

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

REF. DOSSIER : PU-39057

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 14/10/2025

11/12. Dossier PU-39057 – NP(mp)

DEMANDEUR

NAUTEA S.A

LIEU

CHAUSSÉE DE NINOVE 1 - SQUARE AUGUSTE SMETS 7 - QUAI DE L'INDUSTRIE

OBJET

Construire cinq bâtiments à programme mixte d'une superficie hors-sol de 20.998 m², comprenant 133 logements (classiques et sociaux), 105 logements étudiants, 527 m² de commerces, 2.031 m² d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, un parking de 106 emplacements pour véhicules motorisés (voitures et motos), 557 emplacements vélos, et aménager l'espace extérieur en espace accessible au public

ZONE AU PRAS

espaces structurants, zones administratives -

ENQUETE PUBLIQUE

du 18/08/2025 au 16/09/2025 – 133 courriers dont 59 demandes d'être entendu

MOTIFS D'ENQUETE/CC

- application de l'art. 175/15 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence (garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnements couverts, salles d'exposition ...) comptant de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques)
- dérogation à l'art.13 du titre I du RRU (maintien d'une surface perméable)
- Art. 126§11: MPP uniquement pour dérogation au volume, à l'implantation ou à l'esthétique des constructions
- art 176/1 MPP dans le cadre d'un projet mixte qui requiert à la fois un permis d'environnement de classe 1B ou 1A et un permis d'urbanisme
- Art. 188/7 MPP à la demande d'un PRAS, d'un RRU, d'un PPAS, d'un RCU
- Rapport d'incidences - Art. 175/20 - MPP - Enquête de 30 jours
- dérogation à l'art.11 du titre I du RRU (aménagement de la zone de recul)
- 24) Equipements d'intérêt collectif ou de service public dont la superficie de plancher dépasse 1.000 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur, ou dont les installations couvertes et à l'air libre occupent plus de 5.000 m² de superficie au sol
- 32) Logements dont la superficie de plancher dépasse 2.500 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur
- application de la prescription particulière 7.4. du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordant avec celles du cadre urbain environnant)
- dérogation à l'art.8 du titre I du RRU (hauteur - constructions isolées)
- dérogation à l'art.10 du titre I du RRU (éléments en saillie sur la façade)
- dérogation à l'art.13 du titre I du RRU (maintien d'une surface perméable)
- application de l'art. 237 du COBAT (zone de protection d'un bien classé (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci))

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT) notamment les articles 98 et suivants ;
Vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme ;
Vu l'article 123, 7° de la nouvelle loi communale ;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 1996 relatif à la transmission de documents en vue de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme et de lotir, des demandes de certificat d'urbanisme et de certificat d'urbanisme en vue de lotir modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 ;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 ;
Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 (M.B. 7.V.2019) relatif aux commissions de concertation ;
Vu le Règlement Régional d'Urbanisme ;

Vu la demande de permis d'urbanisme introduite par **NAUTEA s.a. représentée par Rikkert Leeman** pour construire cinq bâtiments à programme mixte d'une superficie hors-sol de 20.998 m², comprenant 133 logements (classiques et sociaux), 105 logements étudiants, 527 m² de commerces, 2.031 m² d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, un parking de 106 emplacements pour véhicules motorisés (voitures et motos), 557 emplacements vélos, et aménager l'espace extérieur en espace accessible au public, **Chaussée de Ninove 1, Square Auguste Smets 7 ,Quai de l'Industrie;**

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité **du 18/08/2025 au 16/09/2025** ainsi à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :

- application de l'art. 175/15 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence (garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnements couverts, salles d'exposition ...) comptant de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques)
- Art. 126§11: MPP uniquement pour dérogation au volume, à l'implantation ou à l'esthétique des constructions
- art 176/1 MPP dans le cadre d'un projet mixte qui requiert à la fois un permis d'environnement de classe 1B ou 1A et un permis d'urbanisme
- Art. 188/7 MPP à la demande d'un PRAS, d'un RRU, d'un PPAS, d'un RCU
- Rapport d'incidences - Art. 175/20 - MPP - Enquête de 30 jours
- dérogation à l'art.11 du titre I du RRU (aménagement de la zone de recul)
- 24) Equipements d'intérêt collectif ou de service public dont la superficie de plancher dépasse 1.000 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur, ou dont les installations couvertes et à l'air libre occupent plus de 5.000 m² de superficie au sol
- 32) Logements dont la superficie de plancher dépasse 2.500 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur
- application de la prescription particulière 7.4. du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordant avec celles du cadre urbain environnant)
- dérogation à l'art.8 du titre I du RRU (hauteur - constructions isolées)
- dérogation à l'art.10 du titre I du RRU (éléments en saillie sur la façade)
- dérogation à l'art.13 du titre I du RRU (maintien d'une surface perméable)
- application de l'art. 237 du COBAT (zone de protection d'un bien classé (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci))

Considérant que **133 courriers de remarques** ont été introduits lors de l'enquête publique ;
Considérant que les remarques portent principalement les éléments suivants :

Densité excessive et pression sur le quartier

Le projet prévoit une densité de construction trop élevée dans un quartier où la densité de population est déjà largement supérieure à la moyenne régionale.

Des projets existants et à venir augmentent encore la pression sur l'environnement, les infrastructures et les services publics.

Le parc et les autres espaces verts sont surchargés, ce qui détériore la qualité de vie dans le quartier.

Insuffisance des espaces verts et publics

Il y a un manque criant d'espaces verts accessibles et de qualité pour la détente et les rencontres sociales.

Le parc existant est souvent saturé et trop petit, et le projet menace la conservation et le développement des espaces verts dans le quartier.

Le sol est quasiment entièrement imperméabilisé (99 %), ce qui va à l'encontre des objectifs d'adaptation au climat, de préservation de la biodiversité et de lutte contre les îlots de chaleur.

Offre de logements insuffisante et déséquilibrée

La majorité des logements sont des studios ou des appartements d'une ou deux chambres, alors que le quartier a surtout besoin de logements familiaux (3 chambres et plus).

La part de logements sociaux et d'équipements publics reste vague, insuffisamment développée et sans garanties concrètes de la part des sociétés de logement social.

Le nombre important de logements étudiants n'est pas adapté à la demande locale et le projet est éloigné des principaux campus universitaires. La destination finale de ces logements est incertaine, avec un risque de location à des non-étudiants ou à des touristes.

Mauvaise intégration dans le quartier et impacts négatifs sur le cadre de vie

Les hauteurs prévues (6 à 14 étages) sont disproportionnées, créent un sentiment d'oppression et réduisent la luminosité et la vue, notamment autour du parc.

Le projet renforce les barrières visuelles et sociales entre les trois quartiers concernés au lieu de les connecter.

Le site se situe dans une zone à forte pollution atmosphérique et sonore, ce qui rend la vie difficile et peut être en infraction avec la réglementation.

Absence de garanties et incertitudes autour du logement social

Il n'existe aucun engagement formel ou garantie de la part des sociétés de logement social quant à la réalisation et la gestion effective des logements sociaux.

Cela crée une grande incertitude sur la disponibilité, l'accessibilité financière et la durabilité du logement social dans ce projet.

Sans garanties, la dimension sociale reste insuffisamment prise en compte, menaçant la cohésion sociale et l'inclusivité du quartier.

Problèmes environnementaux et de sécurité

L'imperméabilisation quasi totale du site favorise les îlots de chaleur, provoque des problèmes de gestion des eaux et entraîne une perte de biodiversité.

Des inquiétudes subsistent concernant la stabilité des sols et des quais industriels voisins, avec des signalements récents de risques d'effondrement.

Impact des travaux et de la circulation

Les travaux de grande ampleur engendreront des nuisances durables (bruit, trafic, pollution).

Le projet aggravera la pression sur la circulation et le manque de places de stationnement, entraînant une augmentation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique.

Politique urbaine déséquilibrée et monoculturelle

Le projet met trop l'accent sur la maximisation du nombre de logements sans accorder suffisamment d'attention aux fonctions sociales, aux espaces verts et aux équipements publics.
Il manque un équilibre entre habitat, espaces verts, équipements et loisirs, ce qui nuit à la qualité de vie dans le quartier.

Remarque positive

Quelques habitants soutiennent le projet et se réjouissent qu'il y ait enfin du mouvement dans le quartier.

Ils estiment que ce projet pourrait contribuer à redynamiser le quartier et à lui redonner vie.

Ils apprécient également le nombre de places pour vélos et plaident pour des mesures favorisant la mobilité douce, comme l'autopartage et la limitation du stationnement sur la voirie.

Vu l'avis conditionné du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente du 14/07/2025 ;

Vu l'avis du Bouwmeester Maître Architecte du 19/04/2024 ;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 20/06/2025 ;

Vu l'avis de Perspective.brussels du 20/06/2025 ;

Vu l'avis de la Commission de sécurité Astrid du 03/06/2025 ;

Vu l'avis de Bruxelles Environnement du 19/09/2025 ;

Vu l'avis de Access and Go du 29/07/2025 ;

Vu l'avis de la Commission royale des Monuments et des Sites du 13/06/2025 ;

Vu l'avis de Vivaqua 12/06/2025 ;

I. CADRE REGLEMENTAIRE

Considérant que la parcelle est située en zone administrative et le long d'un espace structurant du Plan Régional d'Affectation du Sol (**PRAS**) ;

Considérant que, dans les extraits de carte du Plan Régional de Développement Durable (**PRDD**), il ressort que le site se localise au sein du territoire du canal, au centre de quartier Porte de Ninove, et qu'il longe l'axe de développement économique que représente le canal ;

Que le site se trouve également en bordure de l'hypercentre ville et s'inscrit dans un espace socio-économiquement faible et dans une zone de revitalisation urbaine ;

Que le PRDD précise notamment que le quartier de la Porte de Ninove, se trouvant en bordure du quartier Heyvaert, est une zone charnière, située à la fois en bordure de l'épicentre urbain et sur le chapelet des « Portes » qui forment la Petite Ceinture ;

Que le PRDD intègre les ambitions pour le canal, à savoir l'intégration de la fonction résidentielle dans certaines anciennes zones industrielles par l'intermédiaire des ZEMU du PRAS démographique, mais également par le Plan Canal, qui vise à donner une cohérence au territoire du Canal dans sa totalité, en garantissant le maintien des activités économiques urbaines tout en assurant une meilleure intégration de celles-ci avec les autres fonctions urbaines, résidentielles notamment ;

Considérant que, suivant la carte du maillage vert et bleu du PRDD, la parcelle est située en zone prioritaire de verdoisement, tout comme l'ensemble du Pentagone et son environnement élargi, de même qu'en zone de revalorisation et d'intégration urbaine de la Senne ;

Considérant que le projet est situé dans le périmètre du projet de Plan d'Aménagement Directeur (**PAD**) « Porte de Ninove », élaboré à partir de 2016 et ayant connu plusieurs versions successives ;

Que ce PAD, dont s'inspire la présente demande, a été approuvé en première lecture en janvier 2023 puis en deuxième lecture, mais n'a pas encore été adopté définitivement et n'est dès lors pas d'application ;

Que, par conséquent, la base légale de la demande demeure le cadre réglementaire actuellement en vigueur, constitué notamment par le Règlement Régional d'Urbanisme (**RRU**) et le Plan Régional d'Affectation du Sol (**PRAS**), et que les références faites au PAD doivent être considérées comme purement informatives.

II. CONTEXTE HISTORIQUE

Considérant que le site de la Porte de Ninove, dans lequel le projet s'implante, correspond historiquement à l'une des anciennes portes de péage de la ville de Bruxelles, marquée par la présence des pavillons d'octroi, aujourd'hui classés et toujours visibles à proximité immédiate du projet ;

Que la zone a connu d'importantes transformations après la Seconde Guerre mondiale, notamment lors de la jonction entre les canaux de Bruxelles-Charleroi et de Bruxelles-Anvers, laissant de vastes terrains délaissés et non aménagés en bordure du canal ;

Considérant que les photographies aériennes de 1977 montrent un site encore partiellement bâti, occupé par des entrepôts et quelques habitations ;

Que le Plan de Secteur de 1979 identifie déjà la Porte de Ninove comme un secteur particulier de la ville, appelé à faire l'objet d'une requalification urbaine ;

Que les vues aériennes de 1987 confirment le maintien de constructions sur une partie du site, tandis que celles de 1996 montrent que les bâtiments ont été entièrement démolis, le terrain apparaissant dès lors libre de toute construction ;

Considérant qu'au début des années 2000, le terrain a fait l'objet d'un projet immobilier de bureaux non abouti, dont seules les fondations en murs emboués ont été réalisées, d'une profondeur d'environ 19 mètres, et qui subsistent encore aujourd'hui ;

Que le chantier ayant été interrompu, le site est resté en friche pendant plusieurs années, présentant une végétation spontanée, un relief en creux et des dépôts de déchets, sans accès public ;

III. CONTEXTE URBAIN

Considérant que le site est situé sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean, à la frontière avec la Ville de Bruxelles ;

Que celui-ci s'inscrit dans un espace triangulaire formé par la chaussée de Ninove, le boulevard de l'Abattoir et le quai de l'Industrie ;

Que le site se trouve dans le prolongement de la rue des Fabriques à proximité immédiate de la Petite Ceinture, du canal Bruxelles-Charleroi et du parc de la Porte de Ninove ;

Considérant que la parcelle est isolée sur le plan morphologique, sans continuité bâtie avec les quartiers avoisinants ;

Que le site est bordé par des infrastructures majeures telles que le canal, des voiries régionales, et des espaces publics ;

Que le site ne comprend aucune construction existante conservée ;

Considérant que le site est entouré par plusieurs espaces publics existants à savoir le parc de la Porte de Ninove, le square Auguste Smets, et la place de Ninove ;

Considérant que le site bénéficie d'une excellente accessibilité, étant desservi par les lignes de tram 51 et 82, de nombreuses lignes de bus, deux stations de métro proches (Comte de Flandre et Clémenceau), et par sa connexion directe à la Petite Ceinture (R20) ;

Considérant que le site est bordé à l'est par la chaussée de Ninove (N8), classée voirie régionale, et qu'il se trouve également à proximité immédiate de la Petite Ceinture (R20), également voirie régionale ;

Que ces deux voiries sont identifiées comme des axes de liaison de type "Confort" dans la spécialisation multimodale des voiries du Plan Régional de Mobilité Good Move, tant pour les piétons et cyclistes que pour les poids lourds ;

Que le quai de l'Industrie, également au droit du site, est repris comme axe Confort pour les modes actifs ;

Considérant que le site est inscrit dans le périmètre du territoire du Canal, identifié comme zone charnière entre le Pentagone et Molenbeek ;

Que ce périmètre constitue un site prioritaire pour la requalification urbaine ;

Considérant que le site n'est pas classé ni inscrit sur la liste de sauvegarde ;
Que le terrain est inclus dans le périmètre de protection des pavillons d'octroi de la Porte de Ninove, classés comme ensemble par arrêté du 10 septembre 1998 ;
Que tout acte ou travail modifiant les perspectives sur le bien classé ou à partir de celui-ci est soumis à l'avis de la Commission royale des Monuments et des Sites conformément à l'article 237 du CoBAT ;

Considérant qu'**au Nord-Ouest du site** se trouve le quai de l'Industrie, bordant directement la parcelle, puis le canal de Bruxelles-Charleroi et, de l'autre côté de celui-ci, le quai du Hainaut ;
Que, en vis-à-vis direct du site, le parc Pierron s'étend le long du quai du Hainaut, séparé de celui-ci par un alignement d'arbres ; qu'en partie arrière du parc se trouve un bâtiment de gabarit R+1 + toiture à faible pente, abritant la Maison Communautaire Pierron Rive Gauche, depuis lequel existent des vues vers le site, limitées toutefois par la présence de la rangée d'arbres et par la distance d'environ 99 m du bâtiment projeté le plus proche ;
Que, dans le même îlot que le parc, les façades arrière des bâtiments de la rue Ransfort (n°s 80 à 98), de gabarit R+3 à R+4 et affectées principalement à l'habitation aux étages, comportent des vues vers le site, à une distance d'environ 160 m ;
Que la tour Brunfaut, située dans l'axe du canal et du site, constitue un repère vertical important du quartier ; qu'elle atteint une hauteur de 87 m, ce qui en fait l'un des bâtiments les plus élevés du secteur ; qu'elle a récemment fait l'objet d'une rénovation complète visant à améliorer ses performances énergétiques et son esthétique, par le remplacement des façades par des caissons préfabriqués en bois recouverts d'un bardage en aluminium ;
Que, toujours le long du quai du Hainaut, plus au nord et à une distance minimale d'environ 70 m du site, se trouvent plusieurs bâtiments accolés issus des anciennes industries Bellevue, aujourd'hui réaffectés en hôtel, horeca, musée et équipements, de gabarit R+4 à R+6, dont les façades avant donnent directement sur le site ;
Que l'hôtel BELVUE, emblématique réaffectation d'un ancien site industriel en brique, est directement en vis-à-vis du site et exposé aux vues vers celui-ci ;

Considérant qu'**au Sud** du site, la chaussée de Ninove constitue un axe majeur reliant Molenbeek au centre-ville de Bruxelles ;
Que le parc de la Porte de Ninove, d'une superficie d'environ 4 hectares et aménagé par Bruxelles Environnement en 2017, s'étend entre la chaussée de Ninove, le boulevard Barthélémy et le canal de Bruxelles-Charleroi ; qu'il est composé de grandes pelouses, de zones plantées, d'allées piétonnes et cyclables, d'une aire de jeux et de mobilier urbain, et qu'il constitue un espace vert régional de rayonnement contribuant à la qualité de vie d'un quartier caractérisé par une forte densité bâtie ;
Que, au carrefour entre la rue Delaunoy et la chaussée de Ninove, deux pignons d'immeubles situés de part et d'autre de la rue Delaunoy, aux numéros 4 et 15, font face au site ; que ces immeubles sont de gabarit R+3 et R+3 + toiture et comportent des vues latérales vers le site, quoique peu significatives en raison de la distance d'environ 125 m ;
Que les façades arrière des bâtiments situés rue Delaunoy (numéros 15 à 25), de gabarit R+2 + toiture à R+4, comportent des ouvertures latérales orientées vers le site ; que les façades avant des immeubles situés rue Delaunoy, de gabarit R+2 + toiture à R+3 + toiture, comportent également des ouvertures latérales donnant des vues vers le site ;
Que plus à l'ouest, toujours le long de la chaussée de Ninove, se trouve une station-service Esso, dont les pompes sont couvertes par un auvent et associées à une boutique de gabarit rez-de-chaussée ;
Que, au-delà de cette station, à l'alignement des numéros 95 à 105 de la rue Ransfort et du numéro 1A de la rue de l'Indépendance, se trouvent des immeubles de gabarit R+3 à R+3 + toiture, principalement affectés au logement, qui comportent des vues vers le site à une distance d'environ 180 m ;
Que plus à l'ouest encore, le bâti se prolonge le long de la chaussée de Ninove et du quai de

Mariemont ; qu'il s'agit d'un tissu classique du vieux Molenbeek, dont les façades sont soit sans vis-à-vis direct, soit en vis-à-vis lointain par rapport au site.

Considérant qu'à l'Est du site, le boulevard Barthélémy correspond au tronçon de la Petite Ceinture reliant la Porte de Ninove à la place Saintelette ;

Que cette voirie est de grande largeur, comprenant plusieurs bandes de circulation, un site propre pour les trams ainsi qu'un terre-plein central arboré ;

Qu'elle est identifiée dans le Plan Régional de Mobilité *Good Move* comme un axe « Confort auto et poids lourds » et comme un axe cyclable structurant (« Plus ») ;

Qu'elle assure une fonction de pénétration vers le centre-ville et constitue un nœud de mobilité important, connecté à la fois au réseau routier régional, aux lignes de tram de la STIB et aux lignes de bus ;

Qu'en vis-à-vis du site, côté est du boulevard Barthélémy, se trouve un tissu ancien constitué d'immeubles mitoyens de gabarit R+2 + toiture à R+4 + toiture, implantés sans recul à front de voirie ; que les façades présentent majoritairement un revêtement en brique ou en enduit, avec un rythme vertical régulier de baies ; qu'un nombre important de rez-de-chaussée sont affectés à des commerces, ce qui contribue à l'animation urbaine de l'axe ;

Que la place de la Porte de Ninove est entourée sur trois côtés de bâtiments de gabarit R+2 à R+3 + toiture en pente, dans le même esprit de tissu ancien bruxellois, et du quatrième côté par les pavillons d'octroi classés, qui en constituent le repère patrimonial ;

Que les deux pavillons d'octroi de la Porte de Ninove sont classés comme ensemble par arrêté du 10 septembre 1998 ; qu'ils sont des constructions symétriques du XIX^e siècle, de gabarit modeste (R+1 + toiture) mais traitées de manière monumentale, et qu'ils constituent un repère urbain et patrimonial majeur marquant l'entrée de ville au croisement de la Petite Ceinture, de la chaussée de Ninove et du canal ;

Que la zone de protection attachée au classement des pavillons d'octroi englobe partiellement le périmètre de la parcelle concernée par le projet, ce qui confère au site une sensibilité particulière et implique une exigence accrue en matière d'intégration paysagère et architecturale ;

Qu'au sud, côté est du boulevard, le tissu ancien se prolonge avec des typologies similaires (gabarits modestes, rez-de-chaussée actifs, parcellaire étroit) ;

Que plus au sud, du côté ouest du boulevard, le bâtiment des Arts et Métiers, d'échelle plus imposante et sur une parcelle beaucoup plus large, rompt avec la finesse parcellaire et les gabarits réduits du tissu ancien ;

IV. PROJET

Considérant que la demande porte sur le terrain triangulaire de 4.029 m² situé entre la chaussée de Ninove, le square Auguste Smets, le quai de l'Industrie et les boulevards Barthélémy et de l'Abattoir, cadastré sous les parcelles 462 H6, 465 G3 et 462/02_, aujourd'hui en friche et partiellement excavé par des murs emboués de 19 m issus d'un ancien projet abandonné ;

Considérant que le projet prévoit la construction de cinq immeubles (A1, A2, A3/A4, B et C) pour une superficie totale hors sol de 20.998 m², organisés autour de deux rues piétonnes traversantes reliant la chaussée de Ninove au canal, et de deux placettes publiques ;

Considérant que le programme en matière de logements comprend 238 logements totalisant 18.439 m², se répartissant en 92 logements classiques (A1 et C), 41 logements sociaux (A2 et B), 105 logements étudiants (A4) avec cuisines et salons communs, salle d'étude, terrasse partagée et logement de conciergerie ;

Considérant cela correspondant à une population estimée de 443 habitants, soit une moyenne de 1,9 habitant par logement ;

Considérant que la typologie des logements est la suivante :

- 13 studios, représentant 13 habitants (9,8 % des studios et appartements) ;
- 29 appartements de 1 chambre (21,8 %) ;
- 51 appartements de 2 chambres (38,3 %) ;
- 34 appartements de 3 chambres, représentant 119 habitants (25,6 %) ;
- 6 appartements de 4 chambres, représentant 27 habitants (4,5 %) ;
- 74 chambres étudiantes, représentant 74 habitants ;
- 31 studios étudiants, représentant 31 habitants.

Considérant que le projet prévoit l'implantation de 2.031 m² d'équipements d'intérêt collectif ou de service public ;

Que ces équipements se répartissent comme suit :

- Bâtiments A3/A4 : un centre culturel / atelier social de 504 m² au rez-de-chaussée et un centre de soins / réhabilitation de 581 m² au premier étage ;
- Bâtiment B : un centre culturel de quartier de 364 m² au rez-de-chaussée et une bibliothèque de 447 m² au premier étage ;

Considérant que le projet prévoit également 572 m² de commerces de proximité ;

Que ces commerces se répartissent comme suit :

- Bâtiment C : deux cellules commerciales au rez-de-chaussée, à l'angle de la chaussée de Ninove et du quai de l'Industrie ;
- Bâtiment A1 : une cellule commerciale au rez-de-chaussée.

Considérant que les gabarits des immeubles varient de R+1 à R+14, soit :

- Bâtiment A1 : R+14 (49 m),
- Bâtiment C : R+13 (46 m),
- Bâtiment A4 : R+10+T (39 m),
- Bâtiment B : R+7 (28 m),
- Bâtiment A2 : R+6 (24 m),
- Bâtiment A3 : R+1 (8 m) ;

Considérant que deux niveaux de sous-sol sont prévus comprenant les parkings voitures, vélos, et 92 caves privatives ;

Considérant que le projet prévoit un total de 106 emplacements pour véhicules motorisés, répartis sur deux niveaux en sous-sol, à savoir : 31 emplacements (dont 2 PMR) et 10 motos au niveau -1, et 58 emplacements (dont 2 PMR) et 7 motos au niveau -2 ;

Considérant que le projet prévoit également un total de 557 emplacements vélos, dont 493 emplacements au niveau -1 destinés aux logements (avec 49 emplacements pour vélos cargos) et 64 emplacements au rez-de-chaussée destinés aux commerces et équipements publics (avec 4 emplacements pour vélos cargos) ;

Considérant que l'offre en stationnement vélos est organisée en plusieurs poches distinctes en sous-sol et accessible par une rampe bidirectionnelle adaptée, et que des accès directs sont prévus pour les locaux vélos liés aux commerces et aux équipements au rez-de-chaussée ;

Considérant que le projet propose l'aménagement d'espaces extérieurs comprenant :

- deux rues piétonnes traversantes et deux placettes publiques,

- une piste cyclable de 2 m de large en asphalte ocre et un trottoir de 3 m de large le long de la chaussée de Ninove,
- une aire de livraison mutualisée (3 x 12 m) devant le bâtiment B,
- des plantations diversifiées (zones basses et bacs hauts, arbres de différentes tailles, pergolas végétalisées) ;

Considérant que le traitement architectural repose sur l'usage de la brique, en dialogue avec le patrimoine industriel du canal et notamment les bâtiments des anciennes brasseries Bellevue ;

Considérant que des dispositifs techniques et environnementaux sont prévus, comprenant :

- la gestion des eaux par infiltration, rétention et récupération (citerne de 24 m³, toitures stockantes et vertes semi-intensives et intensives, zones d'infiltration, rejet vers le réseau séparatif pluvial),
- la gestion des déchets par un espace-tri enterré avec 4 conteneurs Molok (déchets résiduels, PMC, papiers-cartons, déchets organiques),
- des installations techniques classées (géothermie avec 80 sondes, pompes à chaleur, groupe électrogène, ventilation de parking).

V. MOTIVATION

IMPLANTATION ET GABARIT

Bâtiment A1 – Tour nord-est

Considérant que le terrain s'inscrit le long d'une inflexion du canal Bruxelles-Charleroi ;

Que la tour A1, implantée à l'extrémité nord-est du site, se situe, du fait de cette inflexion, dans l'axe de perspective depuis le nord du canal et constitue dès lors un repère visuel majeur marquant une entrée de ville ;

Qu'il s'agit d'un point singulier permettant d'accueillir des volumes élevés en fond de perspective, agissant comme un repère majeur, parfaitement positionné à cet effet ;

Que la tour A1 est par ailleurs suffisamment distante des constructions existantes, se trouvant à environ 75 m des premières habitations voisines situées de l'autre côté du boulevard Barthélémy, à environ 65 m du musée Mima (anciennes brasseries Bellevue), à environ 68 m de l'hôtel Bellevue, et que les autres bâtiments environnants se situent à plus de 130 m, de sorte que cette hauteur ne porte pas atteinte directe au tissu urbain ancien ;

Considérant que la tour A1 (R+14, ± 49 m) de gabarit important, peut faire l'objet d'une dérogation au regard du contexte particulier du site ;

Qu'ainsi, les dérogations relatives aux bâtiments A1 et C peuvent être admises, dans la mesure où elles participent à l'identité du projet et structurent de manière lisible la Porte de Ninove en articulation avec le canal et la Petite Ceinture ;

Considérant que le retrait prévu aux étages supérieurs du bâtiment A1 présente un caractère aléatoire nuisant à la cohérence architecturale de la tour ;

Que cette disposition fragilise la lecture de son volume et altère la perception de son couronnement ;

Qu'il convient dès lors de retravailler les parties supérieures du bâtiment afin d'assurer un traitement plus homogène, garantissant un couronnement clair, cohérent et affirmé, en adéquation avec le rôle de repère urbain que la tour occupe dans le paysage de la Porte de Ninove.

Considérant que la dérogation à l'article 8 du RRU est justifiée pour le bâtiment A1 ;

Bâtiments A2 et A3 – Volumes de transitions

Considérant que le bâtiment A2 présente une hauteur de 24 m, soit une dérogation de +7,5 m ;

Que, comparativement aux émergences majeures du projet, à savoir les bâtiments A1 (49 m) et C (46 m), les gabarits des bâtiments A2, A3 et B sont inférieurs et apparaissent donc moins impactants ;

Que néanmoins, leur volumétrie exerce une incidence propre sur l'ensoleillement, les ombres portées, le confort des espaces publics intérieurs et la cohérence architecturale de l'ensemble ;

Qu'il convient dès lors d'apprécier ces volumes non seulement au regard du contexte élargi, mais également en fonction de leur impact sur l'organisation interne du site, l'équilibre des masses bâties et la qualité des espaces ouverts ;

Considérant que le bâtiment A2, plus bas et accolé à la tour A4, engendre une perte d'identité de cette dernière, la transition en escalier des gabarits nuisant à la lisibilité des volumes et à l'élanement de la tour ;

Que le bâtiment A3, en R+1, accentue encore cet effet d'escalier et donne l'apparence d'une dent creuse dans le front bâti ;

Que la réduction du gabarit de ces bâtiments permettrait par ailleurs d'améliorer l'ensoleillement et la qualité d'usage de la placette triangulaire ;

Considérant qu'il est néanmoins nécessaire de maintenir un volume bâti entre les tours A1 et A4 afin d'atténuer les nuisances sonores liées à la circulation du boulevard, tout en veillant à ce que ce volume soit conçu comme un ensemble continu, lisible et suffisamment bas pour préserver la qualité environnementale et la perception des émergences principales ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de fusionner les bâtiments A2 et A3 afin de constituer un volume de transition homogène et plus bas (maximum R+3) entre les tours A1 et A4, de manière à renforcer la cohérence architecturale du front bâti et à améliorer l'ensoleillement de la placette triangulaire ;

Que le demandeur devra fournir une étude d'ombre permettant de vérifier si cette diminution de gabarit apporte une amélioration significative et, dans le cas contraire, abaisser encore la hauteur d'un étage supplémentaire.

Considérant que la dérogation à l'article 8 du RRU n'est pas justifiée pour le bâtiment A2 ;

Bâtiment A4 – Tour sud-est

Considérant que le bâtiment A4 (R+10 + toiture technique, ± 39 m), implanté en bordure immédiate des pavillons d'octroi classés de la Porte de Ninove (arrêté du 10/09/1998), introduit une rupture d'échelle trop abrupte vis-à-vis de ces pavillons de faible gabarit, de la place de Ninove et du tissu ancien du Pentagone ;

Que cette hauteur crée un effet d'écrasement nuisible à la mise en valeur du patrimoine et risque de transformer les pavillons en simple décor derrière un écran bâti de grande échelle ;

Que la CRMS a confirmé cette disproportion et rappelé la nécessité d'une meilleure intégration paysagère ;

Considérant dès lors qu'il convient de ménager un cône visuel depuis le pont de Molenbeek vers les pavillons d'octroi afin de préserver leur visibilité et leur rôle de repère historique ;

Que, parallèlement, la hauteur du bâtiment doit être revue à la baisse pour éviter l'effet d'écrasement ;

Que ces deux mesures combinées — recul et réduction de hauteur — constituent les conditions minimales pour préserver les qualités patrimoniales de la Porte de Ninove, assurer une transition d'échelle respectueuse et garantir la lisibilité de cette entrée historique de la ville ;

Considérant que, par ailleurs, le retrait et la diminution de la hauteur du bâtiment A4 peuvent être compensés par une augmentation de sa largeur le long du boulevard ;

Que cette adaptation permettrait de privilégier une typologie plus horizontale si nécessaire, à condition de veiller à l'équilibrage de la composition d'ensemble ;

Considérant enfin que l'article 11 du Titre I du RRU impose que la zone de recul en bordure de voirie soit aménagée en jardinet et plantée en pleine terre ;

Que le recul prévu de 5 m le long de la chaussée de Ninove ne permet ni la réalisation d'une piste cyclable de 3 m, ni celle d'un trottoir de 2 m et de plantations ;
Qu'une zone tampon de 50 cm est en outre requise entre piste cyclable et voirie ;
Qu'il convient donc de prévoir un recul minimum de 8,5 m pour le bâtiment A4, afin de dégager des zones plantées plus importantes, d'ouvrir les perspectives vers les pavillons d'octroi et de renforcer la végétalisation structurante de l'entrée de ville ;
Que ces aménagements contribueront aussi à atténuer l'effet du vent ;

Considérant que le bâtiment A4 présente une typologie (profondeur de 20 mètres, escalier et ascenseur à l'opposé, long couloir, circulation sombre) qui ne permet ni une reconversion aisée en logements classiques, ni la création de typologies de logements répondant de manière satisfaisante aux prescriptions du Titre II du RRU (voir chapitre « programme ») ;
Que cette profondeur excessive engendre de longs couloirs, une organisation rigide et une absence de typologies variées adaptées à un immeuble d'appartements ;
Qu'il y a dès lors lieu de revoir la typologie et en particulier de limiter la profondeur du bâtiment A4 à un maximum de 18 mètres, terrasses comprises ;

Considérant qu'il convient dès lors de diminuer sensiblement la hauteur du bâtiment à maximum R+8, d'augmenter le retrait par rapport à la chaussée de Ninove à minimum 8,5 m, et de réduire la profondeur du bâtiment de 20 m à maximum 18 m terrasses comprises, afin d'assurer une transition d'échelle adéquate avec les pavillons d'octroi classés et le tissu urbain ancien du Pentagone ;
Que ces modifications devront faire l'objet d'une réévaluation globale de la composition architecturale et de l'intégration du bâtiment par rapport au contexte urbain et patrimonial environnant ;

Considérant qu'il y a lieu d'intégrer les installations techniques dans le volume du bâtiment A4 ; que tout dépassement visible au-dessus des corniches altérerait la lisibilité du gabarit et l'homogénéité du couronnement ; que cette intégration est nécessaire afin de préserver la cohérence architecturale du bâtiment et d'éviter toute incidence visuelle négative depuis l'espace public ;

Considérant que les dérogations aux articles 8 et 11 du RRU ne sont pas justifiées pour le bâtiment A4 ;

Bâtiment B – Cœur d'îlot

Considérant que le bâtiment B présente une hauteur de 28 m, soit une dérogation de +11,5 m à la moyenne des gabarits environnants fixée à 16,5 m ;
Que, comparativement aux émergences majeures du projet, à savoir les bâtiments A1 (49 m) et C (46 m), les gabarits de A2, A3 et B sont inférieurs et apparaissent donc moins impactants ;
Que néanmoins, en raison de sa position centrale, le bâtiment B exerce une incidence propre sur l'ensoleillement, les ombres portées, le confort des espaces publics intérieurs et la cohérence architecturale de l'ensemble ;
Qu'il y a dès lors lieu d'apprécier son gabarit non seulement au regard du contexte élargi, mais également en fonction de son rôle structurant à l'intérieur du site ;

Considérant que le bâtiment B, à l'instar des autres bâtiments, projette d'importantes ombres sur la placette triangulaire, compromettant son ensoleillement et sa qualité d'usage ;
Que, pour remédier à ces incidences, une réduction substantielle de sa hauteur s'impose, afin d'assurer une meilleure qualité environnementale et une cohérence volumétrique équilibrée ;
Que la diminution du gabarit du bâtiment A4 implique par ailleurs une recomposition d'ensemble, conduisant logiquement à une réduction corrélative de la hauteur du bâtiment B ;

Que la proximité immédiate des bâtiments A4 et C engendre en outre des vis-à-vis directs entre logements, incompatibles avec des conditions d'habitabilité satisfaisantes ;

Considérant toutefois qu'il convient de maintenir ce volume bâti, dans la mesure où il assure la continuité du front urbain intérieur et protège la placette arrière des nuisances sonores et des effets du vent provenant de la chaussée de Ninove ;

Que le bâtiment B doit dès lors être reconfiguré comme un volume bas, d'une hauteur de R+3, assurant à la fois la cohérence de la composition et la qualité microclimatique de l'espace central ;

Considérant que la placette située face au parc n'offre pas de conditions idéales au séjour des personnes (vent) et que le bâtiment B peut, dans ce contexte, être aligné dans le prolongement des bâtiments C et A4 ;

Que la placette triangulaire, constituant l'espace public principal du projet, doit bénéficier de proportions plus ouvertes et d'un ensoleillement renforcé, ce qui impose de réduire la profondeur du bâtiment B et de l'implanter avec un retrait marqué par rapport à la profondeur du bâtiment C (profondeur mesurée depuis la chaussée de Ninove) ;

Considérant que, compte tenu des vis-à-vis directs entre les bâtiments A4, B et C, il n'est pas opportun d'y prévoir des logements aux étages ;

Qu'il y a lieu d'y implanter un équipement collectif d'envergure, éventuellement assorti de commerces accessoires au rez-de-chaussée, cet équipement devant constituer le cœur actif du projet et assurer l'animation de l'espace public ;

Considérant qu'il y a lieu de maintenir le bâtiment B comme élément structurant du cœur d'îlot, tout en réduisant sa hauteur à R+3 et en limitant sa profondeur avec un retrait marqué par rapport à la profondeur du bâtiment C, et qu'il doit être implanté selon un retrait équivalent à celui des bâtiments C et A4 ;

Considérant que la dérogation sollicitée à l'article 8 du RRU n'est pas justifiée pour le bâtiment B ;

Bâtiment C – Tour à la charnière Canal / Parc / chaussée de Ninove

Considérant que la tour C, implantée à la jonction entre la chaussée de Ninove, le canal, la Petite Ceinture et le parc de la Porte de Ninove, matérialise une charnière urbaine forte, marquant une limite entre deux rives du Canal, entre Molenbeek et Bruxelles-Ville (limite symbolique), et articulant plusieurs espaces ouverts structurants ;

Que la tour C est par ailleurs suffisamment distante des constructions existantes, se trouvant à environ 96 m du bâtiment affecté en équipement (maison Pierron – rive gauche) situé dans le parc Pierron, à environ 166 m des habitations les plus proches le long du quai de l'Industrie, et à environ 145 m des façades arrière des habitations situées rue Ransfort, les autres bâtiments résidentiels se situant au-delà ;

Considérant que le site est en grande partie ceinturé par le canal, le boulevard de la Petite Ceinture et le parc de la Porte de Ninove, ce qui l'isole du tissu ancien du Pentagone et du vieux Molenbeek, et permet d'implanter des émergences sans incidence directe sur les quartiers résidentiels environnants ;

Que la présence de la tour Brunfaut dans le voisinage élargi contribue à relativiser l'impact de ces émergences ;

Que la note que la Porte de Ninove constitue un point d'inflexion de la Petite Ceinture, que dans la majorité des cas, ces zones sont marquées par des portes et des places importantes avec des gabarits plus hauts (Porte de Namur, Rogier, Madou, Porte de Hal, etc.), ce qui confirme la logique de repère

urbain associé à une porte de la Petite Ceinture, sans toutefois affirmer que toutes les portes comportent des gabarits plus élevés ;

Que le projet s'inscrit dans cette logique, sinon systématique, du moins récurrente dans l'urbanisme bruxellois ;

Considérant que la tour C (R+13, ± 46 m), de gabarit important, peut faire l'objet d'une dérogation au regard du contexte particulier du site ;

Considérant toutefois que l'article 11 du Titre I du RRU impose que la zone de recul en bordure de voirie soit aménagée en jardinet et plantée en pleine terre ;

Que le recul prévu de 5 m le long de la chaussée de Ninove ne permet ni la réalisation d'une piste cyclable de 3 m, ni celle d'un trottoir de 2 m et de plantations ;

Qu'une zone tampon de 50 cm est en outre requise entre piste cyclable et voirie ;

Qu'il convient donc de prévoir un recul minimum de 8,5 m pour le bâtiment C, afin de dégager des zones plantées plus importantes, d'ouvrir les perspectives vers les pavillons d'octroi et de renforcer la végétalisation structurante de l'entrée de ville ;

Que ces aménagements contribueront aussi à atténuer l'effet du vent ;

Considérant de plus que l'implantation de la tour C ne peut en aucun cas compromettre l'aménagement du quai et son abaissement ;

Qu'il est essentiel que la conception du projet tienne compte de cette contrainte, notamment en évitant toute implantation d'une voie d'accès pour les pompiers susceptible d'empêcher cet aménagement ;

Qu'il y a dès lors lieu de vérifier que la position actuelle de la tour C ne fait pas obstacle à l'abaissement du quai et, le cas échéant, d'envisager son implantation plus en retrait de manière à ne pas compromettre cet abaissement potentiel ;

Que ces modifications devront faire l'objet d'une réévaluation globale de la composition architecturale et de l'intégration du bâtiment dans son contexte urbain et patrimonial environnant ;

Considérant que la dérogation à l'article 8 du RRU peut être admise pour le bâtiment C, tandis que celle relative à l'article 11 n'est pas justifiée ;

Sous-sol

Considérant que deux niveaux de sous-sol sont prévus comprenant les parkings voitures, vélos, et 92 caves privatives ;

Considérant que le projet prévoit un total de 106 emplacements pour véhicules motorisés, répartis sur deux niveaux en sous-sol, à savoir : 31 emplacements (dont 2 PMR) et 10 motos au niveau -1, et 58 emplacements (dont 2 PMR) et 7 motos au niveau -2 ;

Considérant que le projet prévoit également un total de 557 emplacements vélos, dont 493 emplacements au niveau -1 destinés aux logements (avec 49 emplacements pour vélos cargos) et 64 emplacements au rez-de-chaussée destinés aux commerces et équipements publics (avec 4 emplacements pour vélos cargos) ;

Considérant que les deux niveaux de sous-sol sont implantés sur la quasi-totalité de la surface de la parcelle ;

Considérant que l'article 13 du Titre I du RRU impose que la zone de cours et jardins comporte une surface perméable au moins égale à 50 % de sa surface ;

Que cette disposition traduit la volonté d'assurer, dans tout projet, une proportion suffisante de pleine terre afin de maintenir l'infiltration des eaux pluviales et aussi de favoriser le développement végétal et de préserver la qualité des espaces plantés et lutter contre le phénomène des îlots de chaleur et plus généralement la qualité de vie des habitants, les continuités vertes ;

Que le projet soumis prévoit une parcelle quasi entièrement bâtie, présentant un taux

d'imperméabilisation de 99% et ne respecte dès lors pas cette exigence réglementaire fondamentale ;
Qu'en situation existante, la parcelle est presque entièrement perméable ;
Considérant que le demandeur justifie cette dérogation en invoquant le caractère de « nouvel îlot urbain » du site, conçu autour de rues et de placettes accessibles au public, et en soutenant que la logique de cours et jardins ne serait pas applicable à ce type d'opération ;
Que cet argument ne saurait être retenu, dès lors que l'article 13 du Titre I du RRU a une portée générale ;
Considérant qu'une emprise en sous-sol avoisinant les 100 % n'est pas admissible ; que la compensation de la perte de surface perméable et de biodiversité par des plantations en bacs ou sur dalles ne permet pas de recréer un espace vert continu et de qualité, et entraînerait une minéralisation d'une zone déjà en carence d'espaces verts ;
Que la dérogation à l'article 13 du Titre I du RRU n'est pas justifiée ;

Toitures

Considérant l'article 13 du titre I du RRU prévoit que les toitures plates de plus de 100 m² doivent être aménagées en toiture verdurisées ;
Que le projet ne prévoit actuellement pas de végétaliser les toitures de bâtiments A1, A4 et C du projet ;
Que l'installation de panneaux photovoltaïques et d'une couche de rétention d'eau en toiture ne sont pas incompatibles avec l'aménagement de toitures végétalisées ;
Que la mise en place d'une toiture végétale avec dispositif stockant participe à la pérennité de la finition de toiture, à la réduction du phénomène d'îlot de chaleur et améliore la gestion des eaux pluviales ;
Qu'il est bénéfique en matière de biodiversité de prévoir différentes strates de végétation ;
Que la dérogation à l'article 13 du titre I du RRU n'est pas justifiée pour cet élément du projet ;

PROGRAMME

Logements

Considérant que les 133 logements situés aux étages des bâtiments A1, A2, A3, B et C présentent de bonnes qualités d'habitabilité, qu'ils bénéficient tous d'une double orientation ainsi que d'un espace extérieur ;
Que ces logements se déclinent en typologies variées, permettant de répondre à une demande diversifiée ;
Que néanmoins, la proximité des bâtiments A4, B et C engendre des vis-à-vis qui ne garantissent pas une intimité suffisante ni un confort visuel adéquat ;
Considérant qu'en ce qui concerne les logements sociaux du bâtiment A2, ceux-ci ne se distinguent pas, dans leur conception architecturale, du reste de l'ensemble et bénéficient du même niveau de finition que les autres bâtiments ;
Que néanmoins, Considérant que les logements de 4 chambres ne disposent actuellement que d'une seule toilette ; qu'il y a lieu d'en prévoir une seconde afin d'assurer un confort d'usage adéquat au regard de la capacité d'accueil de ces logements ;
Considérant que le bâtiment A4 présente une typologie caractérisée par une profondeur de 20 mètres, un escalier et un ascenseur situés à l'opposé, ainsi qu'un long couloir central engendrant des circulations sombres, ce qui ne permet ni une reconversion aisée en logements classiques, ni la création de typologies répondant de manière satisfaisante aux prescriptions du Titre II du Règlement Régional d'Urbanisme ;

Que cette profondeur excessive entraîne une organisation rigide, de longs couloirs et l'absence de typologies variées adaptées à un immeuble d'appartements ;
Considérant que le Règlement Régional d'Urbanisme prévoit que les logements étudiants ne peuvent être admis que lorsqu'ils sont la propriété ou sous la gestion d'une personne morale de droit public, et qu'ils doivent alors répondre aux normes spécifiques applicables aux logements étudiants, permettant notamment des superficies réduites par unité ;
Que dans tous les autres cas, les logements doivent satisfaire pleinement aux normes d'habitabilité fixées par le Titre II du RRU.
Considérant qu'il y a lieu de retravailler intégralement le bâtiment A4, non seulement en ce qui concerne sa hauteur et son recul par rapport à la chaussée de Ninove, mais également en matière de profondeur ;
Que celle-ci doit être limitée à un maximum de 18 mètres, terrasses comprises ;
Que cette réduction permettrait de développer un immeuble à appartements conforme aux normes du titre II du RRU, offrant des typologies classiques et diversifiées (studios, logements d'une, deux, trois chambres et plus) ;
Qu'il y a lieu de positionner les circulations le long des façades afin de bénéficier de la lumière naturelle et d'éviter la création de longs couloirs ;
Que chaque unité doit disposer d'une terrasse privative de qualité ;

Commerces et équipements

Considérant que le projet prévoit l'implantation de trois cellules commerciales totalisant 572 m² ;
Que deux d'entre elles se situent en rez-de-chaussée du bâtiment C, à l'angle de la chaussée de Ninove et du quai de l'Industrie ;
Que la troisième est prévue en rez-de-chaussée du bâtiment A1, donnant sur la chaussée de Ninove ;
Considérant que le projet prévoit également 2.031 m² d'équipements d'intérêt collectif ou de service public ;
Que dans le bâtiment A3/A4, un centre culturel / atelier social de 504 m² est prévu au rez-de-chaussée et un centre de soins / réhabilitation de 581 m² au premier étage ;
Que dans le bâtiment B, un centre culturel de 364 m² est prévu au rez-de-chaussée et une bibliothèque de 447 m² au premier étage ;
Considérant que l'implantation de commerces et d'équipements collectifs, au regard des besoins du quartier et de la situation urbaine du site, constitue un apport positif et indispensable ;
Que ces fonctions visent à renforcer la mixité fonctionnelle du projet et à assurer une fréquentation diversifiée du site ;
Considérant toutefois qu'aucun acteur concret n'est identifié à ce stade pour assurer l'exploitation des commerces ni la gestion des équipements collectifs, ce qui limite la possibilité d'évaluer l'adéquation réelle des programmes proposés avec le contexte local ;
Considérant que les commerces et équipements doivent être adaptés aux besoins établis de la zone ;
Qu'il y a dès lors lieu de mieux identifier ces besoins et de justifier, en fonction de ceux-ci, la pertinence des programmes proposés ;
Que le projet doit, en particulier pour les équipements collectifs, en démontrer la pertinence au regard des besoins concrets du quartier, identifier, si possible, les acteurs chargés de leur gestion, et prévoir des partenariats effectifs avec les institutions culturelles, sociales ou scolaires environnantes, afin d'assurer leur adéquation et leur intégration dans le tissu local.

Activation des Rez-de-chaussée

Considérant que le rez-de-chaussée, et dans certains endroits également le premier étage, sont dédiés aux équipements et aux commerces, favorisant une activation pendant la journée ;
Que cependant, il est regrettable que toutes les entrées des logements soient exclusivement orientées vers la Petite Ceinture et non vers la zone intérieure ;
Que cette disposition compromet la vitalité de cet espace une fois les activités commerciales terminées ;
Que dans la proposition actuelle, particulièrement sur le côté est des bâtiments A1 à A4, seuls trois accès sont prévus : un accès arrière pour le bâtiment A3, un accès secondaire au parking vélos dans le bâtiment A2, et une sortie de secours au niveau du bâtiment A1, cette dernière étant surélevée par rapport au niveau du sol et dissimulée derrière des haies et des bacs à plantes ;
Considérant qu'il y a dès lors lieu d'adapter le rez-de-chaussée de la façade ouest des bâtiments A, en termes d'accès, afin d'assurer une fréquentation satisfaisante de cette partie intérieure du projet et de renforcer sa vocation d'espace public.

Conformité du programme au PRAS

Considérant que la zone est inscrite au plan de secteur en zone administrative, laquelle peut être affectée aux bureaux et aux logements, ainsi qu'aux établissements hôteliers et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ;
Considérant que ces zones peuvent également être affectées à des commerces dont la superficie de plancher ne dépasse pas 1.000 m² par projet et par immeuble ;
Considérant que le projet prévoit 20.998 m² de logements, ce qui correspond à l'une des affectations principales admises dans cette zone ;
Considérant que le projet comprend également trois cellules commerciales totalisant 572 m², dont deux situées en rez-de-chaussée du bâtiment C, à l'angle de la chaussée de Ninove et du quai de l'Industrie, et une en rez-de-chaussée du bâtiment A1 donnant sur la chaussée de Ninove ;
Considérant que cette superficie commerciale reste inférieure au plafond de 1.000 m² par projet et par immeuble fixé par le PRAS ;
Considérant que le projet prévoit en outre 2.031 m² d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, répartis entre les bâtiments A3/A4 (centre culturel / atelier social et centre de soins / réhabilitation) et le bâtiment B (centre culturel et bibliothèque) ;
Considérant que l'ensemble de ces affectations est conforme aux prescriptions de la zone administrative telles que définies par le PRAS ;
Considérant qu'en conséquence, le projet respecte les affectations autorisées en zone administrative au sens du PRAS.

ESPACES EXTERIEURS

Considérant que le projet prévoit l'aménagement de deux rues traversantes perpendiculaires à la chaussée de Ninove, reliant le parc de la Porte de Ninove au canal et organisant les accès aux différents bâtiments ;
Que deux places publiques sont prévues, situées de part et d'autre du bâtiment B, l'une orientée vers le canal et l'autre vers le parc, destinées à accueillir les usagers du site et du quartier ;
Qu'une aire de livraison de 3 m sur 12 m est prévue devant le bâtiment B pour desservir les commerces et équipements ;
Que le projet intègre également, le long de la chaussée de Ninove, une piste cyclable de 2 m de large en asphalte ocre et un trottoir élargi de 3 m, complétant ainsi les cheminements piétons et cyclistes ;

Considérant toutefois que la composition paysagère du projet demeure perfectible, la proposition manquant d'une identité claire et d'une continuité dans l'enchaînement des espaces publics ;
Que les deux placettes prévues au nord et au sud de la parcelle apparaissent excessivement fragmentées par la disposition des bacs plantés, ce qui nuit à la fluidité des parcours, à la lisibilité des lieux et à la convivialité des espaces ;

Considérant que la placette sud, bien qu'offrant une variation du profil de la rue et un lien avec le parc voisin, est trop encombrée de bacs pour constituer un espace réellement ensoleillé et appropriable ;
Qu'à cela s'ajoutent les effets du vent à cet endroit, rendent cet espace peu propice au séjour prolongé ;

Considérant que la placette nord, en forme de triangle et située à proximité immédiate du canal, constitue l'espace public le plus important du projet et un lieu au potentiel paysager considérable, mais qu'elle demeure sous-exploitée ;
Qu'il y a lieu de l'agrandir significativement et d'améliorer son ensoleillement par des réductions de gabarit, afin d'en faire un véritable espace de rencontre, convivial et végétalisé, à la hauteur de sa position le long du canal ;

Considérant que les espaces extérieurs comportent actuellement des zones plantées sur dalle, alternant des zones basses au niveau du pavage et des zones hautes en bacs permettant la plantation de vivaces, d'arbustes et d'arbres à tiges multiples ;
Considérant néanmoins que l'absence de pleine terre et la fragmentation des zones végétalisées nuisent à la cohérence paysagère, à la qualité d'usage des espaces extérieurs et à leur valeur écologique ;

Considérant que l'article 11 du Titre I du RRU impose que la zone de recul en bordure de voirie soit aménagée en jardinet et plantée en pleine terre ;
Que de tels aménagements contribueraient à atténuer les effets du vent, à améliorer le microclimat urbain et à renforcer la continuité verte le long de la chaussée de Ninove et du canal ;
Que les dispositifs compensatoires prévus (toitures verdurisées, gestion intégrée des eaux pluviales, rétrocession d'espaces publics) demeurent insuffisants pour assurer une qualité environnementale durable et une véritable continuité écologique ;
Qu'il y a dès lors lieu d'aménager des espaces de pleine terre dans la proportion la plus élevée possible, notamment le long du canal et de la chaussée de Ninove ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de revoir la composition des espaces extérieurs dans leur globalité, offrir des espaces conviviaux mieux ensoleillés et des zones de pleine terre continues et structurantes, d'accorder une attention particulière à la placette triangulaire, élément stratégique du projet par sa situation le long du canal ; et de tenir compte, dans sa conception, de la possibilité d'un futur abaissement du quai à cet endroit ;

Que les dérogations aux articles 11 et 13 du Titre I du RRU ne sont pas justifiées ;

ASPECT ARCHITECTURAL

Considérant que le projet adopte une morphologie particulière adaptée à un site charnière entre trois communes, au croisement du canal, du parc et de la Petite Ceinture ;
Que les cinq bâtiments sont disposés perpendiculairement au parc, formant deux ruelles traversantes favorisant la perméabilité du site et les connexions visuelles entre le parc et le canal ;
Que la décomposition du projet en plusieurs volumes bâtis et le choix d'une palette de briques dialoguant avec le paysage industriel de Molenbeek sont jugés positifs ;

Considérant néanmoins que les parties supérieures du bâtiment A1 apparaissent peu cohérentes ;
Que la décomposition des derniers étages semble sans rapport avec le reste du volume et fait perdre son identité à la tour ;
Que la terrasse d'angle isolée au nord-est du bâtiment B est perçue comme une intervention sans lien avec la composition générale ;
Qu'il y a lieu de retravailler la cohérence des couronnements et d'intégrer les installations techniques dans le volume bâti afin d'assurer une expression architecturale homogène ;

Considérant que le projet demeure en rupture d'échelle par rapport au tissu de la ville ancienne, notamment dans sa relation avec les pavillons d'octroi classés et leurs abords ;

Considérant que le projet ne présente pas une approche paysagère suffisamment affirmée ;
Que la végétalisation proposée est minimale et morcelle l'espace plutôt que de le structurer ;
Que les espaces publics accessibles sont trop fragmentés, en particulier la placette nord orientée vers le canal, dont la dimension est jugée beaucoup trop réduite ;

Considérant que si le rez-de-chaussée actif, accueillant commerces et équipements, est apprécié, toutes les entrées des logements sont tournées vers la Petite Ceinture, ce qui affaiblit la vitalité et l'animation des espaces intérieurs en dehors des heures d'ouverture des commerces ;
Qu'il y a dès lors lieu d'augmenter le nombre d'accès situés sur la façade intérieure afin de dynamiser cette zone publique et de renforcer l'appropriation des espaces collectifs.

INCIDENCE DU PROJET

Mobilité

Considérant que le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) place le projet situé à la Porte de Ninove en zone d'accessibilité B, indiquant une bonne desserte en transports publics ;
Considérant que le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) identifie l'axe Chaussée de Ninove – Quai du Hainaut ainsi que le R20 comme faisant partie du RER vélo (réseau express régional) et indique qu'un Itinéraire cyclable régional (ICR) passe au droit du site ;
Que la Chaussée de Ninove et le R20 sont repris comme lignes à haute capacité existantes et corridors de mobilité en matière de transports publics ;
Que ces deux axes sont également identifiés comme axes pénétrants, confirmant leur rôle majeur dans le trafic régional ;
Considérant que le Plan Régional de Mobilité « Good Move » distingue trois niveaux d'infrastructures :

- Plus : grands axes métropolitains assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses pôles ;
- Confort : axes de liaison complétant le maillage des réseaux ;
- Quartier : mailles apaisées favorisant la vie locale et l'accès aux quartiers ;

Considérant qu'en matière de mobilité douce, la Chaussée de Ninove, le R20 et le Quai de l'Industrie sont classés Confort, tandis que le Quai du Hainaut est classé Plus ;

Que pour le réseau cyclable, les axes Plus comprennent le Boulevard de l'Abattoir, le Boulevard Barthélémy, le Square Auguste Smets (R20), le Quai du Hainaut et la passerelle cyclo-piétonne ;
Que la Chaussée de Ninove est principalement classée Plus, mais partiellement Confort au droit du site ;

Considérant qu'en matière de transport en commun, la Chaussée de Ninove et le R20 sont classés Confort, tandis que le Quai du Hainaut et la rue Delaunoy sont considérés comme axes Quartier ;

Considérant enfin qu'en matière de trafic automobile et poids lourds, les axes de Confort incluent la Chaussée de Ninove, le R20 (Boulevards des Abattoirs et Barthélémy) ainsi que le Quai de Mariemont, tandis que les autres voiries environnantes sont classées Quartier ;

Considérant qu'avec un positionnement du parking sur le R20, l'accès ne sera possible qu'en tournant à droite depuis le nord de la Petite Ceinture, en raison de la présence du tram et de bermes centrales ;

Que, pour les automobilistes venant du sud de la Petite Ceinture ou de l'avenue de la Chaussée de Ninove, l'accès au parking sera particulièrement contraignant, car il nécessitera de longs détours via le nord du Pentagone ;

Que des remontées de files sont déjà observées, notamment à l'intersection du R20 et de la ligne de tram, ce qui ralentit la circulation de ce dernier ; que l'ajout d'une entrée ou sortie de parking sur ce tronçon risquerait d'aggraver la situation et qu'il convient de limiter le nombre de mouvements automobiles ;

Qu'un aménagement de l'entrée du parking le long de la Chaussée de Ninove permettrait d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire les conflits potentiels avec les piétons et les cyclistes sur la petite ceinture ;

Qu'une telle localisation de l'entrée renforcerait également l'accessibilité du parking, celui-ci devenant atteignable aussi bien depuis le sud que depuis le nord, alors qu'il n'est actuellement accessible que depuis le nord ;

Que la sortie du parking peut être maintenue sur la petite ceinture, la Chaussée de Ninove n'autorisant qu'un mouvement vers l'ouest sans possibilité de retournement immédiat ; Qu'il y a donc lieu d'étudier la possibilité de repositionner l'entrée du parking le long de la Chaussée de Ninove ;

Considérant que le projet prévoit la réalisation de 106 emplacements pour véhicules motorisés répartis sur deux niveaux en sous-sol, dont 65 sont destinés aux logements, comprenant 4 emplacements accessibles aux personnes à mobilité réduite ainsi que plusieurs emplacements pour motos ;

Considérant que le projet déroge au Règlement Régional d'Urbanisme, en ce que le Titre VIII, article 6, impose un minimum d'une place de stationnement par logement, alors que seuls 65 emplacements sont prévus pour 238 logements ;

Que le demandeur justifie en partie le déficit en emplacements par le fait que, parmi les 238 logements, 105 sont destinés à des étudiants, ce qui engendre une moindre nécessité en stationnement ;

Que la révision du projet, impliquant la suppression des logements étudiants, engendrera vraisemblablement une augmentation du nombre de logements classiques ;

Qu'en outre, la réduction de l'emprise du parking demandée aura un impact sur le nombre d'emplacements disponibles ;

Qu'il y a donc lieu de réévaluer le ratio de stationnement en conséquence et de le maximiser afin d'éviter un report du stationnement sur la voirie ;

Que, pour les raisons qui précèdent, la dérogation au Titre VIII, article 6 du RRU n'est pas justifiée, compte tenu des nombreuses adaptations encore à apporter au projet ;

Considérant qu'en cas de suroffre en stationnement par rapport aux besoins estimés du projet, il serait opportun de mutualiser les emplacements excédentaires à destination des riverains du quartier ;

Considérant que le projet prévoit 493 emplacements vélos pour les logements et 64 pour les commerces et équipements, soit une offre largement supérieure aux normes réglementaires, destinée à encourager l'usage des modes actifs ;

Considérant qu'en prévoyant un nombre élevé d'emplacements vélos, le projet favorise le transfert modal de la voiture vers des moyens de transport alternatifs (vélo, train, tram, bus, etc.), contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs régionaux en matière de mobilité durable et de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

Considérant que le projet prévoit l'aménagement de dispositifs d'attaches pour vélos de type « double hauteur », ne disposant toutefois que d'une distance de recul comprise entre 1,8 et 2 m ;

Considérant que Bruxelles Environnement recommande une distance de recul minimale de 2,65 m derrière les dispositifs d'attaches de ce type, afin d'en garantir l'usage aisé et la sécurité des usagers ;

Considérant que le projet intègre une aire de livraison localisée devant le bâtiment B, le long de la chaussée de Ninove, destinée à desservir les unités commerciales et les équipements collectifs ;

Considérant que les équipements publics prévus — centre culturel, centre de soins et bibliothèque — localisés dans les bâtiments A3/A4 et B, ainsi que les trois surfaces commerciales de type HoReCa situées dans les bâtiments A1 et C, généreront quotidiennement un nombre significatif de livraisons (matériel médical, aliments et boissons, équipements divers) ;

Que, sur la base des coefficients de livraisons établis par Bruxelles Mobilité, les trois cellules commerciales du projet (A1 et C) représentent environ 18,75 mouvements de livraison par semaine, soit une moyenne de 3 à 4 livraisons par jour ouvrable, ce qui implique la nécessité d'au moins une aire de livraison spécifique en dehors de la voirie ;

Que le nombre de livraisons générées par les équipements publics est plus difficile à estimer, mais qu'il est certain que ces fonctions produiront également des livraisons quotidiennes ;

Que le demandeur indique que certaines livraisons par camionnettes pourraient également être effectuées via des places de parking situées au niveau -1 du sous-sol, bien qu'aucun emplacement spécifique n'y soit actuellement dévolu ;

Considérant que, d'après le Règlement Régional d'Urbanisme (Titre VIII, article 18), les immeubles comprenant entre 500 et 1.000 m² d'équipements publics doivent disposer d'au moins une aire de livraison hors voirie accessible aux camionnettes, et que ceux comprenant plus de 1.000 m² doivent disposer d'une aire accessible aux camions ;

Que le projet inclut 811 m² d'équipements publics dans le bâtiment B et 1.085 m² dans le bâtiment A3/A4, impliquant dès lors la création d'au moins deux aires de livraison hors voirie ;

Considérant que l'aire de livraison proposée interrompt la circulation piétonne lors des livraisons, compromet la fluidité du trafic, la sécurité routière et le confort des piétons et cyclistes, et risque d'inciter au stationnement sauvage sur le trottoir ou la piste cyclable ;

Qu'ainsi, la dérogation aux prescriptions de l'article 18 du Titre VIII du Règlement Régional d'Urbanisme n'est pas justifiée ;

Qu'il y a dès lors lieu de prévoir au minimum deux aires de livraison hors voirie conformes aux dispositions réglementaires, ainsi que d'implanter un monte-charge entre le sous-sol et le rez-de-chaussée afin de faciliter les opérations logistiques.

Considérant que, du côté de la Petite Ceinture, la partie est du projet ne couvre qu'une portion du périmètre, mais que les aménagements prévus risquent de compromettre les fonctions assignées par le Plan Régional de Mobilité en faveur des piétons et des cyclistes ;

Que cet axe constitue un maillon prioritaire pour le confort des piétons et pour le réseau cyclable Plus ;

Que la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle apparaît nécessaire pour assurer une liaison directe nord-sud via le pont Fatima Mernissi, alors que le projet ne semble envisager qu'un passage secondaire pour les cyclistes ;

Que la présence d'un espace-tri et d'autres éléments de mobilier urbain confirme l'absence de piste cyclable bidirectionnelle et révèle qu'aucune réserve d'espace suffisante n'est prévue pour en permettre la réalisation ultérieure ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu de revoir le projet afin de garantir qu'il ne compromette pas l'aménagement futur de l'axe cyclable et piétonnier prioritaire de la Petite Ceinture, notamment en prévoyant la possibilité d'une piste cyclable bidirectionnelle et des cheminements piétons de qualité.

Considérant que le projet prévoit l'aménagement d'un trottoir et d'une piste cyclable le long de la chaussée de Ninove, la bande de recul de 5 mètres étant destinée à être rétrocédée à Bruxelles Mobilité pour intégration au domaine public, ce qui participe positivement à la requalification de cet axe et à son intégration dans le réseau de mobilité régional ;

Considérant toutefois que les largeurs indiquées pour le trottoir (3 m) et pour la piste cyclable (2 m) incluent les zones de plantations au droit des bâtiments, dont la largeur apparaît très insuffisante, comme évoqué plus haut ;
Qu'il ressort également de l'avis de Bruxelles Mobilité qu'une zone tampon d'au minimum 50 cm doit être aménagée entre la piste cyclable et la voirie ;

Considérant que cet aspect du projet a déjà été abordé précédemment, qu'il convient de prévoir un recul minimal de 8,5 m pour l'ensemble des bâtiments situés à front de la chaussée de Ninove, afin de dégager des zones de plantations suffisantes et de permettre l'aménagement de la zone tampon ;
Qu'un tel recul permet en outre d'éloigner les bâtiments du parc et d'ouvrir les perspectives depuis et vers les pavillons d'octroi.

Considérant que l'accès aux deux niveaux de parking est projeté au droit du bâtiment A2, sur la Petite Ceinture, au moyen d'une entrée bidirectionnelle de 5,5 m de large donnant sur une rampe de 6 m de large, présentant une pente principale de 18 % et des zones de transition à 5 % en début et en fin de trajet ;

Que l'article 3 du Titre VIII du Règlement Régional d'Urbanisme impose que la pente maximale de la rampe de sortie d'un parking soit limitée à 4 % sur une longueur de 5 mètres à partir de l'alignement ;

Que la rampe projetée présente une pente de 5 % sur les cinq premiers mètres, ce qui excède la valeur maximale autorisée ;

Que cette configuration résulte de contraintes techniques liées à l'intégration de la rampe dans la volumétrie du bâtiment A2 et à la nécessité de garantir une hauteur libre suffisante à l'intérieur du parking ;

Considérant que l'accès au parking est aménagé au moyen d'un trottoir traversant et qu'il convient de mettre en œuvre toutes les dispositions nécessaires, à l'entrée comme à la sortie, afin de garantir la sécurité des cyclistes et d'éviter tout conflit entre les véhicules et les usagers piétons ou cyclistes ;
Qu'en conséquence, la dérogation à l'article 3 du Titre VIII du Règlement Régional d'Urbanisme peut se justifier au regard des contraintes constructives, mais qu'elle n'est autorisable qu'à la condition de mettre en œuvre l'ensemble des dispositions nécessaires à la sécurité des piétons et cyclistes, ces mesures devant être étayées et précisées de manière circonstanciée dans le projet ;

Considérant que l'entrée du parking est exclusivement accessible depuis le nord de la Petite Ceinture, le projet prévoyant d'abaisser le profil de la bordure du boulevard afin de faciliter le passage des véhicules ;

Que ce choix peut se justifier par la connexion directe avec un axe structurant de la mobilité régionale ;

Que toutefois, cette configuration implique que les automobilistes en provenance du sud de la Petite Ceinture ou de la Chaussée de Ninove devront effectuer de longs détours par le nord du Pentagone, engendrant un allongement des trajets et un report de circulation sur des voiries déjà fortement sollicitées ;

Que des remontées de files sont déjà observées au droit de l'intersection du R20 avec la ligne de tram, situation qui pourrait être aggravée par l'ajout d'une entrée de parking à cet endroit ;

Considérant qu'il apparaît dès lors opportun d'étudier une solution alternative consistant à aménager l'entrée du parking le long de la Chaussée de Ninove ;

Que cette localisation renforcerait l'accessibilité du parking, celui-ci devenant atteignable aussi bien depuis le sud que depuis le nord, et permettrait de limiter les flux de circulation sur la Petite Ceinture.

Ombres portées autour du site

Considérant que le parc de la Porte de Ninove est localisé au sud-ouest du site de projet ;

Que l'ombre portée du projet y a une incidence partielle uniquement aux toutes premières heures de la journée ;

Que cette incidence se manifeste de 7h à 9h au solstice d'été et très partiellement de 8h à 8h15 à l'équinoxe d'automne ;

Considérant que cet impact est jugé peu significatif dans le rapport d'incidences, cette qualification résultant de la courte durée de l'ombre portée et du faible nombre de surfaces impactées ;

Considérant que le parc Pierron, le quai du Hainaut et les îlots bâtis situés au nord-ouest du site se trouvent dans le périmètre d'étude ;

Qu'au solstice d'été, les ombres étant courtes, le projet n'impacte pas les bâtiments ni les espaces ouverts localisés au nord-ouest du site ;

Qu'à l'équinoxe d'automne, en matinée, les émergences des bâtiments A1 et C induisent une ombre fractionnée sur le parc Pierron, le quai du Hainaut et les îlots bâtis au nord du canal ;

Que les immeubles situés le long de la rue Ransfort et de la rue Delaunoy sont impactés du lever du soleil jusqu'à 9h15 ;

Que l'ombre disparaît totalement du parc Pierron à 11h45 et du quai du Hainaut à 14h45 ;

Considérant que le projet engendre également une ombre portée minime sur un des bâtiments de l'hôtel BELVUE entre 11h et 11h45 ;

Considérant que le quai de l'Industrie, situé au nord du site, est également concerné ;

Qu'au solstice d'été, l'ombre du projet se développe en masque continu du lever du soleil jusqu'à 9h30, puis se fragmente jusqu'à 16h30 ;

Qu'à l'équinoxe d'automne, le même phénomène est observé, le masque d'ombrage se maintenant de manière continue jusqu'à 10h, avant de se fragmenter avec une alternance marquée entre zones ombragées et ensoleillées à partir de 14h ;

Que l'ombre disparaît totalement du quai de l'Industrie à 17h30 ;

Que cet impact est significatif ;

Considérant que le square Auguste Smets et l'arrêt de tram STIB « Porte de Ninove » se trouvent également dans le périmètre d'étude ;

Qu'au solstice d'été et à l'équinoxe d'automne, le square Auguste Smets est impacté par l'ombre portée du projet à partir de 14h30 jusqu'au coucher du soleil, les ombres étant plus importantes à l'équinoxe d'automne ;

Qu'au solstice d'été, l'ombre portée sur l'arrêt de tram « Porte de Ninove » reste minime, de 17h15 à 19h, tandis qu'à l'équinoxe d'automne, elle est plus marquée et s'étend de 16h45 jusqu'au coucher du soleil ;

Considérant que des immeubles de logements sont situés à l'est du site, notamment le long du boulevard Barthélémy, de la rue de la Poudrière et de la rue Notre-Dame du Sommeil ;
Qu'au solstice d'été, le bâtiment A1 génère une ombre sur plusieurs immeubles du boulevard Barthélémy dès 18h15, tandis que le bâtiment A4 engendre une ombre supplémentaire dès 19h, et que quelques habitations de la rue de la Poudrière sont également touchées vers 19h30 ;
Qu'à l'équinoxe d'automne, le bâtiment A4 impacte dès 17h30 plusieurs habitations du boulevard Barthélémy et de la rue Notre-Dame du Sommeil ;
Que l'ombre du bâtiment A1 se superpose dès 17h45, devenant totale de 18h45 jusqu'au coucher du soleil, soit pendant environ une heure ;
Que cet impact est significatif ;

Considérant que la place de Ninove est située au sud-est du site ;
Qu'au solstice d'été, le bâtiment A4 implique une ombre partielle sur la place de Ninove de 19h jusqu'au coucher du soleil ;
Qu'à l'équinoxe d'automne, aucune ombre portée n'est induite sur la place ;

Considérant en conclusion que les impacts les plus importants concernent, d'une part, le quai de l'Industrie, au nord du site, où l'ombre du projet se maintient de manière prolongée avant de disparaître en fin de journée, et, d'autre part, les immeubles de logements situés à l'est du site, le long du boulevard Barthélémy et de la rue Notre-Dame du Sommeil, où l'ombre cumulée des émergences recouvre les façades en soirée ;

Considérant que l'impact relevé sur le quai de l'Industrie, bien qu'important, affecte principalement un espace de passage et de promenade, et doit être mis en balance avec les apports positifs du projet, tels que l'urbanisation d'une friche, la valorisation de la berge du canal et la création d'un signal architectural fort ;

Considérant que l'impact relevé sur les immeubles résidentiels à l'est du site, bien que notable, demeure limité dans le temps et selon les saisons, qu'il ne compromet pas les qualités résidentielles et qu'il n'est pas supérieur à ce qui est observé dans une rue de largeur réduite du tissu urbain traditionnel, la distance entre les émergences projetées et les façades existantes contribuant en outre à atténuer sa perception ;

Considérant enfin que le parc de la Porte de Ninove, la place de Ninove et le parc Pierron, qui constituent des zones de détente, ne sont pas trop affectés par le projet en matière d'ombre, leur ensoleillement étant largement préservé, ce qui constitue un élément déterminant pour la qualité de vie des habitants.

Ombres portées sur le site

Considérant que la placette triangulaire située au nord du site constitue l'espace public ouvert le plus important du projet, appelé à jouer un rôle central dans la vie du quartier ;

Considérant qu'au solstice d'été, cette placette est totalement ombragée du lever du soleil jusqu'à 9h45,

Que l'ombrage demeure ensuite fragmenté jusque 20h, induisant une alternance constante entre zones d'ombre et zones ensoleillées, ce qui réduit fortement la qualité de l'espace et son attractivité en journée ;

Considérant qu'à l'équinoxe d'automne, l'ombre portée recouvre la totalité de la placette jusque 9h45,

Que les constructions projetées engendrent ensuite des phases répétées d'ombrage total, notamment entre 11h30 et 13h30 ainsi qu'entre 15h30 et 17h30,

Que la succession de ces périodes d'ombre compromet gravement le confort d'usage et la vocation de lieu de séjour de cet espace public majeur.

Considérant que deux rues intérieures traversent le site, entre les bâtiments A et B d'une part, et entre les bâtiments B et C d'autre part ;

Considérant qu'au solstice d'été, la rue entre les bâtiments A et B présente un ombrage total jusqu'à 9h45, suivi d'un ombrage fragmenté jusqu'au coucher du soleil, à l'exception d'un bref moment d'ensoleillement total vers 14h30 ;

Considérant qu'au même solstice, la rue entre les bâtiments B et C présente un ombrage total jusqu'à 10h30, puis une fragmentation des ombres laissant apparaître des zones ensoleillées, avec un court ensoleillement total vers 14h30, avant un retour d'un ombrage fragmenté jusqu'au coucher du soleil ;

Considérant qu'à l'équinoxe d'automne, la rue entre les bâtiments A et B est totalement ombragée jusqu'à 11h45, puis fragmentée jusqu'au coucher du soleil ;

Considérant qu'à la même période, la rue entre les bâtiments B et C est totalement ombragée jusqu'à 9h15, avant que l'ombre ne se fragmente et permette un ensoleillement partiel jusqu'au coucher du soleil ;

Que les deux ruelles présentent un bref moment d'ensoleillement total aux environs de 14h45.

Considérant que le square sud constitue également un espace ouvert structurant du projet ;

Considérant qu'au solstice d'été, ce square est totalement ombragé du lever du soleil jusqu'à 10h15,

Que l'ombrage devient ensuite fragmenté jusqu'à 12h30,

Que le square bénéficie ensuite d'un ensoleillement total jusqu'à 16h30, avant qu'un ombrage partiel lié au bâtiment C n'apparaisse,

Que l'ombre recouvre ensuite l'ensemble du square à partir de 20h15 ;

Considérant qu'à l'équinoxe d'automne, le square est totalement ombragé du lever du soleil jusqu'à 9h15,

Que l'ombre se fragmente ensuite, engendrant un ombrage partiel jusqu'à 12h,

Que le square est par la suite totalement ensoleillé,

Qu'une ombre fragmentée revient toutefois sur une partie du square à partir de 17h45 jusqu'au coucher du soleil.

Considérant en conclusion que la placette triangulaire au nord du site est trop largement ombragée pour constituer un espace public agréable et attractif, son usage comme lieu de séjour étant fortement compromis ;

Considérant que les rues intérieures projetées sont elles aussi trop ombragées pour être considérées comme de véritables espaces publics de qualité, leur rôle se limitant de fait à de simples espaces de passage.

Considérant que le projet prévoit l'implantation de 105 logements étudiants au sein du bâtiment A4, en plus de logements sociaux et classiques ;

Que toutefois, la localisation du site, éloignée des universités et hautes écoles, soulève des interrogations quant à la pertinence d'y concentrer une telle offre de logements étudiants ;

Que cette typologie pourrait s'avérer inadéquate au regard des besoins réels du quartier et des publics qu'il dessert principalement ;

Domaine socio-économique

Considérant que le site est situé dans une zone identifiée comme carencée en espaces verts accessibles, où la densité urbaine et le manque d'espaces de détente sont déjà sensibles ;

Que le parc de la Porte de Ninove, situé à proximité immédiate, fait l'objet d'une fréquentation déjà très élevée ;

Que l'augmentation de la population induite par le projet, notamment par l'apport de logements étudiants et familiaux, est susceptible d'accroître encore la pression sur cet espace vert ;

Qu'il y a lieu, dès lors, d'envisager des mesures compensatoires ou des aménagements complémentaires favorisant la qualité et la capacité d'accueil des espaces extérieurs du projet ;

Considérant que les équipements collectifs et les commerces prévus constituent un atout pour répondre aux besoins du quartier et renforcer son animation en journée ;
Que néanmoins, la programmation de ces équipements et commerces devrait être davantage précisée afin de vérifier leur adéquation avec les besoins réels des habitants du secteur et d'éviter la création d'espaces sous-utilisés ou déconnectés du tissu local.

Effets de vent

Considérant que le site, actuellement à l'état de friche ouverte, est directement exposé aux vents dominants du sud-ouest ;
Considérant que le projet, par ses volumes élevés et continus, crée une nouvelle barrière dans l'axe du canal, modifiant profondément les flux d'air ;
Considérant qu'il ressort du rapport d'incidences que les façades sud des bâtiments A, B et C, directement exposées aux vents dominants, génèrent des effets de coin et des accélérations locales du vent aux extrémités du projet ;
Considérant que les parvis et squares situés au nord et au sud du bâtiment B présentent un confort globalement acceptable, y compris pour une station assise prolongée ;
Considérant en revanche que les rues intérieures présentent un confort variable allant de bon à mauvais, certaines zones étant qualifiées d'inconfortables pour toutes les activités, y compris la simple marche ;
Considérant que des situations similaires de confort modéré à mauvais apparaissent également aux abords du site, notamment au coin sud-ouest du bâtiment C et au coin sud-est du bâtiment A4, impactant le quai de l'Industrie ainsi que l'angle formé par la chaussée de Ninove et le boulevard de l'Abattoir ;
Considérant que le rapport précise que, dans ces zones, les aménagements et le mobilier urbain ne pourraient être valorisés, l'inconfort rendant impossible un usage normal de l'espace public ;
Considérant que la seule mesure atténuante identifiée repose sur la plantation de végétation, non intégrée à la modélisation, dont l'effet reste incertain ;

Considérant qu'il ressort du rapport d'incidences que certains espaces publics et abords sont trop exposés au vent pour remplir correctement leur fonction ;
Considérant qu'il y a dès lors lieu de revoir le projet en profondeur en matière de gestion des effets du vent, notamment par la création de zones plantées significatives aux abords des bâtiments A4 et C, ainsi que par une révision de la hauteur de certains volumes bâtis.

Ilots de chaleur

Considérant que le rapport d'incidences analyse l'impact du projet sur la formation d'ilots de chaleur urbains de manière qualitative, et que cette évaluation repose principalement sur la capacité du projet à maintenir ou non un îlot de fraîcheur au sein du site ;
Considérant que la cartographie régionale des îlots de fraîcheur situe le site dans une des zones les plus chaudes de Bruxelles, impliquant un risque important de renforcement des phénomènes d'ilots de chaleur urbains ;

Considérant que la proximité du canal et du parc de la Porte de Ninove constitue un facteur atténuant, en offrant des zones de fraîcheur importantes, mais extérieures au périmètre du projet ;
Considérant que le projet prévoit des aménagements paysagers et des toitures vertes qui assurent une certaine couverture végétale, mais que ces dispositifs demeurent limités par rapport à l'importance de la surface bâtie et imperméabilisée ;

Gestion des eaux pluviales

Considérant que le projet imperméabilise pour 99 % ;
Considérant que le projet est situé en zone de proximité de la nappe phréatique ;
Considérant qu'il existe, au droit du site, une enceinte de murs emboués de 19 m de profondeur réalisée lors d'anciens travaux de construction avortés ;
Considérant que la nappe y serait affleurante à des profondeurs comprises entre 1,9 et 3,2 m ;
Considérant que le projet prévoit la construction de 2 niveaux de sous-sol au sein de l'enceinte de murs emboués ;
Considérant que le projet prévoit actuellement de gérer ses eaux pluviales notamment via l'aménagement d'ouvrages d'infiltration des eaux pluviales ;
Considérant que ces ouvrages d'infiltration sont projetés au droit de terrains qu'il est prévu de rétrocéder aux autorités publiques ;
Considérant que cette rétrocession projetée complexifie la gestion et l'entretien des éventuels aménagements de gestion des eaux pluviales qui se trouveraient au sein de terrains rétrocédés ;
Considérant la proximité des aménagements d'infiltration projetés avec les parois des sous-sols projetés ;
Considérant que le débit de fuite des toitures stockantes est supérieur à la capacité d'infiltration des ouvrages infiltrants projetés ;
Considérant que, de plus, au vu de la nature affleurante de la nappe au droit du site, il n'est pas environnementalement parlant significativement bénéfique d'y prévoir de gérer les eaux pluviales par infiltration ;
Considérant que même si l'infiltration des eaux pluviales est estimée non souhaitable, il y a tout de même lieu de gérer de manière intégrée les eaux pluviales du projet selon les résultats des calculateurs de gestion des eaux pluviales de Bruxelles Environnement ;
Considérant que le Plan de Gestion de l'Eau encourage la gestion des eaux pluviales à la parcelle pour limiter les phénomènes d'inondations, permettre une résilience urbaine face aux autres effets du changement climatique et assurer un cadre de vie amélioré aux habitants ;
Considérant l'article 18 de l'Ordonnance Cadre Eau, rappelant que tout propriétaire est responsable de la gestion des eaux pluviales sur sa parcelle ;
Considérant que le projet prévoit actuellement de connecter le trop-plein des aménagements de gestion des eaux pluviales à un réseau « séparatif » se déversant dans le réseau d'égouttage public en aval ;
Considérant que les constructions neuves doivent tendre au zéro-rejet d'eau pluviale en dehors de la parcelle et, par conséquent, éviter autant que possible tout rejet d'eaux pluviales au sein du réseau d'égouttage public ;
Considérant la très grande proximité du projet avec le canal ;
Considérant que le projet prévoit actuellement une seule citerne de récupération des eaux pluviales pour l'ensemble des immeubles du projet où les eaux pluviales sont récupérées ;
Considérant que, de ce fait, des canalisations sont prévues sur l'ensemble du site afin de pouvoir acheminer vers les différents bâtiments les eaux pluviales récupérées sur ces derniers ;
Considérant qu'il serait préférable et plus cohérent de prévoir une citerne de récupération des eaux pluviales par bâtiment où celles-ci sont récupérées, tout en connectant directement chaque citerne à ses propres usages ;

Considérant en outre que, même si la nappe phréatique est affleurante et que la récupération des eaux pluviales se fera par des dispositifs techniques, l'augmentation des surfaces de pleine terre demeure requise, et ce afin de contribuer à la qualité environnementale et paysagère du site, de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain, de favoriser la biodiversité ;

Qualité de l'air

Considérant que le rapport d'incidences souligne que les rejets de gaz de combustion du groupe de secours du bâtiment A4 sont actuellement prévus à environ 4 m des prises d'air les plus proches ;
Considérant que les conditions d'exploitation relatives aux groupes de secours, de Bruxelles Environnement, imposent que leurs rejets de gaz de combustion soient effectués à une distance de minimum 8 m d'ouvertures et de prises d'air frais, afin de réduire au maximum les risques de nuisances que de tels rejets pourraient engendrer ;

Faune et flore

Considérant la politique régionale qui vise à renforcer le maillage vert, protéger et restaurer la biodiversité ;

Considérant que, conformément au Plan Nature (p.70, prescription 4) : "Dans toutes les zones constructibles, une attention sera portée aux abords des constructions et installations. Les autorités délivrantes veilleront à ce que, dans les projets qui leur seront soumis, ceux-ci contribuent à la réalisation des maillages verts et bleus ainsi que du réseau écologique bruxellois." ;

Considérant que le projet se trouve le long d'une continuité verte (liaison entre les espaces vert) au PRDD. Qu'il s'agit de sentiers, de rues, d'avenues et de places, etc. possédant déjà un caractère vert ou requérant une verdurisation et une sécurisation poussée tant pour les piétons que les cyclistes afin de remplir pleinement leur fonction socio-récréative et écologique dans le cadre du Maillage vert ;

Considérant que telle que validée par le Plan régional nature (adopté par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 avril 2016), le site est repris à proximité d'une zone de liaison du réseau écologique bruxellois et qu'une zone de liaison, par ses caractéristiques écologiques, favorise ou est susceptible de favoriser la dispersion ou la migration des espèces, notamment entre les zones centrales ;

Considérant l'importance de promouvoir la biodiversité en ville ;

Considérant la présence de plusieurs espèces d'oiseaux à proximité du site (Rougequeue noir, Moineau domestique, Bergeronnette des ruisseaux, Martinet noir,...) ;

Considérant que les populations d'oiseaux nichant sur le bâti (cavités), typiques de la Région Bruxelloise, sont en fort déclin (Source : Rapport intermédiaire 2018 Monitoring Oiseaux Bruxelles - 2017G0356) ;

Considérant que la création de nouvelles façades serait une bonne occasion pour implanter des nichoirs et pour promouvoir la biodiversité au sein de la parcelle ;

Considérant que le rapport d'incidences souligne que la réalisation du projet engendrera la suppression d'une végétation rudérale buissonnante avec zone humide représentant une zone de refuge temporaire, une zone de transit et/ou un site de nourrissage pour plusieurs espèces d'oiseaux et d'insectes ;

Considérant que le rapport d'incidences souligne que le projet ne semble pas avoir étudié la possibilité d'intégrer aux bâtiments projetés des dispositifs d'accueil pour la faune ;

Considérant la perte nette de biodiversité que le projet engendrera et du peu d'aménagements proposés afin de la compenser ;

Considérant que le rapport d'incidences souligne que la résilience de plantations sur sols artificiels face à des conditions environnementales difficiles, notamment en ce qui concerne des périodes de stress hydriques lors des épisodes de vagues de chaleur, remet en question la viabilité de certaines espèces végétales exigeantes en eau ;

Considérant que le projet prévoit actuellement la plantation de Vigne vierge, reprise comme espèce invasive et connue pour former des massifs monospécifiques envahissants ;

Considérant qu'il serait bénéfique de prendre contact avec un expert en biodiversité ou écologue dans le but de proposer des aménagements concrets permettant d'améliorer la gestion de la biodiversité au sein du projet ;

Considérant que le projet s'inscrit dans les objectifs soulevés par le « BeeldKwaliteitPlan » (BKP) pour la zone de la Porte de Ninove, en matière d'aménagements d'espaces publics et d'éclairages publics ;

Considérant que le projet est situé au niveau d'un espace singulier du secteur Centre pour lequel le BKP préconise une adaptabilité de l'éclairage qui y est projeté afin de réduire le risque de nuisances lumineuses ;

Considérant que les halos lumineux, combiné au morcellement du réseau écologique et à la diminution de la qualité des milieux, représente une source de mortalité pour bon nombre d'espèces de la faune ;

Considérant que la pollution lumineuse est défavorable au développement de la biodiversité car elle perturbe le cycle biologique de la faune et crée des barrières au maillage écologique ;

Considérant que les rives du canal des secteurs Nord et Sud disposent d'une urbanisation moins dense et laissent donc plus de place pour la biodiversité, représentant par conséquent des zones à enjeux pour lesquelles les environnements diurne et nocturne doivent être préservés ;

Bruits

Considérant les niveaux sonores importants provenant de la circulation automobile autour du projet ;

Considérant que le chapitre acoustique du rapport d'incidence ne précise pas la classe de confort de la norme NBN S 01-400-1 à atteindre ;

Considérant l'étude acoustique annexée à la demande ;

Considérant que celle-ci propose le respect de la classe de confort C de la norme NBN S 01-400-1 qui est le niveau de confort acoustique le plus bas de cette norme ;

Considérant que les nouveaux logements construits par la SLRB visent la classe de confort B de cette même norme ;

Considérant que vu la disposition des sources sonores et la forme des bâtiments, le concept de façade calme par unité de logement est difficilement atteignable ;

VI. CONCLUSION

Considérant que le projet constitue une opportunité majeure de requalification d'une friche située à un emplacement stratégique, à la rencontre du parc de Ninove, du canal et de la Petite Ceinture, à la frontière entre Molenbeek-Saint-Jean et la Ville de Bruxelles ;

Que le site, par sa position de charnière et son isolement du tissu urbain, représente un lieu exceptionnel justifiant une morphologie singulière et une approche architecturale audacieuse ;

Que le projet, conçu comme un ensemble de bâtiments formant un petit quartier plutôt qu'un volume monolithique, traduit une volonté réelle de composer avec la complexité du site et d'en révéler le potentiel ;

Que l'implantation adoptée crée une porosité visuelle et physique entre le parc et les rives du canal, ouvrant le site aux piétons et favorisant la continuité des espaces publics ;

Que le choix de la brique, en écho au Molenbeek industriel, constitue un ancrage contextuel réussi ;

Que la qualité d'habitabilité des logements et la mixité fonctionnelle contribuent positivement à la vitalité du futur quartier ;

Considérant néanmoins que certains gabarits demeurent trop impactants au regard du contexte extérieur, notamment vis-à-vis des pavillons d'octroi classés, du parc et du tissu ancien du Pentagone, et qu'ils doivent être réduits ou repositionnés ;

Que la composition paysagère reste à ce stade insuffisante, sans réelle continuité verte ni pleine terre, et que les espaces publics créés apparaissent encore trop résiduels ;
Qu'un projet comportant des volumes de cette hauteur ne peut se justifier que par une utilisation parcimonieuse du sol, libérant des espaces généreux, végétalisés et pleinement accessibles au public — ce qui n'est pas encore le cas en l'état.

DECIDE :

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un **AVIS MAJORITAIRE FAVORABLE sur le projet à condition** :

Article 1

De mettre en œuvre les remarques de l'avis du service d'incendie et d'aide médicale urgente du **14/07/2025** lors de l'exécution du permis et d'introduire des plans modificatifs tenant compte des remarques suivantes :

Sous-sol et parkings

- Réduire l'emprise du sous-sol afin de limiter l'imperméabilisation de la parcelle et de permettre une augmentation des surfaces de pleine terre ; Prévoir un maximum de zones plantées et en pleine terre le long de la chaussée de Ninove et à proximité du canal, notamment au niveau de la placette triangulaire ;
- Réévaluer ~~et maximiser~~ le nombre d'emplacements de stationnement en tenant compte des adaptations demandées au projet, de la réduction de l'emprise du parking, de la suppression des logements étudiants et des modifications de gabarits, afin d'éviter tout report du stationnement sur la voirie ;
- Prévoir au minimum deux aires de livraison hors voirie, intégrées dans le bâti, conformément au Titre VIII du RRU, afin d'éviter toute nuisance sur le trottoir et dans l'espace public ;
- Assurer une liaison fonctionnelle (monte-charge) entre le parking et les équipements du bâtiment B, afin de garantir leur accessibilité logistique ;
- En cas d'emplacements supplémentaires vis-à-vis du projet adapté, les mutualiser avec le quartier ;

Bâtiment A1

- Retravailler les parties supérieures du bâtiment A1 en évitant les retraits d'aspect aléatoire, afin de garantir un couronnement cohérent et de préserver la perception lisible et affirmée de la tour ;

Bâtiment A2

- Garantir la présence de deux toilettes pour les logements de 4 chambres ;

Bâtiments A2 et A3

- Fusionner les bâtiments A2 et A3 afin d'obtenir un volume de transition homogène et plus bas (maximum R+3) entre les émergences A1 et A4, de manière à préserver la lisibilité des tours et à améliorer l'ensoleillement de la placette triangulaire ;
- Fournir une étude d'ombre justifiant cette réduction de gabarit et, le cas échéant, abaisser encore la hauteur d'un niveau supplémentaire si l'amélioration de l'ensoleillement s'avère insuffisante ;

Bâtiment A4

- Supprimer les logements étudiants et les remplacer par des logements classiques conformes au Titre II du RRU, de typologies variées et incluant des espaces extérieurs ;
- Réduire la hauteur du bâtiment A4 à un maximum de R+8, étage technique compris, afin de limiter l'impact visuel sur les pavillons d'octroi classés et d'assurer une meilleure transition de gabarit avec le contexte de la place de Ninove ;
- Prévoir un recul minimum de 8,5 mètres par rapport à la chaussée de Ninove, afin de permettre l'aménagement d'une zone de recul qualitative intégrant trottoir, piste cyclable et plantations, conformément aux recommandations de Bruxelles Mobilité et aux prescriptions du RRU ;
- Limiter la profondeur du bâtiment A4 à un maximum de 18 mètres, terrasses comprises, afin de permettre le développement de typologies de logements classiques conformes aux prescriptions du Titre II du RRU et d'assurer une diversité de types (studios, 1, 2, 3 chambres et plus) ;
- Prévoir une circulation placée contre les façades bénéficiant de la lumière naturelle, afin d'éviter les longs couloirs et de garantir une habitabilité conforme aux principes du RRU ;
- Prévoir une terrasse privative pour chaque unité de logement, afin d'assurer un niveau de confort équivalent à celui des autres bâtiments du projet ;
- Intégrer l'ensemble des installations techniques dans le volume du bâtiment, de manière à éviter tout dépassement visible au-dessus des corniches ;

Rez-de-chaussée des bâtiments A1, A2, A3 et A4

- Prévoir des entrées principales de logements pour les bâtiments A directement reliées à la zone intérieure du projet, plutôt que de limiter tous les accès à la Petite Ceinture, afin de renforcer la fréquentation et la vitalité de cet espace ;
- Concevoir des accès lisibles, visibles et accessibles au niveau du sol, en évitant toute dissimulation derrière des aménagements paysagers, des haies ou des différences de niveau ;
- Garantir que la façade intérieure participe pleinement à l'activation et à l'animation de la zone centrale, considérée comme partie intégrante de l'espace public ou, à tout le moins, comme un espace à vocation collective et librement accessible ;

Bâtiment B

- Implanter le bâtiment B dans le même alignement que les bâtiments A4 et C, afin d'assurer la continuité du front bâti et une composition cohérente des volumes ;
- Réduire significativement l'emprise au sol du bâtiment B en limitant sa profondeur à maximum 17m, afin d'agrandir la placette triangulaire prévue au cœur du site et de dégager un espace public de qualité, mieux exploitable, convivial et végétalisé ;
- Limiter la profondeur du bâtiment B à une valeur significativement inférieure à celle du bâtiment C, de manière à renforcer la perception et la qualité d'usage de la placette triangulaire ;
- Diminuer la hauteur du bâtiment B à R+3, afin d'améliorer l'ensoleillement de la placette, de réduire l'effet d'enclavement et de garantir un équilibre volumétrique harmonieux au sein de l'ensemble ;
- Supprimer les logements dans le bâtiment B et implanter un équipement collectif d'envergure, éventuellement assorti de commerces accessoires au rez-de-chaussée, cet équipement devant constituer le cœur actif du projet et assurer l'animation de l'espace public ;

Eaux pluviales

- Ne pas prévoir d'infiltration des eaux pluviales et plutôt maximiser les volumes d'eaux pluviales gérés au droit du site (sur base des aménagements déjà prévus), tout en prévoyant un raccord direct du trop-plein des aménagements de gestion des eaux pluviales vers le canal ;
- Prévoir une citerne de récupération des eaux pluviales propre à chaque bâtiment dont les eaux pluviales sont récupérées, tout en veillant à ce que chaque citerne soit connectée à ses propres usages ;

Mobilité

- Etudier la possibilité de repositionner l'entrée du parking le long de la Chaussée de Ninove et comparer cette option avec l'accès proposé actuellement sur le Boulevard Barthélémy, afin d'opter pour l'option engendrant le moins de nuisances ;
- Prévoir un nombre suffisant d'emplacements vélos, correctement aménagés et accessibles, avec une distance de recul minimale de 2,65 m pour les dispositifs d'attache de type « double hauteur » ;
- Réévaluer ~~et maximiser~~ le nombre d'emplacements de stationnement en tenant compte des adaptations demandées au projet, de la réduction de l'emprise du parking, de la suppression des logements étudiants et des modifications de gabarits, afin d'éviter tout report du stationnement sur la voirie ;

Air

- Respecter les conditions d'exploitation relatives aux groupes de secours, en implantant les rejets de gaz de combustion à au moins 8 m de toute ouverture ou prise d'air frais ;

Faune et flore

- S'assurer que les espèces végétales choisies pour être plantées sur sols artificiels soient résistantes aux périodes de stress hydrique ;
- Réaliser les plantations projetées sur au moins 3 strates (strates herbacée / buissonnante / arbustive / arborée) ;
- Concevoir les fosses de plantation de telle manière que les arbres plantés disposent d'un volume de terre arable accessible pour le système racinaire de l'arbre, déterminé en fonction de la hauteur du sujet à maturité, c'est-à-dire :
 - supérieur à 10 m³ pour les essences de 3ème grandeur (10m ≤ h < 15m) ;
 - supérieur à 15 m³ pour les essences de 2ème grandeur (15m ≤ h < 20m) ;
 - supérieur à 20 m³ pour les essences de 1ère grandeur (h ≥ 20m) ;
- Intégrer au projet des aménagements favorables au développement de la biodiversité avec l'accompagnement d'un expert en biodiversité ou écologue et renseigner ces aménagements sur plans ;
- Ne pas prévoir la plantation de l'espèce végétale invasive « Vigne vierge » ;
- Connecter entre eux les espaces végétalisés afin de créer un maillage écologique interne jouant pleinement son rôle de corridor ;
- Prévoir, pour les plantations sur dalle, une épaisseur de substrat de minimum 1 m afin de garantir leur viabilité à long terme ;
- Prévoir un éclairage du site conforme aux préconisations du BeeldKwaliteitPlan en la matière, c'est-à-dire :
 - Choisir des modèles de luminaires avec vasque transparente, de type « lanterne » ou issu du catalogue « espaces singuliers » du Plan Lumière ;

Bâtiment C

- Prévoir un recul minimum de 8,5 mètres par rapport à la chaussée de Ninove, afin de permettre l'aménagement d'une zone de recul qualitative intégrant trottoir, piste cyclable et plantations ;
- Vérifier que la position actuelle du bâtiment C ne compromet pas la possibilité d'un abaissement futur du quai de l'Industrie et, le cas échéant, envisager son implantation plus en retrait afin de préserver cette option d'aménagement et d'assurer une relation équilibrée avec le canal ;

Toitures

- Végétaliser les toitures plates où sont récupérées les eaux pluviales à l'aide d'une épaisseur de substrat de maximum 10 cm, tout en y maintenant une couche de rétention d'eau de 6 cm telle qu'actuellement prévue ;
- Prévoir une épaisseur de substrat de minimum 30 cm au niveau des toitures plates où les eaux pluviales ne sont pas récupérées ;

Programme

- Démontrer, en particulier pour les équipements collectifs et les commerces, la pertinence des programmes proposés au regard des besoins réels du quartier ; identifier, si possible, les acteurs chargés de leur gestion et prévoir des partenariats effectifs avec les institutions culturelles, sociales ou scolaires environnantes, afin d'assurer leur adéquation et leur intégration dans le tissu local ;
- Concevoir les logements de manière à ce qu'ils respectent la norme NBN S 01-400-1, au vu des niveaux sonores élevés aux abords du site. L'isolation de leurs façades doit être de niveau B, au minimum ;

Espaces ouverts

- Prévoir un maximum de zones plantées et en pleine terre le long de la chaussée de Ninove et à proximité du canal, notamment au niveau de la placette triangulaire ;
- Repenser l'aménagement paysager de manière plus ambitieuse et unifiée, en évitant de fragmenter les espaces utilisables et les zones plantées ;
- Prévoir, le long de la chaussée de Ninove, un recul minimum de 8,5 mètres afin de permettre :
 - une piste cyclable d'au moins 3 m,
 - un trottoir d'au moins 2 m,
 - une zone tampon de 50 cm entre voirie et piste,
 - et des zones de plantations d'au moins 3 m au droit des façades.Ce recul doit ouvrir les perspectives depuis et vers les pavillons d'octroi et offrir un cadre paysager de qualité à ces derniers ;
- Supprimer l'aire de livraison prévue le long de la chaussée de Ninove ;
- Supprimer les containers enterrés prévus sur l'espace public le long du boulevard de l'Abattoir, afin de préserver la continuité des cheminements piétons et la lisibilité des aménagements ;

- Sélectionner une tonalité de lumière de blanc chaud (2700 K) à très chaud (2200 K) ;
- Leur intensité lumineuse aura des niveaux modérés, limitée au nécessaire selon les usages dans un esprit de « clair-obscur » ;
- Un abaissement de leur intensité à 70% de 20h à 00h et à 50% de 00h à 6h doit être prévu.

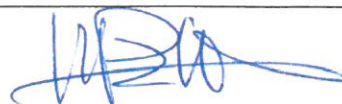
Généralité :

- Soumettre le projet modifié, après application des réductions de gabarit et ajustements d'implantation, à une réévaluation complète de son impact urbain, paysager et patrimonial, incluant une actualisation des études d'ombre, de vues et de cohérence d'ensemble. À défaut d'atteindre les objectifs d'intégration, des réductions de gabarits supplémentaires pourront être demandées. Les modifications de programme proposées devront également faire l'objet d'une réévaluation complète de leurs incidences et de leur adéquation avec le bon aménagement des lieux.

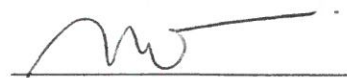
DELEGUES

SIGNATURES

URBAN BRUSSELS



MONUMENTS ET SITES



BRUXELLES ENVIRONNEMENT



ADMINISTRATION COMMUNALE DE LA VILLE DE BRUXELLES



AVIS MINORITAIRE de la commune DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN _Avis défavorable

La commune adhère globalement aux remarques et conditions reprises dans la première partie de l'avis émis par la commission de concertation. Toutefois, elle estime que, même assorti de ces conditions, le projet, dans sa configuration actuelle, ne répond pas de manière satisfaisante aux attentes urbanistiques, sociales, environnementales et participatives exprimées par la commune.

Plan d'Aménagement Directeur (PAD)

Considérant que le projet est situé dans le périmètre du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Porte de Ninove », élaboré depuis 2016 et ayant connu plusieurs versions successives ;

Considérant que la présente demande s'en inspire mais que ce PAD n'a pas encore été approuvé en troisième lecture par le Gouvernement de la Région Bruxelles Capitale et n'est dès lors pas d'application ; que l'absence de ce cadre juridique rend les nombreuses dérogations demandées juridiquement discutables ;

Considérant que la demande doit donc être évaluée exclusivement à la lumière du cadre réglementaire actuellement en vigueur, à savoir le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) et le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;

Densité en Hauteur des bâtiments

Considérant que la commune a déjà exprimé dans sa réaction au PAD son opposition à la hauteur excessive et à la densité trop importante du projet proposé à cet emplacement ;

Considérant que le rapport plancher hors sol/surface du terrain (P/S) prévu est de 5,5, soit nettement supérieur à la moyenne communale de 3,25 observées au cours des 15 dernières années pour des projets d'envergure similaires ; que cette densification excessive exerce une pression importante sur les infrastructures existantes du quartier et de la commune, comme les équipements publics scolaires, sportifs, de santé, ainsi que l'environnement immédiat ;

Considérant que la hauteur des bâtiments projetés, atteignant jusqu'à 50,40 m, dépasse largement la moyenne locale de 16,5 mètres ; que cela entraîne une perte d'ensoleillement, un sentiment d'enfermement, ainsi qu'une rupture avec le tissu urbain existant ;

Considérant que l'implantation et le gabarit des volumes risquent également d'avoir un impact négatif sur les espaces publics environnants, tels que le parc de la Porte de Ninove ou l'espace Pierron ; que ces hauteurs peuvent générer des effets de vent indésirables et perturber les lignes de vue le long du Canal ;

Considérant que la commune recommande donc de limiter la hauteur des bâtiments à un maximum de 8 étages, égale à une hauteur d'environ 25 m ce qui est déjà plus haut que la moyenne locale, et de maintenir une transparence au niveau du rez-de-chaussée, afin de garantir un développement urbain harmonieux, durable et respectueux du contexte local ;

Considérant que la hauteur proposée pour le projet déroge aux dispositions de l'article 8 du Titre I « Hauteur » du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), constituant ainsi une dérogation à la réglementation en vigueur ; qu'une telle hauteur peut perturber le paysage urbain et affecter la qualité de vie des riverains ; que cette dérogation ne prend pas suffisamment en compte le contexte urbain existant, notamment la proximité de monuments protégés (Pavillon d'octroi) et le caractère historique de l'environnement ;

Considérant qu'il est souhaitable de revoir le projet afin qu'il soit conforme à la réglementation en vigueur et au contexte local, garantissant ainsi un développement urbain durable et harmonieux ;

Logements sociaux

Considérant que la commune se félicite de l'engagement à développer un minimum de 25 % de logements sociaux, comme cela a été imposé dans le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) ;

Considérant toutefois que ce PAD n'a pas encore été approuvé, ce qui rend cette garantie non contraignante ;

Considérant en outre que le dossier ne contient pas d'accord formel avec la Société du Logement de la Région de Bruxelles (SLRB) ou d'autres organismes reconnus de logement social ou assimilé ;

Considérant que cela soulève des inquiétudes quant à la réalisation effective de ces logements sociaux ; qu'il est impératif que cet engagement soit concrétisé par des accords clairs et contraignants, afin d'assurer la mise en œuvre réelle et durable de ce volet social ;

Proportion de logements familiaux

Considérant que le projet présenté prévoit une proportion de seulement 16,8 % de logements familiaux (comportant trois chambres ou plus), soit un taux nettement inférieur au minimum de 20 % fixé par la commune, et considérant que cette proportion ne permet pas de répondre de manière adéquate aux besoins des familles nombreuses, très présentes à Molenbeek ;

Considérant en outre que le promoteur avance une proportion de 40 % de logements de grande taille en excluant artificiellement les logements étudiants (238 logements dont 105 logements étudiants) de son calcul, méthode qui fausse les données et masque la réalité ;

La commune considère qu'il est nécessaire d'augmenter significativement la part de logements familiaux, afin de garantir une offre adaptée aux besoins démographiques locaux ;

Logements étudiants

Considérant que le projet prévoit l'aménagement complet du bâtiment A4 en 105 logements étudiants, alors que le Règlement Régional d'Urbanisme n'autorise ce type de logements que s'ils sont la propriété ou sous la gestion d'une personne morale de droit public, condition à laquelle le dossier ne répond pas, ce qui fait que le projet ne respecte pas la réglementation en vigueur ;

Considérant que la fonction de logements étudiants ne correspond pas aux besoins résidentiels de la commune, ce qui a été signalé à plusieurs reprises ; que le bâtiment est situé à une distance importante des campus universitaires, ce qui remet en question la pertinence de ce programme pour le quartier ;

Considérant que la structure même du bâtiment — avec une profondeur excessive, des circulations sombres et des chambres exiguës sans terrasses — présente une organisation rigide et peu qualitative, limitant ainsi la durabilité et la capacité d'adaptation de l'immeuble dans son contexte urbain ;

Considérant ces éléments, la commune s'oppose à l'implantation de logements étudiants dans ce projet à Molenbeek ;

Les équipements publics et la participation citoyenne

Considérant que le projet prévoit une superficie de 2.031 m² pour les équipements publics et de 527 m² pour les commerces, soit un total de 2.558 m², par rapport à une superficie totale de 18.439 m² dédiée au logement ; que cette répartition représente environ 13,9 % de la surface totale, dont 11 % pour les équipements publics et 2,9 % pour les commerces ;

Considérant que cette allocation limitée d'espace pour les activités publiques et commerciales soulève des préoccupations quant à la vitalité et à l'attractivité de l'environnement urbain ; qu'une telle proportion pourrait entraîner une dynamique urbaine insuffisante, affectant ainsi la qualité de vie des résidents et l'intégration sociale ;

Considérant que les niveaux inférieurs du projet sont largement occupés par la circulation et les installations nécessaires aux étages supérieurs résidentiels ; que cette configuration réduit l'espace disponible au rez-de-chaussée, impactant la qualité de l'expérience spatiale ; que de plus, ces espaces ne sont pas encore aménagés avec des installations sanitaires, réduisant ainsi leur fonctionnalité effective ;

Considérant que les activités proposées pour les espaces publics et commerciaux ne sont pas encore concrètement définies ; qu'il est essentiel que cette programmation soit soigneusement adaptée aux besoins et aux attentes spécifiques de la communauté locale ; qu'un manque de concrétisation pourrait entraîner une inadéquation entre l'offre et les besoins réels des habitants ;

Considérant que la concertation avec les habitants concernant le choix des équipements publics au rez-de-chaussée est jugée insuffisante ; que la commune souhaite une participation active des citoyens dans le processus décisionnel pour garantir que les équipements répondent aux besoins réels du quartier ;

Considérant que bien que le projet impose des façades actives au rez-de-chaussée et éventuellement aux premier et deuxième étage, une attention particulière doit être portée à la façade le long du canal ; qu'il est essentiel d'ouvrir au maximum cette zone pour assurer une bonne perméabilité visuelle et physique vers le canal et le parc de la Porte de Ninove ; qu'il est nécessaire de garantir l'ouverture de cette zone tout au long de la journée et partiellement en soirée ;

Considérant que ces éléments soulignent la nécessité d'une révision du projet afin d'assurer une intégration harmonieuse des équipements publics et commerciaux, contribuant ainsi à un développement urbain durable et dynamique ;

Espaces verts extérieurs

Considérant que le parc de la Porte de Ninove, déjà saturé, ne peut plus répondre aux besoins des riverains en matière d'espaces verts ;

Considérant que l'absence d'espaces verts continus et accessibles limite leur appropriation par les usagers et dégrade la qualité d'usage des lieux ;

Considérant que près de 99 % du sol est imperméabilisé, ce qui va à l'encontre des objectifs de résilience climatique, de préservation de la biodiversité urbaine et de lutte contre les îlots de chaleur ;
Considérant que les espaces verts prévus sont fragmentés, manquent de continuité et d'identité claire, ce qui nuit à la convivialité et à la fluidité des parcours, notamment avec deux placettes publiques peu ensoleillées et peu accueillantes, fragmentées par des bacs plantés et exposées aux effets du vent ;
Considérant que les zones végétalisées, souvent en bacs sur dalle, sont insuffisantes et ne remplacent pas des espaces en pleine terre, indispensables à une meilleure qualité écologique et un microclimat urbain favorable ;
Considérant que l'article 11 du Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme « Aménagement et entretien des zones de recul » impose l'aménagement des jardinets en pleine terre en bordure de voirie, ce qui contribuerait à améliorer la biodiversité, atténuer les effets du vent et renforcer la continuité verte ;
Considérant que les dispositifs compensatoires proposés, tels que les toitures végétalisées et la gestion des eaux pluviales, restent insuffisants pour assurer une qualité environnementale durable ;
Considérant dès lors la nécessité de revoir la conception globale des espaces extérieurs afin de créer des lieux conviviaux, bien ensoleillés, végétalisés en pleine terre et mieux connectés, en particulier autour de la placette triangulaire le long du canal, lieu stratégique du projet ;
Considérant que ces améliorations permettraient de concilier densité urbaine et qualité écologique, répondant aux enjeux environnementaux et sociaux actuels ;
Considérant que les dérogations aux articles 11 « Maintien d'une surface perméable » et 13 « Aménagement et entretien des zones de recul » du Titre I du RRU ne sont pas justifiées ;

Gestion des espaces publics et des eaux pluviales

Considérant que les modalités de gestion et d'entretien des espaces publics, ainsi que de collecte et d'évacuation des eaux pluviales, ne sont pas suffisamment précisées à ce stade du projet ;
Considérant que le site présente un taux d'imperméabilisation de près de 99 %, ce qui limite fortement la capacité d'infiltration naturelle des eaux ;
Considérant que la présence d'une nappe phréatique affleurante et d'anciens murs emboués rend les solutions d'infiltration peu efficaces d'un point de vue environnemental ;
Considérant que les dispositifs d'infiltration sont prévus sur des terrains destinés à être rétrocédés aux autorités publiques, ce qui complique leur gestion et leur entretien à long terme ;
Considérant que le projet prévoit une seule citerne de récupération des eaux pluviales pour l'ensemble du site, impliquant un réseau complexe de canalisations, alors qu'une gestion plus cohérente prévoirait une citerne par bâtiment ;
Considérant que la commune exprime ses inquiétudes quant à la viabilité à long terme du système proposé et demande des clarifications concrètes sur les responsabilités de gestion et d'entretien des aménagements publics ;
Considérant que l'augmentation des surfaces de pleine terre reste nécessaire, tant pour la gestion durable de l'eau que pour l'amélioration de la qualité environnementale et paysagère du site ; Qu'il y a dès lors lieu de revoir et préciser la stratégie globale de gestion des eaux pluviales et de l'entretien des espaces publics, afin de garantir la durabilité environnementale du projet.

Stationnement et mobilité

Considérant que le projet prévoit 106 emplacements pour véhicules motorisés, dont seulement 65 sont réservés aux logements, les autres étant destinés aux commerces, visiteurs ou aux motos (17 emplacements), ce qui est insuffisant au regard des 238 logements prévus ;
Considérant que cette offre ne respecte pas le minimum d'une place par logement imposé par le Règlement Régional d'Urbanisme, et risque d'aggraver la pression sur le stationnement dans un quartier déjà fortement saturé ;
Considérant que l'argument lié à la proportion élevée de logements étudiants et à la bonne accessibilité en transports publics ne compense pas entièrement les besoins réels en stationnement, notamment pour les autres ménages ;

Considérant également que certaines fonctions du projet, généreront un flux important de déplacements, ce qui justifie une évaluation plus rigoureuse de l'offre de stationnement ;
Considérant enfin que les besoins logistiques des commerces et équipements publics nécessitent des aires de livraison supplémentaires et mieux intégrées ;
Il y a dès lors lieu de reconsidérer la répartition et le nombre de places de stationnement afin de répondre de manière réaliste aux besoins des résidents et usagers, tout en maintenant les objectifs de mobilité durable.

Considérant que le projet s'inscrit à l'intersection de plusieurs modes de circulation : plusieurs routes, le canal, des voies de tram, des pistes cyclables et des chemins piétons, ce qui l'oblige à s'intégrer dans un contexte de mobilité complexe et fortement fréquenté ;
Considérant que ce site est déjà soumis à une importante pression de trafic, avec des nuisances sonores, une pollution de l'air et des risques pour la sécurité des usagers faibles ;
Considérant qu'il s'agit d'un projet privé, dont la surface bâtie atteindra environ 21 000m², et qui aura un impact significatif sur la mobilité locale ;
Considérant que les accès prévus au parking, notamment via la Petite Ceinture, pourraient entraîner des déplacements de trafic et aggraver certains points de congestion existants, notamment aux intersections du tram ;
Considérant que les besoins logistiques des fonctions commerciales et publiques nécessitent une organisation efficace des livraisons, avec au minimum deux zones dédiées hors voirie, afin d'éviter les nuisances et les conflits avec les piétons et cyclistes ;
Considérant que la conception des bâtiments et des accès doit permettre l'intégration de cheminements piétons et cyclables afin de favoriser la circulation et la sécurité des usagers vulnérables ;
Il est nécessaire que le projet s'intègre avec soin dans le réseau de mobilité existant, en veillant à limiter les nuisances, améliorer la sécurité routière et soutenir une mobilité durable et efficace pour tous les usagers.

Conclusion

La commune émet un avis défavorable concernant le projet dans sa configuration actuelle. La densité et la hauteur excessive des constructions ne respectent pas l'échelle ni le contexte historique du site. Le taux d'emprise est trop élevé, ce qui entraîne un manque d'espaces verts qualitatifs et une faible perméabilité des sols. La composition sociale, avec une forte proportion de logements étudiants, ne correspond pas aux besoins réels du quartier. De plus, il n'existe pas de garantie claire et contraignante quant à la réalisation effective des logements sociaux, ce qui constitue une préoccupation majeure pour la commune. Le projet soulève également des inquiétudes en matière de mobilité, notamment en ce qui concerne la sécurité des usagers faibles et l'impact sur la circulation locale.
Par conséquent, la commune demande une révision approfondie du projet, intégrant une meilleure prise en compte du contexte local, une amélioration de la qualité des espaces verts, une inclusion sociale renforcée, ainsi qu'une garantie explicite de la construction de logements sociaux.

DECIDE :

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un **AVIS DÉFAVORABLE MINORITAIRE** sur le projet.

DELEGUES

SIGNATURES

ADMINISTRATION COMMUNALE

