

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

Sont présents :

Administration communale d'Anderlecht

Présidente M^{me} MIROIR
Co-Présidente M^{me} MÜLLER-HÜBSCH
Secrétaire M^{me} VERSTRAETEN
Développement de M^{me} DEVRIENDT
Urbain et Mobilité
Urbanisme M. BREYNE
Urbanisme M^{me} ZEGE

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine – Direction de l'Urbanisme

M. RESIBOIS

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine – Direction des Monuments et Sites

M. DESWAEF

Bruxelles Environnement

M. MOENECLAEY

DOSSIER

PV01	Demande de permis d'urbanisme introduite par Bruxelles Mobilité
Objet de la demande	Réhabiliter les ponts de la Petite Ile tout en augmentant le gabarit fluvial à 7m, aménager et créer des cheminements pour mobilité douce le long du canal et restaurer les abords (talus et rétrécissement du canal).
Adresse	Rue Pierre Marchant, rue de la Petite-Ile, Quai Biestroeck à la hauteur du n°111
PRAS	Zones d'activités portuaires et de transports, zones de parcs ; espaces structurants
PPAS	PPAS « BIESTEBROECK ». Arrêté du 07-12-2017. N° NOVA : 01/PPAS/557942.

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

EXAMEN DU DOSSIER PAR LA COMMISSION

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

L'enquête publique a fait l'objet de 117 réactions dont 15 demandes à être entendu. 3 réactions sont arrivées hors délai.

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

Le demandeur et le bureau d'étude ont été entendus.

Les réclamants ont été entendu sur les sujets suivants :

Soutien au projet de pont réservé aux cyclistes et aux piétons :

- *Soutien au projet comme espace de séjour avec des vues dégagées, la beauté du site pour les citoyens ;*
- *Soutien que le pont est la connexion entre les 2 rives et que le pont n'est pas vraiment fermé puisque les citoyens y viennent pour s'y rencontrer, pleins d'initiatives fleurissent, cela diminue le vandalisme des lieux ;*
- *Soutien qu'une bonne connectivité/contacte entre les personnes avec un pont cyclo-piéton est possible et non avec un projet voitures ;*
- *Crainte qu'ouvrir le pont à la circulation soit un faux argument afin de vouloir éviter les embouteillages ;*
- *Crainte que ce projet soit un plan ambivalent car il laisse toutes les possibilités ouvertes notamment au retour de la circulation motorisé. Aimerais un projet cadencé sans retour en arrière possible ;*
- *Informe que le pont fait partie du patrimoine de la Commune d'Anderlecht ;*
- *Préférence pour un projet uniquement réservé aux modes actifs ;*
- *Indique que les villes actuelles essayent (Gand, Leuven, Anvers, Lille, Marseille...) d'avoir une ville sans voiture et cela fonctionne. La ville de La Haye (NL) est bien plus peuplée que Bruxelles et la politique sans voiture marche ;*
- *Importance pour la santé publique car ce projet est un plus pour l'avenir et l'environnement. Les Espaces verts sont importants pour la santé publique ;*
- *Inquiétude quant à l'augmentation du bruit du trafic, le risque accru d'accidents entre voitures/piétons/cyclistes, plus de particules fines, de stress, d'allergies, de diabète, de dépressions, de solitude... Ouvrir le pont aux voitures va à l'encontre de la santé des citoyens ;*
- *Confirme que les voitures peuvent faire le détour (depuis 10 ans), alors pourquoi mettre en jeu la santé des personnes ;*
- *Inquiétude quant au prix d'un pont pour voitures qui est bien plus cher que de laisser un pont avec une construction plus légère ;*
- *Demande une rénovation du pont actuel ou la réalisation d'une passerelle cyclo-piéton par soucis d'économie budgétaire ;*
- *Soutien au projet qui améliore la sécurité des cyclistes ;*
- *Inquiétudes quant à l'impact de la réouverture du pont au trafic sur la qualité du parc environnant ;*
- *Remise en question de la nécessité d'avoir un pont ouvert aux poids lourds pour les activités économiques ;*
- *Inquiétudes quant à la perte de qualité de l'espace public si le pont est réouvert ;*
- *Inquiétude quant à la suppression de la piste cyclable si le pont est réouvert ;*
- *Soutien que les transports incitent les enfants et les parents à se déplacer comme cela ;*

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

- Affirme que le pont est fermé aux voitures mais les quartiers restent accessibles à ceux-ci ;
- Demande de supprimer de l'accessibilité du pont pour les véhicules ;
- Inquiétudes quant à l'impact de la réouverture du pont sur la pollution atmosphérique ainsi que sur la pollution sonore du quartier ;
- Insiste sur le fait que la réouverture du pont ne va faire qu'attirer plus de voitures ;

Opposition au projet de pont réservé aux cyclistes et aux piétons :

- Notifie que le pont a avant tout une fonction de LIAISON
- Demandes à ce que le pont soit réouvert à tous (circulation des piétons, des cyclistes, des voitures, des services de secours, de la STIB, des motos et des taxis) ;
- Inquiétude sur la congestion des rues alentour, notamment la chaussée de Mons et le boulevard Industriel, si le pont reste fermé aux automobiles ;
- Inquiétude quant aux problèmes de congestions au croisement de la rue Pierre Marchant et la chaussée de Mons en cas de réouverture du pont ;
- Insiste sur le fait que la voiture n'est pas un gain de temps mais une nécessité utile (familles nombreuses, multi activités des enfants, transport des courses, longs trajets, personnes âgées...)
- Demande d'aménager de vrais espaces de séjour autour et à côté du pont, puisque l'aménagement d'un parc est prévu et de maintenir le pont dans sa fonction de circulation ;
- Demande de prévoir des installations pour des déplacements alternatifs : la liaison par tram, bus, la livraison des marchandises... ;
- Remarque que les visions sont différentes : d'une part le travail et la croissance (économique, démographique) et d'autre part la croissance et le divertissement ;
- Demande que la mobilité soit défendue car dans le quartier (Biestebroeck) la mobilité avec les transports publics n'est pas bonne à l'heure actuelle ;
- Impact de la fermeture du pont sur l'accessibilité des quartiers aux services (commerces, écoles, etc.) ainsi que pour les livraisons des entreprises ainsi que les services de secours ;
- Nécessité du pont pour l'accès à la zone industrielle ;
- Nécessité de la réouverture à tous les modes afin de renforcer l'attractivité économique de cette partie de la commune (Centre d'affaires et de Congrès > The Faculty) ;
- Impact de la fermeture du pont sur l'accessibilité des nouveaux logements le long du canal, le quartier Biestebroeck ;
- Demande quels sont les objectifs et les points d'équilibre qui ont été discutés pour le développement du quartier afin d'avoir une dynamique vertueuse de ces quartiers ;

Aménagements :

- Inquiétude quant à l'absence de passage spécifique pour les cyclistes en sortant du pont (rive droite) vers la gare du midi ;
- Demande de séparation ou clairement définir des usagers cyclistes et piétons ; ;
- Inquiétude quant au fait que les bornes rétractables pourraient être vandalisées/défaillantes ; crainte qu'elles n'assurent pas la sécurité des usagers du pont ;
- Inquiétude quant au passage rapide des services de secours avec des bornes rétractables ;
- Demande que la circulation intensive des vélos depuis la rue des Goujons jusqu'au pont soit mieux facilitée ;
- Demande que les cyclistes puissent directement tourner à gauche depuis la rue Pierre Marchant vers la rue des Goujons ;
- Demande de revoir certains cheminements cyclables afin de les conforter, notamment depuis le pont vers la rue de la Petite-Ile ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

DÉCIDE

AVIS MOTIVÉ DE LA COMMISSION

1. Contexte :

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, ainsi qu'en zone de parcs, en zone d'activités portuaires et de transports, ainsi qu'en petite partie en zone d'entreprise en milieu urbain au Plan Régional d'Affectation du Sol ; qu'il se situe en voirie régionale ;

Considérant le plan particulier d'affectation du sol « PPAS Biestebroeck » approuvé par l'arrêté du 07/12/2017 et en parti annulé par l'arrêté du 17/06/2020 pour ce qui concerne la rive droite ;

Considérant le permis de lotir référencé 16/07/2018 et notifié par le fonctionnaire délégué ; que le permis d'urbanisme référencé 01/PFD/1697556 notifié par le fonctionnaire délégué le 16/06/2020 qui a pour objet d'aménager les espaces publics du permis de lotir ;

2. Objet :

Considérant que l'objet de la demande consiste à réhabiliter les ponts de la Petite-Ile tout en augmentant le gabarit fluvial à 7m, aménager et créer des cheminements pour mobilité douce le long du canal et restaurer les abords (démolition et reconstruction) ;

3. Procédure :

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

- 21/11/2018 : Dépôt de la demande auprès de Urban ;
- 17/12/2018 : Accusé de réception d'un dossier complet ;
- 29/03/2019 au 12/04/2019 : Enquête publique sur le projet de cahier des charges relatif à l'Étude d'Incidences ;
- 25/04/2019 : Séance publique de la Commission de concertation ;
- 06/06/2021 Désignation du chargé d'étude par le demandeur après marché publique
- 24/05/2022 : Notification de clôture de l'étude d'incidences ;
- 01/06/2022 : Décision de la part du demandeur d'amender son projet ;
- 23/11/2022 : Réception par Urban d'une demande de permis d'urbanisme amendée suite aux recommandations issues de l'Étude d'Incidences ;
- 20/12/2022 : Notification du projet amendé au Collège des Bourgmestre et Échevins et demande d'organisation des Mesures Particulières de Publicité ;
- 09/01/2023 au 07/02/2023 : enquête publique sur la demande telle qu'amendée ;
- 16/02/2023 : Séance publique de la Commission de concertation ;
- 24/04/2023 : Demande de plans modificatifs par le Fonctionnaire Délégué (art. 191) ;
- 20/10/2023 : Réception du projet modifié ;
- 17/01/2024 : Notification du projet modifié au Collège des Bourgmestre et Échevins et demande d'organisation des Mesures Particulières de Publicité ;
- 14/02/2024 au 15/03/2024 : enquête publique sur la demande telle que modifiée ;

Considérant que la demande initiale de permis d'urbanisme est soumise à l'étude d'incidences en application de l'article 128 du COBAT, et du point 8 de son annexe A : « construction d'ouvrages d'art souterrains ou aériens à l'exception des ouvrages d'art à l'usage exclusif des piétons ou des deux roues » ;

Considérant que la demande initiale de permis d'urbanisme est soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ;
- En application de la prescription 0.3. du P.R.A.S. : actes et travaux dans les zones d'espaces verts ;
- En application de l'art. 141 du CoBAT : actes et travaux soumis à étude d'incidence ;

Considérant que la demande de projet modifiée est soumise à de nouvelles mesures d'instruction en application de l'art. 191 §5 ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 14/02/2024 au 15/03/2024 dans la commune d'Anderlecht, que 117 réclamations, dont plusieurs pétitions pour et contre le projet, ont été introduites ;

Considérant que les réactions formulées lors de l'enquête publique relatives à l'objet de cette demande portent sur les aspects suivants :

Soutien au projet de pont réservé aux cyclistes et aux piétons :

- Demande de renforcer son caractère de séjour par l'ajout de mobilier, de plantes, de jeux pour enfants, etc. ;
- Soutien au projet comme espace de séjour avec des vues dégagées ;
- Soutien à la position du GRACQ & du Fietsersbond sur le sujet ;
- Préférence pour un projet uniquement réservé aux modes actifs ;
- Soutien au projet qui améliore la sécurité des cyclistes ;
- Inquiétudes quant à la congestion du trafic sur le pont s'il est ouvert à la circulation ;
- Inquiétudes quant à l'impact de la réouverture du pont au trafic sur la qualité du parc environnant ;
- Remise en question de la nécessité d'avoir un pont ouvert aux poids-lourds pour les activités économiques ;
- Inquiétudes quant à la perte de qualité de l'espace public si le pont est réouvert ;
- Inquiétude quant à la suppression de la piste cyclable si le pont est réouvert ;
- Demande une étude complémentaire avec piste cyclable bidirectionnelle séparée de la circulation automobile ;
- Demande de suppression de l'accessibilité du pont pour les véhicules ;
- Impossibilité de garantir un trafic de transit sur ce pont s'il est réouvert à la circulation automobile ;
- Inquiétudes quant à l'impact de la réouverture du pont sur la pollution atmosphérique ainsi que sur la pollution sonore du quartier ;
- Inquiétude quant aux problèmes de congestions au croisement de la rue Pierre Marchant et la chaussée de Mons en cas de réouverture du pont ;
- Demande une rénovation du pont actuel ou la réalisation d'une passerelle cyclo-piétonne par soucis d'économie budgétaire ;

Opposition au projet de pont réservé aux cyclistes et aux piétons :

- Demandes à ce que le pont soit réouvert à tous (circulation des piétons, des cyclistes, des voitures, des services de secours, de la STIB, des motos et des taxis) ;
- Inquiétude sur la congestion des rues alentour, notamment la chaussée de Mons et le boulevard Industriel, si le pont reste fermé aux automobiles ;
- Demande d'aménager de vrais espaces de séjour autour du pont mais de maintenir le pont dans sa fonction de circulation ;
- Impact de la fermeture du pont sur l'accessibilité des quartiers aux services (commerces, écoles, etc.) ainsi que pour les livraisons des entreprises ;
- Nécessité du pont pour l'accès à la zone industrielle ;
- Nécessité de la réouverture à tous les modes pour renforcer l'attractivité économique de cette partie de la commune (Centre d'affaires et de Congrès > The Faculty) ;
- Impact de la fermeture du pont sur l'accessibilité des nouveaux logements le long du canal ;

Aménagements :

- Inquiétude concernant l'éclairage en fonction de la faune et de la flore ;
- Inquiétude quant au risque de déchets clandestins liés aux zones de pique-nique ; crainte de l'absence de mesures de prévention des déchets dans le canal ;
- Demande de maintenir les arbres actuels ;
- Demande de compensation pour les arbres abattus ;
- Inquiétude quant au bon enracinement/développement des nouveaux arbres ;
- Demande d'assurer un contrôle de la réalisation des plantations prévues ;
- Demande de prévoir une partie des abords en prairie fleurie, favorable à la biodiversité ;
- Inquiétude quant au confort des pavés sciés pour les cyclistes et pour les piétons ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

- *Inquiétude quant à l'absence de passage spécifique pour les cyclistes en sortant du pont (rive droite) ;*
- *Inquiétude quant au fait que les potelets situés à la fin de la piste cyclable sur le pont sont trop proches les uns des autres ;*
- *Demande de séparation ou clairement définir des usagers cyclistes et piétons ;*
- *Inquiétude quant au manque de clarté concernant le futur tirant d'eau du canal au niveau du pont;*
- *Inquiétude quant au fait que les bornes rétractables pourrait être vandalisées/défaillantes ; crainte qu'elles n'assurent pas la sécurité des usagers du pont ;*
- *Inquiétude quant au passage rapide des services de secours avec des bornes rétractables ;*
- *Inquiétude quant à la zone partagée entre piétons et cyclistes sur le Digne du Canal ;*
- *Demande que la circulation intensive des vélos depuis la rue des Goujons jusqu'au pont soit mieux facilitée ;*
- *Demande à ce que les cyclistes puissent directement tourner à gauche depuis la rue Pierre Marchant vers la rue des Goujons ;*
- *Demande de revoir certains cheminements cyclables afin de les conforter, notamment depuis le pont vers la rue de la Petite-Ile ;*
- *Demande que davantage de places assises soient créées au milieu du pont ;*

Considérant l'avis de Vivaqua, du 30/01/2024, qui donne à titre indicatif les plans des installations de distribution d'eau et d'égouttage et les conditions auxquelles doit se soumettre le maître de l'ouvrage avant tout travaux liés au raccordement en eau potable et au raccordement au réseau d'égout ;

Considérant l'avis favorable du SIAMU du 19/10/2023 ;

Considérant l'avis de Bruxelles Mobilité, du 19/02/2024, favorable à condition de :

- Supprimer les logos vélo en partie centrale du pont ;
- Adapter le marquage des traversées piétonnes en fonction du début et de la fin de la zone de rencontre
- Se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne.

Considérant l'avis de Bruxelles Environnement du 22/02/2024, favorable sous conditions ;

Considérant l'avis de Beliris du 26/02/2024 ;

5. Situation existante :

Considérant qu'à l'origine, le pont permettait la circulation de tous les modes de circulation, mais que la sécurité des cyclistes n'était pas garantie ; que pour des raisons de stabilité, le pont a été fermé en 2014 ;

6. Projet initial et conclusions de l'étude d'incidences :

Considérant que le projet initial propose le maintien du trafic motorisé sur le pont, et l'aménagement de deux pistes cyclables ocres séparées de part et d'autre de la voirie, en plus des trottoirs pour les piétons ;

Considérant qu'il propose également l'aménagement d'un axe cyclo-piéton sur le tronçon de la digue du canal passant sous le pont (fermeture à la circulation automobile) ;

Considérant que les principales recommandations de l'étude d'incidence sur le projet en phase d'exploitation sont :

- La sécurisation du carrefour Petite-Ile/Pont Marchant ;
- La création d'un cheminement P.M.R. entre le carrefour Petite-Ile/Pont Marchant et les berges du canal ;
- Régler les feux de signalisation avec des phases courtes pour accéder au pont afin de limiter le trafic de transit sur le pont ;
- Envisager un système d'égout séparatif récoltant les eaux pluviales au niveau du pont afin de ne pas surcharger les canalisations et les stations d'épuration ;

7. Projet amendé :

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

Considérant le projet amendé introduit par Bruxelles-Mobilité qui vise à réserver la circulation sur le pont aux modes actifs ;

Considérant que, pour les aménagements de surface du pont, le projet prévoit une piste cyclable de 4 mètres de large en asphalte, et le reste en bois pour les cheminements piétons ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de 6 nouveaux arbres pour compenser l'abattage des 5 arbres nécessaires à la construction du pont ; que la situation projetée comprendra 65 arbres à haute tige ;

8. Projet modifié :

Considérant que, suite à l'avis de la Commission de Concertation du 16/02/2023, le Fonctionnaire Délégué a décidé d'imposer une série de conditions en application de l'art. 191 ; que ces conditions sont les suivantes :

- Demander un avis du SIAMU sur le projet et le transmettre à l'autorité délivrante ;
- Revoir l'aménagement de surface sur le pont, en concevant un aménagement évolutif et flexible afin de répondre à la fluctuation des besoins d'usage à court et long terme de la manière suivante :
 - Rendre le futur pont Marchant techniquement accessible à l'ensemble des modes de transports, en ce compris, outre les modes actifs, les transports en commun, les voitures et les camions ;
 - Placer des dispositifs de gestion de l'accès au pont (par ex. : bornes rétractables) en ayant la possibilité de :
 - dissuader le trafic de transit ;
 - permettre l'accès aux déplacements locaux et l'accessibilité aux quartiers en devenir ;
 - permettre un usage exclusif de séjour ;
 - Rendre l'aménagement compatible à l'instauration d'une zone de rencontre, afin que, quel que soit son mode de transport, chaque utilisateur puisse emprunter le pont dans des conditions optimales de sécurité et de confort et que de larges espaces soient réservés aux modes de transport actifs ;
- Revoir l'aménagement du carrefour Petite-Ile/Pont Marchant afin que tous les mouvements et pour tous les modes soient rendus possibles et sécurisés, notamment les modes actifs ;
- Prévoir suffisamment de traversées piétons aux croisements qui en sont dépourvus, et notamment pour permettre la traversée piétonne de la Rue de la Petite ile, des deux côtés de l'intersection avec la Rue des Goujons et la traversée piétonne de la Digue du Canal (partie nord), en continuité avec le cheminement piéton qui descend du pont ;
- Ne pas prévoir de revêtement bois et le remplacer par un revêtement non glissant et ne générant pas de bruits supplémentaires au fur et à mesure de son utilisation dans le temps ;
- Augmenter et étaler l'offre de stationnement vélo dans l'ensemble de l'espace à réaménager, et particulièrement dans les intersections de voirie ;
- Dessiner sur les plans les zones pour le stationnement d'engins en free-floating (ex. trottinettes) ;
- Compenser l'abattage des 5 arbres par une augmentation du nombre d'arbres plantés et avec des essences adaptées au contexte et dont le choix est concerté entre les différentes instances publiques ;
- Proposer un aménagement (végétation, cheminement, mobilier) qui reprenne les grands principes du BKP et dont le choix est concerté entre les différentes instances publiques ;
- Revoir l'éclairage et fournir un plan détaillant l'éclairage adapté et variable selon les besoins, les utilisations et la luminosité naturelle de l'espace public ;
- Mettre en place des dispositifs d'accueil pour les chauves-souris dans le design du pont, leur nombre sera déterminé suite au recensement ;

Considérant que, dans le projet modifié introduit le 20/10/2023, le demandeur a apporté les modifications suivantes :

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

- les aménagements ont été revus afin que la voie dédiée à la piste cyclable puisse également empruntée par des véhicules d'urgence (accès via bornes rétractables aux extrémités) ou rendue aux automobilistes (voitures et camions) si cela s'avère nécessaire dans le futur ;
- des bornes rétractables sont installées aux 2 extrémités de la piste cyclable afin de permettre le passage des véhicules d'urgence ou toute autre circulation motorisée dûment autorisée, et des fourreaux seront prévus aux extrémités de l'ouvrage pour permettre le placement de feux de circulation dans l'éventualité d'une réouverture au trafic motorisé local ;
- le mobilier et les aménagements sur le pont (dont notamment la création d'une zone de plain-pied) ont pour objectifs de rendre l'espace convivial et propice à avoir des scènes de vie sur le pont ;
- l'aménagement du carrefour «Petite-Ile/Pont Marchant » a été revu, notamment afin de s'adapter à la situation de droit (permis référencé 01/PFD/1697556) et afin d'ajouter et de sécuriser les traversées piétonnes ;
- le remplacement du revêtement en bois par de l'asphalte, avec des incrustés qui permettent de différencier les zones ;
- l'augmentation du nombre d'arceau vélo dans l'ensemble du périmètre du projet ;
- la modification du système d'éclairage ;

Considérant que ces modifications ont pour objectif de répondre aux conditions émises par le fonctionnaire délégué en application de l'art. 191 du CoBAT ;

9. Objectifs :

Considérant que les objectifs du projet consistent principalement à :

- la restauration lourde du pont 60A, au-dessus du canal, et augmentation du gabarit de navigation ;
- le remplacement du pont 60B, au-dessus de la digue du canal ;
- l'ajout de pistes cyclables dans l'axe des ponts, conformément aux prescriptions du PPAS ;
- l'optimisation de la piste cyclable ICR CK ;
- l'amélioration des cheminements pour mobilité douce ;
- l'aménagement des trapèzes et des talus de façon à les rendre plus agréables, sans impacter le développement du parc ;
- l'ajout de quelques éléments de mobilier pour stimuler l'occupation et l'appropriation du site ;

10. Motivations :

Général

Considérant la demande de permis d'urbanisme introduite par Bruxelles-Mobilité pour reconstruire le pont Pierre Marchant, actuellement fermé à la circulation pour cause d'instabilité ;

Considérant les résultats de l'étude d'incidence réalisée dans ce cadre ;

Considérant le développement du nouveau quartier Biestebroeck sur la rive droite du canal qui accueillera plus de 12.000 nouveaux habitants dans un futur proche ;

Considérant que ces nouveaux développements prennent place dans des Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) au PRAS ; que ces zones imposent la mise à disposition d'espaces à vocation économique et en particulier aux activités productives ;

Considérant que les bureaux de la SA Foyer anderlechtois s'installeront dans un avenir proche dans l'un des projets développés sur la rive droite du canal ; que le Foyer anderlechtois est une société immobilière de service public (SISP) qui héberge plus de 4.000 ménages anderlechtois ;

Considérant que le projet est situé en bordure de voirie régionale ;

Considérant la nécessité de remettre en état et moderniser le trottoir au droit du projet selon les normes du Cahier des Charges-Type (CCT 2015) relatif aux voiries en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant la nécessité de respecter le Règlement Régional d'Urbanisme, et en particulier l'article 6 du Titre 7 ("Trottoir en saillie ou au droit des entrées carrossables") ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

Considérant qu'aucun élément en saillie ne doit dépasser l'alignement (mur du rez-de-chaussée et du sous-sol) ;

Considérant qu'une rénovation du pont actuel n'est pas envisageable : le pont doit être rehaussé pour permettre un gabarit fluvial à 7m ; que le pont actuel ne permet pas d'assurer ce gabarit ; qu'une passerelle cyclopiétonne n'est pas non plus envisageable pour assurer une flexibilité du pont dans le temps ;

Mobilité

Considérant que la rue Pierre Marchant est reprise comme piéton « Confort », vélo « Confort », transport public « Quartier », automobile « Quartier » et poids-lourd « Quartier » ; qu'à la carte 6 du Plan Régional de Développement Durable intitulée « Réseaux structurants de mobilité », l'axe de la rue Pierre Marchant est reprise comme « Ligne de Transport en commun de haute capacité à créer ou étudier » ;

Considérant que l'étude d'incidence mentionne que la réduction de la saturation des carrefours est relative en cas de réouverture du pont : cet aménagement permettrait de soulager le rondpoint Cureghem, carrefour Petite-Ile # Industriel, carrefour Paepsem # Industriel et le rond-point entre la chaussée de Mons et la rue Frans van Kalken (réduction d'environ 5%) mais le carrefour Mons # Marchant est impacté négativement ;

Considérant que l'étude d'incidence a étudié une variante où le pont serait réservé à la circulation des modes actifs, mais ne recommande pas particulièrement cette alternative ; que le PPAS semi-abrogé actuellement en vigueur prévoit la réouverture du pont à tous les modes de circulation et tous les types de transports ; qu'un projet de nouveau PPAS est actuellement en cours ;

Considérant qu'il est nécessaire d'assurer une certaine desserte logistique afin de garantir la viabilité des activités économiques prévues au PPAS ;

Considérant cependant que cette voirie doit être préservée de tout trafic de transit, tel que le recommande l'étude d'incidence, afin d'éviter une saturation du carrefour chaussée de Mons/rue P. Marchant, de répondre à la spécialisation multimodale des voiries et aux systèmes de mailles apaisées du Plan Régional de Mobilité, ainsi que d'assurer le confort et la sécurité des usagers de l'espace public, notamment des modes actifs ;

Considérant que le projet prévoit un aménagement flexible, qui permet le passage des véhicules motorisés lorsque celui-ci est estimé nécessaire (notamment le passage des véhicules du SIAMU) ; que des bornes rétractables sont implantés de part et d'autre du pont pour pouvoir y couper le trafic afin d'y permettre un usage exclusif de séjour ;

Considérant que des fourreaux sont prévus pour l'installation de feux de circulation dans le cas où le pont est ouvert à la circulation, afin de pouvoir y limiter le trafic de transit en instaurant un régime qui régulerait un passage alterné pour les véhicules motorisés sur le pont ; que, tenant compte de l'aménagement projeté, la largeur de la chaussée carrossable ne permettra pas d'y installer deux bandes de circulation ; que cet aménagement limitera de facto le trafic de transit en empêchant une circulation confortable pour les deux sens de circulation ;

Considérant que cet aménagement permet d'adapter le régime de circulation sur le pont aux besoins des quartiers environnants, tout en répondant aux recommandations de l'étude d'incidence et aux politiques régionales de mobilité reprises dans le P.R.M. « Good Move » ;

Considérant que le projet prévoit l'aménagement d'une zone de rencontre ; qu'il y aura lieu dès lors de supprimer les logos vélos au centre du pont car incompatible avec l'usage d'une zone de rencontre sur laquelle aucun mode ne doit être mis en avant par rapport à un autre ;

Considérant qu'en fonction du début et de la fin de la zone de rencontre, le marquage des traversées piétonnes devra être adapté (avec ou sans zébra) ;

Considérant qu'il y aura lieu de connecter les dalles podotactiles aux lignes guides naturelles conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant que des potelets sont prévus sur le tablier du pont ; que ces potelets sont de nature à encombrer l'espace dévolu aux piétons ; qu'il y a lieu de les supprimer ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

Considérant que les potelets situés aux entrées et sorties du pont se situent dans le cheminement naturel des piétons ; qu'il y a lieu d'augmenter au maximum l'entraxe entre les potelets aux entrées et sorties du pont, en essayant de limiter le nombre de potelet situé dans le cheminement des piétons ;

Considérant par ailleurs que l'étude d'incidence mentionne que la réduction de la saturation des carrefours est relative en cas de réouverture du pont : cet aménagement permettrait de soulager le rondpoint Cureghem, carrefour Petite-Ile # Industriel, carrefour Paepsem # Industriel et le rond-point entre la chaussée de Mons et la rue Frans van Kalken (réduction d'environ 5%) mais le carrefour Mons # Marchant est impacté négativement ;

Environnement

Considérant que le projet prévoit l'abattage de 5 arbres pour permettre la construction du nouveau maillon de l'ICR Canal en rive gauche et pour permettre l'élargissement du pont ; qu'il prévoit également la plantation de 41 nouveaux sujets, notamment afin de compenser ces abattages ;

Considérant que le projet modifié prévoit des arbres sur le pont ; que cependant, ces arbres apparaissent sur les plans mais pas sur les coupes ou les élévations ; qu'il y a lieu d'apporter des précisions sur la manière dont ceux-ci s'implantent dans le projet ;

Considérant que le pont peut accueillir un trafic assez important, et qu'un rejet direct des eaux de pluie au Canal sans tamponnage en amont risque de créer un relargage des polluants dans le Canal (hydrocarbures, métaux lourds, etc.) ; qu'il y a lieu d'étudier la possibilité de prévoir une infiltration des eaux de pluie dans les zones de pleine terre : le rejet au canal ne sera acceptable que si la capacité des surfaces d'infiltration s'avère insuffisante et que cela est dûment démontré ;

Considérant que le pont est un habitat potentiel pour les espèces cavernicoles, que la pipistrelle commune, la pipistrelle de nathusius et des martinets (oiseaux) ont été observées dans cette zone ;

Considérant que des nichoirs à oiseaux et anfractuosités pour chauves-souris sont proposés et seront mises en place en collaboration avec une association nature ; que cependant, rien n'est précisé sur les plans ;

Mobilier et éclairage

Considérant que l'aménagement du pont comporte de nombreux éléments de mobilier pour le séjour ; que le pont doit rester praticable et confortable pour les usagers qui l'utiliseraient pour sa fonction de déplacement (notamment afin d'éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons) ;

Considérant que le projet prévoit d'installer des éclairages intégrés dans les mains courantes sur le pont, ce qui permettra de diminuer l'éclairage nocturne de ce dernier ; que, bien que l'éclairage de nuit soit renforcé en rive gauche (long de l'ICR Canal), il ne devrait pas perturber les espèces de chauves-souris présentes sur le site ;

Conclusions

Considérant qu'un nouveau parc récréatif verra le jour au pied du pont et permettra de relier celui-ci à la rue des Goujons ; que ce projet de parc est en cours de développement par Beliris ; qu'il y a lieu de se coordonner avec Beliris pour assurer un raccord optimal entre le présent projet et le futur projet de Beliris ;

Considérant que le projet met également en valeur l'espace public sur le pont par un aménagement qualitatif proposant une relation unique avec le canal ;

Considérant par ailleurs que les aménagements prévus aux abords du pont permettent la création de nombreux espaces de séjour qualitatif ; que les berges du canal sont remises en valeur et que de nombreux espaces accessibles aux habitants y sont développés ; que la circulation des modes actifs le long du canal est rendu plus confortable et sécurisée ; que ces aménagements participent à l'amélioration de la convivialité de l'espace public ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

Considérant que son statut de « zone de rencontre » permet d'y créer des espaces de séjour ayant un contact avec l'eau dans un contexte particulier ; que l'aménagement prévu est flexible et pourra évoluer en fonction des besoins des quartiers alentours ;

AVIS FAVORABLE majoritaire de URBAN(DPC + DU) et Bruxelles Environnement sous conditions :

- Fournir des précisions, notamment des coupes techniques, sur l'implantation des arbres sur le pont ;
- Supprimer les potelets situés sur le pont ;
- Augmenter au maximum l'entraxe entre les potelets aux entrées et sorties du pont, en essayant de limiter le nombre de potelet situé dans le cheminement des piétons ;
- Supprimer les logos vélo en partie centrale du pont ;
- Adapter le marquage des traversées piétonnes en fonction du début et de la fin de la zone de rencontre
- Se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Etudier la possibilité de prévoir une infiltration des eaux de pluie dans les zones de pleine terre ;
- Préciser sur les plans le placement de nichoirs à oiseaux et anfractuosités pour chauves-souris ;
- Se coordonner avec Beliris afin d'assurer au mieux le raccord entre le présent projet et le projet de parc développé par Beliris (notamment en ce qui concerne la matérialité des cheminements qui se retrouveront dans l'emprise du projet de parc en cours de développement) ;
- Etudier la possibilité de déplacer le bassin d'infiltration, en dehors de la zone dévolu à un aménagement sportif dans le futur projet de parc ;
- S'assurer que le pont soit accessible dans les deux sens aux véhicules d'urgence et d'entretien ;

AVIS DE LA COMMUNE D'ANDERLECHT

Vu l'avis favorable conditionnel du Collège des Bourgmestre et Echevins du 14 février 2023 concernant la demande de permis d'urbanisme n°50944 – 01/PDF/1695942 ;

Vu l'avis favorable unanime conditionnel de la Commission de Concertation du 16 février 2023 ;

Vu que le Collège de Bourgmestre et Echevins s'est rallié à l'avis conditionnel de la Commission de concertation en séance du 7 mars 2023 ;

Vu le projet modifié introduit le 20 décembre 2023 ;

Vu la demande d'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins du 17 janvier 2024 ;

Considérant que l'enquête publique a eu lieu du 14 février 2024 au 15 mars 2024 et que le projet modifié est mis à l'ordre du jour de la Commission de concertation du 28 mars 2024 ;

Considérant les motifs d'enquête publique :

- Application de la prescription générale 0.3 du PRAS - Actes et travaux dans les zones d'espace vert ;
- Application de la prescription particulière 25.1 du PRAS - Création ou modification de voirie et d'itinéraires de transport en commun ;
- Application de l'article 128 du CoBAT - Demande soumise à étude d'incidences ;

Considérant que le demandeur a répondu aux conditions de l'avis de Commission de concertation du 16 février 2023 ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

Considérant les conditions complémentaires formulées par le Collège sur le projet initial, à savoir :

- que dans le cadre de sa reconstruction, le futur pont Marchant soit techniquement accessible à l'ensemble des modes de transports, en ce compris, outre les modes actifs, les transports en commun, les voitures et les camions ;
- que chaque utilisateur, quel que soit son mode de transport, puisse emprunter le pont dans des conditions optimales de sécurité et de confort ; qu'en particulier, de larges espaces soient réservés aux modes de transport actifs ;
- que des dispositifs particuliers dissuadent le trafic de transit et réservent l'usage du pont à des déplacements locaux ;
- qu'un mode de gestion dynamique soit instauré qui permette de réserver le pont à des usages récréatifs à certains moments de l'année ;
- que d'autres passerelles cyclo-piétonnes reliant les deux rives du canal soient créées par la Région ; sur le territoire de la commune d'Anderlecht, de manière à lutter contre les ruptures urbaines ;

Considérant que :

- le projet modifié prévoit un accès techniquement possible à tous les modes de circulation ;
- que le pont se compose d'une voirie centrale partagée d'une largeur de 4m et de deux espaces réservés à la circulation piétonne et au déassement de 6,5m de part et d'autre ;
- que l'ensemble est aménagé de plein pied ;
- des bornes rétractables sont prévues pour fermer le pont à la circulation automobile ;

Considérant que la volonté de la Commune est de permettre le passage de tous les modes de circulation selon le principe de « Pont pour Tous » ; que la présence de bornes rétractables ferme le pont à la circulation automobile locale et de destination ;

Considérant que le système de bornes rétractables est de nature à ralentir les services de secours, de ramassage des déchets, de police, etc. et condamne toute possibilité future de passage des véhicules de transport en commun ;

Considérant que l'aménagement du pont doit permettre le passage de bus et de camions tout en garantissant la sécurité des cyclistes ; que la largeur d'un bus est de 2,55m (cf. site internet de la STIB) laissant une réserve pour les cyclistes de seulement 1,45m ; que le projet prévoit du mobilier urbain de part et d'autre de cette voie de circulation empêchant les cyclistes de pouvoir s'écarter du danger en cas de conflit de circulation ; que le revêtement de plein pied risque d'inviter plus facilement les cyclistes à emprunter les zones piétonnes pour éviter les conflits de circulation avec les véhicules automobiles ;

Considérant qu'en totalité un espace de 13m de large (2X6,5m) sur une largeur totale du pont de 17m est dédiée aux piétons et au déassement ; que dans la mesure où le pont doit être ouvert à la circulation automobile locale, il serait préférable de prévoir une piste cyclable indépendante d'une largeur de 4m à double sens afin de sécuriser le cheminement cycliste et qu'il puisse le cas être intégré à un itinéraire cycliste communal ; que la piste cyclable doit être protégée par des marquages au sol sonores ; que ces aménagements n'empêchent en rien le partage de la voie de circulation principale entre modes actifs et véhicules automobiles mais offre une option de traversée continue et sécurisée ;

Considérant que la liaison cycliste entre le pont et la rue des Goujons n'est pas définie ; que cela implique que les cyclistes seront contraints d'emprunter le cheminement piéton ; qu'afin de ne pas générer de conflits de circulation, il convient de prévoir le cheminement cycliste à double sens entre la rue des Goujons et le pont Marchant ;

Considérant que l'usage d'une voie de circulation unique impose de prévoir un dispositif permettant d'alterner le passage des véhicules d'une rive à l'autre tel que des feux de signalisation ; que le passage en alternance couplé à une limitation de vitesse à 10 km/h est de nature à dissuader le trafic de transit tout en permettant la circulation locale des habitants et exploitants situés aux alentours du pont ;

Considérant que la Commune déplore le manque d'espaces récréatifs sur les talus situés de part et d'autre du pont qui auraient notamment pu accueillir des toboggans suivant la pente des talus ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

Considérant qu'en cas d'activité récréative encadrée et autorisée sur le pont, des dispositifs tels que des barrières type Nadar peuvent être installées comme il est d'usage pour tout évènement organisé dans l'espace public ;

Considérant qu'une passerelle cyclo-piétonne est prévue entre le site des Abattoirs et le Quai Fernand Demets ;

Considérant qu'au niveau du plan des affectations du PPAS « Biestebroeck » - AG du 7 décembre 2017, la largeur de la voirie "rue de la Petite-Ile" (et du pont) est de 15,00m ; que les documents graphiques renseignent une largeur de 17,00m ; qu'il convient dès lors de solliciter une dérogation au PPAS ;

Considérant que le projet semble avoir tenu compte des évolutions des projets de Beliris actuelles et futures ; que, néanmoins, le dossier ne contient pas l'avis de Beliris à ce sujet ;

Considérant que le projet prévoit des aménagements sur les talus de part et d'autre du pont dont un terrain appartenant à la Commune (parcelle 42F2) ainsi qu'une petite partie de la rue des Goujons ; que le plan ne renseigne pas les limites parcellaires mais qu'un nouveau cheminement piétons semble longer la digue du Canal sur ce terrain communal ; que cette parcelle est reprise en zone de voirie régionale sur Brugis et Mobigis ; qu'il convient de clarifier la situation de ces parcelles et, le cas échéant, de veiller à leur gestion par la Région ;

Considérant que le projet prévoit également l'aménagement de la parcelle 177Y2 sur la rive gauche appartenant également à la Commune ; que cette parcelle jouxte le développement immobilier du LIDL ; que l'aménagement proposé diffère quelque peu de ceux proposés par le développeur ; qu'il convient de veiller à ce que les aménagements proposés tiennent compte du projet du LDL et que la gestion future de cette parcelle soit intégrée à celle du pont ;

DECIDE :

AVIS FAVORABLE minoritaire de la Commune d'Anderlecht, sous réserve de :

- **Ouvrir le pont à la circulation automobile de destination : « un pont pour Tous » en supprimant les bornes rétractables ;**
- **Prévoir un système de feux de signalisation permettant le passage en alternance des véhicules automobiles ;**
- **Sécuriser la circulation des cyclistes par la création d'une double piste cyclable séparée de la voie carrossable et de part et d'autre de celle-ci entre la rue des Goujons et le pont Marchant avec marquages au sol sonores ;**
- **Envisager de déplacer les zones récréatives sur les talus afin de désencombrer le pont du mobilier urbain et améliorer la visibilité pour les usagers ;**
- **Solliciter la dérogation au PPAS « Biestebroeck » concernant la largeur du pont ;**
- **Obtenir la confirmation officielle de Beliris de la compatibilité des aménagements prévus avec leur projet ;**
- **Clarifier la situation de la parcelle 42F2 et informer des éventuels accords pris avec la Commune en ce qui concerne la gestion future de la parcelle ;**
- **Clarifier la situation de la parcelle 177Y2, garantir la compatibilité des aménagements prévus avec le projet LIDL et informer la Commune en ce qui concerne la gestion future de la parcelle ;**
- **Sous réserve de l'avis des services de secours et de police ;**
- **Prévoir un passage pour piétons de part et d'autre de la voirie cycliste et carrossable.**

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 28 mars 2024

INSTANCES :

ADMINISTRATION COMMUNALE D'ANDERLECHT

Présidente	M ^{me} MIROIR	
Co-présidente	M ^{me} MÜLLER-HÜBSCH	
Secrétaire	M ^{me} VERSTRAETEN	
Développement Urbain et Mobilité	M ^{me} DEVRIENDT	
Urbanisme	M. BREYNE	

ADMINISTRATION RÉGIONALE

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine Direction de l'Urbanisme	M. RESIBOIS	
Bruxelles Urbanisme & Patrimoine Direction des Monuments et Sites	M. DESWAEF	
Bruxelles Environnement	M. MOENECLAEY	