



ARAU
ACTION URBAINE

Communiqué de presse du lundi 26 septembre 2011

***Réaménagement de la Porte de Ninove : encore un projet routier
Les habitants veulent une porte de ville et le maintien des platanes, pas un
carrefour routier***

La réunion de la Commission de concertation organisée mardi 27 septembre à 15h30 par la Commune de Molenbeek examinera la demande de permis d'urbanisme déposée par le service Public Fédéral Mobilité Transports pour le réaménagement de la Porte de Ninove, voiries et parc.

1. Contexte : le réaménagement de la Petite Ceinture Ouest, par ici les petites voitures...

Le réaménagement de la Porte de Ninove s'inscrit dans le projet global de « Réaménagement de la Petite Ceinture Ouest sur le territoire de la Ville de Bruxelles et de la commune de Molenbeek-Saint-Jean (doss. TIW/VII.4.0) » financé par l'accord de coopération Beliris, accord obtenu en 2002. Le bouclage de la petite ceinture Ouest est prévu dans le projet de Plan de déplacements de la Ville de Bruxelles depuis 1998 mais la Ville n'est pas maître d'ouvrage. Il s'agit de Beliris (le fédéral) sur des voiries pour l'essentiel régionales.

La Ville de Bruxelles avait annoncé vouloir d'abord réaliser les travaux de réaménagement de ce qu'elle considère comme le « petit ring ouest », terminologie tout à fait révélatrice, afin d'y reporter ultérieurement la circulation des boulevards du centre, quand elle se décidera à réaménager ceux-ci.

En novembre 2007, la première partie du projet a été soumise à enquête publique et passait en commission de concertation sur base d'un Master Plan réalisé en 2004, Master Plan qui est en partie trahi ici de manière non motivée. Des travaux ont été réalisés entre la Porte de Ninove et la place

Saintelette, côté Molenbeek, et ils sont en cours côté Ville de Bruxelles. Le phasage a permis aux travaux de débuter dès l'obtention du permis portant sur cette première portion de la petite ceinture Ouest, soit les boulevards du Neuvième de Ligne, de Nieuport, Barthélemy et les Quais des Charbonnages et du Hainaut.

Cette première phase de travaux, actuellement en cours d'exécution, avait déjà fait l'objet d'une analyse de l'ARAU lors de l'enquête publique en 2007¹. L'ARAU écrivait alors : « *Le projet de réaménagement de la petite ceinture Ouest vise principalement à fluidifier la circulation routière pour absorber le trafic de transit qui passe actuellement majoritairement sur les boulevards du centre. L'ARAU s'oppose à cette option car elle ne s'insère pas dans la mise en œuvre de l'objectif du Plan régional de Développement de réduire de 20 % la pression automobile à Bruxelles d'ici 2010.* (Objectif entre temps reculé à 2018 sous l'effet du « business as usual »). *En outre, elle est incompatible avec le séjour paisible que sont en droit d'attendre les riverains et l'objectif de réduire la coupure instaurée par le canal.* »

Qu'en est-il pour la Porte de Ninove ?

Les mystérieux triangles des Bermudes...

La Porte de Ninove a été mise au frigo en 2007 en raison de la difficulté à s'accorder sur son aménagement à cause de l'incertitude relative aux deux triangles situés en zone administrative du PRAS (voir carte ci-dessous) qui ont fait l'objet de plusieurs projets de constructions. **Mais l'incertitude quant à ces deux triangles est-elle levée ?** Rien n'est encore public à cet égard mais les deux communes demandent aux habitants de se prononcer sur d'importants travaux d'infrastructures...

L'ARAU estime que le minimum démocratique consiste à rendre publics les nouveaux projets sur ces deux triangles.

Trois demandes de permis ont successivement été déposées pour le triangle nord (2004, 2007, 2009). La dernière en date, visant à construire près de 20.000 m² de bureaux et plus de 700 m² de commerces, avait reçu, en janvier 2010, un avis favorable de la Commission de Concertation sous conditions, notamment, de « varier les affectations et (de) créer une plus grande mixité : bureaux, commerces et logements »². Depuis lors, seuls des travaux de terrassement et de fondations relatifs au creusement de parkings ont été entrepris.

Selon le Plan Particulier d'affectation du Sol élaboré *in tempore* et les projets révélés par un article publié par la RTBF³, le site devrait accueillir d'ici 2014 **deux tours de 17 et 30 étages** comportant bureaux, commerces (2.100 m²) et logements (45.000 m²).

Sur le triangle Nord, prend place un projet de tour de 30 étages qui serait affecté aux logements privés, avec vue imprenable sur le canal. Le promoteur avait demandé un permis d'urbanisme pour construire deux immeubles de bureaux imbriqués.⁴ L'offre de bureaux étant très largement excédentaire le promoteur a perdu son client. Il a cependant réalisé les compensations avant les

1 « Réaménagement de la petite ceinture le long du canal : encore un projet routier », conférence de presse du 7 novembre 2007.

2 Administration communale de Molenbeek-Saint-Jean, avis de la Commission de Concertation du mardi 26/01/2010.

3 http://www.rtbef.be/info/regions/detail_projet-a-molenbeek-saint-jean-300-logements-porte-de-ninove?id=4992813

4 Ce qui avait l'avantage, à ses yeux, d'éviter l'obligation de faire réaliser une étude d'incidences (car la demande portait sur deux parkings, l'un de 116 et l'autre de 81 places, le cumul dépassant le seuil de 200 places qui implique une telle étude).

bureaux : une partie des appartements dans les immeubles dits des « Terrasses de l'écluse », réalisées en partenariat avec la SDRB. Ce fut le début d'une redynamisation résidentielle de cette zone.

Pour ce qui concerne le triangle Sud, composé d'un ancien entrepôt de Bruxelles Propreté, d'un car wash, de maisons dont une partie appartenait à la Commune, etc. il sera également reconverti en logements, mais en logements sociaux cette fois (ou du moins « à caractère public », selon la terminologie en vogue). La SLRB, Société pour le Logement de la Région de Bruxelles-Capitale, a été priée d'acheter le terrain, au prix du bureaux et avec la pollution éventuelle, afin de contribuer aux objectifs du plan Logement. Mais la Région ne détient pas la maîtrise foncière complète et un propriétaire déteint encore 2.00 m²... D'où l'intérêt d'un droit de préemption plus efficace... Sur ce triangle sud est prévu un immeuble en forme de « U ».

On peut se réjouir de voir ces deux triangles enfin reconstruits et affectés au logement plutôt qu'aux bureaux comme prévu par le PRAS mais on est en droit de se demander, à l'occasion d'un projet d'aménagement d'espaces publics et, entre autres sujets, comment les gabarits projetés vont interagir avec l'espace public.



Extrait du PRAS

<p>Triangle sud Projet : immeuble de logements sociaux en U</p>	<p>Triangle nord Projet : tour de logements privés</p>
--	---

2. Description du projet d'aménagement de la Porte de Ninove

Le projet de réaménagement



Le projet prévoit l'aménagement d'un parc et des espaces publics environnants entre l'écluse de Molenbeek et le début de la rue des Fabriques et concerne donc la zone : Boulevard de l' Abattoir – Porte de Ninove - quais de l'Industrie et de Mariemont, place du Triangle, chaussée de Ninove, rues du Rectangle et Delaunoy.

Ce projet poursuit les objectifs suivants⁵ :

- intégrer l'élément eau dans la ville et revaloriser le canal de Bruxelles ;
- éliminer la barrière mentale que forme aujourd'hui le canal entre Bruxelles et Molenbeek-Saint-Jean ;
- requalifier et revaloriser l'espace urbain des quartiers en question dans le cadre des efforts visant à améliorer la qualité de vie sur Bruxelles en général ;
- maximiser l'efficacité du transport public et le confort de la circulation douce ;
- **maximiser la fluidité du transport automobile sur la Petite Ceinture dans le but d'alléger la pression sur les quartiers résidentiels (Pentagone et Molenbeek).**

Afin de réaliser ces objectifs, les travaux suivants sont prévus :

- démolition de la voirie existante ;
- abattage d'arbres ;
- remplacement d'égouts ;
- aménagement de la nouvelle voirie ;
- réalisation d'un nouveau parc ;
- extension de la place de Ninove ;
- réalisation d'un nouveau pont pour la circulation douce par-dessus le canal ;
- plantation de nouveaux arbres.

3. Analyse de l'ARAU

⁵ Extraits du rapport d'incidences.

3.1. Un projet fonctionnaliste dans sa conception

Les choix effectués pour le réaménagement de cet espace public posent question. Ils s'inscrivent en effet dans une conception fonctionnaliste qui privilégie la séparation des circulations dans le but de favoriser le trafic automobile. Certes, il aurait pour conséquences d'améliorer la qualité de l'environnement urbain de tous les usagers, usagers actifs compris (il ne manquerait plus que ce ne soit pas le cas) mais il vise surtout à privilégier le trafic routier, le trafic de transit, la navette. En bref, ce type d'aménagement est conçu pour les navetteurs et apporte plutôt des obstacles supplémentaires aux riverains et aux piétons, priés de contourner des infrastructures importantes qui prennent au besoin toute la place. C'est flagrant entre les deux triangles et devant les deux pavillons d'octroi de la Porte de Ninove...qui vont être frôlés à l'Ouest par une voie rapide (deux fois deux bandes séparées par une berme centrale...).

Côté Ville de Bruxelles, par contre il y a une amélioration car un espace public est créé qui englobe les deux pavillons et les relie à un espace public élargi devant les façades côté Ville. Les habitants de ce côté vont respirer un peu et auront moins de nuisances sonores que dans la situation actuelle.

Cependant, les principales victimes de ce type d'aménagement seront les piétons, dont les déplacements ne sont pas naturels et, au contraire, très contraints par les aménagements envisagés. Les voies de tram, qui traversent le parc, parti pris plus risqué à Bruxelles qu'à Bordeaux, sont entourées de barrières qui créent de grandes coupures et imposent des détours aux piétons. Alors qu'il était possible de mettre les trams sur les voiries chaussées de Ninove ou d'y réduire le nombre de bandes au profit du transport public !

Le projet prévoit (encore) une passerelle, comme celle qui est en cours de construction entre la rue sainte-Marie (le métro Comte de Flandre) et la rue Locquenghien. Comme les tours, qui sont, par définition, transparentes (et donc ne gêneront pas) il convient de concevoir les passerelles comme légères et aériennes. Il suffit de voir les rampes disproportionnées en cours de construction (par l'entrepreneur de l'avenue du Port), à six cents mètres de là ! Les passerelles visent surtout à éloigner les piétons du parcours fluide et rapide des automobilistes, sur base du bon vieux principe de la séparation des circulations, cher aux fonctionnalistes de tous poils et à leurs amis couleurs de béton. Peu leur importe que les piétons soient battus par le vent et les intempéries ou que la passerelle mène, comme c'est le cas ici, de rien à rien (car elle n'est pas située dans l'axe de deux rues). C'est donc ici surtout l'implantation qui pose question.

- Ce projet apparaît avant tout un projet **routier** qui entre en contradiction avec les objectifs des plans Iris I & II : « *Même si ces dernières années, des efforts ponctuels sont entrepris pour circonscrire plus clairement l'emprise de l'automobile, ce mode reste fondamentalement prédominant et dicte les orientations de la majorité des aménagements de voirie.* »⁶ Le projet de réaménagement de la porte de Ninove n'échappe pas à cet aveu coupable...

Les pouvoirs publics s'abstiennent d'agir pour réduire la pression automobile sur Bruxelles. On continue d'agir comme si les gisements de pétrole étaient intarissables (et comme si il n'y avait pas d'alternative à la suburbanisation, alors que certains ménages reviennent en ville (ou la quittent plus tard, assourdis, en particulier, par le trafic).

- L'aménagement prévu entre les deux triangles créera un « effet de canyon » entre les immeubles.

Les immeubles prévus sur les deux triangles sont, on l'a dit, des immeubles potentiellement hauts en l'absence de PPAS et de puissance régulatrice. Entre ces deux immeubles, les auteurs de projets casent autant de bandes de circulation que possible (trois pénétrantes et deux sortantes), deux trottoirs quand même et des pistes cyclables. Il est à craindre que le résultat ressemble davantage à la rue Belliard qu'à une voirie de desserte locale. Le réaménagement prévu aux abords des deux nouveaux immeubles, extrêmement routier aux abords de ceux-ci, créera des nuisances sur la fonction d'habitation.

- Comment le projet répond-t-il aux besoins de mobilité des riverains ?

On peut s'étonner que le projet ne semble pas s'insérer dans le contexte environnant et, même, ne prenne pas en considération des changements de sens unique récents. Il rate l'occasion de rétablir la perspective de la rue Heyvaert vers les Abattoirs. Il impose à certains usagers de grands détours pour faire de tous petits trajets. Passer en voiture de Bruxelles-Ville à Molenbeek-Saint-Jean au niveau de l'école des Arts et Métiers, par exemple, imposera un détour considérable.

On se posera avec intérêt la question de l'insertion du projet dans une étude de mobilité à plus grande échelle. La petite ceinture Ouest, actuellement classée comme voirie principale au Plan Régional de Développement ne tendrait-elle pas à faire l'objet d'un « surclassement de fait » selon l'euphémisme employé à propos de la toute proche rue Delaunoy dans le Plan Communal de mobilité de Molenbeek (page 16) et à devenir une voirie métropolitaine ?

Les néo Molenbeekois auraient acheté un chat dans un sac !

3.2. Une approche paysagère incongrue : abattage de platanes, minéralisation et butte artificielle !

- L'abattage inutile de platanes : mêmes causes, même effets qu'à l'avenue du Port ?

Le projet de réaménagement prévoit l'abattage d'une trentaine de platanes situés le long du canal. Ces platanes ont probablement le même âge que ceux de l'avenue du Port, qui datent de 1927. Ils ne sont pas malades. Ils marquent la ligne du canal dans le paysage urbain, car, rappelons-le, les berges des canaux étaient arborées afin de ralentir l'évaporation de l'eau et d'apporter ombre et fraîcheur aux usagers du canal.

Cet abattage est totalement inutile : ces arbres peuvent parfaitement être intégrés dans le parc qui est destiné à prendre place sur le site. Les habitants y ont d'ailleurs aménagé une plaine de jeux.

- Une butte incongrue

La seule raison invoquée pour l'abattage des platanes réside dans l'élévation d'une butte artificielle qui aurait pour autre effet indésirable de masquer la vue du canal alors que le projet de réaménagement a pour objectif « d'intégrer l'élément « eau » dans la ville et revaloriser le canal de Bruxelles »...

Peut-être faut-il surplomber les grilles installées le long de l'écluse par le Port de Bruxelles pour des raisons de sécurité? C'est de la belle ouvrage, solide et bien conçue, mais la hauteur évoque davantage le centre fermé que le garde corps destiné aux distraits.

La justification avancée par la Ministre Brigitte Grouwels lors de la réunion publique tient à la capacité que procure cette butte de voir l'écluse de haut. C'est sans compter les effets extrêmement négatifs de cette butte : l'abattage des platanes et la création d'un mur de soutènement de deux mètres de haut. Bonjour la convivialité au pied de ce mur !

L'ARAU propose comme variante d'installer un mirador, c'est moins cher, plus ludique et cela permettra de garder ces beaux platanes. Voir la petite tour en bois installée dans le Jardin du Fleuriste à Laeken.

De plus, le point 1.5.3 de la priorité 1 du PRD implique de « respecter les perspectives et les paysages urbains » et pas d'inventer de nouveaux reliefs.

- Une minéralisation anti écologique

Le projet implique une minéralisation excessive et sans doute contre-productive dans cette zone qui constitue le point le plus bas de Bruxelles. Chaque averse laisse une vaste flaque Porte de Ninove.

De plus le revêtement jaune envisagé est également incongru (à moins qu'il ne s'agisse d'un jaune « mangue » qui répondrait à un souci de cohérence avec la parure des nouveaux taxis bruxellois).

3.3. Un réaménagement *in fine* contraire aux objectifs déclarés du projet

On se doit de conclure au terme de la présente analyse que le réaménagement proposé va à l'encontre de plusieurs objectifs annoncés.

Ainsi, quand il est question « d'intégrer l'élément « eau » dans la ville et revaloriser le canal de Bruxelles », il est légitime de penser que l'élévation d'une butte artificielle dans le parc (côté canal) ne contribuera pas à la visibilité du canal depuis la Porte de Ninove...La butte projetée masquerait en effet la vue. Pourquoi ne pas abaisser le niveau des quais comme au quai des Péniches ?

L'objectif « d'éliminer la barrière mentale que forme aujourd'hui le canal entre Bruxelles et Molenbeek-Saint-Jean » nous semble également difficilement rencontrable vu la quantité de trafic que l'on entend, par ce projet, maintenir, voire faciliter à cet endroit.

Les traversées piétonnes et cyclistes ne sont nullement favorisées : la passerelle prévue pour celles-ci ne s'inscrit pas dans le prolongement des rues Notre-Dame du Sommeil et Evariste Pierron. De plus, à cette barrière constituée par le canal, s'ajouterait celle de la voirie constituée de six bandes de circulation et de deux voies de tram à l'endroit le plus large. **C'est le principal point noir de ce projet. Il faut impérativement réduire le nombre de bandes pour réduire la pénétration automobile dans Bruxelles et réduire l'impact sur les actuels et futurs logements.**

Enfin, l'objectif de « maximiser la fluidité du transport automobile sur la Petite Ceinture dans le but d'alléger la pression sur les quartiers résidentiels (Pentagone et Molenbeek) »

revient uniquement à déplacer le trafic automobile d'un endroit à un autre. On désengorge certaines zones mais on intensifie la pression le long des futures immeubles de logements en créant un canyon entre les deux triangles. Or, comme il est dit plus haut, l'affectation de ceux-ci n'est pas encore confirmée. S'ils devaient effectivement accueillir 45.000 m² de logements, on imagine facilement les nuisances que les futurs habitants seraient forcés de subir.

Conclusion

L'aménagement de la Porte de Ninove est cohérent avec le projet d'aménagement en cours de réalisation le long du canal et le projet d'aménagement prévu pour l'avenue du Port.

Tel quel, les mêmes causes sont susceptibles de produire les mêmes effets : insatisfaction des riverains et perspectives routières.

Il s'agit de projets d'aménagements routiers qui visent, non pas à réduire la pression automobile, comme prévu par le plan Iris II, qui s'impose aux aménageurs publics, mais à faciliter le trafic de transit et la navette, rejetés sur ce « petit ring ouest » au détriment de ses riverains. En tant que tel, il ne réduira pas la barrière que constitue le canal, mais va, au contraire l'accentuer. D'autant qu'il le cache par une butte artificielle très incongrue, butte qui induit l'abattage inutile d'une trentaine de platanes.

Ce n'est pas en saupoudrant ces espaces de verdure, de paysagisme et de mobiliers urbains pseudo design que les pouvoirs publics répondront aux besoins des habitants, anciens, nouveaux et futurs. C'est en maintenant et en valorisant le patrimoine paysager existant : les platanes, la vue sur le canal, les deux pavillons d'octroi dans une perspective symétrique d'entrée de ville piétonne et cycliste et le mur de l'ancien abattoir. Et en réduisant les nuisances automobiles.

L'ARAU demande une réunion publique d'information qui compare le Master Plan de 2004 et le projet actuel et motive les changements. Il n'est pas exclu que des choix de l'époque étaient plus judicieux, en particulier pour ce qui concerne le parcours du tram.

Par ailleurs, nul ne peut se faire une idée juste de l'aménagement projeté tant que publicité n'est pas faite aux projets de construction relatifs aux deux triangles. Leurs gabarits annoncés et le nombre insensé des bandes de circulation prévu risquent de créer un véritable canyon. C'est pourquoi l'ARAU estime que Molenbeek doit rendre public son rêve de tours.

Il est certes temps d'avancer Porte de Ninove mais avec un projet amendé sur les points principaux suivants :

- moins de pénétrantes,
- garder les platanes dans un projet paysager plus fermé,
- supprimer cette butte qui n'a pas lieu d'être,
- remettre les trams sur les voiries ou à la place d'une partie des bandes de circulation,
- rendre plus fluides les circulation piétonnes et cyclistes.

Contact : Isabelle Pauthier, directrice, 0492 73 70 52, nouveau N°, merci de modifier dans vos répertoires.