

Projet de PAD Gare de l'Ouest

Avis d'IEB



La friche ferroviaire de la gare de l'Ouest fait actuellement l'objet d'un projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD). Précédemment, en 2015-2016, l'ADT réalisait (déjà) une étude sur un périmètre sensiblement plus large qui comprenait ce terrain. La première partie de cette étude portait sur une tentative de diagnostic et d'analyse de la situation existante, la seconde s'employait à être propositionnelle pour l'avenir du site.

A présent, le périmètre du PAD s'étend entre la rue Vandenpeereboom, la Chaussée de Ninove, la rue Dubois-Thorn et la chaussée de Gand. Ce vaste site de 13 hectares et de près d'un kilomètre de long s'étend en deux la commune de Molenbeek-Saint-Jean entre la gare de l'Ouest et la station d'Osseghem, en suivant la ligne de chemin de fer n°28.

IEB rappelle ses critiques génériques à l'égard des PAD. Alors que ceux-ci sont déterminants des orientations prises par les développements futurs de territoires stratégiques pour la RBC et ses habitants, ils font l'objet d'une consultation minimum, essentiellement des processus d'information et pratiquement aucun processus de participation alors qu'une fois adoptés ils constitueront la base de tout développement ultérieur avec une capacité de déroger à tous les autres cadres réglementaires urbanistiques.

IEB trouve que les schémas repris dans le PAD, s'ils présentent une esthétique certaines sont peu lisibles pour les habitants et rendent difficile la compréhension des conséquences des orientations choisies.

-Ouverture du site sur le quartier :

Afin de garantir l'intégration de ce nouveau projet dans le quartier déjà existant, il importe de tenir compte de l'existant. La programmation du quadrant « quartier » longeant la rue Vandenpeereboom pose particulièrement question à ce sujet. Basée sur l'alternance entre front bâti à alignement et espace semi-privatifs - des cours fermées par des clôtures ou

grillagées - la relation à l'espace public se retrouve compromise. Ces cours semi-privatives risquent de constituer un effet « barrière ».

Alors que le PAD autorise des hauteurs de 25 m pour le futur front bâti Vandenpeereboom, les études actuelles ne permettent pas de connaître l'effet sur les vues des habitants existants de cette rue, ni les ombres portées.

Pour que le site s'intègre dans le quartier déjà existant, IEB recommande de revoir la programmation de ce quadrant afin de garantir l'ouverture du site sur le quartier. IEB propose une réduction Les 25 m proposés sont un maximum qui devra être revue à la baisse si les futures études d'incidences démontrent un impact négatif sur les habitants actuels.

-La densité ?

La densité du bâti projeté est par endroit trop forte, dans un quartier déjà dense. P. 68, le RIE signale qu'on est dans un des quartiers les plus densément peuplés de la RBC. Il s'agit de ne pas trop accroître cette densité et d'utiliser l'accroissement proposé pour répondre aux besoins premiers : besoins en logements sociaux spatiaux, besoins en espaces verts et en équipements collectifs (voir infra). En outre, la densification proposée laisse craindre des conséquences négatives sur la mobilité du quartier telles que l'aggravation de la pression et de la congestion automobile, avec toutes les autres nuisances que cela entraîne. Il ne faut pas oublier qu'environ 600 logements privés sont déjà en projet autour de la ZIR.

La tour à BeKant

Concernant le rôle d'ouverture et de dialogue possible des constructions inscrits dans le volet stratégique du PAD, un projet en particulier pose problème et semble en contradiction avec les intentions annoncées.

Alors que les constructions aux alentours de la station Beekant se limitent à une hauteur de maximum 29 mètres (R+10), le projet prévoit la construction d'une émergence de 50 mètres (R+15) au niveau de la station Beekant.

Pour IEB, une tour de telle hauteur n'a pas sa place à cet endroit. D'autant qu'elle risque d'autoriser à son tour l'augmentation en gabarit des environs et d'exercer une pression sur le foncier. Nous demandons que la bâtisse à cet endroit respect la moyenne des gabarits environnants existants ou projetés.

Dans l'extension de la gare de l'Ouest, vouée à l'équipement et à l'habitation, les hauteurs autorisées sont de 29 m. Sur une parcelle à la surface relativement réduite entre le

bâtiment d'accès au métro et la rue, nous trouvons que cela amène à une densité excessive.

IEB demande la réduction de la densité du bâti à cet endroit.

La prescription 1.6 du PAD prévoit que moyennant enquête publique et avis de la commission de concertation, un dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis moyennant le respect de certaines conditions alors que les gabarits autorisés par le projet de PAD prévoit déjà des densités et des hauteurs importantes pour le quartier.

C'est pourquoi IEB demande la suppression de la prescription 1.6 et de sa capacité dérogatoire.

Quels choix du logement projeté ?

Le terrain du PAD est entièrement public même s'il n'appartient pas encore à la Région. Or le PAD prévoit 80 % de logements publics. Pour IEB, à l'instar des recommandations du RBDH, les terrains publics ne doivent accueillir que des logements publics.

C'est pourquoi IEB demande que 100 % des logements construits sur du terrain public soient publics. La mixité sera de toute façon préservée puisque le périmètre est entouré de nombreux logements privés. Par ailleurs, les 20 % de logements privés sont de toute façon nettement séparés dans le PAD des projets de logements publics.

Le RIE évoque que les logements publics seront développés probablement par Citydev ce qui ne constitue nullement une garantie que ces logements resteront publics. En effet, les logements de Citydev rejoignent le marché privé après 20 ans. La seule garantie que le logement reste public est de construire du logement public locatif social ou moyen. Au vu du profil des habitants dans le quartier et du manque de logements sociaux en général en RBC, IEB demande que sur les 100 % de logements publics **60 % soient sociaux.** **Cela permettra à peine d'augmenter le % de logements sociaux en RBC.**

A ce stade, on ne sait pas combien de nouveaux logements vont être construits. On parle juste d'une superficie totale de 90.000 m². Le RIE parle d'environ 450 nouveaux logements via le PAD alors que lors de la soirée d'information du 28/03, un nombre de 800 logements a été évoqué soit près du double. Le logement social existant dans le quartier connaît un réel problème de sur-occupation. Ce constat devrait aider à mieux penser la typologie des futurs logements sociaux en prévoyant des logements suffisamment grands pour les familles nombreuses.

IEB demande à ce que le PAD propose des solutions à la problématique de sur-occupation existant dans une partie des logements sociaux du quartier et plaide pour des logements sociaux spacieux permettant de

répondre aux besoins identifiés et avec l'avantage de limiter les problèmes de mobilité.

-Quels équipements collectifs ?

Le PAD devrait être un cadre qui permet la résolution des problèmes et carences existants dans ce périmètre. Les quartiers autour de la gare de l'ouest manquent de crèches et d'écoles. Selon les dernières données de l'IBSA, le quartier de la gare de l'Ouest n'offre qu'une centaine de places scolaires pour un millier d'enfants. Or aucun projet d'école n'est prévu dans le projet de PAD. Tout au plus est évoqué l'idée éventuelle de la création d'une école de devoir. Le PRDD prévoyait pourtant une école secondaire. Aucune crèche non plus n'est envisagée. Le PAD se repose sur l'ouverture prochaine d'une école maternelle et primaire (NL) de 350 à 400 places faisant partie du développement EKLA et l'ouverture en 2021 d'une école secondaire du réseau libre (NL) de 850 places sur le site Cinoco à proximité de la gare de l'Ouest. Il s'agit d'une offre future spécifique qui ne répondra pas suffisamment aux besoins des habitants tant actuels que futurs.

la croissance démographique naturelle, plus forte dans le quartier, va amplifier ces insuffisances. Il faudrait que le PAD permette de répondre aux problématiques et besoins de cette augmentation démographique .

IEB insiste sur le fait que le PAD devrait prioritairement envisager l'implantation de crèches et d'écoles en tant qu'équipements collectifs.

-Locaux communautaire :

Ce PAD pourrait parfaitement encadrer une demande locale bien justifiée qui est la création de Locaux communautaire mis à disposition des habitants pour divers types d'activités. En effet, la sur-occupation actuelle des logements crée notamment de mauvaises conditions pour l'étude avec des répercussions importantes pour les parcours scolaires des adolescents habitant ces quartiers. IEB demande d'inscrire cette proposition dans les projets à projeter ainsi que dans les projets temporaires envisagés.

IEB plaide pour que le PAD encadre la création d'espaces communautaires et de locaux d'étude à la disposition des habitants.

- Déchetterie

La question de la propreté publique revient souvent comme sujet d'actualité dans les quartiers autours de la gare de l'ouest. Elle fait partie des besoins identifiés. Le PAD devrait être l'occasion de régler cette question et d'encadrer une des solutions pratiques ; une déchetterie de quartier. Celle-ci permettra une meilleure gestion des encombrants et déchets. A cet égard, la fonction et le rôle du Recyark envisagé dans le PAD est mal identifiée.

IEB plaide pour que le PAD intègre un projet de déchetterie de quartier.

- Imperméabilisation des sols

L'urbanisation d'un site aujourd'hui en friche impliquera inévitablement une imperméabilisation des sols. Si IEB salue la préservation d'un espace naturel de biodiversité, A ce stade, IEB comprend mal le caractère plus ou moins perméable ou non du futur Parc activé et plaide pour que celui-ci soit perméable au maximum.

Pour IEB : Mohamed BENZAOUIA

Le 19 avril 2019