

Avis d'IEB sur le projet The Dock sur l'îlot Shell

Janvier 2018

Concernant la pertinence générale du projet

Comme IEB l'a signalé à de nombreuses reprises, notamment lors de l'enquête publique faisant suite au dépôt du permis en 2016, le présent projet immobilier assorti d'une marina ne répond ni aux besoins des habitants, ni à ceux des plaisanciers, ni aux besoins de la Région.

Rappelons ce que disait le Rapport d'étude d'incidences (RIE) du PPAS Biestebroeck concernant le projet de marina (p. 174-175) :

« Le scénario tendanciel vise à la création d'un îlot privatif introverti autour d'un bassin destiné à accueillir des navires privés. Le projet prévoit la réalisation de logements et de commerces. Les travaux d'infrastructures à prévoir pour viabiliser ce bassin sont conséquents, tant sur l'espace privé que sur l'espace public. Ils ne présentent pas de réelle plus-value pour la communauté (...); Il s'agit d'une forme de ville qui ne s'inscrit pas dans une volonté de constituer une trame utile pour le quartier, ni de créer des ouvertures dans ce tissu urbain dense. Au contraire, les aménagements sur la partie publique coupent la linéarité du canal et déforce sa ligne paysagère. Les aménagements sur l'intérieur d'îlots sont destinés aux personnes habitant dans cet îlot. Dans ce cas de figure, trois questions importantes se pose : quel profil de population sera en mesure d'assumer les charges nécessaires à l'entretien de cette infrastructure de manière adéquate ? Est-ce que la population qui présente de tels moyens sera désireuse de venir de s'implanter dans cette partie de la ville ? Que deviendra cet espace s'il n'est pas entretenu de manière adéquate ? Le projet présente en ce sens un décalage fort entre le tissu urbain dans lequel il s'insère et les ambitions présentées, tant sur la forme urbanistique proposée et le profil de personnes visé. »

Le RIE complémentaire au PPAS signalait que : *« si la demande (résidence de standing et de plaisance) n'est pas rencontrée, le projet est voué à l'échec. Il existe des exemples, dont Londres et Saïda au Maroc, montrant que la création d'une marina peut créer un décalage trop difficile à combler pour les promoteurs, avec pour résultat un investissement massif des autorités publiques pour la maintenir en fonction. En effet, il s'agit d'un bassin créé en intérieur d'îlot sur lequel tout développement ultérieur est fort compliqué. »*

Le Conseil consultatif du logement dans son avis rendu le 19 mai 2017 a repris les inquiétudes évoquées dans le RIE : *« la création de la marina pourrait s'accompagner d'effets négatifs pour la population vivant actuellement dans le quartier environnant, comme la réduction du stock de logements accessibles. Le risque est grand de créer une dualité sociale et une véritable rupture avec les quartiers voisins plus pauvres ».*

Le canal de Bruxelles à Charleroi donne la priorité au transport de marchandises ce qui occasionne en été de longs temps d'attente pour les bateaux de tourisme. C'est la raison pour laquelle la plupart des plaisanciers lui préfèrent des canaux à usage plus touristique avec moins d'écluses (on compte deux bateaux par jour en période touristique). Durant les crues, la navigation est interdite car les deux écluses sont submergées.

Le RIE du PPAS Biestebroeck considérait qu'en partant du principe que tous les emplacements seraient occupés (ce qui paraît peu probable), il faudrait 60 ans pour amortir l'infrastructure. En outre, comme il s'agit d'un bassin en intérieur d'îlot, toute reconversion ultérieure risquait d'être fort compliquée avec le risque que la charge ultérieure retombe sur les pouvoirs publics.

Le coût de l'opération et de sa prise en charge pose également question. L'aménagement du bassin lui-même est estimé à 575 000 €. Mais les coûts réels sont ailleurs : le projet nécessite de déplacer un collecteur des eaux usées de près de 100 000 personnes au sud-ouest du territoire. Coût : 2 000 000 €. L'évacuation des terres pour la réalisation du bassin est chiffrée quant à lui à 1 000 000 €. D'autres coûts sont encore associés au projet, notamment l'entretien de la marina dont les frais de dragage sont estimés à 70 000 €/an. La réalisation d'un pont mobile, indispensable pour assurer la qualité de l'ICR cyclable, est également estimé à 2.000.000 €.

En toute logique, les pouvoirs publics ne peuvent accepter que ces coûts soient affectés au titre de charges d'urbanisme. En effet, ils constituent des coûts connexes au choix d'un aménagement d'un promoteur dont la plus-value pour l'intérêt général n'est pas démontrée. Nous reviendrons plus loin sur ces questions.

Ces coûts devant être internalisés dans l'opération, il en résulte une augmentation foncière répercutée sur les prix du logement, lesquels ne pourront qu'être inaccessibles non seulement à la grande majorité des riverains mais également à une large majorité des bruxellois.

IEB serait par conséquent nettement plus favorable à un projet qui tout en respectant le PPAS Biestebroeck intégrerait un front bâti de logements et de commerces de proximité sur la rue Van der Bruggen et Scheuteveld, des activités productives sur la partie est de la parcelle vers la rue de l'Orchidée pour faire raccord avec les activités industrielles existantes (pour le moment, le choix de mettre du logement sur l'ensemble de la parcelle hypothèque l'avenir de ces activités économiques). Le projet serait, au titre de charge d'urbanisme, assorti d'un espace vert public et d'une crèche sur le Quai Demets. Ces choix seraient de nature à permettre le maintien des vues sur la brasserie Atlas, les bâtiments de nature industrielle étant d'un gabarit moindre et éviterait de devoir créer un pont inconfortable pour les cyclistes ainsi que de devoir dévier le collecteur d'égout. .

Concernant les conditions de l'enquête publique

IEB souhaite souligner les conditions particulièrement difficiles dans lesquelles s'est déroulée cette enquête publique.

L'enquête publique a démarré le 8 décembre, dès le lendemain de l'adoption du PPAS Biestebroeck par le Gouvernement. Elle s'est achevée le samedi 6 janvier, le dernier samedi des vacances de Noël. Cette célérité et surtout la période choisie pour réaliser cette enquête, durant la période des fêtes de Noël, ont rendu complexe un bon accès à l'information dès lors que le service d'urbanisme de la commune était fermé une partie du temps. Le choix d'un tel calendrier est à l'extrême limite de la légalité : sur les 30 jours d'enquête publique, 15 jours étaient durant les vacances officielles de Noël.

Nous avons une relation suivie et de bon aloi avec le service d'urbanisme de la commune d'Anderlecht depuis de nombreuses années et avons l'habitude de recevoir les dossiers en format

digital. Si bien que le 12 décembre, conformément à cette pratique, nous avons transmis un courrier au service d'urbanisme de la commune d'Anderlecht en vue de disposer de l'ensemble du dossier. Les premières copies ne nous sont parvenues que le 20 décembre. Or, ces copies ne faisaient que reprendre des documents liés à la demande de permis initiale déposée en mars 2016. Entre-temps un cahier des charges avait été établi et une étude d'incidences réalisée. Or cette étude d'incidences, pièce maîtresse du dossier, était absente des documents transmis par la commune. Nous avons envoyé un second courrier à la commune en date du 22 décembre pour demander à nouveau le dossier complet. Ce courrier est resté sans réponse jusqu'au 3 janvier. A cette date, il nous fut dit par téléphone que le service d'urbanisme de la commune ne disposait pas de l'étude d'incidences alors qu'il s'agit d'une pièce essentiel du dossier qui doit être accessible auprès de la commune qui organise l'enquête publique. Il nous a été alors conseillé de nous adresser à Bruxelles Environnement. Bruxelles Environnement nous a immédiatement transmis le dossier en version digitale. Ce n'est donc que le 3 janvier, à trois jours de la fin de l'enquête publique, que nous disposons enfin de l'étude d'incidences. De son côté, le Centre de rénovation urbaine avait tenté à plusieurs reprises d'obtenir l'étude de d'incidences en se rendant sur place et a dû attendre le 4 janvier pour en disposer.

Signalons également que la décision de clôture de l'étude d'incidences n'était pas dans le dossier, ainsi que 2 des 5 PV du Comité d'accompagnement. Or, l'article 140 du CoBAT, impose de soumettre à l'enquête publique cette décision de clôture¹. Nous avons également dû demander cette pièce à Bruxelles Environnement pour en disposer.

Par ailleurs, au moment où nous rédigeons cet avis, nous n'avons trouvé aucune trace de demande de permis réactualisant la demande initiale. Cette dernière, introduite en mars 2016, portait sur un ensemble de 9 bâtiments allant jusqu'à R+8 pour 218 logements, 197 places de parking, un hôtel de 116 chambres de R+7, un commerce, une crèche. Or le projet actuel est bien plus dense : il prévoit 302 logements au lieu de 218, les chambres d'hôtel passent de 116 à 96, les places de parking passent de 197 à 345. **L'EI porte sur le projet de 218 logements, et pas de 302, et de 200 places de parking, pas de 345 ! Où est la nouvelle demande de permis ? Lors de la déclaration de clôture du comité d'accompagnement du projet le 3 mai 2017, on parlait encore d'un projet de 218 logements et de 199 places de parking.**

Le dossier transmis par la commune contenait bien une note complémentaire à l'étude d'incidences datant du 11 octobre 2017 mais celle-ci tenait en une vingtaine de pages très aérées au contenu vague ne permettant pas de mesurer les incidences environnementales du projet tel qu'amendé. Cette note évoque une augmentation à 353 places de parking et ne fait nullement mention d'une croissance de 84 logements. A notre connaissance, seul l'avis d'enquête nous a permis de savoir que le nouveau projet portait sur 302 logements et 345 places de parking.

Au vu de tous ces éléments, nous considérons que les conditions de l'enquête publique sont irrégulières et que cette dernière devrait être recommencée avec un complément à l'étude d'incidences complet sur l'ensemble des impacts du projet amendé.

1 [Art. 140](#). [¹ ...]-1

Le dossier soumis à l'enquête publique doit comprendre :

1° [¹ la demande initiale de certificat ou de permis]¹;

2° le cahier des charges de l'étude d'incidences;

3° l'étude d'incidences;

4° la décision de clôture de l'étude d'incidences;

5° le cas échéant, la décision du demandeur de maintenir ou d'amender la demande de certificat ou de permis

[¹ ...]¹ ou le constat de dépassement du délai de quinze jours visé à l'article 138, alinéa 1er;

6° les amendements éventuels à la demande de certificat ou de permis [¹ ...]¹ visés à l'article 139.

En effet, la déclaration de clôture du comité d'accompagnement disait explicitement que si le projet amendé s'écarterait de façon très significative du projet initial, ce qui est le cas, le demandeur devrait démontrer que ce projet n'induit pas d'incidences négatives supplémentaires. L'étude complémentaire réalisée en octobre 2017 ne satisfait pas à cette exigence.

Enfin, IEB tient à rappeler que le présent projet s'intègre dans les lignes dessinées par le PPAS Biestbroeck adopté par le gouvernement le 7 décembre 2017. A cet égard, IEB regrette que l'avis de la commission sur ce PPAS ne fait pas état des remarques envoyées par les associations et les habitants dans le cadre de l'enquête publique sur le PPAS.

Le PV du conseil communal sur le PPAS Biestbroeck du 28 septembre 2017 dit ceci :

« Vu l'article 50 du CoBAT stipulant que le conseil communal motive sa décision sur chaque point à propos duquel il s'est écarté du ou des avis ou des réclamations et observations émises lors de l'enquête ; Vu que le procès-verbal de la commission de concertation du 04/09/17, qui fait partie intégrante de la présente délibération, répond à l'ensemble des réclamations et observations émises lors de l'enquête publique et lors de la commission de concertation du 8 juin 2017, et motive les points desquels il s'écarte ».

Ceci est inexacte dès lors que le PV de la commission ne reprend pas ses remarques et y répond de façon insuffisante concernant le projet de bassin de plaisance puisqu'il se contente de renvoyer aux demandes de permis du présent projet. Par ce système, les autorités se renvoient la balle sans jamais motiver sérieusement le bien fondé du projet.

Pour éviter de réitérer ces faiblesses, nous demandons à ce que l'ensemble de nos remarques soient portées au PV de la commission de concertation et que l'avis de la commission les intègre dans son préambule et répondent aux questions soulevées.

Signalons pour terminer sur les aspects procéduraux, qu'à la date de rédaction de cet avis, le PPAS Biestbroeck tel qu'adopté par le gouvernement le 7 décembre 2017 n'est toujours pas en ligne sur le site de la commune d'Anderlecht. Si bien que le citoyen qui voudrait s'y référer pour vérifier la conformité du présent projet n'y a pas accès.

Concernant la densité du projet

Comme mentionné dans l'étude d'incidences (EI), le projet prend place dans un des quartiers les plus denses de la RBC (19.000 hab/km² soit près de trois fois plus que la moyenne régionale). La densité du quartier devrait conduire à penser un projet ouvert et pas trop dense.

Malgré cette forte densité du quartier, les hauteurs des bâtiments dans les alentours sont de R+3 même si certains bâtiments présentent des gabarits plus élevés comme les anciennes Brasseries Atlas (R+8). Certains immeubles de logements au droit du carrefour Vander Bruggen – Rue Wayez montent à R+6-R+7. Les bâtiments en contact direct avec la parcelle sont majoritairement du bâti industriel autour de R+1 ou R+2.

Or le projet initial déroge au RRU et au PPAS pour autoriser des gabarits plus élevés. Le projet amendé, encore bien plus dense, y dérogera forcément également sans que cela soit analysé par une EI. Nous n'avons en effet rien trouvé à ce sujet dans l'EI complémentaire.

Les bâtiments D, E et H dérogent aux hauteurs autorisées par le PPAS. L'hôtel situé le long du quai Demets comporte deux niveaux de plus qu'autorisé ainsi que les deux bâtiments situés en intérieur de parcelle.

Tableau 5, hauteurs sous corniche par bâtiment

Bat.	Hauteur PPAS	Nbre niveaux PPAS	Niveau rue	Niveau corniche projet	Hauteur corniche projet	Nbre niveaux projet
A	14		23,1	36,18	13,08	
B	14		23,3	36,18	12,88	
C	14		23	36,18	13,18	
D	14		23	42,3	19,3	
E	14		23	50,98	27,98	
F		14	23	38,74		8
G		14	23	50,98		4
H	18		23,5	48,42	24,92	
I	14		22,9	36,18	13,28	

Il est d'autant plus important de ne pas déroger aux normes du PPAS que c'est la limite de gabarits imposée par la commission de concertation pour autoriser le bassin à cet endroit : « les prescriptions du périmètre E cumulent la faculté de réalisation d'un bassin et d'une émergence ; que l'aménagement du bassin réduit de facto la densité du bâti possible de l'îlot étant donné que les gabarits maximum sont fixées par les prescriptions graphiques ; les prescriptions littérales donnent les limites des caractéristique urbanistiques des deux constructions ».

Le projet doit par conséquent être revu pour respecter les prescriptions du PPAS et le RRU.

Enfin, ce n'est pas parce que le PPAS autorise une émergence de 14 étages qu'il faut la réaliser. Celle-ci risque de profondément modifier le paysage de la rive gauche en lui faisant perdre sa distinction par rapport à une rive droite amenée à accueillir plusieurs émergences.

Concernant les respect des prescriptions en matière d'espace vert

La carte mentionnée par l'EI (D3, p. 5) donne une impression erronée des espaces verts présents dans le périmètre dès lors qu'elle reprend en espace vert des espaces qui ne sont pas publics et qui ne sont nullement des « espaces verts » au sens du PRAS. Le projet ne crée aucun espace vert public mais seulement des espaces privés ou semi-privés. La partie dite « espace public » est minéralisée.

1. Le parc Forestier
2. Le parc de la Bibliothèque Maurice Carême
3. Le parc Central
4. Les jardins de la Maison d'Erasmus
5. Le parc Rauter
6. Square Vandervelde
7. Le parc Crickx
8. Plaine de jeux Goujons
9. L'espace vert au croisement de la rue Prévinaire et de la rue des Goujons
10. Espace vert rue Vétérinaire
11. Mémorial National des Martyres Juifs
12. Stade Frank Vercauteren
13. Friche rue de l'école
14. Square Jules et Edmond Miesse
15. Cité de logements de la chaussée de Mons
16. Square Albert Ier
17. Terrains privés à l'Est du chemin de fer
18. Terrains privés à l'Ouest du chemin de fer
19. Abords du chemin de fer

Figure 2, Localisation des espaces verts à proximité du site (Source : BruGIS)



Le projet entraîne l'abattage de 87 arbres qui ont entre 20 et 25 ans et qui ne seront remplacés que par 5 arbres et quelques arbustes. L'EI se contente de conclure que « le projet prévoit de nouvelles plantations, inférieures en nombre, mais plus diversifiées. » (D3, p. 44). Il semblerait que le nouveau projet prévoit un nombre plus important de plantation en remplacement mais nous n'avons pas pu en prendre connaissance sur base du dossier en consultation à la commune. Or, par ailleurs, les berges du bassin seront entièrement artificielles et ne présenteront aucun intérêt écologique.

Il semblerait que le projet ne respecte pas la prescription 0.2 du PRAS. Cette prescription s'applique aux terrains de plus de 5.000 m². Il impose la présence d'un minimum de 10% d'espaces verts comprenant un ou plusieurs espaces verts d'un seul tenant de 500 m² de superficie au sol chacun.

Le respect de cette prescription a été vérifié dans l'étude d'incidences pour la superficie couverte par les parcelles privées. Le projet initial doit comprendre au minimum 1.643 m² d'espaces verts. Il comprend deux espaces, l'un situé à l'arrière du site (1.186 m² dont 786 m² de pleine-terre) et l'autre constitué des jardins des logements situés au rez-à-quai (770 m² - ce n'est pas de la pleine terre : 80 cm). Ces deux espaces représentent une superficie de 1.956 m².

Mais certaines zones de terre sur dalle n'ont pas une hauteur de substrat adéquate :

- Les zones de gazon devant les jardins privés ;

- Les zones de pelouses situées aux abords des bâtiments D, E, F et G.

Le PPAS exige une épaisseur de terre d'au moins 1 mètre au-dessus des constructions enterrées et au-dessus des commerces du rez-à-quai. Les parcelles susmentionnées ne respectent pas cette exigence.

Avec l'augmentation importante du nombre de places de parking et de logements rien n'indique que cette prescription soit mieux respectée (au contraire), ni l'article 45 du PPAS Biestebroek ni l'article 13 Titre 1 du RRU qui prévoient que : « La zone de cours et jardins comporte une surface perméable au moins égale à 50% de sa surface. Cette surface perméable est en pleine-terre et plantée.»

En effet, l'EI (F, p. 6) signale que « *L'augmentation [du nombre de places de parking] pourrait se faire par un approfondissement des parkings ou par un élargissement de ceux-ci. (...) Une modification de l'emprise ou de la forme des sous-sols aura un impact d'une part sur la forme du bassin et par conséquent sur celle des espaces collectifs le bordant. L'éventuelle modification de l'emprise des sous-sols devra être compatible avec le respect de la prescription 0.2 du PRAS (maintien de 10% d'espace vert) et le maintien de surfaces de pleine-terre.* » « *L'agrandissement du parking par ajout d'un niveau de sous-sol aurait des conséquences plus importantes, notamment en ce qui concerne l'écoulement de la nappe puisque le parking projeté est situé approximativement à la même profondeur que le mur de quai et qu'un parking plus profond serait sous ce niveau. Cette possibilité n'a pas fait l'objet d'une étude spécifique.* »

Or le complément de l'EI d'octobre 2017 est silencieux sur ces différents éléments.

L'EI signale que « *Le ratio entre la surface perméable et la zone de cours et jardin est de 15%. Compte tenu des particularités du projet : création d'un bassin connecté au canal et couvrant une grande partie des espaces non bâtis, création d'un passage public, ... l'application de cet article du RRU a projet n'est pas pertinente.* » (D3, p. 38) **Or le respect de cette règle est imposée non seulement par le RRU mais par le PPAS Biestebroek lui-même et tient compte de la réalisation du bassin. La prescription qui exige 50 % de surface perméable doit être respectée et il ne peut y être dérogé !**

La déclaration de clôture de l'EI rappelle que le chargé d'étude n'a eu connaissance du RIE sur le PPAS Biestebroek que le 1^{er} mai 2017. Le chargé d'étude a considéré la marina comme une surface perméable assimilable à un espace vert alors que la marina est bétonnée et imperméable. Le PPAS dit clairement que le bassin ne peut être comptabilisé dans ces surfaces perméables.

art 45. du PPAS Cours et jardins :

La zone de cours et jardins comporte une surface perméable au moins égale à 50% de sa superficie, calculée hors bassin. Cette surface perméable est en pleine terre et plantée.

Concernant la mobilité

L'EI considère qu'à l'échelle de l'aire géographique de l'étude, le trafic généré par le projet sera relativement marginal. En effet, aux heures de pointe, le projet générerait entre 50 et 65 mouvements. A titre de comparaison, la circulation sur l'avenue Vander Bruggen est supérieure à 1.000 mouvements par heure et elle est supérieure à 500 mouvements par heure rue Scheutveld. L'impact du projet représenterait par conséquent une augmentation de l'ordre de 5% du trafic sur l'avenue, ce qui ne constitue pas une incidence significative.

Mais **aucune étude n'étudie l'impact du projet amendé.** La nouvelle demande parle de 345 places de parking alors que la demande de permis initiale parlait de 199 places de parking. L'EI conseillait 230 emplacements (D2, p. 95). La note complémentaire à l'étude d'incidences n'étudie

nullement l'impact de ce rajout de 146 places, que ce soit en matière d'aménagement, de mobilité ou d'environnement. Où viennent prendre place ces 146 places supplémentaires ? Combien de nouveaux emplacements PMR et de nouveaux emplacements vélos sont prévus, suite à cette augmentation du nombre de logements ? Cette augmentation nécessite-t-elle l'ajout d'un étage en sous-sol ? Quelles sont également les conséquences de cette augmentation sur les trémies d'accès et sur la circulation sur les voiries en surface ? Quelles conséquences encore sur l'état des sols, la gestion des risques de pollution, les problèmes d'étanchéité et d'inondation ? Quelles conséquences en matière de chantier et de rabattement de la nappe ? Absolument rien n'est abordé dans la note complémentaire.

Par ailleurs les effets cumulatifs avec les autres projets envisagés dans le cadre du PPAS Biestbroeck ne sont pas analysés. Ce dernier annonce 3 800 nouveaux logements sur le bassin de Biestbroeck dans les années à venir, élément qui était connu au moment de la réalisation de l'EI. Or le cahier des charges exige que : « Pour l'examen de ces incidences dans les différentes disciplines d'analyse, le Chargé d'étude veillera à tenir compte des effets cumulés éventuels pouvant résulter des équipements existants dans les aires géographiques des divers secteurs, des projets urbanistiques et immobiliers ou aménagements de l'espace public actuellement connus dans l'aire géographique, à proximité du site ». La Région de Bruxelles-Capitale a déjà été condamnée devant la Cour européenne de justice pour ne pas avoir évalué les effets cumulatifs avec d'autres projets à proximité (Arrêt C- 435/09, 24 mars 2011).

Enfin, **les comptages de l'EI ne sont pas crédibles** : une comparaison des données relatives à la mobilité contenues dans l'EI avec le Plan Régional de Mobilité Iris 2, ainsi qu'avec d'autres études d'incidence en cours sur la région bruxelloise, révèle une grave **sous-estimation systématique** des flux générés par la projet.

- Nombre de visiteur/jour/logement estimé à 1/10 logements quand la norme est plutôt de 1/5 logements.
- La répartition des parts modales est problématique, voire fantaisiste :
 - La part définie d'utilisation de la voiture pour les habitants est largement inférieure à celle constatée par le Plan de Mobilité Iris 2 : 30 % vs 45 %. (Les auteurs de l'EI parlent pourtant d'hypothèse « maximaliste » en p. 56).
 - Pour les travailleurs des commerces : 25 % vs 48 %
 - Pour les travailleurs de l'Horeca : 35 % vs 48 %
 - Pour les employés de la crèche : 25 % vs 48 %
 - Pour les visiteurs des habitants : 25 % vs 50 %
 - Pour les visiteurs des commerces : 0 à 10 % vs 25 %
 - Seules les estimations pour les clients de l'hôtel et de la crèche semblent correctes, voire légèrement surestimées.
- A la page 52, l'auteur du projet estime que le coefficient d'habitants se déplaçant en heure de pointe est de 42 % pour le matin, 25 % pour le soir. Dans les tableaux aux pages 57 et suivantes, ces coefficients passent miraculeusement à 25 et 15 % respectivement.

Au total, avec ces différents coefficients sous-estimés ou abaissés, tous les résultats sont systématiquement **plus de deux fois inférieurs** à ce qu'ils devraient être. À titre d'exemple, l'étude estime que 36 habitants quitteront ou arriveront sur le site avec leur voiture personnelle à l'heure de pointe du matin, alors que selon les données rectifiées il s'agit plutôt de 90 voitures.

L'étude de mobilité dans sa globalité n'est donc pas crédible.

Si l'étude d'incidences initiale n'était déjà pas crédible quant à l'impact en matière de mobilité, elle l'est a fortiori encore moins suite à la modification du permis qui augmente fortement le nombre de places de parking.

Rappelons qu'en vertu de l'art. 20 du PPAS Biestebroeck, les nouvelles constructions doivent intégrer un emplacement vélo par chambre. Rien n'indique que cette norme soit respectée dans le projet amendé.

De même, concernant l'accès des PMR, l'EI souligne que :

- l'accès à la crèche depuis la rue présente de forte pente (12% sur 19m, puis 8% sur 17m) ;
 - l'accès à l'hôtel depuis la rue présente également une forte pente (11% sur 14m) ;
 - Une partie du rez-de-chaussée de l'hôtel n'est pas accessible en raison de la présence de marches.
- Ces éléments ont-ils été améliorés dans le projet amendé ?

Les modifications apportées à la voirie du quai Demets entraînent des réductions locales de la largeur des trottoirs. Ceux-ci seraient inférieurs à 1,5 mètres, qui est le minimum prévu par la législation. Cette situation est problématique. Une solution a-t-elle été trouvée à ce problème ?

Concernant la problématique de l'ICR régional

Il ressort de l'EI que la solution d'une passerelle mobile constitue la meilleure solution pour limiter l'augmentation des pentes mais elle est aussi une solution coûteuse, à l'investissement et à l'entretien : le prix d'un pont mobile devrait être au minimum de 2.000.000€.

La déclaration de clôture exige une alternative avec une pente pour la piste cyclable égale ou inférieure à 5 %. L'EI complémentaire impose la même obligation et évoque un projet alternatif de Bruxelles mobilité pour éviter un pont mobile coûteux : il prévoit une piste cyclable avec double virage pour limiter la pente de la piste à 2,7 % et lui conserver une largeur de 3 m. Nous n'avons trouvé nulle part trace de ce projet. Nous ne savons donc pas quel est le choix final proposé pour cette question cruciale en vue d'assurer un tracé cycliste confortable, performant et conforme aux exigences des bonnes pratiques en la matière.

Pour le surplus, nous nous rallions aux remarques du GRACQ à ce sujet qui souhaite la réalisation d'un pont mobile afin de permettre le passage rectiligne et à même niveau des cyclistes le long du canal.

Concernant la création du passage à usage public

Le statut du passage public n'est pas clair. Le gestionnaire du projet n'aura aucun intérêt à l'ouverture de l'îlot, ni non plus les habitants des nouveaux logements. Si une convention claire à ce sujet n'est pas signée avec la commune avant la délivrance du permis, on peut être certain que ce passage ne sera jamais public, à l'exemple du passage de l'Atrium à la gare du Midi qui a été privatisé ou encore le parc des Vétérinaires qui ont tous deux été aussi privatisés.

L'EI signale (D5, p. 20) : « *La question de l'entretien de cet espace n'est pas anodine car si le passage public qui jouxte le port de plaisance est situé à proximité de locaux commerciaux pouvant servir de terrasses et animer l'espace public, celui-ci pourrait attirer la population du quartier et nécessiter une charge d'entretien (notamment une évacuation journalière des déchets) non compatible pour une copropriété de logements ou un port de plaisance. Ce passage participera à l'intégration du projet. Cet espace n'est pas situé sur un cheminement naturel et ne devrait par conséquent pas être utilisé comme un lieu de passage.* »

Une convention garantissant le caractère public du passage entre la rue Scheutveld et le Quai Demets doit être signé avant la délivrance du permis !

Concernant la sécurité du transport fluvial

Alors que le problème de la sécurité du transport fluvial lié à l'implantation de la marina dans un coude du canal avait été analysée dans le RIE sur le PPAS Biestebroeck, l'EI du présent projet est relativement silencieuse sur cette question.

Voilà ce que disait le RIE du PPAS Biestebroeck (p. 146) :

« L'entrée du port devrait être réalisée depuis le quai Fernand Demets hors cette portion du canal est très étroite (22m) en courbe et sans aucune visibilité sur le trafic montant. Les manœuvres d'évitement seront très délicates à gérer sachant qu'une péniche est prioritaire. Par ailleurs, les berges du canal sont élevées ce qui empêche également la bonne visibilité tant en amont qu'en aval du port. Il faudra installer une signalisation spécifique en amont et en aval du port ainsi qu'un contrôle caméra sur le trafic du bassin de Biestebroeck et celui du canal de liaison (cf point balisage et signalisation). »

Concernant la gestion de l'eau, le collecteur, le microclimat, nuisances sonores, l'énergie

L'EI fait état d'une série de recommandations générales de Vivaqua (D4, p. 42). Indépendamment de la solution très coûteuse proposée pour le déplacement du collecteur, qu'en est-il du respect de ces recommandations ?

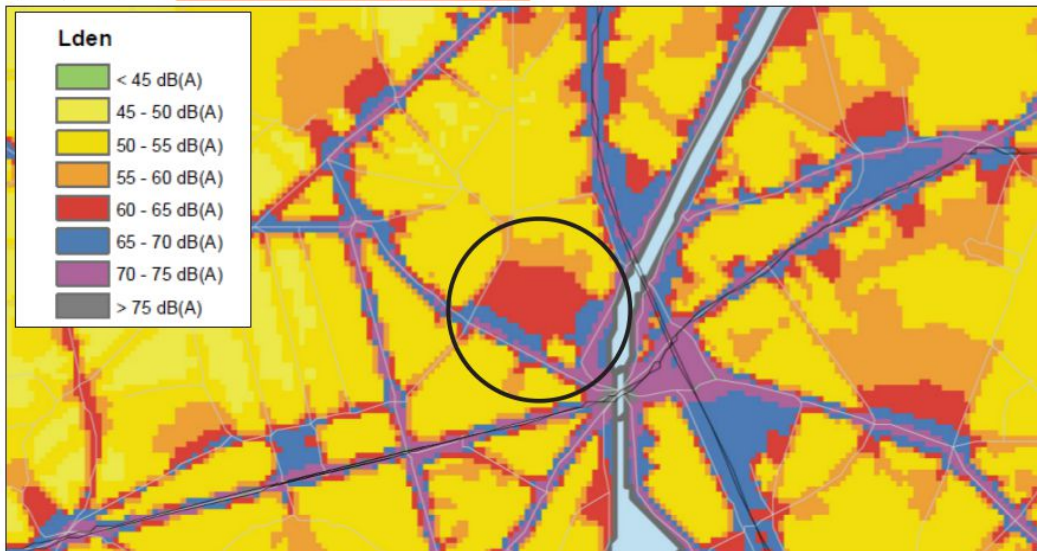
Concernant les ombres portées, l'étude fait apparaître que la crèche se retrouve largement à l'ombre des bâtiments une bonne partie de la journée. Par ailleurs, **l'EI n'étudie pas l'effet d'ombre du R+14.**

Quant aux effets de tourbillon, il n'y a nulle trace de l'étude de ces effets alors que cette étude était exigée par le cahier des charges. L'EI se contente d'affirmer que les gabarits des bâtiments ne sont pas susceptibles de générer des nuisances relatives aux tourbillons et courants d'air, sans apporter de données à l'appui. (D6 p. 25). Il est en outre probable que les gabarits du projet amendés auront des incidences sur cette dimension. Or la note complémentaire à l'étude d'incidences n'en parle pas.

Même défaillance concernant les installations proposées pour la consommation d'énergie qui sont dimensionnées pour un projet de 218 logements. Qu'est-il prévu pour les 84 logements supplémentaires du projet amendé ? **Rappelons qu'en l'état, selon l'EI, certains ensembles de logements ne sont pas conformes aux nouvelles exigences PEB** (D7, p. 20).

La carte de bruit ci-dessous de Bruxelles Environnement classe le site comme bruyant, en raison de la proximité du chemin de fer. Il est probable que les seuils admissibles de nuisances sonores seront dépassés pour les bâtiments en front de canal. **L'EI ne comprend pas d'étude spécifique sur les données acoustiques et conseille de la faire réaliser par un bureau d'étude acoustique** (EI, D8, p. 20). Cette étude a-t-elle été réalisée ? Nous n'en avons pas retrouvé trace.

Figure 3, extrait du cadastre bruit « Bruit-multi-exposition - Lden »



Enfin, la situation vibratoire n'est également pas étudiée alors que la présence du chemin de fer devrait inciter à le faire.

L'insuffisance de l'étude des alternatives

Les alternatives exigées par le cahier des charges sont peu creusées. **L'EI n'est dès lors pas conforme aux exigences de la Directive européenne** sur cette question. Rappelons que le cahier des charges exigeait : « de donner une description suffisamment détaillée de ces alternatives recommandées et d'en étudier la faisabilité technique et économique, les avantages et les inconvénients ainsi que les risques induits à court ou long terme sur le plan des incidences sur l'environnement de façon à pouvoir les comparer sur la même base que la situation existante (pour une part) et celle correspondant à la demande introduite (pour les autres parts) dans les différents domaines prévus par l'ordonnance. »

La recherche d'une alternative pour la localisation de la marina est pour ainsi dire absente. La recherche réalisée par le RIE du PPAS Biestebroeck sur ce point était nettement plus fouillée. Elle conduisait à pointer les nombreux inconvénients du choix de localisation du projet.

L'analyse comparative à laquelle procède le chargé d'étude entre le projet de bassin et l'alternative liée à la création d'un espace vert est également peu convaincante voire nettement orientée.

Ainsi on peut lire dans l'EI que : « La principale modification concerne le remplacement du port de plaisance, qui possède un degré important d'ouverture, par un parc qui présente un degré plus important de fermeture (sic!), notamment par la présence d'arbres et de massifs de plantations. Du point de vue de l'intégration dans le contexte urbain, bien que les parcs et les espaces verts soient généralement des équipements réclamés par les riverains, il existe déjà deux espaces verts importants le parc Cricx et le parc Forestier situé à respectivement 220 et 350 mètres du site, l'accès au parc Cricx nécessitant toutefois de traverser le canal. L'attrait d'un parc serait par conséquent moindre que celui d'un espace associé au port de plaisance (Partie D1 | Page 71).

Cette affirmation pêche par sa forte partialité. Elle est d'ailleurs contredite par l'enquête menée par le chargé d'étude lui-même : « Peu de personnes interrogées fréquentent les espaces verts. Les raisons principalement évoquées sont le fait qu'ils se trouvent hors du quartier et sont relativement mal entretenus. Les riverains pointent un manque d'espace vert dans le quartier et un manque d'espaces publics qui invitent au partage. Les riverains les plus anciens déplorent la destruction des espaces verts qui existaient au sein du quartier, au profit de la construction d'immeubles. »

Le parc Crickx, le seul à proximité, est un parc minuscule.

Le chargé d'étude part d'un principe a priori en faveur du plan d'eau quelle que soit l'analyse : « *Le remplacement du plan d'eau par un espace vert présente des avantages et des inconvénients. Les avantages ne justifient pas l'abandon du plan d'eau qui constitue le point d'intérêt du projet.* »

Pourtant on peut s'interroger sur la plus-value apportée par ce plan d'eau alors qu'à l'heure actuelle, les habitants peuvent profiter de la proximité du canal, de sa piste cyclable et de l'ouverture du bassin de Biestebroek. Le port de plaisance est quant à lui enclavé et n'apporte aucune valeur ajoutée quant au fait d'un agrément au bord de l'eau.

La création d'un espace vert au lieu d'un plan d'eau permettrait :

- une meilleure connexion aux besoins du quartier
- une meilleure biodiversité, du fait que le bassin est construit sur dalle
- la préservation de la route cyclable régionale
- une moindre excavation des terres et il évite de déplacer le collecteur
- le maintien des 86 peupliers du quai Demets
- le risque financier sera nul et le terrain nettement plus aisément reconvertible
- le respect des dispositions du PRAS et du PPAS Biestebroek sur les superficies perméables

Concernant l'impact socio-économique

L'EI affirme que sans le port de plaisance, l'hôtel ne marchera pas ce qui sous-entend qu'il n'y a pas de demande pour un hôtel à cet endroit.

L'EI signale que l'offre hôtelière est inexistante dans le quartier. Or, il y a deux nouveaux hôtels à la Porte de Ninove, de nombreux hôtels autour de la gare de Midi et plusieurs nouveaux hôtels à Cureghem. **Une étude de marché plus fouillée devrait être réalisée sur la viabilité d'un hôtel à cet endroit.**

Le promoteur promet la création d'emplois. Ceux-ci sont liés aux nouveaux commerces, à l'hôtel et à la crèche mais pas à la marina. Un port de plaisance de petite taille crée seulement 1/2 ETP.

Quant aux retombées fiscales, tout dépendra du type d'occupants : des touristes de passage, des investisseurs ou des rentiers ne rapporteront pratiquement rien comme impôt, ni à la Région ni à la commune.

La création du bassin crée des coûts qui génèrent difficilement un retour sur investissement. Il s'agit des coûts liés au déplacement du collecteur : 2 millions EUR + les coûts pour le pont mobile : 2.000.000 EUR + les coûts pour l'aménagement du bassin : 600.000 EUR + les coûts pour le réaménagement de la voirie sur le quai Demets : 250.000 EUR = 4 850 000 EUR. Cela va entraîner une augmentation de la valeur foncière de 173 EUR/m². On ne connaît évidemment la valeur de cette augmentation pour le projet amendé.

Or, l'estimation de l'EI n'intègre pas le coût d'un pont mobile. Elle signale (F, p. 10) qu'il « *est difficile pour un observateur extérieur d'évaluer quel est le surcoût admissible mais il est certain que le marché du logement neuf à Bruxelles dans des quartiers du même type que le quartier Scheutveld présente des marges assez restreintes. La question de la charge de gestion et d'entretien de ce type d'infrastructure est également à poser. Cette charge sera-t-elle assumée par le port de plaisance, la copropriété ou les pouvoirs publics ? Une solution pourrait être de la faire supporter par l'investisseur. Dans ce cas, elle doit être incluse dans le plan de financement.* »

L'estimation des coûts annuels pour l'exploitation du port est erronée (D5, p. 29). Dans l'estimation haute, le mi-temps pour les frais de personnel est comptabilisé à 3 000 EUR alors qu'il faut compter minimum 20 000 EUR pour un mi-temps. Ce qui porte la note finale du coût d'exploitation annuelle à 114 000 EUR et non à 66 000 EUR.

L'EI (F, p. 8) mentionne que si il y a une augmentation de 50 places de parking d'un prix de revient de 20 000 EUR par place, l'investissement complémentaire est de 1 000 000 EUR soit une charge supplémentaire de 30€/m² de construction. Or, le projet amendé rajoute 146 places de parking, le triple !

Il faudrait une mise à jour sur base de données correctes tant de la viabilité financière du projet que de ses coûts d'exploitation. A défaut, il y a un risque de se retrouver avec une nouvelle friche encore plus difficilement reconvertible.

Concernant les charges d'urbanisme :

Dans le projet initial, les charges d'urbanisme sont calculées ainsi : 24 955 m² de projet X 50 EUR = 1 247 775 EUR + 353 000 EUR pour l'hôtel.

Les charges sont affectées selon le promoteur à :

- crèche : 804 000 EUR
 - pont : 500 000 EUR
 - voiries : 470 000 EUR
 - aménagements : 100 000 EUR
-
- = 1 875 000 EUR

Selon cette présentation, la réalisation du pont, des voiries et des aménagements sont incluse dans les charges d'urbanisme ce qui est inacceptable. Ces frais sont directement liés à la réalisation du bassin et à ses conséquences. Les coûts pour le déplacement du collecteur (2 000 000 EUR) et de la réalisation du pont (2 000 000 EUR) ne peuvent pas être considérés comme des charges d'urbanisme. Ils doivent être à charge du promoteur. D'ailleurs, le PPAS prévoit également que les charges d'urbanisme pour les projets réalisés dans ce périmètre doivent être affectées à des équipements scolaires, à des espaces publics et à du logement encadré.

Selon l'EI, des charges d'urbanisme acceptables seraient : la crèche : 1 100 000 EUR ; l'espace vert : 110 000 EUR ; le passage public : 180 000 EUR (pour autant qu'il soit public). Soit au total, 1 400 000 EUR. **Les superficies du nouveau projet sont plus importantes et les charges d'urbanisme devraient être recalculées sur cette nouvelle base.**

Divers

- L'EI (D9, p. 31) dit qu'il n'est pas possible, au regard des plans fournis lors de la demande du permis d'urbanisme, de déterminer si le projet respecte les recommandations du SIAMU. Or, l'avis du SIAMU du 2015 a été rendu sur base d'un projet qui a fondamentalement changé avec le projet modifié. **Et rien dans le dossier transmis par la commune ne permet de s'assurer du respect des recommandations du SIAMU.**
- **Le chantier nécessite un rabattement de la nappe phréatique. L'EI ne fournit aucun détail sur cette question.**

- La circulation sur le quai Demets sera perturbée pendant très longtemps par le chantier alors qu'il s'agit d'une voirie régionale à double sens (l'autre rive, quai de l'Industrie, est à sens unique et ne dispose pas d'une piste cyclable). **L'utilisation de la voie d'eau pour évacuer les terres nous paraît indispensable** car on parle de 150 camions par jour pendant 70 jours. Il en va de même pour l'approvisionnement des matériaux.
- **IEB tient au strict respect des conditions mentionnées dans l'étude d'incidences imposant la signature de diverses conventions avant la délivrance du permis (D5, p. 30) :**
 - convention relative à l'entretien et à l'aménagement du pont avec Bruxelles Mobilité
 - convention sur la modification du réseau d'égouttage avec Vivaqua
 - convention avec le Port de Bruxelles sur la création du bassin et les conséquences sur les usages du canal
 - convention sur l'exploitation du port de plaisance
 - convention relative au prélèvement et au rejet d'eau pour le chauffage et le refroidissement des locaux
 - convention sur le passage public entre la rue Scheutveld et le Quai Demets

Ces conventions devront obligatoirement stipuler que les éventuels acquéreurs des différentes fonctions du site reprennent les droits et obligations mentionnés dans ces conventions. Nul n'ignore en effet que la volonté du promoteur est de revendre le site une fois les permis obtenus.

Claire SCOHIER
