

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

REF. DOSSIER : PU-39099

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 23/10/2025

1. Dossier PU-39099 – NP(mp)

DEMANDEUR

CANAL DEVELOPMENT Monsieur Geoffrey de Hemptinne

LIEU

RUE DE LIVERPOOL 19 - 23

QUAI DE L'INDUSTRIE 111

OBJET

Transformer le site industriel « Aciers Wauters » en un ensemble mixte composé de 185 logements sociaux et privés, 1466m² d'équipements collectifs, 3224 m² d'activités productives, d'espaces extérieurs communs et privés, d'un parking souterrain sur deux niveaux pour 90 voitures et de 625 places pour vélos réparties sur le site

ZONE AU PRAS

espaces structurants, zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), zones de forte mixité - le site du projet se trouve dans le périmètre du PAD Heyvaert

ENQUETE PUBLIQUE

du 02/09/2025 au 01/10/2025 – 29 courriers dont 10 demandes d'être entendu

MOTIFS D'ENQUETE/CC

- dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture - éléments techniques)
- dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture d'une construction mitoyenne)
- dérogation à l'art.4 du titre I du RRU (profondeur de la construction)
- application de la prescription générale 0.7. du PRAS (équipements ne relevant pas des actes autorisés ou dépassant la superficie de plancher autorisée prescrits dans la zone)
- 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)
- application de la prescription particulière 4.1. du PRAS (plus de 1500 m² d'activités productives)
- application de la prescription générale 0.6. du PRAS (actes et travaux portant atteinte aux intérieurs d'îlots)
- 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
- Rapport d'incidences - Art. 175/20 - MPP - Enquête de 30 jours
- 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
- application de la prescription particulière 4.5.1° du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions)
- 23) Activités productives, de commerce de gros ou de dépôt situées dans une zone principalement affectée au logement et 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

- Art. 175/15 - Projet soumis à RI au vu de l'Annexe B
- Art. 188/7 MPP à la demande d'un PRAS, d'un RRU, d'un PPAS, d'un RCU
- application de la prescription particulière 21. du PRAS (modification visible depuis les espaces publics)

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 CANAL DEVELOPMENT représentée par Monsieur Geoffrey de Hemptinne pour transformer le site industriel « Aciers Wauters » en un ensemble mixte composé de 185 logements sociaux et privés, 1466m² d'équipements collectifs, 3224 m² d'activités productives, d'espaces extérieurs communs et privatifs, d'un parking souterrain sur deux niveaux pour 90 voitures et de 625 places pour vélos réparties sur le site, **Rue de Liverpool 19 - 23 , Quai de l'Industrie 111 ;**

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité **du 02/09/2025 au 01/10/2025** est et à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :

- dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture - éléments techniques)
- dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture d'une construction mitoyenne)
- dérogation à l'art.4 du titre I du RRU (profondeur de la construction)
- application de la prescription générale 0.7. du PRAS (équipements ne relevant pas des actes autorisés ou dépassant la superficie de plancher autorisée prescrits dans la zone)
- 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)
- application de la prescription particulière 4.1. du PRAS (plus de 1500 m² d'activités productives)
- application de la prescription générale 0.6. du PRAS (actes et travaux portant atteinte aux intérieurs d'îlots)
- 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
 - Rapport d'incidences - Art. 175/20 - MPP - Enquête de 30 jours
- 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

- application de la prescription particulière 4.5.1° du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions)
- 23) Activités productives, de commerce de gros ou de dépôt situées dans une zone principalement affectée au logement et 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
- Art. 175/15 - Projet soumis à RI au vu de l'Annexe B
- Art. 188/7 MPP à la demande d'un PRAS, d'un RRU, d'un PPAS, d'un RCU
- application de la prescription particulière 21. du PRAS (modification visible depuis les espaces publics)

Considérant **que 29 courriers de remarques dont 10 demandes d'être entendu** ont été introduits lors de l'enquête publique ;

Considérant que les remarques portent principalement sur les éléments suivants :

- l'absence de garanties quant au statut et à l'ouverture de l'espace vert intérieur d'îlot, plusieurs remarques demandant qu'il soit public et rétrocédé à la commune, plutôt que géré par une association de copropriétaires ou d'usagers ;
- l'incertitude concernant la réalisation effective des logements sociaux prévus par le PAD Heyvaert, aucun opérateur public n'ayant confirmé leur acquisition à ce jour, ce qui alimente la crainte d'une revente sur le marché privé ;
- le manque de garanties sur les équipements collectifs annoncés (maisons médicales, maison de quartier, salle de sport) ;
- le nombre jugé trop élevé de logements et la hauteur excessive de certains bâtiments, perçus comme incompatibles avec le gabarit du bâti existant et susceptibles d'entraîner une perte d'ensoleillement et d'intimité pour les riverains ;
- le nombre insuffisant de places de stationnement prévu au regard des 185 logements, dans un contexte où le stationnement est déjà saturé ;
- la contestation de l'exemption de charges d'urbanisme, les plaignants estimant que les 25 % de logements sociaux imposés par le PAD ne peuvent être considérés comme des charges au sens réglementaire ;
- la crainte d'une gentrification du quartier Heyvaert, le projet étant perçu comme destiné à une population plus aisée et susceptible d'accentuer la pression immobilière et la hausse des loyers ;
- la demande de mesures d'accompagnement pendant le chantier, jugé long (trois ans) et susceptible de générer d'importantes nuisances pour les habitants proches ;

Vu l'avis conditionné du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente du **04/08/2025** ;

vu l'avis du Bouwmeester Maitre Architecte du 28/01/2025 ;

Vu l'avis de Perspective du 25/09/2025 ;

Vu l'avis d'Acces and Go du 21/08/2025 ;

Vu l'avis favorable sous condition de la Commission de Sécurité Astrid du 22/07/2025 ;

Vu l'avis défavorable du Collège des Bourgmestres et Echevins de la commune d'Anderlecht du 08/10/2025 ;

Vu l'avis de Vivaqua du 23/07/2025 ;

I. CADRE REGLEMENTAIRE

Considérant que le bien se situe en espaces structurants, zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), zones de forte mixité au PRAS démographique fixé par arrêté du gouvernement du 2 mai 2013 ;

Considérant que le site du projet se trouve dans le périmètre du PAD Heyvaert ;
Que le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) est un outil stratégique et réglementaire ;

Considérant que le projet se situe à proximité directe de l'Hôtel de maître éclectique, situé à l'angle de la rue de Liverpool et de la rue Heyvaert, repris comme monument classé ;

Considérant qu'il ressort de l'analyse des cartes du Plan Régional de Développement Durable que le site du projet s'inscrit dans l'hypercentre-ville et au sein du territoire du Canal ;

Que le site s'implante au sein d'un noyau d'identité local existant représentant un espace socio-économiquement faible ;

Que les cartes indiquent que le site se situe à proximité directe du canal, correspondant à un axe de développement économique ;

Que plusieurs gares ou haltes existantes ainsi que des lignes de transport en commun de haute capacité se situent à proximité du site, notamment la gare de l'Ouest, identifiée comme « grande gare » ;

Que la chaussée de Ninove, la chaussée de Mons et le boulevard de l'Abattoir sont repris comme axes pénétrants ;

II. CONTEXTE

Considérant que le périmètre du projet est constitué de deux parcelles cadastrales, référencées 943V32 et 943Z31 ;

Considérant que la surface totale du terrain incluse dans le périmètre de la demande de permis est de 12.989 m² ;

Considérant que le site du projet est situé dans le centre-ouest de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean, à la limite de la commune d'Anderlecht ;

Considérant qu'il s'implante le long du canal de Bruxelles-Charleroi, dans un secteur marqué par la présence historique d'activités industrielles et productives ;

Considérant qu'à l'échelle locale, il est compris dans l'îlot formé par la rue Heyvaert, la rue de Liverpool et le quai de l'Industrie ;

Considérant que le site correspond à l'ancien site industriel de l'entreprise "Aciers Wauters" ;

Considérant que l'activité industrielle y est aujourd'hui arrêtée, mais qu'une occupation transitoire des bâtiments est maintenue par certaines associations locales ;

Considérant que le site est majoritairement bâti et minéralisé, représentant 12.416 m² de constructions sur un total de 13.070 m² ;

Considérant enfin qu'il regroupe plusieurs bâtiments accolés présentant des emprises variables et des hauteurs comprises entre 8 m et 11 m, correspondant à des constructions de type R+1 à R+3 ;

Que le site se trouve à proximité immédiate de plusieurs espaces structurants constituant des points de repère dans le tissu urbain, notamment :

- le site des Abattoirs d'Anderlecht, situé à environ 300 m au sud-ouest ;
- le parc de la Porte de Ninove, à environ 450 m au nord-est ;

Que plusieurs axes de circulation majeurs se développent à proximité du site :

- au nord, la chaussée de Ninove (N8), reliant la Porte de Ninove à la gare de Bruxelles-Ouest via la

place de la Duchesse de Brabant ;

– au sud, la chaussée de Mons (N6), débouchant sur le boulevard de l'Abattoir (R20) ;

– le canal de Bruxelles–Charleroi, le long duquel le site s'implante ;

Que ces axes se rencontrent à hauteur de la Porte de Ninove, au nord-est du site ;

Que la station de métro Delacroix, située à environ 300 m au sud-ouest, ainsi que la proximité de la gare de l'Ouest, confèrent au quartier une bonne accessibilité multimodale ;

Considérant enfin que le quartier présente un caractère mixte, associant des activités industrielles, productives et logistiques à un tissu résidentiel existant, dont la coexistence constitue l'un des enjeux urbanistiques du secteur.

III. PROJET

Considérant que le projet a pour objectif la transformation d'un site industriel en un ensemble de bâtiments à fonctionnalités mixtes, ainsi que la déminéralisation partielle du terrain en vue d'y aménager et végétaliser des espaces extérieurs ;

Considérant qu'actuellement, le site est entièrement minéralisé et occupé par des bâtiments de faible hauteur, correspondant à l'ancienne activité sidérurgique de la société Aciers Wauters ;

Considérant qu'en situation projetée, il est prévu d'y ériger plusieurs bâtiments de volumes variables, allant du rez-de-chaussée au R+7, implantés à la fois le long des voiries et en intérieur d'îlot ;

Considérant que le programme prévoit la création d'un ensemble mixte comprenant :

– des logements privés et sociaux,

– des équipements d'intérêt collectif ou de service public,

– ainsi que des activités productives de type artisanales ou de production de services matériels ;

Considérant que le projet prévoit la construction et la transformation de plusieurs bâtiments, répartis entre ceux à front de rue et ceux situés en intérieur d'îlot ;

Que le bâtiment "Kanal" se compose de plusieurs volumes présentant des retraits en façade jusqu'à 4 mètres et des hauteurs variées de R+3 à R+7 ;

Que le bâtiment "Heyvaert" est un bâtiment mitoyen de gabarit uniforme en R+4, couvert d'une toiture à double versant ;

Que le bâtiment "Liverpool" est composé d'un volume principal en R+4 avec toiture à double versant, et d'un volume secondaire accolé, allant de R+2 (en retrait arrière) à R+4, également couvert d'une toiture inclinée.

Considérant qu'à l'intérieur de l'îlot, le projet prévoit la transformation et la création de plusieurs bâtiments ;

Que l'ensemble "Bétons Racks", situé en bordure sud-ouest du site, comprend deux bâtiments de gabarit R+2, aux emprises similaires, et couverts de toitures doubles légèrement inclinées ;

Que le bâtiment "Central", implanté au cœur du site, présente un gabarit R+0,5+4 et une toiture à double versant ;

Que le bâtiment "Ateliers", accolé au bâtiment "Central", dispose d'un gabarit R+0,5+3, le dernier niveau étant couvert de toitures à versants inclinés ;

Que le bâtiment "Patio", accolé au bâtiment "Central" en bordure nord-est, présente un gabarit R+1 ;

Que les halles périphériques, comprenant les halles Béton, Central et Métal, maintiennent les charpentes existantes avec toitures à versants, et offrent des volumes de grande hauteur, en rez-de-chaussée ou en R+1 ;

Considérant que le projet prévoit la construction d'un parking couvert sur deux niveaux, comprenant un total de 90 emplacements pour voitures ;

Considérant que 625 emplacements vélos sont également prévus afin d'assurer une offre suffisante en stationnement pour les modes actifs ;

Considérant que les installations techniques existantes seront supprimées et remplacées par de nouvelles installations adaptées à l'usage futur du site et conformes aux normes en vigueur ;

Considérant que la superficie totale de plancher du projet, telle que reprise dans l'annexe 1 de la demande de permis d'urbanisme, s'élève à 23.196 m², contre 12.404 m² actuellement ;

Considérant que cette superficie sera répartie comme suit :

- 18.506 m² pour les logements (privés et sociaux) avec un total de 185 logements : 38 logements sociaux et 147 logements classiques ;
- 1.629 m² pour l'activité productive artisanale ;
- 1.595 m² pour l'activité productive de production de services matériels ;
- 1.466 m² pour les équipements d'intérêt collectif.

IV. MOTIVATION

Conformité au PAD

Considérant que la **prescription générale 0.5** impose, pour tout projet de construction, d'extension ou de changement d'affectation comprenant plus de 2.000 m² de superficie de plancher de logements, d'intégrer au minimum 25 % de logements sociaux ou assimilés, destinés à des ménages à faibles revenus ;

Considérant que le projet respecte strictement cette exigence, en prévoyant 25,1 % de logements sociaux, soit 38 logements sur les 185 logements projetés ;

Qu'il s'ensuit que le projet est strictement conforme à la prescription générale 0.5 du PAD ;

Considérant que la **prescription générale 0.7** précise que certaines dispositions du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ne s'appliquent pas lorsque la prescription G (prescriptions applicables aux constructions situées le long du canal) est d'application, ce qui est le cas en l'espèce ;

Considérant que, dans ce cadre, les articles 3, 5, 7, 8 §1 et §2, 11 et 13 du Titre I du RRU sont exclus d'application, à l'exception des dispositions relatives aux toitures vertes.

Considérant que, s'agissant des prescriptions particulières, seules les prescriptions B (liseré productif et actif) et G (prescriptions applicables aux constructions situées le long du canal) du PAD Heyvaert sont applicables au projet ;

Considérant que la **prescription B.1** prévoit une profondeur de minimum 30 mètres d'activités productives ou d'équipements à partir de l'alignement, la zone de recul étant incluse dans ce calcul dès lors qu'elle se situe sur la « propriété riveraine » au sens du PAD ;

Considérant que le PAD prévoit également que, dans le cas où un ou plusieurs des étages des immeubles sont affectés à des logements, les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux fonctions accessoires de ces logements, telles que hall d'accès, local vélo ou local destiné au stockage des déchets, le vocable "telles que" indiquant une énumération non exhaustive de ces locaux ;

Considérant que le PAD autorise également l'affectation logement au rez-de-chaussée moyennant la réunion des conditions suivantes : une surface équivalente à au moins 70 % de la superficie du rez est

affectée aux activités productives, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux services intégrés aux entreprises, aux commerces ; les actes et travaux ont été soumis à enquête publique et à la commission de concertation ; les fonctions autres que le logement se situent par priorité au rez-de-chaussée ;

Considérant que le projet est strictement conforme à cette disposition puisque, concernant l'immeuble Heyvaert (sis du côté de la rue Heyvaert), le rez-de-chaussée accueille un équipement de proximité et les locaux accessoires aux logements des étages (local vélo, poubelle, technique, etc.) ;

Considérant que, concernant l'immeuble Kanal (sis du côté du Quai de l'Industrie), le rez-de-chaussée de celui-ci est entièrement dédié aux activités productives en lien avec le canal, l'ensemble des activités productives étant prévu de plain-pied, avec l'ajout partiel de mezzanines pour créer des espaces diversifiés ;

Considérant que le rez-de-chaussée comprend en outre les entrées des logements des étages, ainsi que certains locaux communs, ce que le PAD autorise expressément ;

Considérant que l'ensemble sis rue de Liverpool n'est pas repris en liseré productif et actif, toutefois l'entrée à ciel ouvert du bâtiment donne accès à la "Halle métal", soit un équipement associatif ou sportif de quartier de 800 m² ;

Considérant de ce qui précède que le projet est conforme à la prescription B.1 du PAD Heyvaert ;

Considérant que la **prescription G.1.1** dispose que les prescriptions visées à l'article G sont applicables à l'ensemble du projet dès lors que le projet présente au moins une façade située le long du canal ;

Considérant toutefois que l'article G.1.2 du PAD prévoit qu'il peut être déroger aux prescriptions de l'article G, moyennant le respect de conditions cumulatives ; que ces conditions sont remplies ;

Qu'en effet, le projet fait l'objet d'une seule demande de permis d'urbanisme, soit la demande visée en l'espèce ;

Que le projet met en valeur une configuration locale particulière et permet la préservation du patrimoine bâti ; Que le projet s'implante sur un site particulier, l'ancien site Acier Wauters ; que le projet vise à la préservation du patrimoine bâti existant, en s'appuyant sur le patrimoine matériel présent sur le site, en vue de le valoriser et de réutiliser de nombreux éléments, dans le respect de l'histoire du lieu ;

Que le projet s'inscrit dans les ambitions du volet stratégique du PAD en ce que le projet préserve la qualité de l'espace public et a un impact limité sur l'environnement tel que démontré dans le rapport d'incidence ;

Qu'il améliore considérablement le bâti le long du canal et la qualité paysagère à cet endroit ;

Qu'il active les façades situées le long du canal, auparavant quasi aveugles, renforçant la relation entre l'espace public et le socle bâti ;

Qu'il s'inscrit dans les ambitions du PAD en matière d'activation de l'espace public par la création d'un socle actif composé d'activités productives et d'équipements, ainsi que par la mise en place d'un espace vert privé accessible au public ; Qu'il améliore donc considérablement le bâti le long du canal et la qualité paysagère à cet endroit ;

Que la demande est soumise à l'enquête publique et à l'avis de la commission de concertation ;

Considérant qu'il ressort de ce qui précède que les cinq conditions cumulatives prévues à l'article G.1.2 sont remplies et que, par conséquent, le projet n'est pas soumis aux prescriptions de l'article G du PAD Heyvaert ;

Considérant toutefois que l'ambition du projet est de s'inscrire dans les objectifs de la prescription G, laquelle traduit le bon aménagement des lieux dans cette zone, et qu'à l'exception de certains écarts mineurs, le projet respecte l'esprit et les dispositions de ladite prescription ;

Considérant que la **prescription G.2** dispose que :

« Du côté du canal, la façade est implantée à l'alignement. Un recul est autorisé pour autant que les conditions locales le permettent et que la zone de recul participe à l'ouverture et aux qualités paysagères et écologiques des quais du canal (maximisation des surfaces perméables, végétation qualitative et indigène, augmentation de la biodiversité, etc.).

Du côté des limites latérales du terrain, la construction est implantée sur ou contre la limite mitoyenne. Si les conditions locales le permettent, un retrait latéral est autorisé. Dans ce cas, un espace suffisant est prévu pour que la zone de retrait participe à l'ouverture et aux qualités paysagères des quais du canal » ;

Considérant que le projet est strictement conforme à cette prescription ;

Considérant que le bâtiment Kanal, seul bâtiment situé du côté du canal, est implanté sur sa quasi-totalité à l'alignement, à l'exception d'une zone de recul ponctuelle au centre du bâtiment, marquant l'entrée du site pour les piétons et les cyclistes, ainsi que l'emplacement de l'équipement associatif ;

Considérant que ce recul ponctuel permet de marquer visuellement et paysagèrement l'entrée du site le long du canal, en cohérence avec les ambitions stratégiques du PAD ;

Considérant que cette zone de recul contribue à améliorer l'ouverture des quais du canal et la qualité du domaine public, en créant une entrée claire au cœur du site au sein du socle actif dédié aux activités productives ;

Considérant que la zone de recul est aménagée dans la continuité du trottoir du quai de l'Industrie, que le dégagement ainsi créé offre un espace généreux à une entrée très fréquentée, tout en facilitant la giration des camions de pompiers en cas d'intervention ;

Considérant que les contraintes techniques propres à cette zone — orientation défavorable, accès aux différentes fonctions, présence du parking en sous-sol et giration des véhicules d'urgence — ne permettent pas sa végétalisation ;

Considérant toutefois que, en tout état de cause, le projet n'est pas soumis strictement aux prescriptions G du volet réglementaire du PAD, dès lors qu'il remplit les conditions de la prescription particulière G.1.2 ;

Considérant que la **prescription G.3** dispose que :

« Au niveau du rez-de-chaussée, la construction limite son emprise au sol de manière à contribuer à l'amélioration de l'intérieur d'îlot et à la perméabilité des sols. La construction laisse au moins 25 % de la parcelle non bâtie et en pleine terre de type Heyvaert, en ce compris les zones de recul et de retrait latéral éventuelles. Elle est plantée et végétalisée sur les trois quarts au moins de sa surface. Dans le cas d'un projet comprenant plusieurs parcelles, les surfaces non bâties peuvent être additionnées et implantées de façon à répondre à une logique d'ensemble. » ;

Considérant qu'il découle de cette disposition que l'emprise au sol des constructions hors sol est limitée à maximum 75 % de l'ensemble des parcelles ;

Considérant que toutes les zones non construites hors sol du projet sont prises en compte dans le calcul des 25 % de pleine terre de type Heyvaert, en ce compris les zones de recul et les éventuelles zones de retrait latéral ;

Considérant que ces 25 % de pleine terre de type Heyvaert sont constitués de pleine terre, sauf en cas de présence d'impétrants ou de mesures de gestion du risque empêchant la pleine terre, auquel cas une couche d'au moins un mètre de terre arable doit être prévue sur la dalle ou la membrane liée à ces mesures ;

Considérant que les trois quarts de ces 25 % doivent être plantés et végétalisés, les terrasses, cheminements et autres installations fixes ne pouvant représenter ensemble plus d'un quart de cette superficie ;

Considérant que le projet compte 5.348 m² de pleine terre de type Heyvaert, soit 41 % de la superficie totale du site ;

Considérant que le projet comprend 4.043 m² de surfaces plantées et végétalisées, soit 31 % du site ;

Considérant dès lors que le projet est strictement conforme à la prescription G.3 du PAD Heyvaert ;

Considérant que la **prescription G.4** du PAD Heyvaert relative aux gabarits des constructions prévoit, pour les bâtiments disposant d'une largeur le long du canal supérieure à 12 mètres, une hauteur de référence maximale de 15 mètres, tout en autorisant des émergences ponctuelles afin d'éviter un front bâti monotone, moyennant le respect des conditions cumulatives suivantes :

- ces émergences ne portent pas atteinte aux intérieurs d'îlot et participent d'un projet architectural intégré au paysage urbain du canal ;
- elles ne dépassent pas les trois quarts de la largeur de l'espace ouvert, soit 33 mètres dans ce cas-ci ;
- la hauteur de construction ne dépasse pas la hauteur de corniche de l'un des immeubles voisins sur une largeur minimale de 4 mètres à partir de la mitoyenneté avec cet immeuble ;
- si le projet compte un second immeuble mitoyen à front de canal, la hauteur de construction ne peut dépasser la hauteur de corniche de ce second immeuble de plus de 8 mètres ;
- la partie de la construction dont la hauteur dépasse 15 mètres présente une largeur maximale de 20 mètres à front de canal ;
- si plusieurs parties d'une construction dépassent 15 mètres de hauteur, celles-ci respectent une distance minimale de 20 mètres entre elles ;
- les actes et travaux sont soumis à enquête publique et à la commission de concertation ;

Considérant que la façade avant du bâtiment Kanal, sise du côté du canal, s'écarte partiellement de cette prescription ;

Considérant que la construction dépasse la corniche mitoyenne de l'immeuble voisin sis au n°119 du quai de l'Industrie, sans respecter le retrait latéral minimum de 4 mètres imposé par le PAD ;

Considérant que cet alignement permet toutefois de conformer le volume du bâtiment à la hauteur de référence de 15 mètres fixée par le PAD et qu'un décrochement à cet endroit ne serait pas souhaitable sur le plan architectural ou esthétique ;

Considérant par ailleurs que l'une des émergences proposées dépasse de 9,28 mètres la hauteur de l'immeuble mitoyen de gauche, alors que le PAD autorise un dépassement limité à 8 mètres ;

Considérant enfin que la limite des 8 mètres ne permettrait la réalisation que de deux étages et demi supplémentaires, alors qu'en l'état des techniques actuelles, un étage nécessite environ trois mètres de hauteur ;

Considérant que cet écart est faible et permet de conserver le dernier étage de cette émergence, assurant ainsi un rapport plus harmonieux entre la hauteur de référence (15 m) et celle de l'émergence, sans « tasser » le bâtiment ;

Que la suppression du 6^e étage de l'émergence ferait perdre à celle-ci son élancement, au détriment des qualités architecturales du projet ;

Considérant que la différence de hauteur entre les deux émergences, soit 6,5 mètres, crée un contraste maîtrisé et graduel entre le gabarit de référence (15 m), la petite émergence (23,5 m) et la grande émergence (30 m) ;

Considérant que la hauteur de 15 mètres est également légèrement dépassée, puisqu'en certains points le volume bas atteint 15,40 mètres ; que ce dépassement est faible et lié à des contraintes, notamment la nécessité d'un rez-de-chaussée surélevé en raison de la présence d'activités productives ;

Considérant dès lors que la volumétrie proposée s'inscrit dans le bon aménagement des lieux, en conciliant la cohérence du front bâti, la diversité volumétrique et la qualité du paysage urbain le long du canal ; que la hauteur ainsi obtenue permet une alternance équilibrée des gabarits et contribue à préserver la qualité du paysage urbain le long du canal, conformément aux objectifs du PAD ;

Considérant, en tout état de cause, que ces prescriptions ne sont pas strictement applicables au projet, celui-ci respectant les conditions de la prescription G.1.2, de sorte qu'il peut être autorisé moyennant ces légères non-conformités aux prescriptions G.4 ;

Bâtiment Kanal (quai de l'industrie)

Volumétrie

Considérant que le bâtiment « Kanal » constitue l'élément principal et le plus imposant du projet ; qu'il est situé le long du quai de l'Industrie, où il referme l'îlot du côté du canal et assure la transition entre les halles en béton conservées et l'entrée nord du site ;

Considérant qu'il s'agit d'un ensemble mitoyen d'environ 88 m de largeur, composé de cinq volumes distincts présentant des jeux de retraits de façade pouvant atteindre 4 m et des hauteurs variées ; qu'au centre, un recul de 4 m par rapport à l'alignement marque l'entrée du site sur le quai, offrant une respiration visuelle dans le front bâti et renforçant le caractère singulier de la façade côté canal ; Considérant que le volume principal se développe sur trois étages (R+3), soit environ 14 à 15 m de hauteur, et qu'il est surmonté de deux émergences : – une émergence gauche en R+6 ; – une émergence droite en R+7, équivalente à un R+8 avec acrotère de 2,7 m, constituant le point le plus haut du projet ;

Considérant que ces émergences, implantées le long du canal, se justifient par le caractère ouvert et dégagé de cet axe, ainsi que par les prescriptions du PAD Heyvaert qui autorisent ponctuellement des hauteurs plus importantes afin de créer des repères paysagers ; que les jeux de volumes et de gabarits contribuent à rompre la linéarité du front bâti et à préserver la qualité du paysage urbain le long du canal ;

Que depuis les points de vue majeurs (Quai de l'Industrie, rue Ropsy Chaudron, quai de Mariemont, pont des Hospices), le bâtiment Kanal est largement visible et affirme sa présence sans compromettre la cohérence urbaine de l'ensemble ;

Considérant que le bâtiment Kanal, par sa hauteur, génère des ombres principalement sur le quai de l'Industrie, le quai de Mariemont, ainsi que sur les habitations situées rue de Liverpool dans le même îlot et sur le site lui-même ;

Considérant que les habitations les plus concernées sont celles situées rue de Liverpool dans le même îlot, pour lesquelles l'ombre portée en fin de journée a un impact, avec une intensité variable selon les saisons ;

Considérant toutefois que ces incidences sont à relativiser au regard de la justification des hauteurs, de l'intégration dans le contexte urbain, de l'amélioration globale des qualités paysagères et de l'aération de l'intérieur d'îlot apportées par le projet ;

Considérant, dès lors, que si le projet engendre des ombres en intérieur d'îlot, celles-ci demeurent acceptables au regard du bon aménagement des lieux ;

Considérant que le projet est conforme aux prescriptions du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Heyvaert (voir ci-avant) ;

Considérant que le bâtiment Kanal déroge à l'article I.4 du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), en ce qu'il dépasse, pour le dernier étage et demi, le profil mitoyen de la construction la plus profonde (côté droit) ;

Considérant que cette dérogation est limitée et ne concerne que le niveau R+3 ; qu'aux rez-de-chaussée et R+1, la construction voisine de référence est plus profonde que le projet ; qu'elle permet de conserver l'unité du bâtiment et la lisibilité de son volume, tout en facilitant sa mise en œuvre constructive ; qu'il est architecturalement plus cohérent de maintenir une façade alignée sur toute la hauteur plutôt qu'un décrochement, qui altérerait la lecture du volume ;

que la dérogation se justifie également pour des raisons de performance énergétique, dès lors qu'elle permet d'éviter la création de ponts thermiques qui résulteraient d'un recul partiel ; qu'au-delà de 3 mètres à partir de la limite mitoyenne, le projet redevient conforme au RRU, de sorte que la dérogation demeure ponctuelle et limitée ; qu'elle n'a pas d'impact négatif significatif sur la construction voisine de référence ; Considérant, dès lors, que la dérogation à l'article I.4 du RRU est justifiée ;

Considérant que le bâtiment Kanal déroge à l'article I.6 du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), en ce que les têtes des gaines d'ascenseurs dépassent la hauteur du profil mitoyen le plus haut de la toiture du bâtiment ;

Considérant qu'afin de limiter leur impact visuel, la hauteur des cabanons d'ascenseurs a été réduite au minimum possible ;

Considérant qu'ils ne peuvent être diminués davantage, dès lors que la hauteur des installations est calculée à partir du niveau fini des derniers niveaux desservis, qu'une hauteur minimale réglementaire de 3,40 m est requise pour les trémies d'ascenseurs — soit environ 80 cm de plus qu'un étage standard — et qu'ils doivent en outre respecter les normes PEB en vigueur ;

Considérant que le dépassement des cabanons par rapport à la toiture principale varie entre 30 cm et 55 cm, selon la configuration des complexes de toiture ;

Considérant qu'en raison de leur faible hauteur, de leur implantation centrale sur la toiture, et de la hauteur des bâtiments environnants, ces éléments seront très peu visibles tant depuis les constructions voisines que depuis l'espace public ;

Considérant, dès lors, que la dérogation à l'article I.6 du RRU est justifiée ;

Aspect des constructions

Considérant que sur le plan architectural, le bâtiment présente un socle en béton gris, surmonté d'une alternance de travées en briques de teinte naturelle et de travées en métal gris ; que la façade arrière et les façades latérales des émergences reprennent le même vocabulaire avec une dominance de la brique aux étages ; que la fenestration y est régulière et répétitive ;

Considérant que les toitures du bâtiment comportent 2 141 m² de toitures végétalisées de type semi-intensif (substrat ≥ 10 cm et réserve d'eau permanente ≥ 8 l/m²) ; qu'elles accueillent également les équipements techniques, notamment les pompes à chaleur air-eau collectives, dissimulées derrière un acrotère d'environ 2,7 m ;

Considérant que la fragmentation de la façade, le retrait de 4 m en son centre et la variation des gabarits rythment l'expérience urbaine de ce bâtiment et favorisent son intégration ;

Considérant que la conception est structurée par une trame régulière, offrant une flexibilité d'usages à long terme et une diversité de typologies ; que les loggias, avec balustrades transparentes en partie haute et opaques en partie basse, apportent intimité et confort aux habitants et participent à l'animation visuelle côté canal ;

Sous-sol

Considérant que le projet prévoit la construction de deux niveaux de sous-sol sous le bâtiment Kanal, destinés à accueillir un parking couvert et divers locaux techniques ;

Considérant que l'accès unique au parking est prévu depuis le quai de l'Industrie, à hauteur de la maison sise au n°103, par une rampe à double sens, équipée d'un système lumineux de régulation des flux donnant priorité aux véhicules entrants ;

Considérant que le parking souterrain comptera 90 emplacements motorisés, dont 76 places voitures (5 emplacements PMR et 3 emplacements pour voitures partagées), 14 places motos ; que 5 emplacements au minimum seront équipés de bornes de recharge électrique ;

Considérant qu'un espace vélo de 202 emplacements — dont 21 pour vélos cargos — est également prévu dans le sous-sol, ainsi que des caves et locaux techniques ;

Considérant qu'une séparation structurelle a été conçue entre le parking et l'immeuble mitoyen du n°103 afin d'éviter toute nuisance acoustique ; que cette séparation comprend un mur creux non ancré, un remplissage en maçonnerie lourde et une isolation en laine minérale, garantissant une protection efficace entre les deux constructions ;

Considérant que le projet déroge à l'article II.17 du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) relatif aux locaux destinés aux véhicules deux-roues et aux voitures d'enfants, en ce que le local à vélos du bâtiment Kanal n'est pas entièrement indépendant du parking voitures, contrairement à ce qu'impose la disposition précitée ;

Considérant toutefois que le local à vélos est distinctement aménagé à l'intérieur du parking, qu'il dispose d'un accès spécifique via un ascenseur dimensionné pour les vélos-cargo, et que les vélos n'empruntent pas la rampe automobile ;

Considérant que cette configuration permet de rationaliser l'espace en sous-sol, de limiter l'emprise du parking et de préserver les surfaces de pleine terre à l'échelle du site ;

Considérant qu'en outre, des abris vélos couverts et sécurisés sont prévus dans d'autres bâtiments existants du projet, notamment dans les halles conservées, garantissant une offre suffisante et accessible pour l'ensemble des logements ;

Considérant que cette organisation permet de maintenir les rez-de-chaussée à front de voirie pour des activités productives et des équipements collectifs, conformément aux objectifs du PAD Heyvaert ;

Considérant, dès lors, que la dérogation à l'article II.17 §1 du RRU est justifiée ;

Rez-de-chaussée : Socle actif

Considérant que les rez-de-chaussée accueillent des activités productives et un équipement collectif, tandis que les étages supérieurs sont destinés au logement ;

Considérant qu'en partie centrale du bâtiment, un passage ouvert relie le quai de l'Industrie à l'intérieur d'îlot ; qu'il est implanté dans le recul de 4 mètres du front bâti et réservé aux piétons et aux cyclistes ; qu'il offre un dégagement visuel depuis l'espace public vers l'intérieur d'îlot et constitue l'accès principal du site pour les mobilités douces et les activités artisanales ;

Considérant qu'un équipement collectif d'une superficie de 310 m² est prévu au rez-de-chaussée et en mezzanine, en bordure du passage central ; qu'il contribue à l'animation de ce dernier et participe à l'ouverture du site sur le quai de l'Industrie ;

Considérant que l'ensemble du bâtiment dispose de cinq halls d'entrées composés de locaux communs en rez-de-chaussée ou en mezzanine, chaque hall disposant de locaux communs, d'un local poussette, de locaux de maintenance, d'une cage d'escalier et d'une cage d'ascenseur ;

Considérant que le rez-de-chaussée et le premier étage formés de mezzanines comportent des activités productives, incluant des ateliers, des zones de livraisons et de passages pour camions et camionnettes ; que le rez-de-chaussée se prolonge du côté gauche dans des bâtiments existants que sont la halle centrale et l'espace situé sous le bâtiment (Atelier), formant un ensemble d'ateliers de type activités productives artisanales pour une surface totale de **1 629 m²** ;

Considérant que du côté droit, les ateliers sont répartis depuis le rez-de-chaussée et 1er étage partiel, en mezzanine du bâtiment Kanal, vers la halle existante située à l'arrière et dénommée halle « Béton » ;

Considérant que la halle « Béton » est affectée à des activités de production de services matériels et qu'elle est reliée aux autres surfaces productives implantées au rez-de-chaussée du nouveau bâtiment « Kanal » ; que l'ensemble des surfaces d'activités de production de services matériels totalise 1 595 m², incluant les espaces situés sous le bâtiment « Kanal » et dans la halle « Béton » elle-même ;

Considérant que la halle est accessible depuis le bâtiment « Kanal » par un accès couvert permettant le passage de camions porteurs jusqu'à 19 tonnes, ainsi que par un accès piéton et une entrée depuis

l'intérieur d'îlot ;

Considérant que la façade latérale de la halle « Béton » donne sur un espace extérieur créé à la suite de la démolition d'un ancien entrepôt, espace extérieur couvert par les anciennes structures maintenues ; que la façade arrière donne également sur l'intérieur d'îlot ;

Considérant enfin que les façades de la halle « Béton » disposent d'un socle en béton de teinte grise, suivi par une finition métallique de teinte grise ;

Considérant que les halles existantes offrent des espaces plus hauts, entre 6 et 9 m ; que l'ensemble des activités productives est prévu de plain-pied avec des accès logistiques à couvert ;

Étages : les logements

Considérant que le programme du bâtiment comprend 86 logements au total, répartis comme suit : – 21 studios ; – 22 appartements d'une chambre ; – 26 appartements de deux chambres ; – 17 appartements de trois chambres ; que parmi ceux-ci, 18 logements sont sociaux et 68 logements sont privés ;

Considérant que les étages inférieurs (R+1 à R+3) accueillent des logements traversants orientés nord-ouest / sud-est et des logements mono orientés principalement côté canal ;

Considérant que les étages supérieurs (R+4 à R+7) regroupent des appartements principalement bi-orientés, certains logements mono-orientés bénéficient d'une large façade exposée nord-ouest et d'une vue côté canal ;

Considérant que, de manière générale, les logements présentent un bon dégagement et un bon ensoleillement ; que les unités mono-orientées bénéficient d'une vue ouverte sur l'espace du canal ; que toutefois, les logements 3C1D, 3C2D et 3C3D, également mono-orientés, ne disposent que d'un dégagement visuel limité et apparaissent enclavés entre l'émergence principale et le volume du bâtiment « Atelier » situé à proximité ;

Considérant qu'il y a lieu de revoir la répartition des logements afin d'associer ces unités à d'autres appartements orientés vers le canal, de manière à leur conférer une double orientation et à réduire globalement le nombre de logements mono-orientés ;

Considérant que les logements 3d4f et ceux situés au-dessus de celui-ci donnent directement sur une toiture plate couverte de panneaux solaires ; que les vues depuis ces logements seraient améliorées si cette toiture, aux abords des logements, était davantage végétalisée ; qu'il y a lieu, dès lors, de prévoir des plantations le long de la façade de ces logements ;

Considérant que la distribution intérieure a été pensée pour minimiser les couloirs et maximiser les surfaces habitables ;

Considérant que l'ensemble des logements du bâtiment « Kanal » bénéficie d'espaces extérieurs ; qu'ils présentent, à l'exception des problèmes d'orientation évoqués, de très bonnes qualités d'habitabilité ;

Considérant en outre que les typologies proposées sont variées et adaptées à une gamme diversifiée de ménages ;

Considérant que les logements répondent en tout points aux normes du Titre II du RRU ;

Halle « Central » (au rez-de-chaussée, à l'arrière du bâtiment « Kanal »)

Considérant que la halle, située à l'arrière du bâtiment Kanal, sur son côté gauche, est accessible aux véhicules et aux piétons depuis le quai de l'Industrie via le rez-de-chaussée du bâtiment Kanal ;

Considérant qu'il s'agit d'un bâtiment existant dont la volumétrie d'origine est conservée dans le cadre du projet ;

Considérant que cette halle est enclavée entre le bâtiment Kanal, le bâtiment Central et le bâtiment Patio, formant ainsi un ensemble cohérent d'espaces productifs en intérieur d'îlot.

Halle « béton » (au rez-de-chaussée, à l'arrière du bâtiment « Kanal »)

Considérant que la halle « Béton » est située à l'arrière du bâtiment « Kanal », dans la partie sud du site ;

Considérant que cette halle d'une superficie de 784 m² complétée par une mezzanine de 261 m², est maintenue dans son volume d'origine ;

Considérant que la halle « Béton » est affectée à des activités de production de services matériels et qu'elle est reliée aux autres surfaces productives implantées au rez-de-chaussée du nouveau bâtiment « Kanal » ; que l'ensemble des surfaces productives totalise 1.595 m², incluant les espaces situés sous le bâtiment « Kanal » et dans la halle « Béton » elle-même ;

Considérant que la halle est accessible depuis le bâtiment « Kanal » par un accès couvert permettant le passage de camions porteurs jusqu'à 19 tonnes, ainsi que par un accès piéton et une entrée depuis l'intérieur d'îlot ;

Considérant que la façade latérale de la halle « Béton » donne sur un espace extérieur créé à la suite de la démolition d'un ancien entrepôt, espace partiellement couvert par les structures existantes conservées ;

Considérant que la façade arrière s'ouvre également sur l'intérieur d'îlot, favorisant les connexions fonctionnelles et visuelles avec les autres entités du site ;

Considérant enfin que les façades de la halle « Béton » se caractérisent par un socle en béton apparent de teinte grise, surmonté d'une finition métallique également grise, et par une fenestration variée ;

Bâtiment « Ateliers » (à l'arrière du bâtiment « Kanal »)

Considérant que le bâtiment « Ateliers », accolé au bâtiment « Central » et situé à proximité du bâtiment Kanal, présente un gabarit en R+4 ;

Considérant que son dernier niveau est caractérisé par des toitures à versants opposés, formant un jeu de volumes contrastant avec les pentes de toiture du bâtiment Central, tout en assurant une transition harmonieuse entre les différents volumes bâtis du site ;

Considérant que le bâtiment « Ateliers », accolé au bâtiment « Central » et à proximité du bâtiment Kanal, présente un gabarit de R+4, le dernier niveau étant caractérisé par des toitures à versants inclinés de pente opposée à celle du bâtiment central ;

Considérant que le bâtiment comporte 12 logements d'une chambre ;

Considérant que le bâtiment « Ateliers », accolé au bâtiment central, accueille des activités productives au rez-de-chaussée et des logements aux étages ; qu'il présente un gabarit de R+4, le dernier niveau est couvert par des toitures à versants ;

Considérant que, à l'instar du bâtiment « Central » contre lequel il est implanté, le bâtiment « Ateliers » se caractérise par un socle haut en béton apparent de teinte grise (équivalent à deux niveaux), percé de grandes baies vitrées et rythmé par des colonnes apparentes en façade ;

Considérant que les étages supérieurs sont revêtus d'une finition métallique de teinte grise, assurant une continuité d'expression architecturale avec le socle ;

Considérant enfin que le bâtiment « Ateliers » se distingue par la présence de deux escaliers en colimaçon en façade, dont le traitement architectural s'inscrit dans la continuité des garde-corps, participant à la cohérence d'ensemble du projet.

Bâtiment « Central » (à l'arrière et accolé au bâtiment « ateliers »)

Considérant que les deux volumes de la partie nord du site, dénommés « Central » et « Ateliers », sont construits au-dessus des structures en béton existantes qui hébergent les ateliers et activités productives formant le socle, ainsi que certains logements ;

Considérant que le bâtiment « Central » s'implante dans la continuité du bâtiment « Ateliers » et repose partiellement sur les fondations existantes, dont il reprend l'empreinte au sol ;

Considérant que le bâtiment « Central » est implanté en intérieur d'îlot, à une distance d'environ 40 mètres des bâtiments mitoyens, notamment des logements existants rue de Liverpool, garantissant ainsi une bonne mise à distance et un ensoleillement satisfaisant ;

Considérant que le bâtiment présente une hauteur totale de 18,83 m et un gabarit R+0,5+4 avec une double toiture à versants ;

Considérant que sa structure se compose d'un socle haut, équivalent à deux niveaux, en béton de teinte grise avec de grandes baies vitrées et des colonnes apparentes en façade, surmonté de niveaux habillés d'un revêtement métallique gris ;

Considérant qu'au rez-de-chaussée, le bâtiment « Central » accueille un équipement donnant sur la partie dégagée de l'intérieur d'îlot, ainsi que les accès aux logements, les locaux communs et un grand local vélos ;

Au centre, un petit équipement polyvalent sous

le bâtiment Central s'adresse à l'îlot comme

point de cohésion

Considérant que l'ensemble des étages est occupé par des logements, au nombre total de 15, répartis comme suit :

- 2 studios ;
- 4 appartements 1 chambre ;
- 9 appartements 2 chambres ;

Considérant que les logements du bâtiment « Central » se déclinent en appartements traversants et en logements d'angle bi-orientés, principalement au sud-est et au sud-ouest, permettant un apport généreux de lumière naturelle et des vues dégagées sur le cœur d'îlot paysager ;

Considérant que des terrasses extérieures prolongent les séjours, offrant des espaces privatifs ouverts sur le paysage intérieur du site ;

Considérant qu'un équipement situé au rez-de-chaussée s'ouvre sur l'espace central commun, exploitant la qualité de l'environnement intérieur d'îlot et jouant un rôle de pivot dans l'animation et l'interaction entre les différentes fonctions du site ;

Considérant que les bâtiments « **Central** » et « **Ateliers** » dérogent aux articles I.4 et I.6 du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;

Considérant que le bâtiment Central comporte quatre niveaux construits sur un volume existant équivalent à un R+1, tandis que le bâtiment Ateliers, accolé, comporte trois niveaux implantés également sur un volume existant en R+1 ;

Que la hauteur totale du bâtiment Central correspond à un R+6 (20 m) et celle du bâtiment Ateliers à un R+5 (16,40 m maximum) ;

Considérant que ces deux bâtiments sont érigés en rehausse de bâtiments existants maintenus, notamment afin de préserver le caractère industriel du site et de maintenir une activité productive en rez-de-chaussée ;

Considérant que ces constructions sont intégralement situées en intérieur d'îlot, de sorte que l'ensemble de leur volume est dérogatoire aux dispositions du RRU, et que ces dérogations doivent être appréciées à l'échelle du projet dans son ensemble ;

Considérant que la hauteur des bâtiments est définie en relation avec les espaces verts environnants, et notamment avec la zone "Prairie", d'une dimension exceptionnelle en intérieur d'îlot (62 m par 28 m), laquelle permet et justifie la hauteur de 20 m du bâtiment Central, directement en contact avec cet espace ouvert ;

Considérant que le site constitue une parcelle de grande dimension, permettant l'aménagement d'espaces ouverts importants et une distance de 40 mètres entre les bâtiments Ateliers et Central et les logements les plus proches, à savoir les maisons situées rue de Liverpool au sein du même îlot ;

Considérant que cette distance de 40 mètres correspond à la profondeur classique d'un îlot bruxellois, de sorte que les pertes éventuelles de vues ou d'intimité ne peuvent être considérées comme significatives et s'inscrivent dans une échelle urbaine habituelle ;

Considérant, en outre, que ces bâtiments étant construits sur des structures existantes, ils n'engendrent aucune perte de pleine terre et que, au contraire, le projet prévoit une végétalisation importante de l'intérieur d'îlot, au bénéfice des riverains et du cadre de vie environnant ;
Considérant, dès lors, que les dérogations aux articles I.4 et I.6 du RRU sont justifiées, dès lors qu'elles résultent d'une intégration raisonnée dans un site industriel existant, qu'elles respectent l'équilibre général de l'îlot, et qu'elles contribuent au bon aménagement des lieux en conciliant maintien d'activités productives, création de logements et amélioration du cadre paysager.

Bâtiment « Patio » (accolé au bâtiment « Central »)

Considérant que le bâtiment « Patio », accolé au bâtiment central en bordure nord-est du site, présente un gabarit de R+1 ;
Considérant que ce bâtiment compte trois logements sociaux de type unifamilial, implantés côte à côte, comportant chacun trois chambres ;
Considérant que ces logements sont développés sur deux niveaux et s'inscrivent sous les toitures des structures industrielles existantes, à l'instar des bâtiments « Béton Racks » et « Halle Métal » situés dans la partie sud du site ;
Considérant que la façade du bâtiment « Patio » est revêtue d'une finition métallique de teinte grise, assurant une cohérence avec les autres bâtiments du site ;
Considérant que chaque logement bénéficie d'un apport généreux de lumière naturelle grâce à un patio intérieur en double hauteur reliant les deux étages ;
Considérant qu'une attention particulière a été apportée au traitement acoustique du bâtiment afin de limiter les nuisances sonores provenant des ateliers auxquels ces logements s'adossent ;
Considérant enfin que les logements sont orientés vers le grand espace ouvert de l'intérieur d'îlot ;

Bâtiment « Heyvaert »

Considérant que le bâtiment « Heyvaert » est implanté rue Heyvaert, à l'entrée principale du site, sur la façade la plus étroite de la parcelle ; qu'il constitue une interface essentielle entre le projet et le cœur du quartier ;
Considérant qu'il s'insère dans la continuité du front bâti existant, entre deux mitoyens de gabarits différents, assurant ainsi la transition entre les pignons voisins et la recomposition du front de rue ;
Considérant qu'il s'agit d'un immeuble mitoyen en R+4, surmonté d'une toiture à double versant ; que le rez-de-chaussée se présente sous la forme d'un socle en saillie en façade arrière, tandis que le dernier étage s'implante légèrement en retrait afin de s'adapter au mitoyen ;
Considérant que la façade principale, en briques de teinte naturelle, repose sur un soubassement en béton gris ; qu'elle présente un appareillage vertical au premier étage, un appareillage classique aux niveaux supérieurs, et qu'un dernier niveau en retrait se distingue par une finition métallique grise et une large baie vitrée de type « atelier » ;
Considérant qu'au rez-de-chaussée, un large passage marque l'entrée du site à l'endroit où le bâtiment est le moins profond, offrant des vues traversantes lumineuses entre la rue Heyvaert et l'intérieur d'îlot ;
Que le rez-de-chaussée accueille un équipement de quartier ouvert à la fois sur la rue, le passage et l'intérieur d'îlot, jouant un rôle de liaison entre l'espace public et le cœur du site ; que le rapport d'incidences indique qu'il pourrait s'agir d'une maison médicale d'environ 212 m² ;
Considérant que les étages supérieurs regroupent 11 logements au total, répartis comme suit : 3 studios, 1 appartement d'une chambre, 7 appartements de deux chambres ;
Considérant que les trois premiers niveaux distribuent chacun deux appartements traversants de deux chambres et un studio orienté sud-est sur la rue Heyvaert ; que le dernier étage, en retrait, regroupe un appartement d'une chambre et un appartement traversant de deux chambres ; que tous les logements disposent d'espaces extérieurs proportionnels à leur taille ;
Considérant que les appartements sont majoritairement traversants, à l'exception des studios mono-orientés au sud-est ;

Considérant que l'immeuble dispose d'une entrée compacte rue Heyvaert comprenant des rangements communs, les locaux techniques et poubelles ; que les emplacements vélos couverts et sécurisés sont situés à proximité, dans l'abri vélo principal du site ;

Considérant que l'absence de locaux pour les poussettes est cependant problématique et ne garantit pas des conditions d'usage satisfaisantes pour les familles avec enfants ;

Considérant qu'en situation existante, la façade avant d'un hangar en béton datant des années 1990, aveugle et peu qualitative, est largement visible depuis la rue Heyvaert ; qu'en situation projetée, celle-ci sera remplacée par une façade habitée intégrant l'entrée du site et marquant plus clairement la présence du projet dans le paysage urbain ;

Considérant que le bâtiment Heyvaert déroge à l'article I.4 du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), en ce qu'il dépasse, au troisième étage, le profil mitoyen de la construction voisine la plus profonde ;

Considérant que le dépassement est peu significatif, qu'il n'engendre pas de vis-à-vis, ni de perte sensible d'ensoleillement ou de vues depuis la construction voisine située au n°135 ;

Considérant que cette dérogation permet de simplifier le volume bâti et n'a aucun impact sur l'intérieur d'îlot ;

Considérant qu'elle permet en outre au voisin de venir s'appuyer sur le volume de la construction, en particulier sur la mitoyenneté ;

Considérant que le bâtiment Heyvaert déroge à l'article I.6 du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), en ce que la toiture dépasse de plus de 3 mètres en hauteur le profil mitoyen le plus bas (n°153) ;

Considérant qu'à l'arrière, la toiture dépasse également le profil mitoyen le plus haut (n°135) ;

Considérant que, par rapport au bâtiment le moins haut, un retrait de 3 mètres supprimerait la dérogation mais serait préjudiciable à la qualité architecturale de la construction, la dérogation permettant au contraire de simplifier le volume et d'assurer une meilleure cohérence du gabarit ;

Considérant que cette disposition permet en outre à l'immeuble voisin de s'appuyer sur le volume de la construction en cas de rehausse future, garantissant ainsi une continuité constructive à moyen terme ;

Considérant que, par rapport au bâtiment le plus haut, le dépassement de hauteur ne concerne que la partie arrière de la toiture et reste peu significatif ;

Considérant que le nouveau bâtiment a un impact limité sur les immeubles voisins, n'engendre pas d'ombre portée sur des jardins voisins, les parcelles directement voisines étant entièrement bâties, et ne crée aucun vis-à-vis ;

Considérant qu'il sera très peu perceptible depuis les façades arrière, à l'exception du rez-de-chaussée, qui s'étend en profondeur ;

Considérant toutefois que ce volume arrière est conforme au RRU, qu'il est moins haut que le volume existant et qu'il est surmonté d'une toiture verte, constituant ainsi une amélioration nette de la situation existante, également profitable aux immeubles voisins ;

Considérant que les volumes dérogatoires n'ont pas impact significatif sur l'intérieur d'îlot ;

Considérant que la terrasse à l'arrière du 4^{ème} étage du côté gauche est implantée trop proche de la limite mitoyenne de gauche, à seulement 0.94m, ce qui ne respecte pas le code civil ; Qu'il y a lieu de prévoir un retrait d'1,90m ;

Considérant que le nouveau bâtiment, bien que plus haut que la construction existante, présente un gabarit et une échelle cohérents avec le tissu environnant, participant à la recomposition harmonieuse du front bâti et à la valorisation de l'accès au site depuis l'espace public ;

Considérant enfin que, par sa position, son gabarit et son traitement architectural, le bâtiment « Heyvaert » contribue à structurer l'entrée du site, à renforcer la lisibilité du projet dans la rue Heyvaert, et à assurer la mixité fonctionnelle entre logements et équipement de proximité ;

Considérant, dès lors, que les dérogations aux articles I.4 et I.6 du RRU sont justifiées ;

Bâtiment « Liverpool »

Considérant que ce bâtiment est la transformation et la rehausse d'un immeuble existant ainsi que la construction de deux nouveaux immeubles, tous trois implantés à front de voirie ;

Considérant que l'immeuble administratif existant, construit en 1990 et situé du côté gauche, présente un gabarit R+3 avec toiture en pente, prolongé à l'arrière par une extension en R+2 ;

Considérant qu'il est rehaussé d'un étage en retrait, tout en restant en deçà du pignon du bâtiment mitoyen gauche, de sorte que le projet n'a pas d'impact sur cet immeuble voisin ;

Considérant que la structure en béton est conservée, que la façade avant est transformée et restaurée, et que les façades sont isolées ;

Considérant que le rez-de-chaussée, très ouvert sur la rue, conserve les colonnes en béton existantes ainsi que les bandeaux horizontaux en briques des trois premiers niveaux, restaurés ;

Considérant qu'aux étages, des terrasses en loggia sont aménagées dans l'épaisseur du volume, et que le rez-de-chaussée, d'une hauteur de 2,60 m, est entièrement dédié aux locaux techniques et aux rangements vélos de l'ensemble des bâtiments « Liverpool » ;

Considérant qu'à droite du bâtiment existant, deux nouveaux immeubles sont implantés à front de rue, formant un ensemble cohérent avec le bâtiment transformé ;

Considérant qu'ils présentent un gabarit R+3 surmonté d'un étage en retrait, d'une hauteur comparable à celle des autres immeubles de la rue ;

Considérant que les nouvelles constructions ne s'implantent pas contre le mur mitoyen de droite, un retrait de 8 m par rapport au voisin n°17 permettant de limiter l'impact sur ce bâtiment et d'aménager une entrée claire vers le site ;

Considérant que cette entrée mène à la halle métal, un équipement de quartier associatif ou sportif d'environ 850 m², et qu'elle est couverte par des pergolas métalliques constituées à partir des structures conservées et restaurées des anciennes halles, rappelant le passé industriel du site ;

Considérant que chaque bâtiment dispose de sa propre entrée vers les logements, et que les rez-de-chaussée, légèrement surélevés de 60 cm par rapport au trottoir, sont accessibles par quelques marches ;

Considérant que les deux nouveaux immeubles présentent une unité architecturale composée d'un soubassement en béton gris, de façades en briques de terre cuite naturelles, et d'un dernier étage en finition métallique grise ;

Considérant que les baies vitrées verticales et régulières rythment les façades, que les balcons d'angle signalent l'entrée du site, et que la corniche, maintenue à une hauteur inférieure à celle des voisins, assure la cohérence du front bâti ;

Considérant que l'ensemble formé par le bâtiment transformé et les deux nouveaux bâtiments comprend 32 logements, dont 17 logements sociaux, répartis comme suit : 10 logements d'1 chambre, 7 logements de 2 chambres, 7 logements de 3 chambres, 7 logements de 4 chambres, 1 logement de 5 chambres ;

Considérant que les logements, de typologies variées, disposent tous d'un espace extérieur et d'une double orientation, ce qui constitue un point positif ;

Considérant que, depuis la rue de Liverpool, le projet présente un front bâti continu et harmonieux, et que le passage latéral de 8 m ouvre une perspective vers l'intérieur d'îlot, visible depuis l'espace public ;

Considérant que le bâtiment Liverpool déroge aux articles I.4 et I.6 du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), en ce que la partie arrière des 3ème et 4ème étages des deux nouveaux immeubles dépasse de plus de 3 mètres en profondeur et en hauteur des profils mitoyens des deux constructions voisines de référence, les n°17 et 29 ;

Considérant que la profondeur des deux nouveaux immeubles s'aligne sur celle des trois premiers niveaux du bâtiment administratif existant, garantissant une continuité d'implantation cohérente ;

Considérant que les niveaux supérieurs en partie arrière sont concernés par les dérogations ; que les volumes dérogatoires sont éloignés des mitoyens — de 16 mètres par rapport au n°29 et de 8 mètres par rapport au n°17 —, limitant ainsi fortement les impacts sur les constructions voisines ;

Considérant que plusieurs bâtiments situés dans ce segment de la rue de Liverpool présentent une hauteur en R+4 en façade ;

Considérant que le retrait de 8 mètres effectué par rapport au mitoyen n°17 permet de créer un raccord harmonieux avec le bâti existant ;

Considérant que la hauteur de corniche du projet est plus basse grâce au retrait effectué sur le dernier niveau, permettant de créer un bâtiment bien intégré dans son contexte urbain ;

Considérant que l'ensemble s'intègre dans le gabarit moyen de la rue, associant la préservation du bâti existant à la création de logements contemporains dans une composition cohérente et équilibrée ;

Considérant enfin que le projet a peu d'impact sur les immeubles situés aux alentours ; que les bâtiments situés en vis-à-vis, de l'autre côté de la rue de Liverpool, seront modérément impactés du fait que le volume industriel démoli était plus bas, mais que la hauteur projetée reste en adéquation avec les caractéristiques urbanistiques de la rue, et que l'impact est dès lors jugé limité ;

Considérant, dès lors, que les dérogations aux articles I.4 et I.6 du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) sont justifiées ;

Bâtiment « Béton Racks »

Considérant que les deux bâtiments « Béton Racks » sont implantés en intérieur d'îlot, sous les toitures des halles industrielles en béton construites en 1988, formant deux grandes travées de 22 m de portée, avec un entraxe de 6 m entre portiques et une hauteur sous poutre de 9 m ;

Considérant que les deux nouveaux bâtiments de logements s'insèrent sous ces structures existantes, parallèles l'un à l'autre, séparés par un jardin commun et distribués par une allée centrale faiblement minéralisée ; que cet espace ouvert entre les deux volumes permet leur mise à distance et leur distribution tout en favorisant la végétalisation de l'intérieur d'îlot ;

Considérant que le projet s'appuie sur les fondations et colonnes existantes, réemploie in situ les profils d'acier présents et complète cet ensemble par des systèmes constructifs légers, renforçant ainsi le caractère durable du projet et la mise en valeur du passé industriel du site ;

Considérant que les bâtiments projetés présentent une structure apparente en béton gris, associée à un parement en briques de terre cuite naturelle et à un revêtement métallique au rez-de-chaussée et aux étages ; que l'ensemble se caractérise par une fenestration verticale organisée selon une trame répétitive ;

Considérant que les deux bâtiments regroupent 26 logements, répartis en 8 logements d'une chambre, 10 logements de trois chambres et 8 logements de quatre chambres, mettant en avant une majorité de logements familiaux qui contribuent à la diversité résidentielle du site et répondent à la demande en logements spacieux dans le quartier ;

Considérant que les logements sont organisés en deux ailes presque symétriques autour de l'allée centrale, comprenant :

- des appartements de plain-pied de deux et trois chambres adaptables PMR, ainsi que des appartements d'angle d'une chambre avec bureau ;

- des duplex traversants de trois et quatre chambres implantés vers les mitoyens ;

Considérant que chaque logement dispose d'un espace extérieur privatif, sous forme de jardin pour les appartements en rez + étage ou de loggia pour les duplex supérieurs ;

Considérant que la majorité des logements sont traversants, orientés nord-ouest / sud-est, tandis que les logements d'extrémité bénéficient d'une double ou triple orientation ;

Considérant que les jardins et terrasses du bâtiment A s'ouvrent au nord-ouest et ceux du bâtiment B au sud-est ;

Considérant que les bâtiments présentent des vis-à-vis avec les habitations de la rue Heyvaert situées dans le même îlot, à une distance de façade à façade comprise entre 19 et 21 mètres ;

Considérant que ces vis-à-vis ont été limités par la disposition de chambres et de séjours peu ajourés au premier étage, et par la mise à distance des séjours au deuxième étage au moyen de terrasses rentrantes ;

Considérant enfin que la conservation des structures existantes, associée à la plantation d'arbres et de végétations, contribue à la qualité paysagère de l'ensemble et à la réduction des impacts visuels sur le voisinage ;

Bâtiment « Halle Métal »

Considérant que la halle Métal constitue un équipement associatif et sportif de quartier d'environ 850 m², aménagé sous les toitures des structures industrielles existantes ;

Considérant que cet équipement est implanté à l'arrière du bâtiment Liverpool et s'ouvre sur le grand espace central du site, participant à la structuration des espaces collectifs et à la vie de quartier ;

Considérant que le projet vise à offrir un équipement indépendant des autres bâtiments, ouvert à la fois sur le quartier et sur l'intérieur d'îlot, tout en préservant et valorisant le patrimoine industriel existant ;

Considérant que les travées métalliques d'origine sont conservées, restaurées et intégrées dans la nouvelle construction, permettant de maintenir la mémoire du site industriel tout en répondant à des besoins contemporains d'équipements collectifs ;

Considérant que la hauteur libre de six mètres offre une grande flexibilité d'usage et un volume propice aux activités associatives et sportives envisagées ;

Considérant que la halle Métal s'inscrit dans un ensemble cohérent de charpentes préservées, comprenant également des espaces vélos, un portail d'entrée côté Liverpool et des plantes grimpantes, contribuant à l'amélioration du paysage intérieur d'îlot ;

Considérant que les occupations envisagées excluent les activités à forte affluence ou à nuisances sonores importantes, garantissant ainsi une compatibilité avec les fonctions résidentielles voisines ;

Considérant enfin que l'accès direct depuis la rue de Liverpool et la création d'un abri vélos sous les charpentes métalliques existantes entre l'équipement Liverpool et l'entrée rue Heyvaert renforcent la mobilité douce et la continuité architecturale et fonctionnelle du site ;

Considérant, dès lors, que la halle Métal contribue positivement au bon aménagement des lieux, en combinant réutilisation patrimoniale, création d'un équipement de quartier et mise en valeur du cadre bâti et paysager ;

Considérant que, cependant, ce bâtiment apparaît très fermé, présentant peu d'ouvertures et une interaction limitée avec l'extérieur ; qu'il y a lieu de prévoir des ouvertures plus grandes afin d'améliorer la relation entre les espaces intérieurs et extérieurs, ou de justifier davantage le choix d'un tel traitement architectural ;

Espaces ouverts

Considérant que le site est accessible par trois entrées principales de dimensions équivalentes, réparties sur la rue Heyvaert, la rue de Liverpool et le quai de l'Industrie ;

que chacune de ces entrées est sécurisée par un portail très ajouré, implanté soit à front d'alignement lorsqu'il s'agit d'un accès autonome (rue de Liverpool), soit en léger retrait lorsqu'il se situe sous un bâtiment (rue Heyvaert et quai de l'Industrie)

Considérant que le PAD Heyvaert ne prévoit pas de traversée sur les parcelles concernées par le projet, et que le quartier dispose déjà d'autres espaces publics existants ou projetés, tels que la Grande Halle, le parc de la Sennette, le parc de Liverpool et le parc de Ninove ;

Considérant toutefois que l'accès du site au public est favorisé, notamment par la présence d'un équipement implanté en son centre ;

que la multiplication et la mise en valeur des accès permettent de rendre le site aisément accessible, constituant ainsi un atout important pour les habitants du quartier ;

Considérant que plusieurs structures industrielles d'origine sont maintenues afin de préserver l'identité du site ;
qu'elles couvrent et structurent divers espaces extérieurs et accès, contribuant ainsi à la mise en valeur du patrimoine existant et à la cohérence d'ensemble du projet ;

Considérant que, du côté du canal, les anciennes fosses de stockage sont reconverties en un espace extérieur atypique, aménagé sous les structures en béton conservées ;
que cet aménagement, composé de marches, de passerelles et de zones végétalisées, forme une vaste pergola offrant un lieu de détente et de promenade tout en valorisant le caractère industriel du site ;

Considérant qu'au centre du site, la dalle de béton existante est en grande partie remplacée par de la pleine terre afin de créer une vaste prairie accessible aux habitants et aux usagers des équipements ;
que la dalle est partiellement conservée, sous réserve d'études techniques, afin d'assurer les cheminements des mobilités douces et le passage des secours ;
Que de grands arbres y sont implantés, structurant et ombrageant la pelouse centrale ;

Considérant qu'une travée de la structure métallique existante est conservée et marque l'entrée du site depuis la rue de Liverpool ;
qu'elle forme une structure partiellement ouverte, aménagée en pergola, et partiellement couverte, servant d'abri à vélos ;
que des plantes grimpantes y sont intégrées, adoucissant l'aspect industriel de la structure tout en procurant un ombrage agréable aux usagers ;

Considérant qu'un espace ouvert est aménagé entre les deux bâtiments « Béton Racks » afin de les mettre à distance et d'en assurer la distribution ;
que cet espace, faiblement minéralisé, privilégie la végétation, les plantes grimpantes et les arbustes ;
qu'il pourra accueillir, selon les souhaits des habitants, quelques jeux pour enfants, tout en conservant un statut collectif ;

Considérant qu'un certain nombre de petits jardins privatifs sont également aménagés, offrant aux logements en rez-de-chaussée des espaces extérieurs individuels et verdurisés, participant à la qualité d'habitation et à la diversification des ambiances paysagères du site ;

Considérant que, sur les trois ouvertures à rue, aucune grille n'est prévue sur les plans ; que, bien que la volonté de rendre le site accessible soit saluée, celui-ci sera nécessairement fermé à certaines heures ; qu'il y a dès lors lieu de représenter en élévation ces grilles à l'alignement du quai de l'Industrie, de la rue Heyvaert et de la rue de Liverpool ; que, si d'autres clôtures sont prévues au sein du site, celles-ci doivent également être représentées sur les plans ;

Considérant ainsi que la conception des espaces extérieurs, articulée autour d'un grand espace central, d'un maillage d'accès multiples et de structures industrielles réhabilitées, transforme profondément la perception du site ;
qu'elle offre un cadre de vie verdurisé, ouvert et convivial, tout en valorisant le patrimoine existant ;
que l'accessibilité depuis trois entrées distinctes, la présence d'un équipement central et les vues qu'elles dégagent vers l'intérieur d'îlot renforcent la lisibilité, l'attractivité et la qualité de l'espace public ;

que l'ensemble contribue à inscrire le projet dans une dynamique d'ouverture, de partage et de renouveau du quartier ;

Mobilité

Considérant que l'aire géographique considérée pour l'évaluation des incidences en matière de mobilité, à savoir un périmètre de 400 mètres de rayon autour du site pour l'analyse de l'offre en transports en commun, et un rayon d'environ 250 mètres pour l'étude du stationnement, est pertinente au regard des distances généralement parcourues par les usagers à pied pour rejoindre un arrêt de transport public ou une place de stationnement, et permet ainsi d'appréhender de manière adéquate les impacts du projet sur la mobilité locale

Considérant que le site se situe à la jonction des zones d'accessibilité A et B du RRU, bénéficiant ainsi d'une bonne desserte en transports en commun

Considérant que le cadre stratégique relatif à la mobilité est correctement décrit et pris en compte dans le rapport d'incidences ;

que celui-ci se réfère notamment au Plan Régional de Développement Durable (PRDD), approuvé en 2018, et au Plan Régional de Mobilité Good Move, approuvé en 2021, lesquels définissent les orientations de la Région en matière de mobilité durable, de hiérarchisation des voiries et de réduction de l'usage de la voiture individuelle ;

que le PRM Good Move vise à diminuer de 24 % l'utilisation de la voiture personnelle à l'horizon 2030, à quadrupler l'usage du vélo et à renforcer le maillage des quartiers apaisés ;

que, selon ce plan, les voiries entourant le site relèvent du réseau de quartier, à l'exception du quai de Mariemont, classé en voirie de confort, et que ce dernier constitue également un axe du RER vélo et un itinéraire cyclable régional (ICR) passant par le pont basculant de la rue de Manchester et le quai de l'Industrie ;

Situation actuelle

Considérant que le site bénéficie d'une bonne accessibilité à pied et à vélo, les voiries environnantes étant dotées de trottoirs et de traversées piétonnes de qualité ;

que les aménagements cyclables, notamment le parcours cyclo-piéton longeant le canal, facilitent les déplacements doux vers et depuis le site ;

que plusieurs dispositifs de stationnement pour vélos sont présents à proximité, en particulier le long du canal et près de la station de métro Delacroix ;

Considérant que le site du projet bénéficie d'une très bonne accessibilité en transports en commun, grâce à la proximité immédiate des lignes de métro 2 et 6, offrant des liaisons rapides avec une grande partie de la Région bruxelloise ;

que la gare de l'Ouest assure la correspondance avec les lignes de métro 1 et 5 ainsi qu'avec le réseau ferroviaire ;

et qu'une ligne de tram et une ligne de bus à haut niveau de service complètent cette desserte ;

Considérant que le rapport d'incidences évalue de manière complète la situation du site au regard de la mobilité automobile ;

que le site, situé en première couronne et en bordure du canal Bruxelles-Charleroi, bénéficie d'une bonne accessibilité routière théorique, en lien avec la petite ceinture (R20), la chaussée de Mons (N6) et la chaussée de Ninove (N8) ;
qu'il est entouré de voiries locales à sens unique, dont la rue Heyvaert, la rue de Liverpool et le quai de l'Industrie, accueillant un trafic limité et principalement local ;
que les comptages réalisés en novembre 2024 confirment des volumes de circulation faibles à modérés et des conditions de circulation fluides aux abords immédiats du site ;
que les seules perturbations ponctuelles observées sont liées au fonctionnement du pont basculant de la rue de Manchester, sans impact durable sur la mobilité du quartier ;
que les conditions d'accès au projet apparaissent satisfaisantes, dépendant avant tout du trafic sur le réseau structurant environnant, sans que le projet ne soit de nature à dégrader significativement la situation existante ;

Considérant qu'en matière de stationnement, le rapport d'incidences souligne une forte pression dans le quartier, tant en journée qu'en soirée ;

Situation projetée :

Impact sur le trafic :

Considérant que, pour l'évaluation du nombre de déplacements générés par les logements, le rapport d'incidences se base notamment sur les données de l'enquête Monitor du SPF Mobilité ;
que cette méthodologie reconnue permet d'obtenir une estimation réaliste et proportionnée des flux de déplacements attendu ;

Considérant que l'ensemble du projet générera environ 2.270 déplacements journaliers tous modes de transport confondus lors d'un jour ouvrable moyen (dont 840 pour les logements) ;
que ces déplacements se répartissent principalement aux heures de pointe, avec environ 210 déplacements entre 8h et 9h et 255 déplacements entre 17h et 18h ;
et que ces volumes, bien que significatifs à l'échelle du projet, demeurent compatibles avec la capacité du réseau local et sans incidence notable sur la fluidité de la circulation dans le quartier ;

Considérant que la détermination des parts modales retenues dans le rapport d'incidences se fonde sur des données statistiques reconnues, notamment le modèle MUSTI 2018 pour le quartier Cureghem Rosée et l'enquête OVG 2021-2022 relative aux déplacements des ménages bruxellois ;
que ces références permettent d'évaluer la répartition des déplacements selon les modes de transport (voiture, transports en commun, vélo et marche à pied) à partir d'un échantillon représentatif et actualisé ;
que l'analyse prend également en compte la très bonne desserte en transports publics du site ;
que la méthodologie adoptée apparaît pertinente et adaptée au contexte urbain du site, permettant d'estimer de manière réaliste les parts modales futures des déplacements générés par le projet.

Considérant que le projet entraînera une augmentation modérée de la circulation piétonne, principalement sur le quai de l'Industrie et la rue de Liverpool, en lien avec la station de métro Delacroix et l'arrêt de tram de la Duchesse de Brabant ;
que les trottoirs existants présentent une capacité suffisante pour absorber ces flux en toute sécurité ;

Considérant que le projet entraînera une augmentation modérée des déplacements à vélo, appelés à croître avec la progression de la part modale du cyclisme à Bruxelles ;
que la présence d'un aménagement cyclo-piéton le long du quai de l'Industrie et le caractère apaisé des voiries locales assureront des conditions favorables et sécurisées pour les cyclistes ;

Considérant que le rapport d'incidences estime à environ 275 déplacements motorisés journaliers les flux générés par le projet, dont une trentaine de véhicules en heures de pointe du matin et du soir ;
que ces mouvements, concentrés sur le quai de l'Industrie, principal axe de transit du quartier, représentent une hausse relative limitée du trafic existant mais demeurent faibles en valeur absolue ;
que l'accès au parking, situé sur une voirie à sens unique, assure des insertions simples et sécurisées, sans croisement contraignant ni risque de saturation ;
et qu'en conséquence, le trafic induit par le projet n'est pas de nature à modifier significativement les conditions de circulation actuelles dans le quartier ;

Impact en matière de stationnement :

Considérant que le projet prévoit un total de 90 emplacements motorisés, comprenant 76 emplacements pour voitures et 14 emplacements pour motos, répartis comme suit :

- à destination des logements, 66 emplacements, dont 3 pour personnes à mobilité réduite, 3 pour voitures partagées et 10 pour motos ;
- à destination des activités productives, 14 emplacements, dont 3 pour motos ;
- et à destination des équipements, 10 emplacements, dont 2 pour personnes à mobilité réduite et 1 pour motos.

Considérant que, pour les logements, l'article 6 du titre VIII du Règlement Régional d'Urbanisme impose, lors de la construction ou reconstruction d'immeubles à logements multiples, la création d'un minimum d'un emplacement et d'un maximum de deux emplacements par logement ;
considérant que le projet prévoit 66 emplacements pour 185 logements, dont 3 emplacements destinés à l'autopartage, et qu'il ne satisfait dès lors pas au nombre minimal d'emplacements prescrit par le RRU ;

Considérant que le rapport d'incidences évalue de manière pertinente et détaillée l'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement automobile, en tenant compte des données régionales issues de l'enquête Monitor du SPF Mobilité et Transports (2019), du profil socio-économique attendu des habitants et de la localisation du projet ;
que ce dernier, implanté en première couronne dans un quartier central bien desservi par les transports publics, présente des conditions favorisant une possession de véhicule motorisé inférieure à la moyenne régionale ;
qu'en conséquence, le rapport retient de manière réaliste un taux de 0,45 véhicule par ménage, cohérent avec la typologie des logements, la situation du site et les objectifs régionaux de mobilité durable ;
que cela correspond à un chiffre théorique de 83 emplacements pour les 185 unités de logements ;
considérant néanmoins que le projet comprend une part de logements sociaux, ceux-ci pouvant faire l'objet d'une dérogation au RRU quant à l'imposition de prévoir du parking ;
que, compte tenu de la bonne accessibilité du site en transports publics et des données régionales disponibles, le rapport retient un ratio de 0,2 véhicule par ménage pour ce segment ;
qu'en tenant compte de ce ratio, le besoin en stationnement pour le logement est diminué à 74 emplacements pour les 185 logements ;

que ce chiffre n'est pas atteint, puisque le projet prévoit 56 emplacements de stationnement, mais que parmi ceux-ci, 3 sont destinés à des véhicules partagés, ce qui compense en partie le déficit ; que, de plus, les logements disposeront également de 10 emplacements pour motos, qui viendront compléter les besoins en stationnement ;

Considérant qu'en matière de stationnement des visiteurs, le rapport d'incidences retient l'hypothèse classique d'un visiteur pour cinq logements, dont 25 % se déplacent en voiture ; que cela représente environ neuf visiteurs motorisés devant se stationner simultanément ; que pour y répondre, le promoteur prévoit de rendre accessibles en soirée et le week-end les emplacements dédiés aux activités productives et aux équipements, soit vingt places voitures et quatre places motos ; et que, hors de ces périodes, les visiteurs pourront recourir au stationnement en voirie, dont la capacité résiduelle demeure limitée mais suffisante pour les besoins ponctuels liés au projet ;

Considérant que les chiffres présentés résultent d'une analyse pertinente fondée sur des données actualisées et des méthodologies reconnues, tenant compte de l'évolution des modes de vie, du rapport à la voiture et du profil socio-économique des futurs habitants ; que cette évaluation conclut à une adéquation satisfaisante entre l'offre et la demande de stationnement au sein du projet ; que, toutefois, un léger report en voirie ne peut être totalement exclu et que, même en l'absence d'un tel report, le projet ne résout pas la situation actuelle de saturation du stationnement public dans le quartier ; que, néanmoins, la limitation volontaire du nombre d'emplacements automobiles s'inscrit dans une logique de promotion des modes actifs et des transports collectifs ; qu'à ce titre, le projet peut être considéré comme exemplaire au regard du nombre important d'emplacements vélos, leur bonne accessibilité et leur sécurisation ; Considérant qu'en conséquence, la dérogation à l'article 6 du titre VIII du RRU est justifiée au regard des objectifs régionaux de mobilité durable et de réduction de la dépendance à la voiture individuelle ;

Considérant que le projet prévoit une offre de 11 emplacements pour voitures à destination des activités productives et de 9 emplacements pour voitures à destination des équipements, complétée par 3 emplacements pour motos pour les activités productives et 1 emplacement pour motos pour les équipements, afin de répondre aux besoins en mobilité motorisée ; que ce nombre d'emplacements est correctement justifié et motivé dans le rapport d'incidences, au regard des fonctions exercées et de l'intensité limitée des flux attendus ;

Emplacements vélos

Considérant que, concernant les emplacements vélos, le projet, comprenant 357 chambres et 437 oreillers, prévoit 559 emplacements vélos, soit 1,6 emplacement par chambre et 1,3 par oreiller, dépassant ainsi les recommandations régionales de Bruxelles Environnement ; que l'offre comprend 51 emplacements pour vélos cargos, représentant 9 % du total, soit une proportion proche des standards recommandés, et que la capacité globale du dispositif garantit une excellente couverture des besoins des habitants ; que 46 emplacements vélos en libre accès sont également prévus sur les voies internes du site, répondant pleinement à la demande estimée pour les visiteurs ; que, pour les activités productives et les équipements, le besoin en stationnement vélo est estimé entre 25 et 41 emplacements, et que le projet y répond de manière satisfaisante grâce à 20 places

encloisonnées pour les travailleurs et 46 emplacements libres pour les visiteurs, atteignant ainsi les objectifs régionaux en matière de part modale vélo ;

considérant enfin que l'ensemble du projet présente une offre généreuse, bien répartie et qualitative en matière de stationnement vélo ;

Considérant néanmoins que le vélo fait partie de ces alternatives et que son emploi est facilité notamment en prévoyant un nombre suffisant d'emplacements de vélos correctement aménagés et d'accès aisés ;

Considérant que le rapport d'incidences souligne que les zones de manœuvre de minimum 1,8 m derrière les attaches pour vélos « classiques » et de minimum 2,8 m pour vélos « cargos » ne sont pas respectées au niveau du local vélos « Liverpool » ;

Considérant que le rapport d'incidences souligne que la longueur de minimum 3 m n'est pas respectée au niveau des emplacements pour vélos « cargos » du local « Liverpool » ;

Considérant que le rapport d'incidences souligne que la largeur minimale de 1 m n'est pas respectée pour les portes d'accès aux locaux vélos « Ateliers + Central » et « Liverpool » ;

Considérant que le parking vélos de 14 emplacements à destination des logements dispose actuellement d'une superficie de 16,44 m² ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir un minimum de 2 m² par emplacement vélo au sol ;

Considérant que, par conséquent, les aménagements de ces locaux vélo ne répondent pas aux besoins pour une utilisation régulière et pratique ;

Gestion des eaux pluviales

Considérant que le projet imperméabilise pour 64 % ;

Considérant que la majeure partie du site est catégorisée en catégorie de sols 4 « parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement » ;

Considérant que le projet prévoit une désimperméabilisation conséquente du site ainsi que l'infiltration d'eaux pluviales ;

Considérant que, dès lors, il y a lieu de transmettre auprès de Bruxelles Environnement l'ensemble des documents et études requises permettant à l'administration de statuer quant à la demande de désimperméabilisation et d'infiltration des eaux pluviales ;

Considérant que certaines citernes de récupération des eaux pluviales projetées sont situées au sein de zones de pleine terre ;

Considérant qu'il serait préférable que ces citernes soient localisées hors de zones de pleines terres afin de préserver ces zones de toutes constructions et de garantir la perméabilité de ces zones ;

Considérant que le projet est situé en zone de proximité de la nappe phréatique ;

Considérant que le projet prévoit la construction d'infrastructures souterraines sur 2 niveaux ;

Considérant que dans ces conditions, les infrastructures souterraines peuvent constituer un obstacle à l'écoulement naturel des eaux souterraines en provoquant une remontée de la nappe phréatique en amont du bâtiment et une baisse du niveau de la nappe en aval et que ces modifications peuvent engendrer des inondations et des tassements différentiels ;

Considérant qu'un dispositif drainant passif constitue un ouvrage hydraulique permettant à la nappe de passer d'amont en aval du bâtiment et que ce système doit être dimensionné en tenant compte des contraintes liées au contexte hydrogéologique local, par un bureau d'étude spécialisé dans la gestion des eaux souterraines ou toute personne pouvant justifier d'une compétence équivalente ;

Qualité de l'air

Considérant que le rapport d'incidences souligne qu'il y a un risque de formation de zones mortes au fond du parking, à chaque niveau, étant donné que l'apport d'air est réalisé par la rampe d'accès à l'autre extrémité du parking ;

Considérant qu'il y a lieu de veiller à la bonne ventilation du parking afin d'éviter toute stagnation d'air vicié au sein de ce dernier et d'en protéger ses futurs usagers ;

Considérant qu'il convient de favoriser le transfert modal de la voiture vers des moyens de transports alternatifs (vélos, train, tram, bus...) afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction des gaz à effets de serre ;

Livraisons

Considérant qu'il n'y a pas d'aires de livraisons destinées aux équipements du projet ;

Considérant qu'il serait opportun de prévoir des aires de livraisons à proximité des équipements projetés afin d'éviter les nuisances acoustiques et sur la mobilité que pourraient amener des livraisons en voirie ;

Gestions des espaces verts et de la biodiversité

Considérant que le site se situe dans le périmètre de verdoisement prioritaire du PRDD et le long d'une continuité verte du Maillage Vert régional ;

Considérant les ambitions du Gouvernement bruxellois en matière climatique et de biodiversité, plus particulièrement en termes de maillage vert, de (dé)densification et verdurisation (notamment d'intérieurs d'îlots) ;

Considérant qu'il y a lieu d'élaborer un plan de gestion en faveur de la biodiversité étant donné que l'aménagement paysager offre une qualité paysagère et peut favoriser la biodiversité locale si les infrastructures sont entretenues durablement et si la gestion des espaces verts permet des processus naturels spontanés (absence de pesticides, gestion douce et adventices) ;

Considérant qu'à cet égard, le projet ne fournit pas d'informations sur la gestion des espaces verts, pourtant un outil indispensable pour le gestionnaire final, qu'il s'agisse d'une association locale (comme suggéré dans la demande) ou d'un gestionnaire d'espaces verts externe ;

Considérant que, par conséquent, les bonnes intentions du plan d'aménagement risquent d'être progressivement anéanties par une gestion non respectueuse de l'environnement, axée principalement sur la propreté ;

Considérant que le milieu dans lequel la végétation sera plantée est un sol biologiquement mort, dû à des décennies d'imperméabilisation et qu'il y a donc lieu d'incorporer sur plans les mesures nécessaires pour assurer aux futurs arbres à haute tige des chances de survie suffisantes. Il est essentiel de prévoir suffisamment de terre vivante dans les (grandes) fosses de plantation ;

Considérant que pour que le jeune sol puisse prospérer, les arbres doivent être protégés par des barrières physiques empêchant l'accès à la zone racinaire (clôtures de la largeur de la couronne), de préférence en association avec une végétation herbacée pour empêcher le dessèchement/piétinement du sol ;

Considérant que ces arbres doivent être surveillés de près pendant les premières années, notamment en période de stress (par exemple, une sécheresse prolongée). Les conseils sur la revitalisation du sol s'appliquent à tout le site et à toutes les plantations, mais sont particulièrement importants pour les futurs arbres ;

Considérant que le projet opère dans différentes strates (herbacées, semi-arides, arboricoles et arborescentes), une bonne diversité d'espèces, il faudrait augmenter celle-ci afin d'accroître véritablement le potentiel de ce quartier urbain dense. Notamment l'introduction de plusieurs plantes herbacées indigènes susceptibles d'accroître considérablement la biodiversité ;

Considérant que dans le projet la diversité des plantes herbacées est limitée et les plantes à fleurs sont rares (nombreuses fougères et graminées, principalement choisies pour leur valeur ornementale, mais offrant peu de nourriture aux pollinisateurs et à la faune). Une dizaine d'espèces

herbacées indigènes à fleurs supplémentaires, adaptées à la mi-ombre, devraient être ajoutées (plantes vivaces ou d'espèces capables de se maintenir durablement grâce à une production élevée de graines) ;

Considérant que la palette des arbustes et des arbres, pourrait également être enrichi par l'ajout d'arbres nourriciers plus spécifiques pour la faune : des espèces telles que le sorbier des oiseleurs, le mérisier, etc ;

Considérant que les nichoirs pour différentes espèces offrent une valeur ajoutée. Cependant, ils ne doivent pas être considérés comme de simples éléments décoratifs. Leur installation doit donc être réalisée avec une expertise suffisante (matérialité, emplacement, orientation, entretien...).

Considérant qu'il conviendrait de fournir quelques détails supplémentaires relatifs à l'aménagement paysager, incluant des informations sur les types de plantations, les arbres à haute tige, les bordures, les clôtures ainsi que le mobilier extérieur éventuel. Ces documents nous aideront à mieux comprendre la qualité paysagère et la structuration spatiale du projet ;

Conformité au PRAS

Considérant que le site est situé en zone de forte mixité au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;

Que cette zone autorise les logements, les équipements d'intérêt collectif ou de service public, les bureaux ainsi que les activités productives ;

Considérant pour rappel que le projet prévoit :

- 18.506 m² affectés au logement (privé et social) ;
- 1.629 m² affectés à une activité productive artisanale ;
- 1.595 m² affectés à une activité productive de production de services matériels ;
- 1.466 m² affectés à un équipement d'intérêt collectif ;

Considérant qu'aucun des immeubles projetés ne dépasse la superficie maximale de 1.500 m² autorisée pour les activités productives ou les équipements par immeuble, conformément à la prescription 4.1 du PRAS ;

Que la répartition des activités productives sur plusieurs bâtiments permet de respecter cette limite par immeuble, malgré un total global supérieur ;

Que les caractéristiques urbanistiques des constructions projetées s'accordent avec le cadre bâti environnant tel que démontré ci-avant dans les descriptions par immeuble, et que la nature des activités prévues est compatible avec l'habitation, conformément à la prescription 4.5 du PRAS ;

Considérant que le projet prévoit 4.043 m² d'espaces verts de pleine terre, soit 31,2 % de la superficie totale du site (13.070 m²), ce qui dépasse largement le minimum de 10 % exigé par la prescription 0.2 du PRAS ;

Que le projet comprend en outre un espace vert d'un seul tenant de 1.736 m² (espace « prairie »), répondant à l'exigence d'un espace vert continu d'au moins 500 m² ;

Que le projet améliore sensiblement les qualités végétales, esthétiques et paysagères de l'intérieur d'îlot par rapport à la situation existante, actuellement dépourvue de surfaces de pleine terre et composée de bâtiments industriels fermés ;

Considérant qu'il ressort de ce qui précède que le projet est conforme aux dispositions applicables du PRAS ;

Objectifs stratégiques du PAD Heyvaert

Considérant que le projet répond aux objectifs stratégiques du PAD « Porte de Ninove » :

- en matière de rééquilibrage entre fonctions économiques et logements, que la programmation mixte proposée contribue à rétablir un équilibre entre habitabilité et activités économiques, conformément à l'objectif de renouvellement de l'économie urbaine fixé par le PAD ;
- en matière de maintien et de renouvellement des activités économiques, que le départ de l'entreprise Aciers Wauters permet de requalifier le site pour accueillir des activités productives diversifiées, en adéquation avec le tissu économique local ; que les espaces productifs proposés présentent des caractéristiques variées et modulables, adaptées aux exigences fonctionnelles, logistiques, acoustiques et de sécurité ; que le socle du bâtiment Kanal propose des espaces neufs d'une hauteur libre moyenne de 5 mètres, tandis que les halles existantes offrent des volumes plus généreux, entre 6 et 9 mètres de hauteur, permettant une diversité d'occupations ;
- en matière de développement résidentiel de qualité et inclusif, que les différents bâtiments du projet présentent une offre diversifiée de logements, tant par leur typologie que par leur environnement immédiat ; que cette diversité contribue à la création d'un quartier mixte et inclusif, répondant aux besoins variés des ménages bruxellois ; que le projet intègre 25 % de logements sociaux répartis de manière équilibrée sur l'ensemble du site ; que toutes les distributions sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et que plusieurs logements sont spécifiquement adaptés ;
- en matière de cohésion sociale et de convivialité, que l'implantation d'équipements collectifs et de proximité favorise les échanges et l'ouverture du site vers le quartier ; qu'un équipement de proximité relie la rue Heyvaert au cœur d'îlot ; qu'un équipement associatif ou sportif est prévu dans la Halle Métal accessible depuis la rue de Liverpool ; qu'un autre équipement est localisé à l'entrée principale du site côté quai de l'Industrie ; et qu'un équipement polyvalent sous le bâtiment Central assure une fonction de cohésion interne ;
- en matière de mise en valeur du patrimoine industriel, que le projet valorise le patrimoine matériel et immatériel du site en préservant et réutilisant plusieurs structures métalliques existantes ; qu'il assure la continuité de l'identité industrielle du quartier en articulant les nouvelles constructions avec les éléments conservés ; qu'il contribue ainsi à la reconnaissance du patrimoine bâti tout en favorisant le maintien d'activités productives en lien avec le canal ;

Considérant, de manière générale, que le projet traduit de façon cohérente les ambitions du PAD en matière de mixité fonctionnelle, de renouvellement urbain, d'inclusion sociale et de valorisation patrimoniale, en contribuant à la recomposition d'un quartier mixte, actif et habité en bordure du canal.

Charges d'urbanisme :

Considérant que la Prescription Générale 0.5 du PAD qui impose un minimum de 25% de logements sociaux s'applique sans limite dans le temps : ces logements doivent être des logements sociaux ou assimilés et ce sans limite dans le temps. Chaque vente/revente se fera au prix plafonné du logement conventionné ;

Que les 25% de logements sociaux ou assimilés sociaux constituent les charges d'urbanisme imposées au projet pour le logement. Dès lors, une garantie bancaire à hauteur des charges d'urbanisme générées par les logements sera demandée au promoteur, et ne sera restituée que lorsque celui-ci produira l'acte de vente des logements avec les clauses garantissant leur affectation de logement social ou assimilé ;

Que le promoteur doit obligatoirement notifier l'obtention du permis aux opérateurs publics en charge de logement sociaux ou assimilés, qui ont un délai d'un an après la délivrance du permis pour se porter acquéreur des logements.

Conclusion :

Considérant que le projet Wauters illustre une réhabilitation ambitieuse et exemplaire d'un ancien site industriel, alliant préservation du patrimoine, durabilité et qualité urbaine ;

Considérant qu'il témoigne d'une volonté affirmée d'inscrire le quartier dans une dynamique de mixité fonctionnelle et sociale, à travers la coexistence harmonieuse de logements classiques et sociaux, d'activités productives et d'équipements collectifs ;

Considérant que la conception des espaces ouverts, généreusement végétalisés et interconnectés, contribue à renforcer la biodiversité et à améliorer le cadre de vie des habitants ;

Considérant que la préservation et la reconversion des halles industrielles existantes constituent une des grandes qualités du projet ; que l'intégration de solutions écologiques telles que les toitures végétalisées, la géothermie et la promotion de la mobilité douce témoigne d'une approche respectueuse et innovante ;

Considérant que la diversité typologique des logements, la qualité architecturale des volumes et la recherche d'une bonne luminosité naturelle pour la plupart des logements garantissent une offre adaptée à un large éventail de ménages ; que les volumes centraux et les bâtiments principaux offrent une cohérence architecturale équilibrant caractère industriel et confort résidentiel ;

Considérant que, selon la note de programmation de la Task Force Équipements (TFE) réalisée en novembre 2023, les équipements à implanter sur le site devraient prioritairement relever des domaines du social, du sport, de la santé, de la culture, des crèches ou de la formation ;

Considérant que la démarche participative menée durant la phase d'élaboration du projet a été exemplaire, et que l'occupation temporaire du site a permis d'activer le lieu, de tester différents usages et de mieux préparer la phase d'opérationnalisation à venir ;

Considérant qu'il serait pertinent de poursuivre cette dynamique participative, voire de la prolonger sous une forme transitoire, notamment en sondant les occupants actuels sur leur volonté et leur capacité à s'intégrer dans les futurs équipements pérennes, et en veillant à ce que la programmation de ces équipements réponde à la fois aux besoins locaux et aux attentes des nouveaux habitants ;

Considérant enfin que le projet présente un ensemble cohérent et qualitatif, offrant une réelle valeur ajoutée pour le quartier et son évolution future ;

Considérant que pour les raisons énoncées ci-dessus, le projet répond au bon aménagement des lieux ;

DECIDE :

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un **AVIS FAVORABLE UNANIME 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 **04/08/2025** lors de l'exécution du permis et d'introduire des plans modificatifs tenant compte des remarques suivantes :

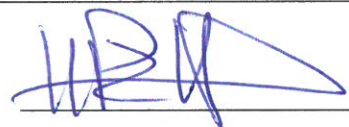
- Prévoir, pour le bâtiment Heyvaert, un local dédié au stationnement des poussettes, afin de garantir des conditions d'usage satisfaisantes pour les familles avec enfants ;
- Prévoir un retrait minimal de 1,90 mètre pour la terrasse située à l'arrière du 4^e étage du bâtiment Heyvaert, du côté gauche, de manière à respecter les dispositions du Code civil relatives aux vues directes ;
- Prévoir des ouvertures plus grandes pour la Halle Métal afin d'améliorer la relation entre les espaces intérieurs et extérieurs, ou justifier davantage le choix d'un traitement architectural plus fermé ;
- Représenter en élévation les grilles à l'alignement du quai de l'Industrie, de la rue Heyvaert et de la rue de Liverpool ; représenter également toute autre clôture éventuellement prévue au sein du site sur les plans ;
- Revoir la répartition des logements afin d'associer les unités 3C1D, 3C2D et 3C3D à d'autres appartements orientés vers le canal, de manière à leur conférer une double orientation et à réduire le nombre de logements mono-orientés ;
- Prévoir la végétalisation de la partie de la toiture plate située contre la façade latérale du logement 3d4f, afin d'améliorer les vues depuis ce logement et ceux situés au-dessus, et de réduire l'impact visuel des panneaux solaires ; prévoir une épaisseur de substrat de 30cm ;
- Poursuivre la dynamique participative initiée durant la phase d'élaboration du projet, notamment en consultant les occupants actuels du site sur leur intérêt et leur capacité à s'intégrer dans les futurs équipements pérennes, et en veillant à ce que la programmation de ceux-ci soit conforme aux orientations de la note de la Task Force Équipements (novembre 2023), en privilégiant des fonctions relevant du social, du sport, de la santé, de la culture, de la petite enfance ou de la formation ;
- respecter l'avis d'Access and Go: Certaines entrées d'immeuble de logements ne sont pas conformes aux normes. Certaines portes à double battant des halls d'entrée ne présentent pas un libre passage de 85 cm. Les toilettes PMR de l'équipement 7C01 doivent avoir leur porte qui s'ouvre vers l'extérieur ;
- Transmettre auprès de Bruxelles Environnement une étude de sol détaillée, une étude de risques, un plan d'assainissement et une proposition de gestion des risques afin de pouvoir statuer quant à la demande de désimperméabilisation et d'infiltration des eaux pluviales (pour plus d'informations, veuillez contacter le Facilitateur Sol de Bruxelles Environnement soilfacilitator@environnement.brussels) ;
- Déplacer les citernes de récupération des eaux pluviales projetées hors de zones de pleine-terre, si techniquement réalisable ;

- Mettre en place un ouvrage en passage de nappe (drain passif) à la construction ;
- Fournir plus de détails concernant les plans d'aménagement paysager, incluant plantations, arbres, bordures, clôtures et mobilier extérieur
- Adapter la ventilation du parking couvert afin d'éviter tout risque de formation de zones mortes ;
- Revoir l'aménagement des locaux vélos selon les prescriptions suivantes :
 - Prévoir une zone de manœuvre de minimum 1,8 m derrière les attaches pour vélos « classiques » du local vélos « Liverpool » ;
 - Prévoir une zone de manœuvre de minimum 2,8 m derrière les attaches pour vélos « cargos » du local vélos « Liverpool » ;
 - Prévoir des emplacements pour vélos « cargos » d'une longueur de minimum 3 m au niveau du local vélos « Liverpool » ;
 - Prévoir une largeur minimale de 1 m pour les portes d'accès aux locaux vélos « Ateliers + Central » et « Liverpool » ;
 - Prévoir une superficie de minimum 2 m² par emplacement vélo pour le parking vélo de 14 emplacements à destination des logements situé au niveau du RDC ;
- Prévoir des aires de livraison destinées aux équipements à proximité de ces-derniers ;
- Elaborer un plan de gestion en faveur de la biodiversité ;
- Maximiser l'épaisseur de terre vivante dans les fosses de plantation ;
- Protéger les nouveaux arbres par des barrières physiques empêchant l'accès à la zone racinaire et de couronne (par exemple : clôtures) ;
- Augmenter la palette des plantes herbacées, arbuste et arbres indigènes et nourriciers projetée ;
- Réaliser le choix et le placement des nichoirs avec un-e spécialiste.

DELEGUES

SIGNATURES

URBAN BRUSSELS



MONUMENTS ET SITES

BRUXELLES ENVIRONNEMENT

ADMINISTRATION COMMUNALE



Précisions de la Commune de MOLENBEEK-SAINT-JEAN

La Commune de Molenbeek-Saint-Jean tient à ajouter les précisions suivantes :

- Des inquiétudes légitimes ont été formulées dans le cadre de l'enquête publique et de la commission de concertation par rapport aux 25% de logements sociaux ou assimilés sociaux prévus dans le projet. Nous considérons que cette prescription réglementaire du PAD Heyvaert ne sera respectée que s'il s'agit, comme cela est défini à l'article 2, 11° de l'ordonnance organique du 6 octobre 2016 de la revitalisation urbaine, de logements « destinés à la location au profit de ménages de revenus modestes, dont les conditions d'accès et de revenus sont arrêtées par le Gouvernement ». Nous partageons tout à fait l'avis des riverains et associations : il est essentiel que ces 25% de logements sociaux ou assimilés sociaux voient le jour.
- Nous avons par ailleurs entendu la demande des riverains et associations d'assurer le caractère public de l'espace vert « Prairie ». C'est pourquoi la Commune de Molenbeek-Saint-Jean a travaillé à trouver une solution avec Revive, qui a fourni une note d'intention en ce sens le 21 octobre 2025. Est ainsi prévue une mise à disposition de cet espace vert au moyen d'une convention de droit d'usage au bénéfice de la commune de Molenbeek-Saint-Jean. L'ambition est de rédiger cette convention de commun accord d'ici fin 2026. Nous veillerons à ce qu'elle offre toutes les garanties nécessaires par rapport à l'accessibilité publique sur le long terme.

