



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Perspective.brussels

Bureau Bruxellois de la Planification
Département Stratégie Territoriale
Rue de Namur 59
B - 1000 BRUXELLES

V/Réf. : JH/ia/130219 (corr. : J. Harze)

N/Réf. : AA/EB/MSJ40032_635_PAD_Gare_Ouest

Bruxelles, le

Annexe : /

Objet : MOLENBEEK-SAINT-JEAN. Rue Vandenpeereboom / Chaussée de Ninove / Rue Dubois-Thorn / Chaussée de Gand
Examen du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Gare de l'Ouest » et de son RIE

Avis de la CRMS

Monsieur le Ministre-Président,

En réponse à votre courrier du 20/02/2019 et conformément à l'article 30/5 §1 du CoBAT, nous vous communiquons **les remarques** formulées par notre Assemblée en sa séance du 13/03/2019 au sujet du dossier sous objet.

En préambule, l'Assemblée souhaite mettre en évidence la difficulté, notamment en terme de moyens, d'être interrogée quasiment simultanément sur les 4 projets de PAD (Casernes, Gare de l'Ouest, Porte de Ninove et Mediapark), particulièrement lorsque le délai légal est de 30 jours.

Vu la hauteur des enjeux (et l'épaisseur des dossiers) de revalorisation de ces sites à grande échelle, la CRMS estime que ces dossiers méritaient - au minimum - une visite sur place, avec les porteurs de projet, ainsi qu'une présentation des lignes directrices aux instances, préalablement aux demandes officielles d'avis. Cela a été organisé uniquement pour le projet Usquare. Ce PAD est également le seul intégrant des principes d'économie circulaire et de remploi des bâtiments existants, ce qui est regrettable pour les autres, dans une visée de développement durable.

La CRMS remarque, par ailleurs, que pour les PAD de la Porte de Ninove et de Mediapark, une partie du(es) projet(s) sont déjà en cours de réalisation, ce qui pose question quant au processus de consultation. L'Assemblée note enfin que les PAD permettent de nombreuses interventions que le PRAS et le RRU n'auraient pas permises mais que les volets réglementaires sont peu étayés par rapport aux volets stratégiques et parfois explicitement signalés comme indicatifs. Ils ne garantissent donc pas de cadrer suffisamment les développements de projets futurs.

Étendue de la protection

Aucun patrimoine protégé n'est directement concerné par les prescriptions du PAD. Néanmoins, le périmètre opérationnel du PAD comprend une partie du Parc Marie-José, site inscrit sur la liste de sauvegarde par l'arrêté du 25/02/1999 et abritant plusieurs arbres remarquables. En outre, les îlots compris dans le périmètre d'observation territoriale de l'étude de définition du PAD sont reconnus pour leur qualité patrimoniale – bien qu'ils ne comprennent qu'un nombre restreint de biens et sites classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde. La quasi-totalité des îlots sont en ZICHEE et plusieurs immeubles ou ensembles d'immeubles sont repris à l'inventaire du patrimoine architectural, notamment les brasseries Vandenheuvel (rue Alphonse Vandenpeereboom 148-150) et un ensemble de 22 maisons ouvrières (rue Dubois-Thorn 1 à 39 et rue Osseghem 1 à 3), tous deux situés au sein du périmètre opérationnel.

1/9



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES

KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Par ailleurs, le site « Gare de l'Ouest » fait l'objet des attentions régionales depuis au moins 20 ans. Le PRAS l'a inscrit en 2001 en zone d'intérêt régional (ZIR n°3). Plus récemment le Gouvernement l'a retenu dans sa déclaration de politique régionale (DPR 2014-2019) comme un des dix nouveaux quartiers à créer pour répondre aux enjeux de développement de la Région (logement accessible, nouveaux espaces publics, espaces verts, équipements, soutien aux entreprises, desserte TEC et réseau cyclable séparé). En 2017, a été approuvé l'un des cinq premiers programmes Contrats de Renovation Urbaine (CRU n°3 : Beekkant-Gare de l'Ouest-Ninove-Brel) dégageant 22 millions d'euros pour la réalisation d'une série d'opérations, couvrant entre autres le périmètre de la friche. Enfin, le PRDD de 2018 l'a retenu comme l'un des 12 pôles de développement prioritaire méritant un investissement particulier.

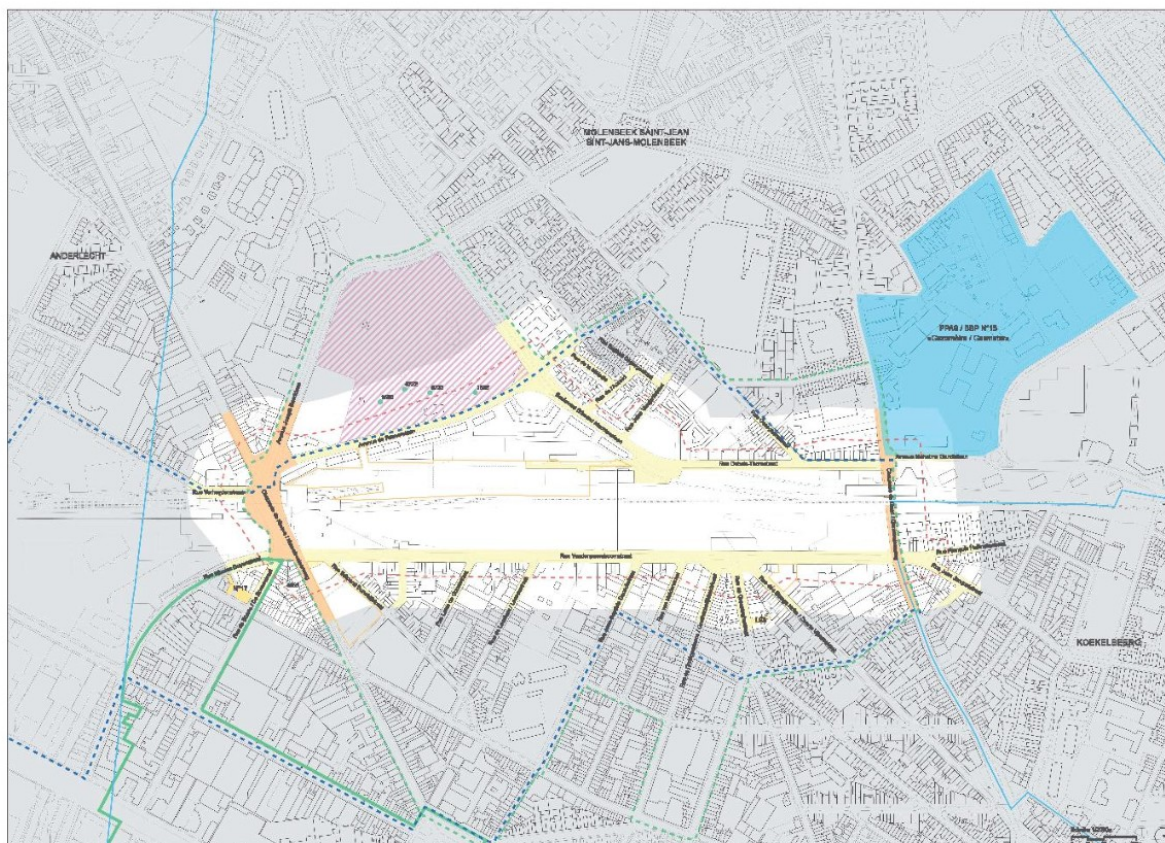


Fig. 1. Plan de situation existante de droit.

Feuille n°1 des cartes fournies par perspective.brussels.

- - - : PAD Périmètre Opérationnel

- - - : CRU

Historique et description du bien

La zone d'action du PAD est comprise entre la rue Vandenpeereboom, la Chaussée de Ninove, la rue Dubois-Thorn et la chaussée de Gand. Elle correspond à une friche ferroviaire qui partage la commune de Molenbeek-Saint-Jean en deux, le long de la ligne de chemin de fer n° 28. Il s'agit d'un vaste site de 13 hectares s'étendant sur près d'un kilomètre entre la gare de l'Ouest et la station d'Osseghem.

Le paysage de ce territoire, originellement humide et maraîcher au XVIII^e siècle, s'est progressivement densifié durant le XIX^e siècle avec l'industrialisation et l'urbanisation de la commune. L'organisation du quartier est basée sur le plan d'urbanisation réalisé par Victor Besme en 1862, *Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise*. Le plan prévoit le tracé de la ligne de chemin de fer, des deux artères parallèles (rues Vandenpeereboom et Dubois-Thorn) et organise également l'urbanisation de la zone à l'est de celle-ci.



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

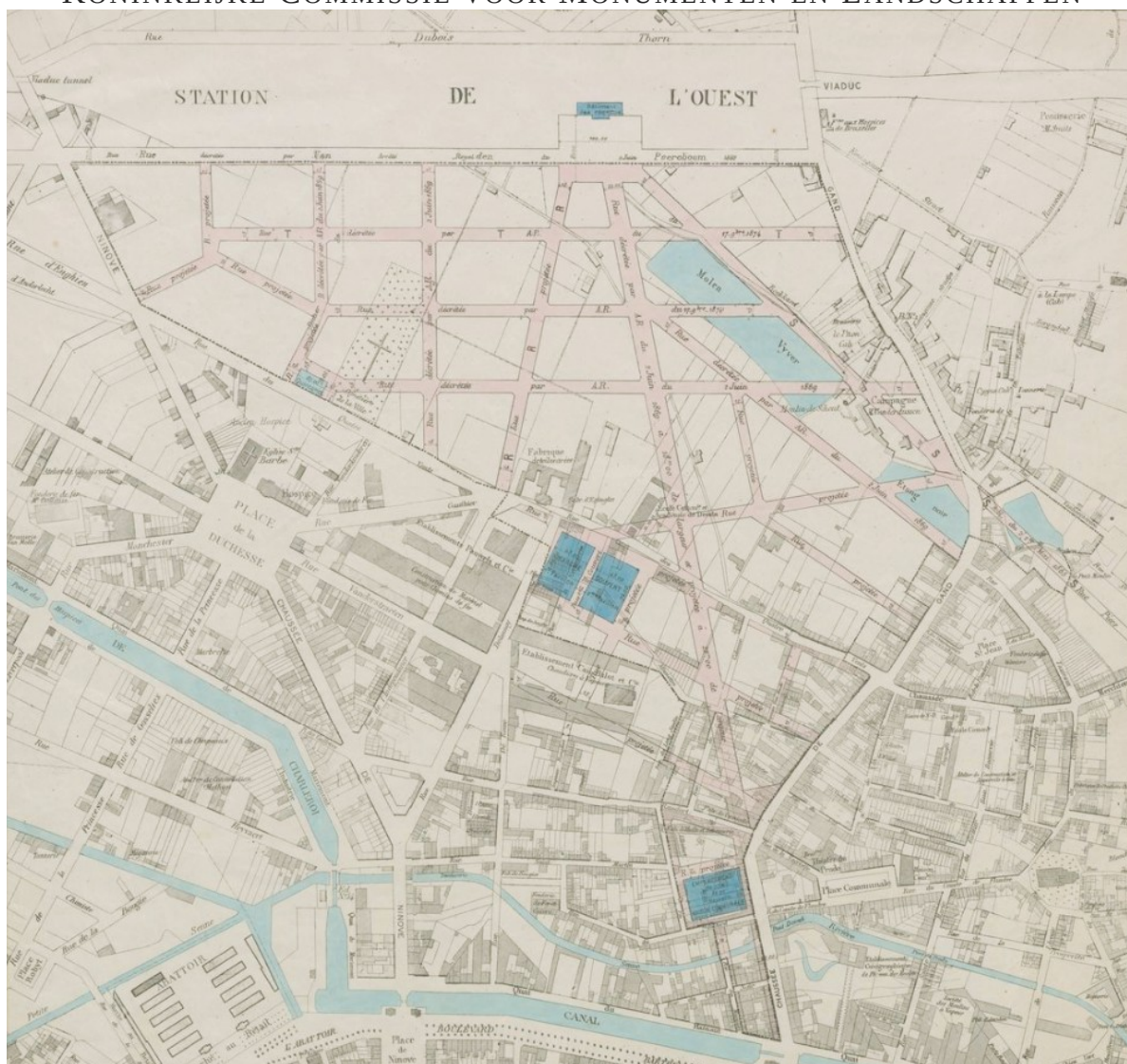


Fig. 2. Extrait du plan d'urbanisation réalisé par Victor Besme en 1862.

La configuration actuelle du site remonte à 1871-1872, date à laquelle la gare de marchandises de l'Ouest est mise en service. La bonne desserte ferroviaire incite de grandes entreprises comme Delhaize à s'installer et l'urbanisation s'étend à l'ouest, au-delà de la limite du chemin de fer. Après la Seconde Guerre mondiale, le quartier Marie-José se développe comme nouveau quartier résidentiel et «carte de visite» de la commune. Des nouveaux parcs de logements sociaux y sont construits. Dans les années 1990, la gare de l'Ouest se développe comme nœud multimodal. L'urbanisation périphérique du tissu résidentiel continue, mais le site même de la gare est en friche.

L'infrastructure ferroviaire marque donc la séparation entre ce qui est communément appelé :

- le « *Molenbeek historique* » (à l'est), ancien noyau villageois qui a subi une mutation radicale au XIX^e siècle suite à la révolution industrielle ; les îlots qui bordent le périmètre du plan, tout comme l'ensemble du tissu urbain jusqu'au canal, témoignent largement du passé industriel où s'imbriquent de nombreuses entreprises au sein d'immeubles d'habitation où dominent les maisons ouvrières et de (petits) immeubles à appartements ;
- et le « *nouveau Molenbeek* » (à l'ouest) caractérisé par une urbanisation un peu plus tardive et comprenant dans les environs immédiats de la friche des ensembles bâtis nettement plus hétérogènes, tels que



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

- o la dizaine de barres de logements sociaux des années 50' de 4 à 11 niveaux, composant un ensemble d'une grande sobriété et d'un bel équilibre le long de l'avenue De Roovere séparant la friche du parc Marie-José ;
- o les cités-jardins Accord-Mélodie (arch. F. Van Meulecom, 1938, Moderniste) et du Gulden Bodem, (arch. A. De Saulnier, 1925-1928) et la cité Van Meulecom (du nom de son architecte, Art-déco, 1932) ;
- o mais aussi un tissu urbain mixte composé d'anciennes entreprises (en particulier le site de Delhaize Frères & Cie et l'ancienne chemiserie Coster et Clément) et d'enfilades de maisons ouvrières construites alentours fin XIX^e et début XX^e siècle.

Concernant le tracé des voiries, notons en particulier celui en patte d'oie qui aboutit à la rue Vandenpeereboom (place de l'Ouest), ainsi que le quartier de la place Duchesse de Brabant, relié à la friche par les rues J-B. Decock et de l'Indépendance. Place de l'Ouest se trouve un hangar à structure métallique, sur piliers et murs à ciel ouvert, connu sous le nom de halle au charbon. Celle-ci doit avoir été construite entre 1934/35 et 1944 (données Bruciel). Le sol en pavé, partiellement en place, se prolonge à l'extérieur vers le nord du site. La halle est actuellement désaffectée.

Dans la partie de la rue Dubois-Thorn aujourd'hui devenue sans issue, se trouve encore un ensemble de grande ampleur, appelé « halles Delhaize » car ayant servi d'entrepôt à la société installée depuis 1871 rue Osseghem. Il s'agit d'entrepôts fermés (murs latéraux en brique, toits en tôle) et d'une structure métallique à ciel ouvert.

À l'heure actuelle, la zone présente un potentiel important puisqu'elle est l'une des mieux desservies par les transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale. En effet, s'y trouvent, outre la gare de l'Ouest, la station Beekkant et celle d'Osseghem.



Fig. 3. Vue globale du site du PAD "Gare de l'Ouest". © Google Maps, 2019.



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN
Analyse de la demande

Le projet de PAD a été précédé d'une étude de définition réalisée par l'ADT en 2015-2016. Celle-ci couvre le périmètre du PAD proprement dit ainsi qu'un périmètre élargi, périmètre d'observation territoriale (POT) comprenant les ensembles urbains cités ci-dessus.

Le projet de PAD « Gare de l'Ouest » répond à 10 enjeux principaux :

- 1) Ouvrir le site sur les quartiers avoisinants et le structurer autour des nœuds de transport en commun ;
- 2) Prévoir des espaces ouverts qualitatifs et accessibles dont un parc de minimum 3 ha ;
- 3) Créer de nouveaux espaces publics principalement au profit des modes actifs, incluant notamment une large promenade cyclo-piétonne le long de la ligne 28 ;
- 4) Permettre le franchissement de la ligne 28 par les modes actifs au minimum en deux endroits ;
- 5) Développer un nouveau quartier mixte comprenant au maximum 90.000 m² de nouvelles constructions, dont au minimum 50 % de logements ;
- 6) Prévoir des équipements publics et activités économiques en lien avec les caractéristiques et besoins du quartier ;
- 7) Permettre des espaces dédiés à la formation, à l'enseignement, à la mise à l'emploi ;
- 8) Prévoir un équipement d'importance métropolitaine qui profite aux riverains tout en attirant des visiteurs extérieurs au quartier ;
- 9) Maintenir, si possible, le patrimoine industriel présent sur la friche ;
- 10) Proposer une 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.

Il se structure autour de 5 stratégies d'intervention :

- A. « **Ouverture du site par son cœur** » : comprend la promenade cyclo-piétonne ligne 28, l'ouverture de gare de l'Ouest vers le site, les 3 passerelles, le prolongement de la rue Dubois-Thorn ;
- B. **Gares-destinations** : traitement des abords des stations existantes, liaisons entre elles, traitement de la place de l'Ouest ;
- C. **Parcs en réseau** : complémentarités entre parcs, nouveau à inscrire dans son héritage (boisements existants, passé ferroviaire), gestion de l'eau ;
- D. **Synergies programmatiques**, avec indications sur la forme urbaine, le traitement des limites, les enjeux acoustiques et écologiques ;
- E. **Partition en quadrants** : avec suggestions d'aménagements, précisions pour certains sites, principes de réversibilité et d'occupation temporaire.

En ce qui concerne cette dernière stratégie, le projet de PAD divise le site en 4 quadrants :

- 1) PARC ACTIVÉ (nord-est)
- 2) ESPACE DE BIODIVERSITÉ (nord-ouest)
- 3) CAMPUS (sud-ouest)
- 4) QUARTIER (sud-est)

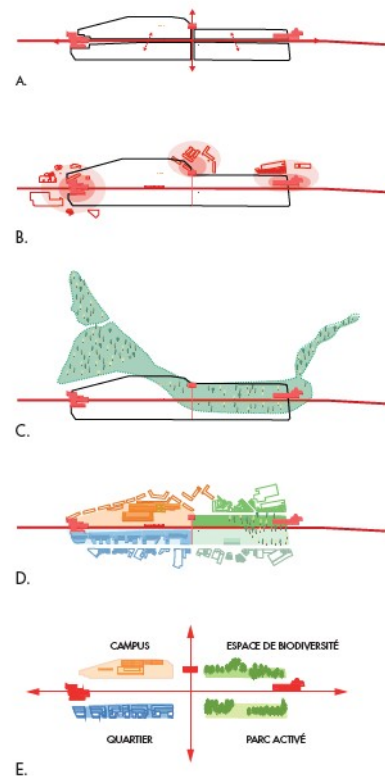


Fig. 4. Schémas illustrant les 5 stratégies d'intervention, issus du dossier soumis à l'avis de la CRMS.



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

3 franchissements est-ouest sont projetés :

- La Passerelle Beekkant qui serait rénovée et élargie (PMR, cyclistes et piétons) ;
- Une passerelle « parc » qui passerait au-dessus des quadrants 1 et 2 (piétons) ;
- Une passerelle « ferroviaire » qui passerait au-dessus des quadrants 3 et 4 (cyclistes et piétons).

Du nord au sud, la balade cyclo-piétonne L28 traverse le site en longeant les voies de chemin de fer reliant le parc de Tour & Taxis au pont du canal.

Les constructions neuves concernent essentiellement les deux quadrants sud :

- Infrabel Academy (centre de formation aux métiers du rail) ;
- Extension de la station Beekkant (construction de maximum 50 m de hauteur abritant 5.000 m² de bureaux) ;
- Complexe mixte (logement, commerce, équipement sportif) le long de la rue Vandenpeereboom, de max. 29 m de haut émergeant d'un socle de R+2 ;
- Extension de la Gare de l'Ouest vers l'est.

Sont également projetés, dans les quadrants nord cette fois :

- Un front de logements à proximité de la station Osseghem le long de la rue Dubois-Thorn ;
- Une nouvelle structure halle en remplacement de la halle au charbon estimée irrécupérable.

Les halles Delhaize seraient, quant à elle, réaffectées. Une promenade végétale les traverserait afin de permettre la connexion écologique entre le quadrant « Parc » et les parcs Marie-José et Albert. Le PAD préconise des usages en lien avec la formation ainsi qu'un équipement accessible au public.

Le volet réglementaire, quant à lui, comprend 29 prescriptions, formulées de manière très générale :

- 6 prescriptions générales ;
- 9 prescriptions d'affectation – correspondant aux 9 zones délimitées ;
- 8 prescriptions relatives aux implantations et caractéristiques des constructions – propres à 8 zones délimitées correspondant *grosso modo* aux zones d'affectations ;
- 6 prescriptions relatives aux espaces publics.

Avis

De manière générale, la CRMS salue la cohérence de la programmation mais déplore que celle-ci demeure parfois au niveau des grandes intentions vu la rédaction très extensive du volet réglementaire et de certaines descriptions du volet stratégique. C'est pourquoi, sans remettre en question les grandes lignes du projet soumis, l'Assemblée émet une série de remarques visant à appuyer la réinscription du site dans le quartier.

Dans le processus de réaffectation d'un espace de 12-15 hectares actuellement fermé aux quartiers, il est en effet fondamental d'inscrire l'ouverture du site comme priorité. C'est bien l'objet de la première stratégie d'intervention (A). Ceci, du point de vue des usages des riverains (percolations, facilités d'accès entre lieux d'origines et destinations), mais aussi dans la perspective historique de réancrer la zone de l'infrastructure ferroviaire dans son tissu urbain environnant, la réaffirmer et la valoriser comme l'autre moteur, avec le canal de Charleroi, du déploiement des entreprises qui ont marqué la physionomie du « Molenbeek historique ».

En ce qui concerne les **témoins de l'activité industrielle du site (halle au charbon, halles Delhaize)**, l'Assemblée regrette l'absence, dans la composition du dossier de PAD, d'études historique et sanitaire poussées alors que celles-ci l'auraient éclairée sur l'intérêt patrimonial et le potentiel de reconversion de ces structures. Ainsi, aucune étude fournie n'atteste de l'impossibilité de maintien de la halle au charbon dû à sa dangerosité structurelle. Concernant les halles Delhaize, élément important

6/9



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES

KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

témoignant du passé industriel du site et de son développement à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, le volet stratégique évoque une conservation et une valorisation « si cela s'avère réaliste » tandis que les prescriptions règlementaires permettent une très grande latitude d'interventions. La CRMS insiste pour que des études complémentaires soient menées pour examiner les différentes manières de reconvertir ce patrimoine tout en le valorisant (matérialité et mémoire du lieu) dans un objectif d'intégration au programme et de développement durable (reemploi). Les traces des **voies ferrées** encore présentes sont, quant à elles, des éléments de petit patrimoine qui rappellent le lien entre la friche et le site Delhaize (connexion directe entre les deux). Cette mémoire industrielle demande à être réactivée ; d'autant plus à l'heure actuelle où ce site est également engagé dans un processus de reconversion, pour lequel les pouvoirs publics ont déjà affirmé la volonté de maintien d'une activité économique.

Par ailleurs, la CRMS estime que la **Place de l'Ouest** doit jouer un rôle important dans la connectivité entre la zone touchée par le PAD et le quartier car elle est un point de jonction entre la friche et le « Molenbeek historique ». La configuration en patte d'oie conçue par Victor Besme mérite d'être revalorisée par la création d'un espace dynamique auquel pourrait aboutir la **passerelle piétonne « parc »** plutôt que de déboucher légèrement à côté comme présenté, le tracé étant indicatif et la prescription règlementaire légère. Il serait donc pertinent de réfléchir à la finalité et à l'aboutissement de cette nouvelle infrastructure assez coûteuse. Le sol en pavés préservé pourrait lui aussi être valorisé comme élément matériel témoignant du passage d'un quartier industriel à une ancienne friche réaffectée en parc. Le nouvel espace public projeté pourrait intégrer des éléments évoquant l'histoire industrielle qui a lié la friche au quartier tout comme les activités abritées par l'espace fermé, qui serait construit sous la halle, pourraient être réfléchies dans une perspective de dynamisation du lien entre passé, présent et futur.



Fig. 5. Vue de la Place de l'Ouest. © Google Maps, 2019.

Pour réussir l'ouverture et l'intégration du site dans son contexte urbain, il s'agira aussi que les nouveaux usage(s) dialoguent avec les existants. Cette question se pose en particulier pour la programmation du **quadrant « quartier »** longeant la rue Vandennepeereboom. Le mécanisme de cours, basé sur l'alternance entre front bâtis à l'alignement (R+2) et espaces publics semi-privatifs est intéressant mais demande à étudier en détail la relation à l'espace public. Ainsi, l'Assemblée attire l'attention des porteurs de projet sur l'effet « barrière » que constitueront potentiellement les dispositifs de fermeture (clôtures/grilles) des cours semi-privatifs. Ce risque pourrait être atténué en



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES

KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

alternant une proportion de bâti plus importante que le non-bâti, en donnant des indications sur la non-fermeture et/ou les modes de fermetures, etc. La Commission insiste donc sur le soin qui devra être apporté à l'aménagement de la succession d'espaces ouverts et fermés afin que cela participe véritablement à une fluidité et à une ouverture sur le quartier.

Enfin, deux aspects du projet semblent aller à l'encontre du rôle d'ouverture et de dialogue inscrit dans les intentions du volet stratégique. Le premier d'entre eux est le projet de construction d'une **émergence de 50 m de haut** (R+15) au niveau de la station Beekkant alors que le reste des constructions projetées ainsi que les constructions existantes à proximité immédiate se limitent à une hauteur de 29 m (R+10), à l'exception de la toute nouvelle tour Ekla (R+17) qui ne tient elle-même pas compte de son environnement et présente un gabarit hors échelle. En face de ce bâtiment neuf, le projet prévoit d'ailleurs une **extension de la gare de l'Ouest**, voué à l'équipement et à l'habitation, pouvant monter jusqu'à 29 m de haut et implantée sur une parcelle à la surface relativement réduite entre le bâtiment d'accès au métro et la rue. La CRMS craint que ces deux bâtiments associés engendrent un effet d'écrasement vis-à-vis non seulement du bâtiment de la brasserie Vandenheuvel inscrit à l'inventaire patrimonial, mais aussi de la perspective vers la rue Vandenpeereboom enfermant dès lors le site sur lui-même, ce qui est contraire à l'objectif d'ouverture.



Fig. 6. Vue de l'entrée du site de la gare de l'Ouest depuis la chaussée de Ninove. © CRMS, mars 2019.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre-Président, l'expression de nos sentiments distingués.

A. AUTENNE
Secrétaire

C. FRISQUE
Président



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

c.c. BUP-DPC : H. Lelièvre, M. Muret ;
Perspective : west@perspective.brussels, smoutury@perspective.brussels, krob@perspective.brussels