

Remarques du comité PorteNinovePoort (PNP) sur le projet de PAD Porte de Ninove dans le cadre de l'enquête publique du 26 février au 29 avril 2019

1. Participation citoyenne

Le comité PNP a activement participé à la phase de consultation du public qui a eu lieu en juin 2018, en remettant un avis circonstancié (voir en annexe).

A l'examen des documents de l'enquête publique, il faut malheureusement constater que le projet actuellement à l'enquête n'a tenu compte d'aucune des remarques et suggestions reprises dans cet avis. Les motivations que l'arrêté du Gouvernement énumère pour cette non prise en compte paraissent faibles voire non pertinentes ou même dans certains cas inexistantes. Le comité PNP peut donc légitimement se poser la question du sens de cette phase de consultation du public, et partant, du sens pour les citoyens d'encore participer à l'enquête publique, vu le peu de cas qui est fait de leur avis.

Le comité PNP se réjouit cependant de l'importante dynamique de réactions citoyennes à ce plan calamiteux, et soutient les remarques émises collectivement par les habitants réunis en Assemblée ouverte de Quartier le jeudi 18 avril 2019, ainsi que l'avis circonstancié de Lieven Soete sur les aspects de respect du lieu et de son histoire et de développement durable.

Les remarques ci-après constituent un complément à ces avis.

2. Le PAD Porte de Ninove, un document pionnier à corriger de toute urgence

L'outil PAD en est encore à ses premières expériences, et celui de la Porte de Ninove en fait partie. On peut donc le voir comme un test de la pertinence de l'outil PAD pour contribuer à un développement urbain harmonieux, efficace et durable.

De ce point de vue, le projet à l'enquête est à peu près le pire qu'il y avait moyen de faire à cet endroit, compte tenu du fait que les éléments positifs, à savoir la création du parc et le réaménagement des espaces publics, sont déjà décidés depuis plusieurs années. Le projet finit même par jeter un doute sur l'objectif réel de ces investissements publics.

Au lieu d'essayer de valoriser l'espace vert qui est en train de se créer, on va lui faire perdre une part significative de son utilité et de son agrément en le bordant des deux côtés de constructions élevées qui provoqueront des modifications microclimatiques, couperont les perspectives, diminueront la luminosité et généreront des ombres, sur le parc pour les logements sociaux, sur les quais pour le socle et les tours. L'augmentation du trafic automobile liée aux nouveaux projets aura également un impact négatif, d'autant plus qu'une voirie est recréée le long du parc, là où on l'avait supprimée précisément en vue d'aménager le parc. Même si elle est censée être à usage limité, il est évident que vu la pression du trafic du quartier, elle deviendra tôt ou tard une artère ordinaire.

Alors que le PRDD prévoit de construire 370 logements dans la zone, ce qui est déjà énorme dans une zone aussi dense, le PAD en rajoute encore près d'une centaine, notamment en urbanisant des sites supplémentaires (station-service, parc Pierron).

Au lieu de laisser l'opportunité d'un éventuel changement de projet sur la parcelle du promoteur, les prescriptions particulières relatives à la zone 5 établissent l'obligation d'y construire au moins 14

étages (en plus du socle). Une telle rigidité dans un plan réglementaire auquel on ne peut déroger paraît totalement aberrante.

Mais il y a pire, même si ce n'est pas très visible dans les documents. En dernière minute (car cela ne figure pas dans l'étude d'incidences), le Gouvernement a ajouté une prescription générale (0.19) qui permet d'augmenter encore les gabarits partout dans la zone, sans limite supérieure. Une telle prescription est la négation même du concept de réglementation urbanistique vu qu'elle institutionnalise l'autorisation au cas par cas.

En résumé, si ce PAD est adopté tel quel, ce sera un signal que tout sera un jour possible partout pour ceux qui auront la faveur des autorités publiques. Ce sera ni plus ni moins qu'une prime à la spéculation. Des décennies d'efforts pour contrer la bruxellisation seront jetées aux poubelles de l'histoire.

3. Le soutien à un projet privé au cœur du PAD

Qu'un promoteur privé veuille valoriser son terrain en y construisant un maximum de logements n'a rien d'étonnant ni même de répréhensible. Ce qui est choquant, c'est que les autorités régionales, garantes de l'intérêt public et du bon aménagement des lieux, poussent activement un tel projet, alors qu'il n'apporte aucune plus-value aux citoyens, mais beaucoup d'impacts négatifs.

Le soutien des autorités régionales au projet du promoteur privé prend diverses formes. La plus évidente est la modification à son profit des règles d'urbanisme en vigueur, pas seulement des gabarits en hauteur ou en profondeur mais aussi de l'obligation de laisser une partie du terrain en pleine terre (obligation faite au moindre petit projet d'habitation dans le quartier). Un flou total règne également sur les affectations puisque la possibilité de construire un hôtel pouvant compter 250 chambres est prévue sans qu'il soit très clair si c'est comme alternative à une partie des logements ou en plus.

Les autorités régionales soutiennent également le projet en se disant prêtes à y investir de l'argent public (rachat envisagé d'une partie du socle alors qu'aucune fonction publique n'a apparemment encore été définie pour l'occuper).

Enfin, elles offrent au promoteur la possibilité d'utiliser des parkings réalisés avec des fonds publics. L'étude d'incidences montre en effet que seuls 100 emplacements de parking souterrains peuvent être réalisés sur la parcelle du promoteur, alors que le nombre de logements prévus en exigerait 300. L'arrêté du Gouvernement suggère comme solution une mutualisation des parkings. Vu la saturation et l'éloignement des deux parkings publics existants, cela vise très probablement la mise à disposition de parkings construits sous les terrains publics du site Vanderputten (représenté comme une énorme zone de parking souterrain dans le volet stratégique).

Rien n'est prévu pour récupérer la plus-value ainsi offerte au promoteur. Aux remarques sur cet aspect des choses, l'arrêté du Gouvernement répond que "*que les mécanismes des plus-values financières sont directement liés au développement de la ville*". A quoi servent alors les politiques d'urbanisme si l'action des autorités publiques ne fait que suivre (ou même anticiper, dans ce cas) les lois du marché?

Rappelons que depuis des mois, le trottoir et la piste cyclable qui devaient se faire au nord de la chaussée de Ninove n'ont toujours pas été réalisés comme prévu sur le terrain du promoteur. De ce fait, une bande de circulation est inutilisable et les voitures doivent rouler sur le site propre du tram. Et depuis des années, un énorme panneau publicitaire non conforme au RRU fonctionne en toute impunité sur un coin du terrain. Ce ne sont que des exemples d'anomalies de ce dossier.

4. Mobilité et stationnement, les aspects oubliés du PAD

Parmi les aspects qu'un PAD doit traiter, figurent la mobilité et le stationnement. Dans son avis de juin 2018, le comité PNP avait demandé la réalisation d'une étude de mobilité pour l'ensemble de la zone Porte de Ninove – Heyvaert, vu les énormes impacts sur la qualité de vie du trafic actuel de voitures et de camions. Rien n'a été fait dans ce sens, alors qu'il est évident que les projets soutenus par le PAD risquent d'aggraver encore très fortement la congestion du trafic et ses nuisances.

Pour le stationnement, les projets induisent une énorme emprise de stationnement souterrain, et donc une imperméabilisation contraire aux objectifs de développement durable, en particulier dans une zone de vallée. Nulle mention des interférences que cela peut avoir avec le niveau de la nappe phréatique, qui est à cet endroit proche du sol, ni des incidences possibles en termes d'inondation. Même ces parkings risquent d'être insuffisants pour répondre à tous les besoins évoqués (logements, hôtels, commerces, équipements sportifs, fonctions publiques,...). On peut s'attendre à une croissance du stationnement sauvage, qui est une des plaies du quartier.

Aucune amélioration du réseau de transport public n'est proposée, alors que certaines liaisons sont déjà problématiques, en particulier vers le centre ville et vers la place de la Duchesse.

5. Des erreurs et des lacunes

Cela peut paraître anecdotique, mais le PAD comporte un certain nombre d'erreurs factuelles. Quelques exemples:

- Le boulevard Poincaré est cité à plusieurs reprises comme point d'entrée des parkings alors que ce boulevard n'est pas dans la zone. Cela pose des questions sur le sérieux de l'étude préalable.
- Il y a des erreurs dans la représentation des ombres dans les annexes du rapport d'incidences: simulation à 9 heures représentant en fait la même situation qu'à 13 heures, parc représenté comme entièrement dans l'ombre à 9 heures du matin.
- Pour les perspectives, la tour Brunfaut est représentée "colorisée" comme si elle faisait partie de la zone alors que ce n'est pas le cas.

Parmi les lacunes du PAD:

- Les gabarits réglementaires sont indiqués en nombre d'étages, ce qui ne peut être traduit en hauteur sans connaître la hauteur des étages (et du socle) – comment dans ce cas peut-on évaluer les impacts en termes d'ombres et de perspectives ?
- Aucune prescription sur les constructions souterraines (emprise, nombre de niveaux, conditions)

Parmi les lacunes de l'étude d'incidences:

- Aucune simulation de l'impact sur le trafic automobile aux points les plus problématiques
- Aucune analyse documentée des effets sur la qualité de l'air déjà très mauvaise à cet endroit
- Aucune analyse documentée des conséquences sur l'hydrologie et la nappe souterraine
- Dessin des perspectives et des ombres de dimension insuffisante pour juger des impacts
- Pas de perspectives faites depuis le niveau du sol (point de vue de l'utilisateur de l'espace public) et représentant les perspectives où les impacts visuels du socle et des tours seraient les plus importants, par exemple depuis la place de Ninove, depuis le parc, depuis le Mima...

= = =