

ZIR Gare de l'Ouest

Note de synthèse relative au projet de Schéma Directeur « Gare de l'Ouest »

A. Présentation

Les 11 février et 19 février 2009 ont eu lieu les dernières réunions d'information destinée aux habitants de Molenbeek portant sur l'élaboration du schéma directeur pour le site dit de la « gare de l'Ouest ». Le bureau d'étude, *Aménagement SC*, a présenté les options qui devraient être adoptées prochainement par le schéma directeur finalisé.

Le processus consultatif achevé, il est opportun qu'Inter-Environnement Bruxelles, chargé de relayer le point de vue des habitants auprès du Comité d'Accompagnement, remette une note générale sur le futur plan d'orientation.

B. Remarques sur le processus

Deux types de remarques ont été formulées par les participants aux réunions relatives à la l'élaboration du schéma directeur. Les premières portaient sur le sentiment de ne pas avoir de réelle place au sein des décisions dans le processus ; les secondes portaient sur le degré de technicité excessif des présentations publiques.

Pour les personnes ayant participé à plus d'une réunion publique et/ ou d'un atelier organisé dans le cadre de la consultation relative au schéma directeur « Gare de l'Ouest », il y a un sentiment de « *négligence* » dans la prise en compte de leurs remarques. Certains habitants ne sont plus venus aux réunions, considérant qu'en réunion publique on leur présentait systématiquement la même chose, ce qui les obligeait à se répéter inutilement. D'autres habitants ont eu l'impression qu'ils servaient de « *faire valoir* » au processus et que les décisions importantes étaient jouées d'avance. Le motif de cette déception, le sentiment de non intégration des demandes qui avaient été formulées auparavant. Les habitants disent ne pas reconnaître le projet qu'ils avaient

demandé.

Le retard pris dans l'élaboration du schéma directeur (à raison d'une réunion publique par an) et la nécessité d'intégrer les desiderata des multiples acteurs concernés (commune, SNCB, Région, habitants, ...) sont des conditions qui ont également participé à ce climat de méfiance vis-à-vis du processus consultatif.

L'autre type de remarque avancé par les participants aux réunions publiques se réfère à la technicité excessive des présentations. Alors que certaines personnes présentes aux réunions s'exprimaient difficilement en français, les exposés étaient faits dans ce que l'on pourrait appeler le « jargon urbanistique » inaccessible à la majeure partie des habitants.

La présentation des projets d'aménagement sur la Zone d'Intérêt Régional s'est faite, à toutes les réunions, sur présentation de plans projetés en 2 dimensions. Ce n'est qu'à la dernière réunion publique, en 2009, qu'une maquette du projet a été montrée aux habitants.

Il y a eu pour bon nombre d'habitants, une difficulté exprimée, de pouvoir comprendre et imaginer le projet à partir des présentations qui ont été faites.

?? je crois que c'est à mettre ailleurs ?

C. Remarques sur le contenu du projet

- *La propriété foncière*

Les riverains se sont montrés inquiets par rapport au devenir de l'ensemble du projet qui est soumis à la bonne volonté de la SNCB, propriétaire principal des terrains concernés. Il se pourrait que toute l'énergie déployée par les habitants à faire entendre leur voix, mais aussi tout l'argent public utilisé pour réaliser les différentes études ne servent à rien si la SNCB décide de ne pas développer de projet sur ses terrains (ou de les vendre).

Selon les habitants, il faudrait que la Région puisse garantir l'avenir du projet en devenant elle-même propriétaire des terrains et en prévoyant un budget d'acquisition.

L'hypothèse de l'expropriation avancée par un travailleur de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL) semble être une piste intéressante mais peu réalisable sur l'ensemble des terrains appartenant à la SNCB sur lesquels il y a un projet en Région bruxelloise.

- *Réunir les deux Molenbeek*

« Le défi sera donc de donner un nouveau visage aux énormes terrains en friche actuels. Car Région et Commune, désirent – et c'est une de leurs priorités – améliorer les liaisons entre le Nouveau Molenbeek et le Molenbeek historique. »¹

Un des enjeux majeurs définis dans le projet est de connecter les 2 Molenbeek actuellement coupés par la voie du chemin de fer et du métro.

Du point de vue des habitants, le projet soumis ne rencontre pas cet objectif.

Comme il n'est plus question d'enterrer les voies de chemin de fer pour relier Molenbeek, Les habitants craignent, que, tel quel, l'aménagement prévu sépare encore plus les 2 zones:

- Les murs antibruit vont casser toute perspective visuelle.
- Ce mur de 8 mètres de haut va représenter une barrière supplémentaire.
- Les passerelles prévues sont fort hautes. Qu'en est-il des personnes à mobilité réduite, des vélos et des voitures d'enfant ? Il est prévu des ascenseurs, mais l'expérience montre que ceux-ci sont très souvent hors service.
- Les passerelles sont trop étroites et rectilignes pour se transformer en espace de convivialité.
- Les passerelles sont des lieux isolés que certaines personnes pourraient refuser de prendre le soir. Il y a une crainte de voir se créer des espaces propices au sentiment d'insécurité.
- L'alignement des immeubles en « ordre continu » qui est proposé de part et d'autre de la zone de chemin de fer crée aussi un sentiment de coupure.

Dans l'idée de créer du lien entre les deux Molenbeek, plusieurs pistes ont été avancées par les riverains. Si effectivement, l'enterrement des voies se révèle impossible techniquement ou peu réaliste financièrement, le terrain pourrait être utilisé dans une optique de centralité. Il serait possible par exemple de créer des services ou des lieux de rencontre pour les habitants de part et d'autre du site. Cette idée avait déjà été soulevée par les habitants il y a quelques années, mais n'est pas reprise dans le projet actuel. L'installation de passerelles ne semble pas suffisante pour que les gens aient une raison de les emprunter.

Quelques exemples de ce qui pourrait être fait d'après les propositions des habitants :

¹ Extrait du dossier *la gare de l'ouest en mutation*, Molenbeek info, n°23, décembre 2007, page 11.

Un centre multiculturel, un complexe pédagogique (crèche, écoles primaire, secondaire), des espaces verts plus conséquents que ceux prévus actuellement (en pleine terre et accessible au public), une extension des services communaux, ...

- *Implantation*

Plusieurs types d'implantation ont été présentés aux habitants lors de la dernière réunion publique de 2009.

La première se présente en « ordre fermé », c'est à dire avec des immeubles alignés sur la rue Vandenpeereboom en 6 blocs de 6 à 9 niveaux de haut. Cette proposition est jugée « fonctionnaliste » par les riverains. Il faudrait, selon eux tenir compte des îlots et des voiries avoisinantes dans l'idée de recréer des perspectives visuelles entre les voiries situées de part et d'autre des voies. L'implantation en « ordre fermé » fait craindre des problèmes d'ensoleillement pour les nouvelles constructions. Un manque d'ensoleillement, est pour les habitants un non-sens en termes environnementaux.

Les habitants penchent vers une place de l'Ouest qui devrait également être ouverte, permettant une perspective vers la place Beekkant (via l'espace vert surplombant le chemin de fer) plutôt qu'en l'enclavant entre des immeubles volumineux.

En ce qui concerne l'implantation des immeubles en « ordre ouvert », c'est à dire des immeubles éparpillés dans une zone verte, la proposition est mitigée. Certains habitants estiment qu'elle répond à leurs attentes mais que les hauteurs sont trop importantes pour rendre ces immeubles « pavillonnaires » agréables. D'autres estiment que cette proposition ne répond pas aux critères environnementaux (manque de compacité) ni à l'intégration des nouvelles constructions dans le quartier existant (respect de la morphologie urbaine).

Une piste avancée par les habitants pour répondre à une meilleure intégration des nouvelles constructions est de respecter les perspectives des îlots actuels tout en prévoyant une implantation des nouveaux immeubles perpendiculairement aux voies de chemin de fer. Ainsi, l'ensoleillement serait optimal (étant donné l'orientation) et des espaces de convivialité pourraient être dégagés dans les interstices entre les logements.

- Densité du projet

Le quartier est déjà très fortement peuplé (la plus forte densité à Bruxelles selon certains habitants). Les entrepôts sont transformés en lofts, les coins de rues et dents creuses sont aménagés en logements. Quelques habitants posent donc la question de la pertinence de mettre encore du logement sur le site de la Gare de l'Ouest.

D'autres éléments renforcent cette idée:

- Les logements prévus le long des voies seront adossés à un mur.
- L'orientation des bâtiments par rapport au soleil ne semble pas idéale.
- La couverture du sol est déjà très importante dans cette zone et il serait préférable de limiter le nombre de bâtiments et de privilégier les espaces verts (pelouse, parc, plan d'eau,...). Une minéralisation trop importante du site contribuerait à une imperméabilisation des sols (dans une zone où les inondations sont fréquentes) et contribue au réchauffement de l'air en période de forte chaleur.
- La hauteur des bâtiments prévus est elle aussi trop importante à certains endroits.
- Dans ce cadre, il y a d'autres fonctions que les habitants aimeraient voir développer sur le quartier.
- D'autres habitants sont favorables à l'implantation de nouveaux logements sur le site, pour autant qu'ils soient construits de façon écologique et durable, qu'ils soient accessibles aux personnes à faibles revenus.
- Une proportion importante de logements « moyens » sur le site peut créer un effet d'entraînement, notamment sur l'augmentation des loyers, modifiant les chances d'accès des habitants les plus démunis à l'ensemble du quartier. Des habitants réclament une proportion de logement social plus importante que ce qui est prévu, afin de garantir l'intérêt régional et social du projet.

- Fonctions

Les habitants trouvent que globalement le projet manque d'ambitions. Il devrait réussir à concilier l'intérêt régional avec l'intérêt local. La Gare de l'Ouest va devenir une des zones de Bruxelles les mieux desservies en transports en commun, mais les aménagements prévus ne semblent pas prendre en compte ce potentiel. Tout semble indiquer que la Gare de l'Ouest ne sera qu'un lieu de communication et de passage, cela se fera au détriment du développement

local et de la vie des quartiers concernés. La Commune elle-même ne semble pas avoir de forte ambition pour cette zone. Les habitants qui se sont exprimés pensent que nous sommes en train de passer à côté d'une opportunité pour le quartier. Plusieurs propositions sont mises en avant: salle de spectacle, marché couvert (quotidien), déchetterie connectée au chemin de fer, antenne médicale urgente, ...

En résumé, les habitants demandent qu'à côté des aménagements réalisés pour le transport (RER, Métro,...) soient réalisés des projets qui se basent sur les véritables besoins de la commune et de ses habitants.

- Espaces verts

D'un point de vue général, les habitants sont demandeurs d'espaces verts, mais la proposition faite est insatisfaisante. La bande d'espace vert s'étendant sur la longueur ouest du site apparaît aux habitants comme résiduelle (là où l'on ne pouvait pas construire on a mis un parc).

Les habitants demandent que les espaces verts ne soient pas juste résiduels et traversent le site d'Est en Ouest. Cela dans le but de réduire la fracture causée par le chemin de fer entre les deux parties de Molenbeek et de permettre à la partie Est de bénéficier d'espaces verts accessibles.

Il importe pour les habitants de localiser le principal espace vert du côté Est du site, en lien avec le Vieux Molenbeek. Les habitants rencontrés sont quasi unanimes sur cette question d'une mauvaise localisation des espaces verts, dans la mesure où ils sont situés là où ils sont le moins nécessaires.

Relier les deux rives de Molenbeek, c'est aussi penser l'aménagement du site en fonction du maillage vert, c'est créer des cheminements doux (piétons, cyclistes, PMR, ...) qui permettent de circuler dans la commune de part et d'autre, en traversant agréablement le site de la gare de l'ouest.

Les zones vertes prévues autour des immeubles sont nécessaires pour y développer des espaces de convivialité pour l'ensemble des habitants actuels et à venir. Il faut donc veiller à

ce que ces espaces ne deviennent pas privatif, comme zone ornementale des immeubles à venir.

- Espace public

L'idée d'aménager une place de l'Ouest créé l'enthousiasme chez bon nombre de riverains, un habitant a même imaginé de lui donner le nom de place du « suffrage universel » en commémoration aux événements qui ont eu lieu à cet endroit.

Toutefois, il n'est pas acceptable aux yeux des habitants que l'espace public créé, à la place de l'Ouest, soit enclavé entre des immeubles pour certains de plus de 10 étages ou traversés par une voie carrossable. Bon nombre d'habitants et associations s'opposent à la création d'une voirie carrossable à cet endroit. Cette voirie, si elle venait à être créée déstructurerait l'espace public, tant du côté de la place de l'Ouest que de la place Beekkant. Cela signifierait que l'entièreté des espaces publics aménagés dans le cadre du schéma directeur seraient fréquentés par des voitures (parking et voie d'accès place Osseghem, traversée carrossable Beekkant - place de l'Ouest et espace devant la Gare de l'Ouest où l'automobile occupe une place centrale).

La voirie créée ne répond pas aux objectifs régionaux de réduction de 20% du trafic automobile et n'est absolument pas spécifiée dans le Plan Communal de Mobilité.

- Mobilité

La voie carrossable de la place de l'Ouest, a déjà été abordée dans la section relative aux espaces publics. En créant une traversée au dessus du chemin de fer, l'on créera une sorte de viaduc « *anti-urbain* » qui ne pourra s'intégrer dans le quartier pour les raisons mentionnées préalablement.

La traversée nécessite une rampe avec une pente très importante (supérieur à une pente de garage). L'inclinaison de la pente risque fortement d'être une source de pollution sonore en raison de son inclinaison forte, exigeant des accélérations et coups de freins importants.

Si elle était réalisée, la rampe se situera au niveau du deuxième étage des immeubles avoisinants ce qui occasionnera des nuisances importantes aux occupants de ces immeubles.

L'hypothèse d'une traversée en souterrain est, certes, visuellement moins dérangeante mais concentre des problématiques similaires (bruit, pollution, insécurité pour les piétons,...).

Certains participants aux réunions craignent que l'aménagement de cette voirie (en souterrain ou en surface) ne profite pas réellement aux Molenbeekois mais contribue à l'étalement du trafic parasite sur les quartiers résidentiels adjacents.

Il ne semble, dès lors, pas opportun de retenir cet aménagement ni dans le schéma directeur, ni dans le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) à venir.

En ce qui concerne les passerelles, il s'agit d'un aménagement opportun pour les personnes désirant se rendre de part et d'autre du site. Il est un fait qu'à l'heure actuelle, la passerelle attachée au métro Beekkant est insuffisante pour les piétons et cyclistes. Toutefois, plusieurs habitants jugent que des passerelles de 5 mètres de large et rectilignes sont insuffisantes. Ils ont donc imaginé des passerelles aux largeurs variables en plateaux qui permettraient la création d'espaces de jeux et de plantations.

La question des parkings reste posée. L'inquiétude est manifeste chez certains habitants de voir se transformer les deux parking de délestage proposé (parking desservant hypothétiquement les équipements à construire) en parking de dissuasion. Certains proposent que l'on ne construise pas ce parking étant donné la qualité de la déserte à venir en transports en commun.

D'autres craignent qu'une absence d'emplacements suffisants induise un stationnement ventouse sur l'ensemble des quartiers déjà relativement saturés.

Pour les voies de chemin de fer, les habitants demandent que les voies soient enterrées ou, à défaut, mises le plus bas possible. Ils font remarquer que les explications fournies pour justifier l'impossibilité d'enterrer les voies ne sont pas très claires. Les habitants ont même l'impression que le discours a changé sur le sujet. Des raisons financières ont d'abord été données, puis des raisons techniques.

- *Délais, nuisance et phasage des travaux*

Plusieurs craintes émises lors de la réunion concernent les nuisances des travaux, leur durée...

- Les nuisances actuellement (travaux métro) sont déjà fort importantes. Les habitants n'ont jamais été prévenus des travaux de nuit par exemple (manque de communication). Ils demandent que la STIB fasse un réel effort d'information (ex. un point info chantier).

- Il n'y a pas de garantie quant à la durée des aménagements prévus. Cela veut dire que les habitants devront peut-être encore supporter des nuisances pendant plusieurs années. Quelles dispositions peuvent être prises pour réduire au maximum ces nuisances et éviter que ce morceau de ville ne devienne un chantier permanent ?

- Si les travaux s'étalent par phase de plusieurs années, et si les travaux mettent plusieurs années avant de commencer le chantier, il y a une demande d'occupation provisoire de la zone. Une dizaine d'associations (locales et régionales) sont prêtes à s'associer pour dégager les premières pistes permettant une telle occupation. Celle-ci permettrait d'éviter aux riverains d'avoir le sentiment de vivre sur un chantier perpétuel.