

Projet de plan

A. Cahier des notes et des rapports, exposé des motifs

DOCUMENTS CONSTITUANT LE PPAS

Le présent Plan particulier d'affectation du sol se compose de :

- A. Cahier des notes et des rapports et exposé des motifs**
- B. Prescriptions urbanistiques
- C. Inventaire photographique
- D. Plans

- 1. la feuille n°1, le plan de localisation;
- 2. la feuille n°2, le plan de la situation existante de droit;
- 3. la feuille n°3, le plan de la situation existante de fait ;
- 4. la feuille n°4a, le plan des affectations;
- 5. la feuille n°4b, le plan des implantations et des gabarits.
- 6. la feuille n°5, le plan des alignements

Il est accompagné de l'étude d'incidences réalisée par le bureau Agora.

TABLE DES MATIERES

0. INTRODUCTION	page 04
0.1. Situation du Plan particulier d'affectation du sol	page 04
0.2. Brève introduction historique	page 04
0.3. Bâtiments et ensembles à caractère patrimonial	page 06
1. RAPPORT D'ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT	page 07
1.1. Plan Régional de Développement (PRD-AG du 12 septembre 2002)	page 07
1.2. Plan Régional d'Affectation du sol (PRAS-AG du 3 mai 2001)	page 08
1.3. Plan Communal de Développement de la Ville de Bruxelles	page 08
1.4. Plan particulier d'affectation du sol	page 09
1.5. Permis d'urbanisme, certificats d'urbanisme et permis de lotir	page 09
1.6. Servitudes et droits de passage	page 09
1.7. Monuments et sites	page 09
1.8. Bâtiments déclarés insalubres	page 10
1.9. Alignements	page 10
1.10. Périmètre de rénovation – Contrat de quartier	page 11
2. RAPPORT D'ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT	page 12
2.1. Contraintes et déficiences du Quartier Nord	page 12
2.2. Potentialités de la zone du Quartier Nord	page 14
2.3. Estimation des surfaces plancher existantes (en m2)	page 15
3. OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE PROJET DE PPAS	page 16
3.1. Propositions générales	page 16
3.2. Propositions détaillées	page 16
3.3. Estimation des surfaces plancher proposées (en m2)	page 18
6.3. Mesures d'aménagement qui seront prises pour l'application des options du Plan	page 19
3.5. Charges d'urbanisme	page 21
4. RELATIONS DU PROJET DE PPAS AVEC LES AUTRES PLANS EN VIGUEUR	page 22
4.1. Plan régional de développement (PRD-AG du 12 septembre 2002)	page 22
4.2. Plan régional d'affectation du sol (PRAS - AG du 3 mai 2001)	page 22
4.3. Plan communal de développement de la Ville de Bruxelles	page 22
4.4. Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS)	page 22
5. EVOLUTION	page 23
6. DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	page 27
6.1. Extrait du procès verbal de la délibération du conseil communal décidant de l'élaboration d'un plan particulier d'affectation du sol.	page 27
6.2. Extrait du procès-verbal de la délibération du conseil communal désignant l'auteur de projet	page 27
6.3. Arrêté du Gouvernement du 18 juillet 2002 relatif à la mise en œuvre par plans particuliers d'affectation du sol de la zone d'intérêt régional n°1 « Hélicoptère »	page 27
6.4. Décision du Conseil communal adoptant le dossier de base du 1 ^{er} mars 2004	page 27
6.5. Arrêté du Gouvernement adoptant le dossier de base du 27 mai 2004	page 27

0. INTRODUCTION

0.1. Situation du Plan particulier d'affectation du sol

Voir plan n°1 : Plan de localisation

Dans son Arrêté pour la mise en œuvre de la ZIR n°1 Hélicopt, le Gouvernement prévoit la réalisation de deux Plans particuliers d'affectation du sol :

PPAS 70-20 a) : Willebroeck

- Au Nord, le Bassin Beco et le Bassin Maritime;
- A l'Est, le Quai des Armateurs;
- Au Sud, l'Allée Verte, la place des Armateurs et le quai de Willebroeck;
- A l'Ouest, la place de l'Yser et le square Saintelette.

PPAS 70-20 b) : Hélicopt

- Au Nord, le Quai de Willebroeck, la Place des Armateurs, l'Allée Verte ;
- A l'Est, la rue des Rameurs ;
- Au Sud, la chaussée d'Anvers, l'avenue de l'Hélicopt, le boulevard Du Roi Albert II, la rue Rogier, la rue Willem De Mol, la rue Nicolay et la rue du Frontispice ;
- A l'Ouest, le boulevard Baudouin et la place de l'Yser.

La zone concernée par le présent Plan concerne le PPAS 70-20b) Hélicopt. Elle longe le Nord du Pentagone et englobe une partie du Quartier Nord.

Aussi, de manière à percevoir la problématique du Quartier dans sa globalité et de définir des options à l'échelle de ce Quartier, les présentes notes et rapports se réfèrent, régulièrement, à l'entièreté du périmètre des deux Plans.

Le PPAS 70-20b) inclut les îlots suivants compris dans la ZIR n°1: 4, 5, 6, partie 7, 8, 9, 10, 11, 16, 17, 18 et 19.

Les îlots suivants ne sont pas compris dans la ZIR n°1 : 12, 13 et partie 7 (angle rue Masui/Chaussée d'Anvers et avenue de l'Hélicopt)

0.2. Brève introduction historique

Historiquement, plusieurs éléments ont formé la structure du Quartier Nord :

- La chaussée d'Anvers (historiquement *Den Broeck*) qui reliait la Ville au nord du pays et qui traversait de vastes prairies humides qui longeaient la Senne ;
- Le Canal de Willebroeck (inauguration en 1561) qui permettra à Bruxelles de se relier, par voie d'eau directe et facilement navigable, au Rupel ;
- La création au début du XVIIe siècle de l'Allée Verte, longue promenade arborée qui longe le Canal de Willebroeck et qui sera fréquentée jusqu'au milieu du XIXe siècle, délaissée ensuite et après la création du Jardin Zoologique au Parc Léopold, de l'avenue Louise et du Bois de la Cambre notamment ;
- La création du Canal de Charleroi livré à la circulation fluviale en 1832 ;
- En 1835, le Quartier bénéficie également des installations ferroviaires grâce à l'implantation de la Gare de l'Allée Verte ;
- Sous l'essor du transport des marchandises et des passagers par le train, en 1844 débute la construction de la première Gare du Nord.

Autour du Canal et des deux gares, se développe un vaste quartier industriel et commerçant, plutôt populaire et dont l'actuelle partie bruxelloise était en grande partie, jusqu'en 1921, territoire de Molenbeek-Saint-Jean. Le quartier est alors structuré par ses grands axes parallèles (Canal, installations ferroviaires et chaussée d'Anvers) et autour de plusieurs places dont la place Saint-Roch, la Place du Marché ou la Place Gaucheret (sur Schaerbeek). Ainsi, au début du siècle, le Quartier Nord est entièrement urbanisé.

Dès le début du siècle, de grands travaux entament pourtant la structure du Quartier :

- Déplacement du canal vers le Nord à partir de 1930 ;
- La gare de l'Allée Verte est abandonnée puis démolie ;
- Les travaux de la Jonction, entamés en 1902 sont prolongés en 1936 et déstructurent tout le flanc Est du Quartier ;
- La Gare du Nord est démolie et reconstruite, 300 mètres plus loin, par P. Saintenoy entre 1949 et 1952 ;
- La Senne est voûtée ;
- Le viaduc Léopold II est construit en prévision de l'Expo 58 ;
- (...)

A la suite de ces grands travaux, le Quartier Nord s'isole entre la Jonction, le Canal et le Viaduc et, vers 1960, un lent déclin s'amorce. La Ville de Bruxelles confie alors aux urbanistes du Groupe Structure la rénovation d'une dizaine d'hectares autour de la Gare du Nord. Mais rapidement, la mission s'étend au Quartier Nord dans sa totalité et, le 17 février 1967, est adopté par Arrêté Royal le PPA du Quartier Nord.

Inspiré par un urbanisme audacieux et optimiste qui s'inspire des grandes tendances urbaines des années '60, le PPA du Quartier Nord prévoit, en lieu et place de 55 hectares du Quartier Nord sur Saint-Josse, Schaerbeek et Bruxelles, un vaste projet de construction d'un nouveau quartier mixte (700.000m² de bureaux, 400.000m² de logements pour 92.000 habitants) sous la forme d'immeubles-tours reliés par un réseau de passerelles et de jardins publics au-dessus du niveau du sol, ce dernier étant réservé aux circulations motorisées. Pour rencontrer ces objectifs à court terme et attirer les investisseurs, le pouvoir public exproprie et démolit rapidement les bâtiments existants et trace une partie du nouveau réseau viaire. Quelques bâtiments sont construits (WTC, Foyer Laekenois, Immeubles Amelinckx...) Malheureusement, la crise économique qui intervient au début des années '70 provoque l'avortement de ce projet et le quartier entre dans une phase de très rapide déclin urbain. De nombreux terrains vagues issus des démolitions des îlots, l'inachèvement du réseau de circulation, la concentration de logements sociaux et le repli prudent des investisseurs marginalisent alors ce vaste quartier.

A la fin des années '80, le secteur immobilier bruxellois reprend position dans le Quartier Nord et de nombreux projets immobiliers voient le jour. Une partie du Quartier Nord est renommée désormais « Espace Nord ».

Le boulevard Emile Jacqmain (rebaptisé depuis Du Roi Albert II) est redynamisé par de nombreuses constructions d'immeubles de bureaux sous un concept nouveau qui s'écarte fondamentalement du projet « Manhattan ». Une architecture « commerciale » voit le jour tandis que de nouveaux logements sont mis sur le marché (abords de la Gare du Nord et début de la chaussée d'Anvers) et que la Gare du Nord (CCN) est rehaussée d'un immeuble administratif.

Si plusieurs projets d'envergure voient le jour au milieu des années '90 (Etangs du Nord ou Music-City à Tour & Taxis notamment), le pouvoir public, quant à lui, s'investit dans le Quartier :

- Création du Parc Maximilien;
- Elaboration d'un Contrat de Quartier ;
- Elaboration de PPAS suite à l'adoption du programme détaillé de la ZIR n°1 dans le cadre du nouveau PRAS ;
- Création d'espaces publics le long du Canal par le Port de Bruxelles ;
- Etc.

D'autre part, le Quartier est marqué depuis le début des années '90, comme la plupart des zones longeant le Canal dans les parties centrales de la ville, par une lente disparition des infrastructures industrielles lourdes (Site de Tours et Taxis notamment) qui marque un nouveau tournant socio-économique au Canal et en particulier dans ses tronçons qui bordent le tissu urbain du Pentagone vers la première couronne. (Projet Rive Gauche à Molenbek-Saint-Jean, bassin Beco réaménagé par le Port de Bruxelles notamment). Les premières conclusions du Schéma directeur du Port de Bruxelles confirment cette mutation avec une volonté nette de renforcer « l'urbanité » du Canal jusqu'à la place des Armateurs.

0.3. Bâtiments et ensembles à caractère patrimonial

0.3.1. Levé de l'auteur de projet

En italique : bâtiments également repris dans la proposition d'inventaire du patrimoine immobilier dressé par la Région de Bruxelles-Capitale.

PPAS 70-20 a) : Willebroeck

*Place de l'Yser, 7, ensemble des bâtiments Citroën ;
Square Saintelette, théâtre La Luna ;
Quai de Willebroeck, 21-21a « Ferme des boues »
Place des Armateurs, 1a anciens dépôts ;*

PPAS 70-20 b) : Héliport

Rue du Frontispice, 6-8 ;
Allée Verte, 7-8 « le silo »;
Rue du Travail, 2 à 10/Allée Verte 42
Rue du Travail, 3 à 17/Allée Verte 43
Chaussée d'Anvers, 150-154 (Foyer Laekenois) ;
Chaussée d'Anvers, 208-210 (Anciens entrepôts) ;
Rue Masui 1-13 , immeuble de logement
Rue Masui 15-51, ensemble patrimoine industriel.

0.3.2. Liste des bâtiments repris dans la proposition d'inventaire dressé par la Région de Bruxelles-Capitale et non-repris par l'auteur de projet (Pour mémoire)

Boulevard Baudouin, 10, En ruine
Boulevard Baudouin, 12a, Démoli
Boulevard Baudouin, 12b, Démoli
Rue du Frontispice, 2, Démoli

1. RAPPORT D'ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT

Voir plan n°2: Plan de la situation existante de droit

1.1. Plan Régional de Développement (PRD-AG du 12 septembre 2002)

Carte 1 : Projet de ville

Les îlots 7 (en partie), 8, 9, 11, 12, 13, 16, 18 et 19 sont affectés en *Espace de développement renforcé du logement et de la rénovation*.

Le Quai de Willebroeck et l'Allée Verte (partie Masui) sont affectés en *Zone du Canal*.

Une partie de la zone (limite Pentagone vers Place des Armateurs) est affectée en *Zone Levier*.

Un *Espace vert* est à créer dans le périmètre du Plan.

La chaussée d'Anvers est affectée en *Itinéraire cyclable régional à réaliser ultérieurement*.

Carte 2 : Définition des zones leviers

Le Quartier Nord est en partie inclus dans la Zone levier n°5 «Tour et Taxis».

Le PRD prévoit pour ces Zones levier des mesures particulières à déterminer à partir de l'étude de Schémas directeurs.

Le schéma directeur servira d'outil de planification de ces zones, dont les contours précis seront définis au terme d'une première analyse de la situation existante (PRAS, PCD, PPAS, programmes intégrés de revitalisation en cours ou à venir, et projets connus). Ce schéma directeur, au caractère strictement indicatif, sera élaboré en vue de concilier au mieux les objectifs et les attentes des différents acteurs et de transcender d'éventuelles logiques concurrentielles.

Contenu des schémas directeurs appliqués aux zones-leviers

Les schémas directeurs qui leur seront associés prendront en considération les éléments suivants :

- *les mesures spécifiques visant à encourager la rénovation ou la création de logements;*
- *le phasage dans le temps des mesures d'aménagement liées aux projets de rénovation ou de développement;*
- *le type d'activités liées à d'autres fonctions qui sont privilégiées sur la zone et leur localisation;*
- *les mesures à prendre en termes d'aménagement des espaces publics et d'embellissement;*
- *la définition des projets d'équipements collectifs ou des infrastructures ainsi que leur ampleur;*
- *les liaisons de transport à créer, la définition de la hiérarchie des voiries et des modalités qui doivent leur être affectées;*
- *les modes d'intervention publique (programmes intégrés, primes, outils incitatifs spécifiques) qui doivent garantir le développement harmonieux de la zone.*

Carte 3 : Espaces de développement renforcé du logement et de la rénovation

Le Quartier Nord est en partie inclus dans la Zone levier n°5 «Tour et Taxis»

Les îlots 7 (en partie), 8, 9, 11, 12, 13, 16, 18 et 19 sont affectés en *Espace de développement renforcé du logement et de la rénovation*.

Carte 4 : Amélioration du cadre de vie

*Espace vert à créer n°2 Quartier Nord-Héliport .
Continuité verte sur Allée Verte et l'avenue de l'Héliport.
Liaison piétonne et cycliste à améliorer sur l'axe du boulevard Simon Bolivar
Nœud intermodal principal à la place Saintelette
Sur le réseau primaire et les voiries interquartiers, amélioration de la quiétude par des mesures sur la vitesse et le revêtement routier en zone habitée sur la place des Armateurs*

Carte 5 : Voiries

Le boulevard Simon Bolivar et le place des Armateurs sont reprises en *Voies interquartier* .
Le Quai de Willebroeck est repris en *Voie métropolitaine* .
Les autres voiries du quartier sont reprises en *Réseau de quartier - Zone '30*.

Carte 6 : Transport en commun

Le boulevard Simon Bolivar vers la rue Picard est repris en *Tracé de ligne de bus avec une fréquence de minimum 10bus/heure pendant les heures de pointe*, en *Tronçon de ligne de tram à étudier* et en *Site protégé à créer* .

Le Quai de Willebroeck (tronçon Bolivar) et la chaussée d'Anvers sont repris en *Tracé de ligne de bus avec une fréquence de minimum 10bus/heure pendant les heures de pointe*.

1.2. Plan Régional d'Affectation du sol (PRAS-AG du 3 mai 2001)

La zone du PPAS se trouve en partie en *Zone d'intérêt régional n°1 - Héliport*.
Le programme détaillé de la ZIR n°1 a été arrêté par le Gouvernement en sa séance du 18 juillet 2002. (Voir copie du programme en annexe 3)

Les îlots n° 12 et 13 sont affectés en *Zone mixte* .
L'îlot n°7 est affecté partiellement (angle Masui/Allée Verte) en *Zone de forte mixité*.

La chaussée d'Anvers, l'Allée Verte et le Quai de Willebroeck sont affectés en *Espaces structurants* .
Le boulevard Baudouin et le début du Quai de Willebroeck est couvert par une *ZICHEE*

1.3. Plan Communal de Développement de la Ville de Bruxelles (AG du 2 décembre 2004)

Carte 1: Revitaliser l'habitat

Pour le quartier nord il est prévu une zone de revalorisation prioritaire de la fonction résidentielle et une zone à opérations de logement localisées qui totalise une superficie de 75.000 m2 (ZIR n°1) et 13.000 m2 (contrat de quartier Harmonie).

A niveau du cadre de vie, cette carte prévoit un projet de maillage vert communal.

Carte 2 : Soutenir un développement économique intégré

La chaussée d'Anvers est longée d'une zone de rétablissement ou de renforcement de la mixité des fonctions.

Carte 3 : Promouvoir un environnement durable

Cette carte confirme le projet de maillage vert régional (carte n° 4 du PRD), comprend une zone d'espace vert à revaloriser, une zone de reconditionnement important d'espace public (Boulevard Bolivar) et intègre le projet de maillage vert communal (Allée Verte).

1.4. Plan particulier d'affectation du sol

PPAS à proximité de la zone

PPAS 46-41 "Baudouin-Harmonie"

AR du 8-6-1989

Modification partielle AE 5-3-1992

Abrogation partielle concernant la partie d'ilot incluse dans la ZIRn°1 (AG du 19 juin 2003)

PPAS 46-14 "Rue de l'Harmonie"

AR du 8-10-1961

PPAS 46-60 "Harmonie-Faubourg"

AR du 10-11-1983

Modification partielle AE du 8-11-1990

PPAS 46-65 "Quartier du bd. E. Jacquain"

AR du 6-9-1988

PPAS 46-65bis "Quartier du bd. E. Jacquain"

AR du 7-6-1989

PPAS dans la zone

PPAS 46-10 "Quai du Batelage"

AR du 28-4-1982

Mise en révision totale AE du 5-3-1992

PPAS 46-21 "Quartier de la Gare du Nord"

AR du 17-2-1967

Modification partielle: AR 10-11-1983, 6-9-1988, 24-1-1989, 7-6-1989.

Mise en révision partielle AE du 5-3-1992

1.5. Permis d'urbanisme, certificats d'urbanisme et permis de lotir

Le plan n°2, Situation existante de droit, renseigne les permis et certificats d'urbanisme ainsi que les permis de lotir délivrés dans le périmètre du Plan.

1.6. Servitudes et droits de passage

Le plan n°2, Situation existante de droit, renseigne les servitudes et droits de passage.

Il existe une servitude d'utilité publique le long du quai de Willebroeck sur le voûtement de la Senne. (Voir plan n°87024 ancienne SA du Canal)

1.7. Monuments et sites

Aucun bâtiment n'est classé ni en procédure de classement.

1.8. Bâtiments déclarés insalubres

Localisation	Date d'arrêté
Rue Masui, 64	10-02-1993
Chaussée d'Anvers, 18	19-06-1996
Chaussée d'Anvers, 230	07/12/2004
Quai du Batelage, 005/appart. L13	06-05-2002
Allée Verte, 10-11	05-02-2003
Allée Verte, 30	27-06-2002

1.9. Alignements

Rue	Arrêtés	Largeur décrétée
Bd. Baudouin	-	Variable
Place de l'Yser	AR 14-4-1910	Variable
Square Saintelette	AR 14-4-1910	Variable
Quai des Péniches	-	Sit. ex. 23,00 à 24,00 m
Quai de la Voirie	-	Sit. ex. 25,00 m
Rue de la Dyle	AR 27-6-1868	15,00 m
Place des Armateurs	-	Variable
Quai de Willebroeck	AR 12-7-1862	25,00m

* Loi domaniale du 3-8-62 Tronçon Quai du Batelage -Place des Armateurs à 35,00m

* PPAS 46-10 (AR 28-4-82 et AE 5-3-1992) Tronçon Yser-Batelage largeur variable

* PPAS 46-21 (AR 17-2-1967) largeur à 72,00 m

Allée Verte - Sit. ex. 37,20m

* Loi domaniale du 3-8-1962 Tronçon Masui-Yser modification pour hélicopt SABENA

Rue des Rameurs	-	Sit. ex. 10,00m
Rue du Travail	AR 14-3-1903	10,00m
Rue Masui	AR 16-1-1966	20,00m
Avenue de l'Héliport	Loi dom. 3-8-1962	Variable (18,00 à 20,00m)

* PPAS 46-21 (AR 17-2-1967) Tronçon Batelage-De Mol à 20,00m

* PPAS 46-10 (AR 28-4-1982) Tronçon Baudouin-Batelage à 20,00m

Rue	Arrêtés	Largeur décrétée
Quai du Batelage	Loi dom. 3-8-1962	15,00m
* PPAS 46-10 (AR 28-4-1982) à 18,00m		
Rue du Frontispice	-	Variable (13,75 à 13,85m)
* PPAS 46-21 (AR 17-2-1967) Tronçon Faubourg-Simons à 15,00m		
* CC du 12/03/2002		
Rue Simons	-	20,00m
* Loi domaniale du 3-8-1962 Prolongement de la rue vers Héliport largeur 22,00m		
* PPAS 46-21 (AR 17-2-1967) Tronçon Anvers-Frontispice à 20,00m		
* PPAS 46-65 bis (AR 7-6-1989) à 12,00m		
* CC du 12/03/2002		
Chaussée d'Anvers	AR 29-9-1842	Variable (12,00 à 18,00m)
* PPAS 46-21 (AR 17-2-1967) Tronçon Baudouin-Simons et De Mol-Héliport à 20,00m et 24,00 m		
* PPAS 46-60 (AR 10-11-1983 et AE 8-11-1990) Alignement sur façade		
Boulevard S. Bolivar	AR 17-2-1967	60,00m
Rue Willem de Mol	AR 31-7-1861	10,00m
* PPAS 46-21 (AR 17-2-1967) à 20,00m		

1.10. Périmètre de rénovation – Contrat de quartier

Contrat de quartier "Nord". (1999-2003)

Projets et réalisations du Contrat de Quartier en cours et/ou réalisés dans la zone du PPAS :

- Ilot 11 : Rénovation/transformation des anciens dépôts STIB en salle de sport et de quartier ;
- Ilot 11 : angle chaussée d'Anvers : demande de permis de lotir pour la construction d'un immeuble de logements ;
- Ilot 16 : angle chaussée d'Anvers/rue Simons, demande de permis de lotir pour la construction d'un immeuble de logements ;
- Ilot 8 : aménagement du passage entre rue du Frontispice et avenue de l'Héliport ;
- Rue du Frontispice, rue Simons : réaménagement de l'espace public ;
- Rue du Travail, rue Masui et rue des Rameurs : réaménagement de l'espace public.

2. RAPPORT D'ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT

Voir plan n°3 : Plan de la situation existante de fait

2.1. Contraintes et déficiences du Quartier Nord

Plusieurs éléments caractérisent le Quartier Nord :

Un tissu urbain déstructuré

D'une manière générale, le Quartier Nord présente les caractéristiques d'un tissu urbain déstructuré et sans continuité morphologique ni socio-économique.

Si l'on peut considérer que le quartier qui longe le boulevard Du Roi Albert II (Espace Nord) est pratiquement achevé et forme un axe urbain qui aboutira au quartier Gaucheret Schaerbeek) en développement, il n'en est pas du tout de même pour les quartiers qui s'étendent vers le Canal depuis la chaussée d'Anvers. De vastes zones non-bâties ou en friche et des immeubles abandonnés y alternent avec des ensembles immobiliers fonctionnels (Foyer Laekenois notamment), le plus souvent sous la forme d'immeubles-tours, des vestiges épars du quartier ancien (Rue Masui, Quartier Harmonie) et enfin, des bâtiments industriels (Quai de Willebroeck) illustrant de la sorte le fiasco financier et d'une certaine manière conceptuel de l'urbanisme audacieux développé dans le quartier à partir des principes du PPA du Quartier Nord.

Un réseau d'espaces publics incohérent

De vastes espaces verts sans fonction claire et rarement fréquentés (Allée Verte notamment) forment, avec le réseau viaire de pénétration régionale (Quai de Willebroeck, Boulevard Simon Bolivar), et un réseau viaire secondaire tracé sur la trame historique, un maillage d'espaces publics sans cohésion.

La plupart des « espaces verts » n'ont aucune destination claire :

- Reliquats de parcelles du PPA du Quartier Nord non-bâties transformées en « pelouses publiques » ;
- Ensemble de parcs publics sur le tracé de l'Allée verte rarement fréquentés et longeant le quai de Willebroeck ;
- Statut peu clair des socles accessibles des bâtiments (Foyer Laekenois, logements Amelinckx) ;
- Ferme à caractère pédagogique avec animaux au milieu d'un vaste carrefour et longeant un terrain vague ;
- Etc.

D'autre part, une grande partie du réseau viaire présente une faible qualité d'aménagement :

- « Place » des Armateurs et « Place » de l'Yser transformées en grands carrefours dangereux ;
- Elargissement, par tronçon, du boulevard Simon Bolivar à 60 mètres sans aménagements piétons sécurisés ;
- Avenue de l'Héliport longeant des terrains vagues et un continu de murs aveugles ;
- Etc.

Une imperméabilité Est-Ouest

Le Quartier se démarque par une grande perméabilité Sud-Nord (chaussée d'Anvers, avenue de l'Héliport, boulevard Du Roi Albert II, ligne de chemin de fer, Canal, quai de Willebroeck, Allée Verte etc.) issue de la construction historique du Quartier mais par contre, par un faible réseau de liens Est-Ouest.

Le Canal, élément particulier du paysage urbain, est pratiquement invisible dans le quartier qui se décompose ainsi sous la forme de « strates » parallèles au Canal.

Une superposition de zones monofonctionnelles

Au niveau socio-économique, le Quartier se caractérise plutôt par une superposition sous forme linéaire de 3 fonctions principales qui s'ignorent et forment autant de « Ghettos » monofonctionnels :

- L'axe administratif du Boulevard Du Roi Albert II ;
- Plusieurs ensembles résidentiels pour la plupart destinés à du logement social entre la chaussée d'Anvers et l'avenue de l'Héliport ;
- L'ensemble de bâtiments de type industriel le long du Canal.

Entre la chaussée d'Anvers et l'avenue de l'Héliport, le logement se concentre surtout dans une dizaine d'immeubles-tours localisés le long de la chaussée d'Anvers (foyer Laekenois) et le long de l'avenue de l'Héliport (logements « Amelinckx ») Le contrat de quartier « Nord » mis en œuvre par la Ville de Bruxelles a encouragé la revitalisation des quartiers d'habitats traditionnels le long de la chaussée d'Anvers : quartier Masui et quartier Harmonie.

Les activités industrielles et semi-industrielles qui caractérisaient jadis une grande partie de ce quartier (le long du Canal mais aussi sur l'avenue de l'Héliport notamment) sont actuellement en déclin. Ce constat reste toutefois comparable à la tendance observée dans le tissu économique bruxellois « central » où de nombreuses entreprises à la recherche de grands espaces, d'une certaine mobilité et généralement « polluantes » tendent à se délocaliser. Par contre, on constate au niveau économique une demande plus importante en espaces réservés au développement d'entreprises plus intégrées au tissu urbain (par exemple entreprises de production de biens matériels et/ou de services immatériels). Ces entreprises sont à la recherche de lieu de production, généralement au centre ou à proximité du centre urbain.

Les fonctions administratives sont surtout concentrées autour du boulevard Du Roi Albert II à l'exception de quelques immeubles de bureaux disséminés dans le quartier (Boulevard Baudouin, avenue de l'Héliport etc.) mais qui sont marginaux par rapport au potentiel existant et en projet le long du boulevard Du Roi Albert II.

Il est à signaler la présence de grands équipements publics comme la caserne des pompiers (Avenue de l'Héliport), l'école de police (Chaussée d'Anvers) et plusieurs écoles dans le quartier.

Le tissu commercial reste surtout localisé sur la chaussée d'Anvers. Plusieurs commerces destinés aux employés travaillant dans le quartier (Snacks, restaurants, commerces de proximité etc.) ont investi le début de la chaussée d'Anvers. Toutefois, il n'y a pas réellement de démarrage de cette activité commerciale étant donné que la plupart des administrations possèdent un restaurant d'entreprise et que le CCN abrite également de nombreux commerces.

D'autre part, le tissu commercial du Pentagone (rue Neuve, rue de Laeken, City II etc.) est situé à proximité immédiate du Quartier.

La fin de la chaussée d'Anvers (quartier Masui) héberge encore un tissu commercial, malheureusement en déclin comme en témoigne les *phone-shops*, friperies, *night-shops*...

Cette superposition de formes et de friches urbaines, d'espaces publics sans fonctions et de voiries de pénétration régionale, a engendré un Quartier sans structure, peu agréable et caractérisé de peu sûr.

2.2. Potentialités de la zone du Quartier Nord

Malgré un ensemble de contraintes liées à son histoire récente et à sa réputation, le Quartier Nord présente un certain nombre de potentialités.

Proximité du Pentagone

Le Quartier Nord est naturellement une prolongation du Pentagone, profitant de l'urbanité et de la proximité immédiate de plusieurs équipements du centre ville. D'autre part, le quartier est favorablement desservi par un réseau dense de transports publics souterrain ou en voirie.

Réappropriation des terrains en friche

De nombreux terrains en friche ou d'immeubles abandonnés et cela particulièrement le long de l'axe du boulevard Simon Bolivar, présentent une réelle opportunité de recréer, sur ce boulevard, un axe urbain Est-Ouest de qualité qui pourrait redynamiser ce quartier. Ces terrains sont pour la plupart des propriétés des pouvoirs publics.

Reconversion du tissu industriel

Le tissu industriel implanté le long du Canal et actuellement en déclin, offre une toute nouvelle perspective de reconversion de ce tissu en un ensemble plus urbain, mixte et longeant le Canal. A cet effet, de nouvelles perspectives vers le Canal et le site de Tour et Taxis pourraient être redessinées, recréant un lien entre le Canal et le Quartier.

En redynamisant l'espace public du Quai des Péniches et avec la volonté de recréer un espace vert sur le bassin Vergote, le Port de Bruxelles confirme nettement la volonté de redéfinir les rives de ces bassins comme des lieux urbains, intégrés à la ville.

Ainsi, les stations d'essences qui déstructurent actuellement les vues vers ces bassins seront à terme supprimées.

Projets urbains en cours

Dans le cadre du Contrat de Quartier dont certaines opérations sont toutefois encore en chantier ou d'investissements privés, le Quartier a fait l'objet de plusieurs projets dont :

- Reconstruction et restauration de bâtiments dans l'îlot 8 côté boulevard Baudouin (immeubles de logements et bureaux);
- Reconstruction ou restauration d'immeubles de logements et d'équipements divers dans le cadre du Contrat de Quartier (Quartier Harmonie et Masui);
- Réaménagement de voiries et d'espaces publics dans le cadre du contrat de Quartier (rue du Frontispice, rue Simons et passage de l'Héliport);
- Projet de reconstruction du terrain vague Allée Verte pour un équipement scolaire ;
- Projet d'aménagement du Quai des Péniches et du « Parc des Armateurs » par le Port de Bruxelles ;
- Projet de reconversion des bâtiments « Michelin » en bureaux, logements et activités productives ;
- Etc.

D'autre part, il est à signaler dans un territoire plus étendu :

- Les projets en cours dans le quartier Gaucheret (PPAS Gaucheret sur la commune de Schaerbeek) dont notamment la construction de la fin du boulevard du Roi Albert II (définition du programme définitif de la ZIR n°2) ;
- Les projets en cours sur le site de Tour et Taxis suivant les programmes des ZIR 6a et 6b (AG du 9 janvier 2003)

Il est à noter, le projet de création d'un pont réservé notamment au transport public (tram et bus) dans l'axe du boulevard S. Bolivar vers la rue Picard qui a fait l'objet d'une demande de Permis d'urbanisme accompagnée d'un Etude d'incidences. Toutefois, cet ouvrage n'a plus été repris dans l'accord de coopération Beliris qui initialement prévoyait son financement.

Le PPAS, en prévoyant la largeur du boulevard Bolivar à 30,00m n'empêche pas la réalisation de ce pont et donc le passage d'un site réservé au transport public sur ce boulevard. Il prévoit également la possibilité d'une alternative au passage de transport public par la place des Armateurs et le passage entre cette place et l'avenue de l'Héliport.

2.3. Estimation des surfaces plancher existantes (en m2)

Affectations	Total
Habitations	161.107
Commerces	8.408
Bureaux	7.064
<i>Hors ZIR</i>	<i>sans objet</i>
Superficie de bureaux existante et non-compris PU en cours mais non-réalisés.	
Entreprises (PME)	14.280
Equipements	57.073
Hôtel	16.810
Bâtiments vides	4.874
Total bâti	269.616
Espaces verts	73.383
Surface sol/PPAS	301.827
Rapport Plancher/sol (P/S)	0,90

3. OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE PPAS

3.1. Propositions générales

Voir également schéma d'aménagement pour l'ensemble de la ZIR n°1

Inscrit dans une logique urbaine à l'échelle du Quartier Nord, l'objectif général du Plan est de recréer un quartier mixte, articulé autour de la chaussée d'Anvers/avenue de l'Héliport et d'un nouvel axe perspectif vers le Canal tout en requalifiant les espaces publics et en permettant la reconversion socio-économique du tissu industriel et semi-industriel.

Il reprend les options du Dossier de base, qui était accompagné d'un schéma d'aménagement illustrant, à l'échelle du Quartier Nord, le programme formel de recomposition du quartier autour de son contexte existant.

Il confirme le programme détaillé de la ZIR n°1 et a été adapté en fonction des recommandations retenues et des conditions de :

- l'Arrêté du Gouvernement du 27 mai 2004 ;
- la décision du Conseil Communal du 1 mars 2004 ;
- l'Etude d'incidences.

Ces options sont :

- Recréer des axes Est-Ouest de manière à intégrer le Canal dans le tissu urbain du Quartier et comme élément de scénographie dynamique ;
- Redéfinir le statut des espaces verts et y promouvoir un aménagement de qualité; intégrer les nouveaux espaces verts dans un maillage de quartier et en liaison avec la ville et Schaerbeek ;
- Redéfinir des espaces d'articulation urbaine comme : la place des Armateurs, la place de l'Yser, la chaussée d'Anvers, l'avenue de l'Héliport etc.
- Réduire à 30,00 mètres l'emprise viaire du boulevard S. Bolivar et créer un axe perspectif vers le Canal ;
- Promouvoir la rénovation des immeubles vides et la reconstruction de poches de logements dans les quartiers Harmonie et Masui ;
- Redéfinir l'axe de l'avenue de l'Héliport comme un lien entre le Pentagone, le Quartier Nord et le Quartier Gaucheret ;
- Etc.

3.2. Propositions détaillées

Liaisons avec le Pentagone

Malgré la proximité du Quartier Nord avec le Pentagone, peu d'axes articulent le quartier à ce dernier. Aussi, le Plan prévoit de recréer un espace d'articulation autour de la place de l'Yser par la prolongation de la ferme existante (redéfinition des alignements) et en maintenant un parc public en continuité avec la trame verte du Pentagone (Quai du Commerce vers la place Sainte-Catherine, Rue Marché aux Grains, Riches-Clares etc.).

Reconstruction d'un front bâti le long de l'Allée Verte

Le long de ce parc, le Plan prévoit la reconstruction d'un front bâti entre l'Allée Verte et l'avenue de l'Héliport de manière à restructurer cet axe et à permettre un meilleur contrôle social de cette zone publique actuellement peu sûre.

Les immeubles de logements Amelinckx sont maintenus tout en permettant un meilleur usage en surface du socle des parkings. (Jardin semi-public sur dalle). A terme, le Plan prévoit une restructuration de cette zone de logement en îlots mieux intégrés à la trame urbaine.

Avenue de l'Héliport

Actuellement cet axe historique est saccadé par un ensemble de constructions abandonnées, de terrains vagues, d'immeubles-tours de logement, de murs aveugles, d'arrières bâtiments industriels, de la caserne des pompiers...

Le Plan prévoit une reconstruction de bâtiments le long de cet axe, la rénovation de l'îlot 8 côté boulevard Baudouin (mixte logement, bureaux et entreprises) et, à terme une reconversion mixte de l'important ensemble de dépôts, d'ateliers et d'entreprises implantées dans l'îlot 7. (zone mixte logement, entreprise et équipement)

Pour permettre une meilleure occupation des futures constructions et scinder ce très long îlot, le Plan prévoit la création de deux axes (voirie – servitude de passage public sur sol privé), traversant vers la place des Armateurs, d'une part et vers la rue Masui d'autre part. Les arrières bâtiments et terrains vides de cet ensemble seront à terme supprimés et/ou réhabilités pour permettre la construction d'un front bâti avec façades à rue.

Cet axe, important dans la composition historique du quartier, lie en effet le quartier Gaucheret (sur Schaerbeek) au Canal et au Pentagone. Aussi, étant donné les projets en cours sur le territoire de Schaerbeek (reconstruction mixte des îlots, création d'un vaste parc urbain, reconstruction de la place Gaucheret etc.), cet axe pourrait redéfinir sous la forme d'un maillage vert notamment, un lien essentiel dans la nouvelle structure du quartier.

Foyer Laekenois

Bien que très peu intégré dans le tissu traditionnel du Quartier, cet ensemble de logements porte, par son architecture de qualité et sa destination, la mémoire du Quartier. Aussi, cet ensemble est protégé par le Plan. Toutefois, des interventions sur les socles sont suggérées par le Plan de manière à intégrer urbanistiquement ce complexe dans la trame du quartier. Le Plan confirme également le socle du bâtiment en espace semi-public (jardin sur dalle) en continuité du parc Maximilien. La zone de recul située le long de l'avenue de l'Héliport est intégrée à la promenade arborée.

Ilot 9

Sur la chaussée d'Anvers et le long du « nouveau » boulevard S. Bolivar, cet îlot sera un élément important d'articulation entre l'Espace Nord, le Canal et la chaussée d'Anvers.

Le Plan y prévoit un important programme immobilier mixte (logement, bureaux et équipement) permettant à la fois de reconstruire un nouveau front bâti et de renforcer la destination mixte de cette zone du Plan, notamment en recréant un ensemble résidentiel le long de la rue Simons vers le quartier Harmonie.

Espaces verts

Dans son programme, la ZIR n°1 prévoit la création de 8 hectares d'espaces verts dans la zone du Plan. Ce quota d'espaces verts est atteint par le maintien et la réalisation de nouveaux espaces verts dans le quartier en ce y compris la trame de promenades arborées à créer et en liaison avec ce maillage vert à l'échelle de la ville. (Parc public sur Schaerbeek-Gaucheret, promenade du Canal, promenades et espaces verts du Pentagone etc.)

3.3. Estimation des surfaces plancher proposées (en m2)

3.3.1. Généralités

Les superficies sont calculées en m2 de surface par rapport aux volumes bâtis maximum dessinés par zone ou aux capacités maximales décrites dans les prescriptions d'urbanisme.

Pour la zone du PPAS 70-20a, le calcul des superficies est, à ce stade, limité aux zones administratives et aux espaces verts, suivant les options décrites dans l'Arrêté du Gouvernement du 18 juillet 2002 relatif à la mise en œuvre de la ZIR n°1 Héliport. Ces superficies sont données sous réserve de précisions ultérieures dans le cadre de l'élaboration du PPAS 70-20a Willebroeck.

3.3.2. Superficie de bureaux réalisable dans le périmètre du PPAS 70-20b

3.3.2.1 Généralités

Le PPAS 70-20b comprend une partie de son périmètre comprise dans la ZIR n°1 et une partie non-comprise dans cette ZIR.

En fonction des limitations et de l'évolution du solde de bureaux admissibles dans la ZIR et dans la maille BRU-12, il appartiendra aux autorités délivrantes de vérifier lors de la délivrance de chaque permis d'urbanisme si les quotas maxima autorisés par le programme de la ZIR et dans la maille BRU-12 sont respectées.

3.3.2.2. Dans la ZIR n°1

La ZIR n°1 permet la réalisation de surfaces de bureaux dans les limites imposées par son programme (soit la réalisation de 150.000m2 par rapport à la surface de bureaux existante au moment de l'entrée en vigueur du PRAS).

L'Arrêté du Gouvernement du 27 mai 2004 et relatif à l'approbation du dossier de base du PPAS 70-20b impose, quant à lui, le respect du quota de bureau de la ZIR à répartir dans les PPAS 70-20a et 70-20b. (Article 1 de l'arrêté)

Dans le respect de cette limite, le projet de PPAS autorise une augmentation maximale de 96.000 m2 de superficie de bureaux en fonction de la Sitex au 26 mai 2005.

3.3.2.3. Hors ZIR n°1

Hors ZIR n°1, la carte des superficies de bureaux admissibles du PRAS permet la réalisation de surfaces de bureaux dans le respect de la maille BRU-12.

Respect du programme de la ZIR n°1

Superficie admissible dans la ZIR	150.000m2
Superficie admissible dans le PPAS 70-20a	54.000m2
Superficie admissible dans le PPAS 70-20b	96.000m2

PPAS 70-20 b

Superficie admissible dans le PPAS 70-20b	96.000m2
---	----------

PM : Superficie de bureaux existantes avant l'entrée en vigueur du PRAS	(+) 7.064m2
Superficie de bureaux autorisées depuis l'entrée en vigueur du PRAS	(-) 1.367 m2

- PU 04/afd/142745	(-) 2.075 m2
- PU 04/afd/156761	(+) 1.983 m2
- PU 04/afd/149816	(-) 1.275 m2

Superficie réalisable au 26 mai 2005 dans le périmètre du PPAS 70-20b 94.633 m2

Bureaux autorisables dans les zones d'activités administratives selon les dispositions de l'art. 1.7. des prescriptions d'urbanisme

<i>Ilot 8 boulevard Baudouin</i>	<i>max.+ 4.000 m2</i>
<i>Ilot 9 boulevard Simon Bolivar</i>	<i>max. 75.000 m2</i>
<i>Ilot 9 Héliport/Bolivar</i>	<i>max. + 2.000 m2</i>
<i>Ilot 18 du Roi Albert II</i>	<i>max. 13.000 m2</i>

Le PPAS autorise aussi des superficies d'activités administratives complémentaires à l'activité principale (max. 300m2) selon les dispositions de l'art. 1.1.2. des prescriptions d'urbanisme et dans le respect du solde de bureaux admissible dans la partie du PPAS comprise dans la ZIR 1.

Dans chacun des immeubles sis d'une part, Allée Verte 10-11 et, d'autre part, rue du Frontispice 6-18, 1.000m2 d'activités administratives sont autorisées..

PPAS 70-20 a

Superficie admissible dans le PPAS 70-20a 54.000m2

PM : Superficies de bureaux existantes avant l'entrée en vigueur du PRAS(+) 23.712m2
Superficies de bureaux autorisées depuis l'entrée en vigueur du PRAS (-) 5.198 m2

- PU 04/afd/145767 (-) 5.198 m2

Solde à répartir 48.802 m2

Respect de la maille BRU 12

Le PPAS autorise des superficies de bureaux complémentaires à l'activité principale (max. 300m2) selon les dispositions de l'art. 1.1.2. des prescriptions d'urbanisme et dans le respect du solde de bureaux admissible dans la maille BRU 12 du PRAS.

3.3.3. Superficie des espaces verts dans le périmètre de la ZIR (min. 8 ha)

Le schéma d'aménagement joint au dossier de base du PPAS 70-20b a démontré la réalisation d'une superficie de min. 4.000m2 d'espaces verts dans le PPAS 70-20a inclut dans le périmètre de la ZIR.

Calcul de la superficie d'espaces verts (Quota ZIR)

PPAS 70-20b) Héliport

Ferme	11.515m2
Parc Maximilien (Allée Verte)	26.560m2
Parc Maximilien (Bolivar)	21.110m2
Socle Foyer Laekenois	12.860m2
Socle Amelinckx (zone B)	min 4.000m2
Passages	3.785m2

TOTAL 79.830m2

PM : Superficie d'espaces verts conformes à l'arrêté de la ZIR n°1 à créer dans la zone du PPAS 70-20a) Willebroeck min 4.000m2

TOTAL espaces verts dans la ZIR 83.830m2

3.3.4. Estimation des surfaces plancher projetées

Affectations	Total
Zones d'habitations	262.029
Zones de commerce associé à l'habitation	17.125
Zones de production	19.200
Zones d'activités administratives	
Bureaux dans ZIR	103.064
Existants avant PRAS	7.064
(+) Programme ZIR	(+) 96.000
Bureaux hors ZIR	-
Sans objet	-
Zones d'équipements d'intérêt collectif	73.575
Zones d'équipements hôteliers	18.000
Total bâti	492.993
Espaces verts	79.830
Surface sol/PPAS	301.827
Rapport Plancher/sol (P/S)	1,6

3.4. Mesures d'aménagement qui seront prises pour l'application des options du Plan

Alignements

Le Plan prévoit la modification/création d'alignements.
Le Plan n°5 renseigne ces modifications.

Promenades arborées

Le Plan prévoit la création d'une promenade arborée et d'une promenade arborée sur sol privé entre la chaussée d'Anvers et l'avenue de l'Héliport, le long du socle du Foyer Laekenois et le long du Parc Maximilien et le long du Foyer Laekenois, dans la zone de recul de l'avenue de l'Héliport.

Espaces verts

Le Plan prévoit l'extension du Parc Maximilien, de la Ferme pédagogique, du parc de l'Allée Verte ainsi que la réalisation d'aménagements paysagés sur les socles du Foyer Laekenois et des immeubles Amelinckx.

Servitudes

Des conventions seront négociées entre la Ville et les propriétaires en totalité ou en partie, des zones de promenades arborées sur sol privé, des zones d'espaces verts sur sol privé et des nouvelles servitudes de passage public sur sol privé.

Expropriation

Le dossier de base ne comprend pas de plan d'expropriation.

3.5. Charges d'urbanisme

Dans le cadre du développement des options générales du Plan et en particulier pour les surfaces d'activités administratives ou des zones de production, la Ville appliquera le principe des Charges d'urbanisme, suivant la réglementation en vigueur.

Ces charges d'urbanisme seront, en priorité, destinées à la mise en œuvre des options et des mesures d'aménagement prévues par le Plan et par exemple :

- Réalisation de logements dans les îlots 8 et 9;
- Réalisation de logements dans l'îlot 18 ;
- Participation financière à des programmes d'aménagement ou de réaménagement d'espaces publics et/ou d'espaces verts;
- Création de toitures arborées en intérieur des îlots ;
- Etc.

4. RELATIONS DU PPAS AVEC LES AUTRES PLANS EN VIGUEUR

4.1. Plan régional de développement (PRD-AG du 12 septembre 2002)

Le plan est conforme aux dispositions du PRD.

4.2. Plan régional d'affectation du sol (PRAS - AG du 3 mai 2001)

Le projet de plan ne comporte pas de disposition dérogatoire au PRAS.

Ilots compris dans la ZIR

Le Plan est conforme aux dispositions du PRAS et du programme détaillé de la ZIR n°1.

En ce qui concerne les espaces verts, le Plan prévoit une importante partie du quota obligatoire de 8 ha, tel que prévu dans le schéma d'aménagement accompagnant le Dossier de base approuvé par le Gouvernement.

En ce qui concerne les zones administratives, le Plan respecte le quota prévu dans le programme détaillé de la ZIR n°1 et tel que précisé dans l'AG du 27 mai 2004.

Ilots non-compris dans la ZIR

Le Plan vise à améliorer le cadre de vie du Quartier tout en préservant l'activité commerciale et artisanale dans le Quartier Masui. En ce cas il applique les prescriptions du PRAS relatives aux zones mixtes et aux zones de forte mixité tout en limitant le quota autorisé en fonction de l'échelle des îlots et d'une certaine mixité tolérée pour la qualité résidentielle. La mixité et/ou la forte mixité est toutefois rencontrée par l'addition des superficies d'affectations prévues dans ces îlots ou partie d'îlots.

4.3. Plan communal de développement (AG du 2 décembre 2004)

Le Plan confirme les options du PCD de la Ville de Bruxelles pour le Quartier Nord.

4.4. Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS)

Au sein du périmètre du Plan, il existe deux PPAS encore en vigueur, à savoir :

- la totalité du PPAS 46-10 « Quai du Batelage » (AR du 28-4-1982) ;
- une partie du PPAS 46-21 « Quartier de la Gare du Nord » (AR 17-2-1967) modifié à plusieurs reprises et plus particulièrement par les arrêtés du 10-11-1983 et du 24-1-1989 (PPAS n°46-60 « Ilot Harmonie Faubourg »), du 6-09-1988 (PPAS n°46-65 « Quartier du Boulevard E. Jacqmain »), du 7-6-1989 (PPAS n°46-65bis « Quartier du Boulevard E. Jacqmain »), à savoir la partie du PPAS délimité par le boulevard Emile Jacqmain, la rue Rogier, la rue Willem de Mol, la chaussée d'Anvers, les rues Nicolay et du Frontispice, le Quai du Batelage, le Quai de Willebroek et l'Allée verte (jusqu'à l'axe fictif établi entre le numéro 38 du Quai de Willebroek et les numéros 9-10 de l'Allée Verte) et l'avenue de l'Héliport.

Ces PPAS sont modifiés pour la partie de leur périmètre comprise dans le périmètre du présent plan (voir décision du Conseil Communal du 1er mars 2004) ; leurs prescriptions littérales et graphiques sont remplacées par celles du PPAS 70-20 b).

5. EVOLUTION

Le dossier de base du présent plan a fait l'objet d'une étude d'incidences. Celle-ci a émis diverses recommandations susceptibles d'atténuer certaines incidences.

Les recommandations de l'étude d'incidences sont indiquées ci-dessous en italique entre guillemets. La suite qui a été apportée à chacune de ces recommandations (modification du projet de plan ou non) est indiquée en gras en dessous de chaque recommandation :

- *"Elargissement du bd S. Bolivar à 35m (au lieu de 30m), comme suite à la demande explicite de l'AED d'y développer un site propre réservé aux transports en commun (conformément au PRD), complété par 2 x 2 bandes de circulation, 2 pistes cyclables unidirectionnelles et 2 trottoirs confortables. Tout en inscrivant notre approche dans ce sens, nous avons néanmoins proposé un autre traitement basé sur des considérations essentiellement urbanistiques / paysagères, en particulier afin de renforcer l'axialité / la monumentalité de ce boulevard, malgré les variations de typologies bâties qui le caractériseront encore à l'avenir. C'est ainsi que nous avons proposé que l'espace central soit libre visuellement afin de mettre spécialement en valeur les perspectives qui l'animent (futur pont Picard, monument au croisement des deux boulevards majeurs, CCN) et de projeter des arbres d'alignement plutôt le long des futures façades (ou équivalentes), d'une part parce que prolongeant ainsi plus ou moins les arbres d'alignement existants dans la partie déjà restructurée, d'autre part parce que atténuant ainsi les typologies variées qui vont conditionner la perception de ce futur axe majeur de composition."*

Les recommandations relatives à un éventuel alignement d'arbres et aux perspectives le long du boulevard Bolivar relèvent de l'aménagement de la voirie. La Ville ne souhaite pas figer l'aménagement de cet espace public dans le PPAS.

En ce qui concerne la largeur du boulevard, l'étude d'incidences part du postulat qu'une ligne de tram va être aménagée et en conclut qu'une largeur de 35 m est nécessaire. Tout d'abord, ce postulat ne repose sur aucune certitude. Le passage de la ligne de tram nécessite en effet la réalisation d'une passerelle au-dessus du canal vers la rue Picard. Ce projet de passerelle Picard devait être financé par l'accord de coopération Beliris. Or, ledit projet a récemment été retiré des projets financés par l'accord Beliris. Sa réalisation est donc très incertaine.

Ensuite, comme cela ressort notamment de l'étude d'incidences relative au projet de passerelle Picard, une largeur de 30 m est suffisante pour une voirie avec site propre.

La Ville entend donc maintenir sa volonté de réduire le boulevard à 30 m.

- *"Mise en valeur de l'école St-Roch en supprimant les immeubles de logements voisins projetés av. de l'Héliport (conformément à l'AG) mais aussi le long de la future promenade arborée sise au sud, afin d'accorder à cet établissement une cour digne de ce nom (comme aujourd'hui, de fait). Ce faisant, on amputerait légèrement la partie de la cour en usage aujourd'hui à front du boulevard Bolivar afin d'affecter une bande suffisante de terrains aux jardins des futurs logements. Les deux fonctions (logement et école) devraient ainsi y trouver ainsi leur compte. Nous n'avons par contre pas relayé l'idée de la Région (cfr AG) d'accroître la densité des logements correspondants à front du boulevard Bolivar « en compensation », considérant que 7 niveaux seraient bien suffisants, compte tenu en particulier de la profondeur assez limitée des jardins / intérieurs d'îlots correspondants."*

Cette recommandation a été intégrée dans le projet de plan.

- *"S'agissant des affectations en « promenades arborées », nous proposons d'adapter quelque peu certaines d'entre elles afin qu'elles soient mieux circonscrites dans ce rôle (orientation, emprise, ...). Nous proposons aussi de supprimer celle de l'Allée Verte pour lui préférer l'affectation moins restrictive d'« espace vert » et d'ainsi ouvrir au maximum les possibilités futures de retraitement de l'Allée Verte. Nous proposons aussi de convertir la « zone de recul » du Foyer Laekenois du côté de l'av. de l'Héliport en « zone de promenade arborée », correspondant mieux à la situation de fait et à l'intérêt d'une mise en valeur très verdurée."*

Cette recommandation a été intégrée dans le projet de plan. En ce qui concerne l'affectation des zones de recul au niveau du Foyer Laekenois en zone de promenade arborée, l'on a veillé à laisser la possibilité du passage d'une ligne de tram.

- *"De part et d'autre du bd S. Bolivar, nous avons proposé de ramener la largeur du domaine public de la ch. d'Anvers à 20m (alignement), comme elle est dorénavant dimensionnée dans le reste du quartier. Cela accroîtrait quelque peu la surface bâissable de l'îlot 9 et la surface du parc Maximilien. Ces deux îlots pourraient aussi, avantageusement à notre avis, être quelque peu étendus grâce à la suppression des deux raccords d'alignements projetés dans le PPAS ; La rupture d'alignement au niveau du bd S. Bolivar aurait alors lieu au niveau du carrefour avec la chaussée d'Anvers."*

Après examen, il s'avère que la réduction de la chaussée d'Anvers à 20 m de part et d'autre du boulevard Bolivar aurait notamment pour effet de ramener le front de bâtisse à proximité des socles aveugles du WTC, ce qui n'est pas souhaitable. Cela aurait en outre pour conséquence d'empiéter sur les possibilités de réaménagement du carrefour Anvers/Bolivar. Enfin, les coûts induits par cette mesure seraient disproportionnés par rapport aux avantages qu'elle pourrait apporter.

Par ailleurs, l'empattement du boulevard Simon Bolivar a pour effet d'atténuer la rupture de largeur de part et d'autre de la chaussée d'Anvers. Cet empattement doit donc être maintenu. Cette recommandation n'a donc pas été intégrée dans le projet de PPAS.

- *"Nous proposons aussi de supprimer les deux angles coupés projetés pour le futur bâti aux angles de la ch. d'Anvers et de la rue Simons, dans le but de privilégier (ou de permettre en tout cas) une typologie bâtie plus conforme à la spécificité du quartier."*

Cette recommandation a été intégrée dans le projet de plan.

- *"S'agissant de l'îlot 9, compte tenu en particulier du volume bâti qui y est projeté, nous y avons porté une attention toute particulière. Cela nous a conduit à formuler une série de recommandations particulières qui devraient être de nature à en améliorer les impacts sur le voisinage. Il s'agit plus particulièrement de :*
 - *le long du bd Bolivar (outre son emprise qui passerait de 30 à 35m), nous proposons un recul complémentaire d'alignement, le cas échéant au seul niveau rez, afin d'offrir un passage piéton libre de 4m au plus (soit 2m sur domaine public et 2m max. sur domaine privé, sous forme alors de servitude de passage public)"*

L'établissement d'une servitude de passage public sur sol privé au niveau de l'îlot 9 n'est pas nécessaire, les piétons disposant d'une largeur suffisamment confortable de trottoir, qui sera au minimum conforme au RRU. Cette recommandation n'a donc pas été intégrée dans le projet de PPAS.

- *"des études d'ensoleillement et de mouvements d'air potentiels ont été réalisées, moyennant modélisation en trois dimensions. Cette étude a conclu à l'intérêt de privilégier une configuration bâtie qui soit plutôt perpendiculaire au bd. Bolivar. Les impacts négatifs devraient en être nettement moindres que dans la configuration qui a été modélisée."*

L'étude d'incidences part du modèle utilisé pour la simulation des vents et des ombres portées, lequel n'est pas défini comme tel dans le dossier de base. Considérant qu'il n'y a pas lieu de figer l'orientation des bâtiments sur l'îlot 9 dans le PPAS, cette recommandation n'a pas été intégrée telle quelle dans le projet de plan, mais la prescription 4.1.1 prévoit que ce point fera l'objet d'une attention particulière lors de la délivrance des permis d'urbanisme.

- *"nous recommandons que les livraisons s'opèrent in situ, au niveau rez du / des futur(s) bâtiment(s), afin en particulier de porter le moins possible atteinte à la qualité de vie dans les logements riverains à venir (rue Simons). L'aménagement de la zone de recul correspondante devra néanmoins tenir compte des manœuvres de ces véhicules."*

Cette recommandation a été intégrée dans le projet de plan (prescription littérale 4.1.3.1.).

- "nous recommandons qu'une zone-tampon soit optimisée le long de la limite de la parcelle de bureaux, avec verdurisation maximale (à définir), afin d'améliorer autant que faire se peut l'environnement résidentiel des futurs logements de la rue Simons. Il faudra toutefois tenir compte des impératifs suivants : emprise d'une éventuelle trémie d'accès au futur parking, recul d'alignement minimal à respecter pour les interventions des pompiers (8m de largeur carrossable min. le long des futures façades), manœuvres éventuellement contraignantes des poids lourds livreurs (cfr ci-dessus),..."

La prescription littérale 4.1.3.1. prévoit une zone de transition, qui doit obligatoirement être plantée, entre les logements à ériger rue Simons et les bureaux à ériger boulevard Bolivar. Comme vu ci-dessus, les livraisons devront s'opérer à l'intérieur des bâtiments et non dans la zone de transition. Par ailleurs, il a été précisé que les accès carrossables qui pourront y être aménagés seront réservés aux véhicules de secours et de livraison ainsi qu'aux accès aux parkings souterrains. Une zone de cour et jardins est en outre prévue entre la zone de transition et les logements.

- "s'agissant des futurs logements à front de la rue Simons, la Ville de Bruxelles a demandé d'en **accroître la profondeur éventuelle, demandant de la porter de 14 à 15m**. Rien n'est à notre avis de nature à s'opposer fondamentalement à cette adaptation, de sorte que nous recommandons de la prendre en considération."

Cette recommandation a été intégrée dans les plans.

- "s'agissant de la zone d'équipement à front de l'av. de l'Héliport, **nous ne pensons pas qu'il soit judicieux de restreindre la profondeur bâtie comme le propose le PPAS, soit en deçà de la profondeur de l'actuel bâtiment principal à front de rue**. Comme pour d'autres écoles du quartier, nous recommandons de pouvoir construire le cas échéant sur toute la parcelle concernée (sit. ex. de fait), tout en imposant une densité maximale bâtie et une construction principale qui subsisterait à front de l'av. de l'Héliport"

Le projet de plan a été modifié en ce sens, dans la mesure où la profondeur de la zone constructible a été étendue à la profondeur de l'actuel bâtiment. La Ville considère toutefois qu'il n'est pas souhaitable de permettre de construire sur toute la parcelle concernée.

- "s'agissant du petit immeuble de bureaux existant à l'angle Bolivar – Héliport, nous recommandons de le séparer physiquement des futurs bureaux projetés sur la grande parcelle administrative. Nous pensons aussi opportun d'accroître quelque peu la profondeur bâtable de cette parcelle afin que le bâtiment existant entre totalement dans l'enveloppe capable"

La prescription 4.1.3.1 a été modifiée en transformant l'obligation de construire un bâtiment à front de rue dans la zone de transition en une faculté. L'opportunité d'implanter un immeuble dans cette zone pourra ainsi être examinée en fonction du bon aménagement des lieux au moment adéquat.

Il n'y a en tout cas pas lieu d'accroître la profondeur constructible étant donné que le PPAS n'empêche pas le maintien de la situation existante.

- "S'agissant de la hiérarchie des voiries, même si le schéma directeur accompagnant le ddb du PPAS ne présente pas un caractère contraignant, nous recommandons que les indications soient conformes au PRD et au PCD, **ôtant à la ch. d'Anvers son statut de « voirie » pour l'englober dans le réseau de « voiries résidentielles »** (collecteurs de quartiers, compte tenu du rôle hérité de l'histoire pour l'une, de la présence de la principale caserne de pompiers de Bruxelles pour l'autre);"

Le schéma directeur qui accompagnait le dossier de base ne doit plus être joint au projet de PPAS à ce stade de la procédure. Le projet de plan se conforme à la hiérarchie des voiries du PRAS.

- "S'agissant de la desserte TC, le schéma directeur identifie deux tracés potentiels pour un (ou deux ?) futurs axes forts, soit bd. Bolivar (projet de l'AED), soit un nouveau tracé passant par le pont des Armateurs. Le premier tracé est inscrit de manière claire dans le PRD et l'étude d'incidences du pont Picard en a identifié l'intérêt, déjà à court terme (pour les bus), ensuite à

moyen terme dans le cadre de la mise en place d'un axe de tram rapide en liaison avec l'AZ-VUB. Il n'en pose pas moins une question importante de faisabilité, à propos des conditions d'aménagement au droit du monument existant au croisement des boulevards du Roi Albert II – S. Bolivar. Le second tracé desservirait « le cœur de Tours et Taxis », comme le stipule explicitement le PRD. Il pose aussi certaines questions, qui devraient être mieux appréciées dans le cadre d'une étude spécifique, comme : la sinuosité non-négligeable du tracé et ses conséquences en matière d'exploitation ; l'aptitude du pont des Armateurs à accueillir une telle infrastructure (emprise, état et structure de l'ouvrage d'art, hauteur libre sur le canal,...) ; l'horizon temporel d'une mise en valeur effective globale du site de T&T ; le raccord d'une telle infrastructure ferrée avec celles qui existent au Nord-Ouest de la Région. Par ailleurs, compte tenu de la configuration actuelle du terrain (mouvements de terrain pour assurer un raccord en pente douce entre le parc Maximilien et le socle du Foyer Laekenois, le parc devrait en tout cas être fortement remanié pour accueillir une telle infrastructure (qui se trouverait au niveau du terrain naturel, soit à la base du socle concerné)."

Le PPAS a pris en compte les aménagements nécessaires à l'accueil du trajet d'une nouvelle ligne de tram, en laissant la possibilité de créer les deux tracés envisagés (par le boulevard Bolivar ou par la place des Armateurs).

- *"S'agissant du stationnement, la mise en œuvre du ddb du PPAS 70-20b devrait contribuer à accentuer fortement la pression du stationnement en voirie dans les quartiers habités (et ce malgré un usage massif des TC). Il conviendra donc d'y étendre progressivement le stationnement limité, dans le temps ou au niveau tarification, sous peine de porter gravement atteinte à la qualité de vie des habitants."*

Cette recommandation n'est pas du ressort du PPAS et n'y a donc pas été intégrée.

- *"Au niveau des espaces verts, nous recommandons que la « trame verte » représentée au schéma d'aménagement du ddb du PPAS 70-20b soit bien réalisée permettant de structurer et de relier les différents espaces verts du quartier."*

Cette recommandation a trait à la mise en œuvre du plan. Notons toutefois que la trame verte prévue dans le schéma directeur a été traduite dans les prescriptions du plan.

- *"Nous proposons aussi de modifier la prescription relative aux « voiries » au niveau des « matériaux dits naturels ». Vu l'environnement sonore déjà dégradé du quartier, il ne nous paraît pas souhaitable d'implanter des pavés en voirie."*

La prescription 2.1.1 a été modifiée en ce sens.

6. DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

6.1. Extrait du procès verbal de la délibération du conseil communal décidant l'élaboration d'un plan particulier d'affectation du sol.

(Document à fournir par la Ville)

6.2. Extrait du procès-verbal de la délibération du conseil communal désignant l'auteur de projet

(Document à fournir par la Ville)

6.4. Arrêté du Gouvernement du 18 juillet 2002 relatif à la mise en œuvre par plans particuliers d'affectation du sol de la zone d'intérêt régional n°1 « Hélicoptère »

6.5. Décision du Conseil communal adoptant le dossier de base du 1^{er} mars 2004

6.6. Arrêté du Gouvernement adoptant le dossier de base du 27 mai 2004