

# **ZIR Gare de l'Ouest**

## **Réunion publique de consultation**

### **11 février 2009**

#### **Présentation et remarques formulées par les habitants**

#### Les intervenants :

Véronique Del Turco représente la Région de Bruxelles-Capitale (cabinet Picqué)  
Jean-Philippe Hamal et Bruno Clerboux représentent le bureau d'étude Aménagement SC  
Pierre Meynaert représente Inter-Environnement Bruxelles (IEB)

Inter-Environnement Bruxelles a pour fonction de prendre note des remarques des habitants suite à la présentation du bureau d'étude.

Il s'agit de la dernière étape dans l'élaboration du schéma directeur.

V. Del Turco précise ce qu'est un schéma directeur<sup>1</sup> : il s'agit d'un projet d'aménagement à long terme mais qui ne concerne pas encore l'architecture.

Mme Del turco intervient également pour répondre aux questions de nombreux habitants inquiétés par un courrier de la Région annonçant qu'elle souhaitait exercer son droit de préemption sur une zone adjacente à la ZIR « Gare de l'Ouest ».

#### Présentation du bureau d'étude :

La réflexion sur l'aménagement de la zone a commencé en 2005 – 2006.

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) a défini des proportions et des types de constructions à réaliser sur la Zone d'Intérêt Régional « Gare de l'Ouest ».

Il y a aussi des Plans Communaux et Régionaux de Développement.

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur, il y a une volonté de permettre la participation au cours desquels IEB a organisé divers ateliers et réunions.

Description du périmètre : rue Vandenpeereboom à l'Est, la chaussée de Gand au Nord, la rue Dubois-Thorn et l'avenue de Roovere à l'Ouest et la chaussée de Ninove au Sud.

La Zone fait 13 hectares dont 5 hectares de zone ferroviaire et de métro.

#### Options générales du Schéma Directeur :

- a) Intégration des infrastructures ferroviaires à l'urbanisation du site : couverture du métro à la Gare de l'Ouest ; combler une partie du pertuis du métro dans le virage entre le métro Beekkant et la chaussée de Gand ; élargissement du chemin de fer ;...
- b) Conserver l'intermodalité : 3 stations de métro et un RER à venir, il fallait donc optimiser le fonctionnement de la desserte.  
Améliorer les liaisons dans le sens Nord- Sud et Est – Ouest notamment par la réalisation de passerelles.
- c) Réaliser des logements et équipements publics sur  $\pm 150.000\text{m}^2$  (avec un P/S de 1,2) :  $82.000\text{m}^2$  de logements,  $28.000\text{m}^2$  d'équipements collectifs,  $27.000\text{m}^2$  de bureaux,  $2000\text{m}^2$  de commerces (rez-commerciaux rue Vandenpeereboom) et  $11.000\text{m}^2$  d'activités productives.

---

<sup>1</sup> Une brochure explicative des Schémas Directeurs a été distribuée à tous les participants : « *Zones leviers et zones d'intérêt régional ; quel avenir pour votre quartier et votre ville* », Inter-Environnement Bruxelles, Bruxelles, 2008.

- d) Développement Durable du site : assainissement du sol de la zone ; réalisation de bâtiments avec un bonne performance énergétique ; réalisation un grand espace vert de 3 hectares entre les lignes de chemin de fer et les habitations du « logement Molenbeekoïse » ; élargir l'assiette rue Vandenpeereboom en créant une « rambla » (allée piétonne bordée d'arbres) et réaliser des murs « verts » en terre pour atténuer les nuisances sonores du chemin de fer.

Différentes implantations des bâtiments sont possibles : un front de bâti continu ou des immeubles plus « pavillonnaires » (discontinu).

Les espaces publics :

- a) Place « Gare de l'Ouest » : l'objectif est de réaliser un plan pour améliorer cet espace qui a actuellement l'apparence d'une chaussée ; il s'agit d'y favoriser les transports en commun ; d'améliorer les espaces en site propre pour le bus ; remettre une pelouse pour verduriser l'endroit.
- b) Place « Beekkant » : réalisation d'un parc à côté de la station de métro.
- c) Place de l'Ouest : cette zone est peu structurée et très asphaltée. La rue Vandenpeereboom est fort rectiligne. Le Bureau d'étude préconise la réalisation d'une courbe dans cette rue, au niveau de la place de l'Ouest (permet de diminuer l'effet d'autoroute).
- d) Place à la croisée de la Chaussée de Gand et de la rue Vandenpeereboom : rétrécissement du tunnel de métro souterrain permettant la réalisation d'une petite place en surface ; accès carrossable permettant l'accès des voitures vers le parking des petites entreprises qui devraient s'installer.
- e) Rue Vandenpeereboom : élargissement des trottoirs ; favoriser la mobilité douce ; réalisation des passerelles permettant les traversées au dessus des voies de chemin de fer ; possible réalisation d'un passage pour les voitures au-dessus du chemin de fer qui se ferait au détriment de l'espace public (il est également possible de réaliser ce passage en souterrain, mais il poserait des questions de sécurité).

Phasage du projet :

- a) Phase 1 : Couverture du métro et construction des bureaux rue Vandenpeereboom, aménagement de la place de l'Ouest et constructions des premiers logements.
- b) Phase 2 : Construction des logements et transformations de la rue Vandenpeereboom.
- c) Phase 3 : construction des équipements collectifs, du parc et des passerelles (piétonnes et carrossable).
- d) Phase 4 : arasement du puits du métro, construction des immeubles d'activité productive.

Remarques des habitants :

- a) Un habitant rappelle qu'au début du projet, il n'était pas question de dépasser des hauteurs de 4 à 5 étages et avec des immeubles pavillonnaires. Les immeubles pavillonnaires favoriseraient l'ensoleillement et les espaces libres entre les bâtiments.  
→ Réponse du Bureau d'Etude : *Il s'agit d'un travail de groupe qui s'est fait en concertation qui intègre diverses réflexions et contradictions. Il y a eu consensus sur les options à réaliser mais pas sur les implantations. La question des implantations des bâtiments sera déterminée dans la suite de la procédure avec le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) élaboré par la commune. La hauteur des bâtiments est généralement du Rez+4+T. Les bureaux sont*

*effectivement plus hauts mais ces constructions doivent permettre la réalisation d'autres infrastructures via les charges d'urbanisme. La hauteur doit permettre d'économiser l'espace.*

Crainte de l'élargissement de la rue Vandenpeereboom qui accentuerait l'effet autoroute. L'habitant préconise de verduriser la rue Vandenpeereboom des deux côtés de la voirie (et non uniquement côté chemin de fer).

→ *Réponse du Bureau d'Etude : il ne s'agit pas d'un élargissement de la voirie. L'élargissement de 8 mètres en plus sera réalisé pour les modes doux, il n'y aura pas d'amplification de l'effet « autoroute ».*

b) Combien de temps le projet va-t-il prendre pour se réaliser ?

→ *Réponse du Bureau d'Etude : l'élaboration du schéma directeur a duré 4 ans (finalisation en cours), ensuite le Plan Particulier d'affectation du Sol (PPAS) devrait mettre 2 ans. Il y a ensuite les demandes de permis dont on ne connaît pas la durée. Les constructions peuvent prendre plusieurs années. L'urbanisation ne se fera pas avant la mise en service du RER (en 2017).*

→ *Réponse de V. Del Turco : La durée est aussi dépendante de la SNCB. Il faut trouver un accord avec elle puisque la Région n'est pas propriétaire du terrain..*

c) La SNCB a-t-elle donné son accord pour vendre le terrain ?

→ *Réponse du Bureau d'Etude : La SNCB fait partie du groupe de travail (comité d'accompagnement) qui participe à l'élaboration du Schéma Directeur.*

*La SNCB a approuvé la réflexion lors des différentes phases de rencontres du Comité d'Accompagnement. Toutefois, elle n'a pas encore dit si oui ou non elle vendra le terrain.*

*Le schéma directeur et le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS), élaboré par la commune, sont des contraintes pour le propriétaire (SNCB) puisqu'il limite la superficie plancher permise.*

d) Un habitant annonce que actuellement le quartier n'est pas bien à cause des ordures déposées sur la friche et du sentiment d'insécurité éprouvé. Il constate que la mise en œuvre du projet peut améliorer la situation mais que le passage carrossable n'est pas intéressant pour les habitants.

→ *Réponse du Bureau d'Etude : les constructions nouvelles vont effectivement sécuriser le site.*

e) Un habitant souligne que le projet risque d'avoir comme conséquence une augmentation des loyers.

f) Pourquoi les passerelles sont-elles si étroites ?

→ *Réponse du Bureau d'Etude : la passerelle devrait avoir 5m de large, mais cela ne se fixe pas dans le schéma directeur. On pourrait encore l'élargir.*

Avez-vous pensé à utiliser les rails pour les transports de marchandises.

→ *Réponse du Bureau d'Etude : La gare de marchandises à été écartée car nous pensons qu'il faut densifier le site qui est très bien desservi par les transports en commun. Des entrepôts ne permettent pas la même densité.*

Nécessité de maintenir la voie de chemin de fer à Beekkant, comme trace du passé industriel et explicatif du positionnement des immeubles de logements sociaux à cet endroit.

Volonté de convertir la place de l'Ouest en place du Suffrage Universel en référence à l'histoire de cette place.

→ *Réponse du Bureau d'Etude : Nous allons essayer d'intégrer cet élément historique.*

- g) Un habitant regrette que les délais de réalisation du projet soient si longs.

Concernant la voie carrossable, elle est techniquement peu réalisable et les habitants se sont déjà souvent opposés à sa réalisation lors des réunions publiques précédentes. De plus, la construction de la voirie va à l'encontre des décisions prises par la Région de diminuer de 20% la circulation automobile.

Cette voirie n'est pas reprise dans le Plan Communal de Mobilité (PCM), il s'agit peut être de la volonté de quelques échevins, mais ils sont les seuls.

Cet axe de circulation risque de profiter au trafic de transit et pas aux habitants.

→ *Réponse du Bureau d'Etude : la voie carrossable est en discussion avec la commune. Sa construction est toujours possible mais au détriment de l'espace public.*

- h) Pouvons nous imaginer qu'en plus du maillage vert, un maillage bleu (place de l'eau dans la ville) soit intégré au projet ?

→ *Réponse du Bureau d'Etude : les espaces verts et bleus peuvent encore évoluer. Ni le Schéma Directeur, ni le PPAS ne vont tracer l'aménagement de ces espaces publics. Ceci laisse encore de la liberté pour élaborer le projet.*

- i) Il était question d'une annexe à la maison communale à cet endroit, qu'en est-il ?

→ *Réponse du Bureau d'Etude : cela avait effectivement prévu.*

Quel type de commerce devrait s'implanter ?

→ *Réponse du Bureau d'Etude : sous les bureaux on mettrait une moyenne surface d'environ 2000m<sup>2</sup> et sous les logements (au rez-de-chaussée) des commerces de proximité*

Le sol est pollué, un assainissement est-il prévu ?

→ *Réponse du Bureau d'Etude : on ne connaît pas encore le taux de pollution du sol. Le terrain pourrait avoir une valeur commerciale négative.*

→ *Réponse de V. Del Turco : l'assainissement devra se faire aux frais du propriétaire (SNCB).*

- j) Le projet est basé sur 4 options mais il manque une 5<sup>ème</sup> qui est la maîtrise du foncier. Plus on détermine l'aménagement du site, plus le terrain va prendre de la valeur et en augmenter le coût. La SNCB pourrait spéculer. La maîtrise foncière doit donc être une priorité.

→ *Réponse de Benoît Perilleux (AATL) : la loi prévoit que lorsqu'un PPAS (plan d'aménagement élaboré par la commune) est adopté, la Région peut exproprier aux prix du terrain avant réalisation des plans. Dans ce cas, la SNCB pourrait être expropriée et indemnisée au prix du terrain ferroviaire (moins cher que le terrain à*

*bâtir).*

- k) Il y a 3 stations de métro sur le site. A l'avenir, Beekkant deviendra la plus importante. Il importe donc d'en tenir compte en élargissant les passerelles à cet endroit et de stimuler les liaisons depuis les différents quartiers vers Beekkant.
- l) Il faut des espaces verts du côté rue Vandenpeereboom (côté du vieux Molenbeek). Pour cela, l'on peut orienter les bâtiments vers le Sud afin de dégager de l'espace.  
→ Réponse du Bureau d'Etude : *le manque d'espace vert est compensé par l'élargissement de la rue Vandenpeereboom et de la double rangée d'arbres.*
- m) Si on calcule 80.000m<sup>2</sup> de logements additionnés aux commerces, cela fait plus de 1500 voitures. Où va-t-on les mettre ?  
→ Réponse du Bureau d'Etude : *il y a un Règlement d'Urbanisme qui impose la construction d'une place de parking par logement.*

La ligne de chemin de fer coupe Molenbeek en deux parties. Pourquoi ne pas construire au-dessus du chemin de fer ? Plutôt que de lier les 2 Molenbeek, vous allez créer un troisième Molenbeek.

La densité prévue est énorme pour la surface du terrain.

- n) Pourquoi ne pas avoir réalisé un tunnel pour le train ?  
→ Réponse du Bureau d'Etude : *la réalisation d'un tunnel est techniquement difficile car il doit passer au-dessus de la chaussée de Gand et il ne peut descendre trop bas sur le reste du parcours. On pourrait au maximum l'enterrer de 4 mètres.*  
→ Habitant : *mais, techniquement c'est faisable si on part de Simonis.*  
→ Réponse du Bureau d'Etude : *c'est très onéreux et cela dépasse le cadre de notre étude.*
- o) Votre programme prévoit-il un plan pluie ? Quel type de revêtement au sol est prévu ?  
→ Réponse du Bureau d'Etude : *il y a des options générales pour le développement durable qui sont très générales .Il faudra rédiger des prescriptions dans ce sens là.*
- p) Les intérêts des habitants et de la SNCB sont opposés : la SNCB penche plus vers des bureaux tandis que les habitants penchent plus pour le logement. Ne faut-il pas mettre plus de bureaux pour plaire à la SNCB ?  
→ Réponse du Bureau d'Etude : *le Plan Régional d'affectation du Sol (PRAS) prévoit de limiter la superficie de bureaux à 27.000m<sup>2</sup>.*
- q) Nécessité de maîtriser le foncier car il y a un problème de logement, surtout pour les bas revenus, 35% de la population est mal logée. Il y a une urgence de faire du logement social comme à Tour et Taxis. Vous en prévoyez 20.000m<sup>2</sup> et c'est très peu.  
→ Réponse du Bureau d'Etude : *nous prévoyons 1/3 de logement social et 2/3 de logement moyen.*
- r) Problématique des navetteurs, des parkings de délestage à côté du métro sont-ils prévus (sur le modèle IKEA avec des emplacements au rez-de-chaussée) ?  
→ Réponse du Bureau d'Etude : *les parkings prévus ne sont pas destinés aux navetteurs car plus vous offrez de possibilité de se garer, plus vous attirez les voitures.*

*Après discussion avec le comité d'accompagnement, 2 endroits ont été ciblés pour y mettre des parkings liés aux activités locales (150 places + 100 places).*