

Commentaires et suggestions en rapport avec le projet de PAD pour la Porte de Ninove (Arrêté du Gouvernement du 8 mai 2018)

Par le comité PorteNinovePoort

Résumé

- Il ne se justifie pas de faire un PAD pour le périmètre actuellement proposé pour la Porte de Ninove. Il faut soit étendre et modifier le périmètre pour englober un territoire cohérent, soit faire un seul PAD commun Heyvaert – Porte de Ninove (voir sections 1 et 2).
- Il est difficile de comprendre pourquoi la Région apporte un soutien aussi manifeste au projet de tours d'un promoteur privé. Même la fonction de ces tours n'est pas claire (logements? / hôtel?) et la fonction publique éventuelle dans le socle reste à ce jour nébuleuse. Où est la motivation d'intérêt général qui doit sous-tendre l'action publique ? (voir section 1)
- Il faut éviter de proposer de nouveaux logements privés dans cette zone. Cela ne correspond ni à la demande locale, ni aux besoins liés à la croissance démographique. Il y a un risque non négligeable de créer une bulle immobilière génératrice de chancres urbains (voir sections 3 et 4).
- Des logements sociaux répondent davantage à la demande, mais devraient être privilégiés dans les zones moins denses. De plus la localisation proposée risque d'affecter les espaces verts actuellement présents dans l'enceinte des Arts et Métiers et de porter atteinte à l'ensoleillement du parc (voir sections 3 et 7).
- Il faut diminuer le trafic motorisé, décourager le trafic de transit, privilégier les circulations douces et améliorer la desserte en transports publics de l'ensemble de la zone. Nous demandons un plan de mobilité conjoint Heyvaert – Porte de Ninove (section 5).
- Le terrain situé au nord de la chaussée de Ninove mérite une affectation publique d'intérêt régional. Nous proposons d'y réaliser un équipement centré sur l'apprentissage ludique des sciences par les enfants, dans la ligne du Technopolis de Mechelen. Sinon, le terrain doit être utilisé pour agrandir le parc ou pour lui donner une affectation complémentaire, par exemple piscine, auditorium, site d'escalade,... (voir section 6). Le PAD devrait permettre l'acquisition de ce terrain par les pouvoirs publics (section 1).
- Il serait extrêmement dommageable de construire en hauteur dans cette zone, pour de multiples raisons fonctionnelles, urbanistiques et environnementales. Il faut au contraire utiliser le PAD pour réduire le gabarit constructible à cet endroit, de façon à préserver les vues, liaisons et perspectives (voir section 7).
- La création d'un signal urbain peut être intéressante mais doit respecter le caractère original du lieu. Une tour (supplémentaire) de logements à cet endroit ne conviendrait pas (voir section 7).
- Il faut valoriser les points forts du site: caractéristiques géographiques (présence de l'eau, paysage reflétant la vallée de la Senne), histoire du lieu, vues et perspectives. Il faut aussi préserver le plus possible et mettre en valeur les éléments de patrimoine naturel et bâti qui s'y trouvent (section 8).

Remarques et suggestions

1. Nécessité / utilité d'un PAD pour la Porte de Ninove

- Pourquoi doit-on faire un PAD spécifique pour la Porte de Ninove? Pourquoi ne pas l'intégrer dans le PAD Heyvaert? Les deux périmètres sont de toute façon fortement imbriqués, les problématiques des deux zones le sont aussi (en particulier la problématique de la mobilité qui ne peut être abordée isolément pour la Porte de Ninove) Les deux périmètres sont d'ailleurs intégrés dans le même contrat de rénovation urbaine (CRU) Heyvaert-Poincaré. Si on veut un aménagement cohérent, c'est plus simple à faire dans le cadre d'un même PAD.
- Les arguments pour faire un PAD pour la seule Porte de Ninove ne sont pas convaincants. L'aménagement des espaces publics et du parc a déjà reçu les permis d'urbanisme requis. L'affectation parc ne paraît guère menacée, les pouvoirs publics ayant acquis la propriété des terrains. Tous les projets autres que le projet de construction en hauteur de Besix RED peuvent se faire sans modification des règles existantes. Donc quel est le but de ce PAD, à part permettre des tours là où ce n'est pas (réglementairement) possible actuellement?



Project Besix Red 2015

Source: *Porte de Ninove – Diagnostic – Perspective.brussels, novembre 2016*

- Si le but principal du PAD est de permettre à un promoteur privé, de construire des tours, on sort de la logique d'intérêt général qui devrait être celle des pouvoirs publics. Le but premier des plans d'urbanisme n'est pas de permettre à un promoteur privé de réaliser des bénéfices. Dans la situation proposée, la Région, après avoir contribué à augmenter la valeur du terrain du

promoteur en créant un parc sur les parcelles de la SLRB, encouragerait doublement le projet de constructions, d'une part en permettant, via le PAD, de réaliser des gabarits bien plus élevés que permis actuellement, et d'autre part en envisageant d'acquérir une partie de ce bâtiment (voir CRU Heyvaert-Poincaré novembre 2017). Cela alors que les conséquences négatives du projet seraient supportées par un nombre important de citoyens.

- Rappelons que si le promoteur a effectivement réalisé les logements des Terrasses de l'Ecluse au titre de charges d'urbanisme, il a été rémunéré pour cela, et c'était dans le cadre d'un permis d'urbanisme qu'il a laissé se périmé. L'accord signé en avril 2012 avec la Région et la SLRB et le schéma d'orientation de 2013 ne sont plus d'actualité, les logements de la SLRB ayant été déplacés. La Région n'a donc officiellement aucune obligation vis-à-vis du promoteur.
- Le CRU Heyvaert-Poincaré évoque l'acquisition par les pouvoirs publics du socle des tours pour une fonction publique. Différentes pistes (dont un musée) ont déjà été explorées et abandonnées. La coexistence des fonctions privées et publiques risque de toute façon d'être compliquée. Il serait bien plus simple que les pouvoirs publics acquièrent le terrain de Besix pour lui donner une affectation d'intérêt général (exemple: parc, piscine, école, musée ou autre équipement public – voir section 5). Pour cela, un PAD peut avoir son utilité. Mais dans ce cas c'est aberrant de contribuer à augmenter la valeur de ce terrain en permettant une construction en hauteur. Il faudrait au contraire diminuer les gabarits constructibles à cet endroit. Ce qui se justifierait de toute façon du point de vue urbanistique et paysager.

2. Périmètre proposé pour le PAD

- Le périmètre du projet de PAD Porte de Ninove est très restreint. C'est de loin le plus petit de ceux des "projets urbains" proposés le long du territoire du canal. : <http://perspective.brussels/fr/projets> . On peut se demander si l'outil PAD est approprié à une telle échelle. Raison de plus de privilégier un PAD commun Heyvaert – Porte de Ninove.
- Le périmètre proposé est très découpé et n'inclut par exemple ni le canal, ni l'écluse, ni les habitations du bas de la rue Delaunoy, ni les bâtiments des anciennes brasseries Bellevue, ni même la nouvelle passerelle, que le PRDD cite pourtant comme un des projets prévus pour la Porte de Ninove. Par contre, le lit de la Petite Senne est inclus alors qu'il est quasiment enclavé dans le périmètre du PAD Heyvaert. Comment faire une "stratégie territoriale" cohérente dans ces conditions? Si l'on garde l'idée d'un PAD Porte de Ninove, il faut étendre le périmètre et lui donner une logique.

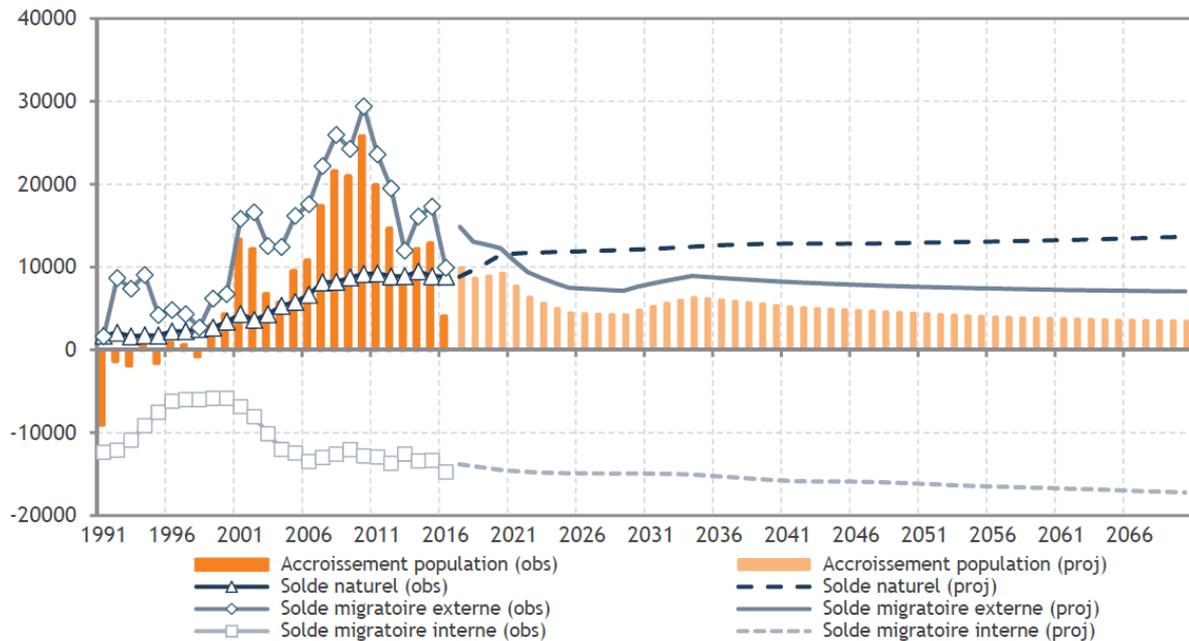
3. Projets de logements à la Porte de Ninove

- Le PRDD évoque la réalisation d'un plan d'aménagement directeur à la Porte de Ninove pour permettre "*le développement de quelques 375 nouveaux logements de typologies variées, de divers équipements, d'un vaste espace vert et d'une nouvelle passerelle sur le canal dédiée aux modes actifs*". L'espace vert ayant déjà reçu un permis d'urbanisme et la passerelle n'étant pas reprise dans le périmètre, ce sont logiquement les projets de logements qui sont l'objectif principal. Le comité PNP a déjà fait valoir dans son avis sur le PRDD qu'il fallait éviter de créer de nouveaux logements sur ce site, pour préserver / développer un minimum de qualité de vie.
- Le diagnostic fait en novembre 2016 dans le cadre de la préparation du PAD indique que toute la zone au cœur de laquelle se trouve la Porte de Ninove est densément peuplée et bâtie. Il reconnaît aussi que vu cette densité, il faut renforcer les espaces ouverts / espaces de

respiration. La présentation faite dans le cadre de la semaine des projets urbains souligne aussi ce problème de densité. Ce serait donc aberrant d'en encore l'augmenter.

- Bon nombre de décisions récentes de la Région se basent sur l'argument du boom démographique. L'arrêté pour la réalisation d'un PAD Porte de Ninove indique même que "cette croissance a vocation à perdurer jusqu'au milieu du XXI^e siècle". En réalité, les dernières projections du Bureau du Plan (2017-2070) montrent que la croissance prévisible diminue. La croissance 2016 est déjà spectaculairement plus faible qu'en 2015.

Graphique 17 Projection démographique pour la Région de Bruxelles-Capitale - population et ménages privés
Croissance, composantes de la croissance, taille moyenne des ménages, structure d'âge et des ménages



Source : Bureau du Plan, Perspectives démographiques 2017-2070

- Qui seront les nouveaux habitants pour lesquels il faudra construire des logements? Les statistiques du Bureau du Plan montrent que c'est l'immigration internationale qui anime la croissance. Sans elle, l'évolution démographique serait négative, car la Région perd de plus en plus d'habitants au profit des Régions wallonne et flamande. La plupart des nouveaux habitants attendus n'auront pas les ressources nécessaires pour s'acheter des logements (neufs ou existants) sur le marché privé. Ce n'est donc pas ce type de logements qu'il faut développer en priorité pour répondre au "boom démographique".
- Il paraît approprié de recourir au logement social pour répondre aux besoins des nouveaux arrivants. Mais cela devrait se faire de préférence dans des zones moins denses et moins défavorisées, de façon à empêcher l'effet "ghetto". Si l'on en fait à la Porte de Ninove, il faudrait privilégier de petits ensembles de logement social acquisitif (type Community Land Trust). Cela favorise l'intégration dans le tissu urbain et l'implication des habitants dans leur cadre de vie. Un bon exemple existe déjà à l'angle de la chaussée de Ninove et du quai de Mariemont.

4. Risque de chancre urbain

- La zone du canal va probablement connaître une "bulle immobilière" de logements privés dans les années qui viennent. Les projets mis récemment sur le marché ne se commercialisent pas

facilement. Il y a en outre de nombreux projets déjà en développement à proximité. Le marché de clients capables d'acheter ce type de logements et intéressés par cette localisation n'est pas énorme. Ne fût-ce qu'à cause de problèmes qui y affectent la qualité de vie: trafic, pollution de l'air, problèmes de propreté, de mobilité, insécurité, bruit des avions sur la route du canal,... De plus, l'offre actuelle ne rencontre pas la demande des familles à revenu moyen qui veulent vivre en ville: les logements de plus de 3 chambres sont très rares et inabordable pour ces familles. Une inflation de projets immobiliers dans un même créneau restreint risque de mener à un effondrement du marché, comme cela s'est produit par le passé pour les immeubles de bureaux.

- Même le CEO de Besix Red reconnaît le risque de surchauffe spéculative dans cette zone. Dans un entretien avec le journal l'Echo en mars 2018, il indique "*nous allons proposer sur ce site, que nous étudions depuis sept ans déjà, des produits distincts dans chacune des tours: un hôtel, un aparthotel desservi par le gestionnaire hôtelier et une tour résidentielle classique.*" A noter que dans ce domaine aussi, la concurrence est vive: il y a déjà deux hôtels juste de l'autre côté du canal, et un projet d'hôtel sur le site Ekla (Gare de l'Ouest) a déjà échoué.
- Le terrain de Besix se situe sur une sorte d'île entre le canal et des voiries très fréquentées. Des logements à cet endroit seraient totalement isolés du reste du tissu urbain, donc peu intégrés, et particulièrement exposés à la pollution et au bruit. C'est peut-être moins gênant pour un hôtel ou des appart-hôtels, mais ce sont de toute façon de mauvaises conditions pour une intégration dans le tissu urbain et une participation à la vie du quartier.
- Le terrain en question a déjà fait l'objet au cours des années passées de trois permis d'urbanisme, qui se sont tous périmés faute de mise en œuvre (à part un début de fondations et un trou de deux étages de haut, actuellement envahi par l'eau et la végétation). Rien ne garantit que le projet actuel du promoteur se concrétise. Rappelons qu'actuellement, à cause du trou, il est impossible de réaliser le trottoir et la piste cyclable prévus dans l'aménagement des espaces publics par Beliris. Que va-t-on faire si cette situation se prolonge ou se reproduit? Peut-on laisser l'avenir du site aux hasards du marché immobilier privé?

5. Mobilité

- Les nuisances du trafic automobile (pollution, insécurité pour les usagers faibles) sont les principaux points noirs du site. L'aménagement des espaces publics en cours de réalisation devrait amener une nette amélioration. Mais il reste des points problématiques comme la place de Ninove et une bonne partie du quartier Heyvaert. Pour limiter l'impact du trafic de transit (en particulier les poids lourds polluants et dangereux), il faut absolument réaliser un plan de circulation / mobilité pour l'ensemble de la zone environnante. Les PAD Heyvaert et Porte de Ninove (idéalement regroupés) seraient une excellente opportunité pour le faire car ils permettent d'aborder une zone dépassant les limites communales.
- Il faut éviter d'encre accroître les problèmes actuels en prévoyant sur le site des fonctions qui augmentent le trafic motorisé. La réalisation d'un parking souterrain sous les tours comme prévu dans le schéma d'orientation de XDGA (2013) aurait des effets très défavorables non seulement sur le trafic (flux important de voitures supplémentaires devant s'insérer dans un nœud de circulation complexe), mais surtout sur la qualité de vie. Et ceci, que les accès se fassent côté chaussée de Ninove ou côté petite ceinture (on ose espérer que ce ne serait pas côté canal).

- La Porte de Ninove est bien desservie par les trams vers l'ouest et le sud, de façon acceptable vers le nord en tram et bus (De Lijn), mais elle est relativement éloignée des stations de métro. Les liaisons le long du canal sont insuffisantes: inexistantes vers le sud, et limitées vers le nord (tram jusqu'à Saintelette). La liaison avec le centre de Bruxelles est particulièrement déficiente: une seule ligne de bus à fréquence très réduite. Pour décongestionner la Porte de Ninove, l'amélioration de ces maillons faibles est une priorité. Il faudrait notamment programmer le rétablissement de l'ancienne ligne de tram vers le centre-ville.

Les affectations souhaitables tiendront compte des caractéristiques énoncées supra.

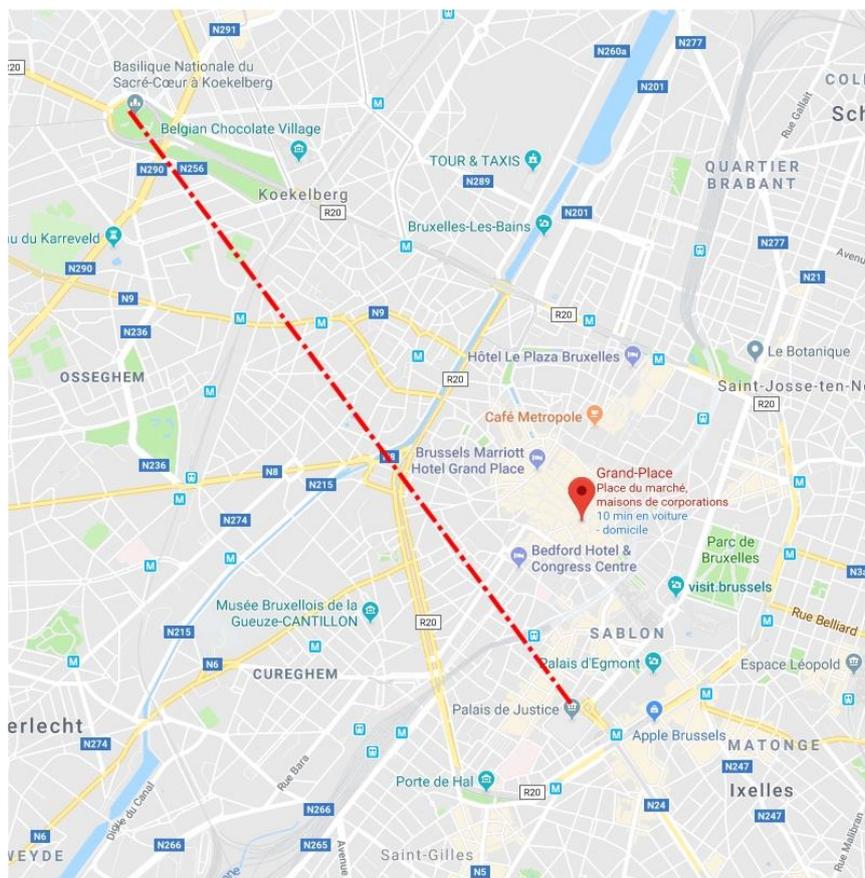
6. Affectations souhaitables

- L'étude de diagnostic le montre, la Porte de Ninove est un espace spécifique, avec une identité patrimoniale et paysagère propre. C'est un espace ouvert qui a été un "carrefour aquatique" entre la Senne (bras dit "de Ransfort"), sa dérivation canalisée ("Petite Senne") et le canal. C'est aussi un point bas d'où on a une vue remarquable à la fois sur le canal et sur quantité de points d'intérêt plus élevés. Enfin, il y a des éléments de patrimoine intéressants, dont certains enfouis. Les fonctions / affectations devraient refléter et tirer parti de cette particularité.
- Le diagnostic pour la Porte de Ninove relève l'absence de grand équipement récréatif, en lien avec l'eau et le patrimoine. Le terrain triangulaire de Besix serait idéal pour cela. Il faudrait utiliser le trou existant pour réaliser un projet qui prolongerait le parc et préserverait les vues, les liaisons et les perspectives entre celui-ci, le canal et les autres espaces publics. Il faudrait aussi tirer parti de la proximité avec le musée Mima, les hôtels et les autres activités sur le site de Belle-Vue. Un tel terrain à cet endroit mérite une affectation publique d'intérêt régional.
- Nous suggérons d'affecter le terrain de Besix à un équipement culturel et de loisirs ciblant l'apprentissage ludique des sciences par les enfants et les jeunes (du type du Technopolis de Mechelen, ou de l'ex Scientastic à la Bourse). Ceci aurait de nombreux avantages:
 - opportunité d'intéresser les enfants aux sciences et techniques, par des expériences ludiques et interactives (répondrait aux besoins de la zone du canal, et au-delà);
 - renforcement de l'intérêt du pôle touristique qui se constitue à Molenbeek autour du Mima, les deux hôtels, la Fonderie, les lieux d'économie sociale,...
 - mise à l'honneur du thème de l'eau (qui attire particulièrement les enfants)
 - adéquation avec le passé industriel du quartier
 - outil de formation pour les écoles
 - possibilité de collaboration avec la politique scientifique fédérale;
 - création de nouveaux emplois, qualifiés et non-qualifiés
 - possibilité d'Horeca pour les familles
 - synergies possibles avec le parc (expériences d'extérieur) et avec les Arts et Métiers
 - possibilité de valoriser le "trou" (pour rappel, l'ex-musée Scientastic était souterrain) et de créer un aménagement original, attractif, avec des ouvertures et vues vers le canal).
- Une autre affectation possible pour le "trou" serait une ou plusieurs piscines. L'étude de diagnostic a identifié un déficit important en bassins de natation. Il serait possible de réaliser plusieurs bassins d'apprentissage. Ou une école de musique / de théâtre avec petit auditorium / salle de spectacle. Ou un site d'escalade, un espace d'aventures, un musée de plein air... ou une extension du parc tirant parti de la dénivellation et de la présence de l'eau. Comme indiqué en section 5, il faudrait en tout cas éviter des fonctions nécessitant un vaste parking souterrain.

- Quelle que soit l'affectation, l'aménagement du lieu devra refléter et respecter l'originalité du site. Il devra aussi permettre et favoriser la connexion (visuelle ET fonctionnelle) entre les deux rives du canal et entre le parc, l'écluse et le canal. Cela exclut en tout cas un socle fermé (même vitré) sur l'ensemble de la parcelle.

7. Construction en hauteur

- L'étude BXXL (2009) commandée par le Gouvernement sur le sujet des bâtiments élevés révèle que ceux-ci ne sont pas l'outil le plus efficace pour densifier, et ne sont pas nécessairement plus économiques ni plus durables. La mixité (fonctionnelle ou sociale) y est difficile à organiser. L'impact sur l'habitabilité des abords (ensoleillement, vent, vues) est par contre considérable.
- Une étude de Buur (2012) a été réalisée sur le même sujet dans le cadre de l'élaboration du PRDD. Cette étude énonce un ensemble de critères pour la localisation de bâtiments élevés : éviter de construire des bâtiments plus élevés dans les vallées que sur les crêtes, les associer à une fonction collective, tenir compte de l'accessibilité en transports en commun, s'intégrer aux panoramas régionaux. Ces critères ne sont pas ou peu rencontrés à la Porte de Ninove..
- L'étude de Buur déconseille une construction en hauteur sur la partie de la Porte de Ninove située au Nord de la chaussée de Ninove (à savoir le terrain de Besix). En effet ce terrain se situe exactement sur la perspective reliant le Palais de Justice à la Basilique de Koekelberg. Une construction très haute à cet endroit perturberait inévitablement la perspective.



- La Porte de Ninove a déjà une tour visible de loin: la tour Brunfaut qui va encore être rehaussée lors de sa rénovation. Il n'y a donc aucun intérêt à créer un signal supplémentaire de ce type.

- D'autres types de signaux urbains plus intéressants, significatifs et adaptés aux caractéristiques du lieu peuvent être envisagés: fontaine monumentale, mât lumineux, sculpture, esplanade,...
- Un bâtiment massif / haut aurait un effet de coupure visuelle et fonctionnelle entre Bruxelles-Ville et Molenbeek. Il aurait un impact visuel négatif sur les pavillons d'octroi de la Porte de Ninove, bâtiments classés, qui seraient « écrasés » par sa hauteur.
- Un bâtiment très élevé à cet endroit pourrait être dangereux vu le nombre d'avions qui empruntent – de nuit comme de jour - la "route du Canal" depuis l'aéroport de Zaventem.
- Un bâtiment de grande hauteur nuirait à l'ensoleillement du parc Pierron, du musée Mima, de l'hôtel-école Belvue, du restaurant Bel Mundo, de l'espace piéton-cycliste quai du Hainaut et de l'espace qui vient d'être réaménagé entre le terrain de Besix et le canal. Ceci alors qu'il s'agit de réalisations récentes dans lesquelles les pouvoirs publics ont investi et qui pour la plupart, jouissent d'un important succès auprès des riverains et des visiteurs.
- Un bâtiment de grande hauteur aurait des effets microclimatiques (vents, tourbillons) encore renforcés par la présence du canal.

8. Patrimoine naturel et bâti

- Il faudrait renforcer la présence de l'eau sur le site. Par exemple via une "identité" qui donnerait sa cohérence à l'aménagement global.
- La surface imperméabilisée est très importante sur ce site et le nouvel aménagement des espaces publics inclut beaucoup d'asphalte et de béton. Il faut augmenter les surfaces perméables et verduriser davantage. Il faut prévoir aussi des endroits pour s'arrêter, s'asseoir, profiter de la vue. Cet aménagement devrait se faire avec la participation des habitants.
- Les éventuels logements sur le site des Arts et Métiers ainsi qu'à l'angle du quai de l'Industrie et de la rue Heyvaert doivent être conçus avec une attention particulière pour l'ensoleillement du parc (étant situés à la lisière sud de celui-ci).
- Il faut veiller à une bonne connexion avec les projets du CRU visant à la mise en valeur des anciens lits de la Petite Senne et de la Senne de Ransfort dans le quartier Heyvaert. Encore une raison d'aborder le quartier Heyvaert et la Porte de Ninove dans un même PAD.
- Il faut préserver au maximum l'ancien mur de l'abattoir, une des constructions les plus anciennes encore présentes sur le site. Il faut aussi valoriser autant que possible les éléments de patrimoine actuellement enfouis, comme l'ancienne écluse et les murs du bassin de giration des péniches.
- Le site de l'actuelle station-service, point central de la perspective vers Molenbeek depuis les pavillons, devrait être réaménagé en conséquence. Là aussi, il faudrait verduriser. Nous suggérons une affectation en rapport avec la mobilité douce (vélos) et les transports publics (station Triangle réaménagée, qui pourrait aussi desservir une future ligne de tram vers l'est).
- Les grands panneaux publicitaires devraient être interdits sur l'ensemble du site.

== =