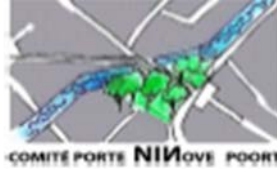




BruxellesFabriques
BrusselFabriek



La Rue

COMITÉ DE
QUARTIER
HEYVAERT

Communiqué de presse du lundi 13 octobre 2014

Porte de Ninove : le tram doit rester sur la chaussée de Ninove

C'est en 2007 qu'a été lancé le projet d'aménagement des espaces publics à la Porte de Ninove.

Sept ans plus tard, le contexte a changé : la congestion ne diminue pas, la part modale de la voiture dans les déplacements décroît lentement mais sûrement, nos concitoyens ont d'autres aspirations que de perdre leur temps (et leur santé) dans le bruit, la pollution et les embouteillages. De plus, la Région s'est engagée à réduire la pression automobile sur Bruxelles de 20% et à privilégier dorénavant piétons, cyclistes et transports en commun dans les aménagements. Accessoirement, la Région, et même Beliris (l'accord de coopération Fédéral- Région), peinent à maîtriser les projets pharaoniques dont planning et budgets tendent à s'allonger dangereusement. Et, comme l'a déclaré le bourgmestre Yvan Mayeur le 29 septembre devant 250 Bruxellois mo-bi-li-sés : « il faut changer de culture et rompre avec le tout-à-la-voiture ». Le mouvement sociétal Pic Nic the streets a marqué les esprits...

Un permis est sur le point d'être délivré pour le projet controversé d'aménagement de la Porte de Ninove (parc, voiries et espaces publics)

Parmi les dossiers en suspens, celui de la Porte de Ninove est exemplaire.

Le projet, pour lequel un permis est sur le point d'être délivré par le Fonctionnaire délégué, a été conçu dans les logiques du siècle précédent, aussi bien sur le plan de l'opacité démocratique que de la suprématie automobile, avec comme ambition d'aménager une « porte de ville ». Comme les autres projets de cette époque, il était encore caractérisé par une approche technocratique et fonctionnaliste de l'espace dominée par l'impérative nécessité de gérer les flux existants (dont la navette entrante) en fonction de l'heure de pointe du matin : raser les platanes, séparer les circulations (en faisant passer le tram dans un espace vert pour qu'il ne gêne pas les (nombreuses) voitures, et réciproquement !), prioriser et fluidifier la vitesse et le trafic (automobile) sur deux fois deux bandes.

¹ Voir les travaux interminables (et le mépris des usagers) dans les stations de métro Rogier, Schuman et Arts-Loi, le RER, la place Rogier, le tunnel Cortenbergh, etc.

Les piétons et les cyclistes étant priés d'opérer de longs détours, au besoin sur des espaces séparés par 450 m de croix de Saint-André et d'hypothétiques passerelles sur le canal, par exemple².

La demande de permis d'urbanisme relative à l'aménagement des voiries et du tracé des voies de tram, est passée devant la Commission de concertation de la Commune de Molenbeek le 27 septembre 2011 !

Pourquoi, 3 ans plus tard, le dossier est-il toujours en rade ? Il y a plusieurs raisons dont la principale réside sans doute dans le caractère profondément passéiste de cette vision fonctionnaliste. Il fallait également que les triangles (les deux terrains à bâtir, l'un par le privé, Besix, l'autre par le public, la SLRB) sortent des Bermudes car leur hauteur, volume et implantation entreront en relation avec cet espace public...

Résultat : l'ensemble des acteurs régionaux et communaux concernés cherchent depuis 3 ans, dans le cadre d'un permis modificatif (article 191 du COBAT), à rendre présentable ce projet imbuvable. Le compromis atteint est mauvais mais la Région entend l'accepter pour en finir : cela fait 10 ans que traîne ce dossier. Les associations attendent patiemment qu'on daigne leur montrer les plans afin d'examiner comment les remarques de la Commission de concertation de 2011 ont été rencontrées.

La Commune de Molenbeek remet le tram au milieu de la chaussée de Ninove et au centre du débat

Puis, patatras : le 15 septembre dernier, la Commune de Molenbeek présente à la presse le dossier de base du contrat de quartier « Petite Senne », soutenu par la Région. L'enquête publique s'est terminée le 29 septembre.



Image parue dans la presse le 15 septembre (© PTA)

² Voir la passerelle Picard, devenue pont, qui est inscrite au PRDD de 1995 et qu'on étudie depuis 2001, financée par Beliris et bloquée par la Ville de Bruxelles et la passerelle Locquenghien, inscrite dans la phase 1 du réaménagement de la petite ceinture Ouest, et toujours pas réalisée...

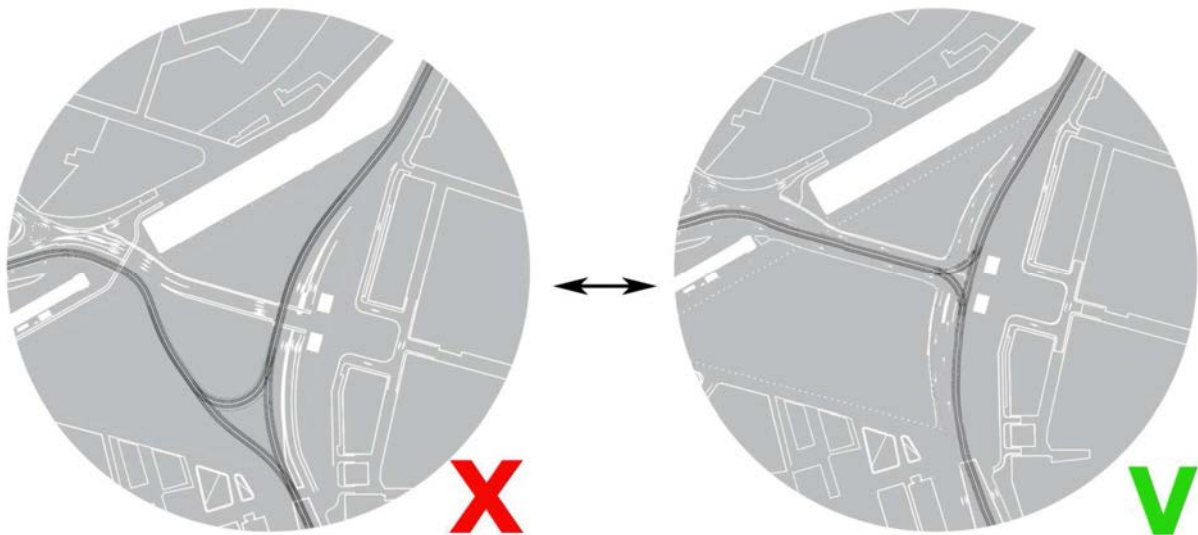
Le plan relatif à la vision à long terme de la Porte de Ninove propose un grand parc sur le terrain public (ce qui rencontre la demande du comité local PortedeNinovePoort), reporte les logements de la SLRB sur d'autres terrains côté Molenbeek et la Commune remet le tracé du tram au milieu au milieu de la chaussée de Ninove³.

Cette vision du tram au milieu de la chaussée de Ninove a été ardemment défendue par toutes les associations signataires lors de la réunion de la Commission de concertation du 27 septembre 2011.

1. Le tram doit être maintenu sur la chaussée de Ninove pour des raisons urbanistiques et historiques

Le premier devoir de l'urbaniste quand il conçoit un projet est de considérer le lieu. Les axes structurants de la Porte de Ninove sont le canal, la petite ceinture, dont il faut réduire l'effet de césure (comme le fait le projet Beliris côté Ville de Bruxelles en étendant la place de Ninove pour englober les pavillons d'octroi) et l'axe de la chaussée de Ninove, sur lequel passe actuellement le tram. La chaussée de Ninove se prolonge par la rue des Fabriques en direction du centre-ville, dans la perspective de la tour de la Grand' Place. La restauration de cette perspective est indispensable pour rattacher la Porte de Ninove, ancienne porte d'octroi, au centre qu'elle délimite et qu'elle doit dorénavant prolonger. Au contraire, la crolle proposée pour le tracé de tram dans le projet ne correspond à rien d'autre qu'une vision comme on peut en concevoir dans une ville nouvelle.

Les auteurs de projet ont écarté le tram de la chaussée de Ninove pour favoriser le trafic automobile, en concentrant ce trafic sur la chaussée de Ninove, qui est inscrite en zone 30 au PRD mais traitée comme feu les « axes rouges » (arrêt et stationnement interdits) et le square Smets traité dans un profil autoroutier (talus, berme centrale étroite, cinq bandes de circulation,...).



À gauche, le tracé de tram proposé par Beliris en 2011 (source : schéma d'orientation de la Porte de Ninove). À droite, l'alternative souhaitée, avec les voies au centre de la chaussée de Ninove. Les tram reste sur son tracé actuel sur la petite ceinture, les deux sens de circulation automobile étant regroupés côté ouest.

³ « Molenbeek wil veel groter park aan Ninoofsepoort » in *brusselnieuws.be*, 15 septembre 2014.

La nouvelle boucle du tram a des répercussions sur la petite ceinture: le site propre des transports publics y est décalé vers l'ouest sur une distance de plus de 400 mètres. Option non seulement coûteuse, mais qui complique les croisements avec les voiries, en particulier à hauteur des Arts et Métiers.

La Porte de Ninove, où de nombreux développements résidentiels ont eu lieu, doit être un espace de rencontre et de liaison entre la Ville de Bruxelles et Molenbeek. Il importe que les relations, en particulier piétonnes et cyclistes soient facilitées entre Molenbeek et la Ville de Bruxelles. Pour réaliser cet objectif, rien ne vaut un axe historique ancré dans les perceptions et les pratiques qui ont été contrariées par le tout-à-la-voiture des années 60-90.

L'avis de la Commission Régionale de Développement du 11 juin 1998 insistait sur la nécessité d'une approche symétrique de la porte de Ninove. Dans l'avis remis à la Commission de Concertation, le Centre d'Information, de Documentation et d'Étude du Patrimoine (CIDEP), installé dans le pavillon d'octroi de la porte de Ninove y insistait : *« Cette symétrie ne résulte pas d'un vague programme esthétisant (encore que cela même serait respectable) mais bien du souci d'appréhender dans un souci de continuité l'histoire même du lieu ; il s'agit d'une porte d'accès à Bruxelles, créée de toute pièce vers 1815 dans une logique parfaitement vivable de nos jours : axialité et perpendicularité générant tout un quartier qui s'étend bien au-delà de la place de Ninove »*.

Beaucoup de villes européennes l'ont compris. Le plan Canal d'Alexandre Chemetoff vise à faire du canal, non plus une frontière, physique et psychologique, mais une « nouvelle centralité ». Pour ce faire il est indispensable, entre Sainctelette et Porte de Ninove, de réduire l'impact de la Petite ceinture et non d'en faire un itinéraire de délestage des boulevards du centre, comme le voulait la Ville dans les années 90... idée qui a mené au projet de bouclage de la petite ceinture Ouest, dont l'aménagement de la Porte de Ninove constitue le dernier maillon⁴.

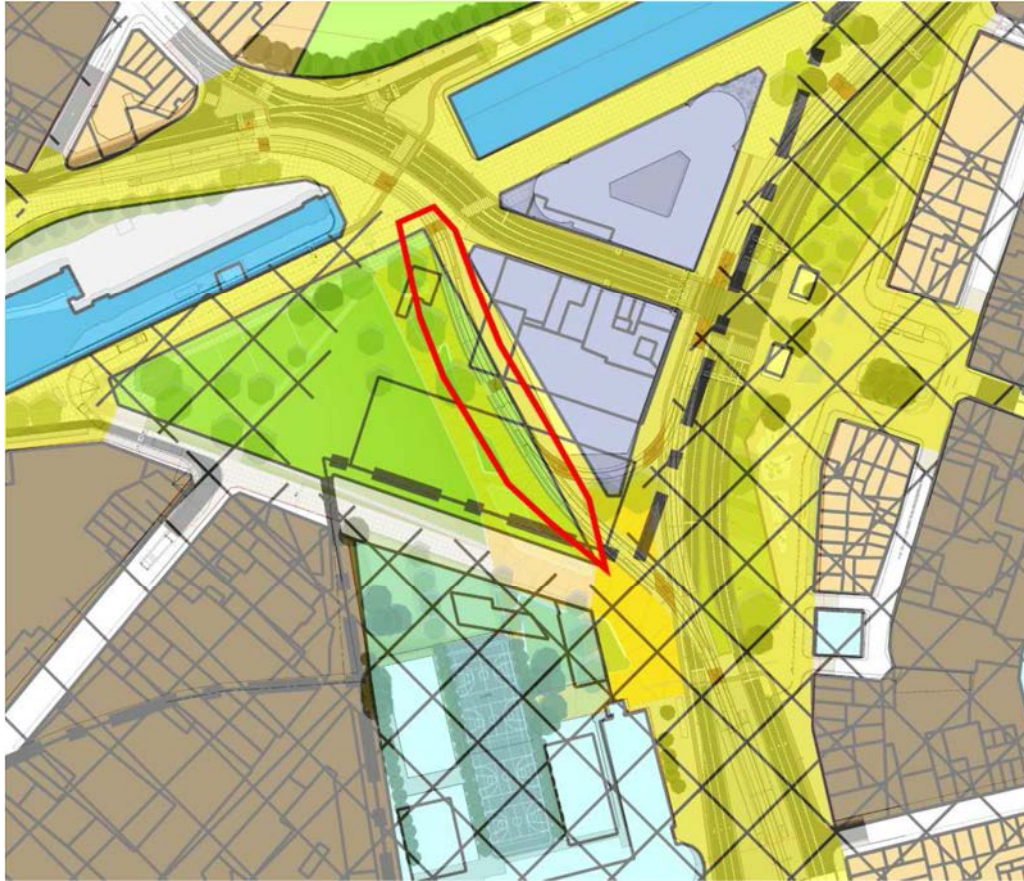
2. Le tram doit être maintenu sur la chaussée de Ninove pour ne pas hypothéquer l'avenir: un bon usage du futur parc, une extension du réseau vers le centre

Toutes les associations sont favorables au tram mais le point le plus conflictuel de la Commission de concertation de 2011 (hormis l'abattage inutile des platanes, qui a été abandonné) est cette crolle qui passe dans le parc pour séparer le tram et les bus du trafic. Ce trajet incongru générerait des courbes dispendieuses et des espaces résiduels, perdus. Le comité a calculé en 2011 que 20% au moins de la superficie potentielle du parc serait ainsi soustraite aux usagers.

Les associations ont superposé le plan de Beliris et le PRAS et, ô surprise : le tracé proposé en 2011 empiète sur la zone d'espace vert, ce qui est juridiquement délicat. Nous ignorons si c'est toujours le cas dans les nouveaux plans.

En tout état de cause, cette proposition empiète sur l'espace qui pourrait être consacré au parc, dont elle hypothéquera le bon usage.

⁴ Cf. « Réaménagement de la petite ceinture le long du canal, encore un projet routier », conférence de presse de l'ARAU du 7 novembre 2007.



Les voies de tram empiètent sur l'espace dédié par le PRAS au parc !

Le nouveau tracé écarte les lignes de tram 82 et 83 de la Porte de Ninove, entraînant la suppression de l'arrêt éponyme. Il compromet une future extension du tram vers le centre et la Bourse par la rue des Fabriques (le tram y passait encore dans les années 50). Le tram est un des seuls moyens d'accroître sensiblement la capacité des transports en commun à l'avenir pour répondre à la croissance des besoins. Il manque au réseau une liaison est-ouest qu'on pourrait réaliser en étendant également le réseau vers Osseghem par la rue Delaunoy.

3. Le tram doit être maintenu sur la chaussée de Ninove pour des raisons de sécurité et de qualité de vie

Ce tracé est tellement problématique que les plans soumis à l'enquête publique en 2011, prévoyaient de l'encadrer par une procession de 450 m de croix de Saint-André afin d'éviter de trop nombreux accidents. Rappelons que non seulement le tram mais plusieurs lignes de bus, et logiquement les taxis, sont censés emprunter ce nouvel itinéraire.

Le futur parc se trouve dans une zone où il y a de nombreux jeunes enfants privés depuis longtemps d'espaces verts. Les jeunes enfants n'ont pas conscience du danger, ne disposent pas avant 6 ans d'une vision périphérique complète et aspirent à s'ébattre sans contraintes dans les espaces verts, seul endroit où cela est possible en ville, sans être trop exposés au bruit et aux émanations des véhicules.

Bruit, pollution, insécurité et manque d'espaces verts sont des raisons évoquées pour le départ de nombreux jeunes ménages vers la périphérie: au cours des 3 dernières années, la Région a perdu quelque 40.000 habitants, essentiellement des familles avec jeunes enfants, au profit des Régions flamande et wallonne (source: IBSA).

La RBC entend, depuis 1989, inverser cette tendance : il faut que la ville devienne «enfants admis». Pour ce faire autant éviter que les lourds engins de la STIB ne traversent des espaces verts.

Conclusion

Un projet élaboré en fonction des logiques fonctionnalistes et circulatoires des années 90 ne répond plus aux demandes de la société d'aujourd'hui.

A défaut d'avoir pu prendre connaissance du nouveau projet, les associations signataires rappellent aujourd'hui que le point le plus contesté de ce projet réside dans le débord du tracé des transports publics (tram et bus) sur le parc. Il s'agit d'une mauvaise option pour des raisons urbanistiques et historiques, parce que cela hypothèque le bon usage du futur par cet pour des raisons de sécurité et de qualité de vie.

La Région et Beliris tentent de trouver un compromis parce qu'un changement substantiel comme celui qui consisterait à remettre en cause le tracé du tram obligerait à élaborer une nouvelle demande de PU. La Commune de Molenbeek vient de manifester que ce compromis est insatisfaisant. Mettons à profit le travail réalisé pour atteindre un projet qui rencontre enfin l'adhésion.

Les signataires soulignent que l'option de laisser le tram sur son tracé actuel, et d'adapter la voirie en conséquence (plutôt que l'inverse) résoud de nombreux problèmes, permet des économies substantielles, un raccourcissement du délai de réalisation du parc – qui n'est plus conditionné par les travaux du tram - et un aménagement de meilleure qualité. Il n'est pas trop tard pour mettre cette option en oeuvre.

Comme le disait Brigitte Grouwels devant le Parlement régional le 6 juillet 2011 : « *si le projet est fortement amendé, et si cela implique des modifications importantes au cahier des charges déjà édité par Beliris, il est tout à fait possible qu'une nouvelle adjudication soit lancée* ».

Après avoir mobilisé toutes les forces vives bruxelloises pendant 10 ans, il est temps de repartir dans un nouvel esprit, sur base des enseignements acquis et de construire, enfin, un consensus solide parce que pertinent basé sur le PRAS, le PRD, le Plan Iris II et le dossier de base du contrat de quartier Petite Senne.

Signataires : ARAU, Bruxelles Fabriques, BRAL, CanalPARK, PortedeNinovePoort, IEB, Comité de quartier Heyvaert, La Rue

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter :

FR – Isabelle Pauthier, Directrice de l'ARAU : 0477 33 03 78

NL – Gerben Van den Abbeele, CanalPARK : 0488 99 42 70

NL – Steyn Van Assche, BRAL : 02 217 56 33 – 0498 13 25 86