

PPAS - DOSSIER DE BASE**VILLE DE BRUXELLES****Avis de la Commission régionale de développement
relatif au dossier de base du PPAS 60-39****MAROLLES-CHAPELLE****16 mai 1995**

Considérant la situation du PPAS en périmètre de protection accrue du logement, en périmètre de chemin de fer et en PICHEE au PRD, et en zone d'habitation et zone mixte d'habitation et d'entreprises au plan de secteur;

Considérant que les affectations proposées au dossier de base pour la zone de chemin de fer ne mettent pas en cause l'économie des plans supérieurs;

Considérant qu'il y a lieu d'atténuer l'effet de coupure et les nuisances acoustiques provoquées par la présence de la Jonction Nord-Midi par un meilleur aménagement urbain et la création d'une plus grande animation le long des voiries qui la bordent;

Considérant la forte dénivellation existante entre la rue des Brigittines et la Jonction, ce qui limite la hauteur potentielle des constructions en cas de couverture des voies de chemin de fer si l'on ne veut pas aggraver davantage la rupture du tissu urbain constitué par la jonction;

Considérant qu'il convient de recomposer le tissu urbain à la limite de la zone de chemin de fer (limite de l'îlot E2), à hauteur de l'église de la Chapelle;

Avis favorable sur l'opportunité d'affecter la zone de chemin de fer à d'autres fonctions que les fonctions ferroviaires au rez-de-chaussée, qui ne dérogent pas aux plans supérieurs, c'est-à-dire commerces, industrie à caractère urbain, services, activités socio-culturelles.

Il y a lieu d'exclure les fonctions d'entrepôt et de stockage qui ne permettent pas de rencontrer les objectifs d'animation du lieu.

**Observations de la Commission Régionale de Développement
à l'occasion de l'examen du dossier de base du PPAS 60-39**

“MAROLLES-CHAPELLE” à BRUXELLES

La Commission émet les observations suivantes:

Considérant qu'il y a lieu de mettre en place un aménagement qui recompose le tissu urbain du quartier;

Considérant qu'un des objectifs du PPAS est de protéger la fonction d'habitation;

Considérant que toute reconstruction doit se faire en respectant la morphologie du quartier;

La Commission suggère:

Pour la Jonction Nord-Midi:

- de ne pas couvrir les voies de chemin de fer dans la partie basse de la rue des Brigittines (îlot E1 et partie de l'îlot E2), mais de prévoir un aménagement qui réduise les nuisances acoustiques de la Jonction;

- d'interdire à la circulation automobile le tunnel A;

- de confirmer le passage piéton situé près de la gare de la Chapelle et d'y renforcer la visibilité des accès ainsi que ceux de la gare;

- de maintenir la gare existante dans l'optique de l'intégrer dans le futur réseau RER;

- de concevoir un aménagement de la zone de chemin de fer située à proximité de l'église de la Chapelle qui recompose l'espace urbain. Cet aménagement pourrait s'accompagner de la construction d'un bâtiment affecté à des bureaux ou des équipements collectifs et de service public, implanté de manière à fermer la perspective du Boulevard de l'Empereur dans le respect des gabarits des immeubles voisins. L'espace vert prévu à proximité de l'église de la Chapelle doit être revu en fonction de cette réorganisation;

La construction de bureaux devrait être liée à une amélioration de la desserte du lieu en transports en commun.

Pour l'îlot N°4 et la rue Blaes:

de revoir, en cas de démolition des immeubles de logements sociaux existants, l'aménagement de l'îlot N°4 délimité par les rues du Miroir, des Brigittines et des Visitandines, en poursuivant l'objectif de fermeture des îlots et de recomposition des fronts de voirie et en clarifiant la situation des espaces verts publics et privés.

Une surface équivalente d'espace vert public devra y être maintenue.

- de veiller au maintien de l'habitat aux étages des commerces dans la rue Blaes;

Pour ce qui concerne le problème du parking et des garages:

De régler le problème des garages et parkings en respectant le patrimoine existant et les caractéristiques du Périmètre d'Intérêt Culturel Esthétique et d'Embellissement (PICHEE) ainsi que les intérieurs d'îlot, ce qui suppose de ne pas autoriser de façon générale la réalisation de garages privés pour chacune des parcelles.

Des mesures propres à réserver les emplacements de parking en voirie au profit des riverains devraient être envisagées.