



Table des matières

Densité	1
Logement	2
Bureaux	2
Équipements	2
Mobilité	3
PPAS	4
Observations ou demandes diverses :	4

Avis sur l'enquête publique « Projet Lake Side », Dossier 04/PFD/1896588, Drève Anna Boch, 1000 Bruxelles

Chers membres de la commission de concertation,

j'ai pris connaissance du projet "Lake Side" qui est actuellement à l'enquête publique. Ce projet ne s'ancre pas dans la réalité du quartier et ne répond pas ou très insuffisamment aux besoins identifiés du quartier maritime et de la commune de Molenbeek. Les modifications apportées au projet depuis la dernière enquête publique sont clairement insuffisantes pour répondre aux nombreuses incidences négatives.

Densité

Ce projet de 16 bâtiments, dont plusieurs bâtiments de grande taille, est extrêmement dense et vient s'implanter dans l'un des quartiers les plus denses de la Région. En effet, les quartiers autour de Tour & Taxis affichent une densité de population jusqu'à 20.000 hab/km² contre 7.440 en moyenne régionale (IBSA,2019). Le projet « Lake Side » viendra encore augmenter la densité de population en introduisant des constructions aux gabarits démesurés par rapport au quartier avec des dommages sur l'accessibilité au logement, la mobilité, le microclimat, la biodiversité et le patrimoine. Les légères réductions de gabarits proposées dans la nouvelle version du projet ne changent rien à cet état de fait.

→ Nous demandons une réduction de la densité du programme, recentrée sur les besoins du quartier et pas sur la marge de profit du promoteur.

Logement

La nouvelle mouture du projet diminue le nombre initial de 737 logements à 698 unités. La majorité de ces logements restent toutefois de type haut de gamme, hors de la bourse de la majorité des Bruxellois, sans parler des habitants du quartier. Le Plan particulier d'affectation du sol qui régit le projet ne prévoit que 11 % de logement conventionné, public et en dessous du prix du marché. Il prévoit aussi la réalisation de 11% de logements conventionnés dits "+25%", autrement dit vendu à un prix proche de celui du marché et qui ne peut dès lors pas être comptabilisé comme du logement abordable. Le promoteur annoncé avoir remanié son projet pour y intégrer 109 logements sociaux. Cette annonce sert d'alibi pour faire accepter ce projet spéculatif et ne peut être acceptée en l'état, car :

Conformément à l'avant- projet d'ordonnance modifiant le CoBAT, nous demandons une imposition de 25 % de logement social dans ce projet qui comprend plus de 3500 m² de superficie plancher.

Nous demandons à ce que les charges d'urbanisme soient affectées à la création de logements sociaux et non à la création de logements conventionné, déjà prévu dans le PPAS comme contrepartie à la densité permise au promoteur, ensuite revendu sous la forme de logement social.

→ Nous demandons un projet qui comprend une part significative de logement public dont 25 % de logement social et que les accords avec les opérateurs publics soient signé en amont de la délivrance du permis.

Bureaux

Le programme de bureaux vise exclusivement le secteur tertiaire et les services. La majorité du bureau devrait être utilisé par Proximus suite à son déménagement du quartier nord. Les activités productives pourtant permises par le PPAS ont complètement disparu du projet mis à l'enquête. Quel sens y a-t-il créé de nouvelles superficies de bureaux alors que la Région compte 1 million de mètres carrés de bureaux vides dont la majeure partie se trouve dans le quartier nord où sont actuellement implantés les bureaux de Proximus.

Nous demandons la création d'espaces d'activités productives pourvoyeuses d'emplois locaux et peu qualifiés et une limitation des espaces de bureaux.

Équipements

Les équipements ne constituaient que 2,5 % du projet "Lake Side" originel, majoritairement dédié au résidentiel. Ce taux est largement insuffisant, d'autant plus que les équipements ayant déjà construit sur le site, notamment au sein de la Gare Maritime, ne s'adressent pas aux populations des quartiers alentour. Le promoteur fait propositions des équipements suivants : une crèche, une bibliothèque et une école de cours du soir. Si ceux-ci répondent à des besoins identifiés, notamment par Perspective dans son diagnostic de 2020, nous ne comprenons pas pourquoi le choix des équipements ne s'est pas fait en collaboration avec les instances et les habitants du quartier. Quelles sont les garanties que ces équipements seront publics ? Par ailleurs, la crèche ne suffira même pas à couvrir les besoins induits par le projet alors que le quartier est déjà en carence (40 places créées pour un besoin de 61 places induit). Un deuxième scénario est étudié dans l'étude d'incidences ; une maison médicale, une maison de jeunes et une salle de sport. Les deux scénarios ne doivent pas être alternatifs, mais bien conjoints : tous ces équipements sont nécessaires pour accompagner cette urbanisation massive.

La nouvelle mouture boude le taux d'équipement du projet, ce qui constitue l'unique point positif des modifications. Toutefois le taux de 5 % reste tout à fait insuffisant pour répondre aux besoins actuels et futurs. Pour rappel, le Schéma directeur élaboré en 2009 imposait la création de 10 % d'équipements dans le projet "Lake Side".

Par ailleurs, pourquoi l'occupation effective des équipements n'est qu'au stade d'hypothèses alors que d'autres occupants, notamment pour les bureaux, ont déjà signé des contrats ?

Nous demandons une augmentation de la part d'équipements dans le projet à hauteur de 10 %, un processus ouvert et transparent pour désigner la composition des équipements et la création de salles polyvalentes utiles au quartier.

Mobilité

Le projet initial prévoyait la création de 590 places de stationnement sur deux étages en sous-sol, dont 345 places réservées pour les logements. Le choix de libérer les voiries des voitures se fait au prix d'une grande imperméabilisation du site : les espaces verts seront en réalité des toitures vertes sur dalle de béton. S'agit-il d'un choix durable ? Le promoteur soutient une diminution progressive au fil des ans de la demande de ces places de parking. Quelles seront les possibilités de reconversion de ces parkings ?

Par ailleurs, la Région bruxelloise a pour objectif de supprimer un certain nombre de places de parking des voiries publiques. Ceci sera notamment le cas dans la rue Picard en vue de son réaménagement pour le tram 15 qui doit répondre à la desserte en transport en commun du site de Tour et Taxis.

Alors que le parking en voirie est déjà saturé dans les rues environnantes et que peu d'habitants disposent de place de parking privative, nous demandons que la gestion du parking sur le site ne soit pas pensée uniquement pour les résidents et travailleurs du site, mais qu'elle soit ouverte aux quartiers environnants dans un principe de mutualisation des places de parking.

Par ailleurs, le nombre de places de parking pour les bureaux (évalué à 161) semblait beaucoup trop faible pour couvrir les besoins. Cela demanderait une part modale de la voiture des employés de 11 %, ce qui est très ambitieux, d'autant plus dans un quartier classé en zone B et C du RRU. En comparaison, l'étude d'incidences table sur une part modale de 49 % pour une entreprise privée.

La nouvelle mouture du projet supprime encore 201 emplacements de stationnement, alors que l'offre initiale était déjà jugée comme insuffisante par l'étude d'incidences. Par ailleurs, la Région a annoncé ne pas disposer des budgets pour mettre en œuvre le chantier du tram 15 à court terme, ce qui rend les parts modales susmentionnées encore plus irréalistes. Si cette suppression de stationnement vise à limiter l'imperméabilisation des sols, elle n'est, selon l'étude d'incidences environnementales « pas susceptible de générer un impact significatif sur la recharge des nappes » phréatiques (page 38).

→ Nous demandons une réflexion sur la question de la mobilité ouverte sur le quartier et une réduction de la densité du programme de « Lake Side », seule manière d'assurer un développement cohérent et de limiter la création de nouvelles places de stationnement qui limitent grandement la perméabilité du sol.

PPAS

Le présent projet ne respecte pas le Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) en matière de création de logements, car il n'urbanise la parcelle qu'à moins de 93 % de ce qui est demandé. Une urbanisation totale de la parcelle est jugée négative tant par le Maître Architecte que par l'étude d'incidences. Cette dernière exprime une recommandation à l'attention des pouvoirs publics : celle de modifier le PPAS.

Nous refusons un énième saucissonnage du présent projet qui se base déjà sur de multiples permis modificatifs au permis initial de 2009.

Le PPAS ne répond plus aux enjeux d'aujourd'hui : nous n'avons pas besoin de nouveaux bureaux, mais de rénover l'existant, nous n'avons plus besoin de logement haut de gamme, mais de logement abordable, nous avons besoin de la création d'équipements publics répondant aux besoins de la population, en particulier dans les secteurs de la petite enfance et de la jeunesse.

→ Nous demandons à la Ville de Bruxelles et à la Région de mettre en pause la délivrance du présent permis et d'opérer une modification du PPAS qui vise à revoir la densité à la baisse, à augmenter la part de logement public et de logement social, à réduire le nombre de mètres carrés de bureaux et à augmenter significativement la part d'équipements dans le projet.

Observations ou demandes diverses :

Par la présente :

Je demande à être entendu à la commission de concertation du mercredi 12/11

Je ne demande pas à être entendu à la commission de concertation

Nom : Prénom : Signature :

À envoyer à urb.commissionconcertation@brucity.be, avant le 30/10/2025.



Thyl Van Gyzegem
Inter-Environnement Bruxelles