COMMUNE D'ANDERLECHT
Collège des Bourgmestre et Echevins
Place du Conseil, 1
B – 1070 BRUXELLES

V/Réf : 49488
N/Réf. : GM/AVL/AND-2.240/s.586
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Messieurs,

Objet : ANDERLECHT. Rue des Deux Gares, rue des Marchandises, rue des Goujons. Lotissement du site « Marchandises » en 3 lots avec création d'une voirie privée.

En réponse à votre courrier du 18 mars 2016 sous référence, réceptionné le 1er avril, nous vous communiquons ***l'avis favorable sous réserve*** émis par la CRMS en sa séance du 20 avril 2016, concernant le plan de lotissement susmentionné.

L'îlot concerné est proche de l'ancienne Ecole Vétérinaire (classée comme monument et site). Il est compris dans une ZICHEE et contigu à un espace structurant.

Le projet Citygate I mené par CITYDEV porte sur trois îlots dont l'îlot « Marchandises » (le seul à faire l'objet de la demande de lotissement) pour un total de 42.103 m² dont 32.888 m² de logements conventionnés.
Un Citygate II, conservant du bâti industriel, existe de l'autre côté du chemin de fer par rapport à l'îlot « Marchandises ».

Le projet Citygate I a fait l'objet d'un Masterplan (67 pages) qui comporte aussi des orientations concernant les espaces publics. Il couvre les trois îlots. Le lotissement « Marchandises », qui fait l'objet de la présente demande, n'en constitue donc qu'une partie.

Le Masterplan

Celui-ci reprend quasiment les alignements / fronts bâtis d'origine. Cependant :

- Une voirie privée est créée entre le chemin de fer et l'îlot « Marchandises ».
- La partie d'îlot « Goujons » est agrandie aux dépens de l'espace public (place des Goujons), constitué actuellement d'une accumulation d'îlots directionnels. Cependant, la percée visuelle

depuis la rue des Goujons n'est pas affectée. Le pont à deux arches y reste parfaitement visible.

Les gabarits prévus vont majoritairement de R+4 à R+6, avec l'exception notable de l'angle rue du Dr Kuborn / rue des Deux Gares qui fait R+12. Le programme est mixte, la partie « Marchandises » comporte un Bâtiment à Usages Multiples (BAM).

En matière d'espaces publics (et de mobilité), le projet va dans le sens d'une réappropriation plus urbaine des voiries actuelles, ce qui est à encourager.

Ces lieux sont, en effet, le résultat de tracés viaires d'origines très diverses.
Quand A. Payen construisit la deuxième gare du Midi, il l'accompagna de la future place de la Constitution et des rues Fonsny et de France (20 m). Toutefois, cette dernière ne fut achevée qu'au moment de la réalisation de la Jonction Nord Midi, soit un siècle plus tard. Le réseau viaire complémentaire, tracé par Besme (1866) dans une logique d'îlots industriels, comportait en particulier la rue Bara (18 m). Lorsque, en raison de la croissance du trafic voyageurs de la gare du Midi, une nouvelle gare de marchandises fut créée (gare de la Petite-Île) ainsi que la rue des Deux Gares (20 m), le lien avec le centre-ville se fit via la rue Bara (et non la rue de France inachevée). L'avant de la gare de la Petite Île fut généreusement dimensionné et le pont du chemin de fer (quatre arches, L28) conçu en conséquence (début XXe).
Ce n'est que bien plus tard (années '60 et '70) que le boulevard Industriel fut créé sur une largeur de 40 m. L'idée originelle de réaliser une autoroute urbaine le long du canal, du sud au nord, ne fut jamais réalisée. Cependant, le boulevard Industriel est resté un axe important de pénétration, entre le Ring et la gare du Midi / Petite Ceinture.
Ce rôle de pénétrante lourde est remis en cause depuis un certain temps, tant aux travers des plans communaux (PCD Anderlecht demandant la transformation en boulevard urbain, 2015) que régionaux, en particulier le Schéma Directeur Midi (2016) et son volet mobilité accompagné par l'Administration régionale.

L'aménagement proposé par le Masterplan (pages 38 et 40) s'inscrit dans la logique de cette transformation du boulevard Industriel en boulevard urbain.

- Le rond-point allongé créé entre le pont de chemin de fer et Kuborn transforme en place publique ce qui n'est aujourd'hui qu'un espace de transition sur une voie rapide.
- La place des Goujons est simplifiée, dégageant un espace public utilisable.

Dans ce contexte d'îlots renouvelés et d'espaces publics rendus plus urbains, la présence d'un immeuble élevé (R+12) pourrait poser question.

- Sa taille correspond à la taille minimale d'un immeuble de grande hauteur, tel que défini dans l'étude BUUR de 2012 relative à la « Définition des principes généraux de localisation et d'intégration des bâtiments élevés ».
- Il s'inscrit dans la perspective finale du boulevard Industriel, là où l'on passe à des voiries de caractère plus urbain.
- Il ne s'inscrit pas dans la perspective du boulevard de la Révision, qui commande l'aménagement symétrique de l'ancienne Ecole Vétérinaire.
- Son ombre portée ne nuit pas à cette dernière.
- Par contre, il sera certainement bien présent par rapport au site sauvegardé de l'ancienne Ecole vétérinaire.

Par conséquent, avant d'être entériné, ce gabarit devrait faire l'objet d'une analyse paysagère approfondie pour en vérifier la pertinence à courte et longue distances, avec une éventuelle adaptation de sa hauteur et de sa silhouette à la clé.

<u>La demande de permis de lotir</u>

La demande ne concerne que l'îlot « Marchandises » et s'inscrit parfaitement dans le contexte du Masterplan.

On y associe logements conventionnés, bâtiment à usages multiples (BAM), équipements, en trois lots. Le BAM est implanté parallèlement au chemin de fer dont il est séparé par la nouvelle voirie privée mentionnée plus haut. ***Le fonctionnement de cette voirie et son articulation avec l'espace public (fermeture ?) restent toutefois à préciser.*** Un équipement sportif est prévu.

Le rapport des incidences est assez complet, il ne mentionne pas d'enjeux patrimoniaux particuliers (point 4.2). Le pont de chemin de fer, non classé, présente un intérêt, mais le lotissement n'en contrarie pas la visibilité. ***La coupe 2 montre cependant qu'il serait intéressant que le « Brico » situé hors périmètre soit reconstruit en recul***, de façon à mieux dégager la place et mettre davantage en valeur ce pont.

Les gabarits ne sont globalement pas excessifs. ***Toutefois, du côté du boulevard Industriel, deux niveaux de moins auraient été les bienvenus (coupe 2)***.
En matière d'esthétique des constructions, les prescriptions sont relativement souples. Elles interdisent les rez-de-chaussée aveugles ou aveuglés et le PVC est proscrit pour les menuiseries – toutes mesures à

encourager.

Conclusion

La CRMS rend un avis favorable sur la demande de lotissement sous réserve de diminuer de deux niveaux le gabarit vers le boulevard Industriel et de préciser l'articulation de la voirie privée parallèle au chemin de fer avec l'espace public.

Pour ce qui concerne des éléments situés en dehors de la demande de lotissement, la CRMS demande de vérifier la pertinence et l'impact du gabarit de 12 niveaux proposé par rapport au paysage urbain.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments très distingués.

G. MEYFROOTS	St. DE BORGER
Secrétaire-adjointe	Vice-Président

Copies à : BDU – DMS : Mme Fr. Cordier ; BDU-DU : Mme S. Buelinckx.