



Comité pNp Brxl
porteNinovepoort

Nos propositions en 10 points pour le réaménagement de la porte de Ninove

1.°Le réaménagement de la Porte de Ninove offre une chance qui ne se représentera plus de créer un parc de 3 à 4 hectares dans une partie de la ville qui manque cruellement d'espaces verts publics et privés

Le projet mis à l'enquête par Beliris fin août 2011 couvre 10 hectares et s'étend sur deux communes (Bruxelles-Ville et Molenbeek-Saint-Jean). A l'échelle du district du canal (voir la carte en fin de document), il s'agit d'un réaménagement d'une superficie considérable, et donc d'un grand potentiel. C'est une occasion unique d'offrir un vrai poumon vert à cette partie de la ville.

Le district du canal offre moins d'1m² d'espace vert public par habitant. C'est quasiment 30 fois moins que la moyenne régionale (forêt de Soignes comprise – sans compter la forêt : 12 fois moins).

Quant aux espaces verts privés (jardins), ils sont pratiquement inexistants.

Les habitants de cette partie de la ville, et en particulier les nombreux enfants, ont besoin d'espace et de contact avec la nature, et la plupart ne peuvent facilement se déplacer à l'extérieur de la ville. Il s'agit donc d'un enjeu non seulement écologique mais aussi social et de santé publique.

Le parc proposé par le projet est trop petit pour remplir cette fonction et a une forme de vague couloir. Il faut l'étendre aux zones indiquées comme zones constructibles, limiter l'emprise des voies de communication et éviter qu'elles ne morcellent l'espace.

2.°La Porte de Ninove est un lieu symbolique et stratégique; actuellement nœud de trafic, il doit devenir un point de rencontre

Le réaménagement de l'espace doit contribuer à la cohésion sociale en permettant les échanges entre les habitants des quartiers des trois communes concernées (Bruxelles-Ville, Molenbeek, mais aussi Anderlecht tout proche), ainsi que la rencontre avec les gens qui travaillent dans le voisinage, les passants et les usagers du site, les visiteurs du reste de la ville, voire de plus loin.

3.°La nécessaire création de logements - notamment de logements sociaux - dans la Région bruxelloise doit se faire en dehors du site de la porte de Ninove

Une étude scientifique récente commandée par la Région elle-même à l'UCL montre que la nécessaire densification du logement dans la Région bruxelloise doit se faire en priorité dans des zones moins densément bâties et peuplées que le district du canal.

Augmenter encore la densité du bâti dans le quartier de la Porte de Ninove nuirait à la cohésion et à l'intégration sociale dans une zone où les conditions sont déjà peu favorables. Le site n'est pas approprié à la construction de logements, qui seraient isolés du reste du tissu bâti par des axes de communication et risqueraient de constituer une sorte de ghetto. Construire en hauteur augmenterait encore ce risque tout en diminuant la qualité de vie dans les logements eux-mêmes et dans le voisinage (manque d'ensoleillement, vue coupée, vent,...).

Par ailleurs, le maintien de loyers abordables dans les quartiers autour de la Porte de Ninove doit être favorisé. Les outils supplémentaires dont va disposer la Région grâce au transfert de compétences en matière de baux d'habitation et d'expropriation devraient y contribuer.

4.°Le paysage urbain unique de la Porte de Ninove doit être valorisé en utilisant les atouts du site (rappel de la vallée, présence de l'eau, arbres,...)

Le site est le fond alluvial de la vallée de la Senne, le point le plus bas de la Région bruxelloise, marqué par la présence de l'eau.

Y introduire un relief artificiel est un non-sens. Il faut au contraire dégager la vue autant que possible

pour favoriser l'impression d'espace et le rappel de l'existence de la vallée. Cela favorisera également un sentiment de sécurité pour les usagers du parc.

Le projet prévoit d'abattre quasiment tous les arbres, qui sont parfaitement adaptés au site. C'est également un non-sens écologique, paysager et patrimonial. Par contre, il faut éviter que les arbres bas et buissons masquent la vue dans les principales perspectives.

5.°Le patrimoine historique doit être mis en valeur, notamment en favorisant les perspectives

L'objectif est avant tout social: favoriser l'attachement de la population à son cadre de vie et une identification positive au quartier. Mais valoriser au maximum tous les éléments intéressants présents sur le site s'inscrit aussi dans une optique de développement durable.

L'écluse de Molenbeek, la seule au centre de la ville, doit être intégrée au parc et rendue la plus visible et accessible possible depuis différents points du site. Il faut trouver une alternative à la clôture actuelle qui de loin paraît opaque à cause des reflets.

La place de Ninove elle-même doit garder son caractère, et les monuments historiques proches (pavillons d'octroi, patrimoine industriel,...) et créations contemporaines (fontaine, peintures murales) doivent être mis en valeur. Son espace public doit être élargi au maximum.

Les principales perspectives à longue distance doivent être préservées et favorisées:

- depuis le pont sur le canal vers la flèche de l'Hôtel de Ville dans l'axe de la rue des Fabriques;
- depuis la place de Ninove qui doit être traitée comme une entrée de ville piétonne et cycliste, avec une perspective axiale et une vue dégagée, et depuis les pavillons d'octroi;
- depuis le parc vers la façade de l'abattoir d'Anderlecht, avec inversion du sens de circulation.

L'axe de la chaussée de Ninove doit respecter l'axe de symétrie des pavillons d'octroi.

6.°L'aménagement du parc doit favoriser la convivialité, le sentiment de sécurité, la propreté, répondre à des critères de développement durable et être économique

Le parc doit développer sa fonction d'espace vert partagé en limitant au maximum les surfaces artificielles. Le drainage naturel de l'eau doit être favorisé par une couverture végétale étendue ou, lorsque c'est indispensable pour les aires de jeux, par un revêtement perméable à la pluie.

Les excès d'eau pluviale pourraient être évacués par le biais d'un filet d'eau bien visible conduisant l'eau vers le canal.

L'aménagement doit favoriser autant que possible la diversité de la faune et de la flore, par exemple en prévoyant des zones humides. Celles-ci constitueraient un rappel du biotope marécageux originel (voir ce qui se fait notamment à Berlin).

Les propositions faites plus haut, comme la limitation des surfaces artificielles, la suppression de la butte et le maintien du tracé du tram, devraient permettre de limiter le coût du projet.

Le sentiment de sécurité doit être favorisé par une bonne visibilité, un éclairage adapté, la possibilité de contrôle social, et par la présence de gardiens de parc qui pourraient être hébergés dans le pavillon d'octroi non encore attribué. L'accueil d'activités éducatives dans ce même pavillon – dans la mesure de la disponibilité d'espace - contribuerait à renforcer la présence sur le site.

Il faut éviter au maximum le dépôt sauvage de déchets par l'emplacement des poubelles, des nettoyages réguliers, la surveillance et les sanctions.

Il est important de prévoir des aménagements simples, solides, en matériaux durables, faciles à entretenir et à réparer, pour des raisons écologiques, économiques et esthétiques (éviter les dégradations prématurées, diminuer les coûts à long terme).

7.°Les constructions éventuelles d'équipements publics doivent être limitées en emprise et respecter le caractère du site

La parcelle appartenant à Besix, où un permis de bâtir venant bientôt à expiration a été délivré, devrait être expropriée en tenant compte du fait que les charges d'urbanisme ont été réalisées, mais aussi qu'une plus-value foncière excessive - due à l'inscription contestable en zone administrative au PRAS - ne peut être admise en temps de crise.

Cette parcelle pourra être utilisée pour développer des équipements récréatifs pour les jeunes (du

type terrain d'aventure) en valorisant la « réserve naturelle » qui s'est créée spontanément sur le site et/ou pour y construire des équipements qui peuvent tirer parti de l'excavation qui a été réalisée précédemment et qui répondent à des besoins des écoles clairement identifiés dans le district du canal : par exemple une piscine couverte pour les cours de natation, ou un auditoire pour les cours de musique. L'architecture devrait bien sûr être adaptée au caractère du site et à la nécessité de préserver les perspectives.

8.°L'organisation de la mobilité doit être complètement réétudiée sur une zone plus étendue, de façon à favoriser les piétons, les transports publics et les cyclistes

Le projet mis à l'enquête ne s'inscrit pas dans une vision globale de la mobilité et ses conséquences sur le contexte plus large ne sont pas étudiées.

Il privilégie de fait les déplacements des navetteurs en voiture, ce qui est contraire à l'objectif proclamé dans la déclaration gouvernementale de réduire de 20% le trafic automobile. Il fait aussi la part belle au trafic (notamment de camions) lié au commerce de voitures usagées de la rue Heyvaert, en l'autorisant en-dehors des zones désignées comme chaussée.

Il introduit des obstacles (relief, escaliers, mobilier urbain) aux cheminements piétons et cyclistes, et n'assure pas la continuité de l'itinéraire cyclable interrégional sur la rive gauche du canal. Il dissocie le tracé du tram des voiries, augmentant encore l'emprise des axes de communication et le morcellement du site.

La réorganisation du trafic doit se faire sur base d'une étude approfondie de la mobilité sur le site et aux alentours.

Elle doit privilégier des itinéraires rationnels, confortables et sûrs pour les piétons et cyclistes, et les utilisateurs des transports publics. La passerelle sur le canal telle que proposée (localisation décalée par rapport aux itinéraires piétons, conception opaque barrant la vue) n'est pas acceptable. Une meilleure solution doit être trouvée.

L'organisation des transports publics doit être améliorée en tenant compte des possibilités intermodales offertes à la gare de l'Ouest. Le tram doit conserver son tracé et occuper le milieu de la chaussée de Ninove, de façon à pouvoir facilement récupérer pour le parc les bandes de la chaussée qui seraient éventuellement désaffectées dans l'avenir.

Le trafic automobile doit être maîtrisé et la priorité doit être donnée au transport public et cycliste. Les gabarits des voiries doivent être revus à la baisse en tenant compte du gabarit des axes auxquels elles se raccordent, et des fonctions souhaitées. Le trafic automobile (et le transport public) doivent être exclus des zones hors voirie, en particulier le long de l'écluse. La desserte des habitations et commerces doit être strictement calibrée aux besoins.

Les emplacements de parking doivent être réservés aux habitants et visiteurs et ne peuvent être utilisés comme annexes pour les activités de commerce, réparation et transport de voitures usagées.

9.°L'ensemble du plan de réaménagement de la Porte de Ninove doit être revu et faire l'objet dès maintenant d'un large processus participatif, en se basant sur les propositions énumérées ci-dessus

Un tel projet ne peut être élaboré dans le secret des bureaux d'études, connu des seules autorités politiques. La commission de concertation a montré une analyse convergente d'acteurs qui ne s'étaient pas concertés au préalable, mais qui se coalisent afin d'être entendus dans l'expression de besoins sociétaux. Leur objectif est d'éviter la répétition du scénario « avenue du port ».

Une large participation de la population à la nouvelle conception du projet doit être assurée. La participation peut s'étendre aussi à la réalisation des aménagements, par exemple par des clauses sociales dans les appels d'offres, de façon à favoriser l'appropriation et prévenir le vandalisme.

Le projet peut ainsi constituer un projet urbain exemplaire au niveau de la Région et même vis-à-vis de l'extérieur, une vitrine de l'ambition de la Région de se profiler comme capitale durable.

10.°En attendant la réalisation concrète, tous les bâtiments désaffectés sous maîtrise publique devraient être démolis, le terrain arasé et verdurisé de façon provisoire, de façon à apporter une première amélioration immédiate au cadre de vie

La porte de Ninove et le district du canal

