



PPAS BIESTEBROECK

EXPOSE DES MOTIFS

COMMUNE D'ANDERLECHT | septembre 2017

COLOFON

Association momentanée
ARIES Consultants - BUUR



ARIES CONSULTANTS, SOCIÉTÉ ANONYME

rue des Combattants 96

1301 Bierges | BE

T +32 10 430 113

F + 32 10 430 111

E info@ariesconsultants.be

www.ariesconsultants.be

Chef de projet | ir. Gilles LEDENT

Collaborateurs | Hélène Delmée, Thierry BOEREBOOM, David DE BORMAN, Dr. Ir. Séverine DELSTANCHE, Ir.

Alexandra DUFAY, Ir. Arnaud GOSSIAUX, François HALBARBIER, ir. Louis VANDEBROEK



BUUR SCRL

Sluisstraat 79 / 03.02 • B

3000 Leuven, BE

T +32 (0) 16 89 85 50

F +32 (0) 16 89 85 49

E buur@buur.be

www.buur.be

Chef de projet | ir. arch. Hélène RILLAERTS

Collaborateurs | Anna SANS ORRIOLS, Jens AERTS, Florence VANNOORBEECK, Diego LUNA QUINTANILLA



IDEA CONSULT

Avenue des Arts 1-2, boîte 16

1210 Bruxelles, BE

T +32 (0)2 / 300 85 15

F+32 (0)2 / 282 17 15

E jan.verheyen@ideaconsult.be

www.ideaconsult.be

Chef de projet | Hélène GUERARD

Collaborateurs | Pieter STAELENS

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

23/6/16

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

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

23/6/16

In opdracht,
le Bourgmestre,
de Burgemeester,
Eric Tomas

Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent plan a été déposé à l'examen du public à la maison communale du

20/6/16 au 28/6/16
27/4 28/5/17

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

Het College van Burgemeester en Schepenen verklaart dat onderhavig plan te inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van

20/6/16 tot 28/6/16
27/4 28/5/17

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

Vu et adopté par le Conseil Communal en séance du

28/9/17

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

Gezien en goedgekeurd door de Gemeenteraad in zitting van

28/9/17

In opdracht,
le Bourgmestre,
de Burgemeester,
Eric Tomas

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale

Voor eensluidend afschrift,

Christophe SOIL
Directeur - general - Directeur général

07-12-2017

Certifié conforme,



1. *PRINCIPES GÉNÉRAUX*
2. *DESCRIPTION DU PROJET*
3. *RECOMMANDATIONS*

1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

La politique urbanistique menée dans le cadre du PPAS Biestebroeck consiste à mettre en place les conditions favorables au développement économique, social et culturel, dans la perspective du maintien et du renforcement du cadre physique existant et de la mixité des activités qui s'y organisent.

De manière plus spécifique, les objectifs suivants peuvent être énoncés :

- Requalifier et revitaliser la zone du Canal ;
- Recréer des liaisons urbaines entre les deux rives du Canal ;
- Renforcer les liens entre les quartiers ;
- Répondre à la croissance démographique en renforçant l'attractivité résidentielle ;
- Encourager la mixité de fonctions en favorisant une meilleure intégration des activités portuaires et productives en milieu urbain ;
- Prévoir le développement adéquat d'équipements d'intérêt collectif et en particulier d'équipements scolaires.

Il s'agit de mettre en place et de dessiner non pas une situation future et figée mais les contours d'une évolution souhaitable qui laisse place à une part d'imprévisibilité acceptable. Ceci suppose la conception d'un outil de gestion dynamique qui s'appuie sur l'établissement de cadres en dehors desquels l'équilibre des quartiers et de leurs activités serait menacé.

Ainsi, le projet de PPAS vise la réalisation d'un plan à la fois contraignant sur les aspects urbanistiques mis en place, en particulier pour la constitution de la trame urbaine, mais souple pour réaliser des projets architecturaux de qualité au sein de cette trame.





2. DESCRIPTION DU PROJET

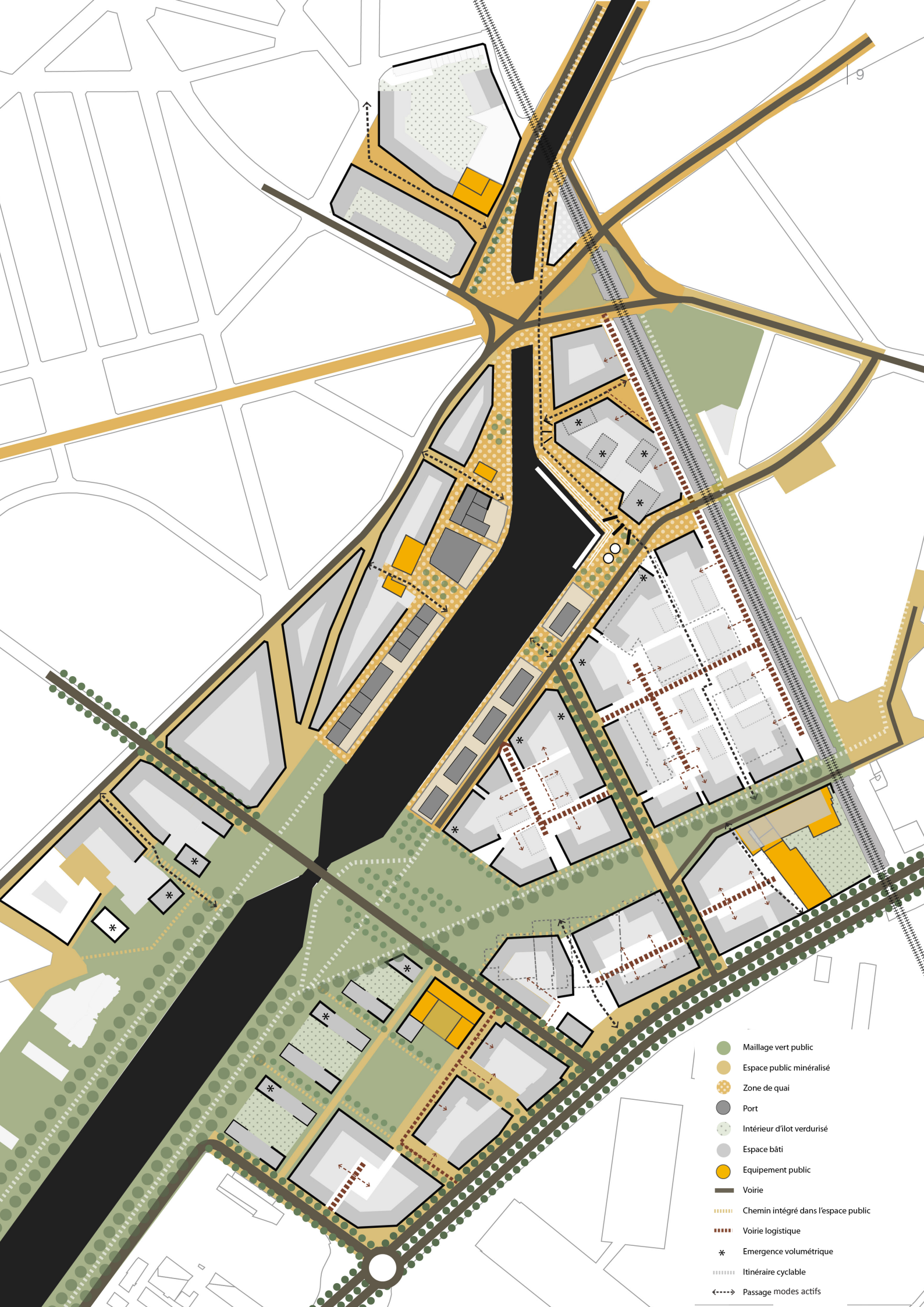
La répartition des affectations autorisées par parcelle se conçoit à partir de l'espace public et des équipements d'intérêt collectif qui constituent les référents centraux.

La trame urbaine se structure autour de plusieurs grands ensembles :

- l'ensemble formé par les quais : il s'étend tout le long du canal, en englobant le Pont du Canal (ou square E. Vandervelde). Il prend une valeur particulière aux abords de la tête du bassin, comme espaces permettant la concentration d'une vie urbaine et de loisir ;
- la trame urbaine traditionnelle en rive gauche: elle est maintenue dans ses caractéristiques actuelles, mais orientée plus volontairement vers le canal ;
- l'ensemble formé par les blocs construits en rive droite : les îlots gardent une configuration très large, témoin de la trame historique de la zone. Un maillage plus fin s'articule au sein de ces systèmes pour permettre une organisation optimale des activités de la ZEMU ;
- l'ensemble formé par le réseau d'espaces verts : le scénario permet la mise en réseau des structures vertes existantes et leur renforcement grâce à la création de nouveaux espaces verts.

Une approche plus détaillée, permet de mettre en avant le caractère urbain donné aux différents espaces qui composent le périmètre.

Le schéma ci-joint illustre les différents types d'espaces publics composants la trame du périmètre.

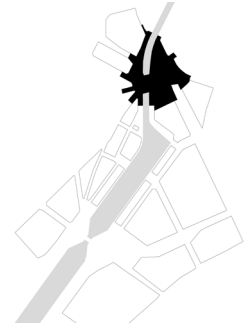


- Maillage vert public
- Espace public minéralisé
- Zone de quai
- Port
- Intérieur d'îlot verdurisé
- Espace bâti
- Equipement public
- Voirie
- Chemin intégré dans l'espace public
- Voirie logistique
- * Emergence volumétrique
- Itinéraire cyclable
- ←- - - - -> Passage modes actifs





Exemple de spatialisation possible

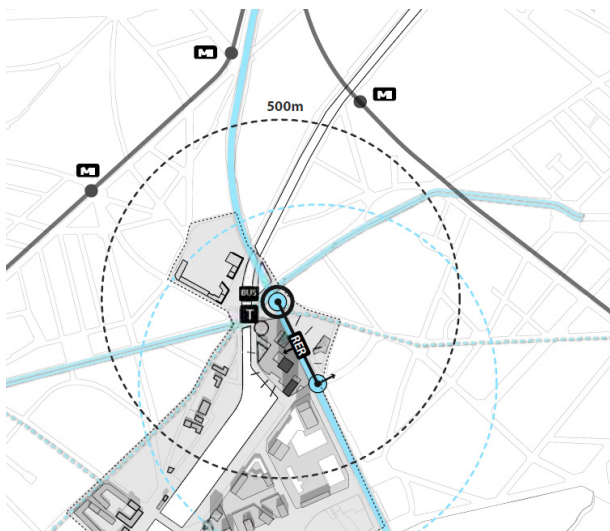


Un pôle de quartier au Pont du Canal (Square E. Vandervelde)

La réorientation des bâtiments vers le square (en particulier en rive gauche) et le renforcement du programme sur ces îlots qui le jouxtent, contribuent au rôle central du Pont du Canal en tant que :

- carrefour de mobilité important : véritable nœud d'échanges et de correspondance pour les transports en commun, le square Vandervelde est appelé à devenir un lieu dense et symbolique des modes actifs - piétons et cyclistes - et des transports en commun (en particulier dans la perspective de la réhabilitation de la gare en station RER) ;
- lieu charnière dans le périmètre, la convergence des deux rives vers cet espace central s'exprime par la morphologie des îlots, qui constituent autant de figures de proue tournées vers le square. Les plantations le long des berges marquent la présence du canal et le lien vers ses quais.

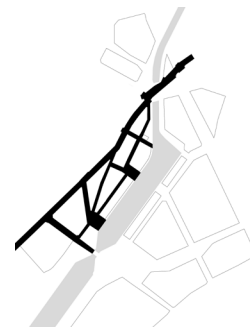
En conséquence le réaménagement de cet espace public porte une grande ambition (voir les recommandations).



Le pôle du Square Vandervelde



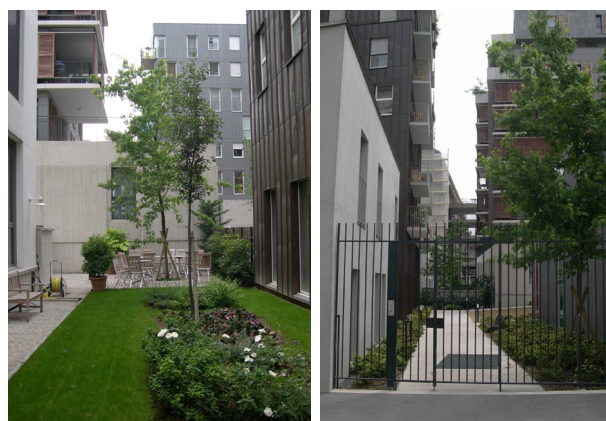
Exemples de pôles multimodaux (Lyon - Porte du Rivage, Bruxelles - Place Flagey, Bruxelles)



La Chaussée de Mons en lien avec le Canal

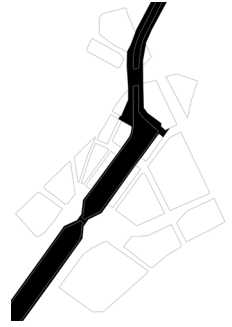
La reconfiguration de la trame urbaine aux abords de la chaussée de Mons vise à créer des percées vers le canal. Ces deux mondes actuellement coupés l'un de l'autre, peuvent ainsi être remaillés et participer à une dynamique commune.

Ce parti pris permet de renforcer le rôle structurant du canal, dans son rapport au quartier. Ce dernier est dès lors intégré à la dynamique urbaine mise en place le long des quais.



Le système de la Chaussée de Mons

Traversées (Funenpark, Funen - Rive Gauche, Paris - Woonerf, Louvain)



Des quais comme lieux de vie

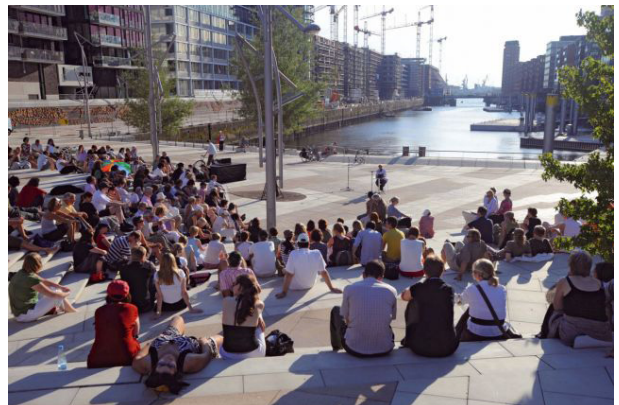
Le bassin de Biestebroek est un lieu rare à Bruxelles. Dans la perspective d'un développement durable de l'économie urbaine et des déplacements non polluants, il doit être considéré, d'une manière indissociable avec le quai de Biestebroek et la digue du Canal, comme un atout d'intérêt régional. La structure paysagère liée à la présence du canal constitue un élément paysager très fort, agissant tel un aimant sur les quartiers attenants : il induit des parcours depuis le quartier, vers les quais et le long de ceux-ci.

Ainsi, le canal allie fortement le caractère portuaire à la présence d'une forme de nature en ville. Les opportunités y sont multiples pour valoriser une forte connexion entre la ville et le canal dans ce lieu spécifique de Bruxelles.

A l'extrémité du bassin, un front bâti en retrait et cadrera visuellement l'espace du bassin par un élément architectural élevé.

Le PPAS ambitionne l'aménagement des quais comme espace public accueillant des activités de séjour, de loisirs et de circulation pour les modes actifs. Cette ambition soutient l'animation induite à la Tête de Biestebroek. Le PPAS y prévoit la création d'un espace public d'envergure, permettant différents types d'usages :

- espaces de circulation et de promenade ;
- lieux de séjour et de détente ;
- activités de loisirs (dispositifs ludiques, sportifs...)
- lieu privilégié pour l'organisation d'événements et d'activités saisonnières (bars, concerts, équipements urbains sur l'eau...).

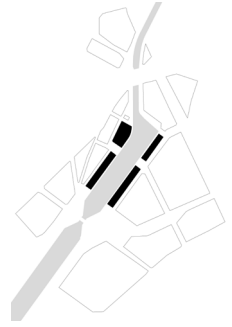


Aménagements en lien direct avec l'eau. Lieux de contemplation (Quai des Invalides, Paris - Hafencity, Hamburg - MK2, Paris)



Aménagements intégrant ponctuellement des éléments ludiques et de repos (Berges de Seine, Paris - Parc industriel, Duisburg)

Utilisation saisonnière des quais, comme lieu de vie (Berges de Seine, Paris - Berges du Rhône, Lyon) - Paysage temporaire (FredericiaC, Copenhague)



Des zones portuaires en milieu urbain

Le PPAS préserve les zones portuaires dans leur affectation première. Il vise à faire de ce lieu un site d'entreprises portuaires à caractère urbain, et ce des deux côtés du bassin, dans le respect de sa vocation économique particulière. Cette option est justifiée par la grande proximité du lieu avec le centre de la ville et les quartiers denses voisins. Des directions très claires sont données pour l'intégration urbaine des constructions et de leurs abords. Celles-ci visent à préserver le caractère esthétique des lieux et rendre les zones portuaires compatibles avec le milieu urbain dans lequel elles s'insèrent.

Enfin, il est à noter que pour l'évolution à court terme de cette zone, la mise en place d'infrastructures temporaires ouvre des pistes intéressantes pour tester un nouveau fonctionnement du port et le développement d'une animation destinée à accueillir la vie du nouveau quartier.

Dans tous les cas l'attention portée au caractère esthétique des constructions (temporaires ou définitives) sera un élément à prendre en considération dans les futures réalisations.



Pavillons présentant un traitement esthétique (Pavillon d'accueil du Port, Gand - Plantijn Casparie, Utrecht)



Aménagements valorisant le caractère identitaire du port et facilitant le rapport à l'eau - Tolbiac, Paris



Pavillons, permanents ou temporaires (Bureaux, horeca, logement)

Tête de Biestebroek

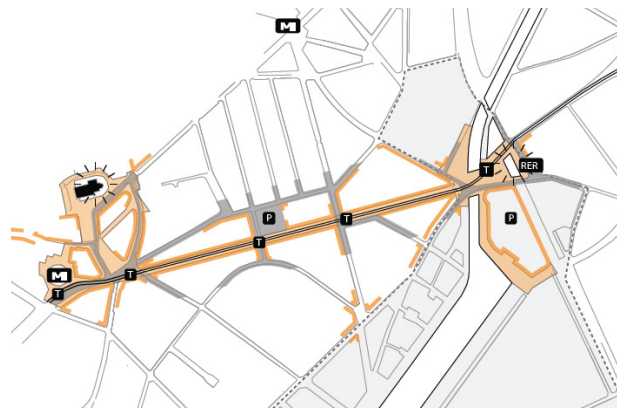
Cet espace atypique au sein de la structure urbaine, situé à la jonction entre le Square E.Vandervelde, le mur du chemin de fer et les zones d'activités est voué à devenir un point névralgique du quartier : il jouit d'une perspective sur tout le bassin, d'une orientation optimale, il permet la valorisation de la présence du canal et des liens avec le « grand paysage ».

Le parti pris pour le développement de la Tête de Biestebroek vise un développement à la mesure du lieu et une intensité d'usage.

Le PPAS favorise son statut de point de convergence pour la vie du quartier. Il vise une utilisation optimale des espaces extérieurs, par différents types d'activités (fonctions récréatives et de séjour, fonctions de desserte pour les logements et les entreprises, fonctions de parvis pour les entreprises...).

Cette ambition est appuyée par la programmation. En plus de la fonction résidentielle :

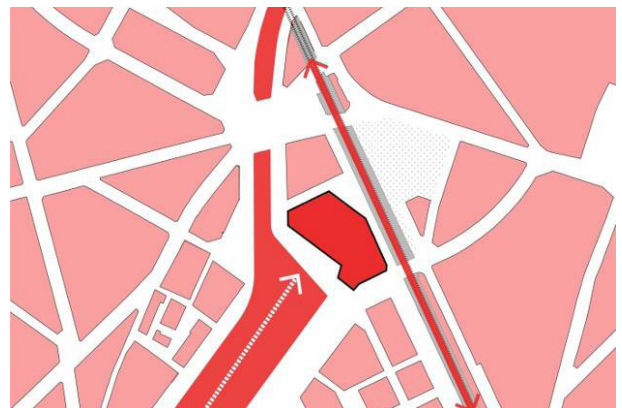
- le liseré commercial au rez-de-chaussée vise une activation à partir du square tout au long du linéaire de la tête. Des fonctions d'horeca et de commerces y trouveront leur place. Au plan commercial, cette proposition est de nature à renforcer le linéaire existant rue Wayez (qui manque aujourd'hui d'un moteur commercial). La mise en œuvre d'une polarité d'envergure supra locale se justifie également au regard de la commercialisation des logements.
- le recul imposé par les prescriptions permet d'augmenter la largeur de l'espace public des quais. Ceci afin de jouir d'une configuration idéale pour l'appropriation des espaces extérieurs par les activités du rez-de-chaussée.
- la possibilité de réalisation de grands commerces spécialisés et d'équipements d'intérêt collectif offre un potentiel complémentaire : les besoins du quartier et le profil de la population riveraine ouvrent des opportunités pour la constitution d'un pôle récréatif de type bowling, plaine de jeux couverte, piscine, spectacles, cinéma...
- un décrochement marque la fin du linéaire commercial. Il constitue un lieu privilégié pour l'implantation de fonctions ayant un pouvoir polarisant assez fort et induisant une forte fréquentation des espaces extérieurs, de type cinéma, activités de loisirs, grand équipement.



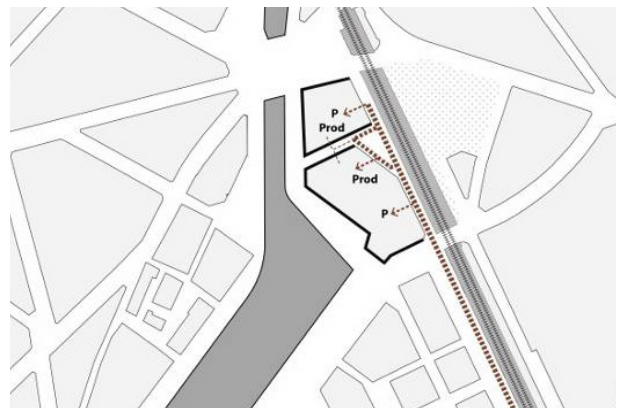
Prolongation de la dynamique commerciale de la rue Wayez



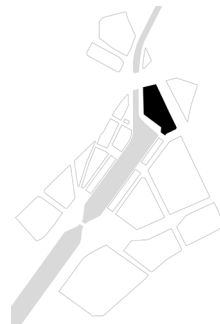
Rapport au Square - Rapport au bassin



Prolongation de la trame du Square - Réponse à l'échelle du bassin



Organisation fonctionnelle par la rue du Sel



- faisant le pendant à l'espace public de séjour côté canal, la rue du Sel est prioritairement utilisée pour l'organisation des activités productives, accès de services, accès parking... L'ouverture créée au 2/3 de l'îlot, grâce à la voirie reliant les quais, permet de couper l'effet de canyon entre les entreprises et le mur de soutènement du chemin de fer et d'améliorer ainsi le caractère de la rue.

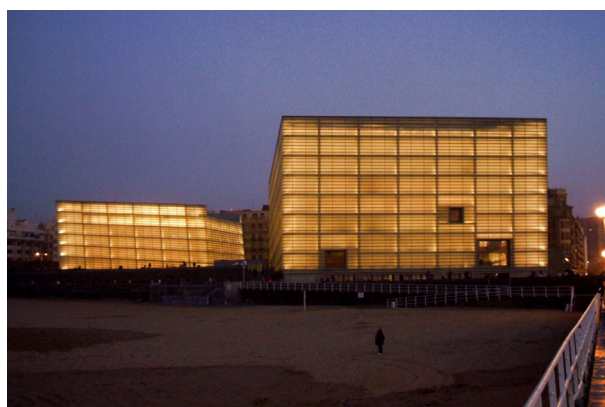
En outre, les lignes urbanistiques données visent à :

- permettre l'établissement d'un dialogue avec le Square E.Vandervelde : un bloc indépendant, s'intégrant dans l'échelle existante autour du square s'ouvre vers celui-ci. Il s'inscrit en recul d'alignement afin d'offrir plus de marge pour l'aménagement de l'espace public ;
- mettre en valeur le lien avec l'autre rive et en particulier avec l'espace public du quai de Biestebroek ;
- apporter une réponse à la mesure du bassin, grâce à la réalisation d'une émergence élevée et emblématique.

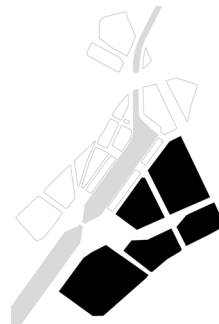
Le projet d'architecture devra traiter des questions importantes pour l'intégration du site dans les espaces environnants, ainsi que pour la morphologie des différents volumes, la gestion des contraintes techniques induites (vents, ombres portées, etc.). Les prescriptions définissent :

- les lignes urbanistiques à respecter pour l'intégration dans l'espace public souhaité ;
- les affectations autorisées ;
- le potentiel constructible.

Elles laissent toutefois une marge dans les volumétries pour permettre une conception architecturale de qualité. Etant donné l'importance donnée à ce point spécifique du quartier, un concours d'architecture devra être organisé.



Bâtiments emblématiques (Opéra, Oslo - HafenCity, Hambourg - Kursaal, San Sebastian)



La trame urbaine de la rive droite

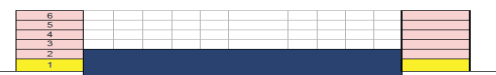
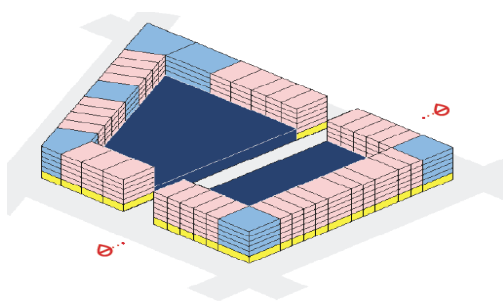
L'urbanisation de la rive droite est redéveloppée au sein de la trame existante. Les prescriptions du PPAS visent à articuler les fonctions résidentielles et productives de manière optimale. Plusieurs principes ont été mis en place pour la structuration de cette trame :

- Les fronts urbains extérieurs constituent la trame urbaine à l'échelle du quartier. Ils sont activés par les activités résidentielles et les activités nécessaires à une bonne mixité du tissu urbain (commerces, petits équipements...). Des petits ateliers voulant avoir pignon sur rue peuvent également y trouver leur place. La flexibilité du système permet également d'envisager que certains commerces ou autre unité du front bâti extérieur s'étendent des voiries à l'intérieur des blocs.
- Cette trame constituée prioritairement par les fonctions résidentielles garantit une qualité de vie au quartier, même sans un développement complet des activités productives à court terme. A contrario, des fronts constitués par l'activité productive risqueraient de créer un quartier fantôme étant donné le phasage différent pour ces activités.
- D'un point de vue montage de projet, la typologie développe ainsi des bâtiments à destination des activités productives en fonction de l'évolution des besoins, à moyen ou long terme. L'immobilier économique sera développé pour partie à minima par des opérateurs spécialisés sous la forme de parc PME urbain. La proposition dans son ensemble permet de diversifier des produits immobiliers et leur modularité.



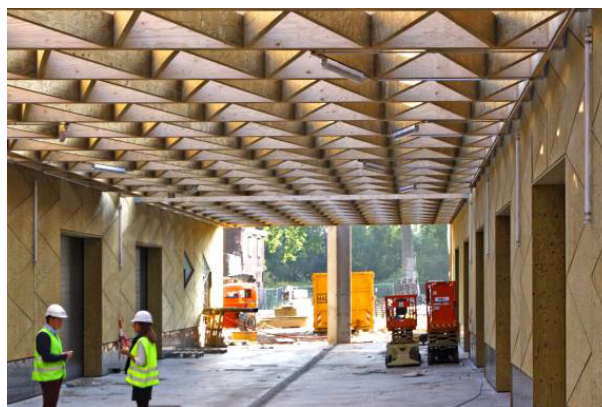
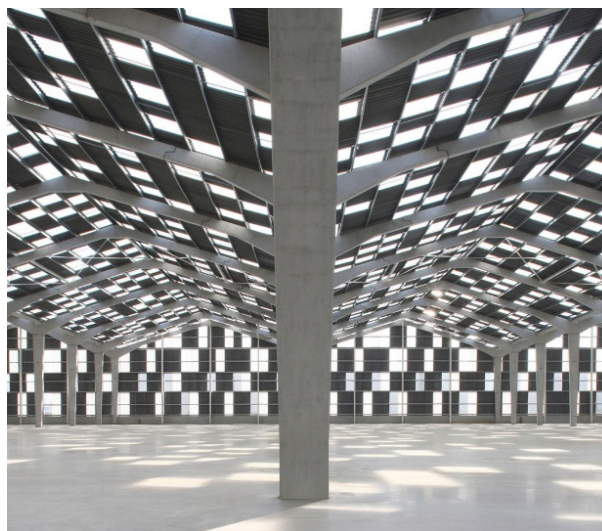
Front urbain sur la face extérieure de l'îlot, mutualisations sur la partie intérieure (Hoogambacht, Dordrecht - Confluence, Lyon - Ilot 11, ZAC Botière)

- Les fronts bâtis, résidentiels “encerclent” l’activité économique proprement dite. Celle-ci peut s’organiser très sagement dans l’espace ainsi mis en retrait par rapport à la partie visible du quartier. Cette flexibilité offre une grande diversité potentielle pour les typologies d’entreprises à venir. Des superficies importantes d’activités productives peuvent y être développées.



Le front urbain encercle l'activité productive

- Des conditions sont imposées pour assurer le respect de la qualité résidentielle du voisinage (activités des entreprises à couvert, intégration des dispositifs techniques dans le volume des bâtiments...).
- l'accès aux entreprises et aux activités résidentielles se fait d'une manière dissociée. Le quartier est ainsi dégagé le plus possible de la circulation liée à l'activité des entreprises. Les manœuvres des camions en voirie sont limitées. Des passages pour les modes doux sont imposés, de manière à faciliter la traversée du quartier.

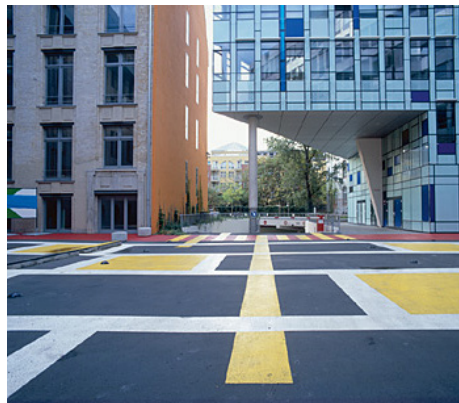


Organisation des entreprises, à couvert (Entrepôts, Puurs - Greenbizz, Bruxelles)

- Le PPAS prévoit que les toitures des entreprises soient rendues accessibles pour les fonctions riveraines, en particulier les logements. Des opportunités existent en effet pour valoriser les espaces en toiture par les logements, via l'aménagement d'activités de loisirs, de potagers urbains, d'équipements de type crèches ou infrastructures sportives... Ceci permet la création d'espaces de convivialité assurant une plus-value pour le fonctionnement des entreprises également.
- Le PPAS offre un potentiel particulier pour la création de synergies entre la fonction résidentielle et les activités productives : cela permet la mutualisation d'espaces entre les différentes fonctions.
- Les abords des constructions en intérieur de bloc devront être particulièrement soignés et définis dans les projets de développement. Ils serviront de surcroît de support à une activité spécifique à destination des entreprises, voire des riverains. Ces zones constituent en effet des lieux prioritairement destinés à l'activité productive, mais porteurs d'un grand potentiel pour la création de lieux de convivialité, le placement d'infrastructures et d'équipements mutualisés entre les différents types de riverains (espaces partagés, services offerts, stockage, passage, équipements techniques...).



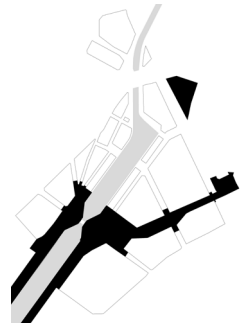
Valorisation des socles pour les fonctions riveraines (Logement aux Vaartkom, Louvain - Ecole, Ilot11 ZAC Botière - Lufa farms, New York)



Mutualisation d'espaces extérieurs (Palo Alto, Barcelone - rue Pajol, Paris)

Aménagement de courtes communes (Incubateur Barcelone - Londres - Seilerhoefe, Cologne)

Traitement esthétique des abords (PUB Parking, Berlin - Glasgow - Copenhagen - Kaiak market parking, Kopernik)



Système vert de la vallée de la Senne

La dimension paysagère s'infiltré dans la trame urbaine, pour optimiser le caractère paysager et le lien au canal.

En particulier, l'ouverture de la trame, tout au long de la rue des Goujons, donnera un caractère de parc linéaire à cet axe et ancrera véritablement la trame verte dans le périmètre. Le verdoisement des berges du Canal, la création d'espaces verts et la création d'alignements d'arbres participent directement au renforcement du maillage vert et bleu. Ces espaces seront optimisés grâce à des aménagements paysagers qui facilitent la rétention des eaux pluviales, participent à la création de milieux humides et aquatiques et mettent en avant le tracé historique de la petite Senne.

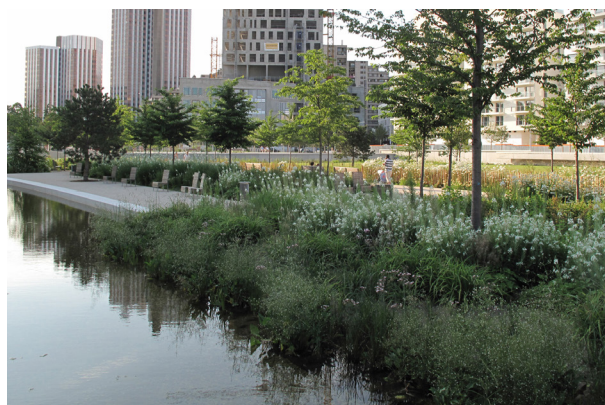
Les piétons et vélos y jouissent d'aménagements spécifiques, dans un cadre de verdure. Cet axe permet également de créer une continuité douce avec la place des Goujons, de l'autre côté du chemin de fer, constituant ainsi une porte d'entrée vers le quartier voisin.

La trame verte ainsi créée est renforcée par l'aménagement des espaces verts :

- à l'articulation avec le pont Marchant, en rive gauche ;
- aux abords de la rue de Petite-île en rive droite ;
- le long du bassin du Battelage en rive droite.



*Création d'un parc sur l'ancien tracé de la petite Senne
(zone inondable, Freiburg - Parc de Boulogne - Billancourt, Paris)*



Aménagement d'un parc linéaire, support de la trame verte et bleue du quartier

(Parc de Boulogne - Billancourt - Quartier de la Morinais, Saint-Jacques-de-la-Lande- Système de rétention en voirie, Rives de la Haute-Deule)

Valorisation du patrimoine

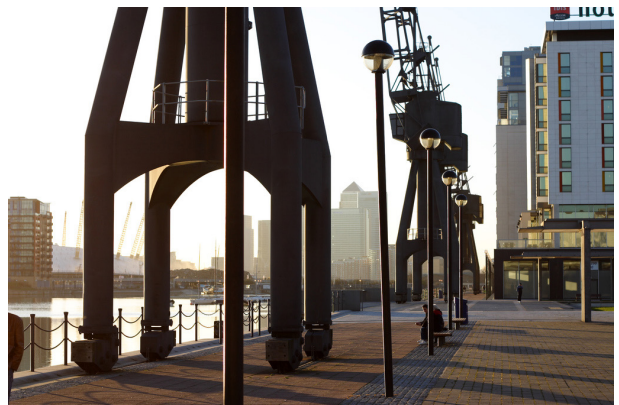
Certains bâtiments ont une valeur patrimoniale, par leur rappel à l'histoire industrielle de la zone.

La liste des éléments patrimoniaux au sein du périmètre a été détaillée dans les annexes des prescriptions littérales.

Le PPAS n'impose pas le maintien de ces éléments, mais il les encourage, comme autant de témoins du passé de la zone et comme potentiel pour affirmer ce caractère dans les futurs développements.

Les projets développés dans la zone viseront au maintien des traces historiques et du patrimoine présent plutôt que sa démolition. La création de nouveaux volumes intégrant les constructions existantes est autorisée par les prescriptions du PPAS. Ceci afin de favoriser la création de solutions architecturales tirant parti du caractère patrimonial de ces bâtiments.

De même, les aménagements d'espaces publics veilleront à exploiter le caractère industriel passé et à s'inscrire en continuité avec cette identité.



Intégration de l'identité portuaire dans l'aménagement (Grue au bassin de Biestebroek - Royal Victoria Dock, Londres)



Intégration de bâtiments existants dans de nouveaux développements (Social Justice Center, Londres - KCAP, Rotterdam)

LEGENDE

LEGENDE

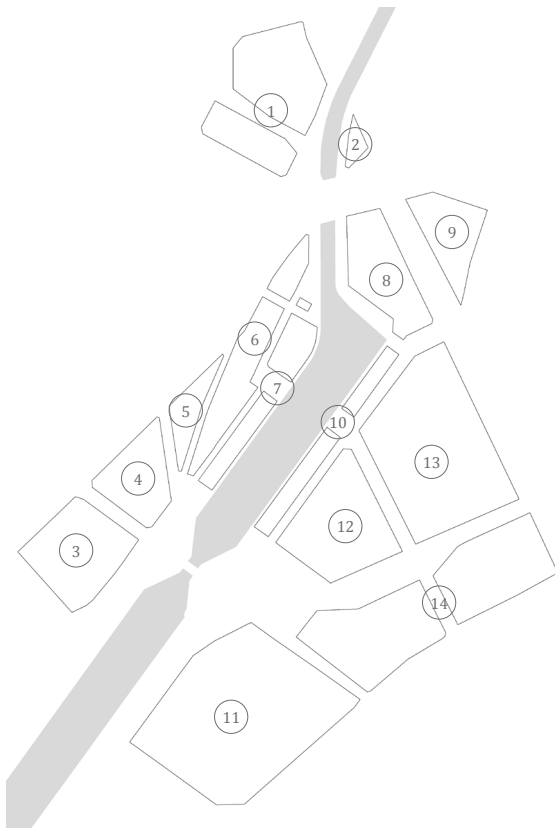
FOND DE PLAN	GRONDPLAN
Limites du PPAS	Grenzen van het BBP
Tissu environnant dans un rayon de 50m	Omgegend weefsel binnen een straal van 50m
Limites communales	Gemeentegrenzen
Limites des parcelles	Perceelsgrenzen
Limites du bâti et du non-bâti	Grenzen van de bebouwing en de niet bebouwing
Numéro de police	Huisnummer
N° de parcelle cadastrale	Nr van de kadastrale percelen
Courbes de niveaux	Hoogtelijnen
Talus	Talud
Eau	Water
Chemin de fer	Spoorweg
Crue existante	Bestaande kranen

ZONES CONSTRUCTIBLES	ZONES BEBOUWBAAR
Zone d'habitation	1 Typische woongebied
Zone mixte	2 Gemengde gebied
Zone de forte mixité	3 Sterk gemengde gebied
Zone d'entreprises en milieu urbain	4 Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving
Zone d'activités portuaires et de transport	5 Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer
Zone de chemin de fer	6 Zone spoorweg
ZONES NON CONSTRUCTIBLES	ZONES ONBEBOUWBAAR
Zone de voirie	7 Zone voor wegenis
Zone de voirie à caractère paysager	8 Zone voor wegenis met landschappelijk karakter
Zone de parc	9 Parkgebied
Zone de quais accessibles au public	10 Zone voor kades, publiek toegankelijk
LIMITES	LIMIETEN
Limite de zone	Zoniegrens
Front de bâtisse obligatoire	Vergplichte bouwlijn
Liséré commercial	Handelslint
Liséré commercial suggéré	Suggestie voor handelslint
Front urbain	Stedelijk front
Cheminement modes actifs imposé	Publieke doorgang voor zachte verkeer (verplicht)
Cheminement modes actifs suggéré	Publieke doorgang voor zachte verkeer (indicatief)
Perçoles visuelles obligatoires	Visuele doorzichten (verplicht)
Perçoles visuelles indicatives	Visuele doorzichten (indicatief)
Accès camions	Toegang voor vrachtwagens
Périmètre à prescriptions particulières	Perimeter met bijzondere voorzichten
Implantation spécifique	Specifieke inplanting
GABARITS	GABARIETEN
Emprise au sol maximum par parcelle/ par projet	50% Maximale bebouwingsgraad per perceel/ per project
Gabarit maximal en niveaux	Maximale gabariet in bouwlagen
Gabarit maximal mesurable en mètres (hauteur sous corniche)	Maximale gabariet in meters (hoogte onder kroonlijst)
Emergence volumétrique et gabarit maximal en mètres	Volumetrisch accent met maximale gabariet in aantal bouwlagen
Emergence volumétrique et gabarit maximal mesurable en mètres (hauteur sous corniche)	Volumetrisch accent met maximale gabariet in meters (hoogte onder kroonlijst)
Zone de transition de gabarits	Begrenzing van de specifieke gabarieten

3. RECOMMANDATIONS

Les présentes recommandations sont issues de l'analyse effectuée au sein du présent rapport sur les incidences environnementales qui accompagne le PPAS « Biestebroeck ».

Ce sont des mesures d'accompagnement qui complètent les prescriptions du PPAS. Elles n'ont pas de valeur réglementaire mais donnent des indications sur la mise en œuvre du plan.



Numérotation des îlots au sein du périmètre

Aspects généraux

- Le départ de l'activité SEVESO située au coeur du périmètre constitue un impératif pour envisager le développement du nouveau quartier.
- Au vu de la vision globale donnée pour les ZEMU, dans le cadre du PPAS, il convient de favoriser une interprétation souple des prescriptions du PRAS pour les proportions imposées par la prescription ZEMU sur les points suivants :
 - réaliser des proportions de mètres carrés par groupe de parcelles ;
 - préserver une possibilité de réalisation de manière échelonnée dans le temps.
- Afin de créer des repères à l'identité affirmée et de dynamiser l'image de la zone du canal : la réalisation de concours d'architecture est une procédure souhaitable au vu du rayonnement attendu pour ce site et de la densité prévue. Toutes les zones bénéficiant d'une émergence (*N) devraient faire l'objet d'un concours d'architecture à savoir :
 - l'îlot 1 ;
 - l'îlot 3 ;
 - le développement à la Tête de Biestebroeck, îlot 8 ;
 - les différentes parties composant l'îlot 11, en particulier l'îlot mixte école / logement ;
 - l'îlot 12 ;
 - l'îlot 13 ;
 - Ceci serait également souhaitable pour le projet CityDev à l'îlot 14.

Espaces ouverts – qualité paysagère

- Optimiser les possibilités de lieux de séjour dans l'espace public et diversifier les activités qui peuvent y prendre place : repos, promenades, jeux et infrastructures sportives destinés aux différentes tranches d'âges, lieux de rassemblement...
- L'aménagement des quais accessibles au public doit permettre l'organisation de la dynamique souhaitée de manière échelonnée dans le temps. Et ce, tant pour les espaces ouverts le long des quais, que pour l'introduction d'une mixité de fonctions dans la zone.
- Sur le square E.Vandervelde l'aménagement de l'espace public visera à :
 - instaurer une dimension plus urbaine ;
 - faciliter la lisibilité du parcours des modes actifs ;
 - optimiser la continuité des cheminements, en particulier pour les modes actifs ;
 - optimiser l'accès aux arrêts de transports en commun et leur visibilité ;
 - clarifier les parcours automobiles ;
 - mettre en valeur et rendre visible la présence du canal. Améliorer la continuité des cheminements le long de celui-ci et mettre en valeur le caractère linéaire du canal, dans son traitement paysager ;
 - intégrer des fonctions dans les rez-de-chaussée qui bordent le square, de manière à constituer des socles actifs qui participeront à l'activation de l'espace public.
 - penser l'espace pour optimiser la future plateforme RER ;
 - à la rue de l'Ancienne Gare, reculer le front de bâtisse de quelques mètres (entre 4 et 6m), pour faciliter le réaménagement du carrefour. Il est à noter que ce front se trouve hors du périmètre du PPAS.
- L'aménagement des espaces publics visera à la création d'une grande qualité paysagère. Pour être en phase avec la philosophie du PPAS, il veillera à :
 - souligner l'identité industrielle et portuaire. Le caractère brut lié à l'activité industrielle doit être maintenu pour l'aménagement des quais ;
 - intégrer le caractère urbain et ludique
 - renforcer le caractère vert des berges de part et d'autre du Pont Marchant ;
 - intégrer des possibilités de circulation le long du canal ou à proximité immédiate, pour les modes actifs ;
 - permettre une grande flexibilité d'usages dans le temps ;
 - aménager des lieux de séjour et de détente, grâce au placement d'éléments verdurisés, de mobilier urbain, etc.
- Afin de remailler le quartier autour du canal, encourager toute opération qui facilite le rapport au canal et participe à son animation...La barrière urbaine en rive gauche empêche de percevoir la présence du canal à partir du cœur du quartier. La création de percées améliorera le passage et contribuera ainsi à requalifier l'animation urbaine le long du bassin.
- Coordonner l'implantation et la réalisation des réseaux et autres éléments techniques nécessaires avec les éléments paysagers prévus, afin de ne pas compromettre le potentiel paysager du Canal.

Aspects socio-économiques

- Veiller à ne pas induire un développement démesuré de mètres carrés de bureaux. Au sein de la ZEMU, le PPAS précise dans quelle mesure les espaces potentiels destinés aux services intégrés aux entreprises sont autorisés en complément des mètres carrés d'activités « réellement » productives. Cet aspect devra être pris en compte lors de la délivrance des permis d'urbanisme également.
- Limiter le commerce intra-quartier (rive droite) à du commerce de proximité et éviter ainsi la mise en place d'un linéaire qui concurrencerait l'existant.
- Prévoir un phasage des programmes en logement tenant compte des capacités d'absorption du marché immobilier et une diversification poussée des typologies de logement tant dans leur forme que dans leur prix afin de maximiser le public cible.
- Pour le développement des activités productives, il serait utile (voire nécessaire) de trouver les opérateurs spécialisés dans ce marché spécifique. De même, la prise en portefeuille d'une partie de ces locaux par un opérateur spécialisé ou public (CityDev) sera un catalyseur pour un développement des projets qui soit moins risqué (permet de sécuriser une partie du développement pour les promoteurs mais aussi de répondre aux besoins de bon nombre d'entreprises visées ici qui ne souhaitent pas investir dans les locaux qu'elles occupent).
- La visibilité des entreprises, la qualité de vie dans les espaces et l'aménagement des abords sont des aspects à intégrer, surtout dans la création d'un projet neuf, même s'ils ne rentrent pas de manière déterminante dans les critères de sélection des entreprises.
- La combinaison ambitieuse d'entreprises et du milieu urbain génère une série de contraintes. Elle permet également d'offrir une série d'opportunités. La taille de la zone à l'étude, la proximité avec la fonction résidentielle, offrent un tremplin à prendre en compte pour susciter des usages communs : la valorisation de ces opportunités sera ainsi une plus-value pour la qualité de vie dans la zone.
- Développer l'offre en équipement d'intérêt collectif de manière concomitante au développement du quartier, et en réponse aux besoins de celui-ci et des quartiers environnants. Les charges urbanistiques qui seront perçues à travers le développement de zone y seront spécifiquement dévolues.

Patrimoine

Dans la mesure du possible, les nouvelles constructions devront intégrer les bâtiments existants: ils constituent des traces historiques existantes.

- Les projets développés dans la zone viseront de préférence au maintien des traces historiques et du patrimoine présent. Les sites identifiés comme présentant un intérêt particulier sont détaillés ci-dessus.
- La création de nouveaux volumes intégrant les constructions existantes est rendue possible par le PPAS. Ceci afin de favoriser la création de solutions architecturales qui tirent parti du caractère patrimonial de ces bâtiments.
- De même, les aménagements d'espaces publics permettront de valoriser le caractère industriel passé et s'inscriront dans cette continuité.

Mobilité

La mobilité constitue un enjeu majeur au regard du développement de la zone. Tous les leviers en faveur des modes alternatifs à la voiture doivent être utilisés : une offre structurée à cet égard contribuera fortement à l'évolution des comportements vers des alternatives à la voiture (future halte RER potentielle, bus, trams, vélos, voitures partagées, etc.).

En matière de circulation, l'aménagement du réseau de voiries limite le trafic de transit et assure une bonne accessibilité du projet en lien avec les axes structurants situés en périphérie. Les directions données sont les suivantes :

- l'offre en transport en commun doit être adaptée à l'évolution de l'urbanisation au sein du périmètre, en particulier en lien avec le boulevard Industriel et le pont Marchant. Cet accroissement de l'offre passera par une augmentation de la capacité d'accueil de la ligne de bus actuel (BHNS ou tram) mais aussi par la création de nouvelles lignes de bus/trams qui permettront notamment d'atteindre la station de métro Ceria ;
- la dissociation entre les emplacements de parking et les entrées des bâtiments privés. A cet égard, la réalisation d'une infrastructure de parking, mutualisée et mutable constitue une piste intéressante à développer en fonction des usages du quartier ;
- l'aménagement d'un réseau confortable pour les modes actifs veillant notamment à maximiser la continuité des trajets cyclable ;
- le développement des infrastructures de transport partagées au sein du périmètre (vélos, voitures partagées...);
- des mesures doivent être prises en faveur des modes actifs : stationnement aisé (dans l'espace privé ainsi que dans l'espace public), intégration du RER vélo, limitation du stationnement automobile, etc.).

Recommandations techniques

- La conception des bâtiments veillera à la performance énergétique. La conception des toitures veillera à favoriser, dans la mesure du possible, une orientation des surfaces permettant de maximiser la captation d'énergie solaire. En particulier, la masse thermique du canal constitue une opportunité pour dissiper l'énergie du refroidissement en été et y puiser de la chaleur en hiver.
- Une attention particulière sera portée dans la modulation des gabarits des émergences pour réduire les incidences locales (effet d'ombrage, effet aérodynamiques).
- La convention environnementale entre la RBC et la SNCB (24/01/2001) veille à éviter de nouvelles situations de conflit acoustique et vibratoire le long des chemins de fer. En cas de construction de logement dans une zone de 50 m de part et d'autres des voies, il incombe au constructeur de prendre les mesures nécessaires pour offrir un degré de protection suffisante contre les nuisances acoustiques et vibratoires.



