

Remarques d'IEB sur la demande de permis d'urbanisme pour réaménager de façade à façade l'avenue Princesse Elizabeth (E708/2021)

À l'attention du Collège des Bourgmestres et échevins
de la commune de Schaerbeek

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.

Une amélioration pour les piétons, cyclistes et transports en commun...non sans zones d'ombres.

Inter-Environnement Bruxelles soutient la demande de permis déposée par la STIB en ce qu'elle permet d'améliorer les conditions de circulation du transport public et de repenser les aménagements dédiés aux modes actifs, et ce, en accord, avec le principe STOP au coeur du plan régional de mobilité. Nous nous réjouissons également de la mise aux normes et de la sécurisation des arrêts de transport public que compte l'avenue.

Ceci étant dit, le dossier mis à l'enquête publique comporte certaines lacunes qui ne nous permettent pas d'appréhender complètement les incidences potentiellement négatives du projet. Il en va ainsi du **plan de réorganisation de la mobilité dans le quartier**. Alors que le projet entraînera une hausse de la circulation automobile à l'est et à l'ouest de l'avenue Princesse Elizabeth, notamment dans les avenues Émile Zola, Émile Verhaeren et Demolder (où l'on note une augmentation relative de trafic de 40%) et que la Rue Max Roos devra faire face à un trafic encore plus important alors qu'elle est déjà au-dessus du raisonnable pour une rue résidentielle, aucun plan de circulation adapté n'est présenté dans le dossier.

Nous ne comprenons pas pourquoi l'élaboration d'un tel plan n'est pas concomitante avec la présente demande de permis et nous regrettons que les documents mis à l'enquête ne fassent aucune mention des modalités de l'élaboration de ce nouveau plan de circulation.

Dans le même ordre d'idée, concernant les compensations d'emplacements de parking, le dossier se borne à renseigner des compensations prévues dans le cadre de partenariats publics-privés conclus entre la commune et Parking Brussels. **Le dossier ne précise pas cependant la localisation géographique de ces nouvelles places de stationnement, ni quels seront les tarifs pratiqués pour les riverains.** Or, il est clair à la lecture des documents que la demande de stationnement dans l'avenue Princesse Elizabeth émane principalement des riverains, qui au vu de la composition socio-économique du quartier ont vraisemblablement des ressources financières limitées.

Bien que nous soutenions par principe la suppression du stationnement en voirie, nous restons critiques face aux compensations hors voirie (une place de parking, qu'elle soit en surface ou en sous-sol reste un incitant à l'usage de la voiture) d'autant plus quand celles-ci entraînent une augmentation du tarif de stationnement.

En effet, cette augmentation de tarif, puisqu'elle arrive en bout de chaîne, ne constitue pas un moyen efficace de lutter contre l'utilisation de la voiture et ne fait bien souvent qu'augmenter les charges financières des ménages à bas revenus propriétaires d'un véhicule qui ne disposent bien souvent pas d'un garage privé.

La possession automobile étant moins forte chez les ménages à bas revenus, on peut présupposer que, pour une partie de ces ménages, la possession d'un véhicule constitue une nécessité au niveau professionnel et/ou familial et que la suppression d'un emplacement en voirie n'aura donc que peu d'influence sur le choix modal. Face aux éléments qui précèdent, nous regrettons le manque de transparence du dossier sur les futurs tarifs qui seront pratiqués en matière de compensation.

Enfin, nous attirons l'attention sur les **conséquences potentielles des aménagements proposés en matière de revalorisation patrimoniale de l'avenue**. Nous constatons sur l'ensemble du territoire régional une tendance aux réaménagements qualitatifs de rues et d'avenues.

En l'absence de mesures d'accompagnement de ces projets de réaménagement, ceux-ci peuvent mener à une revalorisation symbolique du quartier qui se traduit par une hausse des valeurs immobilières de l'habitat et du commerce. Ce phénomène de gentrification peut être tour à tour un objectif clairement affiché, larvé voire dans certains cas un impensé du projet, mais il concourt dans tous les cas à faire pression sur les conditions de vie des classes populaires habitant les quartiers concernés.

Il est désormais établi que la gentrification se précède souvent d'une amélioration du cadre (physique) de vie d'un quartier. En effet, pour attirer des populations plus aisées (parfois, dites « contributrices ») et favoriser l'installation de commerces plus « qualitatifs », les autorités publiques procèdent parfois à une « revalorisation symbolique » des quartiers appelés à accueillir ces nouveaux résidents et commerçants.

Certes, il n'appartient pas au demandeur du présent permis de répondre à ces objectifs qui dépasse de loin ses compétences. **Nous appelons néanmoins les autorités communales à faire tout ce qui est dans leur pouvoir pour empêcher que l'amélioration de l'espace public et de l'accessibilité en transport en commun et en vélo n'entraîne des hausses foncières et immobilières néfastes aux habitants et aux commerçants.**

Nous insistons d'autant plus sur ce point, qu'en l'absence de mesures d'accompagnement concertées, le risque est grand de provoquer une désaffiliation aux objectifs environnementaux, pourtant indispensables, de la Région (que cela soit en matière de mobilité, de biodiversité ou de qualité de vie), ces derniers étant perçus comme une amélioration qui profitera à certaines catégories de la population et pas à d'autres.

Il est clair que tout réaménagement de voirie appelle à des arbitrages qui ne peuvent contenter toutes les parties, mais ceux-ci doivent néanmoins viser à une amélioration du bien commun et à atténuer autant que faire se peut un renforcement des inégalités.

Pour IEB,

Thyl Van Gyzegem

05/10/21