

Commune de Molenbeek-Saint-Jean
Collège des Bourgmestre & Échevins
Secrétariat de la Commission de Concertation
rue Comte de Flandre 20
1080 Bruxelles

Bruxelles, le 30 juin 2020

Concerne : Dossier de demande de permis d'urbanisme (P808/2018) pour le bien sis Avenue du Port 12-14

Mesdames, messieurs,

Par la présente, Inter- Environnement Bruxelles souhaite émettre les remarques suivantes dans le cadre de la commission de concertation portant sur le demande de permis d'urbanisme pour le bien sis Avenue du Port 12-14

1. Sur le processus de l'enquête publique :

Le dossier de demande de permis n'était pas disponible sur la plateforme numérique régionale pendant la durée de la présente enquête publique. Nous avons donc rédigé cet avis sur la base du dossier de demande de permis consultable sur la plateforme numérique régionale lors d'une précédente enquête publique relative à ce même dossier.

En effet, l'arrêté du 25/04/2019 encadrant les procédures d'enquête publique, stipule notamment (art. 13) que : "*Le demandeur charge les documents de sa demande sur la plateforme numérique mise à disposition par l'administration régionale en charge de l'urbanisme. Ils y sont consultables par toute personne durant l'enquête publique.*"

Nous devons relever à ce stade que le demandeur n'a pas respecté cette condition de bon déroulement de l'enquête publique, les documents n'ayant pas été mis à disposition du public sur la plateforme numérique régionale réduisant d'autant la possibilité pour le public de prendre connaissance de ces documents par cette voie électronique.

IEB sollicite dès lors, à nouveau, en premier lieu, l'annulation de cette enquête publique et la tenue d'une nouvelle enquête publique, seule condition qui permettra d'assurer le respect plein et entier de cette condition par le demandeur. Ne pas réserver plus de cas à la nouvelle réglementation mise en place viderait en effet celle-ci de sa substance et de son effet utile, ce qui n'apparaît ni souhaitable ni opportun (en plus d'être juridiquement questionnable).

2- De nombreux projets dans la zone canal :

Le présent projet ne peut être évalué isolément. En effet, les développements actuels dans la zone du canal (Tour et Taxis, Dépôt design, Wharf, etc) ont en commun de densifier aussi bien au niveau de l'emprise au sol, de l'impact visuel (notamment à cause de la hauteur des bâtiments construits ou envisagés), que du nombre d'habitants prévus. Or, les quartiers jouxtant le canal sont déjà parmi les plus denses et les moins verts de Bruxelles.

Sur le projet de Triple Living, IEB s'étonne de l'importance du nombre de dérogations demandées. Quelle valeur donner au RRU, au COBAT ainsi qu'aux autres règlements si la dérogation devient la règle plutôt que l'exception ? IEB rappelle que les règlements et les plans cherchent justement à guider les développements en pensant les quartiers et les espaces dans leur ensemble. Or, en analysant chaque projet indépendamment, et en permettant à chacun de déroger aux règles, les pouvoirs publics se démettent de cette prérogative.

Plus de 240 nouveaux ménages viendront s'installer dans un quartier dans lequel les équipements collectifs sont déjà saturés. Quant aux futurs équipements, ils ne permettront pas de répondre à la demande induite par tous les projets en cours dans le quartier maritime. Les impacts attendus en terme notamment de mobilité doivent être pris en compte : si les écoles manquent dans le quartier, les parents seront contraints de parcourir de plus longues distances, en transport en commun dans le meilleur des cas.

C'est pourquoi IEB plaide pour une réduction du gabarit du projet, via une réduction de la hauteur des trois bâtiments en front de canal.

IEB s'inquiète également de voir se développer le long du canal une offre de logements très peu diversifiée : il s'agit essentiellement de logements acquisitifs, qui au vu des prix probables, vise les classes moyennes et supérieures. Deux éléments nous semblent poser problème à ce titre. D'une part, les quartiers environnants sont caractérisés par des indicateurs socio-économiques témoignant d'une importante pauvreté. Le manque de logements abordables est également bien connu et souligné par les associations locales, ainsi que par les pouvoirs publics. Aucun des

projets en construction ou à l'étude ne répond à cette crise du logement abordable, même à la marge.

D'autre part, la promotion immobilière produit les formes qui sont les plus rentables au temps t. Dans les années 1990 il s'agissait du bureau, en 2018 il s'agit du logement moyen/de standing. Nous ne savons pas comment vieilliront ces projets. Avec une prise en compte si faible de la modularité de tels bâtiments, comment garantir que dans 20 ou 30 ans, un nouveau promoteur ne nous propose pas exactement la même chose : une démolition-reconstruction ?

IEB plaide pour que les projets envisagent une plus grande modularités.

3- Mobilité :

La faible accessibilité actuelle, en transport en commun, de la parcelle, ainsi que le public visé par un tel projet risque fortement de pousser les futurs habitants à recourir à l'usage de la voiture. Le développement et l'augmentation de l'offre en transport en commun sont absolument indispensables pour garantir la fluidité du trafic aux heures de pointe sur une avenue déjà fort usitée.

4- Impact environnemental

La démolition-reconstruction : une option qui n'est plus permise face à l'urgence environnementale.

La justification de la démolition apparaît bien faible.

Le projet de démolition-reconstruction d'un bâtiment ayant moins de 30 ans pose de véritables questions au niveau environnemental. Si le coût économique d'une modification du bâtiment existant est jugé trop important par le promoteur, nous ne pouvons pas ignorer le coût environnemental d'une telle procédure. Les coûts liés à la démolition et à l'enlèvement des décombres seront certes pris en charge par le promoteur, cependant, dans les faits, la pollution et le gaspillage des ressources sont supportés par tous.

Par ailleurs, à quelques centaines de mètres, et sans dire qu'il est idéal, le projet « ZIN » a pour ambition de réutiliser au moins 60 % des matériaux issus de la démolition des tours WTC 1 et 2. Alors que nous parlons de bâtiments bien plus anciens, et de matériaux de moins belle qualité. Accepter au 21^e siècle une démolition reconstruction sans aucun plan de recyclage par le promoteur, est proprement inacceptable.

Comme indiqué au point 1, IEB s'inquiète du risque que le nouveau projet soit également jugé obsolète d'ici 20 à 30 ans, s'il n'intègre pas les leçons du passé.

5- Charges d'urbanisme et impact sociaux :

Le quartier maritime fait partie d'un vaste espace populaire au sein de la ville. Une part importante des personnes qui y habitent sont dans une situation socio-économique difficile. Le taux de chômage y est de 35 % (contre 22 % pour l'ensemble de la région), et le revenu médian par déclaration y est de 16 points inférieur à la médiane régionale. Plus de la moitié des ménages sont dans les conditions d'accès au logement social, or le quartier n'en compte même pas 4 %.

Non seulement le projet ne répond aucunement aux besoins identifiés des habitants actuels de la zone, mais à cela s'ajoute le fait que le promoteur ne « souhaite pas réaliser 15 % de logements encadrés et/ou conventionnés ».

Le projet tel qu'il se présente est la création d'un îlot dense, de ménages aisés, au sein d'un quartier populaire. Les retombées positives pour les habitants risquent d'être faibles voire inexistantes. Au contraire, le risque n'est pas nul qu'un tel projet ait un impact sur les valeurs foncières des parcelles voisines et participe indirectement à l'accroissement des difficultés rencontrées par de nombreux ménages sur le marché du logement. Au regard de quoi, les 88m² d'équipements collectifs envisagés par le promoteur sont simplement insuffisants, voire inacceptables.

Par ailleurs, comme indiqué dans la note explicative en page 17 « Le projet anticipe le futur parc Beco [...] ». Sans nier le fait qu'un parc le long du canal profiterait à de nombreux habitants actuels du quartier, la création de ce parc bénéficiera directement au projet de Triple Living. Tant au niveau de la communication que des plus-values. Puisque cet investissement public bénéficiera au promoteur, il nous semble d'autant plus important de réclamer des charges d'urbanismes réalistes affectées au logement social.

Enfin, nous notons que le promoteur souhaite voir réduire ses charges d'urbanismes du fait qu'il diminuera la surface de bureaux. Pour IEB, il s'agit d'un non sens. Comme évoqué au point 1, cette règle se réfère à une époque durant laquelle la promotion immobilière construisait essentiellement du bureau, qui était alors l'investissement le plus rentable. Comme en témoignent tous les projets en cours le long du canal, c'est désormais le segment du logement moyen/standing qui a la préférence des promoteurs. Compte tenu, notamment, de la pollution engendrée par ce projet, il est essentiel de maintenir des charges d'urbanisme conséquentes.

Vu l'envergure et la nature du projet, vu qu'il bénéficiera du développement d'un parc public, et vu les besoins du quartier, IEB plaide pour la mise en œuvre de charges d'urbanisme importantes : au minimum 20 % des logements construits devraient être cédés à un opérateur public de logements sociaux.

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

Meilleures salutations, pour Inter-Environnement Bruxelles,

Sarah De Laet & Mohamed BENZAOUIA