

|   |
|---|
| <p style="text-align: center;"><b>ZIR Gare de l'Ouest</b><br/>Synthèse de la réunion publique complémentaire<br/>19 février 2009<br/><b>Propositions et remarques formulées par les habitants</b></p> |
|---|

Suite à la présentation publique du 11 février 2009, une seconde réunion complémentaire a été organisée. Cette réunion avait pour objectif de permettre aux habitants qui le souhaitent de nous remettre leurs remarques par écrit ou de les expliciter à l'oral.

Cette note reprendra synthétiquement les remarques formulées par les habitants et/ ou acteurs associatifs.

1.- Implantation :

- 1.1.- Le projet est présenté comme trop simpliste (peu de réflexion sur la faisabilité, sur les principes constructifs,...) et faisant preuve de peu de créativité (en particulier du point de vue morphologique), faisant peu de liaisons entre les deux parties de la commune (si ce n'est pas une voie carrossable – dont on ignore toujours la raison d'être- et des liaisons piétonnes).
- 1.2.- L'implantation des bâtiments n'est pas jugée pertinente. Afin de favoriser le Développement Durable, il faut prendre en considération l'ensoleillement des bâtiments. Une implantation perpendiculaire aux lignes de chemin de fer, le long de la rue Vandenpeereboom, permettrait de gagner des espaces verts accessibles et un ensoleillement optimal.
- 1.3.- Les habitants contestent donc un des alignement proposé (la forme « en continu ») , celui-ci n'aiderait pas à développer des espaces verts là où ils sont le plus nécessaires. Il faut que les futurs îlots s'inscrivent dans une continuité du bâti existant.
- 1.4.- L'immeuble qui vient « fermer » la place de l'Ouest ne devrait pas être implanté. Ces logements seraient fort incommodés par la voirie carrossable si celle-ci venait à exister.
- 1.5.- Un habitant fait remarquer le risque qu'il y a que la nouvelle implantation induise un changement (ou du moins prépare un changement) du vieux Molenbeek. Ces nouvelles constructions pourraient induire la construction d'un nouveau quartier faisant face aux quartiers du Molenbeek historiques. Plutôt que de susciter la rénovation du vieux Molenbeek, les nouvelles constructions pourraient engendrer un cycle plus déstructurant de démolition / reconstruction.

2.- Gabarits :

- 2.1.- Les gabarits sont jugés trop variables et disproportionnés par rapport à l'ensemble du quartier. Les habitants proposent de se limiter à un Rez-de-chaussée +4 ou +5 étages.
- 2.2.- Certains imaginent qu'une trop forte densification du quartier pourrait augmenter les tensions si l'implantation n'est pas bien faite. La tension doit être comprise comme les effets d'une inadéquation entre d'une part densité de population et d'autre part, types d'équipements et d'espaces. C'est pourquoi il importe de mettre en place des formes qui facilitent la convivialité entre les gens des quartiers riverains et « nouveaux » habitants

### 3.- Fonctions :

- 3.1.- Les équipements (crèches, commerces, écoles,...) sont à étudier très précisément et à ce stade-ci sont jugés insuffisants pour accueillir une telle densité de nouvelle population.<sup>1</sup>
- 3.2.- Un habitant émet l'hypothèse que la « grande surface » commerciale de 2000m<sup>2</sup> ne fonctionnera pas si il n'y a pas de parking complémentaire. Les usagers du métro ne seraient que des gens de passage.
- 3.4 - Certains se demandent quels sont les effets de cette « grande surface » sur le commerce local.
- 3.3.- Des activités économiques (et non pas du seul transport / transit des voyageurs) tirant parti des investissements déjà consentis en infrastructure ferroviaire devraient être explicitées dans les options de développement.

### 4.- Espaces verts :

- 4.1.- Les personnes présentes sont unanimes sur le fait que les espaces verts sont situés du côté où ils sont le moins nécessaires. Le Molenbeek « historique » manque cruellement d'espaces verts alors que l'autre côté bénéficie de multiples parcs.
- 4.2.- Par la disposition des immeubles dans un axe grosso modo perpendiculaire à la voie de chemin de fer, l'on peut dégager des espaces verts qui peuvent servir d'espaces de jeux.
- 4.3.- La double rangée d'arbre, rue Vandennepeereboom, pourrait accentuer d'avantage la séparation entre les deux parties de la commune en isolant les nouveaux bâtiments et en créant un rideau vert. Il serait préférable de placer la verdurisation de part et d'autre de la voirie
- 4.4.- Le recul de 8 mètres nécessaire pour créer cette allée (ou « rambla ») supprime la possibilité de faire des bâtiments aérés et en décalages les uns par rapport aux autres.

### 5.- Mobilité :

- 5.1.- Les habitants craignent les effets négatifs de la passerelle pour voitures au-dessus du chemin de fer. De plus, le Plan Communal de Mobilité ne fait pas mention d'une telle traversée. Elle n'est donc pas souhaitée.
- 5.2.- Les passerelles rectilignes et « étroites » reliant le « vieux » Molenbeek au « nouveau » devraient laisser place à des plateaux successifs (en gradins) sur lesquels on pourrait installer des équipements récréatifs.
- 5.3.- Les habitants demandent de conserver l'ancienne ligne de chemin de fer à Beekkant qui se dirige vers les entrepôts Delhaize. Cette ligne devrait être préservée comme élément historique.

### 6.- Espaces publics :

- 6.1.- L'aménagement de la place de l'Ouest devrait comporter des infrastructures de convivialité (jeux,...). Il est possible de constituer un espace de jeu à la place de l'Ouest. Cela ne devrait pas se limiter à cette place mais à toute la rue

---

<sup>1</sup> Notons toutefois que 28.000m<sup>2</sup> d'équipements collectifs devraient, selon le schéma directeur, voir le jour. Ces équipements ne sont pas définis et l'hypothèse d'infrastructures pédagogiques est avancée (crèches, écoles,...).

Vandenpeereboom. La création d'immeubles en îlots devrait permettre de libérer des espaces attenants pour y développer des zones de convivialité (gradins, jeux, plateaux,...). Ces espaces dégagés seraient sous contrôle (visuel) et permettraient d'y laisser jouer les enfants. Les espaces dégagés se placeraient dans la continuité des larges plateaux successifs qui font office de passerelles.

- 6.2.- Dégager ces espaces publics (grâce aux îlots et aux passerelles) permettrait une meilleure liaison entre les deux parties de la commune en créant des lieux favorisant les activités culturelles et/ ou de jardinage.
- 6.3.- Les affectations tant en dessous que sur la « passerelle » seront dépendantes de la largeur des passerelles. La largeur de la « passerelle » déterminera des affectations et des usages multiples : (agora, parvis d'un équipement culturel ou administratif, ...).
- 6.4.- Les participants à la réunion se questionnent sur la politique des espaces publics. Les espaces aménagés correspondraient à un mélange systématique d'espaces pour les piétons et de voiries carrossables. Une « doctrine » évidente doit apparaître dans le schéma directeur, de telle manière qu'elle fasse référence dans l'élaboration du Plan Particulier d'Affectation du Sol à venir.

#### 7.- Processus consultatif :

- 7.2.- Toutes les personnes ayant participé à plus d'une réunion publique ont l'impression que les remarques qui ont été émises par les habitants ne sont pas prises en compte. « Tout a été dit et le projet n'a pas évolué ». Un habitant nous fait la lecture du compte rendu de la réunion de février 2008 et constate que le contenu du rapport pourrait s'appliquer un an plus tard. Il y a un sentiment de négligence des remarques émises par les habitants : « Nous on sert de faire-valoir. C'est perdu d'avance. »
- 7.2.- Un habitant fait remarquer qu'un point de permanence « gare de l'Ouest » (sur le modèle du point info Flagey) avait été demandé lors des premiers ateliers de réflexion en 2005. Cette permanence n'a jamais été obtenue. Elle aurait permis de faciliter un dialogue entre concepteur et riverains. Le processus consultatif fonctionne par à-coups et non en continu.

