



Avis d'IEB sur la demande de permis mixte du projet Key West – PU 51426

1. Remarques générales : un manque d'analyse des incidences et des effets cumulatifs et un phasage dans le temps qui pose question

Si IEB est bien au fait que la dernière réforme du CoBAT a pour conséquence que ce projet massif de 524 logements et 383 places de parking sur deux niveaux de sous-sol ne doit plus désormais être soumis à étude d'incidences sur cette base légale, nous nous inquiétons, malgré un rapport d'incidences consistant, du manque de prise en considération des effets cumulés des différents projets immobiliers en cours d'élaboration dans la zone. Ce sont plus de 4000 ménages qui sont attendus dans la nouvelle ZEMU Biestebroeck dans les 10 ans à venir, et ceci dans un contexte de densification très forte des abords de la zone sud du canal (Porte de Ninove, Gare de l'Ouest, Heyvaert-Cureghem,...).

Si un PPAS a bien été établi pour encadrer la zone, IEB a de longue date dénoncé les impacts néfastes que ce cadre risquait d'avoir :

- sur la ZIU Biestebroeck et le maintien d'activités productives à cet endroit ;
- sur une portion précieuse du canal qui grâce à son bassin est le seul endroit où le Port peut imaginer le développement d'un port-sud pour améliorer l'usage de la voie d'eau au service de la Région ;
- sur la mobilité et le risque de congestion importante de voiries dont certaines sont déjà à la limite de la saturation ;
- sur les prix de l'immobilier dans un quartier populaires où la demande en logements accessibles est très forte ;
- sur le manque en équipements collectifs pour absorber les demandes des différents ménages amenés à s'installer.

Si IEB peut apprécier qu'une seule demande de permis soit introduite afin de disposer d'une vue d'ensemble du projet et de ses impacts, nous aurions trouvé pertinent de passer préalablement par un permis de lotir en raison du phasage du développement du projet étalé sur 10 ans :

- Phase 1 : bâtiment A,G,F et E = 213 logements, 151 places de parking, 312 places vélo
- Phase 2 : bâtiment C = 107 appartements, 232 places de parking, 203 places vélo
- Phase 3 : bâtiment A de 25 étages : 204 appartements, 226 places vélo + réseau égouttage +jardin privatif + place du canal

Ainsi la 3ème phase qui englobe le projet de tour de 25 étages et de 204 appartements ne sera peut-être plus adaptée au contexte environnant au moment où elle sera amené à être réalisée au vu du nombre très conséquent de projets en cours dans la zone.

Un permis de lotir aurait pu être demandé à ce stade pour disposer de la vue d'ensemble du projet, suivi des demandes de permis étalées dans le temps. Comment va d'ailleurs s'apprécier la réalisation des différents charges d'urbanisme sur l'ensemble du projet ? Les propositions du demandeur pour l'affectation de ces charges concernent en effet la 3ème phase : place du Canal et aménagement des voiries.

2. Concernant l'équilibre des différentes fonctions de la zone : des activités productives mises en minorité

Le périmètre bénéficie de prescription littérale particulière au sein du PPAS permettant déjà de déroger au principe de base visant à protéger les activités productives. En effet, en vue de protéger celles-ci, le PPAS prévoit que ces activités, celles de commerce de gros et les équipements d'intérêt collectif et de services public doivent respecter 75% de la superficie plancher du rez-de-chaussée. Nous en sommes loin puisque le projet prévoit seulement 3456 m² d'activités productives et 640 m² pour une crèche (= 4.096 m²) sur les 8.911 m² d'emprise au sol du projet. L'article 55 du PPAS Biestebroeck permet pour la tête de bassin de limiter ce seuil à 50 % ce qui n'est pas atteint en l'état. Tant et si bien que le projet déroge à une disposition qui constitue déjà un régime d'exception.

Le PPAS envisageait entre 40.000 et 65.000 m² d'activités productives dans son périmètre. On constate depuis le début de l'urbanisation de la ZEMU que systématiquement les projets immobiliers tentent de minimiser au maximum ce type d'affectation. Ce mouvement se poursuit avec le projet Key West. Pour IEB, nous sommes dans une anciennes ZIU transformées récemment en ZEMU et le projet doit au minimum respecter les dispositions prévues pour protéger les activités productives de plus en plus résiduelles en RBC. La situation de crise récente de pandémie montre à quel point il est utile de préserver des activités de productions matérielles au sein du territoire de la Région.

Le PCD d'Anderlecht relevait le fait que la commune devait faire face à une forte demande en installation d'entreprises sur son territoire en raison de son accessibilité et de sa configuration. Le secteur de la construction, par exemple, est leader à Anderlecht, il serait plus que pertinent d'envisager un développement de l'éco-construction en lien avec la voie d'eau à cet endroit. De même le commerce de gros représente 25 % de l'emploi communal à Anderlecht, secteur en lien avec une dimension logistique adaptée à la connectivité fluviale, ferroviaire et routière de ce territoire.

Plus largement, selon les derniers chiffres de Statbel calculant le solde des migrations d'entreprises entre la RBC et la Région flamande sur 10 ans (2009-2019), nous arrivons à un solde négatif en défaveur de la RBC équivalent à 2730 unités d'entreprises. Ce solde est négatif pour toute une série d'activités utiles à la ville et pourvoyeuses d'emplois peu qualifiés pour lesquels la demande en RBC et, plus précisément à Anderlecht, est importante : entreposage et transport, réparation automobile, secteur de la construction, industrie manufacturière,... Or ce sont sur les dernières années de cette décennie que le mouvement de délocalisation s'accélère. Rappelons également que Léonidas installée depuis de nombreuses années à Anderlecht a annoncé récemment qu'elle quittait Bruxelles car elle ne trouvait plus terrain à sa taille en RBC. l'entreprise est pourvoyeuse de 300 emplois dont de nombreux emplois peu qualifiés.

Alors que l'activité productive censée être l'activité à protéger est réduite, les services intégrés aux entreprises dépassent, au contraire, les seuils vers le haut. En effet l'art. 49 du PPAS pose un maximum de 2000 m² par immeuble pour ce type d'activité. Key West ne respecte pas cette prescription en plaçant 5.066 m² de SIE dans le bâtiment B, superficie qui représente plus de la moitié de l'emprise au sol. Le RIE du PPAS pointait pourtant le risque que ces activités rentrent en concurrence avec les projets régionaux (Gare du Midi notamment) et les autres activités économiques sur le site. Le présent RI signale que le périmètre a en soi un faible potentiel pour le développement de telles activités de services.

IEB plaide pour un rééquilibrage en faveur de larges espaces pour les activités productives et en défaveur des services intégrés aux entreprises qui ne manquent pas d'endroit où s'installer. Et au minimum pour le respect strict des dispositions du PPAS pourtant déjà peu en faveur des activités productives.

3. Un projet trop dense et inadapté à la demande et à la zone

La densité est devenu un leitmotiv en RBC depuis le boom démographique. Rappelons que ce dernier a été très sérieusement relativisé par les chiffres du Bureau Fédéral du Plan et l'IBSA ces dernières années. En moins de 10 ans, nous sommes passés de

l'annonce de 10.000 personnes supplémentaires par an à 2100, soit une réduction de près de 80 %.¹ Ce chiffre vient d'encore être revu à la baisse suite à la crise du coronavirus².

Le Rapport d'incidences repose donc sur des chiffres dépassés et donc à réestimer vers le bas à la lumière des dernières projections. Il en va de même pour les projections qui avaient pu être réalisées dans le cadre du PPAS Biestebroek. Malgré son caractère obsolète, le RI prévoit pour le secteur étudié un taux de croissance de 2,3% par an de la population soit +250 personnes par an en moyenne en 10 ans (RI p. 123) ce qui fait environ 1250 ménages et donc un nombre bien en-deça du nombre de logements prévus dans le périmètre (4000).

Une réactualisation nous semble indispensable au risque de prévoir un programme complètement inadapté aux réalités urbaines actuelles et à venir. Le PPAS prévoit certes pour la tête de bassin un P/S de 4,3 mais il s'agit d'un maximum. On est à l'heure actuelle à un P/S de 0,95 soit une augmentation de 452%. Peut-on parler de densification raisonnée et maîtrisée en regard des projections démographiques ? Or le présent projet épouse tous les contours maximums prévus par le PPAS, comme on pouvait s'y attendre.

Pour les nouveaux quartiers, ce qui est bien le cas à Biestebroek, Bruxelles Environnement préconise des P/S de 1,3. A titre comparatif, c'est le P/S prévu pour le projet NEO au Heysel. Un P/S de 3 permet déjà un programme d'une très forte densité. Le P/S de 4,3 prévu par le PPAS est insensé dans le contexte des connaissances actuelles d'autant qu'il s'inscrit à proximité de quartiers déjà très dense : Wayez et Biestebroek sont déjà trois à cinq fois plus denses que la moyenne des quartiers de la RBC : de 18 à 34.000 hab/km² (alors que la moyenne est de 7.360 hab/m² pour la RBC).

Enfin, le contexte géologique et hydrogéologique du périmètre est peu favorable à la construction de gabarits importants ou d'infrastructures souterraines. Le RIE du PPS préconisait un P/S de 3 notamment pour le périmètre A de la tête de bassin pour cette raison. La construction d'infrastructures en sous-sol nécessitera la plupart du temps de rabattre la nappe, ce qui induit un risque de tassement dans les zones présentant des passées tourbeuses (RIE p. 41).

L'eau souterraine est située à une profondeur d'environ 2,5 m sur la majorité du site et semble légèrement plus profonde (3 - 4 m) au nord. En phase d'exploitation, les parkings souterrains altéreront l'écoulement de la nappe alluviale vers la Senne ce qui provoquera d'une part, la remontée de la nappe en amont (dans le sens d'écoulement) liée à des risques d'inondations, et d'autre part, le rabattement de la nappe en aval lié à des risques de tassement du sol.

1 Voir le rapport de mars 2020 du Bureau fédéral du plan sur les perspectives démographiques 2019-2070.

2 "La population en Belgique augmente de 17.000 personnes en 2020 dans le scénario tenant compte du Covid-19 au lieu de 50.000 personnes dans un scénario sans Covid-19. Cette moindre hausse résulte certes d'une augmentation du nombre de décès (+ 9.000) mais surtout d'une réduction du solde migratoire international (-24.000 personnes). (Bureau Fédéral du Plan).

L'effet cumulé de tous les projets de la situation prévisible sur la nappe d'eau peut donc considérablement modifier les niveaux de la nappe localement et les dynamiques de cette dernière. La construction des fondations dans la nappe alluviale ainsi que le rabattement de la nappe alluviale au droit d'un sol présentant de la tourbe sont deux facteurs défavorables pour la stabilité. (RI p. 291)

La densité du projet le conduit à bâtir toute la parcelle et à construire du logement le long des voies ferrées dont l'activité crée des nuisances sonores supérieures aux normes établies par BE. L'art. 16 du PPAS exige §2. qu' « une attention particulière soit portée à l'isolation acoustique des bâtiments situés à proximité de la zone de chemin de fer. » Si le RIE du PPAS montrait que les niveaux de bruit obtenus en intérieur d'îlot n'atteignaient dans aucun des scénarios les valeurs de la convention entre la Région et la SNCB, ces valeurs limites étaient néanmoins atteintes au droit des façades côté rue du Sel. L'examen des coupes a montré que l'influence du bruit spécifique des trains se faisait sentir jusqu'au 7ème étage des bâtiments longeant la rue du Sel et diminuait à mesure que l'on montait dans les étages (RI p. 380). Raison pour laquelle IEB demandait que ce soit des bâtiments productifs et non du logement qui soit construit le long des voies ferrées afin que ces bâtiments servent d'écran sonore vers l'intérieur d'îlot.

S'il n'est pas toujours simple d'adapter le tissu résidentiel existant aux normes de BE et de l'OMS, il semble logique qu'un nouveau quartier les respecte. Un secteur résidentiel devrait atteindre entre 40 et 50 dB(A). En situation existante, le site est complètement entouré de voiries présentant des niveaux nivelés sur une journée complète supérieurs à 65 dB(A). Ceux-ci dépassent 75 dB(A) au niveau de la digue du Canal et de la rue du Gouverneur Nens. Idem dans l'axe des voies de chemin de fer. 90 % des passages des trains occasionnent des bruits supérieurs à 70 dB(A). Cela conduit à qualifier l'environnement sonore de bruyant à très bruyant. Il faudra intégrer que le projet lui-même va accroître la densité, la circulation et les activités sur le site. Facteurs auxquels il faut ajouter plusieurs projets immobiliers en cours et dont les effets cumulés ne sont pas analysés. Le RI se contente de dire que ces projets seraient sans incidences notables sans prendre en considération la circulation supplémentaire occasionnée par ces projets. Or en l'état les matériaux envisagés sont peu absorbants et favorisent potentiellement le phénomène de réverbération (RI p. 423).

La densité sur un parcellaire étroit conduit à monter en hauteur avec certaines conséquences au niveau des ombres portées. Malheureusement le RI n'étudie pas la période du solstice d'hiver en invoquant le fait qu'il s'agit d'une période peu ensoleillée. Précisément, cette période déjà sombre aurait dû être analysé en pensant aux futurs occupants du site qui au cœur de l'hiver souhaiterait probablement bénéficier du moindre rayon de lumière. Le RI constate que en situation existante, les espaces publics bénéficient d'un plein ensoleillement grâce aux gabarits faible de l'îlot et des alentours. Par contre, le cumul des ombres portées du projet en été et aux équinoxes montre qu'une bonne partie du Parc Crickx actuellement ensoleillé se retrouvera à l'ombre. Et ce alors que le quartier manque d'évidence d'espaces verts de qualité. L'ombre portée en été va

jusqu'à couvrir l'immeuble social Goujons en fin de journée privant les habitants sociaux d'un des rares plaisir qu'ils ont à habiter ce vaste et dense ensemble social. Le projet se met à mal lui-même puisque les jardins privés ainsi que la place du Canal se retrouveront à l'ombre une bonne partie du temps. Et la ferme urbaine est à l'ombre toute la matinée. Les habitants du quai de Biestebroeck subiront aussi ces ombres en matinée. Dès lors, considérer comme le fait le RI que le fractionnement des volumes du projet permet de créer des situations d'ensoleillement diversifiées et que les bâtiments profitent d'un ensoleillement optimal (minimum 2h30) (RI p. 441) est lapidaire et euphémique. Et ce n'est pas en mettant un jardin à l'ombre qu'on préserve des îlots de fraîcheur mais en évitant une minéralisation excessive des espaces publics et une verticalité importante dès lors que cette dernière crée lors de son exposition au soleil un flux radiatif solaire.

Enfin, la morphologie en hauteur crée des flux aérodynamiques atteignant sérieusement le confort des espaces publics par rapport à la situation existante. On passe d'une vitesse moyenne de 1,5 m/s à une vitesse de 2,5 m/s. La force du vent est évidemment plus élevée en hauteur. Les balcons des habitations seront peu praticables. Il en va de même pour le toit de la ferme urbaine. Quant à la place du canal, le vent devrait y dépasser 3,6 m/s près de 880 h/an (RI p. 469).

Le P/S excessif de 4,3 générera des conséquences dommageables en termes de mobilité, de pression sur les sols et l'environnement. IEB préconise un P/S de maximum 3 pour le projet. Rappelons que les ambitions initiale du Plan canal dans le périmètre du PPAS était de construire non pas 4000 mais seulement 2500 logements.

4. Une offre en logement spéculative

Le RI (p. 144) de Key West signale que « Les logements créés concerneront exclusivement des logements privés, car ils sont réalisés par un opérateur privé sur du foncier privé. Le programme ne permettra donc pas d'apporter une réponse aux ambitions régionales et communales en matière de logement public (dans les zones de développement prioritaires) et au souhait de mixité sociale telle que souhaitée par la Commune. » Le RIE du PPAS reconnaissait que compte tenu de la propriété entièrement privée des parcelles visées par le PPAS, le logement neuf sera produit à des prix de marché, peu accessible à une partie importante de la population. Quant au 524 logements prévus, le développeur ne s'en cache pas, il annonce viser à hauteur de 40 % des investisseurs ramenant ainsi la fonction logement, censée être avant tout de fournir un toit aux habitants, à celle de produit financier. Le prix de base annoncé pour les logements est de 2700 EUR/m² bien au-dessus du prix au m² des logements Citydev déjà inaccessibles pour nombre de bruxellois dès lors que un tiers de ceux-ci sont en-dessous du seuil de pauvreté.

C'est pourquoi le RIE proposait de négocier des charges d'urbanisme en logements encadrés et conventionnés (15%) sur base de l'art. 10 de l'arrêté sur les charges d'urbanisme. L'art. 5 du PPAS prévoit que celles-ci sont notamment affectées en priorité aux équipements scolaires et au logement. Le RIE du PPAS (p. 56) préconisait aussi d'affecter les charges d'urbanisme à la création de logements en vue d'augmenter le parc social de logements.

IEB rappelle que la part de logements sociaux est très faible dans le périmètre. Ceci est constaté dans le diagnostic du Contrat de Quartier Biestebroeck. Par contre, de nombreux projets de City Dev ont vu le jour ces dernières années à proximité (Bara – De Lijn : 147 logements, rue des Matériaux : 124 logements, Clémenceau Jorez : 34 appartements, rue du Chapeau : 40 appartements, rue Jorez : 27 appartements, contrat de quartier Canal-Midi : Quai de l'Industrie, rue Prévinaire/Goujon (21), place des Goujons (25) square Miesse (40), îlot Kuborn (118), rue du Bateau (42), rue du Compas (60). Des projets sont également à venir sur les îlots Marchandises et Studio City Gate. Or il ressort du CQ Biestebroeck que les revenus moyens par habitant sont inférieurs de plus de 20% à la moyenne régionale et de nombreux habitants n'ont pas les revenus leur permettant d'accéder à la propriété des projets de City Dev.

Il est du devoir des pouvoirs publics de chercher à bien loger avant tout les plus précarisés de ses citoyens. Ce public précaire doit pouvoir rester, s'il le souhaite, dans un quartier central de Bruxelles où il sera moins marginalisé et augmentera ses chances d'améliorer sa situation socio-économique. Or les prix à la location des appartements à Anderlecht se place légèrement en-dessous de la moyenne régionale mais affiche les valeurs les plus hautes parmi ses consœurs de la partie ouest du territoire bruxellois. Au vu de ceci, la commune devrait mener une politique plus volontariste en vue de créer des logements sociaux. Sur base des engagements actuels, sur les 3800 logements permis par le PPAS, seuls 277 seront sociaux soit 7,3 % c.à.d autour de la moyenne largement insuffisante des logements sociaux en RBC. Alors qu'il s'agit d'un nouveau quartier, ce dernier devrait au minimum défendre l'objectif de 15 % de logements sociaux, ce qui est encore bien en-deçà de ce qui se fait dans des villes voisines comme Paris ou Amsterdam.

C'est pourquoi IEB demande que les charges d'urbanisme générées par le projet soient en priorité affectées à la création de logements sociaux sur le site et non comme prévu à l'espace public qui sert pour l'essentiel à valoriser le projet du développeur et devrait donc être intégrées dans ses charges propres. Le Plan canal initial prévoyait dans le périmètre du PPAS 30 % de logements publics !

5. Des équipements collectifs insuffisants

Au vu de la démographie actuelle et de la forme prise par la pyramide des âges, l'IBSA invite dans son dernier monitoring à prévoir des équipements, écoles et crèches en suffisance. Le taux de couverture des crèches dans le secteur est de 22 % en 2017 soit un

taux inférieur à la référence régionale (37%). Il faudrait créer 60 nouvelles places dans l'aire d'étude rien que pour la population existante (RI p. 136).

Une crèche d'environ 42 places fait partie du programme du projet et devrait donc permettre d'absorber une partie des besoins estimés. Mais cette nouvelle capacité restera encore bien insuffisante au regard des manques actuels observés dans les quartiers environnants ainsi qu'à l'échelle communale.

La situation pour l'enseignement secondaire est a priori moins préoccupante. Cependant, il est important de souligner que le projet appartient à des quartiers qui se retrouveraient les plus confrontés aux établissements saturés à moyen termes (horizon 2025) 18 , et cela dans les différents degrés d'enseignement du secondaire » (RI p. 146). Pour l'enseignement maternel, on est à 0,78 places/enfant (la RBC = 1,06 places) ; Pour l'enseignement primaire = 0,81 places/enfant (1,1 place pour la RBC).

Or le projet ne prévoit aucune école maternel, primaire et secondaire. Quant aux équipements culturels et sportifs, ils sont a priori inexistantes.

6. Des voiries congestionnées

La zone connaît déjà une circulation très dense d'une voirie métropolitaine, mal desservie par les transports en commun pour une bonne partie de la ZEMU (zone C) même si la tête de bassin connaît une meilleure desserte (zone B).

Le RIE PPAS rappelait à juste titre que le trafic généré par l'urbanisation envisagée sera directement « lié à la plus forte densité en logement et à la superficie dédiée aux activités du type BtoB et tertiaire » tandis que les activités portuaires et productives « sont moins génératrices de déplacements en voiture » (page 59, chap. 2). Or Key West amplifie ce mouvement de résidentialisation et tertiarisation.

En l'état, ni la création d'une gare RER, ni celle d'une ligne de tram performante ne sont envisagées à moyen terme pour améliorer la desserte de la ZEMU.

La meilleure qualité d'accessibilité du terrain Key West est limitée par les encombrements observés aux heures de pointe au niveau de la majorité des voiries en lien avec le site. En effet, l'aire d'étude englobant le site connaît de légers problèmes d'encombrement des voiries en heure de pointe du matin et un encombrement plus important en heure de pointe du soir. Les axes les plus touchés sont la rue Emile Carpentier, la rue Wayez et l'avenue Vander Bruggen en heure de pointe du soir. » RI, p. 188. Cet encombrement important en heure de pointe du soir cause d'importantes remontées de files ne se résorbant pas facilement.

Par conséquent, l'implantation du projet résultera en une dégradation des conditions de circulation par rapport à la situation existante suite à l'accroissement des charges de trafic au droit de la digue du Canal, de la rue du Sel et de la rue des Bassins. Or le PPAS envisage la fermeture de la Digue du Canal à la circulation automobile avec un report de

la circulation sur la rue du Sel et la rue E. Carpentier, déjà saturées en heure de pointe du soir.

En ajoutant le trafic prévisible en lien avec le lotissement City Dox, Urbanities et les développements potentiels dans le périmètre du PPAS, le taux de capacité utilisée dépasse les 100% et amène également une saturation des flux arrivants depuis la branche sud du boulevard Industriel. L'EI du permis de lotir Rivand mettait en avant le rôle de la rue du Sel comme voirie de report possible pour son programme. On constate dès lors que les effets cumulatifs seront tout simplement ingérables.

On rappellera enfin qu'on est ici sur un site précieux en terme de logistique urbaine. Qu'il est toujours question d'installer un centre de transbordement urbain (CTU) sur les quais du Port pour valoriser l'usage de la voie d'eau. Or la question cruciale de la cohabitation des fonctions entre le présent projet et le CTU n'est abordée à aucun moment dans le rapport d'incidences du projet. Rien que le chantier générera un charroi minimum de 3.700 camions pour évacuer les terres excavées.

Tous ces éléments plaident également pour une réduction de la densité du projet en vue que celui-ci génère des flux de mobilité absorbables par les voiries adjacentes d'autant qu'il s'agit d'une zone devant continuer à accueillir une logistique importante liée à l'activité économique de la ZIU. Enfin, l'impact du projet sur le centre de transbordement urbain (CTU) n'est pas étudié. Pour IEB, la non prise en considération de l'impact du projet sur le CTU est une lacune importante.

7. Le stationnement et la quadrature du cercle

Le PPAS prévoit une norme allant de 0,7 à 1 place de parking/logement qui est rendue intenable par la densité du projet. Certes la philosophie de la dissuasion de l'usage automobile en réduisant le nombre de places a du sens mais sans doute plus au niveau de navetteurs que d'habitants. Or le projet prévoit 195 places de stationnement privatives pour 524 logements, soit un ratio de 0,4 places de parking/logements. Auxquelles on peut ajouter 168 places mutualisées avec l'effet pervers que cela incite les occupants des logements à user de leur voiture pour libérer la place au profit des travailleurs et visiteurs. Si la mutualisation semble avoir un certain sens écologique elle ne peut servir de palliatif à des projets trop denses au regard des besoins et des offres en mobilité actuels. L'argumentaire pour éviter un nombre plus important de parking vise sans doute à éviter une étude d'incidences tout en maximisant le résidentiel.

Or tous les projets développés pour l'instant dans le périmètre recourent massivement au principe de la mutualisation pour démontrer l'équilibre de leur programme. Une solution bancale. Le respect de la norme 0,7 supposerait 367 places de parking. Selon l'enquête Beldam, il faut compter 0,77 voitures/ménage en RBC. Mais on peut imaginer que le public cible du présent projet aura un taux de motorisation plus important. Certes le taux

de motorisation est de 0,49 dans le secteur mais parce que les habitants y sont majoritairement à bas revenus et ne dispose pas des moyens financiers d'être propriétaire d'une voiture. Key West vise un public qui peut s'acheter un logement à minimum 2700 EUR/m².

Or les possibilités de report en voirie sont très limitées. En matinée, le taux d'occupation des emplacements pour automobiles est en moyenne de 73% dans la zone d'étude et il reste environ 150 places de libres sur l'ensemble des voiries considérés. Le taux de stationnement est plus élevé en soirée et le week-end, avec respectivement 81% et 86% des emplacements occupés. La majorité des rues situées à l'ouest du canal connaissent des taux d'occupations supérieurs à 90%. Dans certaines rues, le taux d'occupation dépasse même les 100% en raison de stationnement illégal (sur les trottoirs ou sur des emplacements réservés aux livraisons ou aux bus). Il est vrai qu'au droit de la rue du Sel le taux d'occupation est toujours inférieur à 50% (RI, p. 196) le projet supprime des places de parking rue du Sel et rue du Bassin (40 places). (RI p. 210).

Les visiteurs et travailleurs du site ne seront pas mieux lotis puisqu'ils disposeront de 51 emplacements de stationnement pour 253 employés. Mais dans ce cas-ci, la restriction est plus acceptable au regard des objectifs du COBRACE.

Des scénarios alternatifs de densité auraient dû être étudiés Ainsi, en considérant par exemple que les contraintes du site ne permettraient d'accueillir que 380 places de parking dont une centaine devrait être dédiée aux travailleurs et visiteurs. Il resterait donc 280 places de parking à laquelle on applique la norme de 0,7 ce qui mène à la construction de 400 logements au lieu de 524. On pourrait également considérer qu'un pourcentage de logements sociaux ou des espaces plus importants dédiés aux activités productives permettraient de réduire la demande en stationnement.

Signalons enfin que 21 % de l'offre total de stationnements vélos est suspendue et près de la totalité (861) est au niveau -1 ce qui est peu confortable. Rappelons que Bruxelles environnement n'est pas favorable pour cette raison aux emplacements suspendus avec certes une tolérance de 25 % de vélos suspendus mais ce n'est pas un scénario idéal.

IEB demande que le programme soit revu pour permettre d'atteindre un équilibre jouable entre le nombre de logements et les besoins en stationnement qu'ils génèrent en réduisant la densité du projet.

8. Des garanties de perméabilité et de biodiversité insuffisantes

Le site est à l'heure actuelle imperméable à 96 %. Avec le projet, il serait à 90 %. En cela, le projet améliore très légèrement la situation. La végétalisation actuelle du site passerait de 3 % à 12 % et le CBS de 0,02 à 0,18. Pour un nouveau quartier, il s'agit d'une amélioration bien minime.

S'il y a 12 % d'espaces vert dont 1850 m² d'un seul tenant (respect de la prescription 0.2 PRAS) seulement 259 m² sont en pleine terre (RI p. 51). 76 % des surfaces sont imperméables aux abords des constructions alors que l'article 65 du PPAS exige que les surfaces imperméables ne dépasse pas 50% de la superficie des abords.

L'article 10 du PPAS prévoit également que les toitures vertes doivent être au minimum semi-intensives et encouragent les toitures intensives. Or le projet ne prévoit que des toitures vertes extensives. Il en résulte que la participation des toitures végétalisées à la biodiversité serait faible.

Les espaces publics sont également très minéraux dès lors que la place du canal est à 41 m² perméable pour 2.677 m² imperméable.

Divers

L'installation d'évacuation de désenfumage desservant l'ensemble du parking est située à l'angle sud-ouest du socle constitué par le rez-de-chaussée du bâtiment B. Séparée d'environ 15 m de la façade du 1^{er} étage du bâtiment B la plus proche et à proximité des espaces extérieurs de la ferme urbaine. (RI p. 420).

La question des déchets est traitée avec désinvolture. Les espaces autres que le logement sont tous livrés casco (espaces productifs, services intégrés aux entreprises, crèches, commerces) si bien qu'aucun espace n'est en l'état prévu pour la gestion des déchets de ces différentes activités dont certaines sont susceptibles de produire de nombreux déchets. Par ailleurs, tous les espaces sont tellement denses et densément occupés que la question de la gestion des déchets des logements est reléguée à l'espace public certes dans des conteneurs enterrés mais en contradiction avec les exigences du PPAS.

Claire SCOHIER
Pour IEB
Le 18 juin 2020