



Avis d'Inter-Environnement Bruxelles

Enquête publique sur le projet de PPAS Biestebroeck

En 2016, IEB avait suivi de près l'élaboration du PPAS Biestebroeck et regrettait déjà l'arrivée tardive de celui-ci au vu des nombreux appétits fonciers qui s'étaient exprimés ces dernières années sur ce territoire générant une spéculation immobilière forte. Ceux-ci n'ont fait que s'amplifier après 2017 lorsque le PRAS démographique a créé la ZEMU Biestebroeck autorisant la construction importante de logements sur une partie de la Zone d'industrie urbaine (ZIU) en rive droite.

Selon IEB, la création de la ZEMU allait générer plusieurs effets pervers :

- la dépollution des terrains industriels entraînerait inévitablement des coûts importants pour permettre l'implantation de logements, coûts qui seraient forcément répercutés sur le prix de vente des logements construits ;
- la création de ZEMU allait permettre essentiellement la construction de logements de standing, inabordables pour la toute grande majorité des habitants ;
- l'option « logement au bord du canal » allait condamner à terme le projet d'un port sud au service de la Région ;
- le caractère enclavé de la ZIU aux fins de temporiser les nuisances produites par les activités productives allait devenir un handicap pour les logements dont l'accessibilité en transport en commun serait médiocre.

Ces craintes d'IEB se sont avérées exactes 10 ans plus tard : la grosse partie des logements produits (City Dox) ou pour lesquels des permis ont été délivrés (Key West) sont des logements privés à des prix peu abordables. Ce fait est reconnu par le diagnostic du RIE (p. 99) : *"Les développements au sein du périmètre du PPAS Biestebroek, en cours et projetés, tendent vers une mise en œuvre majoritairement de logements qualitatifs (moyens à haute gamme) et attirant une population attenante à la classe moyenne."* Le rapport de Perspective Brussels sur les permis délivrés en 2018 et 2019 posait ce constat : *« Quant aux Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU), elles continuent à accueillir beaucoup de nouveaux logements (76 000 m²) tandis qu'elles perdent des activités productives (11 000 m²). C'est un constat qui interpelle au regard du rôle dévolu par le PRAS aux ZEMU. [...] Les 76 000 m² de logements qui y ont été autorisés et qui s'ajoutent à des logements autorisés avant 2018 risquent de compromettre les objectifs des ZEMU. [...] il est important de ne pas inverser les fonctions principales (activités productives) et secondaires*

(logement), or c'est ce qui se produit actuellement ». Ce constat est confirmé par le tout nouveau rapport sur les permis 2020-2021 : « Une protection accrue des fonctions en perte de vitesse et considérées comme nécessaires, telles que les activités productives, en améliorant les conditions de cohabitation de ces fonctions (avec le logement en particulier) ou en créant davantage de zones « exclusivement » réservées aux activités productives ». Quant aux quais portuaires de la rive droite, ils ne sont jamais parvenus à attirer une entreprise usagère de la voie d'eau en raison de l'insécurité générée par la pression spéculative. Les problèmes de pollution des sols auxquels a été confronté Atenor sur la parcelle City Dox a conduit le promoteur à ne plus dépolluer les sols en raison du coût trop élevé de l'opération et à le décider de confiner la pollution en-dessous d'une dalle et à placer les parkings au rez-de-chaussée des bâtiments.

L'exposé des motifs reprend les objectifs du premier PPAS de : « Répondre à la croissance démographique en renforçant l'attractivité résidentielle ainsi que le caractère inclusif des développements immobiliers ». Or le contexte d'adoption du PPAS de 2016 n'est absolument pas celui du PPAS actuel. Aujourd'hui, le boom démographique est plus que relativisé notamment par les derniers chiffres du Bureau Fédéral du Plan et de l'IBSA. La croissance de +10 % s'est ensuite tassée à 6 % jusqu'en 2020 et 2 % jusqu'en 2030, soit environ +26.055 habitants supplémentaires soit 12.200 ménages. Or la Région produit environ 3500 logements neufs par an, plus qu'assez pour loger les 1.200 ménages qui s'ajoutent chaque année. Le problème est le prix du logement et le montant des loyers qui est devenu inabordable pour la majorité des bruxellois.es. Le rapport de Perspective Brussels sur les permis délivrés en 2020 et 2021 va en ce sens : « *les possibilités augmentées d'autorisations de logement dans différentes zones d'affectation, si elle a permis la création de nombreux logements dans des zones où celui-ci n'était auparavant pas autorisé, ne semblent pas avoir résolu les difficultés d'accès au logement et ne semble pas constituer, par ce seul élément, une réponse suffisante aux besoins de logement financièrement accessible.* » Si la démographie bruxelloise connaît certes un solde positif en 2023, c'est en raison de l'arrivée des ukrainiens suite au conflit russo-ukrainien. Il est peu probable que ceux-ci puissent s'offrir un logement sur le marché privé.

Au sein de la commune d'Anderlecht, la croissance projetée de la population est certes deux fois plus élevée que la moyenne régionale, avec une croissance attendue de près de 4-5%, soit quelques 5.495 habitants supplémentaires (=2750 ménages) (IBSA 2021) ce qui correspond à 275 ménages par an. Or le PPAS vise à construire rien que sur son périmètre près de 3000 logements supplémentaires par rapport à ceux qui ont déjà été créés ces dernières années. La production de logements est donc supérieur à la demande. En 2020, les secteurs étudiés (aire d'étude ci-dessus) concentraient une population de 12.608 habitants, ce qui représente une augmentation de près de 1.864 habitants depuis 2010. Cela signifie un taux de croissance de 17% sur les dix dernières années soit une croissance de 1,73% par an (+185 habitants par an (80 ménages) en moyenne en 10 ans). Ce qui fait 800 ménages sur 10 ans, un nombre bien en-deça du nombre de logements prévus dans le périmètre (plus de 3000 logements autorisés par le PPAS). Le rapport de Perspective Brussels sur les permis délivrés en 2020 et 2021 signale d'ailleurs que "Si la protection du logement dans le PRAS de 2001 et l'extension de son autorisation dans le PRAS démographique de 2013 à quasi toutes les zones constructibles a pu avoir sa raison d'être dans un moment de forte pression démographique, il y a lieu d'interroger si cette autorisation du logement doit être maintenue dans les mêmes proportions pour l'avenir." (p. 92).

Le nouveau PPAS propose donc un objectif obsolète. La révision du PPAS était l'occasion de réactualiser ses objectifs et de rectifier le tir des erreurs du passé pour faire de la rive droite une

zone productive et de biodiversité avec éventuellement des logements abordables et des équipements vers les parties plus proches des quartiers et moins proches du canal. Le diagnostic du RIE (p. 79) souligne que : « *Il existe cependant le risque de sur-densifier le cadre bâti de la zone (particulièrement la rive droite), aspect qui devra être surveillé au cours du processus de mise en œuvre du plan. (...) signalons le risque du PPAS de substituer le tissu monofonctionnel industriel par un tissu excessivement résidentiel, avec une proportion trop faible d'activités productives et équipements.* » Mais la commune d'Anderlecht semble avoir opéré le choix inverse en entérinant totalement les choix du premier PPAS. On reste avec 68 % de logements (sans garantie de logements publics/sociaux), les activités productives se restreignent encore en passant de 17 % à 13,5 %. Quant aux activités portuaires déjà congrues, elles passent de 0,5 % à 0,2 %. L'accroissement de la densité moyenne déjà très élevée (on passait d'un P/S de 0,7 à 2,18) s'est encore accrue (P/S de 2,21).

Il résulte des choix ainsi opérés que les critiques développées sur le PPAS de 2016 restent en grande partie valides sur le nouveau projet de PPAS.

La perte d'un bassin productif irremplaçable

A cet endroit où le canal est doté d'un bassin giratoire pour les péniches, le Port possède 2,2 hectares et plusieurs centaines de mètres de quai, ce qui suffit pour maintenir une activité portuaire et opérer les chargements et déchargements. C'est pourquoi, dans son plan stratégique 2010-2014, le Port de Bruxelles envisageait la réalisation d'une plate-forme de transbordement et d'un terminal à conteneurs au Bassin de Biestebroek, pendant du pôle logistique de l'avant-port. Ce terminal pouvait assurer la distribution de marchandises vers la région sud de Bruxelles : « *La vocation portuaire du bassin de Biestebroek doit être examinée au niveau local mais aussi bien entendu dans un contexte régional : ce bassin constitue le seul endroit au Sud de la Région où la manutention des marchandises transportées par bateau peut encore avoir lieu.* »

Cette vocation est reprise par le diagnostic du RIE (p. 117) : « *Biestebroek est un des lieux pressentis pour accueillir le hub sud-ouest grâce à sa destination industrielle actuelle, à sa proximité avec le centre-ville, à sa desserte efficace via le boulevard industriel et à son lien avec le canal. En effet, les perspectives de développement du trafic fluvial à moyen terme sont considérées comme encourageantes. Là où la ville a besoin de ces espaces dédiés à sa desserte, la problématique de la compatibilité entre des projets de logements neufs et les projets de logistique urbaine revient à l'avant plan.* » On regrettera au vu de ceci que le Port de Bruxelles ne soit pas représenté au sein du comité d'accompagnement du projet alors que la fonction portuaire est un enjeu majeur du périmètre du PPAS. La fonction du Port au Sud de la Région de Bruxelles-Capitale serait renforcée si des activités économiques et logistiques utiles à la ville venaient s'ajouter au bassin actuel : distribution urbaine de biens de consommation courante, matériaux de construction, carburants, etc. Le transport de déchets (ménagers...) par voie d'eau vers l'incinérateur de Bruxelles-Energie pourrait présenter également une opportunité. Situé le long du Canal au nord de la Région, celui-ci est en effet situé à environ 7 km du périmètre du PPAS et permettrait de réduire les déplacements motorisés nécessaires à l'acheminement de ces déchets.

Cela supposerait de créer des espaces logistiques sur les terrains derrière les quais portuaires, par exemple sur les parties déjà imperméabilisées du site Urbanities. Tout le monde s'accorde aujourd'hui pour considérer que la non reconnaissance des activités logistiques dans les ZEMUs était une erreur dans la mesure où activités productives et activités logistiques sont intimement liés. Les discussions en cours dans le cadre de la modification du PRAS abondent toutes dans le sens

d'une reconnaissance des activités logistiques dans ces zones. Là non plus, le PPAS ne se saisit pas de cette occasion pour prévoir ce type d'activités sur la parcelle Urbanities qui jouxte la Digue du canal et les quais portuaires. Le PPAS fragilise au contraire la possibilité pour des entreprises portuaires et logistiques de s'implanter à cet endroit en densifiant fortement la parcelle en logements à front de canal rendant à terme ce territoire spécifique incompatible avec sa vocation économique première.

Signalons que le simple chargement d'une péniche occasionne des nuisances de 85dB et le projet de PPAS prévoit des logements à moins de 50 m des quais censés accueillir ce type d'activité. Or la distance de 50 m est celle préconisée pour créer une zone tampon acoustique. De façon générale, les décibels dans la ZEMU sont de 45 à 70 db. Ces niveaux sont liés à la présence du trafic ferroviaire et routier. L'article 5 de la convention environnementale du 24 janvier 2001 entre la RBC et la SNCB relative au bruit et vibrations du chemin de fer prévoit d'éviter de créer de nouvelles situations de conflit acoustique et vibratoire le long des voies de chemin de fer en préconisant d'implanter les fonctions sensibles au-delà d'une zone tampon de minimum 50m de part et d'autre des voies. La principale source de bruit dans le périmètre du PPAS est bien le chemin de fer en remblai qui accueille principalement des trains de marchandises roulant essentiellement la nuit (8 à 9 trains). Les cartes de bruit multi-exposition indiquent des niveaux de bruit importants dans cette zone, de jour comme de nuit (au-delà des seuils d'intervention de la RBC sur les infrastructures et des recommandations de l'OMS). Ces éléments inquiétants ont été soulevés par Bruxelles Environnement dans le cadre des réunions du comité d'accompagnement (PV du 26 juin 2023). Bruxelles Environnement a souligné les nombreuses plaintes enregistrées par rapport aux nuisances sonores subies par les habitants résidant à proximité d'activités économiques. C'est pourquoi BE proposait l'intégration d'une prescription prévoyant une distance d'au moins 50 m entre le logement et les sources des nuisances sonores mais cette proposition n'a pas été retenue. S'il n'est pas toujours simple d'adapter le tissu résidentiel existant aux normes de BE et de l'OMS, il semble logique qu'un nouveau quartier les respecte. C'est pourquoi IEB soutient les propositions de BE et de façon plus générale une mixité horizontale plutôt que verticale entre les activités productives et les logements.

Par ailleurs, le PPAS continue de fonctionner selon une typologie essentiellement verticale avec des activités productives au rez-de-chaussée et des logements aux étages, générant une imbrication forte entre activités productives et logement source de nuisances pour les habitants. IEB continue de plaider pour un choix typologique qui scinde nettement le résidentiel de la plupart des activités productives. Seules certaines d'entre elles sont compatibles avec le logement. Les autres doivent pouvoir trouver à s'installer à proximité des quais et des voies ferrées ce qui suppose que les fronts urbains y soient proscrits. Consulté sur la première version du PPAS, le Conseil économique et social de la Région avait fait savoir, le 15 septembre 2016, qu'il craignait sérieusement que le PPAS ne provoque un départ des entreprises d'ores et déjà présentes sur le site ou à proximité en raison de leur incompatibilité avec la fonction logement.

Quant aux services intégrés aux entreprises (SIE), ils représentent encore 8,5 % des superficies du PPAS alors qu'ils constituent en réalité des superficies de bureau dont nous disposons en surnombre en Région bruxelloise, sans compter que nous sommes à proximité de la gare du Midi qui dispose déjà d'un important pôle de bureaux bien connectés aux transports en communs. Consacré 52.000 m² de superficies à ces activités en surnombre alors que les activités productives sont une race en voie de disparition constitue un non sens économique, social et écologique. IEB plaide pour un rééquilibrage en faveur de larges espaces pour les activités productives et en

défaveur des services intégrés aux entreprises qui ne manquent pas d'endroit où s'installer en Région bruxelloise. La situation de crise récente de pandémie montre à quel point il est utile de préserver des activités de productions matérielles au sein du territoire de la Région : Bruxelles a besoin plus que jamais de terres industrielles. Selon le Zoom sur Anderlecht 2024, c'est la disponibilité d'espaces à vocation économique à Anderlecht qui permet à la commune de disposer d'une certaine attractivité vis-à-vis des autres communes bruxelloises.

Des logements trop nombreux et inabordables financièrement

Comme déjà signalé, le projet PPAS fait la part belle au logement qui constitue 68 % des superficies permises par le PPAS, et ce au détriment des activités productives. Le RIE du PPAS de 2016 reconnaissait que compte tenu de la propriété entièrement privée des parcelles visées par le PPAS, le logement neuf serait produit à des prix de marché, peu accessible à une partie importante de la population. Il préconisait d'affecter les charges d'urbanisme pour la création de logements et d'augmenter le parc social de logements. Jusqu'ici, dans tous les projets pour lesquels des permis ont été délivrés dans le périmètre, la commune d'Anderlecht a toujours refusé d'imposer un pourcentage de logements sociaux ou d'affecter les charges d'urbanisme à leur construction. Elle a au contraire considérée qu'elle produisait déjà suffisamment de logements à finalité sociale, ce qu'elle a encore rappelé dans le cadre des réunions du comité d'accompagnement du 23 mai 2023 alors que le bureau d'étude laissait entendre que la production de logements sociaux constituait un des enjeux importants du PPAS. La commune a clairement refusé une prescription qui aurait annoncé un pourcentage (chiffres) de logements sociaux à créer.

Or malgré une production importante de logements ces dernières années, le pourcentage de logements sociaux reste faible dans les quartiers concernés (autour de 4-5%). Le revenu imposable médian dans le périmètre est de 17.800€ (en 2019 contre un revenu régional moyen de 20.420 €), avec un taux de chômage légèrement supérieur (12,5% en 2021) à la moyenne régionale, et un taux de ménages monoparentaux légèrement supérieur (12,4% en 2022) à la moyenne régionale. Le périmètre recense une importante population d'origine immigrée qui doit faire face à un taux de chômage plus élevé et à une dépendance accrue aux aides sociales alors qu'elle connaît des difficultés d'accès aux droits, ce qui accentue les problèmes de précarité et d'exclusion. C'est particulièrement dans l'accès au logement que des discriminations existent notamment d'ordre raciale même si elles sont interdites par la loi. Le logement est le secteur des biens et services dans lequel l'exclusion sociale de ce type s'exerce le plus (voir les données d'Unia). Dans ses recommandations pour le droit au logement 2024, Unia recommande d'accroître l'offre de logements publics et sociaux pour réduire les discriminations des personnes fragilisées qui n'ont d'autre solution que de se tourner vers le marché locatif privé bien plus onéreux et sélectifs.

Le nombre de bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM) pour l'assurance soins de santé peut être utilisé comme un indicateur du nombre de personnes vivant dans des conditions financières difficiles. Or en janvier 2021, 42 968 personnes avaient le droit à une intervention majorée à Anderlecht, soit 35 % de la population anderlechtoise (contre 26,5 % au niveau régional). Au 31 décembre 2020, 5 375 ménages anderlechtois (5 507 en ajoutant les demandes de logements modérés et moyens), soit 10 % des ménages de la commune, étaient inscrits sur la liste d'attente pour accéder à un logement social (Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles, 2020). Malgré ces constats alarmants, le PPAS ne fixe pas un % de logements sociaux ou à finalité sociale au sein des logements prévus ce qui eut constitué la meilleure garantie pour s'assurer, à l'instar de la

clause Heyvaert, de la production de logements abordables. Rappelons que le Plan canal initial prévoyait dans le périmètre du PPAS 30 % de logements publics.

Au final, le PPAS gaspille un foncier précieux, qui aurait pu accueillir des activités productives idéalement situées combinées à une préservation d'espaces de biodiversité, pour construire des logements qui ne correspondent pas aux besoins des bruxellois.es et particulièrement des anderlechtois.es. Dans le cadre du projet Key West, les 524 logements sont privés et le développeur annonce viser à hauteur de 40 % des investisseurs. Le même constat peut être posé pour les 343 logements du projet The Dock. Quant à la parcelle Urbanities, non encore urbanisée, elle offrirait un potentiel idéal pour combiner espaces de production et espaces de biodiversité, vu sa proximité avec le canal mais il y est envisagé d'accueillir 52.000 m² de logements et aucun équipement!

En effet, une telle offre massive en logements supposerait de produire en parallèle une offre proportionnelle en équipements de la petite enfance et scolaire. Le RIE rappelle que l'offre en crèches actuelle au sein de la commune (IBSA, 2020 : 0,2 place/enfant de moins de 3 ans) et dans les quartiers proches du périmètre d'étude (0,19 places/enfant) est inférieure au taux de couverture recommandé au niveau européen or l'offre programmée (m²) en crèche ne sera pas suffisante pour répondre à la demande générée par le périmètre. De façon générale, le RIE recommande de calibrer la répartition de l'offre en établissement scolaire maternelle, primaire et secondaire selon la demande existante et projetée par niveau d'enseignement. Certes la commune souhaite affecter les futures charges d'urbanisme prioritairement aux équipements scolaires mais cela la conduit à accepter des projets très denses en logements conduisant à un cercle vicieux de ne jamais parvenir à compenser la demande en équipements ainsi créée. Les équipements ne représentent au final que 4% des superficies créées.

Le diagnostic (p. 119) reconnaît le « *Risque de gentrification de la rive sud renforçant la césure existante.* » Selon l'exposé des motifs (p. 23), il importe de « *Prévoir un phasage des programmes en logement tenant compte des capacités d'absorption du marché immobilier et une diversification poussée des typologies de logement tant dans leur forme que dans leur prix afin de maximiser le public cible* ». Pour IEB, la meilleure façon d'atteindre cet objectif est de prévoir une moins grande densité de logements et que ceux-ci se répartissent de façon plus équilibré entre logement privé, conventionnés et sociaux de façon à répondre aux besoins des bruxellois et plutôt que des investisseurs.

Des sols et des eaux malmenés

Le RIE du PPAS de 2016 signalait que le contexte géologique et hydrogéologique du périmètre du PPAS était peu favorable à la construction de gabarits importants ou d'infrastructures souterraines. La nappe alluviale est globalement proche de la surface (entre 1,5 et 5,5 m-ns). Si bien que la construction d'infrastructures en sous-sol nécessiterait la plupart du temps de rabattre la nappe, ce qui induirait un risque de tassement dans les zones présentant des passées tourbeuses (p. 41). Ces éléments sont repris dans le RIE de 2024 (Chapitre 6 – Sols et eaux souterraines) : « *La construction d'infrastructures en sous-sol nécessitera la plupart du temps de rabattre la nappe* » (p. 10). Au cas où les parcelles sont polluées (cf ci-dessus), « *rabattre la nappe ne peut se faire que moyennant l'approbation d'un projet de gestion du risque ou projet d'assainissement par l'IBGE* ». Du fait de la composition des premières couches du sol en bien des endroits, le rabattement induira « *problèmes potentiels de tassement* » (p. 12). Le diagnostic (p. 307) pointe aussi un risque lié à la stabilité des constructions à cause de la tourbe, l'argile et la nappe située en surface.

En fait, le changement d'affectation d'anciennes parcelles en ZIU en ZEMU, en autorisant la fonction logements en zone industrielle, a augmenté les contraintes en terme de dépollution des sols. Comme la fonction dominante d'une parcelle détermine le niveau de dépollution nécessaire au sein des ZEMU, le projet d'implantation de logements sur un nombre important de parcelles (reprises dans les catégories 0 et/ou 3 ou 4) a engendré une augmentation du coût de la dépollution. On a glissé de la classe de sensibilité 'zone industrielle' vers la classe de sensibilité 'habitat'. Les normes dépendent directement de l'utilisation de fait des parcelles. Or, d'une manière générale, la mise en œuvre du PPAS engendre une modification de l'utilisation des parcelles et donc des normes. Un terrain « non pollué » actuellement peut le devenir suite à la mise en œuvre du PPAS. Le RIE précise qu'en situation actuelle, 36% de la superficie totale du PPAS est considéré comme étant « à potentielle inadéquation » car déjà reprises en catégorie 4 de l'inventaire de la carte du sol (p. 31 chap. 6). Le projet de PPAS proposant d'installer du logement sur de nombreuses parcelles, il est à craindre une aggravation du surcoût lié à la dépollution. Sans compter que le traitement des terres excavées représente également un surcoût potentiel. Tous ces éléments conduisent les promoteurs à augmenter le prix de vente des logements pour maintenir leur marge bénéficiaire.

Les zones de pleine terre prévues dans le PPAS pour l'aménagement de parcs publics se situent sur des zones où soit la terre doit être excavée pour des raisons de présence d'hydrocarbure (îlot Urbanities) soit le sol dallé pour couvrir la zone contaminée (voir RIE, chapitre sols, page 39). Ces deux scénarios sont un non sens écologique et économique. Bruxelles Environnement regrette que « *Pour une pollution aux hydrocarbures présente entre 2 et 3 mètres de profondeur* », on excave tout, y compris « *les trente premiers centimètres [de sols qui] ont mis un temps très long à se régénérer* » (in « *Sols à Soigner* », Laure de Hasselle et Hugues Dorzée, *Imagine Demain le Monde*, printemps 2024, pages 17 à 33). La parcelle Urbanities ne contient quasi pas de point HCOV (solvants chlorés) avec risque de pollution des eaux souterraines, ni de PFAS. Développer des activités logistiques et productives sur les parties dallées ou les moins riches en biodiversité et préserver des sols vivants sur les parcelles de pleine terre à fort potentiel en biodiversité semble nettement plus pertinent.

La parcelle Urbanities accueillait pour partie un dépôt de carburant jusque dans les années 1980. Cela fait donc plusieurs décennies que le sol a commencé à se régénérer. Cela fait aussi des décennies que les autorités auraient pu organiser un assainissement des sols par bio- ou phytoremédiation.

Concernant l'attention à porter au maillage bleu et à la gestion des eaux pluviales, rappelons que le territoire inclus dans le périmètre du projet de PPAS se trouve dans sa plus grande part, sinon dans sa totalité, dans l'ancienne plaine alluviale de la Senne ou dans le lit majeur du Broeckbeek. Il s'agit donc d'anciennes zones inondables. Ceci explique l'urbanisation tardive (vers les années 70) de la zone. La parcelle de l'îlot Shell assiste en conséquence à la résurgence d'un marais suite aux excavations réalisées sur cette parcelle qui se trouve en aléa moyen à élevé d'inondation. Le site s'est renaturé, un écosystème s'y est reconstitué à l'image de ceux qui existaient jadis dans la plaine de la Senne. Et, il présente un potentiel avéré en termes hydrologiques et écologiques. Certains végétaux présents dans et autour du marais jouent un rôle non négligeable de dépollution des eaux et aussi des sols. Les roseaux (*phragmites australis*) filtrent et recyclent certaines substances organiques (nitrates, phosphates). Roseaux, saules, peupliers et autres végétaux captent les métaux lourds, les fixent dans le sols (cfr la note des EGEB).

Citons également la présence d'une zone humide sur le site de Travie qui est visible sur les cartes de (carte d'aléas d'inondation de 2019 – Diagnostic – figure 182). Or celui-ci n'est abordé à aucun moment dans le RIE et n'est pas pris en considération pour réfléchir les aménagements de la parcelle.

De façon générale, l'art. 93 du projet de PPAS se contente de considérer que : « *Les eaux pluviales alimentent les zones humides, noues, dispositifs de rétention et dispositifs d'infiltration d'eau, intégrés dans l'aménagement paysager de la zone.*

Si nécessaire, les trop-pleins de ces différents dispositifs de gestion des eaux pluviales se rejettent dans le Canal selon les recommandations du Port de Bruxelles.

Lors de l'aménagement de plans d'eau, la variation de leur niveau répond aux conditions suivantes :

1° assurer la permanence d'un volume d'eau suffisant pour promouvoir la biodiversité ;

2° assurer un brassage et un renouvellement fréquent de ces eaux.

3° assurer un tamponnage des volumes d'eaux pluviales en vue de limiter les débits de fuite en direction du canal. »

C'est certes une amélioration par rapport à la première version du PPAS mais la protection des zones humides et la valorisation du maillage bleu est insuffisante au vu des enjeux climatiques et urbains auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui. Alors que l'exposé des motifs (p. 18) parle d'optimiser les aménagements paysagés qui facilitent la rétention des eaux pluviales, participent à la création de milieux humides et aquatiques et mettent en avant le tracé historique de la petite Senne. » il serait étrange de détruire cette partie du maillage qui existe déjà. Le PPAS devrait garantir la protection des zones humides existantes : celles de l'îlot Sell et de Travie. Le PPAS devrait également prendre en considération l'hypothèse de reconstituer une continuité hydrographique le long du tracé de la Petite Senne.

Cet aspect est d'autant plus important que, comme déjà souligné, nous sommes face à un site doté des spécificités suivantes : nappe affleurante, faible perméabilité des sols argileux, présence de pollutions. Il y a des risques à renvoyer des eaux potentiellement polluées vers le Canal comme l'a souligné Bruxelles Environnement dans le cadre des réunions du comité d'accompagnement. On sent poindre les inquiétudes du bureau d'étude sur le sujet lorsqu'on lit dans le RIE (partie 3a. p. 200) : « *En ce qui concerne l'eau issue du rabattement de nappe, les projets devront favoriser sa valorisation plutôt qu'un rejet régulier aux égouts/Canal. De plus, l'éventuel impact du rabattement sur la stabilité des constructions environnantes sera également étudié au préalable dans le cadre de la demande de permis rabattement. Aucun impact ne sera toléré. La gestion des eaux polluées pompées sera encadrée par le projet de gestion de risque (PGR). Le pompage de l'eau souterraine ne pourra pas provoquer de migration non tolérable des éventuelles pollutions de l'eau souterraine aux environs du site du projet. En ce qui concerne le rééquilibrage de la nappe en phase d'exploitation, celui-ci doit être obligatoire pour chaque projet dont le sous-sol a une interaction avec la nappe et son écoulement naturel. Une attention particulière doit se faire afin de limiter l'effet combiné de l'implantation de sous-sol sur l'écoulement de la nappe en situation prévisible. »*

Enfin, il semblerait à la lecture des PV du Comité d'accompagnement que « *Les prescriptions en lien avec la création d'un bassin sont toujours d'actualité. Cette décision a été prise lors d'une discussion de réunion de CA. Il est opportun de garder une possibilité de cadrer la Marina si un jour, ce projet redevenait d'actualité, afin de veiller au respect de conditions liées, notamment, aux*

préoccupations de Bruxelles Mobilité. » La déclaration de clôture mentionne d'ailleurs que : « *Les membres du CA ont pris connaissance du choix du nouveau projet prévu sur cet îlot. Néanmoins, tenant compte de la proximité du Canal et de son caractère navigable, il a été décidé de garder la vision du PPAS initial qui permettait la création possible d'un bassin. Ce type de projet représente une plus-value touristique et socio-économique pour le territoire anderlechtois.* » Signalons d'ores et déjà qu'un tel bassin est totalement imperméable et ne joue aucun rôle écologique.

La biodiversité pensée selon une logique statistique

Deux exemples montrent que le projet pense la biodiversité selon une logique de compensation mathématique qui est déconnectée du fonctionnement des écosystèmes naturels. Ainsi pour le site Urbanities, « *le taux d'emprise au sol des constructions ne peut dépasser 75% par projet ou permis de lotir et la proportion d'espaces végétalisés visés à l'Art.60 2° (pouvant être prévus sous forme de toitures végétalisées intensives accessibles aux habitants) est portée à 60% maximum.* » A l'heure actuelle, cette parcelle est en grande partie perméable et en pleine terre. Le PPAS autorise son imperméabilisation jusqu'à 75 % ce qui laisse seulement 25 % de pleine terre. Par ailleurs, la partie dite végétalisée peut être prévue sous forme de toitures vertes ce qui n'offre nullement les propriétés d'un sol vivant de pleine terre.

Le scénario préférentiel pour l'îlot Travie – Roche – Plastoria prévoit aussi une diminution de la pleine terre au sein du périmètre mais avec des mesures compensatoires aménagées en toiture végétalisée.

Les toits verts et la végétalisation des façades n'ont qu'une valeur biologique limitée et ne compenseront pas les espèces qui disparaîtront en raison de l'augmentation des constructions. Il faut différencier d'une part l'amélioration du potentiel de biodiversité mesuré par un indicateur statistique sur un espace déjà artificialisé et d'autre part la préservation d'un espace naturel non-artificialisé comprenant un sol vivant qui héberge une biodiversité riche ou potentiellement riche. L'objectif de "création" de biodiversité et de sols de qualité ne peut se faire au détriment du maintien des sols vivants, des milieux naturels et des espèces vivantes, car la destruction de ceux-ci ne peut pas être compensée par la construction de biotopes artificiels, fussent-ils artificiellement rapprochés par un indicateur statistique qui est arbitraire (le CBS+.)

Le RIE lite l'étude de la faune et de la flore à une liste d'espèces sans cartographier la dynamique de l'ensemble écologique. Ainsi les roselières, comme celles présentes sur l'îlot Shell, sont des habitats d'intérêt régionale (voir annexe 1.2 de l'ordonnance nature.) et les prairies humides semi-naturelles à hautes herbes un habitat d'intérêt communautaire (annexe 1.1). Ces espaces ne peuvent être compensés par des toitures vertes.

600.000 m² de projets englués dans les bouchons

Le PPAS Biestebroek II se situe à la convergence d'une série de barrière urbaine compliquant naturellement les déplacements au sein du périmètre. A l'est se trouve la ligne 28 de la SNCB limitant les traversées possibles aux ponts existant. Au Sud, le boulevard industriel est une autoroute urbaine d'importance compliquant les traversées de l'axe en lui-même mais aussi l'insertion d'un

trafic nouveau, découlant des fonctions urbaines prévus par le PPAS et ce, sur un axe déjà saturé aux heures de pointes. Au nord, le Canal limite le passage des flux aux seuls ponts existant dans la zone. Pire, par ces contraintes géographiques les voiries convergent vers les ponts créant des zones accidentogènes que se soit sur le pont de Cureghem (constitue une des 30 ZACA « Zones A Concentrations d'Accidents » prioritaires) ou plus amont sur la chaussée de Mons.

Or, une série de projets en cours vont encore accentuer ces tensions. Le réaménagement de la place des Goujons (permis délivré le 22/03/24) empêchera la circulation des voitures sous le pont tandis que la coupure de la circulation sur la digue du Canal (permis délivré le 22/12/2023) va augmenter la saturation du trafic sur le boulevard Industriel. L'ensemble des facteurs (en sus du PPAS I) incitent déjà le rapport d'incidence à acter des impacts de mobilités très substantiels. Le nombre de déplacement motorisé passerait de 736 (situation existante) à 2300 (situation projetée) entre 8 et 9h00 du matin. Loin d'améliorer la situation, le PPAS 2 amplifie ce développement en ajoutant 100 véhicules supplémentaires durant la période. L'augmentation du trafic est tel que l'étude d'incidence acte que certaine voirie ne peuvent matériellement pas la supporter. A l'intersection entre la rue du Sel et Gouverneur Nel, la capacité théorique des voiries est incapable de supporter l'ensemble des flux projetés. *« La saturation sur la rue Gouverneur Nens limiteront très fortement l'insertion de nouveaux flux de circulation. Au vu de la saturation estimée de ce carrefour, l'ensemble des flux projetés ne seront sortir de la rue du Sel ... »*¹. L'étude d'incidence souligne par ailleurs dans ses conclusions l'impact important que le projet aura sur la qualité de vie des Bruxellois et la saturation des voiries : *« la mise en œuvre du scénario préférentiel du PPAS 2 générera un trafic élevé depuis mais également en dehors du projet. La circulation due au projet augmentera le ralentissement existant et la saturation existantes observées sur les différents axes »*.

D'un point de vue du stationnement, le rapport d'incidence note que la mise en œuvre du PPAS II engendrera une demande nettement supérieure à l'offre actuelle dans le périmètre d'étude. Il évacue néanmoins rapidement la question au prétexte qu'une mutualisation de l'espace de stationnement, une limitation de l'espace de stationnement en voirie et une optimisation de l'usage de déplacement alternatif devrait répondre à la carence. Or derrière l'aspect incantatoire de la démarche, aucune réglementation assure cet état de fait, aucun plan de développement de la STIB ne prévoit une nouvelle ligne dans le quartier. Si le pouvoir public souhaite densifier la zone dans de telles proportions, il doit pouvoir garantir les aménités nécessaires pour ce faire et ce avec des moyens supplémentaires.

Enfin, une série de recommandations du rapport d'incidence permettant l'amélioration de la situation dépende du pouvoir régional et fédéral. Le rapport insiste par exemple sur la nécessité d'installer un carrefour à feu au croisement de la rue Dante et du boulevard Industriel sans quoi *« les flux dominants d'entrée de ville et les remontées de files dues à la saturation de l'axe limiteront très fortement l'insertion des nouveaux flux de circulation »* (RIE Mobilité p. 152). En l'absence de cet aménagement, la capacité théorique de la voirie n'est pas suffisante pour accueillir le PPAS. Or, le boulevard Industriel est une voirie régionale et son réaménagement ne dépend pas du demandeur à savoir la commune. Plus généralement, le PPAS est encerclé (traverser même!) de voiries régionales sur lesquelles la Région a la tutelle. L'exposé des motifs prévoit que : *« l'offre en transport en commun doit être adaptée à l'évolution de l'urbanisation au sein du périmètre, en particulier en lien avec le boulevard Industriel et le pont Marchant. Cet accroissement de l'offre passera par une augmentation de la capacité d'accueil de la ligne de bus actuel (BHNS ou tram) mais aussi par la création de nouvelles lignes de bus/trams sur les axes du Boulevard Industriel et de la rue de la Petite Île »* Or ni la STIB ni la SNCB n'ont programmé pour le moment ni la

création de cette nouvelle ligne de tram ou de la gare RER. Le porteur de projet semble donc bien démuni pour garantir la viabilité du projet d'un point de vue de la mobilité.

Vu les enjeux massifs de mobilité, on regrettera que Bruxelles Mobilité ne soit pas représenté au sein du comité d'accompagnement du projet.

Claire SCOHIER
Olivier FOURNEAU

Le 22 novembre 2024