

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL :
séance du 23 JUIN 2010

SONT PRESENTS :

- ADMINISTRATION COMMUNALE D'ANDERLECHT :

Présidente : Mme VANPÉVENAGE

Secrétaire : Mme PARIJS

M. DEMOL et SWALENS et Mme ZEGE

- URBANISME RÉGIONAL :

M. TIMMERMANS, CORTEN et DELCORPS

- S.D.R.B. :

Mme JACQUES

- I.B.G.E. :

Mme FRANCHIOLY

- MONUMENTS ET SITES :

Mme CORDIER

La séance est présidée par Mme VANPÉVENAGE et est ouverte à 9h.

DOSSIER

4. ANDERLECHT, LA COMMUNE : projet de plan du PPAS "Chaudron" et le rapport sur les incidences environnementales – Le terrain formé par le boulevard Henri Simonet, le route de Lennik, le complexe sportif de Saint-Gilles et le chemin de fer

EXAMEN DU DOSSIER PAR LA COMMISSION

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

- trois réactions verbales pendant les heures d'ouverture du bureau et en soirées (demande d'information) ;
- dix réactions écrites ont été envoyées dans les délais, dont une opposition ;
- sept demandes à être entendues lors de la commission de concertation (dont six ayant envoyé une réaction écrite);

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

Le bureau d'études a été entendu.

Monsieur SHAMES a été entendu (ERASMUS GARDEN) : sont propriétaires de 70% des terrains se trouvant dans le PPAS et regrettent de ne jamais avoir été concerté. Ont remis une note complète avec leurs remarques.

D'après lui, le rapport d'incidences est incomplet concernant en particulier la mobilité, l'acoustique (chemin de fer et blvd Simonet), les champs magnétiques, l'égouttage.

Une grande zone du sous-sol est affectée à la STIB (dépôt) alors que celle-ci a abandonné son projet. Regrette que le bureau d'études ait dû travailler avec les contraintes émises par la commune : la densité de logements est très faible pour la Région bruxelloise (55 logements à l'hectare), les affectations autres que logements ne sont pas assez larges (ex. : on interdit tout hôtel ou auberge de jeunesse alors qu'on est proche de l'hôpital Erasme).

Regrette également que le PPAS s'imisce assez fort dans le type d'architecture (profondeurs de bâtisse,...).

Craint que ce ppas soit fort théorique et très peu réaliste (ex. : prix/m², ne tient pas compte des limites de propriété,...).

Madame KESTEMONT a été entendue : le RIE ne prévoit rien si le PPAS n'est pas mise en oeuvre. Erasmus Garden n'a jamais été consulté, donc violation du principe de partialité.

D'un point de vue juridique, la charte de développement durable n'existe pas.

Des erreurs de droit ont été relevées reprises dans la note remise à la commune.

Certaines recommandations du RIE n'ont pas été relevées.

Il n'y a pas de résumé non-technique de la phase 3.

Monsieur DE RIDDER a été entendu : Au niveau des fonctions, ne veut pas que le quartier devienne un quartier d'étudiants, mais un quartier pour le résident. En ce qui concerne les lignes haute tension, ne veut pas qu'on construise en-dessous.

Monsieur VAN BELLINGHEN a été entendu (CCN Vogelenzang, Bruxelles Nature) : est pour le PPAS mais ne veut pas de l'urbanisation à tout prix. Il n'y a pas de véritable couloir entre les 2 vallées. Trouverait utile qu'on prévoit un écoduc.

Madame HOLBRECHTS a été entendue (responsable des visites du Luizenmolen) : craint que l'urbanisation n'arrive jusqu'au moulin (classé). Il faudrait préserver ce poumon vert.

Le représentant de la STIB a été entendu : a l'intention de réaliser un nouveau dépôt de métro en bout de ligne. Au stade actuel, la proposition retenue est un dépôt sous-terrain sous les voiries publiques existantes (remet un plan en séance), une voie d'essai est également prévue ainsi que des locaux techniques.

Le bureau d'études a répondu aux remarques des intervenants.

DECIDE :

AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION

Avis minoritaire de la Commune :

Considérant que la demande se situe en zone d'habitation à prédominance résidentielle du Plan Région d'Affectation du Sol (PRAS) arrêté par le gouvernement du 03 mai 2001;

Considérant que la demande vise à créer un PPAS, accompagné d'un RIE, conformément aux dispositions 40 et suivantes du CoBAT;

Considérant que le dossier de projet de PPAS et RIE a été soumis à une enquête publique du 23/02/10 au 24/03/10 (vice de procédure) et du 07/05/10 au 08/06/10;

Considérant que cette enquête a donné lieu aux réactions suivantes :

- trois réactions verbales pendant les heures d'ouverture du bureau et en soirées (demande d'information) ;
- dix réactions écrites ont été envoyées dans les délais, dont une opposition ;
- sept demandes à être entendues lors de la commission de concertation (dont six ayant envoyé une réaction écrite);

Considérant l'avis de l'IBGE du 10 juin 2010 et de l'AATL (Planification) du 18 juin 2010;

Considérant que les réponses suivantes sont apportées aux remarques écrites qui ont été formulées et qui reprennent les réponses données oralement par le bureau d'étude :

Étude globale :

Considérant que l'élaboration d'un PPAS permet d'envisager une cohérence d'aménagement globale pour un site;

Considérant que le PRAS, arrêté par le gouvernement du 03 mai 2001, affecte ce site en « zone d'habitation à prédominance résidentielle », que le PPAS permet de répondre à une urbanisation préconisée par le PRAS;

Considérant cette urbanisation possible de la zone et que le RIE a recherché un équilibre entre l'urbanisation du site et l'aménagement d'une nouvelle biodiversité;

Considérant que le projet de PPAS constitue une transition entre la zone à vocation agricole et sportive de Neerpede et les quartiers urbanisés voisins et permet ainsi d'établir une jonction harmonieuse entre les différentes affectations;

Considérant que le PPAS permet de donner des réponses urbanistiques d'aménagement; Considérant qu'il n'est pas de son ressort de résoudre ou de faire respecter les problèmes qui sont d'ordre de la compétence de la police en terme de parkings;

Considérant que le philosophie communale d'aménagement du site a été traduite dans un programme établi et pré-évalué en interne; Considérant que le RIE a permis d'évaluer la faisabilité du programme approuvé par le conseil communal dont les incidences ont été vérifiées par des experts; Considérant que des études techniques devront accompagner les permis qui en découleront;

RER – zone tampon :

Considérant l'aménagement d'une zone verte le long du talus du chemin de fer, zone tampon entre le RER et les habitations, mais également comme élément d'intégration du paysage dans la zone urbanisée;

Considérant que son épaisseur en « dent de scie » renforce la volonté d'intégration de la zone tampon verte dans la partie urbanisée ; Considérant qu'une épaisseur variable de cette zone répond également au profil irrégulier du chemin de fer et donc d'éléments structurels existants ;

Considérant qu'il y aura lieu de veiller à la préservation de la qualité paysage du site perçu à partir de Neerpede et à partir du site-même et qu'il doit en être de même quant aux choix des dispositifs anti-bruit qui seraient aménagés;

Considérant qu'il n'est pas du ressort du PPAS de prévoir la construction d'un écoduc lors des travaux d'élargissement de la ligne de chemin de fer;

Rue du Chaudron :

Considérant que la promenade verte et la préservation de la rue du Chaudron dans son état initial permettent de répondre à un souhait de maintenir une connexion rurale entre le Neerpedebeek et le Vogelenzangbeek; Considérant le maintien d'une lecture élargie de la promenade verte;

Considérant que cette connexion permet la création d'un couloir écologique dans le périmètre du PPAS seulement et que les connexions en amont et en aval ne sont pas du ressort du PPAS (projets mis en route par le service de Développement durable);

Considérant que l'urbanisation du site permet la création de nouvelles biodiversités et connexions rurales : qu'ainsi les îlots urbanisés comportent des parties à gestion écologique, ils sont ouverts partiellement pour laisser le passage à la faune ; que le bas du site reste une liaison verte dans le sens est-ouest, des espaces verts variés sont conservés entre le chemin de

fer et les îlots bâtis ; que la faune naturelle endémique devrait disparaître mais être remplacée par une faune plus dense typique des périphéries urbaines vertes;

Considérant la place publique qui traverse la rue du Chaudron, participe à la promenade verte, étant donné qu'elle apporte un dynamisme, favorise des zones de repos et/ou d'animation à la promenade;

Considérant l'implantation des bâtisses perpendiculairement à la rue du Chaudron participe à cette volonté d'animation et de dynamisme recherché, à l'ouverture sur le quartier et permet une connexion entre les deux rives de la rue ; Considérant que la vue des jardins collectifs et privés à partir de la rue du Chaudron renforce l'intégration des « zones verte » dans le site urbanisé ;

Considérant que le projet ne veut pas altérer la typologie de la rue du Chaudron et propose dès lors de lui conserver son caractère végétal et ouvert;

Considérant que la création de passerelle au dessus de la rue du Chaudron pour assurer l'échange social serait à l'encontre d'une intégration dans le paysage, vu la taille générée par ces dispositifs;

Places et espaces publics :

Considérant que l'ensemble du quartier dispose de lieux publics aux rôles divers pour accueillir les activités complémentaires et nécessaires à la viabilité du quartier;

Considérant que le concept d'aménagements de plusieurs places résulte du rôle attribuée à chacune d'elle et permet de créer des lieux d'animation du futur quartier de façon à renforcer la cohésion sociale ; Considérant que la place rectangulaire est destinée aux activités liées à l'affectation plutôt résidentielle (jeux, repos,..) et qui sera aménagée en jardin de quartier ; que la place qui borde la zone d'équipement participe à l'animation centrale du quartier, proches des activités tels que commerces ; que la place qui borde à la fois la zone verte et des activités implantées aux rez-de-chaussée des bâtiments permet d'accueillir des animations tels que marché, cirque, terrasse ...; Considérant que cette dernière s'ouvre sur le paysage depuis la crête;

Considérant que le projet de plan prévoit l'aménagement d'activités diverses et de commerces autour des places et espaces publics, où la circulation lente favorise les animations de quartier souhaités même en soirée et le week-end ; Considérant que ces activités sont implantées dans la zone la plus proche de la station métro existante ainsi que des affectations des sites voisins afin de faciliter et favoriser les échanges ;

Densité- implantation et gabarit :

Considérant que sur la zone urbanisée du PPAS, à savoir 14ha, il est prévu d'accueillir 2500hab et que la densité s'élève à 180hab/ha; Considérant que cette densité est suffisante pour garantir une viabilité et une autonomie du quartier;

Considérant les options urbanistiques initiales visant notamment à garantir une qualité de vie des intérieurs d'îlot (l'ensoleillement,...), ainsi qu'un raccord optimal des gabarits; Considérant qu'une rehausse des gabarits des immeubles situés en périphérie du site (comme prévu par le programme initial à savoir R+5+T), peut s'envisager sous la condition de respecter les options urbanistiques initiales; Considérant que toutes divergences avec le programme initial ne peut se faire qu'avec l'accord du Conseil communal; Considérant que la mixité de logements doit rester une priorité malgré l'augmentation éventuelle de la superficie constructible;

Considérant l'implantation des bâtisses perpendiculairement à la route de Lennik participe à la volonté d'ouverture des vues sur le quartier;

Considérant que le parti est bien celui d'un urbanisme semi-ouvert (situation de la ville verte de seconde couronne) qui offre l'avantage de multiplier les vues (pour les passants et pour les habitants) et d'augmenter l'éclairage naturel dans les îlots et les parties arrières des immeubles; Considérant que la perspective de la drève arborée sera une séquence aménagée dans le cadre d'une scénographie de continuité alors que les vues vers les intérieurs d'îlots seront variées et courtes; Considérant de la sorte, qu'on ne peut parler de dédoublement de la percée visuelle à côté de la crête arborée; Considérant que les gabarits sont une réponse à la proportion et l'échelle des voiries qui les desservent;

Qualité des intérieurs d'îlot :

Considérant l'harmonie (par camaïeu ou par contraste) concerne surtout ce qui est vu à partir de l'espace public : à l'arrière, la diversité est moins gênante; Considérant que les dents creuses peuvent former des cours ou des terrasses intéressantes, bien protégées des regards et du vent;

Faisabilité économique :

Considérant que la faisabilité économique tient compte de l'aménagement du site dans son entièreté et comprend de ce fait la réalisation de l'équipement collectif; Considérant que les chiffres sont toujours sujets à interprétation et contiennent des variables qui les rendent incomparables; Considérant que les prix de vente de base des appartements considérés sont en relation avec le marché selon les enquêtes réalisées dans la commune et les quartiers proches;

Considérant quant au point 2° de l'annexe C au CoBAT qu'en cas de non mise en œuvre du PPAS, il s'ensuivrait un maintien de la situation existante de fait, ce qui n'appelle pas d'analyse particulière, comme l'a admis implicitement le Comité d'accompagnement du RIE;

Considérant que le financement de voiries n'est pas du ressort du projet de PPAS ou de son RIE;

Considérant par ailleurs qu'un plan d'expropriation peut être toujours adopté ultérieurement pour l'exécution du PPAS ;

Équipement collectif :

Considérant qu'une zone est réservée pour l'implantation d'équipements d'intérêt collectifs ou de services publics ; considérant que la destination n'est pas précisée et peut être multiple ;

Considérant le profil du terrain, que de ce fait le route de Lennik se retrouve en contre bas des bâtiments à l'écart des nuisances qui sont causées par la voirie ; Considérant la recommandation préconisant une voirie à sens unique entrant à proximité de la zone d'équipement, afin de garantir une desserte sécurité des activités qu'elle va contenir;

Mobilité :

Considérant que le PPAS est un outil de planification figé, ne permettant pas d'y intégrer les aspects relatifs à la mobilité, qui sont intégrés notamment dans le PCM;

Considérant néanmoins les recommandations faites afin de répondre à la mobilité préconisée par le projet de PPAS à savoir : appliquer une hiérarchie stricte des voiries, préserver au maximum les conditions du semi-piétonnier résidentiel dans toutes les voiries, la nécessité de la circulation à double sens dans l'itinéraire de distribution locale du périmètre;

Considérant que la desserte locale le long du boulevard est accompagnée de mesures (espace non-franchissable, circulation stratégique aux croisements, aux placettes qui donnent accès au site) ; qu'il est important de garder le boulevard séparé du quartier afin de respecter la hiérarchie des circulations; qu'il s'agit d'un élément de base du concept du PPAS ; Considérant que la contrallée offre une meilleure habitabilité aux immeubles du boulevard H. Simonet (permettant d'habiter au rez de chaussée) et n'est pas du tout antinomique avec la conception d'un boulevard ou plutôt d'une avenue urbaine dont l'aménagement végétal devra être de grande qualité : plantations haute tige, noues herbeuses de récupération des eaux de pluie, pistes cyclables...;

Considérant que le projet de plan a été soumis à la commission de mobilité de la commune (avis CMC du 01/12/09);

Considérant que la commission de mobilité s'est déjà prononcée défavorablement à la réalisation d'un by-pass du Postweg à la route de Lennik afin d'éviter une augmentation des vitesses de roulage (avis CMC du 29/05/2009);

Considérant en outre que pour garantir une mobilité adaptée pour les futurs occupants du quartiers il y a lieu de mettre en place des mesures tel qu'un plan de circulation communale

étendue à Neerpede pour éviter le transit par le quartier et le stationnement de voitures ventouses; qu'il y a lieu de prévoir des parcours piétons sécurisés d'accès à la station de métro existante via la rond point Henri Simonet ou/et par l'urbanisation du parking de dissuasion; qu'il y a lieu de donner au Bd Henri Simonet un caractère urbain; Considérant que toutes ces mesures ne sont pas du ressort du projet de plan du PPAS;

STIB :

Considérant la décision de la STIB de modifier l'emplacement du futur dépôt métro, qui serait enterré exclusivement sous l'assiette des voiries existantes par souci de rationalité;

Considérant que l'aménagement du PPAS n'hypothèque nullement cette nouvelle implantation annoncée par la STIB;

Considérant néanmoins que l'aménagement d'un quartier durable, excentré du centre ville, se veut d'être complétée d'une station de métro-terminus, que la construction du dépôt peut-être complétée d'une station de desserte de quartier, ; qu'il s'agit toutefois d'un élément indépendant du PPAS ;

Considérant que les prescriptions littérales prévoient des affectations alternatives pour cette zone du PPAS, qui restent valables malgré le renoncement de la STIB d'y implanter un dépôt;

Considérant que ces affectations peuvent être étendues afin de répondre aux besoins du quartier durable;

Ligne à haute tension :

Considérant les recommandations du SIAMU de ne pas construire sous les lignes à haute tension et le respect du principe de précaution qui impose l'interdiction de la construction de logements sous ces lignes; qu'il ne s'agit assurément pas de servitude légale d'utilité publique ; que sur ce point la situation existante de droit doit effectivement être corrigée ;

Considérant qu'il y a lieu d'adapter le type d'activités possibles sous les lignes à haute tension qui répondent au respect du principe de précaution;

Acoustique :

Considérant l'aménagement d'une zone verte le long du talus du chemin de fer, zone tampon entre le RER et les habitations, réduisant les nuisances sonores ; Considérant que l'étude acoustique a démontré que le problème de nuisance sonore ne se posait pas pour ces îlots suffisamment éloignés de la source de nuisances sonores; et que le fait de refermer les îlots par des immeubles exposerait par contre leurs habitants à ces nuisances sonores;

Considérant que l'aménagement de murs anti-bruit élevés ou tout autre dispositif serait contradictoire avec les perspectives croisées vers et depuis la vallée de Neerpede et avec le respect des profils existants;

Considérant que l'aménagement en ordre ouvert des îlots répond à la volonté de création d'un couloir vert continu; Considérant que le projet cherche également à établir un dialogue paysager, poreux entre la façade du quartier et le site de la Pede;

Égouts :

Considérant que le site comporte une zone humide;

Considérant que les infrastructures de rétention des eaux pluviales ont été prévues par les prescriptions littérales du projet de PPAS;

Considérant que le PPAS permet l'aménagement du bassin de rétention qui coïncide avec le bassin d'orage prévu par la SNCB dans le cadre de la mise à quatre voies du chemin de fer et qu'il y a lieu de coordonner la réalisation de cette infrastructure lors de la réalisation du PPAS et du RER;

Considérant que les prescriptions graphiques ne prévoient pas son implantation précise et que celle-ci est à déterminer par le futur PU;

Procédure et contenu du dossier :

Programme du PPAS approuvé par le Conseil communal :

Considérant le programme approuvé par le conseil communal en 2006;

Considérant que le RIE a permis d'évaluer la faisabilité de ce programme dont les incidences ont été vérifiées par des experts;

Charte d'intention :

Considérant que la charte d'intention a été rédigée suite à une pré-étude de la situation existante en y intégrant les éléments d'aménagement de la programmation de la commune, servant ainsi de ligne de conduite et n'a donc pas de valeur réglementaire;

Considérant que la charte de développement durable qui en découle et qui est reprise dans le rapport final de la phase III n'est pas un chapitre ayant valeur réglementaire, comme précisé dans le cahier des prescriptions : il est un rappel des lignes de conduites à l'attention des autorités pour la délivrance des permis de lotir et d'urbanisme;

RIE :

Considérant que l'ensemble des incidences (mobilité, acoustique, santé être humain, ...) a été vérifié par des experts et avalisé par le comité d'accompagnement qui a suivi l'évolution de l'étude ; que du reste, il n'est pas démontré que les auteurs du PPAS n'ont pas pu travailler en connaissance de cause ;

Considérant que la notification du PV, sans demande de document complémentaire, atteste de la complétude du dossier; Considérant les membres du Comité d'accompagnement, n'ont pas réclamé de complément au dossier;

Considérant que la réalisation d'image en 3D n'est pas une imposition des dispositions du CoBAT; Considérant néanmoins que des images font partie du Rapport final Phase III;

Considérant que le rapport final du RIE est rédigé dans la langue de l'étude, n'existe de ce fait qu'en français ;

RNT :

Considérant que le rapport non technique est bilingue, que de ce fait les phases I et II du RNT sont en français et néerlandais;

Considérant que le bureau d'études a jugé que le contenu de la phase III ne pouvait se résumer en raison de l'importance des informations fournies et que dès lors fait intégralement partie du RNT, et existe de ce fait en français et en néerlandais;

Prescriptions littérales :

Considérant que l'usage d'un vocabulaire similaire à celui des dispositions existantes et connues ne justifie pas l'établissement d'un glossaire; Considérant que les prescriptions littérales peuvent être adaptées aux changements retenus suite à l'enquête publique ou par la commission de concertation (STIB, autre,...), dans les limites établies par le programme initial;

Considérant l'article 12§1 p.17 : les options retenues par le projet de PPAS sont en concordance avec la charte communale pour le développement durable du site. Les possibilités offertes par les régies européennes en matière de durabilité confortent l'option de durabilité et d'écologie du quartier. Cela n'empêche pas de faire jouer d'autres critères en poursuivant des choix d'écobilan favorable;

Prescriptions graphiques :

Considérant que les prescriptions graphiques peuvent être adaptées aux changements retenus suite à l'enquête publique ou par la commission de concertation, dans les limites établies par le programme initial;

Considérant que des adaptations graphiques d'implantation, de profondeur et de hauteurs de bâtisses peuvent être faites, sans pour autant déroger à la programmation initiale, afin de permettre :

- l'aménagement de la parcelle F/2 n°203c de M. Beeuwsaert;
- l'aménagement de logements d'étudiants à l'intérieur du site, pour favoriser une mixité de logements;
- précisions à apporter aux constructions d'annexes en intérieur d'îlots ;

Considérant qu'il y a lieu d'étendre les profondeurs des constructions souterraines, de les limiter à 18 mètres au lieu de 17, afin de répondre judicieusement à leur aménagement;

PRAS :

Considérant que les seuils en terme de superficie d'affectation du PRAS ont été respectés étant donné qu'il ne s'agit pas d'un PPAS dérogatoire; Considérant qu'il n'y a dès lors pas lieu d'augmenter les superficies autorisées pour les commerces ou de permettre l'élargissement d'autres activités et étendus aux étages; Considérant de plus que les possibilités d'aménagement d'« autres fonctions que l'habitat » sont prévues en suffisance dans le projet ;

Considérant qu'il y a lieu d'inclure la possibilité d'implantation d'un établissement hôtelier afin de répondre aux fonctionnements des activités des sites voisins; Considérant que le seuil de l'établissement hôtelier ne dérogera pas aux dispositions du PRAS;

RRU :

Considérant les options volontaristes relatives au stationnement ainsi que l'optique d'aménagement d'un quartier durable; Considérant que le nombre d'emplacements dans le quartier ne déroge pas au RRU (voir garages et zone sous lignes HT);

Considérant que pour répondre à un développement durable et écologique, les nombres d'emplacements en voirie sont réduits pour donner place aux autres fonctions de l'espace public (voiture partagée, vélo partagé,...) ;

Note explicative :

Considérant qu'il s'agit assurément d'une note explicative qui comme telle n'a pas valeur réglementaire et ne saurait prévaloir sur le statut juridique des sentiers vicinaux ;

Propriétaires de terrains :

Promoteurs :

Considérant que l'élaboration du PPAS « Chaudron » est le fait d'un acte d'autorité et non à la demande d'un ou de propriétaires; qu'il n'y a donc pas aucune obligation d'avoir égard aux propriétaires des parcelles ;

Considérant la volonté du conseil communal d'élaborer le PPAS sans la consultation de celui qui est aujourd'hui propriétaire majoritaire du site et qui ne l'était pas au démarrage de l'étude, et qui soutient depuis 2005 une philosophie d'aménagement différente et divergente des préoccupations communales;

M. De Ridder :

Considérant que M. De Ridder est propriétaire d'une parcelle dans le périmètre du PPAS, mais intervenait au sein du comité d'accompagnement en tant que membre de Neerpede Blijft et invité par le comité d'accompagnement;

Considérant qu'il n'est pas démontré que ce propriétaire a bénéficié d'un traitement particulier étant donné que le périmètre du PPAS est plus étendu que celui des demandes de permis de lotir de la SA ERASMUS GARDEN, qui eux n'incluent pas la parcelle de M. De Ridder;

Considérant dès lors que l'aménagement de cette parcelle ne va pas à l'encontre des aménagements prévus par les permis de lotir; Considérant que l'aménagement de cette parcelle tient surtout compte des accès existants et de la ligne de crête qui induisent légitimement les constructions envisagées;

Le Fazant :

Considérant également que l'article 2 du CoBAT énonce que le développement de la Région, en ce compris l'aménagement de son territoire, est poursuivi notamment par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager lequel principe à l'élaboration des PPAS et que par ailleurs l'article 41 CoBAT stipule que les PPAS contiennent des prescriptions relatives à l'esthétique des constructions et de leurs abords;

Terrain du parking de dissuasion :

Considérant que le périmètre du PPAS résulte du fait d'éléments cohérents qui l'entourent à savoir des voies de communication et limites de PPAS existants à ce moment là; que son périmètre forme un tout cohérent qui serait perturbé s'il fallait y intégrer le terrain du parking

de dissuasion qui se présente comme un appendice situé de l'autre coté du boulevard Henri Simonet ;

Considérant que le périmètre du PPAS n'a été remis en cause par les instances régionales; Considérant que l'administration communale, le bureau d'étude ainsi que les instances régionales souhaitent qu'un aménagement du parking de transit soit réalisé;

Considérant que ce futur aménagement permet de faire une articulation urbanistique entre les différentes activités voisines présentes dans le quartier; et que la jonction viaire entre les deux quartiers (Chaudron et parking de dissuasion) pourra alors être créée;

Absence de suivi des recommandations du RIE :

Considérant que la remarque stipulant l'absence de justification du manque de suivi de certaines recommandations formulées, sans stipuler lesquelles; Considérant le manque de précision dans la formulation de la remarque, et que les griefs sont dès lors impossibles à recenser;

Considérant que la philosophie initiale d'aménagement soutenue par le conseil communal a été traduite dans les dispositions du projet de PPAS et confirmée par le RIE;

Considérant que la préoccupation de la préservation de la zone rurale et de son aspect paysager particulier est une priorité communale; Considérant que la volumétrie du bâti qui y est prévue au PPAS tend à respecter au mieux la préservation de la zone rurale ainsi que son aspect paysager particulier;

Considérant que les prescriptions graphiques et littérales peuvent être adaptées aux changements retenus suite à l'enquête publique ou par la commission de concertation, dans les limites établies par le programme initial;

AVIS FAVORABLE

Avis de la Direction Urbanisme, de la Direction Monuments et Sites,
de Bruxelles Environnement
et de la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale

Considérant que le site du PPAS Chaudron abritera un nouveau quartier résidentiel de seconde couronne, élément majeur d'urbanisation à l'ouest de la Région au sein d'une zone encore peu construite; qu'à ce titre, il constituera un quartier de transition entre la zone à vocation agricole et sportive de Neerpede et les quartiers urbanisés alentours (Hôpital Erasme, site à vocation économique de la SDRB, ...); que le site du PPAS doit permettre d'établir une liaison harmonieuse entre ces deux réalités;

Considérant la présence de la station de métro Erasme ;

Considérant que le périmètre du PPAS n'a pas été étendu au parking de dissuasion, ce qui aurait permis d'apprécier les enjeux du quartier à plus large échelle ;

Éléments significatifs du point de vue naturel et paysager

Considérant que la Commune d'Anderlecht accorde une attention particulière à certains éléments du paysage qu'elle juge significatifs, notamment :

- les talus du chemin de fer pour leur valeur biologique,
- la zone humide, au croisement de la rue du Chaudron et de la ligne de chemin de fer,
- la rue du Chaudron à caractère rural, tracé de la promenade verte entre les vallées du Neerpedebeek et du Vogelzangbeek.

Considérant que ces éléments sont structurants, qu'il convient de veiller à leur mise en valeur et de maintenir leur caractère vert ; que ces zones forment également une zone tampon entre les futures habitations et les lignes de chemin de fer, réduisant ainsi les nuisances sonores ;

Considérant, en particulier, qu'il convient de veiller à ce que le projet de plan préserve la typologie et renforce le caractère homogène de la rue du Chaudron au regard de sa longueur modérée entre la route de Lennik et le chemin de fer ; qu'il convient d'éviter d'en multiplier les séquences et de l'interrompre par une « place » dont la pertinence n'est pas assurée ; qu'il convient que le projet veille à ce que les deux rives de la rue présentent des affectations, implantations, gabarits et typologies similaires ;

Considérant que la rue du Chaudron assure la coulée verte entre Neerpede et le Vogelzang ; qu'il y a lieu d'y préserver une zone verte non construite de minimum 10 mètres de chaque côté, donnant priorité à la végétation indigène, voire spontanée ;

Considérant que la Commune d'Anderlecht a choisi d'adopter un parti urbanistique jouant sur la progression des typologies d'îlots et des constructions ; que les îlots situés le long du boulevard Henri Simonet présentent une structure d'îlots semi-ouverts auxquels succèdent des îlots ouverts ; que les gabarits sont dégressifs depuis le boulevard Henri Simonet vers la zone rurale ; que cette progression peut être intéressante du point de vue paysager au vu du passage d'un milieu urbain vers le milieu plus ouvert que sont les espaces agricoles et sportifs de Neerpede ;

Considérant néanmoins, pour ce qui est des îlots ouverts le long du chemin de fer que le RIE a signalé la réverbération sonore dans les cours ouvertes des immeubles, lors du passage des trains ; que des îlots fermés, de gabarits plus élevés, seraient plus adéquats pour protéger le nouveau quartier des nuisances sonores ;

Considérant que le maintien d'une zone tampon végétale entre le talus du chemin de fer et les terrains construits est proposé par la Commune d'Anderlecht au regard des aspects paysagers et d'un affaiblissement acoustique ; que les études confirment cependant que la végétation ne fait pas obstacle au bruit ;

Considérant que les conditions du permis d'urbanisme délivré à Infrabel relatif à la mise à quatre voies de la ligne 50A exigent que toutes les mesures soient prises par cette dernière, afin de ne pas hypothéquer le développement des zones urbanisables ;

Considérant que les importantes variations d'épaisseur de la zone tampon, telles que présentées sur le plan des affectations, ne se justifient pas ; que la réduction de l'épaisseur de la zone tampon entre le talus et les constructions permettrait une meilleure répartition des surfaces plancher sur le site ;

Implantations, gabarits, densité

Considérant que le RIE n'exclut pas la faisabilité du projet tel qu'il est proposé mais recommande néanmoins une densité suffisante ; qu'une augmentation de la densité du quartier confortera la viabilité des commerces, services et équipements de proximité qui s'y planteront ;

Considérant les recommandations de densité dans le cadre du développement de quartiers durables ;

Considérant que le projet de PPAS prévoit un nombre de logements fluctuant entre 1061 et 1158 avec un rapport P/S sur l'ensemble du site de 0,53 ; qu'un nombre supérieur de logements semble plus adéquat afin de conforter l'implantation d'activités variées et de répondre aux critères de quartier durable ;

Considérant que cette densité supplémentaire pourrait être notamment réalisée par la hausse des gabarits des immeubles situés en périphérie du site ; que ce gabarit plus élevé permettrait de créer une transition avec les futurs développements qui verront très certainement le jour sur le parking de dissuasion Erasme et d'augmenter le nombre total de logements potentiels ; que cette offre aurait l'avantage de répondre à une demande qui ne fera que croître, compte tenu de l'augmentation pressentie du nombre d'habitants en Région bruxelloise ;

Affectations

Nonobstant la desserte en transports publics, considérant que la conception d'un nouveau quartier excentré implique une organisation lui permettant de vivre en autonomie afin de réduire au maximum les déplacements motorisés : commerces de quartier, école, crèche, place de jeux etc., idéalement localisés au centre du quartier de façon à créer un noyau d'activités ; qu'il importe que les surfaces octroyées aux différentes affectations qui seront présentes sur le site puissent être évaluées le plus précisément possible ;

Considérant que l'implantation d'un équipement scolaire répond à un besoin concret mais qu'il convient de prévoir également une crèche pour ce quartier qui accueillera de jeunes familles ;

Considérant que le PRAS autorise diverses affectations secondaires en zone d'habitation à prédominance résidentielle : équipements, commerces, bureaux, activités productives, hôtels ;

Considérant que les prescriptions du PRAS relatives à la zone d'habitation à caractère résidentiel plafonnent les superficies commerciales à 150 m², ce qui ne permettra pas l'implantation d'une supérette à l'échelle du quartier ; considérant qu'il convient que la

Commune d'Anderlecht étudie l'opportunité d'une demande de dérogation au PRAS, afin d'autoriser une augmentation des surfaces accordées au commerce ;

Considérant que le projet de plan est voulu de manière à accueillir une mixité de logements libres, conventionnés et sociaux ; que cette volonté serait d'autant plus pertinente qu'un des propriétaires du site est le Foyer anderlechtois, qu'il n'appartient cependant pas au PPAS de définir la proportion ou l'implantation de chaque type de logement ;

Espaces publics

Du point de vue de la conception des espaces publics, considérant qu'il convient de combiner les activités de commerces et services autour et aux alentours d'une place publique unique (au lieu de trois) dont le rôle structurant serait conforté par des constructions ouvertes au public, plutôt que par des clôtures végétales ou des bâtiments à usage intermittent ; que le concept de « place » n'acquiert en effet sa pleine signification que si une activité suffisante y est assurée et continue ;

Considérant que la réalisation de commerces de quartier le long de la place est recommandée ;

Considérant qu'il convient que la place soit aisément accessible depuis la station de métro, de sorte qu'une interaction puisse s'établir avec les quartiers traditionnels d'Anderlecht ;

Qualité des intérieurs d'îlot

Considérant que la conception des intérieurs d'îlots constitués à la fois de jardins privatifs et d'espaces partagés est intéressante ; que ces espaces contribueront à la convivialité du futur quartier, tout particulièrement dans les îlots sis le long du boulevard Henri Simonet ;

Considérant que la possibilité de réaliser des annexes au rez-de-chaussée mériterait d'être mieux encadrée pour éviter les constructions anarchiques : ajout de prescriptions relatives aux matériaux utilisés qui seront en harmonie avec la construction principale et prescriptions empêchant la formation de « dents creuses » enclavées ;

Pour ce qui est des îlots semi-ouverts (en forme de double U) situés le long du boulevard Henri Simonet, considérant que l'alignement des ouvertures génère concrètement un dédoublement de la percée visuelle constituée par la ligne de crête arborée ; que l'opportunité de ce fractionnement n'est pas assurée en ce qu'il perturbe l'appréciation de la structure viaire ; en outre, que la fermeture de ces îlots augmenterait indéniablement le potentiel d'accueil de nouveaux résidents sur le site ;

Pour ce qui est de la zone d'habitations perpendiculaires à la route de Lennik, considérant qu'il apparaît que les espaces de jardins partagés sont essentiellement résiduels ; qu'une de ces zones occupe en effet à peine 4 mètres de large sur une quinzaine de mètres de long ; qu'une telle subdivision de l'espace de jardin n'est pas adéquate ;

Pour ce qui est de la zone de constructions en alignement, implantées perpendiculairement à la rue du Chaudron, considérant qu'il apparaît que l'alternance de voiries, de constructions, de jardins privatifs et de jardins collectifs fractionne la perception de la rue du Chaudron ; qu'il est au contraire recommandé d'assurer le caractère homogène de cet espace structurant ;

Organisation de la mobilité

Considérant que le maintien des voiries à titre de voies résidentielles, essentiellement ouvertes au trafic interne du quartier est un élément important ; qu'il s'agit en effet de limiter la circulation automobile au sein du quartier, en particulier la circulation de transit ; qu'il convient cependant d'éviter autant que possible les voiries en cul-de-sac ;

Considérant qu'il convient de s'assurer de l'opportunité de l'aménagement d'une desserte locale le long du boulevard Henri Simonet qui conforterait le caractère autoroutier de ce dernier ; qu'il convient au contraire d'encourager l'aménagement d'un boulevard urbain ;

Considérant qu'il conviendrait d'aménager un accès au site depuis le boulevard Simonet dans la continuité de l'allée de la Recherche, qui serait préférable tant sur le plan paysager que sur le plan de la mobilité ;

Considérant que l'estimation la plus adéquate quant au nombre et quant à la répartition d'emplacements de parcage privatifs et d'emplacements sur le domaine public ne pourra se faire qu'à l'appui d'un plan communal de mobilité prévoyant la dissuasion du stationnement des voitures ventouses (navetteurs) qui devraient stationner sur le parking attenant au métro ;

Considérant qu'il importe également d'encourager et de faciliter le cheminement piéton vers la station de métro ; que le rond-point Henri Simonet représente un point d'attention particulière en ce que le cheminement le plus court depuis l'Ouest du site emprunterait ce rond-point, ce qui représente une dangerosité évidente ;

Construction à proximité des lignes à haute tension

Considérant que la Commune d'Anderlecht applique un principe de précaution visant à réserver une zone non habitable de part et d'autre des lignes à haute tension ; que cette distance ne peut être inférieure aux 43 mètres recommandés par le RIE ;

Considérant que le projet de plan affecte partiellement les terrains sous les lignes à haute tension en zone d'espace vert à vocation récréative et sportive ; que les plaines de jeux et les espaces destinés aux enfants doivent y être proscrits ;

Dépôt du métro

Considérant qu'il y a lieu de revoir les éléments prévus en matière de transport public au sein du projet de plan en fonction des décisions récentes de la STIB de ne plus réaliser de dépôt de métro sous le terrain bordant les voies de chemin de fer (partie Nord-Est du site); que la STIB mentionne néanmoins l'utilité de prévoir certains équipements et certaines infrastructures en cet endroit ; qu'un arrêt du métro doit pouvoir être réalisable pour la desserte Ouest du site, route de Lennik à hauteur de la rue du Chaudron ;

Outre l'espace vert prévu dans le projet, considérant que la zone affectée au dépôt du métro pourrait être consacrée en partie à une construction souterraine affectée à un parking collectif pour la partie Est du quartier ; que cette option permettrait de réduire l'impact négatif des

entrées de parking privées des futurs immeubles ; qu'il est opportun d'y autoriser également divers équipements techniques liés au développement d'un quartier durable.

Développement durable

Considérant qu'il convient d'appuyer la volonté communale de créer un quartier répondant aux critères de développement durable ; que les trois piliers du développement durable sont les critères sociaux, environnementaux et économiques, à considérer en interaction ;

Pour ce qui est des critères environnementaux, considérant que divers espaces pourraient être affectés aux équipements techniques collectifs qui participeraient à contenir la consommation énergétique du quartier : notamment les terrains sous les lignes à haute tension ou encore en sous-sol sous la place centrale ;

Considérant que les préceptes du développement durable préconisent la compacité en matière de construction ainsi qu'une densité bâtie suffisante sur le site ; que des recommandations chiffrées sont extrêmement délicates à avancer car de nombreux critères entrent en ligne ; qu'il convient toutefois d'augmenter la densité prescrite au projet de plan ; qu'aux surfaces bâties pour accueillir les riverains, doit s'ajouter la superficie requise pour l'aménagement des divers services qui en sont le corollaire et participent à l'autonomie du quartier : équipements socioculturels et techniques mais aussi activités commerciales etc. ;

Faisabilité

Considérant que quelques manquements ne permettent pas de garantir la faisabilité du PPAS, dont on relèvera :

- Cotations et repères insuffisants que pour implanter le tracé du PPAS,
- Tracé du PPAS ne s'appuyant pas sur la trame foncière : nombreux échanges de terrains à prévoir,
- Absence de plan d'expropriation,
- Absence de précisions quant aux acteurs de l'espace public.

En conséquence, vu les nombreux amendements à apporter à cette étude;

AVIS DEFAVORABLE tel que présenté.

Le Secrétaire,

La Présidente,

Les Délégués :



The image shows several handwritten signatures in blue ink. One signature is clearly legible as 'François'. Another signature appears to be 'Rob'. There are also some illegible signatures and a large, stylized signature on the right side.

