

Commune de Bruxelles-Ville
Collège des Bourgmestre & Echevins
Secrétariat de la Commission de Concertation
Département Urbanisme de la Ville de Bruxelles,
Boulevard Anspach, 6
1000 Bruxelles

Bruxelles, le 11 avril 2018

Concerne : Dossier de demande de permis d'urbanisme et d'environnement pour le bien sis rue Picard de 7 à 15.

Mesdames, messieurs,

Par la présente, Inter- Environnement Bruxelles souhaite émettre les remarques suivantes dans le cadre de la commission de concertation portant sur les demandes de permis d'urbanisme (P24/2018) et d'environnement (P773/2017).

Remarques d'ordre général :

L'urbanisation de ce site telle qu'envisagée aujourd'hui résulte d'un projet introduit initialement dans l'urgence afin de résoudre un imbroglio juridico-financier. Le promoteur avait justifié alors les 400.000 m² de son projet par la conjonction des différents ratios imposés d'un côté par le cadre légal (PRAS,...) et de l'autre par certaines clauses introduites dans le contrat de vente par le demandeur lui-même (soit, en l'occurrence, des surfaces minimales de 100.000m² pour le bureau et 80.000m² pour le commerce). Ces données contractuelles relèvent cependant du droit privé et ne peuvent entrer en ligne de compte pour des décisions de type urbanistique qui dépendent elles du droit de l'urbanisme. Ce type de pratique s'écarte totalement d'une logique de bon aménagement des lieux et de la ville.

Les projets dont il est question aujourd’hui, la modification de « la zone C » et le projet de modification de la « gare Maritime », ont fait l’objet d’une première demande de permis en 2008 qui a donné lieu au permis n 82P/07 délivré par la ville le 17 décembre 2009. Ce permis a fait l’objet d’une multitude de modifications que l’on peut répartir comme suit.

En ce qui concerne la zone C :

Le permis d’urbanisme n 82P/07/12/2009 a été modifié par le permis d’urbanisme 118P/12 délivré le 5 septembre 2013 (projet Gloria) et le permis d’urbanisme P114-2013 délivré le 30/01/2015 (modification des bâtiments M7 et M8 dans le cadre du projet « Méandre »

En ce qui concerne la réaffectation de la Gare Maritime :

Le permis d’urbanisme n 82P/07 délivré le 17/12/2009a été modifié par le permis d’urbanisme P114-2013 délivré le 30/01/2015 (modification du sous-sol dans le cadre du projet « Méandre » et le permis d’urbanisme 04/PFD/567377 délivré le 23/12/2016 (modification du sous-sol dans le cadre de l’extension du parking P7 « Esplanade)

Nous nous trouvons aujourd’hui et probablement encore demain devant une « cascade » de demandes de permis modificatifs. Ceux-ci empêchent de développer toute vision globale qui permettrait d’analyser convenablement cette urbanisation massive et ses différentes conséquences sur les quartiers avoisinants voire même au-delà.

Le saucissonnage des projets et les multiples modifications sont un obstacle à la compréhension des enjeux réels et à une implication active des habitants et associations.

Les charges d'urbanismes :

Un flou inacceptable entoure la question des charges d'urbanisme. Les pouvoirs communaux et régionaux affichent un manque de volonté manifeste à gérer cette question en bon père de famille.

Les précédentes demandes de permis ont montré des lacunes systématiques dans la gestion et le calcul de ces charges, à chaque fois en faveur du promoteur. Ce constat est souligné par un communiqué de presse de l'ARAU datant du 19 octobre 2017 et par une question parlementaire du 17 janvier dernier (PRB,17-01-2018).

Nous demandons à l'occasion de cette demande de permis que la commission de concertation réclame une mise au point sur les charges d'urbanisme :

- Quel est le montant total des charges dues relatives aux différents permis délivrés ?
- Sous quelles formes ces charges sont-elles dues ?
- Quelles charges ont déjà été réalisées ? lesquelles restent encore à réaliser ?
- Quel est le montant de la charge qui serait due pour la demande de permis actuelle ? Sous quelle forme serait-elle exécutée ?

Vu que le Quartier Maritime, où se situe le site de Tour et Taxis, ne compte que 3,96 logements sociaux pour 100 ménages (source : monitoring des quartiers), nous demandons :

- la réalisation des charges du PU Méandre, à savoir la réalisation des 3.500.000 € de charges « logements conventionnés » (soit 14.700 m² (environ 161 logements) sans cession gratuite, soit 1.750 m² à céder à titre gratuit) et ce immédiatement (vu qu'elles auraient déjà dû être réalisées (en même temps que l'immeuble de bureaux).

- l'affectation des charges d'urbanisme de la demande de permis actuelle à la production de logement social (soit la cession à titre gratuit, soit la production et la vente à un opérateur public).

Référence :

Les charges d'urbanisme, deux poids, deux mesures ? (19 octobre 2017)

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/371/les-charges-d-urbanisme-deux-poids-deux-mesures>

La mobilité :

À l'heure actuelle, aucune desserte en transports en commun digne de ce nom ne permet le développement du site tel qu'envisagé par le promoteur. Il faut rappeler en effet que l'étude d'incidence liée au PPAS mentionne qu'au bout de 50 % d'urbanisation du site T&T, une ligne de tram à haute performance est nécessaire. Certes, un développement des transports en commun par la réalisation d'une ou plusieurs lignes de tram a été évoquée dans le passé, mais tous les projets ont depuis été repoussés aux calendes grecques alors que le Pont Picard dont on attend toujours la construction n'intégrerait pas de voies de tram. Comment autoriser le développement d'un tel quartier sans avoir la garantie (séparation des compétences oblige) d'une solution viable pour la mobilité ?

Concernant les places de parking, et vu les perpétuelles changements de nombres de places dans les permis et les permis modificatifs, il est impossible d'avoir une vue d'ensemble sur le nombre réel de places prévues.

IEB demande une clarification de la situation générale des places de parking envisagées.

Bâtiments Zone C :

Le PPAS prévoit une hauteur réglementaire des bâtiments dans la Z1 de 24 m. Il est permis d'y déroger sous certaines conditions jusqu'à 40 m maximum, ce qui est déjà plus haut que la gare maritime. Les dérogations demandées jusqu'à 44,90 m et 43,60 m dépassent même ces seuils dérogatoires du PPAS ; elles auraient un impact bien trop important sur le visuel et sur l'ensoleillement.

Une architecture lourde et massive risque d'envahir le site, avec des bâtiments de faible qualité d'habitabilité, autant que de grande banalité architecturale. Les bâtiments S2 et S3 auront une épaisseur de 26 mètres, ce qui aura comme conséquence que la plupart des locaux autres que les séjours et les chambres n'auront aucune lumière naturelle, ni de ventilation naturelle. Ceci ne va pas dans le sens d'une architecture durable et écologique.

Le bâtiment S1 est encore plus massif : 29x50 m. Les malheureux résidents de cette maison de repos, qui ne disposeront pas de jardin et auront tout au plus une terrasse collective par étage (26 résidents par étage), vivront les dernières années de leur vie dans la lumière artificielle...

Nous demandons à la commission de concertation de ne pas accepter ces demandes de dérogation et d'exiger une révision globale du gabarit des immeubles

Connexion avec le quartier existant :

Afin de renforcer les liens vers le quartier existant et l'intégration du projet dans son environnement, il est essentiel de favoriser la mixité sociale au sein même du projet.

Il est essentiel que le site qui est actuellement enclavé soit connecté aux quartiers voisins de telle manière qu'il s'y intègre parfaitement. Il faut

pour cela créer des ponts et des connections entre les futurs occupants du site et le quartier existant, mais aussi entre les riverains actuels et le projet. Il faut que le site leur soit facilement accessible. Il est essentiel que le parc reste ouvert en permanence et que l'on évite de créer un sentiment de forteresse. Il faut que les « ambiances » du parc favorisent la mixité et la circulation.

Il est important aussi que l'offre de commerces soit adaptée à la demande des riverains du projet également afin de les inciter à pénétrer sur le site. Or les activités commerciales projetées dans la Gare Maritime par exemple visent une clientèle autre que les habitants des quartiers avoisinants. Il s'agit bien de projets qui ne répondent à aucune carence des quartiers avoisinants. Au contraire, cette forte densité et l'augmentation de la pression automobile vont dégrader la qualité de vie ces quartiers.

Tour et Taxis est un site exceptionnel à plus d'un titre. Sa situation à proximité du centre ville et la voie d'eau renforcent d'autant plus son potentiel attractif. Le développement de cette friche urbaine aura des répercussions considérables sur les quartiers avoisinants et au-delà sur le centre ville. Il est tout à fait regrettable que cette urbanisation se fasse uniquement en fonction des intérêts financiers hautement spéculatifs.

Nous ne comprenons pas comment les pouvoirs publics communaux et régionaux peuvent suivre cette logique et laisser faire le marché sans aucune régulation. Les pouvoirs publics apparaissent comme démissionnaires. Il est grand temps qu'ils reprennent la main sur le développement de ce site.

Merci de joindre nos remarques au PV de la réunion de la commission de concertation.

Meilleures salutations,
pour Inter-Environnement Bruxelles, Mohamed BENZAOUIA