalisés par imposition du PAD peuvent être considérés comme une charge d'urbanisme et que l'identité de l'opérateur et les réalisations, au-delà de la charge d'urbanisme, seront discutés ultérieurement au stade du développement du projet.

La Commission constate par ailleurs que le scénario le plus probable d'après le RIE du programme de 21.000 m² est la réalisation de 2.000 m² d'équipements (obligatoire) et de 18.000 m² de logements (dont 5 250 publics), pour le reste du commerce. Le RIE présente une option de gabarits avec un îlot fermé à R+5 et dans la pointe Nord et une tour de R+15 La Commission s'interroge sur le fait qu'il n'y a pas de proposition d'alternatives spatiales au RIE pour la réalisation de ces 21.000 m².

À ces interrogations, le représentant du Cabinet a répondu que stricto sensu les prescriptions du PAD permettent une palette de formes urbaines beaucoup plus large que présenté dans le RIE (nombre infini de propositions) ; mais que l'objectif du RIE est, via l'analyse de la situation existante de droit, du PAD 2019 et du PAD 2022, de tirer des conclusions et d'émettre des recommandations pour la rédaction des documents du PAD (c'est pourquoi il est rédigé en parallèle au projet de PAD) et que ce sont donc bien 4 scénarios qui sont étudiés par le RIE.

Il a spécifié en outre que les thématiques analysées dans le RIE sont : le programme et la fonction, la densité, les espaces ouverts, les domaines sociaux et économiques, la mobilité, l'environnement sonore et vibratoire, l'hydrologie, la diversité biologique, l'air, le climat, l'énergie, le sol, l'être humain et le microclimat et qu'afin d'analyser ces thématiques et sans demande concrète pour un PU sur cette zone, il a été décidé collégalement par le comité de suivi d'analyser la version reprise au RIE.

L'analyse de la forme urbaine exacte que prendra le projet se « fera lors de la procédure de demande de permis d'urbanisme ».

1.3. VOLET STRATÉGIQUE

1.3.1. Éléments singuliers/ponctuer le cadre bâti

La Commune d'Anderlecht estime que dans ce point 1.1.4, il y aurait lieu de reprendre les 2 constructions suivantes comme « Bâtiment à valeur patrimoniale » (ou une autre appellation appropriée liée au patrimoine) :

- L'ancienne sous-station électrique, située au boulevard de l'Abattoir n°9 et reprise à l'inventaire « Iris monument » ;

- Le mur d'enceinte du site « Stade Vander Putten ».

La Commune d'Anderlecht, après renseignements pris auprès de la Direction Patrimoine Culturel (DPC), signale que le site Stade Vander Putten est l'ancien site des abattoirs de la Ville de Bruxelles. Il était ceinturé par un mur encore présent aujourd'hui et la DPC considère ce mur comme ayant une valeur patrimoniale.

La Commission estime que le mur ne présente aucun intérêt patrimonial particulier.

1.3.2. Programmation des socles urbains : un pôle public à vocation régionale habité et équipé

La Commune d'Anderlecht souligne que le PAD prévoit de l'équipement local voire supra-local.

Analyse RIE

Les données n'étant pas mentionnées dans le RIE, la Commune d'Anderlecht estime qu'il y a lieu de mesurer l'attractivité et les impacts éventuels (positifs, négatifs, neutres, voire inexistantes) de ces équipements sur le territoire, notamment au niveau de :

- L'occupation spatiale (cf. espaces verts) ;
- La mobilité sur le site, notamment sur l'offre en transport en commun.

Le but étant de déterminer si l'offre en transports en commun actuelle est suffisante ou s'il faut l'augmenter. S'il y a lieu de l'augmenter, Perspective devrait relayer cette information auprès de l'autorité/instance compétente.

À noter, la remarque sur la création équipements et l'impact sur l'offre en transports en commun est aussi valable pour la création de logements supplémentaires.

La Commission partage le souci d'augmenter l'offre de transport en commun.

1.3.3. Activités productives

Brupartners rappelle l'importance de préserver des zones pour des activités productives en Région de Bruxelles-Capitale, notamment pour des acteurs de petite taille. À cet égard, il souligne la demande pour des parcelles de 400 m² pour l'implantation d'activités productives.

Dès lors, Brupartners estime que le projet de PAD « Porte de Ninove » pourrait être plus ambitieux par rapport aux activités productives. Ceci d'autant plus que ce site est propice à la concrétisation de liens notamment avec l'Institut des Arts et Métiers et de la Fonderie situés à proximité.

Néanmoins, dans un contexte de mixité des fonctions induisant une coexistence d'activités productives avec des logements, Brupartners insiste pour que, dès le départ, les conditions permettant une compatibilité entre les différentes fonctions soient pensées et qu'il soit tenu compte des différentes typologies d'activités productives.

La Commission estime que l'espace restreint ne permet pas une juxtaposition de toutes les fonctions utiles à la ville.

1.3.4. Mixité de logement

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels
www.crd-goc.brussels

[ici](#)
[ici](#)

Même s'il estime qu'un PAD n'est pas l'outil dédié à déterminer le type de logements à développer sur un site, Brupartners insiste sur la nécessité d'avoir une mixité dans le type de logements proposés dans un périmètre donné.

À ce titre, bien que saluant l'amélioration en cette matière par rapport au projet de PAD lui ayant été soumis en 2019, Brupartners rappelle sa demande pour que la proportion à consacrer aux logements sociaux soit clairement définie. Il estime que cette proportion doit être au moins équivalente à celle informellement envisagée lors du PAD de 2019 car, bien que ne faisant aucune mention des types de logements à créer, il découlait implicitement du PAD 2019 qu'environ 100 logements sociaux seraient créés sur le périmètre de la parcelle Vander Putten. En effet, le schéma d'orientation de 2013 prévoyait la création de 107 logements par la SLRB sur la parcelle qui est par la suite devenue un parc ; le front bâti prévu sur la parcelle Vander Putten était publiquement annoncé comme destiné à la SLRB, en compensation de la création du parc en lieu et place de logements sur sa propre parcelle. Le procès-verbal des interventions des riverains et de Perspective lors des séances d'information sur le PAD 2019 atteste que toute référence à ce front bâti concerne des logements sociaux. Or, dans la version 2023 du PAD, il n'est prévu que du logement « public » sur la parcelle Vander Putten, et le quota de 25 % de la superficie plancher maximale sur le triangle (21.000 m²), destinée à du logement social ou assimilé, ne correspond qu'à environ 40 logements sociaux ou assimilés.

En outre, Brupartners insiste particulièrement pour qu'il soit prévu une diversité de typologie de logements au sein des bâtiments élevés envisagés sur le site. Il considère, en effet, que la mixité sociale doit se faire non seulement sur le site mais également au sein même des bâtiments.

La Commission partage l'avis de Brupartners : la mixité doit être prévue et garantir des logements sociaux sur la parcelle Vander Putten.

1.3.5. Offre de services/équipements

Brupartners salue la volonté d'accroître l'offre de services/équipements.

À cet égard, Brupartners rappelle avoir insisté en 2019 pour que soit menée une réflexion autour des services et équipements collectifs favorisant le bien-être et la cohésion sociale d'un quartier. Par ailleurs, il réinsiste sur le fait que ceux-ci doivent être développés concomitamment aux logements et accessibles tant pour les habitants qui s'établiront sur le site que pour les habitants actuels du quartier. Ainsi, pour Brupartners, le projet de PAD doit comprendre la création de places en crèche, le développement de services de soins (type centre ou cabinet médical...), d'espaces culturels... L'usage local doit être favorisé afin de renforcer l'habitabilité du quartier et de garantir la traversée du site par ses habitants.

La Commission soutient la remarque de Brupartners et insiste sur la nécessité d'innover en collaborant avec les acteurs du terrain (en ce compris l'abattoir, par exemple).

1.3.6. Durabilité (gestion déchets – économie circulaire, gestion de l'eau...)

Brupartners demande que ce projet de PAD ait l'ambition de développer un projet durable (gestion des déchets, de l'eau...) et tourné vers l'économie circulaire. À cet égard, il demande qu'une certaine réversibilité des affectations puisse être prévue.

La Commission partage l'avis de Brupartners.

Le Conseil de l'Environnement (CE) se réjouit de constater qu'une partie des recommandations de son avis précédent (concernant l'implantation de logements sociaux et l'activation du rez-de-chaussée des futurs bâtiments de la parcelle triangulaire) ont été prises en compte.

Cependant, le nouveau projet de PAD ne répond pas aux questions suivantes relevées dans l'avis précédent du CE :

- L'absence de possibilité d'établir des activités productives ;
- Le non-approfondissement des réflexions sur la durabilité du quartier.

Il estime que le nouveau projet de PAD ne devrait pas exclure toute activité productive dans cette zone historiquement industrielle à proximité du canal, un axe de transport qui mérite d'être davantage exploité. Une Région qui doit devenir plus autosuffisante et circulaire nécessite des sites d'activités productives.

Gestion de l'eau

Le CE regrette que le nouveau projet de PAD ne soit pas plus ambitieux et concret en ce qui concerne la durabilité du quartier, notamment au niveau de la gestion des eaux pluviales et des toitures vertes.

Le CE remarque que le périmètre du PAD est sensible en ce qu'il comprend non seulement le canal et la Senne (qui traversent le site en sous-sol sous la partie ouest de la petite ceinture) mais également un déversoir et une nappe phréatique très proche du sol. Le Conseil regrette que la problématique de l'infiltration des eaux ne soit pas mieux adressée dans le projet de PAD, en regard de l'importante imperméabilisation du sol qui en résulterait.

En effet, dans cette zone déjà très fortement imperméabilisée, le PAD risque d'aggraver la situation avec des zones « potentielles » de parking souterrain très étendues. L'emprise de ces zones dépasse celles dédiées à l'urbanisation de surface dans le cas de la parcelle triangulaire : « Au sein du domaine privé ainsi redéfini, et en y intégrant toutefois la portion destinée à l'élargissement le long de la chaussée de Ninove, un minimum de 25 % de la surface sera non bâtie. En sous-sol, la totalité de la parcelle peut être bâtie » (p. 38 du volet stratégique-réglementaire du projet de PAD).

Il est question dans le PAD de la possibilité de mettre en place un système de gestion intégré des eaux pluviales pour mieux les séparer des eaux usées. Effectivement, la proximité du canal et de la Senne offre l'opportunité de mettre en place un tel système de gestion. Dès lors, le Conseil estime que le PAD devrait le rendre obligatoire et non seulement envisager sa possibilité.

Le CE attire l'attention sur le fait qu'une station de pompage a été mise en service début 2019 par VIVAQUA au niveau des quais afin d'éviter les déversements des égouts dans la Senne (entre le quai de l'industrie et le boulevard de l'Abattoir). Cette station de pompage est essentielle pour protéger la Senne. Dès lors, le CE demande que les aménagements réalisés dans le cadre du PAD garantissent l'accessibilité à ces installations : stations de pompage, chambres de vannes, etc.

Enfin, le CE regrette que le projet de PAD n'aborde pas plus le canal, qui mérite d'être développé de façon paysagère et récréative, alors qu'il s'agit d'un quartier qui a été formé par la présence du canal.

Le CE recommande que l'abaissement des quais soit inscrit dans le volet réglementaire.

La Commission partage l'avis du Conseil de l'environnement.

Transport futurs chantiers

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Dans le cadre des futurs chantiers, le Port de Bruxelles demande que l'utilisation de la voie d'eau comme moyen de transport soit privilégiée lorsque les travaux projetés rendent ce moyen de transport pertinent.

La Commission estime que c'est une piste à étudier.

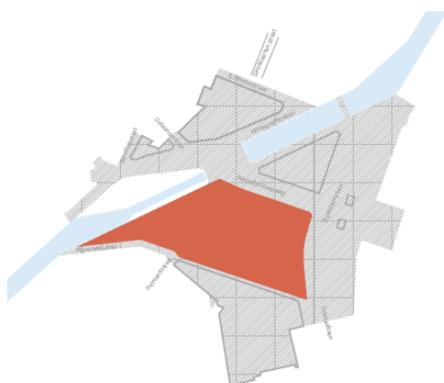
1.3.7. Patrimoine végétal

Le CE remarque que deux des quatre arbres remarquables répertoriés sur le périmètre du PAD ont déjà été abattus (Peuplier du Canada – Inventaire du Patrimoine Naturel (heritage.brussels) (Platane à feuille d'érable – Inventaire du Patrimoine Naturel (heritage.brussels)).

Les arbres toujours présents sur le site Vander Putten se retrouveraient, eux, directement menacés par ce projet de PAD qui autoriserait la construction d'un parking en sous-sol de ce site. Le CE rappelle encore que le périmètre de ce PAD se trouve aux confins de trois quartiers très denses et que les espaces de nature et de respiration y sont rares et précieux pour les habitants humains et non humains.

La Commission estime utile d'étudier la possibilité de déplacer les arbres qui doivent être abattus dans le parc afin de favoriser la lutte contre les îlots de chaleur et de filtrer l'eau.

1.3.8. Site 1 : Parc de la Porte de Ninove



Équipements

Ces projets de parcs (Ninove/Sennette) doivent être complétés par des équipements à caractère local et régional. Les nouveaux bâtiments à l'intérieur du périmètre doivent servir en priorité à la réalisation d'équipements d'intérêt collectif ou de services publics, d'activités commerciales, d'activités économiques, et autres, en plus d'une pénurie de ces fonctions dans les quartiers environnants. Ce n'est que dans un second temps que la réalisation de logements supplémentaires doit être utilisée. Les nouveaux bâtiments doivent être reliés à l'espace public par la création de façades actives. La commune demande que seules les fonctions actives soient prévues au rez-de-chaussée.

Pour la Commune de Molenbeek, le parc devrait être plus fortement lié au Canal. L'accessibilité à l'eau pourrait être augmentée à cet endroit. Il serait intéressant d'intégrer l'espace de l'écluse dans la conception ; qu'à cet endroit l'eau est particulièrement visible, mais aujourd'hui cet espace est particulièrement fermé et ne s'intègre pas au contexte environnant. Par rapport à 2019, l'écluse a

été encore plus fermée de l'espace public. Il est donc nécessaire d'ouvrir le site de l'écluse au quartier.

En tant que journaliste et auteur de plusieurs livres sur Bruxelles et par sa lecture nuancée du vieux Molenbeek, un réclamat guide de nombreuses personnes le long de la Porte de Ninove. Il souligne ainsi que le réaménagement de la Porte de Ninove avec son nouveau parc a été un vrai succès dans ces quartiers densément peuplés. La jonction faite par la passerelle piétonne au-dessus du canal est une invitation pour les touristes de l'hôtel tout proche. Il estime que des tours de logement n'ont pas lieu d'être à cet endroit, mais plutôt une espace public étendu avec des éléments symboliques (présence de la Senne).

Au sud du périmètre, une partie du parc de la Sennette fait partie d'un futur espace reliant la Porte de Ninove aux abattoirs d'Anderlecht. La Commune de Molenbeek estime fondamental de garantir le lien entre le parc de la Porte de Ninove et le parc de la Sennette afin de créer une relation visuelle claire. Un lien en termes de mobilité et de biodiversité doit être garanti. Il est essentiel de créer un passage piétonnier maximal entre les deux parcs que cet axe forme une nouvelle colonne vertébrale verte qui soutient la mobilité active. La commune s'attend à ce que les différents espaces verts soient reliés de manière qualitative mais craint que la construction prévue au niveau du stade Vander Putten n'entrave ce passage.

La Commission estime nécessaire que soit établi un lien entre les espaces verts, la zone de parc autour des pavillons d'octroi et la place de Ninove ainsi qu'un meilleur accès à l'écluse. En un mot d'avoir un regard intégré sur l'écosystème local.

Modes actifs et espaces de circulation

La Commission régionale de la Mobilité (CRM) rappelle que les espaces publics de la porte de Ninove et de ses abords sont complexes et qu'ils ne sont ni sûrs ni agréables pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports publics. La Commission insiste pour faire de l'axe du Canal un axe fort, sûr et confortable pour ces déplacements.

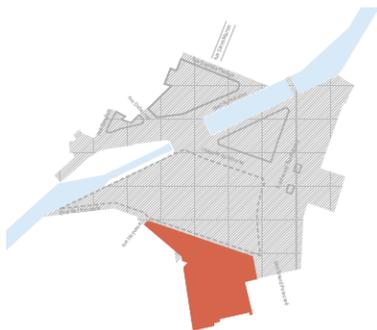
La Commune d'Anderlecht fait remarquer qu'en situation existante de fait, un chemin spontané de traversée existe. Il passe à travers le creux du parc et relie les arrêts de transports « Triangle » et « Arts et Métiers » (voir, photos aériennes du site internet Brugis) ; elle estime qu'il y aurait lieu de pas négliger cet axe de passage piéton existant.

Concernant l'utilisation du parc, BE souligne que le débouché des cyclistes du parc de la Sennette sur le parc de la porte de Ninove incite ceux-ci à traverser le parc de la porte pour rejoindre au plus vite la passerelle du canal. Il serait utile, dans les aménagements futurs de la voirie gauche (quai de l'industrie) jouxtant le parc, d'encourager les cyclistes à utiliser celle-ci.

BE propose d'intégrer dans la zone de parc, la voirie accessoire qui jouxte le parc et de ne plus la faire apparaître comme voie sur le plan au volet réglementaire. Cette voirie n'est à ce jour pas utilisée à cet usage. Cette modification n'empêchera nullement les possibilités ponctuelles de déménagements, ou d'accès pompier, mais sensibilisera les utilisateurs ponctuels au fait qu'ils sont dans un parc, et permettra de garantir la sécurité des usagers du parc.

La Commission partage les suggestions.

1.3.9. Site 2 : Stade Vander Putten (VDP) – Zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public



La Ville de Bruxelles soutient les grands principes évoqués dans le volet stratégique concernant le stade Vander Putten et qui concernent les liaisons piétonnes, les façades actives, l'angle significatif, l'alignement des tilleuls et encore le stationnement. Toutefois, la Ville de Bruxelles émet quelques remarques.

Absence de prescriptions

La Ville souligne que contrairement à la première mouture du PAD, il n'y a plus de prescriptions formelles sur les zones de bâtisses ou de gabarits. En l'absence de règle dans le PAD, les hauteurs des bâtiments et leur emprise au sol devront suivre les règles du RRU. Il sera important de trouver un bon équilibre entre toutes les fonctions qui doivent s'y retrouver (logements, équipements sportifs intérieurs et extérieurs).

Gestion de l'eau

Si les constructions isolées sont autorisées, la Ville constate que les aménagements des espaces non bâtis ne sont en revanche pas précisés. Ils pourraient être donc quasi entièrement minéralisés, ce qui irait à l'encontre d'un aménagement qualitatif à vocation paysagère, en lien avec le parc de la Porte de Ninove. Il est donc important de définir les caractéristiques d'aménagement de l'espace non bâti de manière à éviter une trop forte imperméabilisation. D'ailleurs, le nouveau PAD manque d'ambition sur le thème de la gestion des eaux pluviales et le circuit de réutilisation. Bien que la prescription PG.0.6. en parle brièvement, il semble toutefois important de préciser que toutes les eaux pluviales doivent être gérées in situ afin d'éviter des rejets vers le réseau d'égouttage, en visant une pluie de temps de retour 100 ans.

La Ville soutient à cet égard les recommandations édictées par le bureau d'étude Aries concernant la thématique : « Le stade VDP pourrait également bénéficier de la proximité avec le Parc de la Porte de Ninove pour stocker en surface le surplus des eaux pluviales (temporisation + filtration) avant rejet au canal. L'aspect ludique et biodiversité serait ainsi couplé avec l'aspect nécessité technique ».

Continuité des espaces verts

La Commune de Molenbeek considère que les terrains de sport et le stade Vander Putten sont le chaînon manquant entre les différents espaces verts dans et autour du périmètre du PAD. Cette zone devrait être mieux associée au parc de la Porte de Ninove. La commune s'efforce d'intégrer cette zone dans l'ensemble vert du parc de la Porte de Ninove et du parc de la Sennette, car ces différentes zones sont complémentaires. Cela peut créer un grand espace vert unifié. Cela limitera l'impact négatif de tout nouveau bâtiment sur la bordure sud du parc.

Même si la commune de Molenbeek approuve la création de logements publics, elle craint que ces 12.500 m² de logements supplémentaires entraveront la connexion future avec les espaces verts

adjacents. De plus, un programme aussi lourd empêchera la connexion entre le parc de la Porte de Ninove et le parc de la Sennette, mettant ainsi en péril la raison d'être de l'ensemble du parc linéaire. Pour elle, il est absolument nécessaire de réduire le programme de cette zone afin que cet espace ne soit pas fermé et puisse être ouvert sur le parc de la Porte de Ninove et le parc de la Sennette, deux exigences qui sont explicitement mentionnées dans le projet du PAD lui-même. Les caractéristiques minimales du passage entre le parc de la Porte de Ninove et le parc de la Sennette doivent être supprimées.

Pour la Commune de Molenbeek, cette zone ne doit en aucun cas être construite et la section du règlement doit être modifiée en conséquence. Il est essentiel que le lien entre les deux espaces verts ne soit pas perturbé par un quelconque développement. Il est inacceptable que l'accès au parc de la Sennette puisse être couvert dans le design du PAD. L'expérience de la commune montre qu'un accès couvert à un parc entraîne toujours des problèmes de sécurité et d'entretien et conduira à terme à la fermeture de cet accès. Le plan doit être adapté pour que le lien entre les deux parcs ne soit plus coloré comme une zone de forte mixité et de zones d'équipements d'intérêt collectif ou de services publics, mais comme une zone de parc où toute forme de construction est interdite.

Si la Commune de Molenbeek perçoit comme positive la préservation des tilleuls existants, elle craint qu'au vu du programme à réaliser cela créera *de facto* une barrière entre les différents espaces verts. Pour elle, le règlement de ce site fait actuellement obstacle à tout développement qualitatif de l'ensemble de la Porte de Ninove et de ses environs, et il convient donc de le réécrire.

La Commune d'Anderlecht mentionne que sur le versant nord, il s'agira d'ouvrir le site vers le parc régional qui sera intégré à un maillage d'espaces verts, en particulier avec la réalisation prévue d'un parc sur l'ancien trace de la Sennette (cf. PAD « Heyvaert »).

Équipements

La commune de Molenbeek estime qu'il convient d'inverser les priorités sur cette parcelle : la priorité n'est pas de créer des logements supplémentaires mais de créer des équipements sportifs en lien avec le parc de la Porte de Ninove et dont le quartier a davantage besoin. Cela se retrouve également dans le diagnostic de 2016.

Le PAD propose que le stade Vander Putten évolue d'un équipement local vers un équipement supra-local. La Commune souligne qu'étant donné que cela n'est nullement ancré dans les prescriptions réglementaires, il est à craindre que seule la création de logements soit réalisée.

La Commission s'est interrogée sur un fait lié de facto au Palais du Midi et au besoin attendu de relocalisation des équipements sportifs et assimilés qui en occupent près de la moitié de la surface, à savoir si ce problème a été pris en compte dans la programmation du PAD Ninove.

La réponse qui lui a été faite lors de l'audition est qu'il s'agit justement de ce genre de flexibilité que le PAD 2022 veut prévoir ; qu'en effet, en supprimant l'imposition de surfaces minimales à développer par programme, une plus grande flexibilité de développement est autorisée pour ce site dont les intérêts publics sont importants.

Logement public

Le stade Vander Putten exige la construction de logements publics, mais cette réglementation ne prévoit pas la typologie de ces logements. Les « logements publics » sont des logements de toute catégorie, y compris les logements publics loués, achetés ou construits par ou pour un gestionnaire

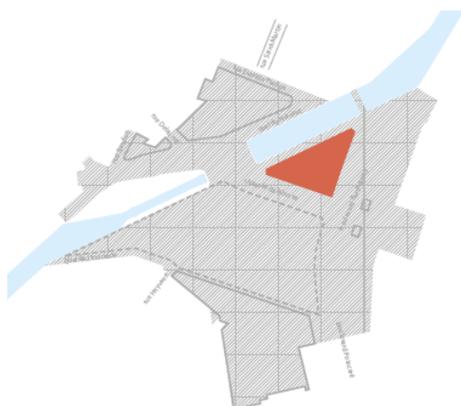
de biens publics, et repris à l'article 2, §2 du Code bruxellois du logement. Il est prévu que le gestionnaire public fournisse un ensemble de logements répondant aux besoins actuels des citoyens. Pendant la phase opérationnelle, il sera donc nécessaire d'y prêter une attention suffisante.

La Commission souligne que pour le site 3 (Vander Putten) le PAD de 2019 avait prévu une zone d'habitation pour garantir la réalisation des logements sociaux (en compensation de la cession du terrain appartenant à la SLRB pour le parc). Le Projet de 2023 l'a supprimé pour une zone d'équipements et de logements publics (avec un max de 12.500 m² de logements). Elle se questionne donc de la raison pour laquelle il n'y a pas un minimum de logements sociaux ?

La réponse apportée par le représentant du Cabinet consiste en le fait que le site du Stade Vander Putten appartient à la Ville de Bruxelles qui entend le développer à court terme et qu'au regard de l'équilibre des logements dans la zone, et du développement d'un Masterplan par la ville de Bruxelles, il semblait juste de laisser la Ville gérer la répartition des logements de manière autonome et responsable. Il a de plus souligné qu'il existe actuellement un accord entre la SLRB et la Ville de Bruxelles fixant un nombre spécifique de logement. Il a souligné aussi, qu'à côté du besoin en logements publics, la Ville exprime également un besoin important en équipements sportifs (notamment à la suite du déménagement des activités du Palais du Midi). Le Cabinet a donc estimé qu'il était dans l'intérêt de la commune d'équilibrer justement ces deux programmes.

La Commission demande la fixation d'un quota de logements sociaux.

1.3.10. Site 3 : Zone parcelle triangulaire



Espaces ouverts

Le CE demande à minima que les quais rabaissés soient accessibles au public et qu'ils ne fassent pas partie de l'espace non bâti éventuellement privatisé de la parcelle triangulaire. En plus de l'inscription de l'abaissement des quais au volet réglementaire, le volet stratégique du projet de PAD devrait prévoir la continuité de l'espace ouvert de la parcelle triangulaire avec les quais rabaissés notamment, ainsi qu'avec les autres abords de la parcelle.

La Commission soutient le Conseil de l'environnement mais insiste sur la nécessité de prévoir des affectations générant une attractivité (Horeca, commerces, équipements) à cet endroit notamment pour le contrôle social.

Infrastructures cyclables (lisibilité)

Le CE prend note de l'indication du RIE selon laquelle la parcelle triangulaire générera une circulation accrue. Le RIE indique également que les infrastructures cyclables et piétonnes sont de très haute qualité. Le CE estime pourtant que la partie de ces infrastructures qui relie le canal à la petite ceinture et le parc n'est pas lisible. De plus, les cyclistes n'y ont pas priorité sur la circulation motorisée. Ces manquements doivent être pris en compte dans le PAD.

Perspective, tout comme des réclamants, soulignent que l'infrastructure cycliste dans les environs du PAD Ninove est d'une grande importance car la zone est traversée par le RER Vélo situé le long de la chaussée de Ninove, du canal et de la R20. Cette infrastructure cyclable n'est que partiellement réalisée. De plus, les pistes cyclables existantes ne répondent pas aux exigences en matière d'infrastructures cyclables telles qu'elles sont énumérées dans le vade-mecum Vélo de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il est donc important que le PAD offre toutes les possibilités de faciliter des aménagements cyclables de qualité. La section stratégique du PAD peut mieux souligner l'importance de l'infrastructure cyclable et adapter les cartes relatives à l'accès au trafic motorisé afin que les documents ne limitent pas les autres intentions de planification visant à améliorer l'infrastructure cyclable.

Le RIE, comme le soulignent des réclamants, précise que « le périmètre est un nœud cyclable stratégique bien équipé à la hauteur de sa fréquentation en hausse ». Le PAD prévoit donc « d'entériner les options du projet d'aménagement des espaces publics actuels », considérant que « le périmètre a bénéficié d'un réaménagement récent qui permet des cheminements pour modes actifs de bonne qualité et continus ». Ces réclamants ne partagent pas entièrement ce constat positif, en particulier pour ce qui concerne la « cyclostrade » le long du canal (quai du Hainaut – chaussée de Ninove).

Ils avaient déjà insisté sur la nécessité de prévoir les cheminements cyclables les plus directs et lisibles possibles, ainsi que sur la séparation des espaces dédiés aux cyclistes et aux piétons pour limiter les conflits. D'autant plus vrai aujourd'hui, avec une croissance de 42,7 % entre 2021 et 2022 de la pratique du vélo. De plus, la construction de nouveaux logements et de nouveaux équipements publics sur le périmètre, le développement du réseau cyclable et des vélos électriques plus performants vont encore renforcer la fréquentation de cet axe régional majeur.

La Commission partage le souci de prévoir un aménagement qui garantit la sécurité des cyclistes et des endroits sécurisés de stationnement.

Parking souterrain

Comme indiqué dans le RIE, le CE remarque que l'accès à un parking souterrain pour la parcelle triangulaire est problématique puisque l'accès doit se faire par des axes très fréquentés par tous les modes de transport, y compris le tram. Dès lors, le CE s'interroge quant à la décision de placer l'entrée de ce parking du côté de la petite ceinture alors que le RIE recommande une entrée par la Chaussée de Ninove.

La Commission partage l'avis du CE.

1.4. VOLET RÉGLEMENTAIRE

La Commission relève que le préambule indique le principe de l'abrogation implicite.

De manière générale, la Commission souhaite attirer l'attention sur le fait que le volet réglementaire du projet de PAD se veut trop normatif. S'agissant d'un plan auquel il ne peut être dérogé, il est préférable de limiter le volet réglementaire à des prescriptions qui ne laissent aucune marge d'appréciation, ou une marge d'appréciation strictement encadrée, sous peine de créer une insécurité juridique ou de fragiliser le volet réglementaire par l'interprétation qui pourrait en être faite. À titre exemplatif, la Commission relève que le PAD Heyvaert soulève déjà de nombreuses divergences d'interprétation et qu'il serait regrettable de généraliser ces situations complexes à l'ensemble des PAD. La Commission invite donc le Gouvernement à suivre les enseignements de la mise en œuvre des PAD déjà en vigueur afin de ne pas répéter les mêmes schémas.

La Commission constate par ailleurs qu'il est fait référence au RRU et au PRAS en vigueur à ce jour. Or, ces deux instruments sont appelés à évoluer, de même que leurs définitions. Les procédures de révision et d'abrogation sont déjà fortement entamées. En particulier, la Commission estime que renvoyer aux définitions de plans et règlements en vigueur au jour de son adoption est source d'une grande insécurité juridique et doit être évité.

Enfin, la Commission constate que le projet de PAD reproduit des dispositions du RRU et du PRAS, ce qui rend complexe la lecture des différents instruments, le PAD n'ayant pas vocation à remplacer ces derniers, tel que cela figure par ailleurs dans la prescription générale 0.7. La Commission ne peut qu'inviter le Gouvernement à ne formaliser au sein du PAD que des règles nouvelles et/ou différentes des règles déjà édictées par le PRAS ou le RRU, de manière à en simplifier la lecture.

1.4.1. Prescriptions générales

Stationnement

Le projet de PAD prévoit dans la prescription générale (PG 0.9) la possibilité de déroger, si certaines conditions sont remplies, au règlement du RRU sur le nombre de places de stationnement hors voirie pour les immeubles de logements collectifs, pour les logements sociaux et assimilés, ainsi que pour les immeubles de logements collectifs, studios, logements pour personnes âgées et logements pour étudiants appartenant à une personne morale de droit public ou d'intérêt public.

Perspective n'est pas opposée à cette flexibilité mais souhaite mentionner qu'il peut être souhaitable de prévoir des places de parking souterrain en remplacement des places de parking en surface sur le domaine public dans les quartiers aléatoires du PAD. Il convient donc d'examiner s'il serait approprié d'inclure une condition supplémentaire selon laquelle la dérogation au règlement du RRU sur le nombre de places de stationnement ne peut être accordée que s'il peut être démontré que les places de stationnement souterrain ne sont pas fonctionnelles en tant que remplacement des places de stationnement sur le domaine public environnant.

Au préalable, la CRD relève que le prescrit de la PG 0.9 est identique à celui de l'article VIII.7 du RRU (Cas particuliers). Dès lors, sur le plan formel, il ne s'agit pas de déroger au RRU de 2006 auquel le projet de PAD renvoie.

Par ailleurs, la manière d'envisager la mobilité est inexorablement vouée à se transformer et le projet de RRU Good Living adopté par le Gouvernement prévoit que le nombre

d'emplacements de stationnement automobiles fait l'objet d'une proposition motivée par le demandeur.

Cette prescription générale apparaît dès lors manquer d'objet.

Nonobstant cette précision, la Commission attire l'attention sur les difficultés qui pourraient naître par l'ajout de conditions subjectives à la dérogation, tel que cela est proposé par Perspective.

Il serait en effet regrettable de figer dans le volet réglementaire du PAD une condition, pour le moins subjective, qui viserait à démontrer un manque d'efficacité des poches de stationnement environnantes. Si cette préoccupation doit figurer dans le PAD, la CRD suggère de l'inscrire dans le volet stratégique du PAD et non dans le volet réglementaire, afin de ne pas fragiliser ce dernier ni les projets futurs.

1.4.2. Prescriptions particulières du PAD

Principe genré/affectation

Sous l'angle du genre et de la mobilité, la CRM estime important de relever que l'affectation et la disposition des bâtiments dans la zone a un impact sur la mobilité des femmes. Elles influencent la fréquentation des lieux et leur aspect accueillant, augmentant ou diminuant le sentiment de sécurité, qui lui-même favorise ou défavorise les déplacements des femmes dans une zone. Dès lors, cet avis invite à questionner l'affectation des infrastructures sur la zone. En ce sens, les recommandations sont :

- D'intégrer dans le projet de logement les bonnes pratiques concernant l'approche genrée du logement, notamment concernant l'architecture et les espaces communs, dont l'affectation des rez-de-chaussée pour ce qui concerne plus particulièrement leur impact sur la mobilité.
- De faire une large place aux équipements collectifs, socio-culturels et services publics répondant aux besoins des femmes et autres habitants du quartier en priorité. En effet, les femmes ont une mobilité complexifiée par les tâches de soins qui leur incombent encore en majorité (ce qui complexifie leur chaîne de déplacements) et des équipements et services de proximité sont de nature à faciliter leur mobilité et à renforcer leur présence dans le quartier.
- D'adopter une approche genrée dans la rénovation et l'agrandissement du stade. La pratique sportive des femmes et des filles est aujourd'hui encore nettement inférieure à celle des hommes. Ce faisant, les investissements publics en matière sportive bénéficient largement à la gent masculine. Si la mixité dans le sport est atteignable pas une diversité d'actions dans les lieux après leur ouverture au public, elle peut se prévoir également en amont, dans l'architecture du lieu.
- D'intégrer une approche genrée des espaces verts.

La Commission estime que cette réflexion dépasse le cadre de ce PAD et nécessite une étude approfondie : elle plaide pour des espaces permettant l'intégration des différentes populations (âge, sexe etc..) plutôt que la séparation.

Mobilité

Généralité

Le périmètre du PAD est situé à un carrefour important de plusieurs réseaux cyclables (ICR, cyclostrade et Euro Vélo). La CRM souligne que l'usage du vélo est en forte progression, et la

création de nouveaux logements et de nouveaux équipements publics va renforcer le nombre de déplacements à vélo au sein de cette zone. Le PAD se contente d'entériner la situation actuelle. L'aménagement existant (conçu en 2015) ne répond pas suffisamment aux ambitions du plan Good Move ni aux recommandations des guides d'aménagements cyclables, et ne permettra pas de répondre correctement à l'augmentation attendue des déplacements à vélo.

La CRM demande que le volet réglementaire du plan d'aménagement directeur comporte des changements structurels pour améliorer la circulation des modes actifs et des usagers du transport public. Elle demande de conforter des améliorations de la sécurité et l'espace des cheminements piétons dans le volet réglementaire.

Le CE constate que le PAD ne contient que très peu de dispositions réglementaires concernant la mobilité, seul volet qui ait force obligatoire. La majorité de ce qui concerne la mobilité et le stationnement est exposée dans le volet stratégique. Le RIE n'est guère approfondi quant au volet mobilité et stationnement, à commencer par le périmètre d'étude qui est très restreint, s'agissant d'un des principaux carrefours de la petite ceinture.

Étant donné l'ampleur des parking souterrains autorisés par le PAD, le CE souhaite attirer l'attention sur la nécessité d'étudier plus en profondeur leurs incidences. Effectivement, le PAD indique peu de changements structurels de mobilité dans le volet réglementaire, alors qu'il s'agit d'un point de circulation très complexe et chaotique auquel s'ajouteront désormais de nombreux résidents et visiteurs.

Transports en commun

L'étude de l'accessibilité en transports en commun comporte des erreurs (par ex. le terminus du bus 89) et ne prend pas en compte les changements comme la scission du tram 51. L'étude ne considère le réseau de tram que pour la mise en connexion avec le métro et les gares, alors que le tram constitue également un mode de transport vers le nord ou le sud de la Région.

Vélos/et parking vélos

La CRM insiste pour que le PAD se montre explicitement plus volontariste concernant l'aménagement du réseau cyclable et notamment sur la séparation claire des flux cyclistes et piétons, très importants et aux vitesses peu compatibles sur le réseau vélo PLUS. Ces remarques s'appliquent particulièrement à la cyclostrade le long du canal (quai du Hainaut - chaussée de Ninove) dont les caractéristiques actuelles en satisfont pas à la qualité requise pour une cyclostrade.

La Commission demande de conforter des améliorations de la sécurité et l'espace des cheminements piétons et cyclistes dans le volet réglementaire.

Le PAD mentionne le stationnement vélo sécurisé dans ses prescriptions générales, mais de manière très évasive. En l'absence de prescriptions particulières au sein du PAD, ce sont les règles du RRU qui sont d'application.

La CRM demande que le PAD intègre dans ses prescriptions particulières les normes de stationnement vélo au sein des bâtiments prévues par le futur "Good Living", en précisant que les normes du RRU s'appliquent au périmètre du PAD dès lors qu'elles se montrent plus ambitieuses que celles mentionnées dans les prescriptions particulières du PAD.

Le PAD prévoit également que les parkings souterrains accueillent des emplacements pour la mobilité active. En raison de leur accessibilité moindre et du sentiment d'insécurité que peuvent

générer des parkings en sous-sol (notamment pour un public de femmes), la CRM demande que le PAD privilégie les parkings vélo au niveau du rez-de-chaussée pour les nouvelles constructions.

Outre les besoins de stationnement vélo des futurs occupants du PAD, la CRM met en avant l'opportunité que représente un PAD pour créer un parking vélo de grande capacité à destination des occupants des quartiers denses bordant le PAD dans lesquels il est difficile de garer un vélo de manière sécurisée. La CRM demande d'étudier les besoins de parkings vélos sécurisés dans un périmètre plus large bordant le PAD et la faisabilité d'un parking vélo de quartier dans le périmètre du PAD.

Stationnement automobile

La CRM regrette le manque de cohérence entre les constats et les recommandations du RIE et aussi le manque de clarté sur le statut, indicatif ou obligatoire, de certaines dispositions.

Elle demande de compléter le volet réglementaire par des prescriptions en matière de stationnement en imposant des seuils plus bas pour les places de stationnement de véhicules automobiles par logement.

La Commission partage l'avis de la CRM, sauf à propos du stationnement, étant donné que les nouvelles normes RRU s'appliqueront dans le périmètre du PAD.

Équipements publics

En ce qui concerne la réalisation spatiale des équipements publics dans le PAD, Nautea demande une flexibilité suffisante dans la réglementation. Il estime ainsi souhaitable de prévoir que :

- Les équipements publics de 2.000 m² peuvent être réalisés dans 2 ou plusieurs espaces non reliés entre eux., à condition que la somme des surfaces de plancher de ces espaces soit au moins égale à 2.000 m² ;
- Les équipements publics peuvent être réalisés sur plusieurs étages.

La Commission rejoint l'avis de Nautea.

1.4.3. Prescriptions graphiques

La Commune d'Anderlecht estime que pour le Point 2.2.2. « Carte réglementaire (PAD et PRAS) » et le « Site 3 : Stade Vander Putten », il y a lieu de préciser si la Zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) à la hauteur du site « Stade Vander Putten » est maintenue ou non.

Si la ZICHEE n'est pas maintenue, il y a lieu d'expliquer pourquoi il y a lieu de la maintenir sur la partie du Parc Porte de Ninove, sur l'espace structurant Quai de l'Industrie et sur la Zone de forte mixité (cf. cohérence de l'espace).

La Commission partage l'avis de la Commune d'Anderlecht.

Site 1 Parc de la Porte de Ninove – affectation voirie/parc

La CRM constate que le volet réglementaire du PAD maintient une zone de voirie tout le long de la lisière sud du parc entre la rue Heyvaert et la petite ceinture. Cette voirie, dont l'extrémité nord a, dans les faits, disparu en raison de son remplacement par le parc, doit permettre l'accès aux véhicules d'urgence ou de déménagement. Elle s'interroge, tout comme le CE, et de nombreux réclamants sur la manière dont la sécurité sera garantie sur la liaison secondaire. Cette route est bordée d'une aire de jeux pour enfants. La CRM estime que le maintien de l'affectation en zone de voirie pour le passage de véhicules impliquera de clôturer l'espace et donc de réduire la superficie du parc. De plus, cela comporte le risque que cette voirie puisse un jour servir à recréer une connexion automobile directe entre la Petite ceinture et la rue Heyvaert. De nombreux réclamants, dont la CRM, suggèrent de modifier l'affectation de cette zone en espace vert.

La Commission partage l'avis de la CRM.

Site 2 Espace Pierron

La Commune de Molenbeek souligne qu'au nord, l'espace Pierron qui conserve sa fonction de parc de liaison avec une utilisation locale doit permettre de relier le quartier Brunfaut à l'ensemble de la zone de la Porte de Ninove. Il complète actuellement le parc de la Porte de Ninove en termes d'équipements sportifs et ludiques pour les jeunes, les enfants et les personnes âgées. Le projet de PAD prévoit la possibilité de créer un volume pour un équipement d'intérêt collectif ou des services publics qui permettrait de compléter l'ilot bâti. En l'absence de projet spécifique en cours concernant la constructibilité de l'espace vert, la disposition actuelle sera maintenue. Lors de la réflexion sur la transformation du front bâti, il conviendra de veiller à la cohérence du nouveau projet avec les activités de l'espace Pierron. Il est essentiel de ne pas réduire de manière significative l'espace public et la superficie du parc Pierron. La Commune estime par ailleurs qu'il peut être intéressant d'étudier l'éventuelle extension de l'espace Pierron vers le Canal afin de renforcer la succession d'espaces verts et ouverts dans le périmètre.

Le CE s'interroge quant à la construction prévue par le projet de PAD dans l'Espace Pierron et demande d'envisager la préservation comme parc/zone ouverte tel qu'il est à l'heure actuelle.

De nombreux réclamants demandent que l'alignement de grands arbres qui longe l'espace vert soit intégralement préservé, ce qui implique de réduire la zone constructible et de supprimer l'accès à un éventuel parking souterrain côté rue Delaunoy. Ce parking ne se justifie d'ailleurs pas compte tenu de la proximité immédiate du parking Brunfaut et d'un arrêt de transports en commun.

La Commission relève que le projet de PAD utilise une terminologie qui n'est pas définie et qui laisse une grande marge d'appréciation (végétation, équipements de détente, etc.). Elle invite le Gouvernement à utiliser des termes déjà définis dans les instruments légaux et réglementaires. A défaut, elle attire l'attention du Gouvernement sur le fait que c'est le sens commun qui s'appliquera.

Elle relève également que des termes issus du PRAS et régulièrement sujets à discussion sont repris (« de taille généralement faible »). Elle invite le Gouvernement à réfléchir à une emprise au sol maximale des constructions dans la zone concernée de manière à éviter toute discussion liée à la densification de la zone, en particulier dans la zone d'équipements en surimpression.

Site 3 : Stade Vander Putten

La Commune de Molenbeek a assorti son avis favorable sur le projet de PAD, de conditions dont celle de limiter le programme du site Vander Putten afin d'ouvrir cette zone aux espaces verts environnants et de l'inscrire dans le règlement afin d'ancrer son caractère supra-local.

Le CE estime que ce sont avant tout les formes de mobilité active qui devraient être encouragées. Au niveau du stade Vander Putten, les maisons et les installations généreront beaucoup de circulation supplémentaire. Puisque le RIE demande de limiter le stationnement, le PAD pourrait imposer une limite encore inférieure de nombre de places de stationnement par rapport au nombre d'unités d'habitation.

Point 2.3.2. Prescriptions particulières

Point C : zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public

Cette zone, dans le PAD de 2019, était divisée en deux zones d'affectation différentes : une zone d'habitation et une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public. Actuellement, elle est entièrement dédiée à de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public. La fonction « logement » y est admise mais d'une superficie plancher maximale autorisée de 12.500 m².

La Commune d'Anderlecht souligne que le point C1 affecte cet espace en logements publics pour une superficie maximale de 12.500 m² maximum et que le RIE mentionne que cela correspond à environ 125 logements. Elle considère qu'avec l'ajout des constructions prévues pour les équipements sportifs et les commerces autorisés dans la zone, la densité P/S de 1,56 correspond à des proportions raisonnables pour le site.

Elle regrette cependant qu'il n'y ait plus de hauteur déterminée dans cette version-ci du projet de PAD, ce qui est dommage pour la qualité de vie pour les habitants des bâtiments environnants (cf. lumière, vues, effets de vent...). À cette fin, la Commune d'Anderlecht demande de prévoir pour toute implantation de nouvelles constructions sur le site Vander Putten située près des bâtiments de la rue de la Bougie : un recul significatif, de même qu'une hauteur limitée ;

La Commune d'Anderlecht note que cette remarque est aussi valable pour préserver la qualité du tronçon prévu pour le Parc de la Sennette menant au Parc de la Rosée (voir PAD « Heyvaert »).

La Ville soutient la volonté du PAD de garder uniquement l'affectation en « zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public ». En effet, la Ville souhaite garder un degré de liberté en termes d'équipement sportif sur cette zone dans la probabilité ou aucun projet de logement verrait le jour à moyen ou long terme.

Tenant compte des superficies actuelles des infrastructures sportives et celles proposées dans le cadre du Masterplan réalisé sur le stade Vander Putten, la Ville demande que les superficies minimales suivantes soient explicitement indiquées :

- 2.600 m² de fonctions sportives extérieures : Agora-Space, Street-Workout, Skate Parc (correspondant aux surfaces actuelles);
- 3.900 m² de fonctions sportives intérieures ;

De même, la Ville souligne qu'il y a lieu d'indiquer dans les prescriptions une superficie minimale 608 m² pour une salle polyvalente, équivalente à celle de la salle de la Clé présente aujourd'hui sur le site du Stade Vander Putten.

Enfin, la nouvelle prescription telle que libellée ne prévoit pas la possibilité d'intégrer un logement pour un éventuel concierge pour la partie sportive. Il serait dès lors important de rajouter une précision à ce sujet.

La Commission demande de garantir que les équipements soient accessibles au quartier.

Site 4 : Zone parcelle triangulaire – Gabarits

Nautea souligne que l'infiltration de l'eau sur leur terrain n'est pas possible (Parking en sous-sol) et souhaite que le projet de PAD reconnaisse explicitement cette limitation technique de la parcelle en indiquant que l'infiltration de l'eau sur leur terrain n'est pas possible et que des alternatives, qui s'alignent sur la gestion durable des eaux pluviales, peuvent être envisagées.

La Commission souligne que le RIE (p. 27 et 28) mentionne les cartes des altitudes limites des années 70 (n'ayant jamais été formalisées dans un arrêté, elles sont indicatives), mais il ne montre pas en quoi le projet (notamment de tour) s'écarte de ces préconisations. Peut-être y avait-il davantage d'informations dans le premier RIE, mais ce document n'est plus accessible. Le RIE ne semble pas non plus avoir mesuré les effets d'ombrage et de vents de cette tour (pas de cartes).

Elle a pris note des réponses apportées par le représentant du Cabinet en ce que les cartes des Altitudes Limites sont reprises dans le chapitre du diagnostic de la situation existante du RIE qui a pour but de lister toutes les informations, études et documents qui ont été réalisés sur le site ; que par rapports aux vues reprises dans ces cartes qui traversent le site du PAD, la parcelle du Triangle a les incidences suivantes sur les percées visuelles. Vues sur la Basilique de Koekelberg :

La vue depuis le balcon de la Place Poelaert. La parcelle du Triangle se situe exactement dans l'axe de la tour Brunfaut. Etant donné que les constructions envisagées seraient moins hautes que la tour Brunfaut (= 22 étages), aucune obstruction supplémentaire vers la Basilique n'est attendue. Ceci sera également étudié lors de l'analyse des demandes de PU sur ce site. ;

Vue sur l'hôtel de Ville depuis le Mont des Arts :

La parcelle du Triangle se situe derrière et assez loin à gauche de l'hôtel de Ville. Le même raisonnement est d'application que pour la tour Brunfaut : le projet R+14 est inférieur à la tour et se situe dans cet axe à gauche de la tour Brunfaut, donc plus loin de la tour de l'hôtel de Ville ;

Pour ce qui concerne les incidences du développement sur la parcelle du Triangle relatives au microclimat (ombrage, vent, îlot de fraîcheur, ...), celles-ci ont été analysées dans le chapitre relatif aux incidences du projet de PAD. Le RIE se limite effectivement aux risques potentiels liés aux projets et ne développe pas de carte d'ombrage ou de dynamique des flux d'air. Par contre, vu la multitude de formes urbaines rendues possibles par le PAD, le RIE recommande de commander des études d'impact des effets aérodynamiques et des effets d'ensoleillement lors de l'introduction des demandes des permis d'urbanisme pour ce site. Il estime cependant que les incidences attendues pour le projet de PAD 2022 sont moindres que pour celles du projet de PAD 2019 (tour moins haute).

La Commission souligne que la notion de « construction neuve » n'est pas définie. Elle invite le Gouvernement à préciser si des extensions sont visées par la prescription D.6.

La Commission invite par ailleurs le Gouvernement à limiter l'emprise au sol à 0.75 à l'exclusion de la portion destinée à l'élargissement de la voirie et non à inclure cette portion dans le calcul de la surface non bâtie dans la mesure où cette portion n'est pas destinée à recevoir obligatoirement un espace de pleine terre.

Gabarits

La Commune de Molenbeek souligne que pour justifier les volumes proposés, on regarde la tour Brunfaut qui est en cours de surélévation. Elle estime qu'on ne peut justifier une certaine hauteur de bâtiment sur la base d'un volume qui date d'une autre époque et qui doit être considéré comme une erreur historique dans un quartier autrement caractérisé par des bâtiments de faible hauteur. Pour la Commune, la création de phares dans le paysage urbain à cet endroit ne génère aucune valeur ajoutée, car il y a déjà suffisamment de phares urbains (bâtiments en hauteur) et une abondance de phares urbains est contre-productive pour un bon développement urbain. Elle souligne aussi que le long du Canal dans la commune de Molenbeek-Saint-Jean, de nombreux phares supplémentaires sont déjà prévus, comme le site KBC à l'avenue du Port. Le CE remarque que les gabarits du scénario maximal autorisé par le projet de PAD risquent de porter atteinte à l'ensoleillement du parc sur le site Vander Putten, et en particulier sur la plaine de jeux, ainsi que sur l'espace public réaménagé près de la passerelle, et sur le quai du Hainaut. En l'absence des projets définitifs voués à s'implanter sur le périmètre du PAD, il attire l'attention sur la considération suivante du RIE : « Au regard de la course du soleil, les impacts devraient se manifester sur le nouveau projet en lui-même et pas sur les riverains. Un suivi précis de cette thématique est nécessaire et des mesures devront être prises par l'administration lors de l'introduction des demandes des permis d'urbanisme » (RIE Chapitre 3, Partie 10 Microclimat, p. 7).

La Commune de Molenbeek considère que la réalisation de 21.000 m² sur ce terrain entraînera un rapport plancher hors-sol/superficie du terrain (P/S) d'environ 5,5. Or la moyenne dans la commune pour des projets de cette envergure a été d'environ 3,25 au cours des 15 dernières années. Ce rapport P/S est la limite supérieure absolue pour de tels projets. Ainsi, la Commune est opposée à la réalisation d'immeubles de grande hauteur sur le terrain triangulaire et préconise la réalisation d'un bâtiment actif d'une hauteur plus limitée.

La Commune souligne que le PAD demande que les bâtiments les plus hauts soient situés à une certaine distance du parc de la Porte de Ninove. Elle estime que cela n'est ni clair ni suffisant, et que l'orientation des nouveaux bâtiments risque plutôt de poser un problème pour l'espace Pierron et pour le site Bellevue. Elle souligne que ces sites ne sont pas pris en compte. La Commune demande de prendre en compte l'impact potentiel de l'ensoleillement (notamment sur la rive opposée du Canal) des volumes proposés ainsi que de considérer l'impact de ces volumes sur les rafales, et notamment leur impact sur le nouveau parc et les espaces publics environnants. Elle demande de limiter les volumes autorisés à R + 8 étages.

L'historique du dossier a permis une forte diminution des constructions envisagées puisqu'un deuxième îlot triangulaire de bureaux était prévu dans le PRAS. De plus, le second projet de PAD a réduit la superficie constructible sur l'îlot triangulaire de 35.000 à 21.000 m². La comparaison faite par la commune avec une densité moyenne de 3,25 n'est, de ce fait, pas pertinente. La répartition des 21.000 m² sur un gabarit uniforme entraînerait un îlot fermé « haussmannien ». La possibilité de construire un immeuble plus élevé permet des gabarits variés de plus petite taille pour le reste de l'îlot. Par ailleurs, la mixité est assurée par l'imposition d'un équipement de 2.000 m² et de commerces.

Qualité/activation de l'espace public

Nautea souligne que le front bâti en retrait de plus de 5 m par rapport au front bâti actuel le long de la chaussée de Ninove comprimerait son plan directeur au détriment de l'espace ouvert. Il estime que cet espace ouvert est nécessaire pour la pénétration de l'air et de la lumière dans le projet et pour la création de perspectives ouvertes entre le parc et le canal. Il s'inquiète par ailleurs du statut

de leur parcelle et demande que ce soit clarifié. Il suppose que par expropriation ou transfert sous licence, cet espace sera incorporé au domaine public.

La Commission recommande au Gouvernement de prêter attention à ces questions liées au droit de propriété étant donné que la modification du code civil permet désormais de séparer la propriété de façon verticale également.

Nautea, dans l'optique d'activer le domaine public, souhaite que les terrasses soient en porte-à-faux (plus de 1m) le long des façades, le long de la chaussée de Ninove, au-dessus du futur domaine public. Ces terrasses contribueront en effet à l'animation du paysage de la rue du côté du parc. De plus, ce côté étant la façade sud du projet, les terrasses en porte-à-faux pourraient aussi apporter une ombre bienvenue en été.

La Commission estime la demande de Nautea nécessiterai une étude de faisabilité technique (passage de camions vs le terrasses du 1er étage par ex.).

Logement sociaux/publics/adaptés

La Commune de Molenbeek estime qu'il est nécessaire de prévoir un programme mixte en termes de type de logements où les grands logements sont encouragés. Un minimum de 20 % de grands logements, c'est-à-dire des logements de trois chambres à coucher ou plus, doit être imposé.

La Commune se montre heureuse de l'engagement pris de développer un minimum de 25 % de logements sociaux. Il convient d'inclure dans le texte une obligation de répartir la réalisation de logements sociaux dans l'ensemble de l'immeuble afin de ne pas créer de clusters.

La Commission rejoint l'avis de la Commune pour les grands logements mais estime par contre, pour des raisons de bonne gestion du parc de logement par le gestionnaire public, qu'il est difficile de répartir les logements sociaux pour des raisons de gestion.

Parking vélos

Les groupements de vélos soulignent l'absence de parking vélo sécurisé est un frein important à l'acquisition d'un vélo, et par conséquent à l'utilisation d'un vélo. Il est donc essentiel d'anticiper la question du stationnement vélo sécurisé au niveau résidentiel ainsi qu'au niveau des équipements publics.

À cet égard, ils précisent que le PAD se montre trop évasif. Dans ses prescriptions générales, il précise seulement que « l'aménagement des bâtiments intègre les emplacements de stationnement adaptés à l'utilisation des modes actifs ». Sans prescription particulière au sein du PAD, ce sont donc les règles du RRU qui s'appliquent. Or les règles contenues dans le RRU actuel sont obsolètes, et l'intégration de normes plus ambitieuses est conditionnée à l'adoption d'un nouveau RRU qui se fait attendre depuis plusieurs années maintenant.

Ils recommandent donc que le PAD mentionne dans ses prescriptions les normes de stationnement vélo prévues actuellement dans le futur « Good Living », en précisant que ce sont les normes du RRU qui prévalent en termes de stationnement vélo dès lors que ces dernières se montrent plus ambitieuses que celles prévues par le PAD.

À côté des besoins en stationnement pour les nouveaux bâtiments, le PAD présente une réelle opportunité de développer un parking vélo sécurisé de grande capacité pour les habitants situés à proximité directe du périmètre considéré.

D'autre part, le volet stratégique du PAD prévoit que les parkings souterrains (des logements ou équipements publics) puissent accueillir des emplacements pour la mobilité active. Pour les parkings souterrains existants, c'est effectivement une solution souhaitable. Mais en raison de leur accessibilité moindre et du sentiment d'insécurité que peuvent générer des parkings en sous-sol (notamment pour un public de femmes), ils demandent que le PAD privilégie les parkings vélo au niveau du rez-de-chaussée pour les nouvelles constructions.

La Commission partage cette demande urgente et indispensable.

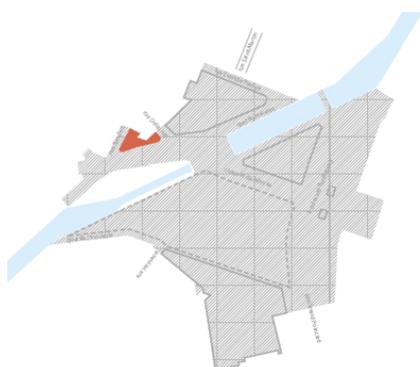
Stationnement

La Commune de Molenbeek constate que les places de stationnement sont situées en sous-sol et que l'accès au parking souterrain est situé du côté du boulevard Poincaré.

La CRM constate que le RIE présente le parking souterrain sous la parcelle triangulaire comme « indispensable » tout en soulignant que « l'accès à un parking souterrain reste très problématique au regard des nouveaux aménagements opérés sur le pourtour de la zone triangle ». Comme l'indique également le rapport, l'accès à un parking souterrain pour cette parcelle, quel que soit le côté, est problématique. Il s'agit d'axes très fréquentés où circulent parfois tous les modes de transport, y compris le tramway. La CRM se demande pourquoi il a été décidé de placer l'entrée du côté du ring alors que l'EIE recommande la chaussée de Ninove. La recommandation de combiner l'entrée du parking avec la « contre-allée cyclopiétonne » pose un problème. La « contre-allée » est en principe temporaire et il n'est pas certain que cet aménagement suffise à s'affranchir des remontées de files, que peut générer la bande unique sur la chaussée de Ninove. Enfin, combiner accès aux garages et voirie cyclopiétonne ne semble pas cohérent avec l'intention de sécuriser les usages faibles.

La Commission demande de prévoir du stationnement vélo sécurisé

Site 5 : Zone de crochet



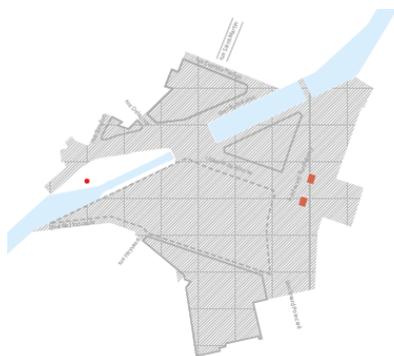
La Commune de Molenbeek souligne qu'une modification de l'alignement le long de la chaussée de Ninove à l'angle de la rue Delaunoy est proposée pour permettre de construire cet angle, ce qui est

impossible aujourd'hui. Elle pense qu'il devrait être possible, au niveau du sol, de faire des retraits ici et là par rapport au nouvel alignement pour donner plus d'espace aux piétons. La Commune demande de prévoir la replantation de deux arbres de haute tige ailleurs sur le site pour compenser les deux arbres récemment plantés et qui devront être abattus. Elle souhaite également que les nouvelles structures s'intègrent correctement dans le tissu urbain existant.

La Commission rejoint l'avis de la commune sur la nécessité de replanter les arbres.

Par ailleurs, la Commission invite le Gouvernement à réaliser un exercice de simplification qui viserait à exclure les prescriptions ou les conditions du PRAS que le Gouvernement ne souhaite pas appliquer à la zone concernée plutôt qu'à réécrire les prescriptions du PRAS que le Gouvernement souhaite appliquer au droit de la zone, de manière à simplifier la lecture du PAD. À titre exemplatif, il suffirait d'indiquer que le commerce est interdit dans la zone.

Site 6 : Pavillons d'octroi : affectation



Zone de parc

Tout comme dans la précédente enquête publique du PAD Ninove 2019, la Ville de Bruxelles réitère sa demande d'inscrire une zone de parc autour de ces pavillons tout en considérant la place de Ninove dans ce périmètre, de manière à préserver et mettre en valeur ce patrimoine bâti et arbore qui mérite plus d'attention. Ceci permettrait également d'accentuer la continuité verte en lien avec le nouveau parc de Ninove, de part et d'autre de la petite ceinture et en direction du centre de Bruxelles.

Concernant la page 14 : la section reliant le parc de la Sennette à la rue de la Rosée ne sera réalisée qu'au respect des conditions de l'Instruction Publique, car cette section de parc s'implante dans la cour de récréation du Campus Arts et Métiers.

Équipements

La Ville approuve la volonté du PAD de donner aux Pavillons d'octroi la vocation collective de ces deux bâtiments en facilitant leur réaffectation en équipement collectif, restaurant ou café.

Le CE remarque que les quartiers adjacents au périmètre du PAD sont en carence d'équipements collectifs. L'affectation des deux pavillons d'octroi en HORECA semble excessive alors qu'un kiosque situé dans le parc vient de sortir de terre à cette fin également. Un des pavillons pourrait être affecté à des fonctions dont toute la collectivité pourrait bénéficier (des activités culturelles par exemple).

Il demande que le PAD prévoie un espace multifonctionnel (stockage de matériel, vestiaires, etc.) réservé aux gestionnaires responsables de l'entretien des espaces publics. Les locaux des pavillons d'octroi utilisés actuellement sont inadaptés à cet usage.

La Commission rappelle qu'en situation existante, les deux pavillons d'octroi sont des équipements d'intérêt collectif et de service public. Le projet de PAD offre donc la possibilité d'ouvrir la fonction de ces deux pavillons comme commerce, en limitant leur utilisation en restaurant ou en café.

La Commission rappelle que les utilisations HoReCa figurent dans l'arrêté relatif aux changements d'utilisation et invite le Gouvernement à ouvrir le champ des possibles notamment à un salon de dégustation, la surface de ces pavillons se prêtant à ce type d'établissement, lesquels ne sont repris ni dans la notion de restaurant, ni dans la notion de café.

Biodiversité

Le Conseil constate que le terme « biodiversité » n'apparaît que deux fois dans le PAD et que la biodiversité n'est pas abordée en tant que telle. De même, le Conseil estime que les études du RIE sont lacunaires concernant la biodiversité. Le canal est un couloir de biodiversité et chacune de ses portions revêt un rôle dans cette fonction. La présence de hérons, de cygnes et de diverses espèces de poissons a été observée, et un renard a également été vu dans le parc. Dès lors, le Conseil demande que le PAD puisse contribuer à l'activation du potentiel de la zone au niveau de la biodiversité.

La Commission partage cet avis.

Site 7 : Espaces structurants

La Commission constate que cette prescription est identique à la prescription particulière 24 du PRAS et s'interroge sur sa pertinence. Il suffirait de renvoyer au PRAS s'agissant des espaces structurants, ce qui faciliterait la lecture.

CONCLUSION :

Sous réserve des remarques formulées ponctuellement dans l'avis, la Commission émet un avis globalement favorable, vu l'évolution significative du projet. Elle salue la réponse apportée par le Gouvernement aux diverses remarques et réclamations émises lors du premier projet.

Cependant, des aspects importants dépassent le cadre strict du périmètre de projet de PAD, notamment les aspects de mobilité (circulation vélo, renforcement des transports en commun,..) pour lesquels des réponses urgentes sont à apporter.

La Commission estime que l'on ne peut pas se satisfaire, pour cette zone centrale du PRDD, du manque d'accessibilité vers le centre-ville. Elle comprend que cet aspect ne peut pas se régler dans le cadre d'un PAD mais se doit d'être mentionné.

La Commission insiste sur la question de l'eau sur le site. Le revêtement de sol doit permettre la perméabilité pour absorber l'eau, ce que ne fait pas le béton. La présence du Canal offre également des possibilités pour ramener de l'eau et de la fraîcheur sur le terrain.

La Commission estime qu'étant donné l'urgence climatique, il vaut mieux planter de grands arbres qui apporteront des zones d'ombre immédiatement.

Elle suggère d'utiliser le PAD pour des expérimentations, tant en termes d'aménagement que de participation citoyenne pour l'adhésion au plan des populations d'origines diverses.

PAD Porte de Ninove

ANNEXE A L'AVIS DE LA CRD DU 12 SEPTEMBRE 2023

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Table des matières

1. RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DEFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD PORTE DE NINOVE	39
2. CE QUI RESSORT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DE 2019.....	40
3. GRANDES ORIENTATIONS DU PAD PORTE DE NINOVE.....	41
3.1. ENJEUX/PÉRIMÈTRE	41
4. ÉVOLUTIONS DEPUIS LE PROJET DE PAD 2019	43
5. SYNTHÈSE DES PRESCRIPTIONS ÉTABLIES DANS LES VOLETS STRATÉGIQUE ET RÉGLEMENTAIRE ZONE PAR ZONE DU NOUVEAU PROJET DE PAD.....	44
6. GRANDES ORIENTATIONS DU PAD PORTE DE NINOVE.....	45
6.1. ENJEUX/ PÉRIMÈTRE	45

1. RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DEFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD PORTE DE NINOVE

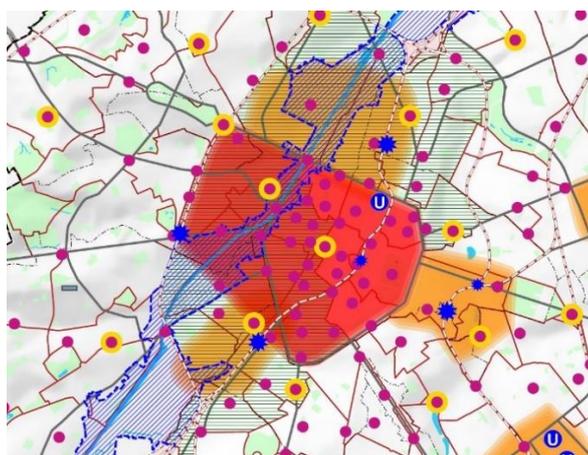
Le PRDD s'emploie à mobiliser le territoire :

1. Pour **construire l'armature du développement territorial** et développer de nouveaux quartiers. Ceci, selon une armature polycentrique et aux différentes échelles en mobilisant les ressources foncières, en maîtrisant et répartissant la croissance démographique au sein du territoire, tout en privilégiant le logement public.
2. Pour **développer un cadre de vie agréable**, durable et attractif, tout en préservant l'équilibre entre les quartiers et au travers de nouveaux équipements, d'espaces publics et espaces verts de qualité, tout en promouvant le patrimoine, en renforçant, préservant et améliorant le paysage naturel.
3. Pour le **développement de l'économie urbaine**, en renforçant les axes économiques, (pôles de compétitivité à rayonnement international), tout en soutenant l'économie de proximité.
4. Pour **favoriser le déplacement multimodal** en renforçant les portes d'entrée dans la région (échelle internationale et nationale), en renforçant la structure de mobilité par la définition d'une structure « macro » des réseaux, - les corridors de mobilité (échelle métropolitaine, régionale –, et en mettant l'accent sur les déplacements locaux reconnaissant aux nœuds multimodaux (ferroviaire, routier, les modes actifs...) leur rôle prépondérant, y compris pour la logistique intrarégionale.
5. Pour amener une **concertation avec les différents acteurs** aux différentes échelles, des instruments régionaux qui permettent une planification dynamique et cohérente pour un développement régional qui associe le citoyen font partie du processus de réussite du PRDD.

Le PAD a la volonté de s'inscrire dans les orientations du PRDD et indique les grands principes d'aménagement tels que le programme des affectations, la structuration des voiries, des espaces publics et du paysage, les caractéristiques des constructions, la protection du patrimoine, la mobilité et le stationnement sur et hors voirie.

L'un des objectifs du PAD de la Porte de Ninove est de développer la diversification résidentielle pour améliorer l'attractivité du périmètre concerné, la mixité et la cohésion sociale et le cadre de vie des habitants.

Il vise également la création d'équipements d'intérêt collectif, de service public et d'espaces verts.



Armature spatiale	Ruimtelijke ruggengraat
Centre de quartier	Wijkcentrum
Centre interquartier	Interwijken centrum
Centre urbain	Stedelijk centrum
Hypercentre ville	Hyperstadscentrum

Dans le contexte du PRDD, ce PAD est situé dans l'hypercentre ou centre-ville, dont les contours se définissent par les 5 gares principales de la Région : les gares du Nord, Léopold, Schuman, Midi et de l'Ouest. Ce Centre-ville joue un rôle à l'échelle internationale, régionale et locale avec des caractéristiques particulières le démarquant des caractéristiques générales du territoire.

Plus particulièrement, la Porte de Ninove se trouve à la charnière entre l'ouest et l'est de la ville, à l'endroit où le canal forme un coude et accueille une écluse, situé à la fois en bordure de l'épicentre urbain et sur le chapelet des « Portes » qui forme la Petite Ceinture.

Le Plan d'Aménagement Directeur de la Porte de Ninove est situé à cheval sur le territoire de la Ville de Bruxelles et de la commune de Molenbeek-Saint-Jean.

Pour le territoire du Canal, le PAD propose de :

- Renforcer le logement au sein de ce territoire ;
- Conserver et développer l'activité économique et portuaire ;
- Optimiser le potentiel et l'attractivité des territoires et renforcer la qualité des espaces publics.

Pour la Porte de Ninove, le PAD propose de :

- Développer 370 nouveaux logements de typologies variées ;
- Créer des équipements sportifs et un espace vert ;
- Construire une nouvelle passerelle sur le canal, dédiée aux modes actifs.

2. CE QUI RESSORT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DE 2019

Les réclamations/observations ont porté sur :

- La densité trop importante, sur tout le site ;
- La mobilité : stationnement, modes actifs et trafic automobile ;
- Le cluster de bâtiments iconiques : densité, gabarits, entrées des parkings et trafic accru, mixité sociale des logements, les incidences sur le microclimat ;
- Les espaces verts trop peu nombreux ;
- La durabilité trop peu abordée ;
- Lettre type : contre les tours, les signataires dénoncent un PAD « sur-mesure », densité trop importante, parlent d'incohérences dans les visions urbanistiques, écrasement et enclavement du parc, perspective Poelaert/Koekelberg, suggèrent que les pouvoirs publics

rachètent la parcelle à Besix, sinon, revoir les tours à la baisse (max 9 étages, s’alignant ainsi avec l’hôtel Bellevue), garantir un usage mixte de ces bâtiments, tournés vers le quartier, un équipement, réduire le gabarit des bâtiments SLRB (alignement avec quai de l’Industrie 27, 28) ;

- Des remarques générales ;
- Des questions de procédure ;
- Le périmètre ;
- Le volet stratégique ;
- Le volet réglementaire ;
- Le RIE.

Les avis d’instances ont traité des mêmes thématiques en insistant sur les aspects entrant dans leur champ de compétences.

3. GRANDES ORIENTATIONS DU PAD PORTE DE NINOVE

3.1. ENJEUX/PÉRIMÈTRE

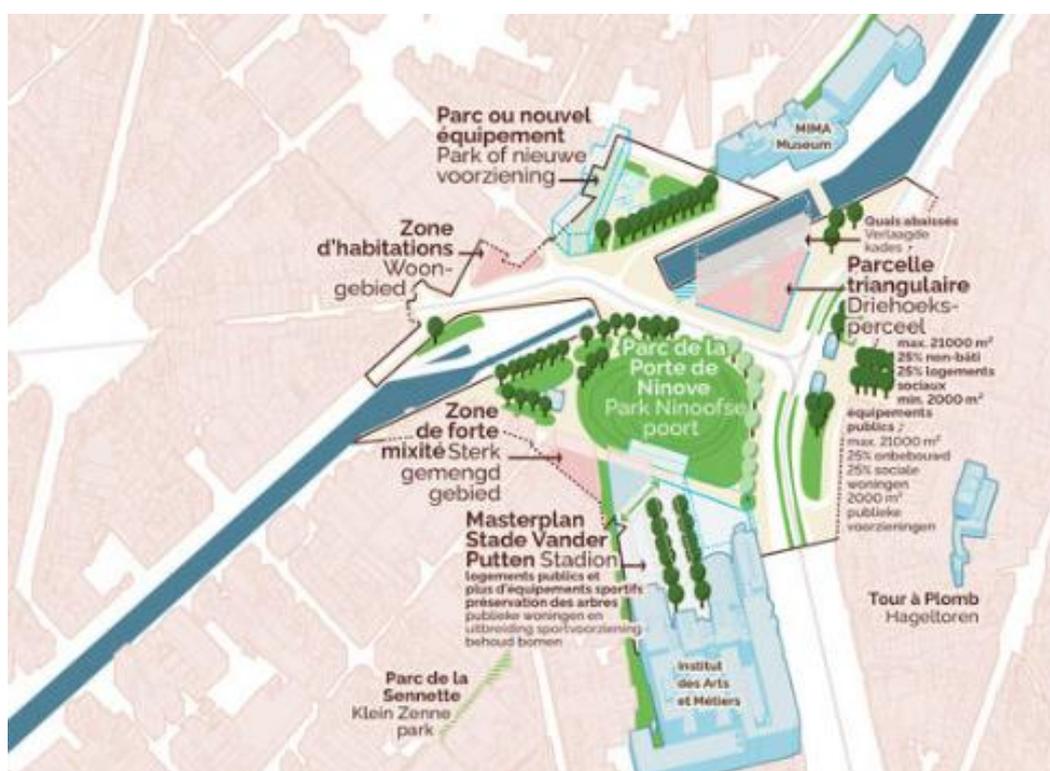
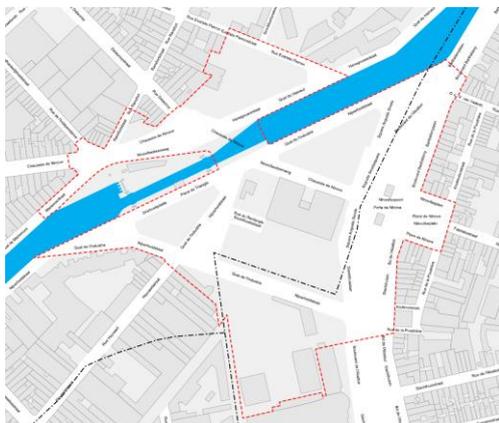
Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- concevoir un cadre urbanistique d’ensemble faisant de la Porte de Ninove un espace public régional de convergence pour les diverses mobilités et usages ;
- organiser un large espace ouvert comprenant un cluster de bâtiments hauts iconiques ;
- construire un cadre bâti de façades actives au pourtour de cet espace ouvert afin d’intégrer le Canal dans un espace public d’ampleur supra-locale ;
- programmer un espace public régional favorisant la mixité sociale et une diversité d’usages ;
- accentuer les liens entre la Porte de Ninove et les maillages existants et à venir (promenade le long du Canal, Parc de la Sennette) ;
- minimiser la rupture physique Est-Ouest du Canal en intégrant celui-ci dans un espace public unitaire, défini par l’aménagement de son centre et de ses parois périphériques.

Concrètement, l’ambition régionale se traduit via divers moyens :

- l’ampleur du vaste espace ouvert d’échelle régionale et son articulation au Canal ;
- la nature des programmes publics tant dans les espaces ouverts que dans le socle du cluster de bâtiments iconiques hauts ;
- l’articulation entre un cadre construit générant la mise en scène du cluster de bâtiments iconiques hauts ;
- le renouveau supra-local du Stade Vander Putten et son articulation à l’espace ouvert du nouveau Parc régional ;

- la création de logements publics et abordables ;
- la Porte de Ninove comme croisement et articulation entre différents modes de mobilité.



Le PAD est lui-même encadré, ainsi que le développement du quartier Heyvaert, par un Contrat de Rénovation urbaine pour la zone Heyvaert/Poincaré.

Le projet de PAD comprend :

- un cahier introductif ;
- un volet stratégique ;
- un volet réglementaire ;
- un RIE.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels ici
www.crd-goc.brussels ici

4. ÉVOLUTIONS DEPUIS LE PROJET DE PAD 2019

Les évolutions du présent PAD se basent à la fois sur les projets en cours (parc de la Sennette, développement du Masterplan de la Ville de Bruxelles sur le Stade Vander Putten, et du PAD Heyvaert) mais également sur les avis de la première enquête publique.

Les lignes directrices suivantes ont été établies :

- La parcelle triangulaire :
 - Une diminution de 40 % de la densité et une diminution de la hauteur maximale ;
 - L'inscription d'une fonction d'équipement forte sur la parcelle, d'environ 2.000 m² ;
 - La garantie d'une offre en logements correspondant aux besoins des quartiers avoisinants ;
 - La garantie d'une offre en logements sociaux ou assimilés de minimum 25 %.
 - La garantie d'une architecture qualitative et un niveau élevé de performances dans les matières de durabilité ;
 - Une intégration optimale de l'immeuble dans son environnement en termes paysagé, bioclimatique et de mobilité.

- Parcelle Vander Putten et logements SLRB :

Les implantations ne sont plus indiquées de façon stricte mais les grands principes et invariants du PAD Porte de Ninove 1 sont conservés. Les affectations sont confirmées avec une mention spécifique des logements publics.

Dans un souci de clarté, le PAD se séquence en 7 parties :

- 1/ Le Parc de la Porte de Ninove ;
- 2/ Espace Pierron ;
- 3/ Stade Vander Putten ;
- 4/ Zone parcelle triangulaire ;
- 5/ Zone du Crochet ;
- 6/ Pavillons d'Octroi ;
- 7/ Les espaces structurants.

5. SYNTHÈSE DES PRESCRIPTIONS ÉTABLIES DANS LES VOLETS STRATÉGIQUE ET RÉGLEMENTAIRE ZONE PAR ZONE DU NOUVEAU PROJET DE PAD



ZONE	AFFECTATION	SURFACE	AUTRE PRECISION URBANISTIQUE
1. PARC	Zone de parc - Commerce de petite Taille = complément du parc	/	/
2. Espace Pierron	Zone de parc - Commerce de petite Taille = complément du parc - Zone d'équipement	/	RDC aveugles interdits - Finition front bâti si équipements
3. Stade	Logements publics - Zone d'équipement	12.500 m ² max /	Passage modes actifs entre parcs largeur et hauteur minimum. - construction isolée autorisée

4. Parcelle triangulaire	- Logements - Zone d'équipement - Commerces	Total= 21.000 m ² max Dont 25 % de logements sociaux ou assimilés 2.000 m ² minimum 1.500 m ² maximum	Hauteur maximale : 15 niveaux - RDC aveugles interdits - 25 % de la superficie de la parcelle hors sol non bâtie
5. Crochet	Logements - Service public, bureau, activité productive et commerce	/ - 1.000 m ² max par immeuble	Pas d'atteinte aux intérieurs d'ilots
6. Pavillon d'Octroi	Zone d'équipement - Restaurant et cafés		
7. Espaces structurants	Espaces structurants	/	/

RIE

Le RIE a été élaboré en parallèle du projet de PAD dans une démarche itérative et conclut à un projet de PAD satisfaisant. Il émet des recommandations, reprises dans le résumé non technique, dont le GRBC a pris acte.

Le RIE fait principalement état de recommandations à décliner à l'échelle des projets en insistant sur la nécessité d'élaborer les études complémentaires ad hoc en regard des incidences probables sur l'environnement. Il rappelle en outre que les intentions du PAD sont conformes aux prescrits du PRDD à savoir l'implantation de logements de typologies variées, de divers équipements et d'un vaste espace vert, reléguant la fonction bureau aux abords des gares.

6. GRANDES ORIENTATIONS DU PAD PORTE DE NINOVE

6.1. ENJEUX/PÉRIMÈTRE

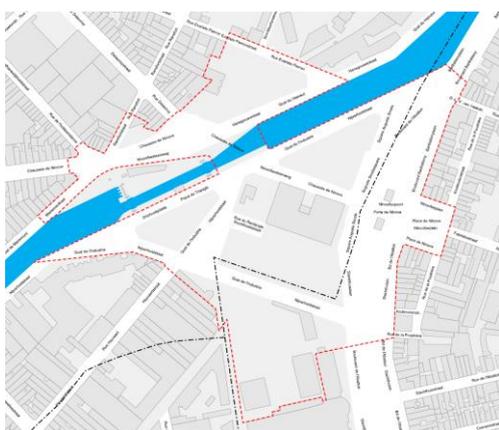
Les objectifs poursuivis sont les suivants :

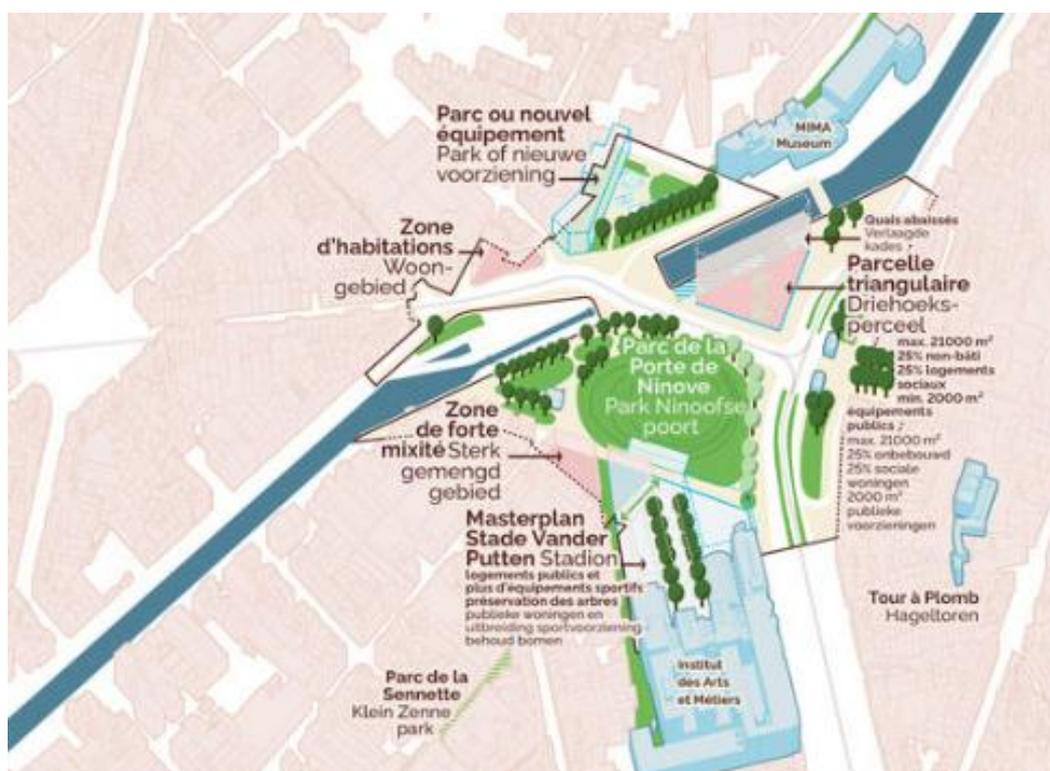
- concevoir un cadre urbanistique d'ensemble faisant de la Porte de Ninove un espace public régional de convergence pour les diverses mobilités et usages ;
- organiser un large espace ouvert comprenant un cluster de bâtiments hauts iconiques ;
- construire un cadre bâti de façades actives au pourtour de cet espace ouvert afin d'intégrer le Canal dans un espace public d'ampleur supra-locale ;
- programmer un espace public régional favorisant la mixité sociale et une diversité d'usages ;
- accentuer les liens entre la Porte de Ninove et les maillages existants et à venir (promenade le long du Canal, Parc de la Sennette) ;

- minimiser la rupture physique Est-Ouest du Canal en intégrant celui-ci dans un espace public unitaire, défini par l'aménagement de son centre et de ses parois périphériques.

Concrètement, l'ambition régionale se traduit via divers moyens :

- l'ampleur du vaste espace ouvert d'échelle régionale et son articulation au Canal ;
- la nature des programmes publics tant dans les espaces ouverts que dans le socle du cluster de bâtiments iconiques hauts ;
- l'articulation entre un cadre construit générant la mise en scène du cluster de bâtiments iconiques hauts ;
- le renouveau supra-local du Stade Vander Putten et son articulation à l'espace ouvert du nouveau Parc régional ;
- la création de logements publics et abordables ;
- la Porte de Ninove comme croisement et articulation entre différents modes de mobilité.





Le PAD est lui-même encadré, ainsi que le développement du quartier Heyvaert, par un Contrat de Rénovation urbaine pour la zone Heyvaert/Poincaré.

Le projet de PAD comprend :

- un cahier introductif ;
- un volet stratégique ;
- un volet réglementaire ;
- un RIE.