

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 10 juillet 2025

Sont présents :

Administration communale d'Anderlecht

Président M. CUMPS
Secrétaire M^{me} VERSTRAETEN
Développement urbain et M^{me} DEVRIENDT
mobilité

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine – Direction de l'Urbanisme

M. STRUELENS

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine – Direction des Monuments et Sites

M. DESWAEF

Bruxelles Environnement

M. MOENECLAEY

DOSSIER

PV01	Demande de permis d'urbanisme introduite par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles - STIB
Objet de la demande	Electrifier le dépôt bus Jacques Brel en vue de l'arrivée des nouveaux bus électriques.
Adresse	Rue Nicolas Doyen 1
PRAS	Espaces structurants, zones de chemin de fer, zones d'entreprises en milieu urbain, zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public PPAS : Le bien se situe dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) dénommé PPAS "MONS-BIRMINGHAM" abrogé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 12/09/2019.

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 10 juillet 2025

EXAMEN DU DOSSIER PAR LA COMMISSION

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

L'enquête publique n'a fait l'objet d'aucune réaction.

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

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

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 10 juillet 2025

DÉCIDE

AVIS MOTIVÉ DE LA COMMISSION

Considérant que le bien se situe en zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public au PRAS démographique fixé par arrêté du Gouvernement du 2 mai 2013 ;

Considérant que les zones suivantes jouxtent le périmètre du projet : espace structurant, zones de chemin de fer et zones d'entreprises en milieu urbain ;

Considérant que le site est localisé sur le territoire des communes de Molenbeek et d'Anderlecht ;

Considérant que le site « Jacques Brel » est bordé par les voiries suivantes : chaussée de Ninove, rue Nicolas Doyen, rue de Birmingham et le boulevard Jules Graindor ;

Considérant que ces voiries sont aussi bien communales que régionales ;

Considérant que le projet se trouve entièrement en parcelle cadastrale ;

Considérant qu'il s'agit des parcelles suivantes : 21523_B_0901_A_017_00 et - 21304_B_0059_S_003 ;

Considérant que le projet n'a pas d'impact sur le domaine public ;

Considérant qu'il s'agit néanmoins d'une demande d'ordre public car le dépôt, ainsi que le placement de points de charge sont nécessaires au bon fonctionnement du réseau STIB à Bruxelles ;

Situation existante et projetée :

Considérant que le site occupe une surface de ±6 ha et est un complexe mixte (bus/métro) qui se compose de deux parties :

Le dépôt bus qui dispose des installations nécessaires au remisage et à l'entretien des bus ;

Le dépôt de métro qui dispose des installations nécessaires au remisage et à l'entretien des métros ;

Considérant qu'en plus des bâtiments, le site comporte des zones de stationnement (bus, voitures, motos, vélos, véhicules de services) et abrite environ 3.5km de voies ferrées ;

Considérant que le projet consiste en l'électrification du dépôt Jacques Brel en vue de l'arrivée des nouveaux autobus électriques ;

Considérant que les infrastructures actuelles offrent des installations de remisage pour 166 autobus, parmi lesquels 12 emplacements sont équipés de points de recharge électrique ;

Considérant qu'afin de répondre au plan de transition écologique de la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2035, l'ensemble des bus diesel et hybride doivent être remplacés par des bus 100% électriques ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 10 juillet 2025

Considérant que pour cette raison, tous les emplacements existants non-encore équipés sont à équiper de points de recharge électrique ;

Considérant que l'infrastructure de recharge comprend des stations de charge (chargeurs) d'une puissance de 180 kW et des capots de charge suspendus à une potence alimentées en courant continu par les chargeurs ;

Considérant que l'autobus est équipé d'un pantographe se connectant à ce capot de charge, permettant ainsi une répartition flexible de la puissance en fonction des besoins spécifiques ;

Considérant que pour permettre l'installation de ces nouveaux équipements, l'ensemble des auvents est conservé et surélevé pour garantir une hauteur sous structure de minimum 4,5m ;

Considérant que pour répondre aux nouveaux besoins en puissance électrique, deux sous-stations (abritant une série de transformateurs) sont installées sur le site (au nord et au sud) ;

Considérant que pour valoriser l'espace au maximum et grâce à la déclivité du terrain existant, la sous-station nord est en partie enterrée et organisée sur 2 niveaux ;

Considérant que les sous-stations sont entourés d'une clôture permettant aux plantes grimpantes de réaliser un écran visuel végétalisé vis-à-vis du dépôt et de ses alentours ;

Considérant que les mesures anti-incendie sont constituées de l'installation d'un réseau d'hydrants et de l'installation de cloisons coupe-feu entre différents points de charges (par bloc de 12 à 24), ainsi que des mesures complémentaires au niveau des façades des bâtiments des comme le remplacement de certains châssis de bâtiments ;

Considérant que le projet végétalise le site actuellement fort minéral ;

Considérant que les toitures des sous-stations sont végétalisées ;

Considérant que les arbres abattus pour permettre l'implantation des sous-stations sont compensés par la plantation de nouveaux sujets à proximité de la sous-station sud ;

Proposition architecturale :

Considérant que les interventions architecturales au sein du site portent essentiellement sur :

- l'adaptation des auvents pour permettre l'électrification de l'ensemble des places de stationnement bus ;
- la construction de deux nouvelles sous-stations
- la construction un local vélo ;
- les réflexions au sujet de dispositions SIAMU, la matérialité et la végétalisation du site.

Considérant que les auvents existants sont conservés et rehaussés de 3,5 à 6m ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 10 juillet 2025

Considérant que la matérialité existante des auvents, composée d'un assemblage colonnes et poutres acier peint couleur STIB et d'une couverture en tôle métallique et parois de polycarbonate, est entièrement conservée ;

Considérant que les portiques sont réalisés en structure treillis et installés aux endroits ne présentant pas d'auvent existants, mais nécessitant des capots de charge pour les autobus ;

Considérant que ces portiques sont constitués de colonnes en section tubulaire creuse et d'une poutre treillis afin de couvrir une grande longueur ;

Considérant que les deux sous-stations sont implantées sur le site afin d'assurer une puissance électrique suffisante pour l'ensemble des nouvelles bornes de recharges ;

Considérant que la sous-station 1 est localisée dans le talus végétalisé, le long des voies métros et SNCB menant à la Gare de l'Ouest ;

Considérant que son volume est positionné au-dessus du tunnel de métro et profite du dénivelé existant pour enterrer le niveau inférieur ;

Considérant que la sous-station 2 est placée à l'entrée du dépôt côté sud, au niveau du boulevard Jules Graindor ;

Considérant qu'elle est construite sur un seul niveau et occupe l'espace actuellement végétal entre l'alignement des zones de stationnement bus et la clôture du site ;

Considérant que son volume reprend les alignements existants des accès au site ;

Intégration urbanistique et matérialité :

Considérant que l'environnement bâti du site du dépôt Brel est une espace essentiellement technique, purement fonctionnel ;

Considérant que le choix des matériaux proposés s'oriente dès lors sur les matières laissées brutes comme le béton ou des ouvrages de charpente métallique en acier galvanisé ;

Considérant que les toitures des sous-stations sont recouvertes de substrat végétal pour permettre une retenue et un déphasage de l'écoulement des eaux de pluie ;

Considérant que les façades des sous-stations sont traitées de deux manières :

- Celles donnant sur le site et les zones de stationnement bus sont laissées en béton apparent ;

- Celles donnant sur le chemin de fer et le talus végétalisé sont traités avec un bardage métallique, type clôture ;

Considérant qu'une végétation (type Hedera Helix, Lonicera, Humulus (lupulus), etc.) est proposée ;

Considérant que le tampon végétal existant entre la sous-station 2 et le boulevard J. Graindor est conservé et optimisé ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 10 juillet 2025

Sécurité incendie :

Considérant que les mesures anti-incendie sont constituées de l'installation d'un réseau d'hydrants et de l'installation de cloisons coupe-feu entre différents points de charges (par bloc de 12 à 24), ainsi que des mesures complémentaires au niveau des façades des bâtiments des comme le remplacement de certains châssis de bâtiments ;

Intermodalité :

Considérant que le projet inclus la construction d'un local vélo sur la dalle existante du parking ;

Considérant que cette ossature métallique est prévue pour 60 emplacements ;

Avis demandés et reçus :

Considérant que des demandes d'avis ont été demandés aux instances suivantes : Bruxelles Mobilité, SIAMU, Vivaqua, Collège des Bourgmestre et Echevins de et à Anderlecht, Collège des Bourgmestre et Echevins de et à Molenbeek, Bruxelles Environnement, Infrabel ;

Vu qu' Infrabel n'a pas émis de remarques dans son avis, outre sur le respect des lois du chemin de fer ;

Vu l'avis Bruxelles Mobilité : BM/DGI/GA14-743, du 28/05/2025 ;

Considérant que Bruxelles Mobilité émet un avis favorable à condition de déplacer les points de charge qui compromettent la création de la passerelle piétonne qui pourrait être réaliser afin de solutionner le goulot d'étranglement en trottoir de la chaussée de Ninove ;

Considérant que le SIAMU n'a pas encore validé le projet ;

Enquête publique :

Considérant qu'aucune la réclamation n'a été reçue durant l'enquête publique ;

Motivation :

Mobilité dans la zone :

Considérant que Beliris réalise deux tronçons de la cyclostrade C223 située le long de la ligne 28 de la SNCB au nord et au sud de la Gare de l'Ouest ; que Bruxelles Mobilité étudie la connexion cyclable de cette C223 sur la chaussée de Ninove à hauteur de la Gare de l'Ouest ;

Considérant que la cyclostrade devra rejoindre la rue Verheyden au sud et, à terme, le site de Molenwest au nord ;

Considérant qu'au vu du grand nombre de piétons circulant sur le parvis de la gare, de et vers les arrêts de transports publics, tout l'axe est qualifié de Piéton Plus ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 10 juillet 2025

Considérant que Bruxelles Mobilité s'attend à ce que ces flux piétons augmentent encore vu les futurs développements dans la zone ;

Considérant que de nombreuses écoles sont présentes dans un rayon de 500m autour de la Gare de l'Ouest ;

Considérant que Bruxelles Mobilité observe un goulet d'étranglement au niveau du mur nord du dépôt Jacques Brel. Dépôt dont il est prévu la réhabilitation dans le cadre de cette demande de permis ;

Considérant que Bruxelles Mobilité a étudié différents scénarios pour la création de la connexion cyclable ;

Considérant que le scénario ayant le moins d'impact sur la circulation des transports publics vu l'importance de ce nœud pour la STIB ainsi que pour De Lijn a été retenu ;

Considérant que dans le cadre des travaux effectués par la STIB au niveau de son dépôt et par Bruxelles Mobilité sur le parvis de la Gare de l'Ouest, Bruxelles Mobilité souhaite qu'un espace au niveau de la future zone de chargement de bus puisse être consacré à la réalisation d'une passerelle qui permettrait d'élargir le trottoir à cet endroit en particulier ;

Considérant qu'il s'agirait d'une structure en encorbellement prenant place sur une petite partie du dépôt STIB ;

Considérant que Bruxelles Mobilité est prête à étudier la solution technique la plus appropriée et que les premiers bénéficiaires de cette extension de trottoir seront les usagers des différentes lignes STIB passant par la Gare de l'Ouest ;

Considérant que la création de la passerelle en encorbellement nécessite le déplacement de points de charge ;

Considérant que cette proposition doit être étudiée ;

Proposition architecturale et intégration du projet dans le maillage vert et bleu :

Considérant que l'intégration est sobre et fonctionnelle ;

Considérant que la réalisation de la sous-station 1 sur 2 niveaux permet d'empiéter le moins possible sur la zone verte ;

Considérant que le projet rend la zone plus verte et perméable ;

Considérant que le projet a été accompagné par le facilitateur eau de Bruxelles Environnement ;

Considérant le manque d'intégration de la façade du dépôt donnant sur le rond-point Nestlé, il est souhaitable que cette demande de permis d'urbanisme permette la mise en œuvre d'un traitement de façade plus urbain et qualitatif ;

Utilité du projet et améliorations possibles :

Considérant que le projet est nécessaire pour permettre une électrification de la flotte bus de la STIB ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 10 juillet 2025

AVIS FAVORABLE à condition de:

- Revoir le projet en concertation avec Bruxelles Mobilité et le SIAMU et étudier le déplacement des points de charge qui compromettent la création de la passerelle piétonne souhaitée par Bruxelles Mobilité, telle que décrit dans son avis du 28/05/2025 ;
- Faire valider le projet par le SIAMU ;
- Respecter l'avis Infrabel ;
- Prévoir un traitement qualitatif de la façade existante du dépôt.

INSTANCES :

ADMINISTRATION COMMUNALE D'ANDERLECHT

Bourgmestre	M. CUMPS	
Secrétaire	M ^{me} VERSTRAETEN	
Développement urbain et mobilité	M ^{me} DEVRIENDT	

ADMINISTRATION RÉGIONALE

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