

Diagnostic, enjeux et objectifs du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Gare de l'Ouest

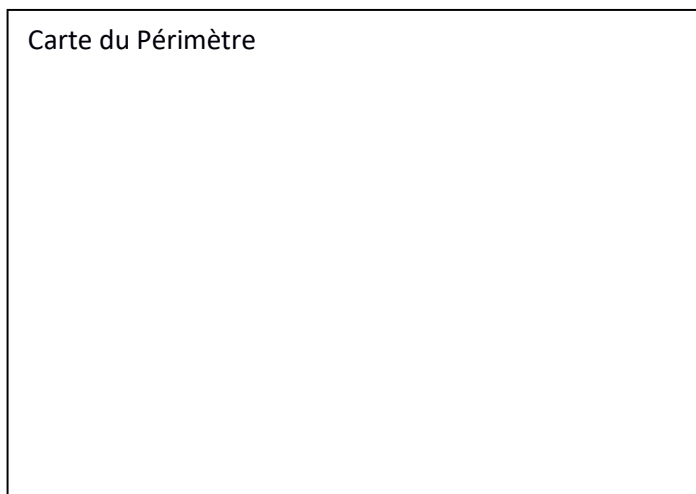
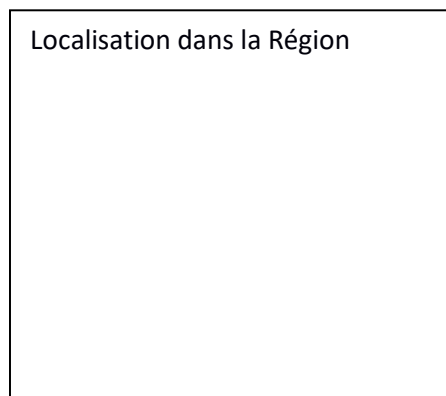
Préambule méthodologique

Ce document constitue le document prévu à l'article 2, §1er, 2° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur.

La présente note est une synthèse des éléments de diagnostic actuellement disponibles et des enjeux qui en découlent. Vous trouverez des informations plus détaillées dans les études et analyses disponibles sur le site de Perspective aujourd'hui ou en cours d'élaboration du projet de PAD et de son Rapport sur les Incidences Environnementales.

Il s'agit d'un pré-diagnostic dans la mesure où lors de l'élaboration du projet de PAD et de son RIE, le diagnostic sera affiné et de nouvelles données, plus récentes, seront récoltées.

Date de la décision ministérielle	Développements principaux	Thématiques clés	Maîtrise d'ouvrage
8 mai 2018	Parc Franchissements Logement Équipements locaux et d'importance régionale	Friche ferroviaire Logements publics Parc Modes actifs éducation	Perspective



1. Périmètre

Le périmètre concerné par l'élaboration du projet de plan d'aménagement directeur qui fait l'objet de l'arrêté du 8 mai 2018 porte sur le territoire compris entre la chaussée de Ninove au sud, la chaussée de Gand au nord, la rue Vandenpeereboom à l'est et l'avenue de Roovere, le boulevard Machtens et la rue Dubois-Thorn à l'ouest. Le périmètre est désigné par la carte ci-dessus. Il se situe entièrement sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean.

Ce périmètre de 13 hectares correspond à la zone d'intérêt régional (ZIR) n°3 du plan régional d'affectation du sol (PRAS). Le foncier appartient en majorité à la SNCB et à Infrabel et, pour une part moindre à la Région de Bruxelles-Capitale.

La ZIR est principalement affectée (selon le PRAS) aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.

2. Diagnostic

Le contexte urbain a été relevé et décrit en détail dans une étude de définition préalable à l'élaboration du projet de PAD réalisée en 2015, elle est téléchargeable en intégralité sur le site internet de perspective.brussels

(http://perspective.brussels/sites/default/files/poles/go_etude_de_definition_dec15.compressed.pdf). Les éléments repris ci-dessous constitue un résumé.

2.1 Histoire

La gare de Bruxelles-Ouest fut ouverte en 1872 le long de la ligne de contournement ouest de Bruxelles (L28). Essentiellement gare de marchandise, elle était à l'origine située place de l'Ouest au débouché des rues de l'Indépendance, de Groeninghe et des Etangs Noirs. ~~Il ne subsiste à cet endroit qu'une ancienne halle à charbon à structure métallique qui, non seulement, constitue un élément intéressant du patrimoine ferroviaire mais qui, en outre, pourrait utilement être reconvertie en espace public couvert accueillant des activités de quartier.~~

Par ailleurs, un embranchement ferré reliait directement le faisceau de la gare de l'Ouest au siège de Delhaize situé rue Osseghem depuis 1871, les convois circulant à travers le quartier. A l'ouest du site de la gare de l'Ouest, on trouve encore une ancienne halle qui servait jadis d'entrepôt à la société de grande distribution. Elle aussi constitue un témoignage architectural intéressant du passé et est encore utilisée comme entrepôt par diverses sociétés et associations.

2.2 Mobilité

La gare de Bruxelles-Ouest fut fermée aux voyageurs en 1984 et ne fut rouverte qu'en 2009 en tant que halte non gardée. Cette réouverture récente, la faiblesse de l'offre de trains, couplées au manque de fonctions génératrices de trafic sur le site ou à proximité, expliquent en partie sa faible utilisation actuelle (environ une centaine de personne monte dans un train par jour de semaine).

Outre, la gare SNCB de Bruxelles-Ouest, le site est ponctué par trois stations de métro : gare de l'Ouest, Beekkant et Osseghem.

Depuis 2009 et le « bouclage du métro », les stations « Gare de l'Ouest » et « Beekkant » sont les mieux desservies du réseau métro dans la mesure où toutes les lignes bruxelloises s'y croisent. Cet atout fait du site de la gare de l'Ouest un territoire stratégique pour le développement de la Région, idéal pour accueillir de grandes fonctions métropolitaines demandant une accessibilité forte.

Notons que l'intermodalité métro est encore plus aisée à Beekkant (de quai à quai) qu'à la gare de l'Ouest (sur différents niveaux).

La ligne 28 a été identifiée comme un axe stratégique pour développer des itinéraires cyclables.

Par ailleurs, la traversée des rails par les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite est aujourd'hui peu qualitative, voire impossible pour les PMR. Dans ce sens le site constitue une véritable barrière urbaine.

Envisagé un temps à la gare de l'Ouest, le projet de parking relais P+R (où les navetteurs garent leur voiture pour emprunter les transports publics) a été abandonné. La raison principale est le positionnement du site beaucoup trop à l'intérieur de la ville dense et l'encombrement de la

chaussée de Ninove. Il fut décidé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de privilégier des parkings relais P+R aux entrées de la Région. Dans ce contexte, la question du stationnement devra être étudiée davantage en rapport avec le programme qui sera développé sur le site.

Il y a un manque d'articulation entre l'accessibilité du site et la mobilité locale. En effet, les circulations douces sur le site sont complexes, non fluides et peu sécurisées. Les liens inter-quartiers de part et d'autre de l'axe de transport sont absents ou peu sécurisants.

Les voiries structurantes du site sont axées sur une utilisation de la voiture. La rue Vandennepeereboom est un grand axe marqué par un trafic de transit et une vitesse importante.

Le site de la friche est très contraint dans son aménagement par la présence des voies de métro souterraines (qui rendent les fondations d'immeubles difficiles) et par la présence de la Ligne ferroviaire 28 qui passe au centre du site dans un axe nord-sud.

Un projet de remisage temporaire des nouvelles rames de métro de la STIB prendra place le long de la L28. A cette occasion, une troisième voie sera réalisée qui pourra être utilisée à terme en cas d'intensification du trafic ferroviaire.

2.3 Espaces verts, paysage

Le site de la ZIR gare de l'Ouest est un maillon paysager important à l'échelle métropolitaine. Il trouve sa place au sein d'un vaste système d'espaces ouverts, à la croisée d'une part, de la chaîne d'espaces verts ouest-est reliant le Pajottenland au centre de Bruxelles (du Scheutbos au Canal), mise en évidence par l'étude *Metropolitan Landscape* (2014) et, d'autre part, du maillage vert de la ligne de chemin de fer L28 allant de Bockstael à la Gare du Midi, et bordée de projets urbains d'importance ou de vastes îlots actuellement à l'étude.



Extrait de l'étude Metropolitan Landscape

La structure paysagère de la gare de l'Ouest est caractérisée par un tissu dense et continu principalement d'habitat, d'entrepôts et d'industries. Cette structure urbaine présente des caractéristiques différentes si l'on se situe à l'ouest ou à l'est de la gare. A l'ouest: structure en ordre ouvert avec des bâtiments en hauteur. A l'est: structure en ordre fermé avec des bâtiments bas et homogènes. Dès lors, en terme d'accès de la population à des espaces verts, on observe une différence significative entre les quartiers situés à l'ouest du site (plus aérés et disposant de grands parcs publics comme les parcs Marie-José et le parc des Muses) et l'est du site où la part de la population ayant accès à un jardin privé est extrêmement faible, les intérieurs d'îlots d'habitation sont particulièrement occupés par des annexes et entrepôts et les espaces verts beaucoup plus rares.



Le tissu urbain à l'ouest (photo du dessus) et à l'est (photo du dessous)



2.4 Environnement

Au sein du site de gare de l'Ouest, il existe 4 stades de développement de la friche, du stade le plus pionnier aux stades plus avancés. Certaines zones ont un potentiel de végétation riche, d'autres beaucoup moins. Malgré le caractère très urbanisé du territoire, quelques espèces d'oiseaux et de papillons « remarquables » sont toujours présentes sur le site. On ne connaît pas encore avec une grande précision l'état du sol de la friche. Quelques endroits critiques de pollution ont déjà été repérés. C'est un point d'attention important pour l'ouverture et le développement du site.

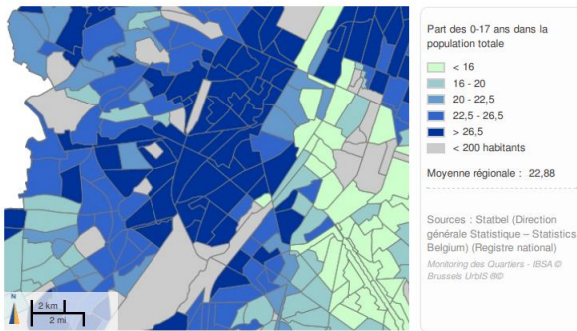
2.5 Population-logement

Le diagnostic socioéconomique a fait ressortir :

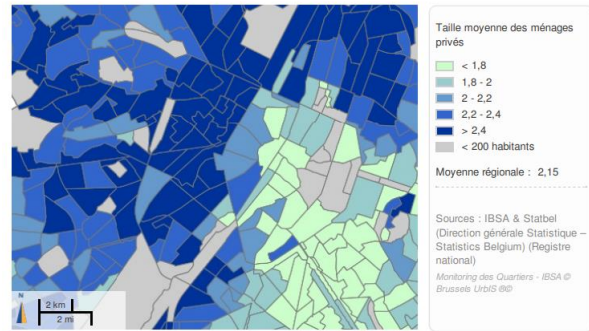
1. Un quartier densément peuplé: certains secteurs statistiques ont une densité 3 fois plus importante que la moyenne régionale.
2. Un quartier très jeune et très familial. La part de la population âgée de moins de 18 ans est supérieure à la moyenne régionale dans tous les quartiers qui entourent la Gare de l'Ouest (le quartier des blocs Marie-José par ex. = 36,8 % alors que la moyenne en RBC = 23 %). De plus la taille des ménages est largement supérieure à la moyenne régionale (secteur statistique gare de l'Ouest = 3,69 personnes par ménages, moyenne RBC = 2,15).

Notons que paradoxalement, le secteur des blocs Marie-José est aussi un quartier caractérisé par une ~~sur-représentation~~surreprésentation des personnes âgées (+65 ans) qui représentent 16% de la population.

Part des 0-17 ans dans la population totale 2016 (%)

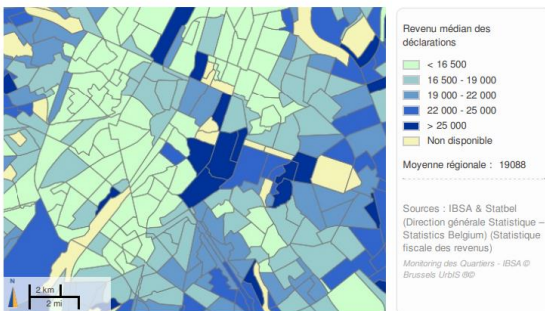


Taille moyenne des ménages privés 2016



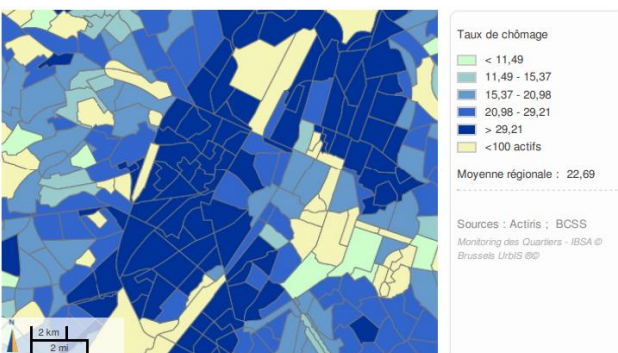
3. Une population aux revenus modestes. Le revenu médian par déclaration fiscale (qui est un bon indicateur de la richesse des ménages) est inférieur à la moyenne régionale dans tous les secteurs statistiques qui entourent la gare de l'Ouest. A l'est, le revenu médian tourne autour de 14.500€ par déclaration et à l'ouest autour de 17.500€ alors que la moyenne en RBC est de 19.000€ par déclaration.

Revenu médian des déclarations 2015 (€)



4. Un taux de chômage très élevé. Si la moyenne régionale se situe à 22,7 %, certains quartiers qui entourent la gare de l'Ouest présentent des chiffres alarmants (quartier Etangs Noirs = 44, %, Blocs Marie-José = 45,3 %, rue de la Senne = 31 %), particulièrement dans la tranche 18-24 ans.
5. Un projet de centre national de formation aux métiers du chemin de fer est actuellement développé par Infrabel dans le périmètre du projet de PAD. Dénommé « Infrabel Academy », ce projet devrait offrir une opportunité d'emploi aux jeunes du quartier.

Taux de chômage 2012 (%)



6. Une croissance significative de la population depuis une dizaine d'années. Les secteurs statistiques situés autour de la gare de l'Ouest connaissent une augmentation à l'horizon 2020 comprise entre 6,5 et 7,5 %

7. Un quartier avec une présence historique de logements sociaux (surtout à l'ouest du site ferroviaire).
8. Une part importante de logements surpeuplés. Il n'est pas rare que plusieurs générations se partagent un appartement et tous les enfants n'ont pas un espace à eux dans leur appartement. D'où un besoin d'équipements locaux comme des espaces de rencontres, des espaces publics couverts, des écoles des devoirs, etc.

2.6 Des programmes de revitalisation urbaine

Le quartier fait l'objet de plusieurs projets et programmes de revitalisation, notamment :

- Un contrat de rénovation urbaine a été approuvé fin 2017 sur un territoire longeant la ligne 28 de la Gare de l'Ouest jusqu'au canal : le CRU n°3 « Gare de l'Ouest »
- Plusieurs contrats de quartier ont été réalisés ces dernières années dans les environs du site et un nouveau contrat de quartier durable est en cours d'élaboration dont le périmètre s'étend autour de la friche.



3. Enjeux et objectifs du projet de PAD

Compte tenu des éléments de diagnostic précité, l'ambition exprimée par la Région de Bruxelles-Capitale est la suivante :

- Ouvrir le site sur les quartiers avoisinants et le structurer autour des nœuds de transport en commun.
- Prévoir des espaces ouverts qualitatifs et accessibles dont un parc de minimum 3 ha.
- Créer de nouveaux espaces publics principalement au profit des modes actifs, incluant notamment une large promenade cyclo-piétonne le long de la ligne 28.
- Permettre le franchissement de la ligne 28 par les modes actifs au minimum en deux endroits.

- Développer un nouveau quartier mixte comprenant au maximum 90.000 m² de nouvelles constructions, dont au minimum 50 % de logement. 80% de ces nouveaux logements seront construits par le secteur public.
- Prévoir des équipements publics et activités économiques en lien avec les caractéristiques et besoins du quartier.
- Permettre des espaces dédiés à la formation, à l'enseignement, à la mise à l'emploi.
- Prévoir un équipement d'importance métropolitaine qui profite aux riverains tout en attirant des visiteurs extérieurs au quartier.
- Maintenir, si possible, le patrimoine industriel présent sur la friche.
- Comporter un plan de gestion transitoire qui permette d'envisager une ouverture progressive de la friche et d'y tester des usages, en collaboration avec les riverains et futurs utilisateurs.