

Commune de Schaerbeek
Département Urbanisme-Environnement
Hôtel communal - Bureau 2.08
Place Colignon
1030 Bruxelles

Bruxelles, le 26 octobre 2020

Concerne : Dossier de demande de permis mixte sis Rue Capronnier 1 & Rue François-Joseph Navez 159 & Rue Portaels 134 | Références 2020/679=034/001 et 2020/52=034/001

Mesdames, messieurs,

Par la présente, Inter- Environnement Bruxelles souhaite émettre les remarques suivantes dans le cadre de la commission de concertation portant sur la demande de permis d'urbanisme pour le bien sis Rue Capronnier 1 & Rue François-Joseph Navez 159 & Rue Portaels 134.

1- Sur l'économie du projet

IEB s'étonne qu'un espace d'une si belle superficie ait été vendu à un promoteur privé, alors même que le quartier manque cruellement d'espace vert et de logements sociaux (le quartier Colignon en comptait à peine 3%- source : IBSA).

La parcelle est inscrite au PRAS comme zone d'intérêt collectif, le demandeur entend y construire un bâtiment accueillant un Liddl. Les magasins « discount » sont-ils considérés comme des infrastructures d'intérêts collectifs ? L'enquête publique semble développer l'idée que ce magasin créera de l'emploi, or, il s'agit d'un déménagement, l'argument semble d'autant moins recevable.

Le demandeur entend mettre en gestion les 85 appartements qui y seront construits auprès d'une AIS. Nous rappelons que cette mise en gestion n'est pas pérenne, et qu'elle est par ailleurs coûteuse pour la collectivité. Il y a de cela deux semaines, les AIS ont été invitées à cesser de prendre en gestion des bâtiments car l'enveloppe budgétaire régionale ne le permettait plus. Le demandeur a-t-il déjà signé le contrat avec l'AIS ?

2- Sur la densité du projet et l'absence d'espace vert public

Le projet représente une densification au regard de la situation actuelle, dans un quartier qui est déjà l'un des plus dense de Bruxelles (23 000 habitants/km² contre 7440 en moyenne sur la Région). Les habitations aux alentours comptent peu d'espaces extérieurs privés, dont le manque s'est fait grandement ressentir durant le confinement. Ne pas répondre à cet enjeu ne saurait être acceptable désormais. La densification « maîtrisée » dont se revendique la Région doit adresser cette question dans tous les projets qu'elle analyse. Autrement dit : si ce n'est pas sur cette parcelle que se réalisera la création d'un espace vert public dans ce quartier, où serait-ce ?

Les nombreux habitant.es rencontré.es se sont mobilisé.es il y a deux ans, non pas simplement

pour que les bâtiments soient moins hauts, mais parce qu'ils et elles souhaitent *autre chose* pour cette parcelle qu'une densification. Il ne s'agit pas là en effet de « n'importe quelle parcelle », mais pour beaucoup, de leur ancienne école, vis-à-vis de laquelle un attachement est encore vivace. Une quelconque forme de participation, d'écoute, a-t-elle été réalisée ? Quand et comment les habitant.es peuvent-ils/elles influencer ce qui se construit dans leur quartier ?

Par ailleurs, ils et elles s'inquiètent du bruit et des gênes qu'occasionnera un tel chantier, quelles dispositions sont envisagées par le promoteur pour diminuer au maximum les nuisances liées à ce chantier ?

Certes, le projet entend conserver un espace vert de pleine terre sur le site, mais celui-ci ne sera pas accessible au quartier. En somme, pour les habitants en contact direct avec le projet il s'agit d'un rapprochement du Liddl, mais d'une dégradation de leur environnement de vie : le quartier sera plus dense, plus ombragé, et aucun espace vert de plus ne sera accessible.

3- Sur les questions environnementales

Le jardin prévu sera à l'ombre tout l'hiver. Le demandeur a-t-il étudié une autre configuration permettant de remédier à cela ?

Le projet comprend une excavation des sols, alors que le sol ne semble pas pollué. Cette excavation permettra la construction d'un parking sous-terrain de deux niveaux, alors même que la parcelle se situe en fond de vallée et que le niveau du parking sera inférieur au niveau supérieur de l'eau souterraine (p. 154). Qu'en est-il des forages ? Le demandeur a-t-il pu évaluer l'impact potentiel sur l'eau souterraine de son projet ? Quels impacts sur les bâtiments alentours « l'effet barrage » risque-t-il de provoquer ?

Le projet prévoit une citerne de 10m³ d'eau de récupération d'eaux de pluies, sur un site de 3000m² cela semble peu volontariste, pourquoi ce choix ?

4- Sur la mobilité

Le modèle proposé par Arries pour calculer l'impact potentiel en terme de mobilité automobile est assez optimiste, le bureau d'étude a-t-il déjà procédé à une évaluation de ce modèle sur d'autres projets sur lesquels il avait réalisé le rapport/l'étude d'incidence ?

D'autres projets sont en cours dans le quartier, notamment celui de CityDev, les impacts cumulés en terme de mobilité semble trop faiblement étudiés.

Le rapport mentionne la présence de la future gare RER de Verboekhaven. Or, la SNCB semble peu encline à réaliser celle-ci, la commune de Schaerbeek a-t-elle d'autres informations ? Par ailleurs, quand bien même cette gare serait réalisée, elle ne pourra probablement jamais être desservie plus d'une fois par heure. Le rapport semble ignorer ces éléments pourtant connus et non négligeables.

5- Sur la gestion AIS et le programme de logements

Le projet et l'étude d'incidence comportent assez peu d'informations sur les logements : le demandeur va-t-il réaliser les finitions ou seront-elles à la charge de l'AIS ? Le demandeur a-t-il prévu de réaliser une « façade calme » comme suggéré par le nouveau RRU ? Quelle est la surface des logements, leur disposition, y a-t-il des logements prévus pour les PMR ?

Nous n'avons pas bien compris comment se fera l'accès aux appartements, les coursives seront-elles intérieures ou extérieures ? Si celles-ci sont prévues en extérieures, dans quel matériaux seront-elles réalisées ?

D'une façon générale il est difficile de comprendre quelle sera la qualité des logements envisagés, ce qui d'autant moins négligeable que la collectivité payera pour ceux-ci. Pour rappel, les promesses de retour sur investissements des promoteurs et fonds d'investissement qui s'insèrent dans le dispositif AIS, sont de 3 %. 3 % à la charge de la région, pour des bâtiments qui resteront une propriété privée après 30 ans.

Une partie des parkings sera réservée aux habitants, donc à des personnes dans les conditions d'accès au logement social. Quel arrangement financier a été pensé ? Ces parkings seront-ils également mis en gestion auprès de l'AIS ?

Cependant nous soulignons l'adéquation entre le programme des logements et les besoins dans la commune.

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

Meilleures salutations, pour Inter-Environnement Bruxelles,

Sarah De Laet