

Plan Particulier d'Affectation du Sol « PORTE DE VILLE – ILOT 53 »
Bijzonder Bestemmingsplan « STADSPOORT – HUIZENBLOK 53 »

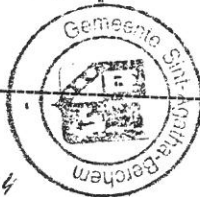
Vu et approuvé provisoirement par le
Conseil Communal en séance du :

Par ordonnance : le Bourgmestre

Le Secrétaire Communal :

Sceau Communal :

18/03/2003
J. RIGELLE
P. ROSSIGNOL



Gezien en voorlopig goedgekeurd door de
Gemeenteraad in zitting van :

In opdracht : de Burgemeester

De Gemeentesecretaris :

Gemeentezegel :

Vu et approuvé définitivement par le
Conseil Communal en séance du :

Par ordonnance : le Bourgmestre

Le Secrétaire Communal :

Sceau Communal :

25/03/2004

J. RIGELLE

P. ROSSIGNOL



Gezien en definitief goedgekeurd door de
Gemeenteraad in zitting van :

In opdracht : de Burgemeester

De Gemeentesecretaris :

Gemeentezegel :

Enquête publique du 5/1 au 4/2/2004

Openbaar onderzoek van 5/1 tot 4/2/2004

Auteur de projet :

BRAT
43, rue Dautzenberg
1050 Bruxelles

J. Rigelle
P. Pillen

Ontwerper :

BRAT
43, Dautzenbergstraat
1050 Brussel

04-05-2004
AATL - Urbanisme
Gilbert GERMEN
Repérage-Cartographie

Certifié conforme
Voor eensluidend afschrift

M.J. HEYVAERT
Premier Attaché - Eerste Attaché

10-06-2004

10-06-2004

TABLE DES MATIERES

	Page
INTRODUCTION	4
I. LES PLANS	6
1. Plan de localisation	
2. Plan de la situation existante de fait	
3. Plan de la situation existante de droit	
4. Plan des affectations	
5. Plan du périmètre du plan d'expropriation	
II. LES RAPPORTS ET NOTES	8
A. Analyse de la situation existante de fait	9
1. Description de la situation existante de fait	9
2. Ventilation des surfaces de planchers existantes pour chaque affectation	12
3. Contraintes, déficiences et potentialités de l'îlot 53	12
B. Analyse de la situation existante de droit	14
1. Le Plan Régional d'Affectation du Sol	14
2. Le Dossier de Base du P.P.A.S. « Porte de Ville – Ilot 53 »	15
3. Les autres aspects réglementaires ou planologiques	15
C. Les objectifs poursuivis	18
1. Objectifs généraux	18
2. Une urbanisation volontariste pour le développement de l'ensemble du quartier	18
3. Une redynamisation du potentiel économique	20
4. L'implantation de logements	20
5. L'expression d'une porte architecturale	21
6. Les autres objectifs	22
7. Ventilation des surfaces de planchers maximales pour chaque affectation	23

D. Le contenu des prescriptions littérales	25
1. Prescriptions générales	25
2. Zones de bureaux	29
3. Zone de logements et de commerce	36
4. Zone de la villa	41
5. Zone de recul	43
6. Zone tampon paysagère	44
7. Zone de chemin de fer	46
8. Zones de voiries publiques	47
E. Rapport sur les incidences prévisibles de l'aménagement	49
1. Description de l'aire géographique susceptible d'être affectée par le P.P.A.S.	49
2. Les incidences prévisibles de l'aménagement et les mesures prévues	51
F. Les relations du P.P.A.S. avec les autres plans en vigueur	55

Remarque :

L'original de ce document a été rédigé en français. Si des contradictions devaient apparaître entre les versions française et néerlandaise, seule l'Administration communale de Berchem-Ste-Agathe est habilitée à préciser l'interprétation exacte qui est à retenir.

0. INTRODUCTION

Le présent document constitue le Plan Particulier d'Affectation du Sol (P.P.A.S.¹) « Porte de Ville – Ilot 53 ».

Le P.P.A.S. couvre l'îlot n°53 (selon la numérotation communale) sis dans la partie Nord de la commune de Berchem-Ste-Agathe. Il est formé par l'espace compris entre :

- au Sud, l'avenue Charles Quint ;
- à l'Ouest, l'amorce de la chaussée de Zellik au départ de l'avenue Charles Quint ;
- au Nord-ouest, la ligne de chemin de fer Denderleeuw-Bruxelles (ligne n°50) ;
- au Nord-est, la chaussée de Gand.

Le périmètre du P.P.A.S. présente les particularités suivantes :

- il couvre une petite surface (22.633 m²) ;
- de forme triangulaire, il est enserré (et dans une certaine mesure isolé) entre deux voies de circulation automobile importante et une ligne de chemin de fer ;
- il marque une « porte d'entrée » de premier choix en Région de Bruxelles-Capitale, s'inscrivant dans le concept plus général de « porte de ville » donné par le Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.) ;
- il est majoritairement constitué d'anciens bâtiments d'entreprises (un garage automobile notamment) soit abandonnés, soit sous-utilisés.

Les objectifs généraux poursuivis par le P.P.A.S. sont :

- La redynamisation du potentiel économique d'une partie de la Zone d'Intérêt Régional n°14 définie par le Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.).
- L'expression d'une porte de ville « architecturale » par rapport à l'axe de pénétration de l'avenue Charles Quint.
- Une urbanisation volontariste en termes de mixité en vue de susciter la réalisation de projets moteurs pour le développement de l'ensemble du quartier.

¹ Pour la facilité de la lecture, le vocable « P.P.A.S. » (Plan Particulier d'Affectation du Sol) est toujours utilisé, même dans le cas des plans qui ont été adoptés avant 1991 sous l'ancienne dénomination de « P.P.A. » (Plan Particulier d'Aménagement).

→ L'implantation de logements le long de la chaussée de Gand.

→ La modulation des dispositions réglementaires du P.R.A.S. (Arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001).

→ La restructuration éventuelle de l'espace public.

En outre, il convient de préciser que le présent P.P.A.S. fait suite au Schéma directeur de la Z.I.R. n°14, approuvé par le Conseil Communal de Berchem-Ste-Agathe le 24 avril 2002 et de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2002 approuvant ce même Schéma directeur.

Le contenu du Plan est basé sur le Dossier de Base approuvé en date du 25 septembre 2003 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette approbation était liée aux conditions suivantes :

« Conditions techniques à rencontrer dans le projet de plan :

- Satisfaire aux remarques relatives au volet rédactionnel formulées en Commission de Concertation ;
- Préciser la volumétrie et l'esthétique des immeubles, en particulier des immeubles situés en zones A et B, afin de garantir une cohérence et une image remarquable à la porte de ville, ainsi que la complémentarité morphologique, architecturale et paysagère entre l'immeuble Volvo et les immeubles à ériger ;
- Diminuer la hauteur des immeubles de logement sis chaussée de Gand, tout en maintenant les superficies de logement mentionnées dans le dossier de base et en respectant les maxima énoncés dans l'article 3.2.2. des prescriptions littérales, relatifs aux éléments en saillie sur le front de bâtisse ;
- Diminuer la hauteur de l'immeuble de bureau sis chaussée de Gand et inclure des prescriptions quant aux éléments en saillie sur le front de bâtisse, en harmonie avec les prescriptions y relatives pour les immeubles de logements ;
- Ajouter dans les prescriptions relatives à la nouvelle voirie à créer que les aménagements devront dissuader la circulation parasite de délestage des grandes artères, en réservant l'accès aux immeubles riverains. »

I. LES PLANS

Le Plan Particulier d'Affectation du Sol comprend les plans suivants ².

1°) Plan de localisation (échelle 1/5.000)

Le plan de localisation permet un repérage général et renseigne en particulier :

- le périmètre du P.P.A.S.,
- les limites communales et régionales,
- l'orientation,
- le tissu urbain environnant dans un rayon de 500 mètres avec identification des éléments marquants (grands espaces verts, bâti, zonings d'entreprises...),
- le périmètre des P.P.A.S. avoisinants,
- la numérotation des îlots selon la codification communale.

2°) Plan de la situation existante de fait (échelle 1/500)

Il mentionne :

- pour chaque immeuble, le nombre de niveaux sous corniche, le type de toitures et les principaux accès,
- l'affectation de chaque immeuble telle qu'elle apparaît sur le terrain,
- l'emprise des voiries et les sens de circulation,
- le tracé de la ligne de chemin de fer,
- les différentes occupations des zones non bâties,
- les arbres à haute tige en alignement et en bouquet,
- le passage de transports en commun,
- les arrêts de transports en commun,
- les éléments marquants du relief (courbes de niveau, talus).

² N.B. : le contenu de ces différents plans est commenté ci-après (volet « rapports et notes »).

3°) Plan de la situation existante de droit (échelle 1/500)

Le plan de la situation existante de droit renseigne :

- les numéros des parcelles cadastrales,
- l'affectation prévue par le P.R.A.S.,
- les alignements,
- le statut administratif des voiries.

4°) Plan des affectations (échelle 1/500)

Il mentionne :

- la destination des zones constructibles,
- la destination des zones non aedificandi,
- le tracé des voiries à maintenir,
- le tracé de la voirie à créer,
- les gabarits maxima autorisés.

5°) Plan des expropriations (échelle 1/500)

Il indique :

- les parcelles visées par l'expropriation ;
- la dimension et le propriétaire des parcelles concernées ;
- la justification de l'expropriation.

II. LES RAPPORTS ET NOTES

Le Plan Particulier d'Affectation du Sol comprend les rapports et notes suivants :

- A) L'analyse de la situation existante de fait
- B) L'analyse de la situation existante de droit
- C) Les objectifs poursuivis par le P.P.A.S.
- D) Le contenu des prescriptions littérales
- E) Le rapport sur les incidences prévisibles
- F) Les relations du P.P.A.S. avec les autres plans en vigueur

Ces rapports et notes sont présentés ci-dessous.

A. Analyse de la situation existante de fait

1. Description de la situation existante de fait

Le P.P.A.S. « Porte de ville – îlot 53 » est limité à un îlot et l'espace public l'entourant et, de ce fait, concerne un périmètre de petite dimension totalisant 2,2 hectares.

La légère déclivité naturelle existante (versant de la vallée du Molenbeek exposé vers le Nord) a été localement renforcée par des remblais (avenue Charles Quint, chaussée de Zellik). Entre les points les plus hauts de l'îlot (avenue Charles Quint) et les plus bas (ligne de chemin de fer), il y a 6 à 7 mètres de différence.

L'îlot est bordé, dans sa partie Nord, par la ligne de chemin de fer n°50 (2 voies). Ailleurs, ce sont des voiries régionales importantes qui en marquent les limites :

- l'avenue Charles Quint qui compte 3 bandes de circulation par sens et qui, juste au-delà du périmètre du P.P.A.S., amorce le début de l'autoroute E40 ;
- la chaussée de Gand, parcourue par le tram (le terminus des lignes 82 et 83 jouxte le périmètre du P.P.A.S. dans sa partie Nord-est), coupe la ligne de chemin de fer n°50 par un passage à niveau (n°15) ;
- la chaussée de Zellik (sens unique en direction de Dilbeek avec un contresens pour les bus de De Lijn) qui franchit la ligne de chemin de fer à l'aide d'un pont.

L'îlot est principalement occupé par les anciennes infrastructures (développées essentiellement durant les années '60) d'un garage automobile (*Goffart*, un ancien concessionnaire *Ford*) qui, au gré de diverses extensions, a investi la majeure partie de celui-ci. Ce garage donne tant sur l'avenue Charles Quint que sur la chaussée de Gand et est constitué de :

- un grand hall - atelier de ± 8 m de haut, jouxtant la *Brasserie de la gare* (cf. ci-dessous) et se développant à peu près parallèlement à la ligne de chemin de fer ;
- un bloc composite d'ateliers plus bas (± 6 m de haut) développé le long de la chaussée de Gand ;
- un show-room principal faisant face au carrefour entre l'avenue Charles Quint et la chaussée de Zellik. Ce show-room est couplé à deux ateliers secondaires et à des bureaux ;
- un petit show-room à l'angle de l'avenue Charles Quint et de la chaussée de Gand ;

- d'aires de circulation et de stationnement internes qui sont bétonnées.

Après la cessation des activités des établissements *Goffart* au début des années '90, un concessionnaire *Mercedes (Dean auto)* a partiellement utilisé le site, puis a quitté les lieux fin 2001. Depuis, les deux show-room sont utilisés comme extension d'un établissement d'électroménager (*Electro-Cash*) sis de l'autre côté de l'avenue Charles Quint. Le reste du site du garage automobile est inutilisé.

Les autres éléments constituant l'îlot sont :

→ **avenue Charles Quint n°574** : un bâtiment de type « villa station-service », caractéristique des années '60. Après divers usages économiques, cette villa est actuellement abandonnée.

→ **avenue Charles Quint n°576** : un petit (et ancien) atelier, sis en contrebas de l'avenue Charles Quint, occupé par un car-wash.

→ **avenue Charles Quint n°578-580** : une double villa, de style « manoir de campagne ». Quand elle a été construite au début du siècle, elle était desservie par un chemin en impasse raccordé à la chaussée de Gand. Une partie du jardinet qui constituait le perron d'entrée de cette villa a disparu (expropriation) lors de l'aménagement de l'avenue Charles Quint au lendemain de la seconde guerre mondiale. Une moitié de la villa (n°580) est inoccupée.

→ **avenue Charles Quint (angle chaussée de Zellik – parcelle cadastrée 219c10)** : le terrain devant le show-room principal du garage automobile est utilisé comme station-service (*Total-Fina*).

→ **chaussée de Zellik (angle avenue Charles Quint – parcelle cadastrée 289b10)** : ce terrain non-bâti est en friche. Il servait jadis de parking pour les établissements *Goffart*.

→ **chaussée de Zellik (parcelle cadastrée 289 03/A)** : ce terrain non-bâti est un talus arboré bordant la ligne de chemin de fer.

→ **chaussée de Gand n°1430** : un bâtiment R+2 de type ancien (début du 20^{ème} siècle), utilisé comme restaurant (« *Brasserie de la gare* ») avec du logement aux étages.

→ **chaussée de Gand (parcelle cadastrée 289 k7)** : cette parcelle bordant la ligne de chemin de fer est occupée par d'anciens bâtiments d'entreprises à l'abandon.

Le verdoisement global de l'îlot est très réduit (jardins des n°578-580 de l'avenue Charles Quint, talus de chemin de fer), la majeure partie de l'îlot étant minéralisée (bâtiments, aires de circulation ou de stationnement bétonnées ou revêtues).

L'environnement général du quartier est dominé par des activités économiques et de commerces de détail avec plus spécifiquement :

- à l'Est, l'îlot 47 dominé par de grandes surfaces commerciales (*Basilix, Carrefour*) et, en vis-à-vis de l'îlot 53, un front bâti résidentiel de 15 immeubles. L'îlot 46 (au Nord-est) forme une étroite bande entre la ligne de chemin de fer et la rue Bois des Iles et est occupé par des activités économiques et un équipement public (bâtiment de l'A.B.P.) ;
- au Sud, les îlots 55 et 52. L'îlot 55 est à usage principal de bureaux et occupé par la firme automobile *Volvo*. Il a été très récemment restructuré (extension et rénovation de bâtiments). L'îlot 52 est formé, quant à lui, d'un ensemble hétéroclite de bâtiments et de terrains non-bâtis. Son re-développement est appelé à être déterminé prochainement par le P.P.A.S. « Porte de Ville - Ilot 52 » ;
- à l'Ouest, les îlots 55 c et 106 sont des terre-pleins en relation avec l'autoroute et se prolongeant sur le territoire de la Région Flamande (amorce de l'échangeur autoroutier de Grand-Bigard) ;
- au Nord, l'îlot 54 est occupé par les ateliers de l'entreprise à caractère social *Manufast* et (sur le territoire de Dilbeek) par un nouveau parc d'entreprises (bureaux principalement). L'îlot 45 a, pour sa part, été re-développé il y a un peu plus d'une dizaine d'années à des fins économiques (*Berchem Techno Center*). Il abrite également le bâtiment de la gare de Berchem-Ste-Agathe et quelques immeubles anciens (mélangeant logements et activités économiques).

N.B.: on signalera que le plan de la situation existante de fait renseigne des constructions résiduelles. Celles-ci sont des constructions légères caractérisées par leur côté sommaire, voire parfois provisoire. Exemples : baraque à frites, abri de jardin, boxes de garages, abribus...

2. Ventilation des surfaces de planchers existantes selon l'affectation

La répartition des surfaces de planchers selon leur affectation donne le résultat suivant :

Affectation	Surfaces de planchers existantes
Logement	1.350 m ²
Entreprise (ateliers)	8.500 m ²
Commerce	900 m ²
Total planchers	10.750 m ²

Le rapport Plancher/Sol brut (P/S) pour le périmètre du P.P.A.S. est de 0,47.

Précision utile, 70 % de ces surfaces de planchers sont, en novembre 2003, inutilisés.

La détermination de la situation existante en matière d'emplacements de parking repose sur une évaluation tenant compte de l'absence :

- d'individualisation des aires de stationnement parmi des aires bétonnées à ciel ouvert et parmi des structures d'ateliers atypiques ;
- de documents de référence tels permis d'urbanisme, etc., vu l'ancienneté des bâtiments en présence ;
- d'utilisation actuelle de plusieurs bâtiments.

En déduisant, pour le principal bloc d'ateliers (ancien garage automobile *Goffart*), des aires de travail réservées à la manutention des véhicules et des espaces d'exposition (show-room), on peut évaluer à 140 le nombre d'emplacements de stationnement liés à cet ensemble.

En y ajoutant les emplacements existants en relation avec les autres ateliers de l'îlot (car-wash...), la *Brasserie de la gare* et les quelques logements en présence, on obtient un total de 173 parkings pour l'ensemble de l'îlot.

3. Contraintes, déficiences et potentialités de l'îlot 53

Tant le Plan Communal de Développement que le Schéma directeur de la Z.I.R. n°14 ont mis en exergue les déficiences et potentialités de l'îlot 53. Celles-ci peuvent être résumées comme suit :

1°) L'îlot 53 forme un ensemble hétéroclite et délabré en un site de très grande visibilité (« Porte de Ville »). Son aspect peu engageant ternit l'image, tant de la Région, que de la commune de Berchem-Ste-Agathe.

2°) Constitué d'anciens bâtiments d'entreprises à l'abandon ou sous-utilisés depuis plus de 10 ans (suite à un projet de reconstruction du garage automobile qui a avorté à la fin des années '80), l'îlot représente, dans sa configuration actuelle, une réelle (et longue) moins-value pour l'économie du système urbain local. L'optimisation de l'usage d'une série d'infrastructures (gare de Berchem-Ste-Agathe, réseau de trams et bus...) et d'équipements commerciaux (cf. les grands complexes commerciaux de l'îlot 47) ne peut être rencontrée avec le voisinage d'un îlot quasi abandonné.

3°) Les grands axes de circulation et les friches créent un environnement guère sécurisant, bruyant et, à l'arrivée, induisent un manque de convivialité pour l'ensemble du quartier.

4°) On peut espérer qu'en raison de sa situation stratégique, cet îlot pourrait intéresser des investisseurs et être assez rapidement reconstruit.

5°) Le programme de la Z.I.R. n°14 (cf. situation de droit) implique un re-développement mixte de l'îlot, avec des potentialités qui sont spécifiées au sein du Schéma directeur adopté au printemps 2002. Ce dernier prévoit notamment une concentration des possibilités de développement de bureaux de la Z.I.R. au niveau des îlots 52 et 53 formant l'entrée de la Région, ce qui est le plus commode :

- pour des questions morphologiques (densification d'îlots relativement ingrats à urbaniser et qui resteraient alors dévolus à des fonctions subalternes) ;
- pour des questions de fonctionnement et d'accessibilité internes au quartier ou encore d'image (possibilité de produire des constructions dotées d'une belle qualité architecturale).

6°) L'accessibilité générale de l'îlot est très bonne en raison de la proximité de grands axes de circulation et de l'autoroute E40, mais aussi du voisinage immédiat d'infrastructures de transports publics : gare SNCB de Berchem-Ste-Agathe, terminus de lignes de tram et de bus, passage de bus en provenance de la grande périphérie (réseau De Lijn). La gare de Berchem-Ste-Agathe est appelée à devenir un des points d'arrêt du RER. Les conditions locales d'accès en véhicule à l'îlot doivent toutefois être revues dans la perspective du re-développement de celui-ci.

B. Analyse de la situation existante de droit

Pour qualifier la situation existante de droit du site, il convient de prendre en compte :

- le plan réglementaire supérieur, soit le Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.) (3 mai 2001) ;
- le dossier de Base du P.P.A.S. « Porte de Ville – Ilot 53 », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles – Capitale le 25 septembre 2003 et qui modifie partiellement le P.P.A.S. n°73 (vallée du Molenbeek) du 2 juillet 1957, ce dernier couvrant une très petite partie du site (morceau de voirie).

Par ailleurs, il est utile de préciser les dispositions inscrites dans les autres plans hiérarchiques, à valeur indicative, que sont le Plan Régional de Développement (P.R.D.), le Plan Communal de Développement (P.C.D.) et le Schéma Directeur de la Z.I.R. n°14.

1. Le Plan Régional d'Affectation du Sol

Le P.R.A.S., adopté le 3 mai 2001, inscrit tout l'îlot 53 parmi la Zone d'Intérêt Régional n°14 (« Porte de Ville »).

Le programme de la Z.I.R. n°14 est le suivant :

« Cette zone est affectée aux logements, aux bureaux, aux commerces, aux activités productives, aux équipements d'intérêt collectif ou de services publics et à un pôle multimodal de transport, autour de la gare RER et du parking de transit.

La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 25% de la superficie totale de plancher de la zone et doit être supérieure à celle de chacune des autres activités mentionnées. Le long de la chaussée de Gand, ce pourcentage ne peut être inférieur à 33%.

La composition urbaine de l'ensemble vise à restructurer les îlots et voiries afin de favoriser :

1°) le développement d'une porte de ville comme pôle urbain intégré dans lequel toutes les activités urbaines sont représentées de façon équilibrée ;

2°) une bonne desserte vers le parking de transit, la gare RER, les industries et les grandes surfaces commerciales de la zone et des zones environnantes ;

3°) une bonne accessibilité vers la zone d'industries urbaines contiguë située sur le territoire de la commune de Ganshoren ».

Il est par ailleurs dit, qu'outre le respect d'un programme général, les affectations précises au sein du quartier devront être définies par des Plans Particuliers d'Affectation du Sol (P.P.A.S.) en l'absence desquels seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la « zone de forte mixité » du P.R.A.S. et au programme de la zone concernée.

L'avenue Charles Quint et la chaussée de Zellik sont par ailleurs reprises comme « axes structurants » au P.R.A.S.

2. Le Dossier de Base du P.P.A.S. « Porte de Ville – Ilot 53 »

Le Plan repose sur le Dossier de Base approuvé en septembre 2003 (moyennant le respect de certaines conditions – cf. introduction ou annexe). Pour mémoire, une très petite partie du périmètre du P.P.A.S. « Porte de Ville - îlot 53 » (morceau du carrefour de l'avenue Charles Quint avec la chaussée de Zellik) était couverte par le P.P.A.S. n°73 (vallée du Molenbeek). Ce plan sommaire et d'un autre âge n'avait plus guère de signification et d'implication mais, formellement, il n'a jamais été abrogé.

3. Les autres aspects réglementaires ou planologiques

3.1. Le Plan Régional de Développement (P.R.D. – plan stratégique)

Le P.R.D. (adoption définitive du 18 septembre 2002) renseigne plusieurs objectifs concernant l'îlot 53 ou ses environs immédiats :

- la gare de Berchem-Ste-Agathe figure parmi les points d'arrêt du RER et comme nœud intermodal structurant ;
- le débouché de l'autoroute E40 à l'avenue Charles Quint est repris comme « entrée de ville à réaliser » ;
- l'avenue Charles Quint est figurée comme « voie métropolitaine » et toute la chaussée de Zellik comme « interquartier » (ce qui n'est pas le cas de la chaussée de Gand depuis le carrefour Gand - Zellik) ;
- la chaussée de Zellik (entre la chaussée de Gand et l'avenue Charles Quint) est signalée comme nécessitant un « rééquilibrage en faveur de la mobilité douce » et comme « espace structurant à intégration environnementale renforcée » ;
- toute l'avenue Charles Quint devrait bénéficier d'un site protégé pour les transports en commun, alors que toute la chaussée de Gand est renseignée comme « tronçon de ligne de tram à améliorer » ;

- l'image d'un parking de transit est figurée sur l'îlot 54 ;
- il est question d'améliorer les traversées piétonnes et cyclistes de la chaussée de Gand et de l'avenue Charles Quint (au niveau des principaux carrefours) ;
- l'itinéraire cyclable n°7 devrait passer par la chaussée de Gand (pour rejoindre ensuite la porte de Ninove) ;
- sauf le long du Zavelenberg, toute l'avenue Charles Quint est pointée comme « priorité à l'isolation acoustique ».

3.2. Le Plan Communal de Développement (P.C.D. – plan stratégique)

Le Plan Communal de Développement (P.C.D.) a été officiellement adopté par la commune de Berchem-Ste-Agathe en mai 2000. Il y a au sein du P.C.D. l'annonce d'une ferme volonté de re-développer un quartier qui, confronté notamment au vieillissement d'un ancien tissu industriel, présente une image peu avenante et bien en deçà de ses potentialités. La revitalisation du pôle économique du Nord de la commune (dénommé ultérieurement par le P.R.A.S. « Porte de Ville ») figure parmi les enjeux prioritaires du P.C.D. Le chapitre relatif à l'habitat pointe par ailleurs la nécessité de préserver la continuité résidentielle de la chaussée de Gand, notamment en direction du quartier de la gare.

3.3. Le Schéma directeur de la Z.I.R. n°14 (plan stratégique)

Le Schéma directeur de la Z.I.R. n°14 a été adopté par la commune de Berchem-Ste-Agathe le 24 avril 2002 et a servi de support à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2002 stipulant que, pour l'îlot 53, un P.P.A.S. devra être approuvé définitivement dans les deux ans à dater de la notification de l'Arrêté.

Ce Schéma directeur arrête pour l'îlot 53 les possibilités de développement immobilier suivantes avec un total admissible de :

- 30.000 m² de bureaux ;
- 9.600 m² de logements ;
- 2.500 m² de commerce ;
- 1.000 m² d'équipement.

Pour l'îlot 53, il est également question :

- de la création d'une nouvelle voirie qui couperait l'îlot en deux ;
- de garanties nécessaires pour assurer le développement des logements.

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

Aucun permis d'urbanisme, certificat d'urbanisme ou permis de lotir non exécuté et doté d'une validité n'est à signaler dans le périmètre du P.P.A.S.

3.5. Servitudes et droits de passage

Sans objet.

3.6. Monuments et sites

La villa du n°578-580 de l'avenue Charles Quint est inscrite d'office à l'inventaire des Monuments et Sites car elle est antérieure à 1932.

3.7. Zones érigées en réserves naturelles, réserves forestières et parcs naturels

Sans objet.

3.8. Bâtiments déclarés insalubres

Plusieurs bâtiments sont abandonnés depuis à peu près 10 ans, mais aucun n'a été déclaré insalubre.

3.9. Alignements

Avant l'adoption du Dossier de Base du P.P.A.S. « Porte de Ville – Ilot 53 », deux alignements existaient :

- avenue Charles Quint, l'alignement (du 4/9/1939) à respecter se situait à 15 mètres de l'axe de la chaussée ;
- chaussée de Zellik, l'alignement du 4/9/1939 déterminait une zone non-aedificandi de 8 mètres de part et d'autre de la chaussée.

Ces alignements ont été, pour l'îlot 53, remplacés par les prescriptions graphiques du Dossier de Base (ceci sans implication pour l'aménagement présent et à venir des deux artères concernées).

3.10. Statut administratif des voiries

Les trois voiries délimitant l'îlot 53 (avenue Charles Quint, chaussée de Gand et chaussée de Zellik) sont des voiries régionales.

3.11. Périmètres de rénovation

Sans objet.

C. Les objectifs poursuivis

1. Objectifs généraux

Lors de sa délibération du 29 août 2002 portant sur le principe de l'élaboration de P.P.A.S. pour les périmètres dénommés « Porte de Ville – Ilot 52 » et « Porte Ville – Ilot 53 », le conseil communal de Berchem-Ste-Agathe a énuméré ses objectifs essentiels :

- 1°) La re-dynamisation du potentiel économique d'une partie de la Zone d'Intérêt Régional n°14 définie par le Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.).
- 2°) L'expression d'une porte de ville « architecturale » par rapport à l'axe de pénétration de l'avenue Charles Quint.
- 3°) L'implantation de logements le long de la chaussée de Gand.
- 4°) Une urbanisation volontariste en termes de mixité en vue de susciter la réalisation de projets moteurs pour le développement de l'ensemble du quartier.
- 5°) La modulation des dispositions réglementaires du P.R.A.S. (Arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001).
- 6°) La restructuration éventuelle de l'espace public.

La nature de ces objectifs est précisée ci-dessous.

2. Une (ré)urbanisation volontariste pour le développement de l'ensemble du quartier

La situation existante de fait révèle un état des lieux insatisfaisant qui perdure depuis de très nombreuses années. A la présence d'anciens bâtiments d'entreprises, souvent délaissés, guère polyvalents et développés de façon hétéroclite, s'ajoute une faible densité construite qui n'est pas indiquée en un tel environnement.

Ce constat peu reluisant débouche sur un plan privilégiant une restructuration quasi complète de l'îlot, faisant table rase d'immeubles économiquement amortis et sans attrait sur le marché (si ce n'est pour des activités marginales - de dépôts par exemple - que l'on ne veut en aucune manière accueillir en un tel endroit).

L'optique d'une ré-urbanisation presque intégrale de l'îlot s'accompagne toutefois du maintien de deux entités construites :

- la double villa des n°578-580 de l'avenue Charles Quint, représentative du manoir de campagne du début du 20^{ème} siècle, dont la silhouette caractéristique, avec ses « deux tours », est un témoin marquant du passé de la commune. L'implantation de la villa (forte proximité avec l'avenue Charles Quint) n'est toutefois pas optimale pour le maintien de sa fonction d'origine (le logement). Afin de garantir à terme sa conservation, le plan y laisse une latitude en matière d'affectation avec la possibilité, entre autres, d'y installer des fonctions commerciales (restauration) ;

- l'immeuble au n°1430 de la chaussée de Gand (« Brasserie de la Gare ») qui abrite un établissement qui s'est peu à peu affirmé comme faisant partie du patrimoine berchemois. En outre, cet immeuble est le seul qui soit tourné vers la gare de Berchem-Ste-Agathe et donne un peu de vie à une place sinon morte (les autres immeubles lui tournant le dos). Le principe est de permettre tant le maintien de cet immeuble dans sa configuration actuelle, que sa transformation, voire son éventuelle reconstruction.

L'implantation des espaces bâtis et non bâtis entourant ces deux propriétés veille, par ailleurs, à leur intégration dans la structure (recomposée) de l'îlot.

Il est prévu que la ré-urbanisation de l'îlot s'accompagne de la création d'une voirie le coupant à peu près en deux et donnant donc naissance à deux îlots. Cette nouvelle voirie sera utile, d'un point de vue fonctionnel, non seulement pour organiser au mieux la desserte automobile des divers immeubles, mais également pour dissocier :

- un îlot de « Porte de Ville », concentrant l'essentiel de la fonction de bureaux (cf. ci-dessous le point « expression d'une porte architecturale ») ;
- un îlot à dominante résidentielle à concevoir en ordre fermé.

Cette nouvelle voirie présente en outre l'avantage de faciliter les relations piétonnes dans un quartier où la présence de nombreux îlots de grande taille et ne pouvant être traversés, est un obstacle à celles-ci. Elle devra toutefois être aménagée de sorte qu'elle ne puisse pas servir de voie de délestage à la circulation automobile empruntant les grandes artères avoisinantes. Cette voirie sera par ailleurs créée sur terrain privé selon les exigences techniques communales et cédée après travaux à la Commune, au titre de charge d'urbanisme.

Enfin, pour permettre la réalisation du P.P.A.S., les deux petites parcelles que compte l'îlot et qui sont la propriété de la société CMB (biens en déshérence) feront l'objet d'une expropriation par la Commune. Une de ces parcelles est un terrain à l'abandon jouxtant le chemin de fer, alors que l'autre, d'une très petite dimension, fait partie d'une aire de circulation. Il est indispensable qu'elles soient, dès les premiers travaux d'aménagement de la zone, affectées à la réalisation du P.P.A.S., tant afin de garantir un aménagement cohérent de l'îlot que pour mettre fin à la persistance d'endroits non entretenus. La parcelle 289h10 devra être intégrée à la nouvelle voirie destinée à

desservir l'îlot tandis qu'il s'agira d'affecter la parcelle 289a3 à la réalisation de zone de bureaux à variation de masse, de zone tampon paysagère et/ou de zone de recul.

3. Une re-dynamisation du potentiel économique

La fonction administrative est la mieux indiquée pour servir de moteur au re-développement économique de l'îlot 53 car :

- ce type d'activité est peu polluant ;
- le bureau permet la densification d'un îlot relativement ingrat à urbaniser (et qui resterait alors dévolu à des fonctions subalternes) ;
- il est préférable de concentrer la fonction de bureaux le plus près de l'autoroute plutôt qu'en un autre site du quartier où l'accessibilité interne du quartier s'en trouverait compliquée ;
- elle est la plus à même de créer une image architecturale de qualité, en vis-à-vis du siège de Volvo (« porte de ville ») ;
- le développement de bureaux peut servir de catalyseur au développement des logements prévus dans l'optique d'un re-développement mixte.

Si les possibilités planologiques prévues sont exploitées (un maximum de 30.000 m²), le pôle administratif de l'îlot 53 formerait un équivalent à d'autres petits pôles de bureaux décentralisés récemment développés en Région Bruxelloise (rue de Stalle à Uccle, la Roue à Anderlecht, le Laerbeek à Jette...). Ce type de bureaux est à même d'intéresser des entreprises privées recherchant la proximité du ring tout en restant en Région de Bruxelles-Capitale.

4. L'implantation de logements

Cette implantation de logements est voulue tant par le P.C.D, que par le P.R.A.S. ou le Schéma directeur de la Z.I.R. n°14. Elle permettra de renforcer la présence résidentielle dans un quartier où elle a aujourd'hui un rôle secondaire. Ce renforcement présente l'avantage :

- de donner un environnement résidentiel correct au front bâti de l'îlot 47 et, indirectement, de lui donner plus d'attrait ;
- d'offrir de nouveaux logements pour une population à la recherche d'un lieu de résidence animé (jeunes ménages ou, a contrario, personnes âgées) ;
- de garantir un contrôle social accru dans un quartier qui est désertifié dès que les activités économiques sont à l'arrêt (soir et week-end).

Afin d'assurer la construction des logements, les prescriptions littérales du plan incluent des garanties de bonne fin.

5. L'expression d'une « porte architecturale »

La constitution d'une « Porte de Ville » architecturale au débouché de l'autoroute E 40 doit être rencontrée dans le plan. Elle impose de prendre en compte l'existence d'un des constituants de la « porte », l'immeuble de bureaux en forme de courbe de Volvo (îlot 55). Autre élément marquant, la pointe de l'îlot 52 (carrefour entre la chaussée de Zellik et l'avenue Charles Quint), qui est également appelée à tenir un rôle en termes de porte architecturale, mais dans un canevas qui est davantage prédéterminé par la forme très particulière de cet îlot (angle aigu).

Le traitement de l'îlot 53 sous forme d'une porte architecturale impose de déterminer la manière dont il convient de traiter l'immeuble de bureaux appelé à occuper l'angle Nord entre l'avenue Charles Quint et la chaussée de Zellik. Le concept voulu par le plan est d'avoir un immeuble d'une hauteur assez proche de celle de l'immeuble Volvo (qui compte 11 niveaux) et une forme courbe qui fasse office de pendant à la courbe de ce même immeuble. En revanche, il ne peut être question, tant pour des raisons morphologiques que fonctionnelles, d'ériger un immeuble qui soit le symétrique de l'immeuble Volvo.

Si le principe de base est de créer une complémentarité paysagère et architecturale (morphologique) entre l'immeuble Volvo et l'immeuble à ériger à la pointe occidentale de l'îlot 53, une latitude est laissée pour le traitement plus fin du bâtiment en termes de revêtement de façade, de décrochements ou d'ornementations diverses. Le principe d'un plan en variation de masse, constitué de deux blocs distincts (pour éviter la construction éventuelle d'un bloc de bureaux trop monolithique), est donc retenu pour cette partie de l'îlot 53. Chacun de ces deux blocs a par ailleurs été découpé en trois sous-ensembles, se différenciant entre eux par les gabarits autorisés. Le but est de concentrer les immeubles les plus hauts dans la partie ouest de l'îlot (porte de ville) et le long de la ligne de chemin de fer et d'éviter que les logements qui seront construits le long de la voirie à créer aient comme vis-à-vis direct des immeubles trop imposants. Le traitement définitif de l'architecture sera quant à lui arrêté lors du (ou des) permis d'urbanisme qui serai(en)t demandé(s) pour les bâtiments à ériger.

A titre d'exemples, des élévations simulant ce que pourrait donner le re-développement de l'îlot 53 en application du P.P.A.S., ont été produites (cf. ci-après). Insistons sur le fait qu'il s'agit d'images utiles pour préciser la volumétrie et l'esthétique générale des immeubles à ériger, mais qu'elles n'ont rien de définitif. Compte tenu des latitudes laissées par le P.P.A.S. pour ne pas brimer la création architecturale (en particulier en utilisant la variation de masse dans le traitement des zones), ces images sont indicatives, elles représentent une possibilité parmi d'autres (surtout pour les zones à variation de masse) mais permettent néanmoins de se faire une idée du résultat que l'on pourrait obtenir (ne serait-ce qu'en terme d'échelle des immeubles à venir constituant la « porte de ville »).

6. Les autres objectifs

Plusieurs objectifs secondaires sont également poursuivis par le plan.

- 1°) **L'accueil de commerces et/ou équipements** : des possibilités d'implantation sont laissées pour les commerces ou des petits équipements au niveau de certains immeubles. Ces surfaces peuvent accueillir utilement des activités qui contribueront à l'animation des rez-de-chaussée, mais qui peuvent également être directement utiles aux fonctions dominantes de l'îlot (les bureaux et les logements) tels snacks, antenne de la poste, crèches...
- 2°) **Le bannissement des activités polluantes** : pour donner une nouvelle destination et une nouvelle image de marque à l'îlot, la présence d'activités polluantes (filiale industrielle, ateliers, station-service, carrosserie, car-wash...) est proscrite par le plan.
- 3°) **Un verdoisement accru** : la ré-urbanisation de l'îlot doit se traduire par une ré-injection de l'élément végétal, aujourd'hui quasi absent. Celle-ci se fera par la constitution d'un intérieur d'îlot planté (partie résidentielle), un verdoisement esthétique des abords des immeubles de bureaux, une requalification végétale de la zone tampon jouxtant le chemin de fer (cf. ci-dessous) et des plantations d'alignement ou en bouquet (voirie à créer notamment). L'imperméabilisation de l'îlot, actuellement très importante, sera plus réduite.
- 4°) **Le maintien d'une zone tampon** : entre la ligne de chemin de fer et les zones constructibles, doit éviter une promiscuité dommageable pour ces dernières. En outre, cette zone non bâtie peut éventuellement permettre une réorganisation ultérieure des espaces dévolus aux transports publics (STIB et SNCB), tout comme elle peut permettre l'éventuel aménagement d'un cheminement piéton parallèle au chemin de fer, entre la chaussée de Gand et la chaussée de Zellik.
- 5°) **Permettre un raccord direct avec l'îlot 54** : dans l'éventualité d'un re-développement immobilier de l'îlot 54 et d'une mise en service du RER, il est prévu de permettre la construction d'une passerelle piétonne qui, enjambant la ligne de chemin de fer, assurerait un lien plus direct entre les îlots 53 et 54.
- 6°) **L'embellissement des lieux** : la ré-urbanisation d'un îlot esthétiquement dévasté se traduira par un embellissement lié à de nouvelles constructions, dotées du meilleur cachet architectural possible et selon un cadre d'implantation cohérent, mais aussi d'éléments d'embellissement végétaux. Dans ce cadre, l'installation de panneaux de publicité est proscrite.
- 7°) **Maintenir temporairement la possibilité d'exploiter les bâtiments existants** : si le plan prévoit un réaménagement quasi complet de l'îlot, il est également tributaire d'investissements importants qui pourraient prendre plusieurs années avant de se concrétiser. Il est de ce fait utile que le plan comprenne une disposition transitoire autorisant les travaux d'entretien et/ou de

minime importance aux bâtiments existants. Ceci est d'autant plus nécessaire que, même pour les bâtiments inutilisés depuis plusieurs années, une remise en service rapide est, compte tenu de leur état, possible (il n'y a pas de bâtiments en ruine).

7. Ventilation des surfaces de planchers maximales projetées pour chaque affectation

Le plan se traduit par une densification en regard de la situation existante qui est très peu dense (pour rappel, le rapport P/S de la situation existante de fait est de 0,47). Ci-dessous, les m² maxima autorisés par le plan sont détaillés par fonction. Il existe une légère variabilité dans la ventilation précise de ces m² compte tenu du fait que le plan permet localement (et de manière limitée) le choix entre l'une ou l'autre fonction. C'est le cas pour :

- les rez-de-chaussée des zones de bureaux B et C qui peuvent être utilisés en bureaux, en commerces ou en équipements (avec par ailleurs une valeur maximale de bureaux explicitement fixée pour chaque zone) ;
- la villa de l'avenue Charles Quint qui peut être affectée entièrement à usage de logements ou à usage de commerces.

Pour le tableau ci-dessous, il a été posé comme hypothèse :

- que les rez-de-chaussée des zones de bureaux B et C sont intégralement utilisés en commerces ou en équipements,
 - une utilisation du rez-de-chaussée de la villa de l'avenue Charles Quint en commerce et de ses étages en logements,
 - une utilisation maximale (selon les prescriptions du plan) des rez-de-chaussée de la zone de logement par des commerces,
- soit une hypothèse maximaliste en termes d'utilisation des m².

Cette répartition est en accord avec le programme arrêté par le schéma directeur de la Z.I.R. n°14.

Ce même tableau présente une évaluation du nombre maximum d'emplacements de parking pouvant être autorisé. Pour ce faire, il est fait référence aux indications de la circulaire n°18 relative à la limitation des emplacements de parcage et, le cas échéant, à des ratios standards.

Ces évaluations de référence sont :

- 1 emplacement de parking par 60 m² de bureaux ;
- 1 emplacement de parking par 120 m² de logement. La taille des logements variera évidemment en fonction du type de programme résidentiel qui sera développé. La valeur de 120 m² bruts est un standard correspondant à un appartement de deux chambres ;

- 1 emplacement de parking par 100 m² de commerce ou d'équipement ;
- pour la villa de l'avenue Charles Quint, on considère que, quelle que soit son utilisation future (logement ou commerce), il y a uniquement maintien de la capacité de parking existante (4 emplacements).

Affectation	Site	Surfaces de planchers maximales autorisées	Parkings max.
<i>Logement</i>			
	- Zone logements	9.000 m ²	75
	- Villa Ch. Quint	600 m ²	4
	Sous-total	9.600 m ²	79
<i>Bureaux</i>			
	- Zone A	12.000 m ²	200
	- Zone B	12.000 m ²	200
	- Zone C	6.000 m ²	100
	Sous-total	30.000 m ²	500
<i>Commerces ou équipements</i>			
	- Rez zone B	1.500 m ²	15
	- Rez zone C	800 m ²	8
	- Rez zone logements	600 m ²	6
	- Villa Ch. Quint	600 m ²	(*)
	Sous-total	3.500 m ²	29
Total planchers et parkings		43.100 m²	608 P

(*) : valeur déjà comptabilisée à l'affectation "logement".

Pour rappel, la situation existante de fait est de :

- Logements	1.350 m ²
- Entreprises (ateliers)	8.500 m ²
- Commerces	900 m ²
Total planchers	10.750 m² + 173 parkings

COMMUNE DE BERCHEM-STE-AGATHE
PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL ILOT 53
« PORTE DE VILLE »

D. Prescriptions littérales et zones d'application

Art.1 – PRESCRIPTIONS GENERALES

A. LES GRANDES FONCTIONS	Art. 1.1.	
Fonctions principales	1.1.1.	Le plan particulier d'affectation du sol de l'îlot 53 comprend cinq types d'espaces principaux aménagés ou à aménager pour accueillir respectivement : 1. des bureaux ; 2. des logements ; 3. une villa de style (n° 578-580 av. Charles Quint) ; 4. des installations de chemin de fer ; 5. des voiries publiques.
Fonctions secondaires	1.1.2.	Secondairement, le plan autorise l'installation ou l'aménagement : 6. d'activités de laboratoire et de haute technologie ; 7. de commerces ; 8. d'équipements d'intérêt collectif et/ou de service public ; 9. de jardins ; 10. de zones de recul ; 11. d'une zone tampon à caractère paysager.
B. CHARGES D'URBANISME	1.2.	
Voirie à créer	1.2.1.	La voirie publique locale à créer, reprise en jaune foncé au plan, doit être construite concomitamment à la ré-urbanisation de l'îlot. Elle doit être aménagée à titre de charges d'urbanisme et cédée une fois achevée à la Commune.

Simultanéité du développement de bureaux et de logements	1.2.2.	Tant que l'intégralité de la zone de logement n'aura pas été bâtie, chaque m ² de bureaux construit donnera lieu à la construction simultanée, à titre de charge d'urbanisme, d'au moins 0,25 m ² de logements dans le périmètre de l'îlot 53. Cette obligation fera l'objet de conventions entre les propriétaires et la Commune, auxquelles sera lié l'octroi des permis d'urbanisme pour la construction de bureaux.
C. PUBLICITE	1.3.	Toute publicité est rigoureusement interdite sauf les enseignes publicitaires qui ne sont autorisées que sur les façades à front de voirie. Elles sont limitées à l'indication des firmes y exerçant leurs activités et/ou des produits dont elles assurent la fabrication ou la commercialisation. Tout placement d'enseignes de publicité devra obtenir au préalable l'autorisation du Collège des Bourgmestre et Echevins.
D. MATS ET ANTENNES	1.4.	
Dispositifs en toiture	1.4.1.	Le placement de mâts, haubans, antennes ou systèmes de télécommunication en toiture sera soumis à l'autorisation préalable du Collège des Bourgmestre et Echevins.
Antennes paraboliques	1.4.2.	Le placement d'antennes paraboliques sera soumis à l'autorisation préalable du Collège des Bourgmestre et Echevins.
E. DISPOSITIONS GENERALES	1.5.	
Disposition transitoire	1.5.1.	Les bâtiments non conformes aux prescriptions du P.P.A.S. peuvent être maintenus tant que les interventions des propriétaires se limitent à des travaux d'entretien ou de rénovation.

1.5.2.

Les prescriptions générales et le glossaire du Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.) en vigueur sont d'application. Les principales définitions auxquelles il convient de se référer sont :

* Bureau :

Local affecté :

1° soit aux travaux de gestion ou d'administration d'une entreprise, d'un service public, d'un indépendant ou d'un commerçant ;

2° soit à l'activité d'une profession libérale, à l'exclusion des professions médicales et paramédicales ;

3° soit aux activités des entreprises de service intellectuel, à l'exclusion des activités de production de services matériels et de biens immatériels.

* Commerce :

Ensemble des locaux accessibles au public dans lesquels lui sont fournis des services ou dans lesquels lui sont vendus des biens meubles, y compris les bureaux accessoires et locaux annexes.

* Immeuble :

Sur une ou plusieurs parcelles cadastrales, ensemble des constructions et installations et de leurs abords, considéré comme un tout pour le certificat ou le permis d'urbanisme et dont l'entrée principale est généralement identifiée par une seule adresse de police.

* Intérieur d'îlot :

Espace au-delà de la profondeur de construction définie par plan particulier d'affectation du sol ou, à défaut, par règlement régional ou communal d'urbanisme.

* Logement :

Ensemble de locaux ayant été conçus pour l'habitation ou la résidence d'une ou plusieurs personnes, pour autant qu'une autre affectation n'ait pas été légalement implantée, en ce compris les maisons de repos et les lieux d'hébergement agréés ou subventionnés, et à l'exclusion des établissements hôteliers.

* Superficie de plancher :

Totalité des planchers mis à couvert et offrant une hauteur libre d'au moins 2,20 m dans tous les locaux, à l'exclusion des locaux situés sous le niveau du sol qui sont affectés au parcage, aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts.

Les dimensions des planchers sont mesurées au nu extérieur des murs des façades, les planchers étant supposés continus, sans tenir compte de leur interruption par les cloisons et murs intérieurs, par les gaines, cages d'escaliers et d'ascenseurs.

Art. 2 – ZONES DE BUREAUX

A. LES AFFECTATIONS ET LES AMENAGEMENTS	Art. 2.1	
Les zones de bureaux	2.1.1.	3 zones de bureaux sont indiquées au plan en bleu ciel (notamment sous la forme de hachures) et différenciées au moyen des lettres A, B et C.
Les affectations	2.1.2.	<p>Ces zones sont affectées aux activités de bureau. Néanmoins, des activités de laboratoire, de haute technologie (électronique, informatique ou similaire) ou de formation, sont tolérées pour autant :</p> <ul style="list-style-type: none">- que leur surface reste inférieure à celle réservée à l'activité principale ;- qu'elles ne produisent pas de pollution (bruit – odeur – fumée) nuisible au voisinage. <p>Les rez-de-chaussée dans les zones B et C, ainsi que l'annexe au bâtiment principal de la zone de bureaux C (en intérieur d'îlot), peuvent être destinés à des commerces, des salles d'exposition, des équipements d'intérêt collectif et/ou de service public ou des activités annexes à la fonction de bureau (salles de réunion, restaurants d'entreprise...).</p> <p>Au sein de chaque entité, un maximum de 5 % des planchers peut être affecté au logement de conciergerie, de service ou de fonction pour autant que ces destinations soient l'accessoire de l'activité principale.</p>

Zones d'esplanade

2.1.3.

Les surfaces de terrain des zones A et B qui, en vertu des articles 2.2.3. et 2.2.4., ne sont pas bâties, peuvent accueillir des esplanades destinées à recevoir :

- une voirie de desserte locale permettant un accès carrossable de proximité vers les entrées des bâtiments des zones A et B (visiteurs, livreurs, taxis et accès pour les services de secours), ainsi qu'un accès aux emplacements de parking en sous-sol ;
- les trottoirs ou cheminements piétons nécessaires pour relier les voiries publiques aux entrées des bâtiments des zones A et B ;
- des aires de stationnement destinées aux visiteurs ou aux livreurs ;
- des plantations et d'éventuelles ornements (mâts, statues, fontaine...) destinées à l'embellissement des lieux.

Un maximum de 50 % de la surface peut être aménagé en stationnement ou en voirie de desserte. L'aménagement d'esplanades est à charge des propriétaires des terrains. Les éventuelles voiries resteront privées.

Espaces tampons

2.1.4.

Les surfaces de terrain des zones A et B qui, en vertu des articles 2.1.3., 2.2.3. et 2.2.4., ne sont pas bâties ou aménagées en esplanades doivent être aménagées en espaces tampons. Les espaces tampons doivent contribuer à la mise en valeur des abords des bâtiments en incorporant plantations, cheminements de service, ornements minéraux...

Les terrains de la zone C qui, en vertu des articles 2.2.5. et 2.2.6., ne sont pas bâtis, doivent être aménagés en espaces tampons contribuant à la mise en valeur des abords des bâtiments (plantations, cheminements de service, ornements minéraux...). Il en est de même pour la partie de zone de jardin figurée au plan et qui pourrait éventuellement être intégrée à la parcelle de la zone de bureaux C.

B. IMPLANTATION	2.2.	
Zones à variation de masse	2.2.1.	L'implantation des constructions des zones A et B est définie au moyen d'un zonage à variation de masse.
Liaisons éventuelles entre les zones A et B et avec l'îlot 54	2.2.2.	Le plan laisse la faculté de relier les zones A et B au moyen d'un patio couvert, d'une profondeur de 20 mètres maximum, une largeur minimum de 8 mètres et d'une hauteur de 6 mètres maximum ou d'une passerelle située à quelque niveau que ce soit. A hauteur de cet espace de liaison, il est également possible d'aménager une passerelle passant au-dessus de la zone tampon paysagère et de la zone de chemin de fer et permettant une jonction piétonne avec l'îlot 54.
Zone de variation de masse A	2.2.3.	L'implantation du ou des immeuble(s) est libre dans les limites de la zone constructible définie au plan et moyennant le respect des conditions spécifiées ci-dessous. La superficie totale des planchers ne peut dépasser 12.000 m ² . Elle est totalement affectée au bureau. Cette superficie ne comprend pas les surfaces de parking ni les techniques en toiture. Le front de bâtisse obligatoire mentionné au plan, de forme courbe, doit être respecté le long de l'avenue Charles Quint sur au moins $\frac{3}{4}$ du tracé de ce front. L'emprise au sol des bâtiments dans la zone de variation de masse A est limitée à 60 % maximum.
Zone de variation de masse B	2.2.4.	L'implantation du ou des immeuble(s) est libre dans les limites de la zone constructible définie au plan et moyennant le respect des conditions spécifiées ci-dessous. La superficie totale des planchers (non compris les surfaces de parking et les techniques en toiture) ne peut dépasser 13.500 m ² , dont un maximum de 12.000 m ²

Zone de bureaux C

pour les bureaux et un maximum de 1.500 m² pour les commerces, équipements d'intérêt collectif...(cf. art. 2.1.2.).

Le front de bâtisse obligatoire, mentionné au plan le long de la nouvelle voirie à créer, doit être respecté sur au moins le 1/3 du tracé de ce front.

L'emprise au sol des bâtiments dans la zone de variation de masse est limitée à 90 % maximum.

2.2.5.

L'implantation du ou des immeuble(s) est libre dans les limites de la zone constructible définie au plan et moyennant le respect des conditions spécifiées ci-dessous.

La superficie totale des planchers ne peut dépasser 6.800 m², dont un maximum de 6.000 m² de bureaux et un maximum de 800 m² de commerces, équipements d'intérêt collectif...(cf. art. 2.1.2.). Cette superficie ne comprend pas les surfaces de parking ni les techniques en toiture.

Le front de bâtisse obligatoire mentionné au plan doit être respecté sur au moins les 2/3 de son tracé. Les éléments en saillie sont autorisés pour autant que leur profondeur n'excède pas 0,8 mètre et qu'ils respectent les caractéristiques urbanistiques et architecturales de leur environnement.

D'autre part :

- la surface de façade en saillie ne peut dépasser 1/4 de la surface totale de la façade ;
- ces avancées ne peuvent s'approcher à moins de 1 mètre des limites mitoyennes ;
- la hauteur libre entre le niveau des trottoirs et les avancées ne peut être inférieure à 2,8 m.

Annexe, en intérieur d'îlot, au bâtiment de la zone de bureaux C.	2.2.6.	Une construction d'un niveau peut être autorisée dans l'angle de l'intérieur d'îlot jouxtant le bâtiment la zone de bureau C tel que figuré au plan.
C. GABARIT : hauteurs et nombre de niveaux	2.3.	
Cote de référence	2.3.1.	Les hauteurs maximales pouvant être atteintes par les immeubles des zones de variation de masse A et B sont définies à partir du niveau du terrain situé à l'angle de l'avenue Charles Quint et de la chaussée de Zellik (soit une cote de référence fixée à 46 mètres d'altitude).
Zone de variation de masse A	2.3.2.	Les hauteurs maxima et les nombres de niveaux maxima autorisés dans la zone de variation de masse A varient selon 3 sous-ensembles distincts (Bloc A1, Bloc A2 et Bloc A3) délimités par un liseré pointillé au plan. <u>Bloc A 1</u> : Le long du front de bâtisse obligatoire et dans les proportions prévues à l'article 2.2.3., la façade principale présente une hauteur comprise entre 34 et 42 mètres au-dessus de la cote de référence (cote 46), soit un gabarit compris entre un rez-de-chaussée (R) + 8 étages et un R + 10. Ces maxima (42 m et R + 10 étages) sont par ailleurs d'application en tout autre point du Bloc A1. <u>Bloc A 2</u> : Un volume « phare » comprenant les locaux techniques peut y être érigé. La hauteur maximale ne peut pas dépasser la cote de référence de plus de 52 mètres et excéder un gabarit de R + 13 étages. <u>Bloc A 3</u> : La hauteur maximale ne peut pas dépasser la cote de référence de plus de 22 mètres et excéder un gabarit de R+5 étages.
Zone de variation de masse B	2.3.3.	Les hauteurs maxima et les nombres de niveaux maxima autorisés dans la zone de variation de masse B varient selon 3 sous-ensembles distincts (Bloc B1, Bloc B2 et Bloc B3) délimités par un liseré pointillé au plan.

Toiture des immeubles en zone de variation de masse A et B

Zone de bureaux C

Bloc B 1 : La hauteur maximale ne peut pas dépasser la cote de référence de plus de 22 mètres et excéder un gabarit de R + 5 étages.

Bloc B 2 : La hauteur maximale ne peut pas dépasser la cote de référence de plus de 44 mètres et excéder un gabarit de R + 10 étages.

Bloc B 3 : La hauteur maximale ne peut pas dépasser la cote de référence de plus de 33 mètres et excéder un gabarit de R + 8 étages.

2.3.4. Les immeubles doivent être recouverts d'une toiture plate. Le dernier étage des immeubles peut être aménagé en bureaux et doit alors comprendre les locaux techniques. Son architecture doit être en concordance avec celle définissant la physionomie générale des immeubles.

2.3.5. Le nombre de niveaux ne peut excéder respectivement un rez-de-chaussée (R) + 5 étages + un niveau en recul (T), un R + 4 ou un R + 3 (cf. plan) avec :

- une hauteur maximale du rez-de-chaussée qui n'excède pas 3,80 m de sol fini à sol fini ;
- une hauteur maximale d'étage qui n'excède pas 3,60 m de sol fini à sol fini ;
- une hauteur maximale de l'étage en recul qui n'excède pas 4,50 m.

Le nombre de niveaux renseigné dans cette zone du plan est un maximum. Il peut éventuellement être inférieur d'un étage.

L'annexe en intérieur d'îlot à la zone de bureaux C est limitée à un niveau d'une hauteur maximale de 4 mètres.

Compte tenu de la pente du terrain à la chaussée de Gand et dans le but de permettre un aménagement rationnel des locaux, une différence de 3 mètres

Niveau en recul de la zone de bureaux C	2.3.6.	maximum sera tolérée entre le niveau de la voirie et le niveau du rez-de-chaussée.
D. CONSTRUCTIONS ET MATERIAUX	2.4.	Toutes les façades sont réalisées en matériaux de parement. Tous les immeubles de la zone doivent former un ensemble homogène sur le plan architectural. L'aménagement des abords (zones de verdure, de parcage, accès...) doit faire preuve d'unicité et de cohérence.
Harmonisation avec la villa de l'avenue Charles Quint	2.4.1.	Les demandes de permis d'urbanisme relatives à la zone de bureaux C doivent indiquer de façon détaillée les dispositions prévues pour assurer une harmonisation optimale de la façade latérale avec la villa des n°578-580 de l'avenue Charles Quint.
Revêtement des toitures	2.4.2.	Les toitures plates visibles depuis d'autres bâtiments doivent être recouvertes de graviers ou de végétation.
E. PARKINGS	2.5.	Sans préjudice de l'article 2.1.3., les emplacements de parking doivent être réalisés en sous-sol des zones de bureaux.
		Les bâtiments de bureaux comporteront au minimum un emplacement de parking par 75 m ² de surface brute hors-sol de bureaux ou autre fonction admise dans cette zone. Conformément à la circulaire n°18 du 12 décembre 2002, relative à la limitation des emplacements de parcage, au maximum un emplacement de parking par 60 m ² de surface brute hors-sol de bureaux ou autre fonction admise dans cette zone pourra être admis.

Art. 3 – ZONE DE LOGEMENTS ET DE COMMERCES

	Art.	
A. LES AFFECTATIONS ET AMENAGEMENTS	3.1	
Destination principale	3.1.1.	Cette zone, reprise en rouge au plan, est principalement destinée à la construction d'immeubles de logements.
Commerces et équipements	3.1.2	<p>Le rez-de-chaussée des immeubles dans les zones distinguées au plan par un liseré commercial (couleur orange) peut accueillir des activités commerciales (en ce compris les cafés, restaurants et petits équipements).</p> <p>La fonction de commerce doit rester compatible avec celle de logement. Les accès aux étages doivent être aménagés harmonieusement avec les espaces commerciaux et distincts de ceux-ci.</p>
Annexe en intérieur d'îlot	3.1.3.	Le recouvrement possible du coin nord de l'intérieur d'îlot, à l'aide d'une construction, a pour but de servir d'extension aux espaces commerciaux. Il peut également accueillir des locaux annexes à la fonction de logement.
Zones de jardin	3.1.4.	<p>Ces zones en intérieur d'îlot sont destinées à être aménagées en zone de verdure et de délasserment. Au moins 50 % de la surface de chaque zone de jardin doit être dotée de plantations en pleine terre. Les aménagements minéraux sont limités à 20 % de chaque zone de jardin.</p> <p>En raison de la déclivité naturelle du sol, les zones de jardin peuvent être aménagées en gradins successifs de maximum 1,3 mètre.</p> <p>Les clôtures éventuelles entre propriétés ont une hauteur maximale de 1,80 mètre. Elles sont constituées de treillis doublés d'une haie vive.</p>

B. IMPLANTATION	3.2.	Moyennant commun accord entre les propriétaires concernés, les terrasses au niveau du rez-de-jardin peuvent être scindées au moyen d'un mur de séparation maçonné ou en matériau translucide.
Emprise des bâtiments	3.2.1.	De manière à créer une fermeture visuelle et acoustique de l'îlot, la zone de jardin longeant le fond de la parcelle de l'immeuble existant à maintenir au n°578-580 avenue Charles Quint est obligatoirement plantée d'une rangée d'arbres à haute tige.
Front de bâtisse obligatoire	3.2.1.	Les constructions sont implantées dans les limites figurant au plan. Celles-ci sont considérées comme des maxima pour l'emprise au sol des immeubles. La profondeur minimale des constructions est de 10 mètres.
		Les terrains constructibles qui ne sont pas bâtis doivent être intégrés à la zone de jardin (article 3.1.4.).
	3.2.2.	Le front de bâtisse est obligatoire sur au moins les $\frac{3}{4}$ de la largeur de chaque façade. Les éléments en saillie (tels que balcons, oriels, etc.) sont autorisés pour autant que leur profondeur n'excède pas 0,8 mètre et qu'ils respectent les caractéristiques urbanistiques et architecturales de leur environnement.
		D'autre part :
		<ul style="list-style-type: none"> - La surface de façade en saillie ne peut dépasser $\frac{1}{4}$ de la surface totale de la façade ; - Ces avancées ne peuvent s'approcher à moins de 1 mètre des limites mitoyennes ; - La hauteur libre entre le niveau des trottoirs et les avancées ne peut être inférieure à 2,8 m.
Annexe en intérieur d'îlot	3.2.3.	Une construction d'un niveau peut être autorisée dans l'angle nord de l'intérieur d'îlot, dans les limites figurées au plan.

Balcons en intérieur d'îlot

C. GABARIT : hauteurs et nombre de niveaux

Hauteur sous corniche

3.2.4.

Pour un niveau donné, les balcons sont autorisés au-delà des limites de la zone de bâtisse à concurrence de maximum 1/3 de la largeur de la façade au niveau concerné.

3.3

3.3.1.

Les hauteurs de construction et le nombre de niveaux ne peuvent excéder les maxima renseignés ci-après :

- nombre de niveaux : rez (R) + nombre d'étages + niveau sous toiture ou en recul (T), tel que mentionné pour chaque zone au plan ;

- hauteur maximale sous corniche ou élément équivalent :

$$R+2+T = 11 \text{ m}$$

$$R+3+T = 14 \text{ m}$$

$$R+4+T = 17 \text{ m}$$

Avec la possibilité d'ajouter un garde-corps à hauteur de la corniche (pour une éventuelle terrasse penthouse).

- hauteur maximale de l'annexe en intérieur d'îlot = 4 mètres.

Le nombre de niveaux renseigné dans chaque zone du plan est un maximum. Il peut éventuellement être inférieur d'un étage.

La hauteur maximale sous corniche est mesurée dans l'axe de la façade principale de chaque immeuble. Compte tenu de la pente du terrain et dans le but de permettre un meilleur aménagement des logements, une différence de 2 mètres maximum sera tolérée entre le niveau de la voirie et le niveau du rez-de-chaussée.

Afin de garantir l'intimité des logements à front de rue, une différence de 0,8 mètre minimum doit être assurée entre le niveau de la voirie et la base du rez-de-chaussée. Cette règle ne s'applique pas aux espaces commerciaux.

Niveau en toiture ou en recul	3.3.2.	Le niveau en toiture ou en recul (penthouse) peut être habitable. Il doit abriter les espaces techniques de manière à dissimuler cheminées, locaux techniques, cabines d'ascenseurs, etc.
Forme des toitures	3.3.3.	Dans chaque coupe perpendiculaire à la façade principale, la toiture doit s'inscrire dans un arc de cercle défini : <ul style="list-style-type: none"> - par deux points appartenant au niveau de la corniche et en recul d'un mètre de ces mêmes corniches ; - par un point à mi-distance de la profondeur de la construction culminant à 6,5 mètres au-dessus du niveau de corniche. <p>Des lucarnes et retraits sont autorisés dans les toitures à versants sur maximum 30 % de la largeur de chaque façade d'immeuble.</p>
D. CONSTRUCTION ET MATERIAUX	3.4.	
Composition d'ensemble	3.4.1.	Les constructions doivent former un ensemble homogène tant sur le plan architectural qu'au niveau des aménagements des zones de jardins, d'accès et de recul. <p>Le concept architectural doit respecter l'esprit de la trame des immeubles mitoyens traditionnels à Bruxelles. L'architecture des façades rendra en termes de composition l'image d'une division parcellaire réelle ou fictive.</p>
Matériaux de façades	3.4.2.	Toutes les façades sont réalisées en matériaux de parement traditionnels (pierres naturelles, briques, enduit, etc.). <p>Les revêtements en PVC ou matériaux assimilés sont prohibés. Le bois est autorisé en matériau d'accompagnement.</p>

Matériaux de toiture	3.4.3.	Les toitures inclinées sont en tuiles de terre cuite, en ardoises naturelles ou artificielles, en zinc ou en cuivre. Les toitures plates visibles depuis d'autres bâtiments doivent être recouvertes de graviers ou de végétation.
Menuiseries	3.4.4.	Les menuiseries extérieures en PVC ou matériaux assimilés (châssis, portes, corniches...) sont exclues.
Harmonisation des mitoyennetés et des façades latérales	3.4.5.	Les demandes de permis d'urbanisme doivent indiquer de façon détaillée les dispositions prévues pour harmoniser les mitoyennetés et les façades latérales, ainsi que le traitement des murs pignons. La silhouette des nouveaux immeubles masquera les pignons existants maintenus. Les mitoyens émergeants seront réalisés en matériaux de parement identiques à ceux utilisés pour les façades principales des immeubles.
E. GARAGES	3.5.	
Implantation	3.5.1.	Les garages sont à construire en sous-sol et doivent se situer sous le niveau du rez-de-chaussée de la zone de logements. Leur emprise souterraine peut éventuellement déborder sous la zone de jardin dans les conditions autorisées par l'article 3.1.4. Le toit du parking sera dans ce cas recouvert d'une couche de terre arable de minimum 0,60 mètre et planté ou engazonné.
Nombre d'emplacements	3.5.2.	Un emplacement de garage par logement est imposé.

Art. 4 – ZONE DE LA VILLA

A. OBJET	Art. 4.1	Cette zone concerne un immeuble existant (double villa des n°578-580 avenue Charles Quint) constitué d'un rez-de-chaussée, d'un étage et un étage en toiture avec deux tourelles coiffées d'une haute toiture en « pain de sucre ». L'immeuble sera conservé en raison de ses qualités patrimoniales.
B. LES AFFECTATIONS	4.2.	
Bâtiment	4.2.1.	En vue de protéger cet immeuble remarquable, il peut être affecté au logement et/ou café ou restaurant pour autant que ses qualités architecturales ne soient pas modifiées et conformément aux prescriptions de l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier.
Zone de jardin	4.2.2.	Cette zone est destinée exclusivement à être aménagée en zone de verdure et de délasserment.
C. LES AMENAGEMENTS	4.3.	
Préservation de la physionomie du bâtiment existant	4.3.1.	Seuls sont autorisés les travaux d'entretien courant et de préservation du bâtiment dans sa physionomie originelle (remplacement des châssis, des toitures, des corniches, des volets, des gouttières). Le revêtement de façade en briques doit être maintenu et ne peut être peint ou dissimulé derrière un bardage. Sauf mention contraire (art. 4.3.3.), le percement ou l'agrandissement de fenêtres ou de tabatières est interdit. L'utilisation de PVC ou matériaux assimilés est interdite pour les corniches, châssis et volets.

Réunion des deux corps du bâtiment	4.3.2.	Les travaux intérieurs permettant de rassembler les deux parties de l'immeuble en une seule unité sont autorisés pour autant qu'ils ne modifient pas l'aspect extérieur du bâtiment.
Extension en intérieur d'îlot	4.3.3.	L'ajout d'une extension du rez-de-chaussée arrière est autorisé dans les limites reprises au plan. Cette extension est à réaliser selon une forme et à l'aide de matériaux s'intégrant parfaitement à l'esthétique générale du bâtiment. Elle peut prendre la forme d'une véranda. L'utilisation de PVC ou matériaux assimilés est toutefois interdite. Une transformation partielle et limitée du rez-de-chaussée de la façade arrière peut-être autorisée pour faciliter l'accès entre le corps principal du bâtiment et son extension.
Reconstruction	4.3.4.	En cas de reconstruction suite à un sinistre éventuel, le gabarit figuré au plan ne peut être dépassé. Le bâtiment reconstruit devrait alors être aligné en suivant la limite au plan entre la zone de jardin et la zone de recul.
Aménagement du jardin	4.3.5.	75 % au moins de la surface du jardin doivent rester couverts de plantations en pleine terre.
C. AUTRE PRESCRIPTION	4.4.	En cas d'utilisation en café ou en restaurant, des enseignes (lumineuses ou non) peuvent être autorisées moyennant l'autorisation du Collège des Bourgmestre et Echevins et le respect de l'esthétique générale des lieux. Elles sont limitées à l'indication de l'établissement y exerçant ses activités.

Art. 5 – ZONES DE REcul

	Art.	
A. LES AFFECTATIONS	5.1.	Ces zones, en vert clair sur le plan, sont réservées à l'aménagement des accès aux immeubles, de trottoirs, d'espaces verts et d'aires de parcage.
B. LES AMENAGEMENTS	5.2.	
Aires de parcage	5.2.1.	Les aires de parcage (y compris les accès aux immeubles) ne peuvent excéder 50 % de la zone de recul de chaque propriété.
Plantations	5.2.2.	Les surfaces plantées ne peuvent être inférieures à 30 % de la zone de recul de chaque propriété.
Aménagements souterrains	5.2.3.	Au droit de la zone de bureaux à variation de masse A et de la zone de bureaux C, des constructions en sous-sol sont autorisées dans les limites de la propriété privée. Elles doivent garantir la présence d'une couche de terre de 0,60 mètre au moins.
Divers	5.2.4.	Bancs, corbeilles et autres éléments de mobilier urbain peuvent ponctuellement y être installés.

Art. 6 – ZONE TAMPON PAYSAGERE

A. LES AFFECTATIONS	Art. 6.1.	Cette zone, indiquée au plan en vert olive strié de jaune, est destinée à un aménagement végétal paysager faisant office de tampon entre la zone de chemin de fer et les zones constructibles. Elle peut accueillir partiellement une voie de circulation utile pour l'accès aux parkings des zones de bureaux. Elle peut également accueillir des installations de transports publics.
B. LES AMENAGEMENTS	6.2.	
Aménagements paysagers	6.2.1.	Au minimum 50 % de la zone sont dotés de plantations en pleine terre ou de surfaces engazonnées visant à valoriser l'architecture des immeubles adjacents. En débordement des zones de bureaux à variation de masse, sur une profondeur de 2 mètres maximum, les constructions en sous-sol sont permises pour autant que les structures prévues ne compromettent pas les affectations futures de la zone tampon et qu'elles garantissent le maintien d'une couche de terre de 0,60 mètre au moins.
Accès aux garages	6.2.2.	L'emprise de la voie d'accès aux garages ne peut excéder une largeur de 5 mètres. Le parcage y est strictement interdit. Cette voie restera propriété privée des propriétaires des immeubles contigus.
Sentier	6.2.3.	Un sentier réservé aux piétons ainsi que les dispositifs nécessaires à son aménagement (escalier, rampe, garde-corps...), peuvent être aménagés entre la nouvelle voirie publique locale à créer et la chaussée de Zellik.
Installations de transports en commun	6.2.4.	L'aménagement éventuel d'installation pour les transports en commun n'est admis que dans la mesure où la zone de chemin de fer ne pourrait suffire pour accueillir celles-ci.

Constructions en surplomb

6.2.5.

Des constructions peuvent surplomber la zone tampon, à concurrence d'un maximum de 20 % de celle-ci (surface projetée), depuis les zones de bureaux à variation de masse (art. 2.2.1.). Elles doivent garantir une hauteur libre de minimum 6 mètres.

Art. 7 – ZONE DE CHEMIN DE FER

A. LES AFFECTATIONS	Art. 7.1.	
		Cette zone, indiquée en brun au plan, est affectée aux infrastructures de chemin de fer et de transports en commun, en ce compris les bâtiments nécessaires à leur exploitation.
B. AMENAGEMENT ET PASSAGE A NIVEAU	7.2.	
	7.2.1.	
	7.2.1.	Des quais pourront être aménagés dans le cadre d'un éventuel déplacement de l'arrêt actuel des trains à la gare de Berchem-Ste-Agathe.
	7.2.2.	
	7.2.2.	De nouvelles infrastructures pourront remplacer le passage à niveau actuel à hauteur de la chaussée de Gand.
	7.2.3.	
	7.2.3.	Les nouvelles infrastructures des chemins de fer ne pourront en aucun cas dénaturer le caractère et l'esthétique du site.

Art. 8 – ZONES DE VOIRIES PUBLIQUES

A. AFFECTATION	Art.	8.1. Ces zones, indiquées en jaune clair et en jaune vif au plan, sont réservées à l'aménagement des voiries publiques, de zones piétonnes, des infrastructures de transport en commun, de pistes cyclables, d'aires de stationnement, de plantations et à l'implantation de mobilier urbain, de réseaux de distribution publique (gaz, eau, électricité...), d'éclairage et d'égouttage publics.
B. AMENAGEMENTS	8.2.	
Zone de voirie publique à réaménager	8.2.1.	L'organisation de la circulation avenue Charles Quint et chaussée de Zellik doit être revue afin d'y tempérer les vitesses pratiquées et d'y créer davantage de convivialité à l'aide des dispositifs adéquats. La bande de circulation bordant l'îlot 53 doit être aménagée en une voie de desserte latérale nécessaire pour garantir un accès en toute sécurité aux immeubles riverains et à la nouvelle voirie à créer.
Zone de voirie publique locale à créer	8.2.2.	Cette zone est affectée à la circulation locale et la desserte des fonctions riveraines. A ce titre, les aménagements devront dissuader la circulation parasite de délestage des grandes artères. La conception et l'aménagement de la zone doivent accorder la plus grande attention aux circulations dites lentes (piétons, vélos, handicapés, etc.) et avoir le statut de zone 30. Les aménagements doivent veiller à l'agrément et la sécurité des diverses circulations. L'aménagement de cette nouvelle voirie répondra aux exigences techniques formulées par le Collège des Bourgmestre et Echevins et sera conforme aux dispositions du titre 7 du R.R.U. Elle comprendra notamment la plantation d'arbres en alignement.

E. Rapport sur les incidences prévisibles de l'aménagement

1. Description de l'aire géographique susceptible d'être affectée par le P.P.A.S.

Compte tenu de la petite taille du périmètre concerné par le P.P.A.S. (22.633 m²) et du programme prévu par celui-ci, sa mise en œuvre ne pourra guère avoir d'impacts sur le fonctionnement d'un territoire de grande dimension. On peut pronostiquer que l'aménagement de l'îlot 53, tel que projeté par le plan, aura des incidences limitées à une échelle locale, grosso modo équivalente à celle du périmètre de la Z.I.R. n°14.

Le remplacement d'ateliers obsolètes par un programme mixte de bureaux et de logements et par la réalisation d'une architecture de "porte de ville" aura toutefois une influence sur plusieurs éléments constitutifs de l'environnement immédiat de l'îlot. Divers aspects mentionnés ci-dessous doivent être pris en compte à cet égard.

1°) Ilot 47

Le re-développement de l'îlot 53 en un pôle d'emplois contemporain et d'habitat aura une influence sur le fonctionnement et la viabilité des surfaces commerciales de l'îlot 47 voisin (hypermarché Carrefour, galerie commerciale Basilix...).

L'apport d'une clientèle de proximité (nouveaux habitants, employés faisant leurs achats pendant les heures de midi ou en fin de journée), pouvant "consommer" sans inévitablement recourir à l'usage de l'automobile, sera en effet bénéfique pour un pôle commercial qui souffre d'une orientation trop marquée vers l'automobile et est, par ailleurs, à la recherche d'un nouveau souffle.

Suite au re-développement de l'îlot 53, il est très probable que les gestionnaires des surfaces commerciales de l'îlot 47 penseront à améliorer les relations piétonnes au sein de leurs actuelles aires de parking, un critère particulièrement déficitaire à ce jour.

Le front bâti résidentiel (15 immeubles) de la chaussée de Gand est la part de territoire qui sera le plus directement affectée par le plan puisqu'elle est juste en vis-à-vis d'un nouveau front de logement et de bureaux (zone C). La largeur entre les fronts bâtis de part et d'autre de la chaussée de Gand (22 m) et le choix de gabarits restreints pour le front à re-développer (une hauteur sous corniche limitée à 14 m) devraient toutefois garantir une intégration harmonieuse entre les deux rives de la chaussée.

2°) Ilot 52

Le re-développement de l'îlot 53 et la mixité des fonctions prévues créeront un environnement urbain cohérent et animé qui contrastera avec le sentiment d'abandon actuel et l'absence de tout attrait. A ce titre, le P.P.A.S. aura certainement une influence sur l'avenir de l'îlot 52.

Le re-développement de l'îlot 53 ne pourra en effet que stimuler l'émergence de projets pour un îlot (le 52) qui en a bien besoin (terrains en friche, immeubles à l'abandon, urbanisation médiocre et incomplète...). Afin de maîtriser le devenir de cet îlot, on précisera qu'il a été décidé par la commune de Berchem-Ste-Agathe d'élaborer prochainement un P.P.A.S. qui définira les conditions de sa ré-urbanisation, ceci en accord avec le programme immobilier mixte défini dans le Schéma directeur de la Z.I.R. n°14. L'enjeu de taille dans cette ré-urbanisation de l'îlot 52 sera notamment de compléter au mieux l'effet de « porte de ville » qui sera généré par son re-développement, en relation directe avec les bâtiments phares des îlots 53 et 55 (siège de Volvo).

3°) quartier du Horing (Zellik)

Un secteur géographique plus lointain que les îlots 52 et 47 devrait aussi être affecté par la mise en œuvre du plan. Il s'agit des quartiers résidentiels sis à Zellik (Asse) et Dilbeek et plus particulièrement du quartier dénommé Horing. Le réaménagement de l'îlot 53 doit, à terme, compte tenu d'autres objectifs assignés par le Schéma directeur de la Z.I.R. n°14 (réaménagement de la chaussée de Zellik), contribuer à améliorer les relations piétonnes entre ces quartiers et l'avenue Charles Quint. Il sera certainement plus engageant pour les habitants de ces quartiers de se déplacer à pied vers Berchem.

4°) Gare de Berchem-Ste-Agathe et terminus STIB

La concentration d'emplois et d'habitants à côté de la gare de Berchem-Ste-Agathe et du terminus de plusieurs lignes de la STIB (82, 83, 85) devrait avoir un impact bénéfique sur leur fonctionnement (en termes de mobilité douce) compte tenu de la fréquentation plus importante qu'enregistreront très certainement ces infrastructures. Ici aussi, le re-développement de l'îlot 53 doit, à terme, initier un réaménagement des abords de la gare de Berchem-Ste-Agathe et du terminus de la STIB (esplanade de la rue Bois des Iles), des espaces de très médiocre qualité actuellement.

5°) Aire d'influence visuelle

La construction d'un immeuble élevé qui fait partie de la porte d'entrée régionale et est le pendant au nouveau siège de Volvo (îlot 55), aura un impact visuel à assez grande distance depuis le Ring et la Région flamande. Compte tenu de la topographie générale du bassin du Molenbeek (culmination du Zavelenberg) et des perspectives existantes (bâtiments élevés à Ganshoren), cet impact sera toutefois beaucoup plus limité depuis la Région bruxelloise.

Le fait de marquer cette notion de porte de ville depuis la Région flamande (et plus particulièrement depuis les descentes de l'autoroute E40 et du ring), doit permettre de renforcer le sentiment de transition entre divers types de milieux et concourir à ce que l'avenue Charles Quint soit plutôt perçue par les automobilistes comme un boulevard urbain et non comme un prolongement naturel de l'autoroute (le renouvellement récent de l'éclairage public va dans ce sens).

2. Les incidences prévisibles de l'aménagement projeté et les mesures prévues

Ces incidences, évaluées au regard de la situation existante, sont précisées en fonction de plusieurs thématiques.

1°) La faune et la flore

L'aménagement projeté augmentera la proportion des surfaces végétales qui, actuellement, est très réduite étant donné le bétonnage d'une importante partie de l'îlot (ancienne fonction de garage automobile). Cette augmentation de la présence végétale, même dans des proportions limitées et à l'aide d'essences d'ornementation, devrait contribuer à renforcer le maillage vert à l'échelle locale (N.B. : un des objectifs repris au P.C.D.). Le volet relatif à la faune est bien évidemment tout à fait subsidiaire dans le cas présent.

2°) Sol, eau souterraine

Les constructions projetées devront naturellement être conçues en tenant compte des spécificités d'un terrain en fond de vallée. Elles ne sont pas tenues d'affecter le régime de circulation des eaux souterraines ou du niveau de la nappe phréatique.

La proportion des surfaces imperméabilisées sera moindre qu'actuellement, ce qui ne peut être que favorable pour l'absorption des eaux de pluie.

Les nouvelles constructions devraient intégrer un réseau séparatif entre eaux usées et eaux de pluie, ce qui permettra de s'inscrire dans les projets de requalification du maillage bleu de la vallée du Molenbeek (projets IBGE). A terme, les eaux de pluie récoltées pourraient être directement rejetées dans le Molenbeek pour en augmenter le débit.

3°) Pollution de l'air et environnement sonore

Les fonctions projetées (bureaux, logements...) seront moins agressives pour l'environnement que ne l'ont été les exploitations industrielles passées (carrosserie, réparation automobile, car-wash...). La réurbanisation offrira, si nécessaire, l'opportunité d'assainir des terrains qui ont éventuellement été souillés par ces activités.

Grâce à l'écran constitué par les nouveaux immeubles bordant l'avenue Charles Quint et la chaussée de Gand, l'environnement sonore à hauteur de la chaussée de Gand et de la gare de Berchem-Ste-Agathe devrait être amélioré. L'habitabilité, en particulier, du front résidentiel de l'îlot 47 devrait s'en trouver renforcée. Le plan prévoit en outre la constitution d'un écran végétal entre l'intérieur du nouvel îlot résidentiel et la villa de l'avenue Charles Quint, ceci afin de garantir l'intimité des logements en intérieur d'îlot.

Les techniques modernes de construction des bureaux permettront une cohabitation de ceux-ci, sans inconvénients pour les utilisateurs, avec un environnement où la circulation automobile est importante. L'octroi d'un permis d'urbanisme pour un immeuble dans les zones de bureaux A ou B sera conditionné à la production des résultats d'une simulation aérodynamique informatisée par le biais d'un bureau d'études spécialisé en la matière. Cette simulation sera accompagnée de l'énoncé des mesures à prendre pour atténuer les éventuels vents gênants générés par les constructions.

4°) Aménagement du territoire, aspects paysagers

La disparition de constructions disparates, peu denses et sans grand attrait en un site de grande visibilité est la bienvenue, d'autant qu'il est prévu de les remplacer par des fonctions et des bâtiments intégrés avec l'environnement en présence (une des principales portes d'accès à la Région de Bruxelles-Capitale) et formant un tout cohérent. L'image de l'entrée de ville sera grandement améliorée par la création d'une porte de ville architecturale de qualité.

Le re-développement de l'îlot permettra par ailleurs, en termes d'aménagement du territoire, une meilleure utilisation foncière d'un site idéalement situé par rapport à une série d'infrastructures importantes (ring, chemin de fer, surfaces commerciales...). Indépendamment d'une meilleure utilisation de ces infrastructures, le plan offre la perspective d'un rendement fiscal accru de l'îlot pour la Commune.

Le développement mixte prévu offre, en outre, l'opportunité de renforcer la présence d'habitat en direction de la gare de Berchem-Ste-Agathe et, à ce titre, de renforcer la convivialité et le contrôle social dans un quartier qui en est dépourvu.

S'il implique des chantiers importants, ce re-développement aura la particularité, rare à Bruxelles, de n'induire des inconvénients que pour un nombre restreint de riverains. L'îlot 53 est « déconnecté » du tissu urbain berchemois en raison de son isolement par de grandes artères (amorce de l'E40, av. Charles Quint...) et de la ligne de chemin de fer. Sa ré-urbanisation n'affectera donc en rien le fonctionnement et la qualité de vie des autres quartiers berchemois (en toute logique, le charroi induit par les chantiers passera par les grands axes avoisinant directement l'îlot : e.a. l'avenue Charles Quint, le Ring).

Les nuisances des chantiers seront essentiellement limitées au front bâti résidentiel existant chaussée de Gand (îlot 47). Ces désagréments seront compensés à l'arrivée, pour ces riverains, par la constitution d'un vis-à-vis de meilleure qualité et des conditions d'habitabilité améliorées.

En termes de gestion générale des incidences, il importe de rappeler que l'élaboration du P.P.A.S. de l'îlot 53 a été précédée par celle du Schéma directeur de la Z.I.R. n°14 (document officiellement approuvé tant par la commune de Berchem-Ste-Agathe que par la Région). Ce document présente un inventaire détaillé des déficiences observées au sein de la Z.I.R. et des remèdes à apporter. Il a pour ambition de servir d'outil de coordination, pour les autorités publiques notamment, et de veiller à anticiper les effets générés par divers réaménagements. Il a été convenu que le Schéma directeur fasse l'objet d'une réévaluation régulière ce qui, en soi, servira à gérer les incidences effectives des aménagements réalisés.

5°) Mobilité

L'aménagement projeté avoisine une offre en transports en commun intéressante (trams, bus et chemin de fer) qui est appelée à se développer lors de la mise en œuvre du RER. Le plan réserve également des espaces qui pourraient s'avérer utiles, si nécessaire, à un réaménagement des infrastructures de transports en commun. Le développement d'un pôle immobilier mixte à hauteur même d'un pôle multi-modal des déplacements est dès lors un réel atout et a une incidence positive dans le cadre d'une politique globale de mobilité.

Il est certain que la réalisation du programme immobilier qui peut être développé sur l'îlot 53 augmentera la demande en accès automobile à destination de celui-ci (d'autant qu'il est sous-utilisé actuellement). Les dispositions prises en matière d'emplacements de parcage, conformément à la circulaire n°18 relative à la limitation des emplacements de parcage, évitent toutefois de créer un effet important d'aspirateur à voitures (accroissement net de ± 450 voitures).

Compte tenu du voisinage de l'avenue Charles Quint, une des voiries les plus fréquentées à l'échelle bruxelloise (des comptages récents de véhicules renseignent un volume horaire moyen à l'heure de pointe du matin de 5.000 véhicules – deux sens de circulation confondus), l'impact macroscopique des développements immobiliers sur la circulation de cette artère qui, en bordure de l'îlot 53, n'est pas à saturation, est limité.

Il est même possible, en fonction des futurs occupants des bureaux, qu'en captant une certaine part du flux de véhicules qui, actuellement se dirige vers des sites plus centraux de la Région, le pôle de bureaux contribue à atténuer quelque peu la circulation entrante au-delà de l'îlot.

En termes de circulation locale, le plan prévoit les mesures nécessaires pour éviter un engorgement des voiries existantes avec :

- la création d'une voirie de desserte locale pour faciliter la distribution interne de la circulation au sein de l'îlot. Cette voirie doit permettre d'éviter que l'accès aux immeubles de bureaux génère d'éventuelles remontées de files qui perturberaient la circulation des grandes artères jouxtant l'îlot ;
- un accès des parkings des zones de bureaux A et B s'opérant préférentiellement (art. 6.1. des prescriptions), mais pas exclusivement (art. 2.1.3. des prescriptions), à partir de la partie basse de l'îlot (le long de la ligne de chemin de fer), soit le point le plus éloigné des zones actuellement les plus sensibles en termes de mobilité automobile (les carrefours sur l'avenue Charles Quint) ;
- l'aménagement d'une allée latérale le long de l'avenue Charles Quint, à même de séparer les flux de circulation lente des flux de circulation plus rapide et d'assurer un bon écoulement des entrées et sorties de l'îlot. D'une manière générale, ce réaménagement doit contribuer à atténuer les vitesses pratiquées sur l'avenue Charles Quint.

Le plan aura une incidence en termes de mobilité douce puisque :

- la voirie à créer devra être conçue dès l'origine en zone 30. Cette voirie permettra d'avoir une nouvelle liaison piétonne utile notamment pour assurer des relations plus directes entre la gare de Berchem-Ste-Agathe et les îlots 52 et 55 (*Volvo*) ;
- la possibilité d'aménager une liaison piétonne le long de la ligne de chemin de fer est prévue par le plan, tout comme il est possible d'installer une passerelle piétonne faisant directement la jonction avec l'îlot 54 ;
- la requalification générale des espaces publics bordant l'îlot doit créer des conditions plus favorables à la pratique piétonne que ce qu'elles sont actuellement.

6°) Domaine socio-économique

Le renforcement d'un pôle économique en entrée de ville, qui n'est pas exclusivement tourné vers l'utilisation de l'automobile, est un atout pour la Région de Bruxelles-Capitale soumise à la concurrence des parcs d'entreprises de l'arrondissement de Hal-Vilvorde. Il permet le développement ou le maintien en Région de Bruxelles-Capitale de l'emploi qui, sinon, aurait tendance à partir ou s'implanter en périphérie. Pour les entreprises, le site offre une intéressante possibilité de redéploiement ou d'installation, avec un minimum de désagréments pour les quartiers avoisinants, tout en profitant d'une adresse en Région de Bruxelles-Capitale.

F. Les relations du P.P.A.S. avec les autres plans en vigueur

Les relations entre le P.P.A.S. de l'îlot 53 et les autres plans sont implicitement spécifiées dans l'analyse relative à la situation existante de droit.

L'élaboration même du P.P.A.S. est la suite logique des dispositions du P.R.A.S. relative aux Zones d'Intérêt Régional (Z.I.R.) et de l'Arrêté du Gouvernement régional du 18 juillet 2002 invitant expressément la commune de Berchem-Ste-Agathe à dresser un tel plan.

Outre sa conformité avec le P.R.A.S., le plan est en phase avec les dispositions (non réglementaires) reprises au P.C.D. et dans le Schéma directeur de la Z.I.R. n°14.