



Table des matières

Densité du projet	1
Problèmes de mobilité	2
Qualité de l'espace public	2
Insécurité juridique	3

Le projet soumis à enquête publique prévoit la construction de 4 tours, ce qui double quasiment la densité du site. Cette densité semble très exagérée dans un quartier qui souffre déjà fortement d'une sur- représentation de tours et de bureaux.

De plus, le projet prend place sur un espace stratégique en termes de mobilité et de nombreuses inconnues subsistent quant aux solutions apportées pour harmoniser la circulation des passagers aux alentours de la gare du Nord.

Sans oublier que de fortes inquiétudes se portent sur les aménagements peu qualitatifs des espaces publics jouxtant ce projet. Notamment sur le fait que les aménagements prévus vont très largement masquer la vue sur l'emblématique gare du Nord qui a repris ses droits dans le paysage bruxellois depuis la démolition du CCN.

Enfin, une grande insécurité juridique entoure ce projet puisque les gabarits demandés par le promoteur se basent sur la récente modification du PPAS 19 et que cette modification fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État.

Densité du projet

De nombreux diagnostics rejoignent l'expérience des riverains et habitants d'un quartier Nord largement monofonctionnel et déjà saturé de tours et de bureaux. Pour rappel, il y a plus d'un million de m² de bureaux vacants en Région bruxelloise dont 160.000m² dans le seul quartier Nord ! Les espaces publics existants sont peu nombreux, très minéraux et de faibles qualités. Notamment parce qu'écrasés par une architecture froide et imposante. Cela cause, de plus, des problèmes d'îlots de chaleur et d'effets Venturi. Dans ces conditions, le réaménagement d'un site public comme le CCN aurait dû contribuer à minimiser ces effets. Or, non seulement le choix a été fait

de vendre ce site à un promoteur privé mais, en plus, les règles urbanistiques ont été aménagées pour autoriser à ce promoteur de doubler la densité du site (passage de 94.000m² pour le CCN à 158.000m² pour Nör). Ce choix est incompréhensible. IEB demande donc à ce que la densité de ce projet soit revue à la baisse et ne puisse en aucun cas dépasser la densité de l'ancien bâtiment CCN qu'il vient remplacer.

Problèmes de mobilité

La gare du Nord est le plus grand hub de mobilité du pays en termes de fréquentation quotidienne. Il s'agit également d'un hub multi-modal essentiel connectant des acteurs aussi différents que la STIB, de LIJN, la SNCB et autres compagnies de bus internationaux. Cela crée déjà aujourd'hui de nombreuses tensions et problèmes de mobilité. Bien conscients de cette situation, les pouvoirs publics ont commandé un « Masterplan Paysager des Abords de la Gare du Nord » dont l'objectif était justement de réunir ces différents acteurs afin de partager une vision cohérente pour les aménagements du quartier en termes de mobilité. Aujourd'hui, ce Masterplan n'est toujours pas finalisé alors que des projets privés - tels que celui soumis ici à demande de permis - sont en train d'acter des choix irréversibles en termes de mobilité. Cette situation est tout bonnement inacceptable.

A cet égard, IEB est particulièrement inquiet de la légèreté avec laquelle le promoteur traite la question du dépôt de bus. Rien n'a été pensé pour le jour où ces bus seront électriques alors que la STIB et de LIJN annoncent l'échéance toute proche de 2035. Charger ces bus électriques sous une tour d'habitation représente un risque d'incendie majeur. Bien conscient de ce risque, le promoteur se contente de dire que le problème sera traité après la délivrance du permis. Il s'agit d'un manque de prévoyance inexplicable. Tout comme le serait le fait de faire basculer dans le futur l'ensemble des dépôts de bus vers les espaces publics avoisinants. Cela représenterait une perte majeure pour la qualité de vie du quartier et un nouveau cadeau des pouvoirs publics au promoteur qui serait alors libre de réaménager les espaces souterrains de dépôt à sa guise, par exemple en galerie commerciale. IEB s'oppose donc à la délivrance du permis d'urbanisme tant qu'une solution convaincante, soutenue par une étude de faisabilité indépendante, n'aura été déposée pour l'aménagement des dépôts de bus électriques.

Qualité de l'espace public

La démolition du CCN a permis de retrouver la très belle façade de la gare du Nord qui s'inscrit harmonieusement dans le paysage bruxellois. Construire 4 nouvelles tours sur l'espace du CCN reviendrait à masquer à nouveau la gare. L'espace entre les tours prévu par le promoteur est en effet très insuffisant pour maintenir une bonne visibilité sur la gare et cela représente une perte importante au niveau patrimonial. De façon plus générale, ce projet va venir amplifier une situation déjà très défavorable en termes de qualité de l'espace public dans le quartier là où il faudrait favoriser des aménagements à taille humaine et privilégiant la verdurisation. IEB demande donc à ce que l'aménagement du parvis de la gare et de la place Simon Bolivar soit repensé en laissant une place beaucoup plus importante à l'espace public et une meilleure visibilité sur la gare.

Insécurité juridique

Enfin, de nombreuses préoccupations se rapportent à l'insécurité juridique qui entoure ce permis d'urbanisme. Celui-ci se base en effet sur les gabarits autorisés par la modification récente du PPAS 19. Or, cette modification du PPAS 19 est actuellement contestée devant le Conseil d'État par un ensemble d'associations jouant le rôle de garde-fous sur les questions urbanistiques (IEB, BRAL et ARAU) ainsi qu'un habitant voisin du CCN. Que se passera-t-il si le permis d'urbanisme est délivré avant que le Conseil d'État ne remette son avis ? Étant donné que les gabarits sollicités par le demandeur sont très dérogoratoires par rapport aux règles classiques de l'urbanisme (RRU), si le Conseil d'État invalide ensuite la modification du PPAS, nous serions dans la situation d'un permis d'urbanisme rendu de facto invalide. Ce qui veut dire, dans le meilleur des cas, revoir le permis et recommencer l'enquête publique. Mais cela peut être beaucoup plus problématique si les travaux ont commencé sur base du permis délivré puis ayant été rendu illégal. C'est pour éviter cette insécurité juridique que nous demandons de suspendre la délivrance du permis d'urbanisme jusqu'à l'issue de la procédure en cours devant le Conseil d'État.

Si le demandeur estime ne pas pouvoir attendre jusqu'à la fin de cette procédure, nous demandons alors que la demande de permis soit modifiée afin de coïncider avec les règles classiques de l'urbanisme, c'est-à-dire celles qui seraient en vigueur en l'absence d'un PPAS sur la zone. Pour rappel, cela aurait un impact sur plusieurs dimensions, à commencer par le gabarit des bâtiments qui devraient s'inscrire dans la moyenne des hauteurs environnantes, soit 68m de haut. Dans ce contexte, les dérogations nécessaires pour construire les tours telles qu'elles sont envisagées actuellement (jusqu'à 110m) seraient tout bonnement inimaginables puisqu'elles dépasseraient dans certains cas de plus de 50 % la hauteur acceptable selon les prescriptions du RRU.

Malgré une série d'aménagement cosmétiques, cette demande de permis ne réponds a aucune des profondes inquiétudes soulevées par IEB lors de la première enquête publique de 2024. Au vu de l'ensemble des arguments développés dans ce courrier, IEB demande à ce que le permis d'urbanisme ne soit pas délivré. Ou à tout le moins que la procédure de délivrance du permis d'urbanisme soit suspendue jusqu'à ce que le Conseil d'État ait remis son avis concernant la procédure relative à la modification du PPAS. Cette suspension devra également permettre la finalisation du Masterplan fonctionnel et paysager des abords de la Gare du Nord. Il est en effet impératif que ce plan stratégique en matière de mobilité soit finalisé, rendu public, et ses conclusions intégrées aux aménagements prévus dans le cadre de ce permis d'urbanisme.

Je souhaite être invité à la commission de concertation du 15 juin.

Je me réserve le droit d'y apporter des remarques complémentaires à celles formulées dans le présent courrier.

Martin Rosenfeld
Inter-Environnement Bruxelles