

REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE
COMMUNE: ANDERLECHT

PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL MONS-BIRMINGHAM

MODIFICATION AUX PPAS
"QUARTIER ANCIENNE FABRIQUE DES BOUGIES"
APPROUVE PAR A.R. DU 27.04.1955
ET "QUARTIER KLEINMOLEN"
APPROUVE PAR A.R. DU 29.11.1963

QUARTIER COMPRIS ENTRE
L'AVENUE FRANCOIS MALHERBE
LA RUE DE BIRMINGHAM, LA RUE DE GLASGOW,
LE CHEMIN DE FER, LA LIMITE COMMUNALE,
LE QUAI DE MARIEMONT, LA RUE ROPSY-CHAUDRON,
LA CHAUSSE DE MONS, LA RUE DU COLLECTEUR,
LE CHEMIN DE FER ET LA RUE DES ORCHIDEES.

VU ET ADOPTE PROVISOIREMENT PAR
LE CONSEIL COMMUNAL EN SA SEANCE DU 24/06/04

Par ordonnance
Op last
Le secrétaire communal
De gemeentesecretaris

J. VERHULST

LE COLLEGE DES BOURGMESTRE ET ECHEVINS
CERTIFIE QUE LE PRESENT PLAN A ETE DEPOSE
A L'EXAMEN DU PUBLIC A LA MAISON COMMUNALE
DU 06/09/04
AU 06/10/04

Par ordonnance, le secrétaire communal
Op last, de gemeentesecretaris

J. VERHULST

VU ET ADOPTE DEFINITIVEMENT PAR
LE CONSEIL COMMUNAL EN SA SEANCE DU 25/11/04

Par ordonnance
Op last
Le secrétaire communal
De gemeentesecretaris

J. VERHULST

EXPOSE DES MOTIFS

PRESCRIPTIONS LITTERALES

RAPPORTS D'INCIDENCES

DRESSE PAR:

PIERRE VANDERSTRAETEN ARCHITECTE - URBANISTE / ARCHITECT - STEDENBOUWKUNDIGE
MICHEL BOELENS ARCHITECTE / ARCHITECT

AVEC LA COLLABORATION DE:

JEAN EVANGELOPOULOS ARCHITECTE / ARCHITECT
ALEXIS KOUTSALEXIS URBANISTE / STEDENBOUWKUNDIGE

Le 27.05.2004

OPGEMAAKT DOOR:

IN SAMENWERKING MET:

De 27.05.2004

18-04-2005

AATL - Urbanisme
Gilbert GERMEN
Reperage-Cartographie

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST
GEMEENTE: ANDERLECHT

BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN BERGEN-BIRMINGHAM

WIJZIGING AAN DE BBP
« OUDE KAARSENFABRIEKWIJK »
GOEDGEKEURD BIJ K.B. VAN 27.04.1955
EN "KLEINMOLENWIJK"
GOEDGEKEURD BIJ K.B. VAN 29.11.1963

WIJK BEGREPEN TUSSEN
DE FRANCOIS MALHERBELAAN, DE BIRMINGHAMSTRAAT,
DE GLASGOWSTRAAT, DE TREIN,
DE GEMEENTELIJKE GRENS, DE MARIEMONTKAAI,
DE ROPSY-CHAUDRONSTRAAT, DE BERGENSESTEENWEG,
DE HOOFDRIOOLSTRAAT, DE TREIN
EN DE ORCHIDEENSTRAAT.

GEZIEN EN VOORLOPIG AANGENOMEN
DOOR DE GEMEENTERAAD IN ZITTING VAN 24/06/04

Le Bourgmestre
De Burgemeester

J. SIMONET

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN
BEVESTIGT DAT ONDERHAVIG PLAN TER INZAGE
VAN HET PUBLIEK OP HET GEMEENTEHUIS WERD
NEERGELEGD VAN 06/09/04
TOT 06/10/04

Par déléation, l'Echevin de l'urbanisme
Op bevel de Schepenen van Stedenbouw

A.M. VANPEVENAGE

GEZIEN EN DEFINITIEF AANGENOMEN
DOOR DE GEMEENTERAAD IN ZITTING VAN 25/11/04

Le Bourgmestre
De Burgemeester

J. SIMONET

MEMORIE VAN TOELICHTINGEN GESCHREVEN VOORSCHRIFTEN EFFECTENVERSLAG

EXPOSE DES MOTIFS

NOTE PRELIMINAIRE

Le projet de plan qui est présenté confirme bien évidemment les options du dossier de base qui a été approuvé le 18 novembre 1998.

Cependant, compte tenu de l'entrée en vigueur du PRAS qui eut lieu depuis, le projet de plan, qui est totalement conforme au PRAS, a adapté les prescriptions relatives aux affectations afin de les faire correspondre davantage aux possibilités, aux catégories et à la terminologie du PRAS.

De ce fait, la représentation graphique et l'organisation des prescriptions littérales relatives à l'affectation des parcelles ont été modifiées par rapport au dossier de base pour s'inscrire dans la logique de découpage par îlots du PRAS.

A cet égard, il convient de noter que l'îlot Birmingham / Delacroix / Demets / chemin de fer qui était compris dans un périmètre de redéploiement du logement et de l'entreprise en zone d'entreprises à caractère urbain est limité dans ses possibilités de développement d'activités telles que prévues dans le dossier de base dans la mesure où il est repris en zone d'industrie urbaine.

De même, l'îlot Birmingham / Graindor / chemin de fer ainsi que le coin Est de l'îlot Birmingham / Delacroix / Graindor / limite communale Anderlecht-Molenbeek qui étaient compris dans le Programme d'Intérêt Régional n° 8 sont limités dans leurs possibilités de développement d'activités telles que prévues dans le dossier de base dans la mesure où ils sont repris en zone d'industrie urbaine.

RAPPEL DES OBJECTIFS DU P.P.A.S.

Principes généraux

La politique urbanistique menée dans le cadre du P.P.A.S. consiste à mettre en place les conditions favorables au développement économique, social et culturel sur le territoire délimité.

Il s'agit de mettre en place et de dessiner non pas une situation future et figée mais bien les contours d'une évolution souhaitable qui laisse place à une part d'imprévisibilité.

Ceci suppose la conception d'un outil de gestion dynamique qui s'appuie sur l'établissement de cadres au-delà desquels serait mis en péril l'équilibre des quartiers et de leurs activités.

Cet outil met en place des environnements égaux et homogènes sur le plan physique et sur le plan fonctionnel.

Ainsi, 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.

Le travail est dès lors structuré autour d'une caractérisation hiérarchisée des espaces publics qui permet de fonder, d'une part, la convenance de leurs aménagements et, d'autre part, la détermination de niveaux de protection et de développement du logement ainsi que la limitation des implantations des lieux de travail; les équipements d'intérêt collectif considérés comme éléments de polarisation de la vie des quartiers supposent une forme urbaine singulière et remarquable.

L'objectif général qui est poursuivi est donc bien d'assurer le développement économique, social et culturel sur le territoire délimité dans la perspective du maintien et du renforcement du cadre physique existant et de la mixité des activités qui s'y organisent.

Objectifs de développement

Un urbanisme aréolaire

L'importance urbaine des équipements présents dans le territoire du P.P.A.S. appelle un développement urbanistique organisé autour de pôles d'intérêt qui généreront alentour un milieu en connivence dans lequel l'agrément et le confort pour les piétons joueront un rôle capital.

Nous pouvons ainsi définir 3 pôles de développement qui ont pour commun dénominateur de s'articuler autour d'arrêts de transports en commun:

1 - Les abattoirs et ses marchés constituent sans équivoque le lieu principal du P.P.A.S. Il serait faux de dire que le métro a remplacé le train; il est par contre évident que le projet du bouclage Ouest et de la station dite "Delacroix" donnera aux abattoirs une assise urbaine supplémentaire.

La reconstruction rapide qui a fait suite au récent incendie dramatique qui a détruit les ateliers et les frigos qui entourent la grande halle, a démontré tout le dynamisme et l'intérêt de ce secteur économique.

Remplaçant les vieux boxes de garage situés le long de l'ancien lit de la Senne et des maisons de la chaussée de Mons, le projet de halle aux poissons qui est venu s'accrocher au développement commercial vers la chaussée de Mons et la station de métro "Clémenceau" sera le pendant symétrique d'un projet de développement dont le centre de gravité sera le noeud d'articulation entre la rue Ropsy Chaudron et le quai de l'Industrie. A cet endroit, en effet, débouchera la galerie piétonne aménagée au centre du futur pont du métro qui accédera directement à la future station "Delacroix". A cet endroit également pourra être érigée une construction élancée accessible au public qui constituera un repère visuel pour les abattoirs et le canal depuis toute cette partie du Sud-Ouest de Bruxelles.

La possibilité de construire au-dessus de l'actuel parking qui longe le quai de l'Industrie un vaste bâtiment abritant un équipement d'intérêt collectif complémentaire aux abattoirs et offrant une nouvelle façade sur le canal, devrait parachever le déploiement de ce pôle.

La future station "Delacroix" sera construite entre le quai F. Demets et la rue de Birmingham le long des murs arrières des parcelles desservies par la rue L. Delacroix. Outre l'accès piéton central depuis le quai de l'Industrie, un accès sera aménagé depuis le quai F. Demets.

A l'autre extrémité de la station, un accès débouchera rue de Birmingham afin de permettre les correspondances avec les lignes de tram et de bus.

Le profil général en long de la station est mi-enterré puisqu'elle devient souterraine à partir d'environ la moitié de la profondeur de l'îlot.

2 - La station de métro "Jacques Brel" constitue également un pôle du P.P.A.S.; plus précisément, il s'agit de son accès Sud au croisement des rues de Glasgow, de Birmingham, J. Ensor et de l'avenue N. Gille.

Ce pôle potentiel d'activités pourra devenir effectif lorsque sera reconstruit un environnement urbain dans le prolongement de l'avenue N. Gille et moyennant la requalification de la rue J. Ensor.

Le prolongement de l'avenue N. Gille permettra, d'une part, d'amorcer une nouvelle relation publique qui rejoindra le quai F. Demets et une nouvelle passerelle piétonne et cycliste donnant accès à la rue des Matériaux - nous y reviendrons plus loin - , et, d'autre part, d'améliorer l'accès aux établissements qui sont situés totalement à l'arrière-plan de la rue de Birmingham qui est cependant leur adresse.

La requalification de la rue J. Ensor s'inscrit dans la perspective de la réalisation du plan de lotissement "Kleinmolen", de l'aménagement des actuels terrains potagers communaux qui surplombent le chemin de fer en jardin public de proximité pour le quartier, et, enfin, de la reconstruction de l'angle des rues J. Ensor et de Birmingham.

3 - Le square Albert 1er représente pour les quartiers gravitant autour de cette partie de la chaussée de Mons un lieu d'identité et de développement potentiel.

Cet enfllement de la chaussée produit par l'implantation d'une ancienne fabrique de bougies aujourd'hui disparue et remplacée par l'ensemble des logements sociaux du foyer anderlechtois, est un point de convergence visuelle et sociale.

La réalisation d'un nouvel espace public qui sera parallèle à la rue du Transvaal et qui conduira au-delà de la crèche au square des Martyrs Juifs, comme le prévoit le dossier de base du P.P.A.S. "Pont de Cureghem" viendra renforcer la polarisation du square.

De même, l'importante opération de reconstruction d'habitations envisagée par la S.D.R.B. dans l'îlot Matériaux - Constructeurs - Industrie contribuera à le réactiver vers le canal.

Une nouvelle liaison publique

Conformément aux objectifs du Schéma Directeur du canal, une nouvelle liaison interquartier est aménagée entre le square des Martyrs Juifs et le square des Vétérans Coloniaux en passant par le square Albert 1er, la rue des Matériaux, une nouvelle passerelle piétonne et cycliste franchissant le canal, un nouveau passage public à travers les actuels terrains de la S.T.I.B., la rue de Birmingham à hauteur de la station de métro J. Brel, l'avenue N. Gille et le boulevard Graindor.

En effet, ce dessein global se concrétise autour d'une série d'opportunités et d'objectifs locaux: cette convergence d'intérêt à différents échelons confère d'autant plus de réalité à ce tracé.

Nous avons déjà évoqué les développements potentiels autour de la station J. Brel et du square Albert.

La S.T.I.B. envisage de rationaliser ses installations et son siège d'exploitation situés entre le quai F. Demets et la rue de Birmingham en concentrant l'ensemble de ces activités vers le Nord et en libérant de la sorte le vaste terrain actuellement sous-exploité dans lequel se situe le grand hall de montage qui est l'ancienne usine d'électricité des tramways; le passage public projeté empruntera dès lors les escaliers et la terrasse belvédère qui relie les bâtiments anciens qui surplombent le quai F. Demets.

La nouvelle passerelle piétonne et cycliste qui prolongera ce belvédère et rejoindra l'angle ouvert de la rue des Matériaux sera située au point d'inflexion du canal et au milieu géographique entre les ponts Ropsy Chaudron et du chemin de fer.

L'opération de reconstruction d'habitations envisagée par la S.D.R.B. dans l'îlot Matériaux - Constructeurs - Industrie permettra d'activer la rue des Matériaux et la rue des Constructeurs. Des petites maisons unifamiliales vont y être construites entre des immeubles d'appartements et de travail qui formeront les coins.

Paysage d'une dénivellation

Entre la rue de Birmingham et le quai F. Demets, sur une profondeur moyenne de 200 m, existe une dénivellation importante dont le maximum est de 18 m.

Largement perceptible tant depuis les quais et les rues qui y débouchent que depuis la rue de Birmingham qui est très ouverte, cette dénivellation mérite un traitement paysager d'ensemble.

Actuellement, en effet, les bâtiments et arrière-bâtiments implantés dans l'îlot 5 n'expriment guère cette pente transversale; ils s'implantent pour la plupart en milieu de terrain ou en contrebas de la rue de Birmingham.

L'objectif paysager qui est poursuivi vise à organiser les implantations de futurs bâtiments ainsi que les plantations de sorte qu'elles mettent en place une succession de plans qui tire profit de la pente et la valorise.

Ainsi, les bâtiments principaux de la rue de Birmingham seront implantés perpendiculairement à celle-ci afin de séquencer cette longue perspective rectiligne et de permettre de larges vues panoramiques depuis cette promenade en corniche.

Au milieu de la pente et dans le prolongement visuel du talus du chemin de fer, sera imposée en clôture de propriété la plantation d'arbres à haute tige qui constitueront un second plan paysager.

Enfin, le long du quai F. Demets, l'alignement sera renforcé de part et d'autre de l'ancienne usine d'électricité des tramways bruxellois qui sera dès lors mis en valeur par son retrait et sa surélévation pour signifier la nouvelle relation publique qui a été développée plus haut.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 -06- 2007	Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 -06- 2007
---	--

Heyna