

College van Burgemeester en Schepenen

Hôtel communal - Bureau 2.08 -  
Département Urbanisme-Environnement -  
place Colignon

1030 Bruxelles

Brussel, 17/09/2024

## BEZWAARSCHRIFT CCN PROJECT

Mijnheer de Burgemeester, Dames en Heren Schepenen,  
Geachte leden van de overlegcommissie,

Met dit schrijven wil BRAL bezwaren kenbaar maken over het project met Gewestelijke referentie **15/PFD/1841757**, met name "Op het terrein van het voormalige CCN, dat moet worden afgebroken, 4 gebouwen voor gemengd gebruik bouwen met 509 woningen, 92.000m<sup>2</sup> kantoren, 7.900m<sup>2</sup> winkels, 6.400m<sup>2</sup> voorzieningen, 682 parkeerplaatsen en de omgeving ontwikkelen (wegen, gebieden die toegankelijk zijn voor het publiek); en 3 bomen kappen".

### 1. UNE ENQUETE PUBLIQUE, EST-CE TOUJOURS DEMOCRATIQUE ?

#### Vive les vacances !

Avant de plonger dans la technicité de ce dossier, il nous semble important de soulever un élément peu démocratique dans la tenue de cette enquête publique. Il est rare d'avoir des dossiers de projets d'une telle technicité. Au-delà d'être simplement un dossier d'urbanisme, celui-ci est en réalité un dossier complexe traitant également la mobilité. La Gare du Nord est un hub multimodal crucial à Bruxelles qui mérite toute l'attention des citoyens, associations et pouvoirs publics. De base, le dossier est déjà énorme avec une étude d'incidences comptant plus de 1.200 pages. Il faut rajouter à cela le défi que représente l'analyse de la demande de permis d'urbanisme (DPU) et la version amendée. Cette tâche ardue requiert du temps de décortiquer les nombreux documents publiés en ligne. Les plans ne sont pas évidents à lire et les différents niveaux (rez-de-ville, rez-de-gare et rez-de-bus) ajoutent un degré de complexité.

Nous dénonçons donc le début de cette enquête publique au beau milieu du mois d'aout. Certes, cela respecte le CoBAT car plus de la moitié de l'enquête publique se trouve hors de la

---

#### 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

période des vacances scolaires mais il nous semble difficile d'imposer cela aux citoyens concernés encore en vacances. Des projets d'une telle envergure ne sont pas à prendre à la légère étant donné les implications. Qu'en était-il d'une séance d'informations ouverte au public ?

### **La charrue avant les bœufs**

Plus généralement, le timing du réaménagement du site CCN fait l'objet d'une longue procédure peu transparente et antidémocratique. Cela avait déjà été soulevé dans nos réclamations lors de l'enquête publique concernant la [modification du PPAS n°19](#) quartier ouest de la Gare du Nord. Nous questionnions déjà à l'époque le fait que la demande de permis d'urbanisme ait été déposée avant même que le PPAS ne soit soumis à enquête publique. Dans quelles conditions devons-nous, société civile concernée, analyser ce dossier ?

Sachant que le PPAS revu allait substantiellement modifier les environs de la Gare, il nous semble qu'il aurait d'abord fallu analyser ses incidences avant de procéder à l'élaboration d'un projet. Tout le contraire ici. Les propriétaires du site avaient déjà obtenu le permis pour la démolition du CCN et introduit la demande de permis pour ce qui allait remplacer le bâtiment iconique avant même que l'analyse des incidences du futur PPAS cadrant le site ne soit clôturée.

Outre cette manière peu démocratique de réaménager un quartier, taillée sur mesure pour les propriétaires privés, le projet était en lui-même hors normes. La densité maximale autorisée allait exploser, les garanties de logement social étaient faibles pour un ancien site détenu jusqu'il y a peu par les pouvoirs publics et l'étude sur l'avenir de la mobilité n'avait pas été réalisée. Ce dernier élément a été un catalyseur pour que le BRAL, ensemble avec l'ARAU, IEB et un habitant de la Résidence Nord voisine au CCN introduise un recours contre la modification du PPAS. Il nous semblait inconcevable qu'un tel projet soit approuvé alors que la mobilité avait été balayée. Étonnant, pour un hub multimodal que la Gare du Nord représente.

Ce recours est occupé à être étudié par le Conseil d'Etat et une décision devrait encore prendre quelques années à tomber. Selon le BRAL, tout projet de réaménagement du site CCN devrait attendre une décision finale du Conseil d'Etat avant d'avancer. Nous risquons sinon de nous retrouver avec des constructions sur le site rendues illégales dans le cas où le PPAS serait invalidé par le Conseil d'Etat.

---

#### **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

Pour éviter le chancre comme la démolition va bon train, cela tombe bien, le permis de démolition du CCN prévoit également le réaménagement d'un espace public temporaire sur le socle du bâtiment. Cela serait également une opportunité d'imaginer l'espace à partir d'un parvis de gare, un concept absent depuis la construction du CCN. Et ce collectivement avec les riverains et parties prenantes.

## 2. MOBILITE

La Gare du Nord est l'un des nœuds de mobilité les plus importants de la RBC. Un tel chantier, remaniant autant le bâti que l'espace public, devrait donc permettre de revoir et surtout améliorer la situation de la gare et ses abords. Ce point est également soulevé dans la déclaration de clôture de l'étude d'incidence datant du 16/02/2024. A la page 3 de ce document, il est indiqué qu' "au vu du pôle intermodal majeur que représentent les lieux, [...] un projet à cet endroit ne puisse pas dégrader l'offre ou empêcher son développement et doive viser à l'amélioration du fonctionnement du pôle pour tous les modes de transports présents."

En février 2022, le comité d'accompagnement de l'EIE a considéré que le projet initial déposé avait "comme incidence majeure la dégradation de la situation existante" en termes de mobilité. Il a donc été demandé aux demandeurs de revoir leur copie, ce qui a abouti sur celle qui est actuellement à l'enquête publique.

Pour le BRAL, le fait que le projet (autant la version initiale qu'amendée) ne réponde pas aux enjeux de mobilité ne vient pas comme une surprise. La complexité du périmètre concerné est énorme et les différents usages de mobilité se croisant aux alentours de la Gare requièrent une vision claire permettant une vision cohérente et partagée de l'espace public.

Ce n'est pas faute de bonnes intentions que cette vision globale n'a pas vu le jour. Bruxelles Mobilité est occupée à piloter un "Masterplan fonctionnel et paysager des abords de la Gare du Nord", sensée cadrer les mobilités et les espaces publics autour du nœud qu'est la Gare de Bruxelles-nord. Il est fort dommageable que ce projet ait été mis à l'enquête publique en dépit d'une vision claire qui est pourtant en cours de réalisation. Le BRAL estime que la publication des résultats de cette étude aurait dû précéder la mise à l'enquête publique de ce projet.

### Les besoins d'un hub multimodal

---

**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 circulation des bus est centrale au hub multimodal. C'est en effet celle-ci qui a posé problème dans la demande de permis d'urbanisme initiale et qui a requis des amendements majeurs. La note du projet amendé (page 10) identifie d'ailleurs deux besoins principaux pour ce terminal bus :

- La possibilité pour les bus d'effectuer un demi-tour sur le site
- Une offre suffisante pour le stationnement sur le site

La question du stationnement disponible ne semble par contre pas résolue. Elle est d'ailleurs détaillée dans la note mais un manque de clarté réside dans les explications fournies. On trouve à la page 29 de ce document un récapitulatif de la demande existante et futur des différents opérateurs de bus.

**Tableau 9 : Demande existante et future des opérateurs bus et offre du projet amendé**  
[sources : STIB, De Lijn et Demandeur]

Zones		Type d'espaces bus	Demande existante		Offre du projet amendé	Demande future des opérateurs bus			
			STIB	De Lijn		STIB	De Lijn	Mutualisé	Total
Site	C.C.N. + place Solvay	Zones de stationnement	-	436 ml	25 x 18,5 ml = 462,5 ml	80 ml	432,5 ml	-	512,5 ml
		Zones de stationnement et arrêts	64 ml	-		-	-	-	-
	Place du Nord	Arrêts	-	80 ml		100 ml	-	-	100 ml
Hors site		Zones de stationnement et arrêts	64 ml	-	Non-concerné par le projet	80 ml <i>A remplacer sur le site étendu si possible</i>	-	-	80 ml
<b>Total</b>			128 ml	516 ml		160 ml	432,5 ml	100 ml	692,5 ml

La case en jaune n'a pas été complétée par l'auteur·trice du document mais le total indiqué aurait dû être de 562,5ml. La demande existante totale (également manquante du tableau) est de 644ml. Si l'on soustrait les 64ml dont la STIB dispose "hors site", nous arrivons tout de même à un total de 580ml requis par les deux opérateurs bus. Cette demande est donc supérieure à l'offre du projet amendé puisqu'il manquerait alors 17,5ml pour satisfaire la demande existante. Voici un récapitulatif :

- Demande existante (sur site et hors site) : 644ml
- Demande future (sur site et hors site) : 692,5ml
- Demande existante (uniquement sur site) : 580ml
- Demande future (uniquement sur site) : 612,5ml
- **Offre projet amendé : 562,5ml**

Force est de constater que l'offre du projet amendé ne répondrait ni aux besoins existants, ni aux besoins futurs des opérateurs de bus. Pour ce faire, plusieurs mètres linéaires de parking devraient être trouvés aux alentours du site, comme c'est le cas actuellement sur l'esplanade Bolivar.

Tableau 5 : Demande existante et future des opérateurs bus et offre du projet amendé  
[sources : STIB, De Lijn et Demandeur]

Zones		Type d'espaces bus	Demande existante		Offre du projet amendé	Demande future des opérateurs bus			
			STIB	De Lijn		STIB	De Lijn	Mutualisé	Total
Site	C.C.N. + place Solvay	Zones de stationnement	-	436 ml	567 ml 25 empl. de 18,5 ml chacun matérialisés sur plans avec 4 m entre chaque empl.	80 ml	432,5 ml	-	512,5 ml
		Zones de stationnement et arrêts	64 ml	-	-	-	-	-	-
	Place du Nord	Arrêts	-	80 ml	100 ml	-	-	100 ml	100 ml
Hors site		Zones de stationnement et arrêts	64 ml	-	Non-concerné par le projet	80 ml <i>A replacer sur le site étendu si possible</i>	-	-	80 ml
<b>Total</b>			128 ml	516 ml	667 ml	160 ml	432,5 ml	100 ml	692,5 ml

Il est également étonnant de voir qu'un autre tableau dans le même document reprend des chiffres en y ajoutant de nouvelles informations. À la page 21, nous lisons que les 4ml prévus entre les emplacements de stationnement bus ont également été comptés dans les mètres linéaires totaux disponibles dans l'offre du projet amendé. Cela représente 100ml en total à rajouter au total initial. La note ne va malheureusement pas dans le détail de l'analyse des incidences et ne permet pas d'évaluer la réalité de ces ml supplémentaires. Est-il réaliste d'envisager cet espace comme du parking effectif, sachant que les bus standards (12,135m) et articulés (18,125m) en ont besoin pour se garer et redémarrer ? Cela nous étonnerait qu'il soit demandé à ces bus de réaliser des manœuvres lors du stationnement.

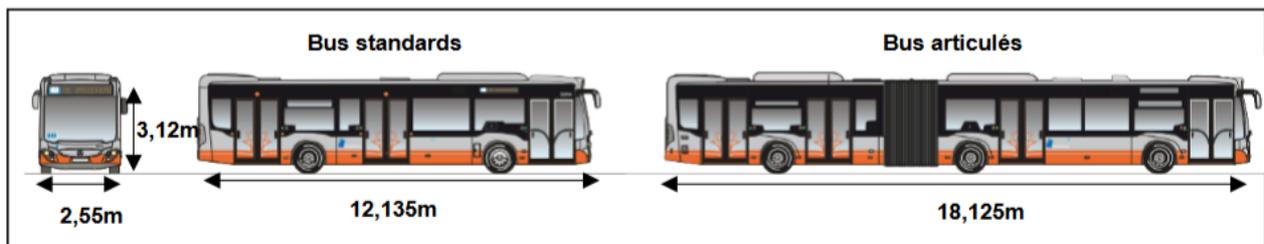


Figure 170 : Dimensions des bus STIB (source : stib-mivb.be)

Le manque de clarté des chiffres proposés et la relative incomplétude de ceux-ci nous mènent à penser que le projet amendé ne réponde pas aux besoins du hub multimodal. Le chargé d'étude indique même que le projet amendé "s'approche de la demande future estimée par les opérateurs bus.", et donc ne l'atteint pas (p21 note projet amendé). Une offre de stationnement suffisante sur le site semblait pourtant, selon les mêmes auteurs de l'étude, être un besoin primordial pour le futur terminal de bus.

Etant donné que l'offre des transports en commun ne fera qu'augmenter et que les bus ont une fonction importante dans les déplacements interrégionaux, particulièrement avec la Flandre à la Gare du Nord, ceci nous paraît inacceptable.

### **Accord utilisation voirie SNCB**

La base de cette nouvelle alternative pour le hub multimodal repose sur un accord de la SNCB qui devrait autoriser la mutualisation de la "voirie couverte" dont elle est propriétaire. Cet accord est la seule manière de pouvoir mettre en œuvre le projet tel que présenté. Nous sommes donc étonnés de voir à quel point le conditionnel est utilisé à plusieurs endroits pour parler de cet accord :

- "Cette solution, ensemble avec la relocalisation des emplacements de parking SNCB sur la place Solvay, semble rencontrer l'assentiment de l'ensemble des parties prenantes." (page 5 note explicative)
- "Au vu de l'opportunité intéressante que représente un fonctionnement du pôle multimodal sur 2 voiries plutôt que 3, l'étude d'incidences a recommandé aux autorités publiques d'explorer les possibilités d'accords avec la SNCB." (page 10 note complémentaire)

Ceci paraît encore une preuve de ce projet bâclé et donc plusieurs décisions auraient été prises avant que les accords nécessaires aient été validés. Si la SNCB était amenée à changer d'avis, nous serions dans une impasse où le projet devrait être réétudié. Le risque d'une situation bloquée existe donc et devrait être pris en compte à ce stade.

Cette décision supprime également un accès piéton à la gare.

### **Electrification de la flotte**

L'électrification de la flotte de bus est déjà en cours, comme en témoigne la mise en service des bus hybrides depuis plusieurs années et électriques depuis peu. L'entretien et le stationnement de ces derniers pose souvent problème au niveau des pompiers et des assurances au vu du risque d'inflammation posé. Nous nous étonnons dès lors que ce sujet n'ait absolument pas été couvert par le chargé d'étude. Il est tout de même question de nombreux bus stationnant sous des tours de bureaux, logement et équipements collectifs.

### **Un projet aux conséquences multiples sur les autres mobilités**

Au vu des modifications proposées, il nous semble évident que la circulation cycliste nord-sud subira des conséquences irrémédiables sur le long terme. Particulièrement dû au fait que la traversée vélo longeant la Gare du Nord sera alors impossible à grande vitesse. Les plans proposent un couloir d'accès piétons/cyclistes dont la fonction serait principalement l'accès au local vélo SNCB proche de la place Solvay. Le partage d'un tel espace pour des trajets à plus

---

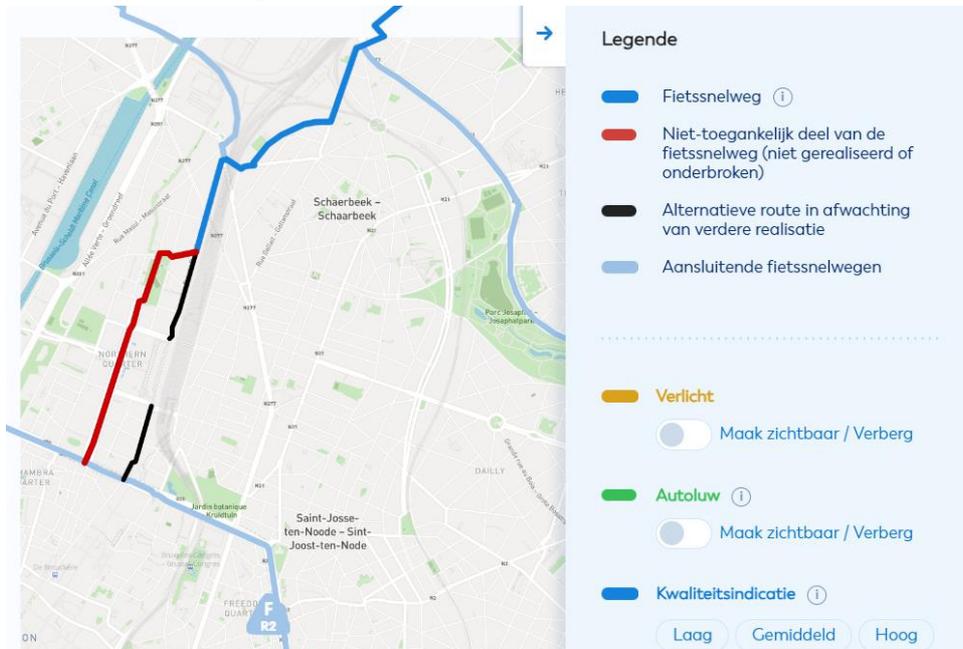
#### **BRAL VZW**

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

haute vitesse ne sont pas concluants et mènent à des conflits, comme peut en témoigner la piste cyclable/troittoir longeant le Canal au niveau du Quai du Hainaut. Nous nous étonnons d'ailleurs que le chargé d'étude n'ait pas pris en compte l'impact des plans sur la Cyclostrade (F3), nœud interrégional essentiel reliant Bruxelles et Leuven.



Les nouveaux plans condamneront l'option que la Cyclostrade longe la Gare du Nord, pourtant préférable à celle rue d'Aerschot (voirie étroite et peu sécurisée) ou le boulevard Albert II (devons-nous rappeler le décès du livreur vélo suite à un accident avec un bus international ?). Nous voyons d'ailleurs dans les plans ci-dessous que la route en noir dépend du projet étudié.

**A ce sujet, le BRAL soutient l'avis rédigé par le Fietzersbond et le GRACQ, spécialistes en la matière.**

L'alternative choisie a également des conséquences importantes sur d'autres fonctions de mobilité. Suite aux modifications, les places de dépose-minute (au nombre de 5 actuellement) et les places de taxi (9 en total) devront être replacées ailleurs. Les porteurs de projet proposent, "en accord avec les acteurs concernés" la rue d'Aerschot pour cela. Malheureusement la réalité d'une telle opération n'a pas été étudiée dans la note complémentaire à l'étude d'incidence. Il nous semble également étonnant qu'une gare avec le statut de la Gare du Nord ne dispose pas de plusieurs sites, au moins de part et d'autre des rails, de dépose minute ou de stationnement taxi.

**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

Au niveau des livraisons, nous proposons de vous copier-coller ce qui a été rapporté par le chargé d'études à la page 10 de la note complémentaire : *"Les livraisons ont également fait l'objet d'estimations et les conditions de livraison projetées analysées. Les sous-sols existants permettent les livraisons via des véhicules de gabarits allant jusqu'au camion de 3m35 de hauteur (avec une limite de poids). L'ampleur du projet et le programme de commerces et équipements souhaités impliquent cependant qu'une petite part des livraisons sera effectuée en camions de gabarits plus importants. Ces gabarits ne pouvant accéder aux sous-sols, les semi-remorques livreront au rez-de-ville ; ce qui n'est pas optimal mais contraint par les structures des sous-sols existants."*

### **Conformité au PRAS**

Cette dernière partie nous mène à un article du PRAS qui ne semble pas être complètement respecté. L'article 25.3 alinéa 3 est pour le coup violé dans ce cas, tout comme il l'était dans le cas du permis déposé initialement.

PRAS Article 25.3 :

*"Sans préjudice des dispositions légales ou réglementaires qui concernent spécifiquement les autoroutes, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification du tracé ou de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun :*

*1° contribuent à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts, stations et gares ;*

*[...]*

***3° intègrent la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos ;***

*[...]*

*6° offrent des points d'arrêt pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines ;"*

### **3. CONCLUSION**

Les choix posés dans le cadre du réaménagement du site CCN auront un impact bien au-delà du bâti et doivent être considérés dans leur ensemble. Sans surprises, l'aspect de la mobilité a été bâclé et ne répond en aucun cas aux défis que représentent une gare d'une telle envergure.

#### **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



Sur base de ces commentaires, le BRAL demande à la commission de concertation de remettre un avis négatif concernant le réaménagement du site CCN.

Nous espérons que la commission de concertation tiendra compte de ces commentaires et nous souhaitons être invités à la séance du 30 septembre.

Bien cordialement,

Pour le BRAL,

Benjamin Delori

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

---

**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