

GARE DE L'OUEST

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet informatif

SEPTEMBRE 2021

ÉTUDE RÉALISÉE PAR

Équipe de conception : Taktyk/51N4E/Alive Architecture

Associée à Abo/Tractebel

Sous-traitants:

IDEA Consult/Caroline Claus/Les éclairagistes associés/Bollinger Grohmann

pour la Direction Stratégie territoriale, perspective.brussels

PHOTOS

Photo page 16 : perspective.brussels

Photo page 17 : Séverin Malaud

Couverture et autres photos : Pedro Correa

MISE EN PAGE ET IMPRESSION

artoos group

CONTACT

west@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine de Borman, Directeur général de perspective.brussels - Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les informations présentées ici le sont à titre d'information et n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

GARE DE L'OUEST

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet informatif

SEPTEMBRE 2021



51N4E

TABLE DES MATIÈRES

OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR	6
INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE	7
Lien entre Plan d'Aménagement Directeur et projet de ville	7
Le Plan d'Aménagement Directeur « Gare de l'Ouest » comme composant du projet de ville régional	7
PRÉSENTATION DU SITE	8
Périmètre	8
Diagnostic	9
Histoire	9
Mobilité	9
Espaces verts, paysage	11
Environnement	12
Population, logement	12
Des programmes de revitalisation urbaine	13
GENÈSE DU PROJET	14
GOVERNANCE ET ACCOMPAGNATEURS DU PROJET	16
ENJEUX ET OBJECTIFS	17

OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) est un outil régional de planification issu de la réforme du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) du 30 novembre 2017. Il a pour but de définir le cadre de développement de pôles stratégiques ou de quartiers de la Région en définissant concomitamment une vision et les règles applicables pour l'aménagement du périmètre qu'il traite.

Le PAD peut notamment contenir des dispositions relatives à l'affectation du sol, aux caractéristiques des constructions, aux espaces publics, à la mobilité ou au patrimoine (art. 30/2 CoBAT). Sa procédure d'élaboration et de modification se calque en grande partie sur la procédure de modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Le CoBAT prévoit que le PAD a valeur indicative, à l'exception des dispositions auxquelles le Gouvernement donne expressément une valeur réglementaire.

Le PAD contient donc deux types de règles :

- › Les dispositions stratégiques qui constituent les « lignes de conduite » qui doivent guider les autorités dans la délivrance des permis et dont elles ne peuvent s'écarter que moyennant motivation expresse ;
- › Les dispositions réglementaires qui constituent les règles précises auxquelles il ne peut être dérogé.

Afin de déterminer les principes urbanistiques applicables à une zone du plan, il convient de pratiquer une lecture croisée des dispositions stratégiques et réglementaires applicables à l'ensemble du périmètre du plan et de celles spécifiques à la zone concernée.

Le CoBAT précise que les dispositions réglementaires du PAD abrogent, dans le périmètre où elles sont applicables, les dispositions du PRAS et des règlements d'urbanisme qui y sont contraires.

Le rapport entre les prescriptions réglementaires du PAD et celles des autres plans doit donc être abordé par le prisme du principe de l'abrogation implicite. Il en résulte que le PRAS et les règlements d'urbanisme restent d'application à l'exception des dispositions de ceux-ci, contraires à celles du PAD, quand bien même le PAD ne le prévoit pas explicitement.

Afin d'assurer la lisibilité de la lecture conjointe du PAD et des plans et règlements existants, deux principes ont guidé la rédaction des prescriptions du PAD :

Les prescriptions particulières d'affectation du PAD sont rédigées de manière telle qu'elles forment un ensemble cohérent régissant de façon spécifique l'affectation des différentes zones du plan, le lecteur n'aura plus à consulter les prescriptions particulières du PRAS.

Pour toutes les autres thématiques abordées par le PAD, qu'il s'agisse notamment de gabarits ou de règles d'implantation, le PAD ne contient que les règles qui s'écartent des règlements. Il faudra donc, pour ces autres thématiques, consulter le RRU et les éventuels RCU et autres plans ou règlements pour définir les règles applicables à la zone.

INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE

Lien entre Plan d'Aménagement Directeur et projet de ville

Le CoBAT indique que le Gouvernement peut adopter, pour une partie du territoire de la Région, un plan d'aménagement directeur qui s'inscrit dans les orientations du Plan Régional de Développement en vigueur le jour de son adoption.

Le Plan Régional de Développement Durable a été approuvé le 12 juillet 2018 et publié au Moniteur Belge le 5 novembre 2018. Il constitue la vision du développement de la Région sur le moyen/long terme et représente en conséquence le cadre du projet de ville bruxellois. Il tâche de mettre en cohérence un certain nombre d'actions, initiatives, objectifs ou projets concrets pour former la trajectoire commune au bout de laquelle Bruxelles doit évoluer en une ville de proximité, durable, moderne et inclusive qui, dans les limites des compétences régionales, offre à chacun les moyens de son épanouissement.

Construit dans un contexte socioéconomique et territorial donné, le Projet de Ville approuvé par le Gouvernement axe ses priorités sur les objectifs suivants :

1. la réponse à la croissance démographique en termes de logements, d'équipements et d'espaces ouverts ;
2. l'augmentation de la qualité du cadre de vie ;
3. le développement d'une économie urbaine;
4. la construction d'un système de mobilité urbaine équitable favorisant les transports publics et les modes actifs.

De manière transversale, le projet de ville bruxellois repose sur les principes suivants :

- › un territoire polycentrique et multi-scalaire ;
- › un territoire prenant appui sur des structures naturelles et paysagères ;
- › un territoire équilibré au niveau social ;
- › une accessibilité multipolaire organisée ;
- › le respect des principes de durabilité ;
- › une gouvernance collaborative.

Mobiliser le territoire et les pôles stratégiques bruxellois pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers constitue donc une priorité de la politique régionale pour les prochaines années.

Certains de ces territoires font l'objet d'une planification stratégique et réglementaire via Plan d'Aménagement Directeur. Chaque Plan d'Aménagement Directeur s'inscrit dans la stratégie globale du PRDD et décline, à son échelle, ses objectifs, en complémentarité avec les autres stratégies mises en place par la Région.

L'aménagement de nouveaux quartiers mixte s'inscrit dans les objectifs de développement durable de la Région comme métropole. Il est donc nécessaire que ces instruments soient le fruit d'une collaboration de tous les acteurs du territoire.

Le Plan d'Aménagement Directeur « Gare de l'Ouest » comme composant du projet de ville régional

Le site de la Gare de l'Ouest, friche ferroviaire au cœur de la ville dense, fait l'objet de réflexions urbaines depuis plusieurs années. Il est inscrit comme zone d'intérêt régional dans le Plan Régional d'Affectation du Sol depuis 2001.

Suite à la modification du PRAS en 2013, la Région lance une étude de définition dont la rédaction est confiée à l'ADT. De nombreux workshops sont organisés dans ce cadre. L'étude, approuvée et publiée en 2016, sert de base à la définition d'une stratégie urbaine et à la mise en place d'une veille du territoire.

Le site fait l'objet d'une planification via un PAD depuis mai 2018 et a été confirmé par la Déclaration de Politique Régionale (été 2019) en tant que territoire dans lequel la Région se doit, eu égard à son importance, d'investir.

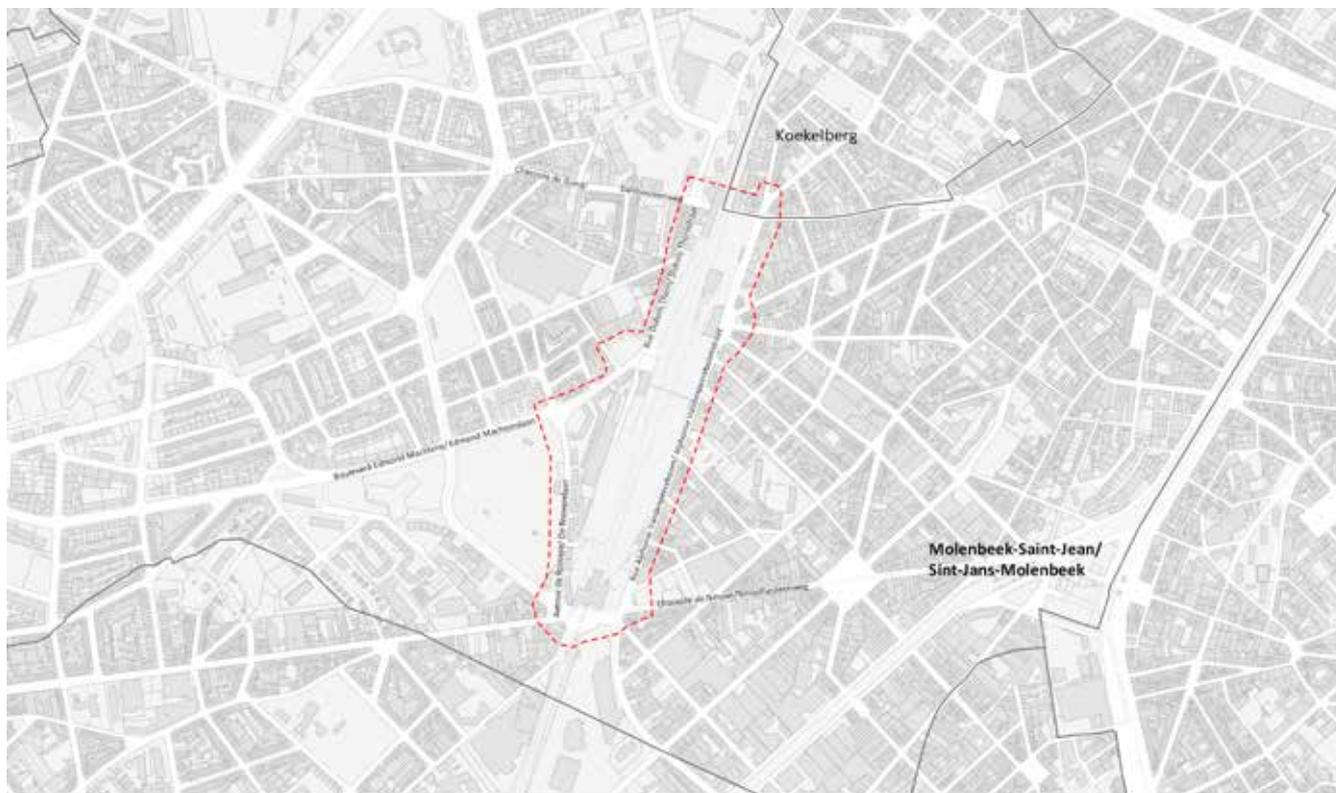
PRÉSENTATION DU SITE



↑ Localisation dans la Région

Périmètre

Le périmètre concerné par l'élaboration du projet de plan d'aménagement directeur qui fait l'objet de l'arrêté ministériel du 8 mai 2018 porte sur le territoire compris dans la zone d'intérêt régional n° 3 du plan régional d'affectation du sol et sur les abords immédiats de celle-ci définis par le front bâti des rues qui l'entourent. Le périmètre est désigné par la carte ci-contre. Il se situe principalement sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean et un peu sur celui de la commune de Koekelberg. Le périmètre de la ZIR compte environ 13 ha. Le foncier appartient en majorité à la SNCB et à Infrabel et, pour une moindre part 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. Le PAD Gare de l'Ouest comporte un volet stratégique et un volet réglementaire. Le volet stratégique porte sur l'ensemble du périmètre tandis que le volet réglementaire se concentre sur la ZIR.



Périmètre envisagé pour le projet de PAD Gare de l'Ouest/ Geplande perimeter voor het ontwerp-RPA Weststation

Légende/ Legende

- Périmètre du PAD/ Perimeter van het RPA
- Limites Communales/ Gemeentegrenzen



↑ Carte du périmètre

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 constituent un résumé.

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. 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. À 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 constitue un témoignage du passé et est encore utilisée comme entrepôt par diverses sociétés.

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 personnes y 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 Vandenpeereboom 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. À cette occasion, une troisième voie sera réalisée qui pourra être utilisée à terme en cas d'intensification du trafic ferroviaire.



↑ La station Beekant

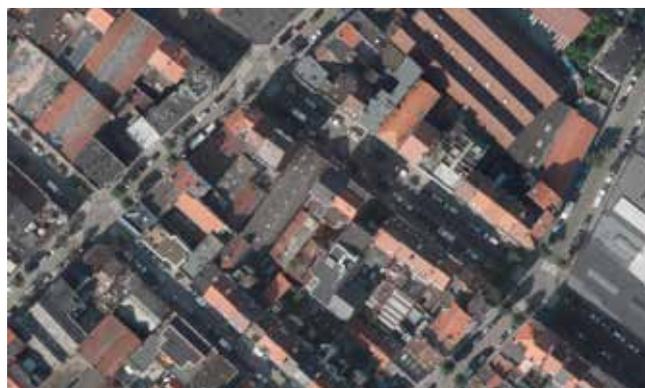
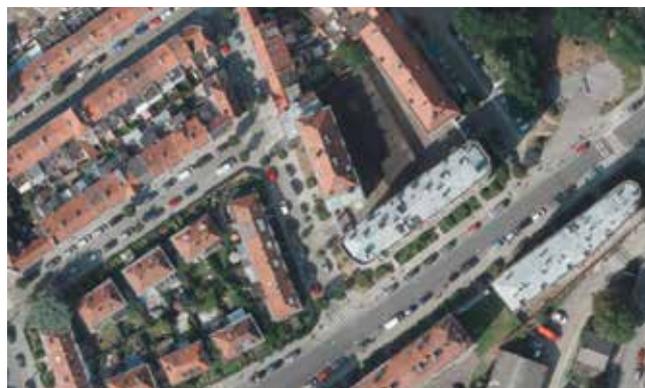


↑ Chantier du remisage métro de la STIB

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.

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 supérieure) et à l'est (photo inférieure)



↑ Extrait de l'étude Metropolitan Landscapes

Environnement

Au sein du site de la 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. Une pollution du sol a été repérée. C'est un point d'attention important pour l'ouverture et le développement du site.

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. De plus la taille des ménages est largement supérieure à la moyenne régionale. Notons que paradoxalement, le secteur des blocs Marie-José est aussi un quartier caractérisé par une surreprésentation des personnes âgées (+65 ans).
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.



↑ Infrabel Academy

4. Un taux de chômage très élevé. Certains quartiers qui entourent la gare de l'Ouest présentent des chiffres alarmants, particulièrement dans la tranche 18-24 ans.
5. Un centre national de formation aux métiers du chemin de fer est développé par Infrabel dans le périmètre du PAD. Dénommé « Infrabel Academy », ce projet devrait offrir une opportunité d'emploi aux jeunes du quartier.
6. Une croissance significative de la population depuis une dizaine d'années.
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.

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 contrat de quartier durable est en cours dont le périmètre s'étend autour de la friche.



↑ Immeuble de logements sociaux boulevard Edmond Machtens

GENÈSE DU PROJET

Le 8 mai 2018, le Bureau Bruxellois de la Planification (BBP ou perspective.brussels) a été mandaté par arrêté ministériel pour l'élaboration du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Gare de l'Ouest ».

Plusieurs outils majeurs de planification ont été pris en compte dans l'élaboration du projet de Plan Directeur d'Aménagement Gare de l'Ouest, notamment :

- la Déclaration de Politique Régionale 2014-2019 ;
- le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) ;
- les différentes études déjà menées et principalement l'étude de définition pour le site de la Gare de l'Ouest approuvé par le Gouvernement en 2016.

Dans sa Déclaration de Politique Régionale (2014-2019) (DPR), le Gouvernement a retenu 10 nouveaux « pôles de développement territorial prioritaires » pour la législature, qui nécessitent une stratégie globale et transversale pour faire « progresser à court et moyen terme leurs possibilités de développement » (DPR 2014-2019, p.33).

L'objectif est de construire du logement accessible et adapté répondant à l'objectif de mixité sociale, des nouveaux espaces publics ainsi que des équipements d'intérêt général tout en favorisant l'installation de nouvelles entreprises à Bruxelles et en garantissant une bonne desserte en transports publics. La qualité de vie, la qualité architecturale et paysagère de ces nouveaux quartiers doit également être un objectif poursuivi.

Concrètement, il s'agit de mobiliser des ressources foncières sous-exploitées et de créer de nouvelles opportunités de développement.

Dans la DPR, le Gouvernement se donne comme ambition de développer un quartier dense et mixte sur le site de la Gare de l'Ouest et envisage d'agir selon deux axes : la maîtrise foncière et la définition de lignes de force pour un projet urbain basé sur une densification importante et sur une mixité fonctionnelle et sociale tout en étudiant la possibilité d'une utilisation temporaire du site.

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) détaille les objectifs généraux d'aménagement et de programmation des pôles de développement prioritaires. Les lignes directrices pour la Gare de l'Ouest s'inspirent de l'étude de définition et sont présentées comme suit :

En matière d'infrastructures :

- Un site plus ouvert vers les quartiers environnants et la métropole, structuré autour des noeuds de transports publics ;
- Des constructions sur 90.000 m² comprenant 50% de logements dont 360 logements publics (soit 80% des m² logements) et 27.000 m² d'activités économiques (bureaux, activité productive, etc.), ainsi que des équipements dont au moins une école secondaire, « Infrabel Academy » (une école Infrabel de formation aux métiers du chemin de fer) et un grand équipement métropolitain à définir.

En matière de mobilité :

- Deux traversées est-ouest minimum, non carrossables, à l'air libre, réservées aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite ;
- Une grande promenade cyclo-piétonne nord-sud le long de la ligne 28 ;
- Un parking partagé entre l'ensemble des fonctions présentes.

En matière de paysage :

- Des espaces verts qualitatifs et accessibles, dont un parc de minimum 3 hectares ;
- Le maintien, si possible, du patrimoine industriel présent sur la friche.

Il est en outre proposé de mettre en place une gestion transitoire permettant l'ouverture progressive du site aux habitants.



↑ Occupation temporaire à la Gare de l'Ouest : Molenwest

GOVERNANCE ET ACCOMPAGNATEURS DU PROJET

Le territoire concerné par le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Gare de l'Ouest regroupe des acteurs divers : les acteurs publics, privés, ainsi que la société civile.

Afin de garantir la cohérence du développement du site, une approche globale est nécessaire via la réalisation d'un Plan d'Aménagement Directeur.

- › Le pilotage du PAD (maitrise d'ouvrage) est assuré par perspective.brussels.
- › La mission d'élaboration du PAD et d'étude des incidences environnementales (maitrise d'oeuvre urbaine) est attribuée au groupement Taktyk/51N4E/Alive Architecture associé à ABO et Tractebel (pour le Rapport sur les Incidences Environnementales du plan) ainsi qu'à IDEA Consult, Caroline Claus et L.E.A.
- › Le suivi de la réalisation du PAD est assuré par un comité d'accompagnement dans lequel perspective.brussels, la Société d'Aménagement Urbain (SAU), le Maître Architecte Bruxellois (BMA), Bruxelles Environnement (BE), la commune de Molenbeek-Saint-Jean, Bruxelles Mobilité (BM), Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP), Infrabel et la SNCB ainsi que Bruxelles Propreté sont notamment représentés.
- › Citydev.Brussels assure la coordination et la mise en oeuvre opérationnelle du projet pour la Région.

Les étapes de l'élaboration du PAD ont été les suivantes :

- Phase préalable d'information et de participation du 18/05 au 06/07/2018.
- Approbation en première lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 31/01/2019.
- Enquête publique du 20/02/2019 au 23/04/2019
- La Commission Régionale de Développement a remis son avis sur le projet de PAD le 05/12/2020.
- Approbation en deuxième lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 03/06/2021.
- Le Conseil d'Etat a remis son avis sur le projet de PAD le 04/08/2021.
- Approbation en troisième lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 22/09/2021.
- Publication au Moniteur Belge.

Le PAD entre en vigueur 15 jours après sa publication au Moniteur Belge.



↑ Vue depuis la gare de l'Ouest vers la station Osseghem

ENJEUX ET OBJECTIFS

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 noeuds 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.
- › Envisager une gestion transitoire qui permette d'ouvrir progressivement la friche et d'y tester des usages, en collaboration avec les riverains et futurs utilisateurs.



↑ Passerelle Beekkant

