

Bruxelles, le 7 décembre 2022

Chère Madame le Bourgmestre,  
Chères Echevines, Chers Echevins,  
Mesdames et Messieurs membres de la commission de concertation,

**Objet :** Réaction du BRAL à l'enquête publique concernant le projet de modification du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) n°19 « Quartier Ouest de la gare du Nord ».

### **Retour vers le futur : un choix assumé**

---

*La modification du PPAS permettra de maintenir la continuité des alignements du PPAS existant ainsi que de promouvoir de nouveaux alignements qui s'avèreraient nécessaire en vue de conforter l'esprit du plan Manhattan comme ensemble iconique à valoriser au niveau patrimonial.*

---

Lu seul, cet extrait aurait sa place dans une des modifications du PPAS n°19 datant de 1972, 1974 ou encore la tentative échouée de 1992. Pourtant on le retrouve page 68 de la partie 1 – « Rapport » des documents mis à l'enquête publique en 2022.

Le Plan Manhattan est, dans l'imaginaire collectif bruxellois, synonyme de l'urbanisme des années 60 ayant rasé des quartiers résidentiels entiers pour faire de la place aux bureaux et aux voitures. Le choc de cette politique fut tel qu'une expression lui a été dédiée. L'idée ici n'est pas de vous refaire l'histoire de la bruxellisation, concept avec lequel le BRAL imagine que les membres de la commission de concertation sont à l'aise. Mais la manière et la fréquence avec laquelle le Plan Manhattan est cité nous a tout de même surpris.

Alors non, on ne demande pas de raser l'ensemble du quartier nord pour oublier les erreurs du passé mais nous ne sommes pas certains que *conforter l'esprit* du Plan Manhattan soit la meilleure manière de procéder. Surtout à y croire une des [sources utilisées](#) par le rapport précité ou la quantité impressionnante de [documentation](#) disponible sur le sujet.

Nous exposerons à travers les arguments suivants les raisons pour lesquelles nous estimons que la modification du PPAS n°19 n'améliorera pas la situation aux abords directs de la Gare du Nord, autant pour les passantes, les travailleuses ou les futures habitantes des constructions mixtes prévues.

### **Taillé sur mesure**

L'analyse du Plan de localisation permet de bien comprendre la manière dont le Plan Manhattan a été conçu : une multitude de PPAS ont été dessinées, îlot par îlot ou du moins sur une partie de ceux-ci en fonction des limites communales, permettant la construction du paysage urbain qu'on retrouve aujourd'hui. Sans se plonger dans ces 22 PPAS étalés sur trois communes et dont certains ont été abrogés, ils illustrent bien le saucissonnage sur mesure avec lequel le quartier Nord a été aménagé.

#### **BRAL VZW**

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Bruxelles 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

**www.bral.brussels**  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

Cette multitude de plans ne permet pas d'avoir une vision stratégique et un cadre réglementaire d'ensemble tout en étudiant les incidences qu'une modification importante sur une parcelle aurait sur une autre. Cela est exacerbé par les limites de l'outil PPAS qui est restreint au territoire de sa commune et mentionné à plusieurs endroits dans le RIE, le Rapport (volet diagnostic) ou le PV de clôture du Comité d'accompagnement (CA). Le BRAL s'étonne dès lors qu'un autre outil, tel que le Plan d'Aménagement Directeur – malgré ses manquements sur la concertation, n'ait pas été utilisé pour donner une vision d'ensemble à la zone.

C'est ce choix d'uniquement modifier le PPAS n°19 qui donne une impression qu'un plan sur mesure a été élaboré pour les propriétaires du CCN. En trait rose plein, les limites actuelles du PPAS. En pointillés, le nouveau périmètre.



On retrouve dans l'extrait ci-dessous (page 68 de la Partie 1 – Rapport (volet diagnostic)) encore une certaine forme d'apologie au Plan Manhattan. Alors non, le projet de modification de PPAS ne compte pas raser du logement typiquement bruxellois pour y placer des bureaux. Par contre l'élargissement de son périmètre à l'entièreté du CCN et la Gare du Nord semble bien être sur mesure pour quatre nouvelles tours cohérentes avec la vision 1960.

---

*La modification du PPAS doit permettre de maintenir les grandes hauteurs existantes et les autoriser sur l'îlot CCN dans une idée de continuité et de clarification du tissu. Le maintien de la forme urbaine (bâtiments-ilots avec des tours), correspondant à l'identité actuelle du quartier qui résulte du Plan Manhattan, répondrait à une logique de circularité et de valorisation patrimoniale.*

---

**BRAL VZW**

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

**www.bral.brussels**  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

La continuité du tissu urbain citée se traduit par la construction de quatre nouvelles tours encadrées en rouge sur le schéma volumétrique ci-dessous, qu'on retrouve page 336 du RIE. On voit que ces *émergences* vont de 93 à 102m. La Partie 3 – Cahier des prescriptions littérales et plans réglementaires (volet réglementaire) mentionne elle un gabarit maximum autorisable de 110m maximum. Y figure également que « la zone de niveau haut présentera une diversité volumétrique évitant l'effet de front continu et d'écrasement des espaces publics et de la gare. »

Les schémas suivants explicitent graphiquement la forme que prend le scénario préférentiel :



Organisation des gabarits permettant de répondre au programme défini et répartition des fonctions (source : 1010au)

Si les promoteurs ne sont pas obligés de monter jusqu'au gabarit maximum de 110m, le BRAL voit difficilement comment ces quatre tours éviteront un écrasement des espaces publics et de la gare, déjà sous pression du bâti existant. Particulièrement dans un contexte post-crise covid-19 qui cherche à améliorer le cadre de vie des personnes travaillant, vivant ou passant dans un quartier.

L'effet des nouvelles constructions pour les habitant·es du bloc Amelinckx sera également important. Non seulement on bâtera la Place Solvay (certes un espace public de faible qualité mais offrant un certain dégagement devant leur bâtiment – voir point suivant) mais les ombres portées par les nouvelles tours réduiront l'ensoleillement dont ils disposent. Le RIE (p. 78) note déjà que le « CCN offre une ombre sur quelques étages inférieurs de la tour Amelinckx ».

### Qui voudra (encore) y vivre ?

La programmation des nouvelles constructions vise à apporter une certaine mixité des fonctions en incluant du logement, des équipements et des commerces en plus des bureaux déjà fort présents sur le périmètre du PPAS. Selon le volet règlementaire (p. 18), la répartition des affectations est la suivante :

Bureau	Min 40 % - Max 50 %
Logement	Min 33% dont 20% de logements sociaux ou assimilés à sociaux et/ou conventionnés
Equipement d'intérêt collectif ou de service public	Min 8% <sup>3</sup>
Commerce	Max 5%

Tableau 3 - affectations zone C1

#### BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

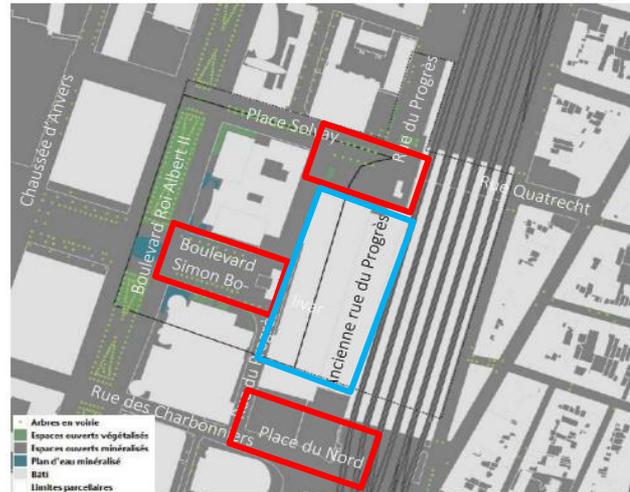
**www.bral.brussels**  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

Ces logements seront les premiers sur le périmètre en question et viennent compléter les 320 logements dans la tour Amelinckx de 84m de haut en face de la place Solvay – située au nord du CCN et de la Gare du Nord.

Toute personne se baladant dans les « espaces publics » de la zone a déjà ressenti les effets négatifs liés aux hautes constructions : effet d'écrasement, effet de vent, peu d'espaces verts qualitatifs. Le PPAS ne se concentre pas sur la garantie d'un espace public de qualité. Pourtant, la réforme Good Living en cours et l'attention grandissante portée à la qualité de vie aurait dû, selon le BRAL, guider la conception du plan.

Comme le montre le schéma ci-contre, le CCN (en bleu) est encadré par trois places publiques (en rouge) qui, par la même occasion sont liées au PPAS (trait fin noir) :

- La place Solvay ;
- La place du Nord ;
- La place Bolivar.



Espaces ouverts du quartier (BRAT, sur base d'Urbis et de données du CIRB)

Au nord, la place Solvay est un espace constructible destiné à accueillir des équipements d'intérêt collectif et de service public, pouvant également comprendre les espaces nécessaires au fonctionnement du hub multimodal et ce jusqu'à un gabarit de 18m de hauteur (volet réglementaire p. 19). Il est vrai que cette place est aujourd'hui un espace public mal défini et peu attractif, aménagé de manière infrastructurel qui ne joue pas un rôle de place. Pourtant, il permet encore un certain dégagement dans un bâti sinon très dense.

Une diminution des superficies prévues au CCN et une obligation d'aménager des équipements sur cette parcelle (dont le hub multimodal, par exemple) aurait permis de libérer la place et en faire un vrai espace public de qualité pour les passagers de la gare du Nord, les habitant-es et les travailleurs-euses du quartier. On pense aussi aux voyageurs des bus internationaux qui n'ont pas d'espace agréable pour attendre (voir photo ci-dessous – consulté sur Google Street View le 07-12-22).



#### BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

[www.bral.brussels](http://www.bral.brussels)  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

Le BRAL estime que l'étude de mobilité générale sur l'ensemble du pôle gare proposée dans les mesures d'accompagnement du RIE (p. 407) aurait dû avoir lieu dans le cadre du PPAS pour étudier l'alternative d'un programme moins dense sur le CCN, y intégrer les équipements publics à présent prévus sur la Place Solvay et libérer de l'espace public pour les humains.

N'aidant pas la cause de qualité de vie au vu de la densification prévue par le PPAS, la place du Nord qui se trouve au sud du CCN et sur la commune de Saint-Josse est un espace entièrement constructible et est de propriété privée. Son avenir comme « place » n'est donc pas garanti et le quartier pourrait se voir orphelin de deux espaces ouverts, laissant la Place Bolivar comme dernier espace public ouvert.

## **2 millions de m<sup>2</sup> de bureaux ? On y arrive !**

Le RIE nous rappelle que le Projet Manhattan visait à construire 2 millions de m<sup>2</sup> de bureaux en 1965. À en croire les chiffres de l'Observatoire des Bureaux n°39<sup>1</sup>, le quartier nord était la zone ayant vu la plus grande augmentation de superficie de bureaux entre 2018 et 2020 (+104.695m<sup>2</sup>) – plus de cinq fois plus que le Quartier Européen se trouvant en deuxième position. Tout cela alors qu'on retrouve également 9% de vacance de bureau dans le quartier Nord, presque 2,5 fois plus qu'en 2016.

Le volet réglementaire (p.18) du projet de modification du PPAS prévoit une superficie plancher hors sol maximale de 119.400m<sup>2</sup> sur la surface du CCN prévue sur la zone C1 (celle où les quatre tours peuvent être construites). Cette superficie pourra se voir augmenter si « les superficies hors sol à l'échelle de l'îlot (zones C2 et D exclues) ne dépassent pas 165.000m<sup>2</sup> ». Vu l'affectation maximale à 50% de bureaux, on se verrait donc potentiellement avec 59.700m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires dans la zone du PPAS n°19. Sans compter les nombreux autres projets de bureaux voyant le jour dans le quartier nord ou un éventuel dépassement de la prescription décrite ci-dessus.

L'absence de vision globale sur l'entièreté de la zone n'a donc pas permis de savoir si un tel programme était vraiment nécessaire sur le périmètre en question. Qu'en est-il de l'impact du confinement et la modification des modes de travail ? Qu'en est-il de l'impact de l'augmentation de l'offre de bureau dans les environs proches ou moins proches comme le projet Manhattan à Rogier et la Gare Maritime à Tour & Taxis, par exemple) ?

---

<sup>1</sup> [https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp\\_obsbur\\_39\\_web2.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp_obsbur_39_web2.pdf)

## Conclusions

---

*Les objectifs de la modification du PPAS sont ainsi de mettre en place une plus grande mixité fonctionnelle, d'assurer une meilleure prise en compte de la qualité des espaces publics et de garantir un fonctionnement optimal et intégré des déplacements. (p.439 RIE)*

---

Cette phrase listant les objectifs de la modification du PPAS est extraite de la conclusion du RIE. Les arguments présentés ci-dessus ne nous permettent pas d'établir que le projet proposé atteint ces objectifs. Une solution évidente qui permettrait d'améliorer la mixité fonctionnelle tout en prenant en compte les espaces publics est la réduction des superficies développées sur l'ilot CCN. Les bureaux d'études ont formulé cette recommandation au comité d'accompagnement. Pourtant, le dernier PV de ce comité d'accompagnement cite que des « choix stratégiques et accords préalables n'ont pas permis de suivre certaines recommandations du chargé d'études ».

De quels accords parle on ? entre quels acteurs ? pourquoi ces accords ne sont-ils pas rendus publics ?

Enfin, le BRAL estime qu'une erreur a été commise en omettant d'utiliser un outil stratégique et réglementaire comme le PAD pour développer une vue d'ensemble pour la zone. Les limites de l'outil PPAS, confiné à une seule commune, étaient évidents et soulignés autant par les chargés d'étude que le comité d'accompagnement. À quoi bon développer un [Territoire Nord](#) si ces on morcelle son développement par après ?

Etant donné la complexité du dossier et le manque de temps de tout lire, nous n'avons pas su nous saisir de l'entièreté du dossier pour répondre à cette enquête publique. Nous souhaitons donc également être entendus à la commission de concertation qui aura lieu le 22 décembre 2022.

Benjamin Delori  
[benjamin@bral.brussels](mailto:benjamin@bral.brussels)