N° dossier : SAJ\_0026\_018/130521

**PPAS 26 – îlot I Abrogation partielle - Commune de Saint-Josse-ten-Noode -** Abrogation partielle du PPA 26 QN

**AVIS**

Vu le PPA n°26 délimité par l’avenue du Boulevard, le boulevard du Roi Albert II, la limite communale avec Schaerbeek et la rue du Progrès, adopté par arrêté Royal le 17/02/1967 ;
Considérant que ce PPA initial a fait l’objet de plusieurs modifications successives e.a. par arrêté ministériel du 19/04/1990 pour les îlots 2,3,6,7 et 8, et par arrêtés Royaux, pour l’îlot 4 le 07/01/1974, pour l’îlot 5 le 15/04/1988 et pour l’îlot 9 le 12/04/1977 ;
Vu la décision du Collège du 10 décembre 2019 visant à interroger Perspective sur l’opportunité d’abroger le PPA et Bruxelles-Environnement pour que celui-ci statue sur la nécessité d’établir un rapport d’incidences ;
Vu le courrier de Bruxelles-Environnement du 23 décembre 2019 nous informant que la réalisation d’un rapport sur les incidences n’est pas nécessaire ;
Vu le courrier du 17 janvier 2020 de Perspective approuvant la proposition d’abrogation ;
Vu l’article 44 § 1 du Cobat qui requière l’avis de Perspective et de Bruxelles-Environnement avant l’enquête publique ;
Vu l’avis favorable de Perspective en date du 20/07/2020 demandant des documents complémentaires plus didactiques ;
Vu l’avis favorable de Bruxelles-Environnement en date du 28/07/2020 ;
Vu le complément de dossier fourni par le chargé d’étude CSD Ingénieurs Consuls sa ;
Vu la décision du Conseil communal du 21/12/2022 qui charge le collège d'organiser l'enquête publique ;
Vu l'enquête publique organisée du 16 janvier 2023 au 14 février 2023 ;
Vu que cette enquête publique a été annoncée dans 3 journaux francophones (Sud Info, Le Soir et la Dernière heure), dans 3 journaux néerlandophones (Métro version NL, Het Laaste Nieuws et De Morgen), au Moniteur belge du 13,01,2023 et sur le site communal ainsi qu'aux valves communales ;
Vu les demandes d’avis à Perspective et Bruxelles-Environnement (article 48§3 ) en date du 10/01/2023 ;
Vu l’avis de Perspective en date du 09/02/2023 ;
Vu l’avis favorable de Bruxelles-Environnement en date du 21/02/2023 ;
Vu les demandes d’avis à Urban et Bruxelles Mobilité en date du 10/01/2023 ;
Vu l’avis de Bruxelles- Mobilité en date du 10/02/2023 ;
Considérant les avis reçus dont la STIB et De Lijn le 13/02/2023 en réaction de l’enquête publique;
Considérant que ces avis demandent de tenir compte d’un profil de voirie de la rue du Progrès et de la place du Nord permettant l’intégration d’une magistrale piétonne, l’exploitation sécurisée de la future ligne de tram de Tour et Taxis ainsi qu’une zone de terminus Tram sur la rue des Charbonniers, ainsi que le parcours efficace des lignes de bus ayant leur terminus dans la gare souterraine des bus ;
Considérant que l’abrogation partielle de ce PPAS a pour conséquence de renvoyer aux prescriptions du PRAS en terme d’affectations ;

Considérant que le PRAS tel que modifié permettra la construction d’un immeuble au droit de l’actuelle servitude dédiée au Transport en commun ;
Considérant que le PPA initial ne concerne plus que l’îlot 1 (immeuble Manhattan-Sheraton) et une petite partie de l’îlot sur lequel est construit le CCN ;
Considérant que la présente demande vise à abroger partiellement le PPA soit le morceau du PPA limité par les PPAS de l’îlot 9 et de l’îlot 4 et les limites du plan ;
Considérant que pour ce morceau, l’affectation est « zone de circulation » ;
Considérant la construction du CCN début des années 1990 ;
Considérant l’ouverture de la procédure de modification pour cause d’utilité publique (arrêté du Gouvernement du 09.04.1992) qui a permis la construction du CCN ;
Considérant que cette procédure n’a jamais été suivie d’effet ;
Considérant dès lors que ce bâtiment est implanté en non-conformité en terme d’implantation, emportant une non-conformité en terme d’affectation ;
Considérant que cette « zone de circulation » du PPAS est actuellement partiellement occupée par un morceau du bâtiment du CCN et presque dans sa totalité dédiée à usage de voirie ou de zone de circulation adjoint d’une servitude de passage au profit du Hub bus Stib et De Lijn ; que l’usage d’une partie de la voirie pour ce Hub bus perdure dans les projets actuels ; que dès lors cette servitude d’usage doit être conservée ; que cette zone est partiellement reprise en voirie régionale ;
Considérant que le périmètre visé est affecté e.a. en zone administrative au PRAS (erratum acté par le Gouvernement le 16 juin 2020) ;
Considérant qu’il sera de la responsabilité de la Région d’entamer une procédure de désaffectation de la partie voirie ;
Considérant que l’abrogation partielle de ce morceau de PPA permettra dans le futur une extension éventuelle d’un bâtiment ou construction d’un bâtiment ayant un alignement du bâti coïncidant avec la modification du PPAS 19 de Schaerbeek ;;
Vu la procédure en cours de modification du PPAS 19 sur Schaerbeek ;
Considérant que l’abrogation partielle envisagée intervient dans un contexte plus large dans le cadre duquel les acteurs régionaux et communaux envisagent de définir une nouvelle vision pour cette partie du territoire régional ;
Que dans ce cadre, en ce qui concerne la programmation urbaine du quartier en général et du CCN en particulier, les priorités identifiées par la Région sont :

* l’optimisation du rôle de hub multimodal comme prérequis à un projet de qualité ;
* le maintien de fonctions publiques dans ce lieu stratégique en cœur de quartier en pleine mutation ;
* des réponses inclusives pour le quartier et les populations marginalisées;
* une gare habitante qui mette en exergue la mixité comme valeur urbaine dans un quartier actuellement monofonctionnel de bureaux ;
* le désenclavement du quartier et la réalisation d’une reconnexion du tissu aux quartiers environnants (Canal, Brabant) ;

Qu’en ce qui concerne les espaces publics ou à usages publics, la mobilité et les fonctions de mobilité, les suites de l’abrogation partielle envisagée devront notamment intégrer les contraintes des acteurs de mobilité ;

Considérant à cet égard que les questions de propriétés et de servitudes d’utilité publique pour le bâtiment CCN sont fixées par l’acte de vente ; qu’il existe une servitude au bénéfice des transports publics notamment sur l’ancienne parcelle du CCN (17V3) qui doit être préservée ; que les modalités précises de celle-ci, notamment son périmètre et sa définition, doivent faire l’objet d’une convention ;
Considérant la nécessité de prendre en compte pour le projet d’urbanisation du site partiellement concerné par la présente abrogation partielle, les projets et contraintes suivantes de mobilité, qui pourraient contraindre en partie la constructibilité du site :

* La mise en œuvre du projet tram Tour et Taxis dont l’opérationnalisation vient d’être validée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 2 février 2023 ;
* Good Move, approuvé par le Parlement bruxellois en mars 2020, dont notamment la magistrale piétonne qui concerne le périmètre ;
* La servitude publique à destination des transports publics.

Considérant que l’abrogation partielle du PPA ne dispense pas de respecter les éventuelles servitudes liées aux parcelles concernées par la zone ;
Considérant que l’abrogation de ce PPA ne dispense pas les développements futurs, sur les parcelles, d’intégrer le bon aménagement de l’espace public ni les fonctions viaires projetées et reprises dans le Plan Régional de Mobilité, notamment le futur tram Tour et Taxis ; que, dès lors, devront être pris en compte notamment la future giration du tram, la présence de la magistrale piétonne et le passage de la Cyclostrade C36 (F3) et que doit être garanti un espace public accessible à tous en toute sécurité ;
Considérant que pour atteindre ces objectifs il faudra tenir compte des invariants suivants :

* prendre en compte des rayons de giration de 30 m, un dégagement (zone de recul) de 5m de part et d’autres de ces rayons de giration, un espace public accessible en toute sécurité de zone bâtissable à zone bâtissable sur une largeur de 30m au droit de la rue du progrès ;
* garantir l’aménagement d’un hub intermodal qualitatif, dont la capacité est adaptée au nœud de mobilité majeur de la Gare du Nord

Considérant l’avancement des projets de développement immobiliers et notamment :
- Le permis d’urbanisme de démolition de la superstructure du bâtiment CCN accordé en date du 09/05/2022 pour démolir la superstructure du bâtiment jusqu’à la dalle et aménager un espace accessible au public sur celle-ci.
- La demande de PU, en cours d’instruction, pour le bâtiment CCN introduite le 11 mai 2022 pour : « Construire, sur le site de l'ancien CCN à démolir, 4 immeubles mixtes comprenant 509 logements, 92.000m² de bureaux, 7.900m² de commerces, 6.400m² d’équipements, 682 emplacements de parking voitures et aménager les abords (voirie, espaces accessibles au public) et abattre 3 arbres. ».
Considérant les enjeux en termes urbanistiques et en terme de mobilité de la zone ; que le maintien du PPA ne permet pas la réalisation d'un projet à cet endroit ;
Considérant que l’abrogation partielle du PPAS permet une mise en ordre administrative.

**AVIS FAVORABLE à la majorité** (Schaerbeek – Perspective – Urban DU et URBAN DPC

La commune, conformément à l’article 9, §2, 2° du CoBAT, s’abstient lors du vote.

**Avis favorable minoritaire complémentaire (BE)**

Considérant que la demande vise l’abrogation partielle du PPAS n°26 « Quartier de la Gare du Nord » sur la commune de Saint-Josse ; que plus précisément, elle vise l’abrogation des prescriptions d’une partie de l’îlot 9, couvrant une partie du bâtiment CCN et la place du Nord ;
Considérant que cette abrogation s’inscrit dans le cadre plus général du redéveloppement du Quartier Nord ;
Considérant que les prescriptions de la zone visée par rapport à l’abrogation de ce PPAS sont très limitées, voire inexistantes en ce qui concerne les problématiques environnementales ;
Considérant que suite à l’abrogation, les règles édictant l’aménagement des lieux seront principalement le RRU et le PRAS ; que ces textes, , présentent plus de garantie environnementale que ce que les prescriptions du PPAS proposaient ;
Considérant que l’abrogation du PPAS ouvre la porte au développement du bâti sur la zone administrative au PRAS ; que cette ouverture est une opportunité de réaménager une zone de circulation à ce jour déstructurée, peu lisible, faiblement végétalisée et quasi totalement imperméable
Considérant toutefois que ce développement devra s’établir en harmonie avec les évolutions prévues sur les territoires des communes limitrophes dans cette zone (Schaerbeek, Bruxelles-Ville) ;
Considérant par ailleurs le risque que l’espace public résiduel (zone de voirie au PRAS) souffre du développement prévu en termes de microclimat (ombrage, vent) ; qu’une attention particulière devra être porté à cet espace public dans le cadre de futurs développements ;
Considérant par ailleurs qu’il y aura lieu d’être attentif aux réaménagements qui seront proposés, tant pour le bâti que pour l’espace public ; qu’il sera nécessaire que ces aménagements participent de manière ambitieuse, à leur échelle, aux atteintes des objectifs des différents plans régionaux (plan de gestion des eaux, plan nature, plan air climat énergie, plan bruit, etc.) ;

**Avis favorable minoritaire complémentaire BM**

Considérant l’étude de mobilité menée par Bruxelles-Mobilité pour étudier et objectiver les demandes de tous les acteurs concernés dans la zone ;
Considérant qu’il convient de prendre en compte les accès aux anciens parkings souterrains sous la rue du Progrès pour le pas empêcher l’éventuelle mise en œuvre d’une variante pour la circulation bus ;
Considérant que l’accès pour tous les modes de transports sera garanti sur l’ensemble de la parcelle concernée par l’abrogation ;