

**A l'attention du Collège des Bourgmestre et échevins
de la Ville de Bruxelles
Service d'Urbanisme
Boulevard Anspach, 6
1000 Bruxelles**

Objet : Avis d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) en réponse à l'enquête publique concernant le **permis d'urbanisme W547/2018** ayant pour objet de réaliser la deuxième phase du projet « **Canal Wharf** » et le permis d'environnement **W1403/2017** permettant l'exploitation d'un parking de 199 places et de différentes installations techniques

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et messieurs les Échevins,
Chers membres de la commission de concertation,

Par la présente, je vous fais parvenir l'avis de mon association concernant le projet mentionné ci-dessus. Afin de l'introduire, nous nous permettons de rédiger quelques remarques d'ordre général sur le projet.

L'enquête publique actuelle nous permet de réagir uniquement sur la deuxième phase d'un projet déjà entamé. Cette pratique de segmenter un permis en plusieurs parties nous semble dommageable pour la lisibilité de l'information. Elle est pourtant nécessaire à l'exercice légitime du débat démocratique sur les projets d'aménagement du territoire. Nous demandons donc que ce procédé soit accepté uniquement en cas de justifications techniques.

Présentement, nous rendons un avis sur un projet où l'essentiel est déjà acté : le gabarit des bâtiments et le parking souterrain. Nous émettons, néanmoins, toujours des réserves sur bien des points. Par exemple, il nous semble que le projet « Canal Wharf » introduit une rupture urbanistique entre la ferme des Boues et le nouvel ensemble que celui-ci va former. On passe, en effet, d'un bâtiment partiellement classé d'une hauteur de deux étages à quatre immeubles d'une hauteur maximale de 8 étages. De plus, la typologie des logements nous semble inadaptée aux besoins des Bruxellois. Il existe, en effet, une pénurie de grands logements (3 chambres ou plus) à Bruxelles. Pourtant les 4 immeubles ne proposent que 17 % des logements de plus de deux chambres. Cet indice peut être comparé au 26 % de studio et au 16 % de logements une chambre. Il nous aurait paru plus judicieux de réaliser des appartements adaptés au besoin de la société bruxelloise.

Charge d'urbanisme

Concernant les charges d'urbanisme, nous constatons que le projet prévoit un règlement en deux temps puisqu'une première tranche serait réglée au moyen de travaux réalisés volontairement par le demandeur tandis que le solde serait réglé à l'autorité demanderesse. Les travaux consistent en la réalisation d'une voirie.

Si IEB constate qu'une voirie publique est bien prévue dans le PPAS, nous nous interrogeons sur l'opportunité pour un opérateur privé de la réaliser. Cette interrogation se voit renforcer par le manque de logements sociaux en région bruxelloise. Le PRDD promulgué récemment constate, d'ailleurs, que face à la demande importante qu'il subsiste pour ce type de logements les charges d'urbanisme devront être mobilisées afin que les promoteurs réalisent des logements sociaux. Ainsi : « *La production de logements encadrés par l'intermédiaire des charges d'urbanisme sera également intensifiée. Des démarches actives seront entreprises auprès des promoteurs privés pour les sensibiliser davantage à s'acquitter de leurs charges d'urbanisme en nature (par la production*

de 15% de logements vendus à un opérateur public à un prix encadré et destinés à un public ciblé) plutôt qu'en numéraire. En conformité avec l'arrêté charges d'urbanisme, les charges en numéraire produites à partir d'opérations de logement seront davantage qu'aujourd'hui, prioritairement investies dans la production de logements publics. »¹

En l'absence de proposition du promoteur pour une réalisation en nature de logement public, nous demandons que les charges d'urbanisme soient prioritairement affectées aux logements sociaux.

Mobilité

IEB déplore que le demandeur semble utiliser toutes les stratégies possibles afin d'éviter de produire une Étude d'Incidences Environnementales. En effet, tout parking de 200 emplacements et plus est soumis à cette procédure. Le promoteur fait, ici, une demande de permis d'environnement pour un parking de 199 emplacements tout en demandant à déroger au Règlement Régional d'Urbanisme prévoyant a minima une place de parking par unité de logement.

Le promoteur justifie cette dérogation, notamment, par la volonté qu'il aurait de s'inscrire « *dans une démarche volontariste de valorisation des modes de transports alternatifs* ». Si cette volonté n'est pas une argutie juridique, il nous semble important de réaliser cette Étude d'Incidences Environnementales. Ce besoin se trouve renforcé par les erreurs qu'ils subsistent au sein du rapport d'incidence remis en 2015. Pour rappel, des données transmises dans ce rapport étaient erronées ou approximatives, pour exemple : la part modale de l'automobile et le nombre voiture possédée par ménage.

Par ailleurs, une réelle démarche volontariste aurait impliqué une diminution plus importante du nombre de places de stationnement. Le projet prévoit que 80 % des logements soient équipés de parking individuel. Cet indice est nettement plus important que le taux d'équipement en automobiles des ménages bruxellois (61,9%)². Le site est pourtant doté d'une accessibilité remarquable en transport en commun : métro (2 -6), train (gare du Nord), tram (51) et bus (88 -58 -46). De plus, le PRDD a pour objectif de diminuer la part modale de la voiture de 7 % pour l'horizon 2030.

Compte tenu de tous ces arguments, IEB s'oppose au volet « création d'un parking couvert de 199 places » du permis d'environnement. Le projet disposant déjà d'un parking de 133 places, celui-ci est suffisant en l'état tout en permettant de réaliser les objectifs ambitieux en matière de mobilité du promoteur et de la Région.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques lors de la commission de concertation,

Avec nos plus sincères salutations,
pour Inter-Environnement Bruxelles,

Olivier Fourneau
Chargé de mission

¹ Plan régional de développement durable, p. 60

² Bruxelles Mobilité, Lebrun K., Hubert M, Huynen P., De Witte A., Marchis C., « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale – Les pratiques de déplacement à Bruxelles 2 », 2013, p. 34