

Le renouveau du quartier Nord prend un coup de vieux





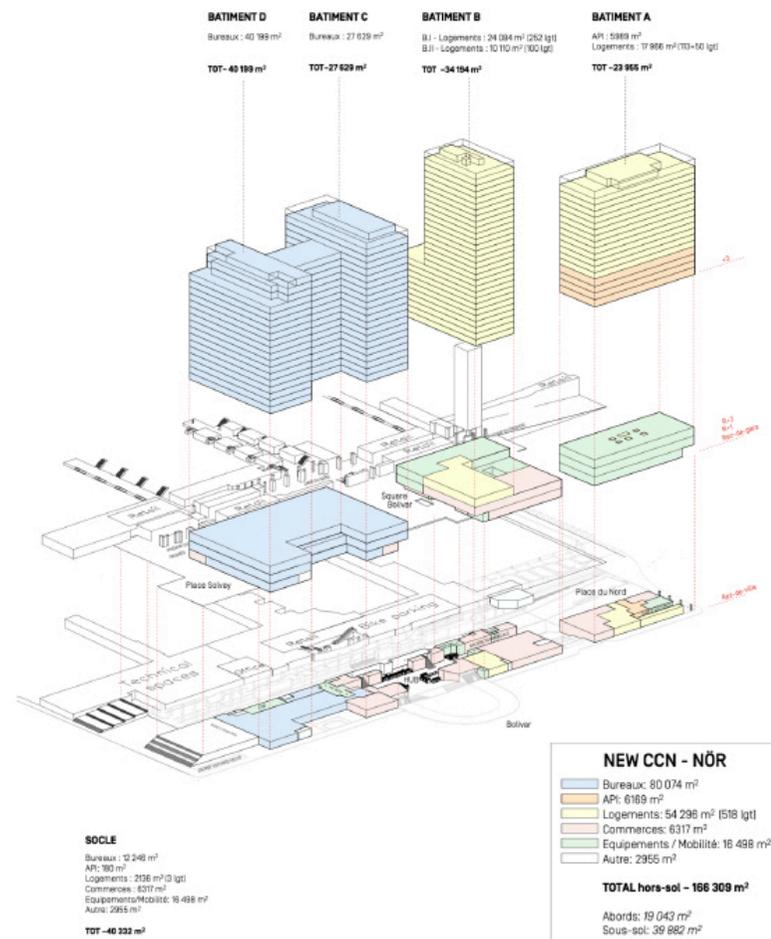
LE RENOUVEAU DU QUARTIER NORD PREND UN COUP DE VIEUX

Malgré son tiers de logements, ses équipements collectifs et ses commerces, le projet NOR. Brussels, développé sur le site du CCN, en cours de démolition, reste marqué par l'esprit (le fantôme) du plan Manhattan : enfilade de quatre tours, augmentation de 76 % de la densité, présence de plus de 80.000 m² de bureaux, piètres aménagements pour les modes actifs et les transports en commun, gonflement du stationnement automobile... Il faut mettre un stop à ce projet tout droit sorti des années 1960 et en profiter pour (re)définir le plan global de réhabilitation du quartier Nord, de manière démocratique, en répondant aux enjeux sociaux, écologiques, urbanistiques et de mobilité.

Le 30 septembre prochain, la commission de concertation se réunira pour se pencher sur la demande de permis introduite par les promoteurs AG Real Estate et Atenor pour leur projet NOR.Brussels. Celui-ci consiste en la construction de quatre tours le long de la gare du Nord, en lieu et place du CCN (Centre de Communication Nord), en cours de démolition. Composé pour moitié de bureaux et pour moitié d'autres fonctions dont, principalement, des logements, NOR.Brussels prétend s'inscrire dans le « renouvelé » du quartier, voulu par les pouvoirs publics et soutenu par les opérations de marketing de la promotion immobilière (à moins que ce ne soit l'inverse).

Depuis plusieurs années, la Région entend transformer le « Territoire Nord » avec comme principales lignes directrices la mixité fonctionnelle et la verdurisation, dans le but d'améliorer l'habitabilité et l'urbanité du quartier : voilà pour la théorie. En pratique, les plans réglementaires censés traduire cette « vision » présentent de graves lacunes

	Existant	Projeté
Total de la superficie de plancher de tous les niveaux hors-sol	94173,69 m ²	166308,51 m ²
P/S	4,29	5,64
Taux d'emprise	0,73	0,65
Taux d'imperméabilisation	0,74	0,99
Logements		— Studios : 99
		— 1 ch. : 160
		— 2 ch. : 181
		— 3 ch. : 74
		— 4 ch. ou + : 4
		Total : 508
Fonctions		
Logements	0	54296,37 m ²
Bureaux	78974,78 m ²	80073,65 m ²
Équipements	11982,95 m ²	16327,18 m ²
Commerces	3215,96 m ²	6487,56 m ²
Production de biens immatériels	0	6169,17 m ²
Parking voitures	562 places	741 places



Le programme du projet



([projet de PAD Max](#)) quand ils ne sont tout simplement pas élaborés sur mesure pour permettre les projets préexistants des promoteurs, comme c'est le cas avec le [PPAS n°19 « Quartier Ouest de la Gare du Nord »](#). C'est en effet grâce à ce Plan Particulier d'Affectation du Sol, adopté en 2023, que NOR.Bruxsels peut aujourd'hui prétendre à la délivrance d'un permis : sans ce PPAS, le projet d'Atenor et AG Real Estate dépasserait largement toutes les normes urbanistiques en matière de hauteur et de densité... En marge des périmètres de ces plans réglementaires, pour le moins conciliants, d'autres projets se développent sans la moindre contrainte : c'est le cas de [Livin](#) qui, par une programmation de 99 % de bureaux sous la forme d'une tour de 117 m, contredit parfaitement les objectifs affichés par la Région. En comparaison, NOR.Bruxsels, avec « seulement » 50 % de bureaux, pourrait presque passer pour un projet exemplaire... il n'en est rien.

La demande de bureaux est en chute libre, construisons plus de bureaux !

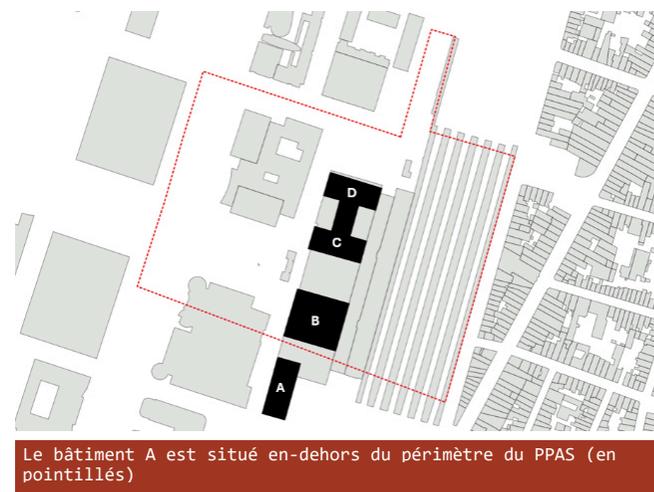
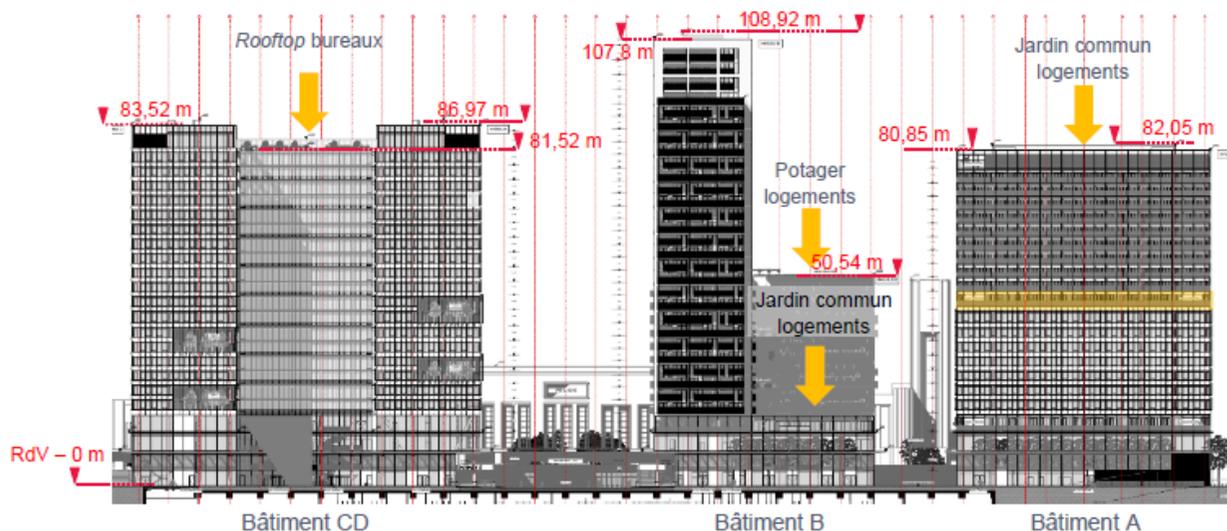
54.000 m² de logements (508 appartements), dont 23,8 % de logements sociaux (la seule véritable contrainte imposée par le PPAS), 16.000 m² d'équipements d'intérêt collectif, 6.500 m² de commerces : autant de fonctions qui sont les bienvenues dans cette partie du quartier Nord, le quartier Manhattan, aujourd'hui quasi exclusivement occupé par de grands ensembles tertiaires. Si le projet d'Atenor et AG Real Estate s'était arrêté là, il n'y aurait pas eu grand-chose à redire quant à son programme. Le problème est que ces fonctions, qui amèneraient de la mixité dans le quartier, sont « contrebalancées » par le reste du programme, composé de 80.000 m² de bureaux et de 6.000 m² de surfaces dédiées aux [activités de production de biens immatériels](#) (catégorie dans laquelle on retrouve des activités du type call centers, production audiovisuelle ou de logiciels, etc. qui se distinguent donc assez peu de la catégorie bureaux). NOR.Bruxsels compte ainsi 7.000 m² de bureaux et assimilés en plus que feu le CCN ! Cette augmentation de la superficie tertiaire (+ 8,8 %) est un total non-sens. Alors que [les surfaces de bureaux vides ne cessent de croître à Bruxelles](#), et que ce phénomène devrait encore gagner en intensité, notamment par [le développement du télétravail](#), il s'agit, au contraire, de stopper toute construction de bureaux neufs et de convertir les

(parties de) bâtiments qui restent inoccupé(e)s en d'autres fonctions, en premier lieu en logements abordables.

À l'échelle de la Région, on compte plus d'un million de mètres carrés de bureaux inoccupés ; le quartier Nord, pourtant attractif étant donné sa localisation, n'est pas épargné par ce phénomène, ce que souligne l'étude d'incidences (EIE) qui accompagne la demande de permis : « l'évolution de la vacance du Quartier Nord donne à réfléchir, puisqu'elle est passée à 9 % (contre 5 % en 2018 et 3,8 % en 2016) et qu'elle concerne des immeubles récents ». D'après [la dernière édition de l'observatoire des bureaux](#), qui produit des données plus récentes que celles utilisées dans l'EIE, le taux de vacance dans le quartier Nord a encore augmenté pour s'élever, en 2022, à 9,2 %, soit 161.114 m². Dans ce contexte, construire de nouveaux bureaux dans le quartier Nord est aberrant : du point de vue écologique, construire du neuf plutôt que de rénover et réoccuper l'existant est synonyme d'utilisation de quantités bien plus élevées de ressources non renouvelables et d'émissions bien plus conséquentes de CO₂ ; du point de vue urbanistique, ajouter des dizaines de milliers de mètres carrés dans une zone qui souffre déjà d'une très forte densité ne peut que contrevenir aux objectifs de renforcement de l'habitabilité et de l'urbanité.

76 % d'augmentation de la densité... et un bâtiment dépassant de plus de 35 m la norme de hauteur !

Avec ses 166.000 m², NOR.Bruxsels ajouterait 72.000 m² de bâti par rapport à la superficie du CCN, qui s'élevait à 94.000 m², soit une augmentation de 76 % ! Dans un quartier où la densité du bâti est déjà écrasante, ajouter des dizaines de milliers de mètres carrés (sans compter ceux des autres projets à proximité), ne pourrait qu'y dégrader l'habitabilité. Cette explosion de la densité est le fruit d'un programme surdimensionné et inadapté : au lieu de remplacer les superficies de bureaux existantes par des logements, des équipements et des commerces, Atenor et AG Real Estate ont fait le choix, incommensurablement plus lucratif, de maintenir les superficies de bureaux et d'y adjoindre celles dédiées aux autres fonctions. Le tout avec l'aval des autorités publiques (commune de Schaerbeek et Région) qui ont élaboré, approuvé et adopté le PPAS. Il ne s'agit pas d'un cas isolé :



sur mesure ne suffisait pas déjà) en les autorisant ainsi à construire des milliers de mètres carrés en plus de la norme fixée par le RRU.

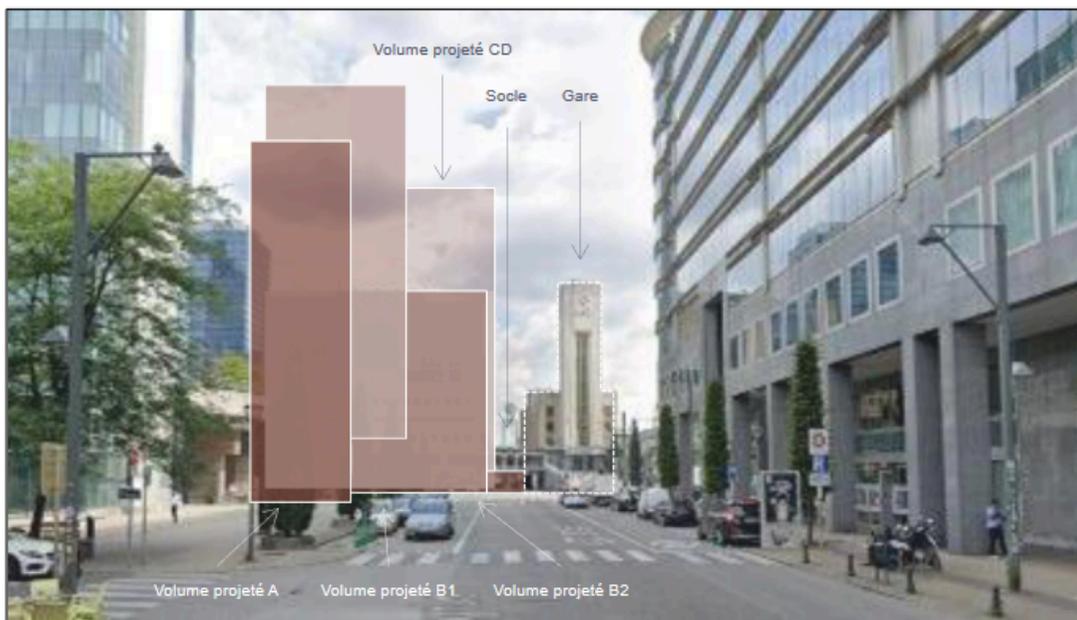
les projets de [PAD Loi](#) et de [PAD Midi](#) reposaient sur le même principe : la réintroduction de mixité fonctionnelle¹ dans ces quartiers tertiaires ne s'envisageait pas par le remplacement de bureaux par des logements, équipements ou commerces mais par l'ajout de ces fonctions aux superficies de bureaux déjà existantes, superficies qui pouvaient elles-mêmes faire l'objet d'augmentations conséquentes ! Si ces deux projets de plan sont aujourd'hui abandonnés, leur « esprit » persiste, que ce soit dans ce PPAS où à dans le traitement de nombreuses demandes de permis.

Quatre tours à la place d'un « gros pâté » : une plus-value urbanistique ?

Le dossier de demande de permis, de même que le PPAS avant lui, tente de minimiser l'impact qu'aurait cette explosion de la densité en arguant que le remplacement du CCN par quatre tours constituerait une plus-value urbanistique. S'il est vrai que le CCN, par sa massivité de « gros pâté » invisibilisant la gare du Nord, ne peut être qualifié que d'erreur urbanistique², sa disparition au profit de quatre tours, offrant quelques dégagements des perspectives sur sa façade, ne se traduira toutefois pas par une situation nettement meilleure, les bâtiments élevés de NOR.Bruxsels continuant d'écraser la gare du Nord³ (voir illustrations page suivante). Outre cet effet, les tours posent aussi d'autres problèmes majeurs : générations de vents à leurs pieds, ombres portées sur l'espace public et les immeubles voisins, masquage des vues, etc. Tout cela est depuis longtemps connu et documenté (voir, pour le cas de Bruxelles, l'étude [BXXL – Objectivation des avantages et inconvénients des immeubles élevés à Bruxelles](#)). Si construire en hauteur permet de libérer de l'espace au sol, cet espace est, presque invariablement, de piètre qualité : il suffit de (tenter

Si le PPAS autorise des hauteurs importantes au sein de son périmètre (jusqu'à 110 m !), celui-ci n'englobe toutefois que les bâtiments B, C et D ; le bâtiment A, situé en-dehors, reste quant à lui soumis aux règles générales, à savoir le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU). D'après les calculs du dossier de demande de permis, le bâtiment A dépasse de plus 35 m la norme de hauteur maximale ! S'il est courant de faire face à des demandes de dérogation à cette norme dans de nombreuses demandes de permis, ces demandes de dérogations portent, dans la plupart des cas, sur un dépassement de deux ou trois étages (une dizaine de mètres au plus). Dans le cas de NOR.Bruxsels c'est le triple ! Si la Région venait à autoriser cette dérogation, elle ferait donc un sacré cadeau aux promoteurs (comme si le PPAS

1. La mixité fonctionnelle doit se penser non seulement à l'échelle des projets immobiliers mais aussi à celle des quartiers. Si des projets de création/réintroduction de logements sont contrebalancés par des projets 100 % tertiaires (ex : Livin), la mixité sera bien plus difficile à atteindre.
2. L'ARAU ne se prononce pas ici sur l'intérêt architectural du CCN en tant que patrimoine postmoderniste.
3. La gare du Nord, inscrite à l'inventaire du patrimoine architectural depuis le 19 août 2024, fait également l'objet d'une procédure d'inscription sur la liste de sauvegarde depuis le 22 juin 2023 https://monument.heritage.brussels/fr/Schaerbeek/Rue_du_Progres/80/24192



de) se poser quelques minutes place Rogier ou square du Bastion pour s'en convaincre.

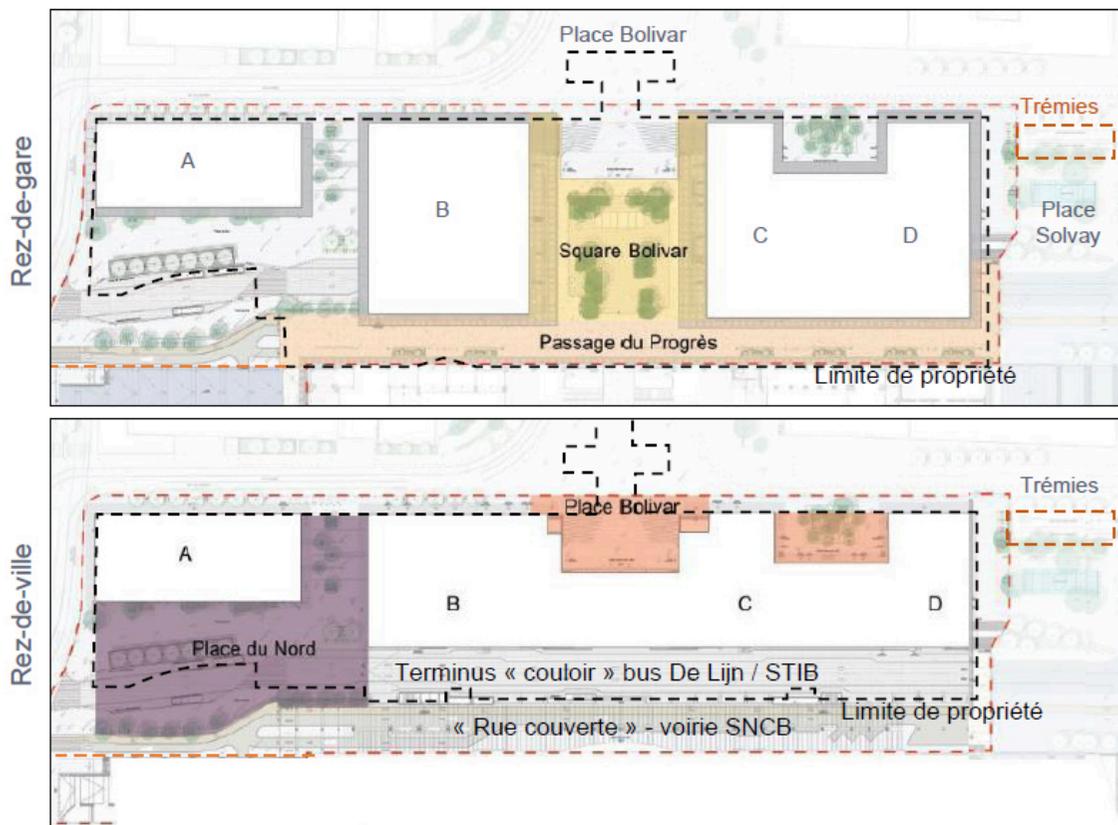
Sur les effets de vents causés par NOR.Brussels, l'EIE indique que « certains espaces extérieurs à usage public (passage entre les bâtiments A et B, voiries de la place du Nord notamment) [...] sont exposés à des fréquences de gêne qui sont compatibles avec un stationnement de courte durée, mais ne le sont pas tous pour un stationnement longue durée ». Traduction : ces espaces à usage public seront réduits à leur seule fonction de circulation, il ne sera pas possible d'y séjourner de manière prolongée. Or, cette « fonction de séjour » de l'espace public, souvent négligée, est essentielle, en particulier dans les quartiers densément bâtis où les habitants ont rarement la jouissance d'un jardin ni même d'une terrasse leur permettant de se poser à l'extérieur.

C'est avec ce constat et dans cette perspective de meilleure prise en compte de l'espace public que l'ARAU demandait une refonte du PPAS, au profit d'une conception du projet urbain prenant comme point de départ un espace public à échelle humaine, en particulier celui du parvis de la gare.

Des espaces pas vraiment publics

Outre la construction des quatre tours, la demande de permis porte également sur l'aménagement d'« espaces ouverts » : il ne s'agit pas à proprement parler d'espaces publics puisqu'ils sont situés sur un sol privé (voir illustration page suivante). Bien que ces espaces resteraient accessibles au public, on peut toutefois se poser la question de leur gestion et de leur entretien à long terme : à qui incomberont les réparations et les rénovations ? Sauf erreur, le dossier de demande de permis n'aborde pas la question du statut de ces espaces : seraient-ils cédés à la commune ou à la Région, feraient-ils l'objet d'une servitude de passage ?

L'autre question principale qui se pose est celle de l'articulation de ces aménagements avec les espaces publics qui les jouxtent. Pour y répondre, il aurait été utile de disposer du « [Masterplan fonctionnel et paysager des abords de la gare du Nord](#) »... qui n'est toujours pas publié ! La logique aurait pourtant voulu que la demande de permis



du projet NOR.Bruxsels soit jugée sur base de ce masterplan, censé définir « un cadre qualitatif de prescriptions pour la réalisation des espaces publics ou à usage publics ». Comme trop souvent à Bruxelles, on laisse un projet privé se développer sans que l'ensemble des plans publics n'aient préalablement été finalisés, et encore moins soumis au débat public...

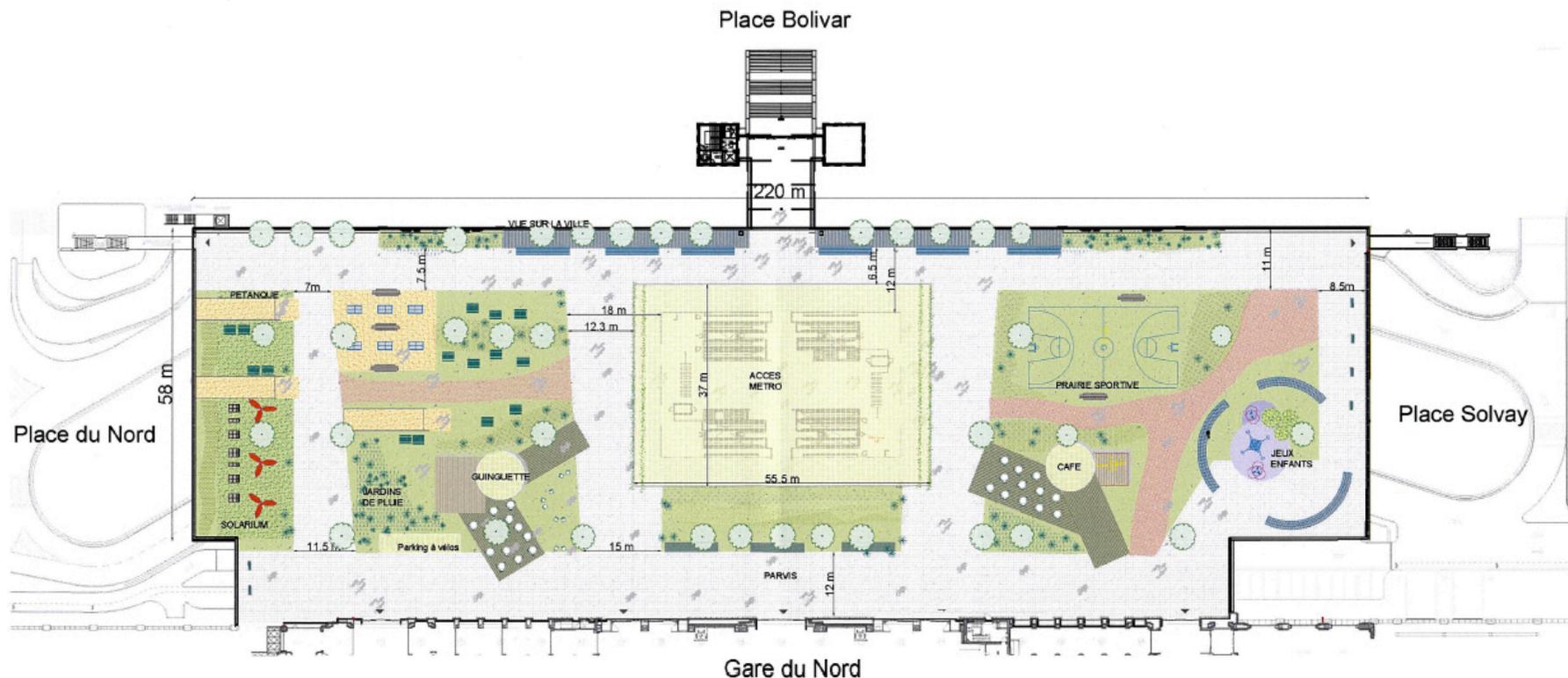
Moins de place pour la mobilité active et les transports en commun... mais 32 % de parkings supplémentaires

Ce « Masterplan fonctionnel et paysager des abords de la gare du Nord » ne concerne pas que les aspects paysagers mais aussi toutes

les questions de mobilité, qui sont nombreuses dans le périmètre de demande de permis, et dans le quartier en général : gestion des terminus des bus de la STIB et de De Lijn et des bus internationaux (Flixbus), projets de métro 3, de tram Tour et Taxis et de trams de De Lijn, projet de cyclostrade, etc. En l'absence de ce masterplan, supposé développer une « vision exemplaire pour le fonctionnement du pôle intermodal et un schéma de fonctionnement des différents flux modaux qui puisse s'inscrire dans le respect des prescriptions réglementaires de Good Move », la responsabilité de définir la mobilité du site incombe donc aux promoteurs privés ! Malgré l'analyse de plusieurs scénarios par l'EIE, force est de constater que la solution retenue pour le réaménagement de la « rue couverte » (où stationnent et circulent aujourd'hui de nombreux bus de la STIB et de De Lijn mais aussi des piétons et cyclistes) est très loin d'être satisfaisante. De manière générale, le projet réduit la place allouée à ces circulations, ce qui engendrerait notamment des conflits entre piétons et cyclistes, alors qu'il faudrait, au contraire, prévoir des espaces généreux pour répondre au développement attendu (et souhaitable) de la mobilité active et en transports en commun. Cette approche est d'autant plus dommageable que, parallèlement, la place dédiée à la voiture est, elle, étendue par l'extension du parking, de 562 à 741 places (+ 32 %) : un comble dans un quartier parmi les mieux desservis de Bruxelles !

Les projets privés doivent se conformer aux plans réglementaires, pas l'inverse

Face aux nombreuses critiques à l'encontre de leur projet, Atenor et AG Real Estate pourront toujours arguer que NOR.Bruxsels s'inscrit dans le cadre réglementaire défini par les pouvoirs publics, à savoir le PPAS. Or, ce plan fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État, introduit en 2023 par l'ARAU, le BRAL, IEB et un riverain, recours notamment motivé sur base de l'absence de solutions de mobilité préalables et globales. En cas d'annulation du PPAS, un éventuel permis délivré aux promoteurs deviendrait juridiquement très fragile. On pourrait dès lors se retrouver dans une situation comparable à celle de la tour The One, construite rue de la Loi par Atenor, où, suite à l'annulation d'un Règlement Régional d'Urbanisme Zoné (RRUZ), le permis d'urbanisme de la tour a déjà été annulé à deux reprises (pour une partie de l'historique de ce dossier, voir notre analyse [Far We\(s\)tstraat](#)



[: qui fait la loi rue de la Loi ?](#)) avec pour conséquence une insécurité juridique pour les propriétaires et les occupants (dont ceux des logements). Dans le cas de The One, la Région a décidé de délivrer un nouveau permis dans la foulée de chaque annulation, malgré l'abandon des principes du RRUZ : ce faisant, elle envoie un très mauvais signal, tant à la promotion immobilière privée (« on vous « couvrira », même si vos projets ne répondent plus à la vision politique et au cadre réglementaire ») qu'aux citoyens (« les gros promoteurs bénéficient de passe-droits »).

Il est donc urgent de mettre un stop à NOR.Bruxels en attendant la redéfinition d'un cadre global et stable répondant aux enjeux sociaux,

écologiques, urbanistiques et de mobilité, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. L'arrêt du projet ne se traduirait pas par le maintien d'un chancre laissé par la démolition du CCN : le permis de démolition délivré le 9 mai 2022 prévoit en effet un aménagement provisoire de la dalle (illustration ci-dessus) sous forme d'espace accessible au public (guinguette, terrain de sport, aire de jeux pour enfants, etc.) qui pourra profiter aux habitants du quartier, aux navetteurs et aux occupants des bureaux, tout en recréant une véritable place qui « met[tra] en valeur les grandes perspectives urbaines du quartier et l'architecture iconique comme celle de la gare » (extrait de la « note aménagements paysagers » du dossier de demande de permis de démolition du CCN).

Conclusion : réparer les erreurs du passé, pas les répéter

La mise en œuvre du plan Manhattan est sans doute une des pires catastrophes urbanistiques de l'histoire de Bruxelles. Elle a détruit un quartier entier, en chassant plus de 11.000 habitants, pour y construire une enfilade de tours de bureaux. Tout le monde s'accorde aujourd'hui pour reconnaître cette erreur et la nécessité de la réparer. Il n'est bien sûr plus question de faire table rase pour reconstruire à partir de zéro mais réhabiliter le quartier Nord, et en particulier le quartier Manhattan, demande néanmoins une intervention forte et décidée si l'on veut dépasser le stade des discours politiques et des slogans du marketing urbain (voir en particulier la campagne [BXNord](#)).

Les objectifs régionaux d'augmentation de la mixité fonctionnelle, par la réintroduction de logements, d'équipements collectifs et de commerces, de verdurisation et d'apaisement de la mobilité ne peuvent qu'être soutenus. Là où le bât blesse c'est dans la concrétisation de ces objectifs dans des plans réglementaires mais surtout dans les projets immobiliers. Malgré son tiers de logements, ses équipements collectifs et ses commerces, le projet NOR.Bruxels reste marqué par l'esprit (le fantôme) du plan Manhattan. Sur le plan urbanistique, la construction de quatre nouvelles tours, dans la lignée de celles érigées, ne peut qu'aggraver les maux actuels : piètre qualité de l'espace public, sensation d'écrasement par la hauteur des bâtiments et leur densité, ombres portées, vents... En matière de programme, maintenir (et même augmenter !) la superficie de bureaux est un non-sens quand on connaît le contexte de réduction de la demande sur le marché de l'immobilier tertiaire et le taux de vacance élevé (plus d'un million de mètres carrés de bureaux vides à l'échelle de la Région). Du point de vue de la mobilité, réduire la place allouée aux piétons, cyclistes et transports en commun dans la « rue couverte » va à l'encontre de la nécessité de développer ces espaces ; augmenter la capacité de stationnement automobile de 32 % noircit encore un peu plus le tableau.

Le projet d'AG Real Estate et Atenor doit donc être profondément repensé : sans bureaux, sans tours, sans dégradation de la mobilité active et en transports en commun ; avec des formes urbaines à

échelle humaine qui permettent l'aménagement d'espaces publics de qualité et une mise en valeur de la gare du Nord. Préalablement, et plus globalement, la Région a le devoir de définir une vision d'ensemble du quartier Nord, quartier Manhattan compris, et la traduire dans des instruments réglementaires. C'est par cette voie, démocratique, que les objectifs de réhabilitation pourront être atteints : courir après le marché, en tentant d'obtenir quelque « compensation » à travers des négociations opaques (« [urban ruling](#) » ou autres « [projec-lines](#) ») ou l'élaboration de PPAS *a posteriori* ne pourra qu'avoir un effet marginal, si pas contreproductif. Établir un cadre à même de concrétiser les objectifs sociaux, écologiques, urbanistiques et de mobilité (l'intérêt général) *avant* de délivrer des permis à des promoteurs privés (motivés par leur seul intérêt financier) est une règle fondamentale qu'il s'agit d'enfin appliquer...



ARAU

**Atelier de recherche
et d'action urbaines**

Rue du Midi, 165 * 1000 Bruxelles
+32 (0)2 219 33 45

arau.org / info@arau.org
f (ARAU asbl) / [@arau_bxl](https://twitter.com/arau_bxl)