

# Remarques sur la demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement de la Porte de Ninove

(Enquête publique du 16 août au 19 septembre 2011)

## 1. Concept

L'objet de la demande de permis d'urbanisme / permis d'environnement porte, d'après les affiches et avis d'enquête publique, est: "*réaménager la petite ceinture Ouest autour de la porte de Ninove / démolir des immeubles et abattre des arbres / abattre un arbre à haute tige*".

De nombreux aspects sont concernés, et ce projet va affecter très fortement le cadre de vie des riverains. Parmi ceux-ci, bon nombre n'habitaient pas encore la zone au moment de l'élaboration du schéma directeur de la porte de Ninove et n'ont pas encore eu l'occasion de prendre connaissance du concept de ce réaménagement.

Après examen attentif du dossier, il apparaît que le réaménagement est principalement fait dans une optique "régionale" plus que locale. Si la réalisation se fait suivant le dossier, le cadre de vie de nombreux riverains sera négativement affecté par rapport à la situation existante, en particulier par le trafic supplémentaire et par la disparition de grands arbres qui jouent un rôle de poumon vert dans le quartier.

L'argument de la réalisation d'un nouveau "parc" ne contrebalance pas ces inconvénients, dans la mesure où son aménagement est conditionné par d'autres impératifs (construction de logements sur une zone non bâtie, réorganisation de la circulation) et fait une grande part aux surfaces minéralisées. Plutôt que d'un parc on devrait d'ailleurs plutôt parler d'un espace public.

## 2. Limites du parc et affectation de la zone constructible

La présentation du projet indique deux zones constructibles, dénommées "triangles Watan", qui correspondent grosso modo aux deux triangles repris en zone administrative au PRAS.

Bien qu'il soit toujours possible d'affecter une zone constructible en zone verte, la présentation du projet indique que l'option de réduire la zone constructible "*n'a pas été retenue, non seulement parce que l'expropriation des terrains coûterait trop cher, mais surtout parce que l'utilisation judicieuse de la zone constructible pourrait contribuer à la qualité du parc*" (page 25).

L'argument du coût de l'expropriation est discutable, vu la superficie déjà détenue par la Région de Bruxelles-Capitale d'après le plan des propriétés. Pour la contribution à la qualité du parc, il est certain que le maintien de la zone constructible côté sud ("Watan II") aura des impacts négatifs:

- la forme du terrain restant (espace solde avec des limites ne correspondant à aucune logique perceptible dans le tissu urbain) et sa superficie risquent de le faire ressembler à un couloir irrégulier plutôt qu'à un parc; l'impression de couloir sera encore renforcée si les bâtiments qui le bordent sont hauts;
- les constructions vont fermer les perspectives (par exemple l'écluse ne sera pas visible de la porte de Ninove et inversement);

- le triangle le plus au sud ("Watan 2") complique fortement l'organisation des circulations (trafic automobile, tram, espace réservé aux piétons).

L'impact sur la qualité du parc dépend fortement de la hauteur des constructions prévues:

- des bâtiments hauts limiteraient l'ensoleillement du parc et en particulier de la zone de jeux; une tour sur le triangle côté sud porterait le matin une ombre qui couvrirait cette zone de jeux;
- des bâtiments élevés produisent des micro-climats défavorables à leur pied (vent d'autant plus fort qu'il est favorisé par l'effet de couloir du canal );
- enfin, le nombre d'étages du bâtiment, et donc de logements, conditionne le nombre d'habitants qui utiliseront le parc comme jardin, un nombre qui va s'ajouter au nombre d'utilisateurs déjà prévisible vu la densité de population du voisinage<sup>1</sup> et le peu de jardins privés.

Ni la présentation du projet ni le rapport d'incidences ne mentionnent la hauteur prévue pour les bâtiments qui seraient érigés sur les zones constructibles. Sur les perspectives et les coupes, ces bâtiments ont été représentés (quand ils le sont... car sur la coupe B par exemple le bâtiment coupé est omis) avec un gabarit de 3 étages. Par contre, l'exemple donné page 63 de la présentation montre des bâtiments de 6 étages.

Le permis de bâtir demandé par Besix en octobre 2009 pour le projet Nautea portait sur un bâtiment de rez + 8 étages sur le triangle qui leur appartient. En février 2010 la RTBF et la presse ont évoqué un projet alternatif de 2 tours de logements: une tour de 30 étages de Besix et une tour de logements sociaux de 17 étages sur le triangle voisin.

Si de tels gabarits sont retenus, il est clair que l'impact du maintien des zones constructibles sur la qualité du parc est tout à fait sous-estimé dans la présentation du projet et que certains aspects doivent faire l'objet d'une analyse complémentaire.

Il est donc essentiel qu'un gabarit maximum soit indiqué sur les zones constructibles, que les perspectives et coupes soient adaptées en conséquence, et que le rapport d'incidences analyse tous les effets de leur maintien en tenant compte de ce gabarit.

Par ailleurs, prévoir un ensemble de logements sociaux dans une zone aussi dense, sur un terrain qui sera entouré d'axes de circulation (voirie très fréquentée d'un côté, ligne de tram de l'autre), avec les problèmes de sécurité que cela risque d'engendrer pour les enfants, ne paraît pas optimal.

Il serait utile d'étudier d'autres alternatives, comme la construction d'un équipement public (école?) sur une partie du triangle côté sud, de façon à préserver une partie du terrain comme zone verte. On pourrait aussi imaginer d'y intégrer d'autres équipements comme par exemple une cafétéria avec terrasse, des toilettes publiques,...

### **3. Mobilité et sécurité**

Sur base des documents de présentation du projet et du rapport d'incidences présentés à l'enquête publique, le volet "mobilité" du projet repose sur une analyse insuffisante et dépassée de la situation existante:

---

<sup>1</sup> D'après le monitoring des quartiers, la commune de Molenbeek a une des densités de population les plus élevées de la Région (150 hab./ha en 2010), et le taux de croissance le plus élevé (+24% en 10 ans).

- bien que le système de circulation dans lequel s'inscrit la porte de Ninove dépasse largement l'échelle du quartier, aucun schéma ne montre son fonctionnement d'ensemble, qui s'étend non seulement sur les communes de Bruxelles-Ville et Molenbeek, mais aussi sur celle d'Anderlecht; il n'y a pas de référence au plan régional IRIS 2 ni aux Plans Communaux de Mobilité des trois communes concernées;
- la situation présentée comme situation existante est obsolète sur certains points; par exemple, le point 1.4.3.1 (page 18 de la présentation) indique que le tronçon du quai de l'Industrie le long de l'écluse n'a pas été mis à sens unique "*afin de permettre aux camions de la rue Heyvaert de rejoindre le réseau régional*", alors que ce tronçon a été coupé à la circulation depuis bientôt trois ans, et débouche sur une plaine de jeux aménagée entre le quai de l'Industrie et le canal;
- les comptages de trafic auxquels le rapport d'incidences se réfère (page 42) datent de 1998 et 2003, alors que le trafic n'a cessé de se développer depuis lors; ils n'ont été réalisés qu'au niveau du pont et de la petite ceinture, il n'y a donc par exemple aucune estimation des flux venant de la rue Heyvaert;
- le réseau de transports publics est décrit de façon erronée au point 1.4.3.2 page 18:
  - les lignes de tram qui traversent le canal sont les lignes 82 et 83 (et non 81 et 82)
  - la ligne de bus (STIB) 63 ne passe pas par la porte de Ninove, mais bien la ligne de bus 86;
  - la ligne de tram 51 (pas mentionnée) passe également à la porte de Ninove.

Le réaménagement proposé va induire des changements majeurs dans tous les systèmes de circulation (trafic automobile, transports publics, vélos, piétons) qui vont se croiser à maints endroits. Seuls certains des problèmes que peut poser cette nouvelle organisation - notamment en termes de sécurité - sont évoqués dans les documents, et ils portent surtout sur la compatibilité avec la construction d'un immeuble de logements sur la totalité du triangle sud.

Un des problèmes majeurs est que le parc sera entièrement cerné par des axes de transport importants. Non seulement il ne sera accessible à aucun riverain sans que celui-ci ne doive traverser soit une ligne de tram, soit un axe routier à haute fréquentation, mais le parc n'étant pas clôturé, cela va poser un sérieux problème de sécurité et de surveillance des enfants qui sont censés y jouer.

Un autre problème non évoqué est celui du trafic lié au commerce de voitures d'occasion rue Heyvaert: voitures (parfois épaves roulantes), mais aussi camions de transport de voitures, qui en sortant de la rue doivent tourner à droite vers la petite ceinture. La situation projetée pour ce trafic, qui ne pourra plus emprunter cet itinéraire, n'est pas claire:

- le plan indique en foncé les parties réservées au trafic automobile, ce qui suggère que tout le trafic venant de la rue Heyvaert devrait désormais emprunter le quai de l'Industrie;
- le rapport d'incidences indique (page 32):

*"Dans la situation actuelle et provisoire, le passage des véhicules motorisés est impossible à partir de la chaussée de Ninove vers le quai de l'Industrie le long de l'écluse. Seuls les cyclistes et les piétons peuvent encore passer le long de la promenade.*

*A l'avenir, la seule possibilité pour aller en voiture de la rue de Heyvaert à la porte de Ninove sera de passer le long de l'écluse. Ce ne sera plus possible dans l'autre sens, à savoir de la chaussée de Ninove au quai de l'Industrie. Les concepteurs visent à rendre l'environnement de l'écluse plus*

*paisible et optent donc pour une limitation de vitesse à 30 km/h sur cette partie du Quai de l'Industrie."*

La formulation du rapport d'incidences est pour le moins ambiguë, suggérant que le trafic le long de l'écluse va être diminué alors qu'il s'agit au contraire de le rétablir. Si on veut un environnement paisible pour l'écluse, le plus simple est de préserver la situation actuelle (pas de véhicules motorisés). Elle entre aussi en contradiction avec la présentation, qui représente le tronçon le long de l'écluse de la même façon que les zones de promenade et non comme une zone de voirie.

Autoriser le trafic de véhicules le long de l'écluse risque d'être catastrophique:

- ce trafic va couper la communication entre le parc d'une part et le canal et l'écluse d'autre part, donc supprimer un des principaux intérêts du parc et poser de sérieux problèmes de sécurité;
- il va induire un bruit et une pollution supplémentaires pour les riverains et les usagers du parc;
- il va causer de gros problèmes de sécurité et de fluidité du trafic pour se raccorder à la chaussée de Ninove, vu la longueur des camions, la nécessité de traverser les voies du tram,...;
- il va empiéter sur l'actuelle plaine de jeux réalisée il y a 3 ans et qui est très fréquentée non seulement par les enfants mais aussi par les joueurs de pétanque;
- il va provoquer un voisinage dangereux des véhicules motorisés avec la piste cyclable, la promenade piétonne et les bancs qui ont récemment été mis en place le long du canal et de l'écluse, diminuant fortement l'utilité de ces investissements;
- il est certain que de très nombreux véhicules vont emprunter ce passage, afin d'éviter un très grand détour, d'autant plus que le quai de l'Industrie est régulièrement encombré du fait des manœuvres de camions;
- la réouverture au trafic va encourager le développement du commerce informel de voitures d'occasion, à l'abri du contrôle social, augmentant donc l'insécurité pour les riverains et pour les usagers du parc;
- si le revêtement est celui prévu pour la promenade, il sera immédiatement dégradé par le passage des camions, les vidanges et dépôts sauvages, etc.

Le choix urbanistique fait ici est un exemple flagrant de contradiction entre des objectifs portant sur le cadre de vie et un choix implicite (mais non assumé) de ménager, voire favoriser, une activité que le Plan Communal de Développement de Molenbeek qualifie de "mono-activité", qui "*constitue pour le quartier Heyvaert une menace pour la mixité du quartier, que ce soit en terme de cohabitation avec le logement et des autres activités économiques, d'environnement, de travail au noir*" (page 138).

N'est-ce pas l'occasion ici de réfléchir à la problématique de la survie de telles activités polluantes et gênantes en plein centre urbain? Ne faudrait-il pas aborder ouvertement cette question et proposer des solutions alternatives aux commerçants concernés (par exemple proposer d'autres localisations pour leurs activités, valoriser davantage la voie d'eau pour le transport des voitures), plutôt que d'empoisonner le cadre de vie des riverains et de prendre le risque de tensions croissantes?

Limiter et organiser le trafic demande de toute façon une réflexion plus globale, en associant la commune d'Anderlecht sur laquelle s'étend une partie de la rue Heyvaert et des rues qui y mènent. Plus globalement, la question de la mobilité et de la sécurité devrait être réanalysée en profondeur, sur base d'une appréhension correcte de la situation existante et des tendances, et en tenant compte de l'inscription dans le contexte (y compris les plans régionaux et communaux de mobilité).

Il faut bien sûr apporter une attention particulière à la sécurité des usagers faibles (piétons, cyclistes) qui n'est pas du tout assurée dans la situation actuelle:

- traversée sécurisée du pont, en une seule fois;
- largeur des trottoirs;
- tracé et aménagement des cheminements cyclistes;
- accessibilité et aménagement des îlots accueillant les passagers aux arrêts de tram et de bus;
- sécurisation des traversées des voies de tram.

Toujours dans une optique de développement durable, l'utilisation du vélo peut être favorisée par la mise à disposition de box pour vélos sécurisés aux abords du parc.

#### **4. Aménagement de l'espace public**

##### **Relief artificiel**

Le projet prévoit l'aménagement d'une pente artificielle montant vers le canal depuis l'est. Un tel relief artificiel ne présente aucun intérêt et a de nombreuses conséquences négatives:

- il ne correspond à rien dans le contexte environnant, et va à l'encontre de l'essence même du site de la Porte de Ninove, au point le plus bas de la ville (18m au-dessus du niveau de la mer), marqué par la vallée de la Senne et où l'eau joue un rôle majeur;
- il va aussi à l'encontre de l'objectif d'intégrer l'écluse "dans" le parc et de favoriser la liaison visuelle depuis la Place de Ninove vers le canal avec l'écluse, et vice-versa; le parc constituera un obstacle supplémentaire: venant du côté de Bruxelles-Ville, on ne verra qu'une pente verte de 2m de haut (pour pouvoir voir l'écluse, il faudra gravir cette pente), et inversement, à partir de la rive côté Molenbeek on ne pourra pas voir qu'il y a un parc menant au centre-ville derrière la butte;
- il constituera aussi un obstacle fonctionnel sur les trajets piétons et cyclistes entre le pont et la rue Heyvaert, qui se trouve aussi sur l'itinéraire très fréquenté entre Molenbeek et le marché des Abattoirs à Anderlecht;
- il est bien moins appropriable et utilisable qu'un espace plat;
- il créera une zone cachée entre la zone en pente et le canal le long de l'écluse, un lieu idéal pour les dépôts clandestins, les parkings sauvages, et les activités illicites;
- la construction de la butte requerra des apports importants de matériaux (à moins qu'il ne s'agisse d'un moyen commode pour se débarrasser des déchets de démolition?);
- combiné à l'importante surface minéralisée, le relief empêchera le drainage des eaux de pluie vers le sol, qui se ferait naturellement avec une étendue d'herbe plane;
- il est l'argument principal avancé pour abattre les beaux grands platanes du triangle, qui sont un des éléments importants du cadre de vie des riverains; un projet créatif utiliserait ce qui existe d'intéressant sur le terrain et le mettrait en valeur; ici le sacrifice des platanes est justifié par un parti urbanistique qui repose sur des arguments très minces et discutables;

- enfin, ce relief entraîne des coûts importants en termes de travaux, de matériaux pour construire les murets et gradins, de nouvelles plantations, d'entretien, d'éclairage, etc.

Il paraîtrait bien plus logique et adapté au site de prévoir plutôt des zones en creux servant de bassins d'orage naturels et/ou des merlons bas pour séparer la partie parc des voiries.

### **Végétation**

Le relief qualifié de vert est en fait un des facteurs qui empêchent l'espace public projeté de constituer un véritable parc, où le citoyen peut entrer en contact avec la nature:

- comme cela vient d'être souligné, il est utilisé comme argument pour justifier la disparition des principaux arbres du site;
- son revêtement semble être constitué de gazon, exigeant en termes d'arrosage, d'entretien,... et peu intéressant du point de vue de la biodiversité;
- s'il n'y a plus de pente, la nécessité d'avoir des éléments de raccordement disparaît, permettant d'augmenter la superficie de végétation.

Le maintien des arbres existants le long du canal (en particulier les platanes le long de l'écluse) se justifie non seulement d'un point de vue environnemental mais aussi paysager. Il permet de marquer le tracé du canal, qui est bordé d'arbres aussi sur la plupart des autres tronçons, et de signaler la présence de l'écluse.

L'utilisation d'asphalte (coloré ou non) et de béton ne semble pas appropriée au site, ni au manque général de verdure dans cette zone, et accroît l'imperméabilisation du sol, qui est déjà reconnue comme excessive dans le centre ville. D'autres solutions devraient être cherchées. C'est l'occasion de prouver que Bruxelles entend devenir une capitale durable, et que les pouvoirs publics veulent donner l'exemple en cette matière.

Là où c'est possible, la croissance spontanée des plantes doit être encouragée et protégée, même entre ou à l'intérieur des éléments de revêtement en dur (pavés, dalles ou autres). Cela augmente la stabilité du sol et le drainage des eaux et donne un aspect à dominante végétale. L'entretien est meilleur marché. Ces principes ont déjà été appliqués dans d'autres parcs de Molenbeek (parc Bonnevie, Scheutbos).

### **Eclairage**

Pour éviter que le parc ne devienne une barrière durant la soirée et la nuit, l'effet de "trou noir" (insécurisant) doit disparaître par un éclairage qui ne soit pas éclipsé par celui des bandes de circulation automobile. Un éclairage adéquat est particulièrement nécessaire pour la traversée de l'espace public entre le pont et rue Heyvaert. Les arrêts de tram et les traversées piétonnes doivent aussi être illuminées adéquatement et attirer l'attention des automobilistes.

La pertinence d'un éclairage en hauteur le long du canal n'est pas évidente. Un éclairage plus proche de l'eau devrait permettre de mieux faire ressortir sa présence.

## **5. Robustesse et entretien des aménagements**

Malgré les efforts des riverains pour améliorer les espaces publics proches (plantations, plaine de jeux place du Triangle), il est très difficile de garder les espaces publics du quartier en bon état

(dégradations plus ou moins volontaires, dépôts de déchets de toutes sortes,...). Il suffit de voir l'état de la clôture du petit espace de jeux à côté de la place du Triangle et la saleté générale des lieux (malgré les efforts de Bruxelles-Propreté et des riverains et les interventions de la commune).

Il est donc essentiel d'avoir des aménagements simples et robustes, peu salissants, qui ne demandent pas trop d'entretien et qui peuvent supporter un usage peu "respectueux" (comme par exemple les bancs qui sont actuellement le long de l'écluse). Les exemples montrés dans la présentation ne semblent pas répondre à toutes ces exigences.

Une façon de diminuer le vandalisme et plus généralement le non respect des aménagements est d'associer autant que possible la population locale à la conception mais aussi (si possible) à la réalisation, voire à la réparation des aménagements, qu'il faut donc éviter de faire trop sophistiqués.

Des toilettes publiques semblent indispensables: à l'heure actuelle, beaucoup de gens présents en permanence sur le site (pour le commerce de voitures d'occasion) se "soulagent" dans l'espace vert de la place du Triangle ou contre les murs qui bordent le quai de l'Industrie.

D'une manière générale, la surveillance, l'entretien et les réparations doivent absolument être intégrés dès le départ dans la conception des aménagements, et bien sûr dans l'estimation du coût).

## **6. Conditions de participation**

Pour un projet avec des effets aussi importants sur le cadre de vie, les conditions de participation ont été insuffisantes:

- l'avis n'est toujours pas (à la veille de la clôture) publié sur le site de la commune de Molenbeek-Saint-Jean;
- l'avis d'enquête affiché et publié par Bruxelles-Ville mentionne l'abattage d'un arbre à haute tige, alors que le projet prévoit l'abattage de plusieurs dizaines d'arbres à haute tige sur le territoire de Molenbeek (or tous les citoyens ne savent pas nécessairement où passe la limite communale);
- aucun détail sur le projet n'a été publié sous forme électronique, tel que des pages d'un site Internet, des fichiers PDF téléchargeables,...;
- il n'a pas été possible d'obtenir des photocopies des documents à Molenbeek-Saint-Jean;
- à Bruxelles-Ville, il a fallu faire les copies soi-même, et acheter des cartes à cet effet; l'exemplaire du rapport d'incidences était de mauvaise qualité, photos quasi illisibles; l'étude sur la zone du canal (par Bob 361) n'était disponible qu'en néerlandais;
- une réunion d'information n'a été organisée qu'in extremis et annoncée 3 jours à l'avance.

On ne peut qu'espérer de meilleures conditions et une plus forte association pour la suite du processus. Le réaménagement va modifier profondément le cadre de vie des riverains, et il est totalement insuffisant de ne les associer qu'à la conception des aménagements de détail.