

Anderlecht, le 2 octobre 2020

*À l'attention de l'Administration communale d'Anderlecht
Service Permis d'urbanisme
1 Place du Conseil
1070 Bruxelles*

Remarques d'Inter-Environnement Bruxelles concernant la demande de permis relative au réaménagement de la rue Wayez, des abords de la place de la Vaillance et de la station Saint-Guidon.

PU 51577

Référence NOVA : 01/PFD/1734277

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevins, chers membres de la commission de concertation, par la présente, je vous fais parvenir les remarques de mon association concernant le projet mentionné ci-dessus.

IEB soutient un réaménagement bénéfique pour les modes alternatifs à la voiture, mais s'inquiète du manque d'étude sur ses effets pervers parmi lesquels le report de circulation et de stationnement dans les rues avoisinantes et le risque d'une hausse des valeurs foncières de la rue au détriment des habitants et commerçants actuels. IEB s'oppose fermement, par ailleurs, à la construction d'un parking sous la place de la Vaillance.

Sur les objectifs du projet

Améliorer la performance et la capacité du transport de surface

IEB partage et salue les objectifs principaux du projet, à savoir ceux d'améliorer la performance du transport public de surface et d'augmenter la capacité du matériel roulant, visés ici par le renouvellement des rails et l'adaptation conséquente du profil de voirie. Comme l'indique à juste titre la demande de permis, la rue Wayez constitue un point noir du réseau, affectant négativement, entre autres, le fonctionnement de la ligne 81. Celle-ci est une ligne particulièrement importante au regard de l'accessibilité de la ville et de ses principales fonctions pour les résidents d'espaces excentrés de la Région (sud de Scherdemael, quartier des trèfles), parfois situés loin des stations de métro localisées dans quadrant nord-ouest de la région (de Veeweyde à Ceria). Assurer l'accessibilité de ces zones, entre autres aux nœuds de transport importants (au premier rang Bruxelles-Midi), est d'autant plus important qu'une portion non négligeable de ses résidents est précarisée et largement dépendante du transport public.

Améliorer la qualité et la lisibilité de l'espace public

Nous saluons également l'amélioration projetée de l'espace public, à même de favoriser de meilleurs cheminements piéton et cycliste – et de favoriser une intermodalité plus fluide. Quant à l'intention affichée de multiplier le mobilier urbain de qualité, support potentiel de la vie quotidienne des riverains, nous l'appuyons également.

Baisse de l'espace dévolu à la voiture

De manière générale, IEB salue – si tant est que certaines conditions exposées ci-dessous soient respectées – l'intention de reconverter une partie de l'espace occupé par l'automobile de manière à assurer le développement d'activités récréatives et des modes de transports actifs.

Remarques sur le projet

1) Difficulté de cerner les effets pervers du réaménagement

Bien que, légalement, le demandeur ne soit pas tenu de produire une étude d'incidences environnementales, nous regrettons de ne pouvoir apprécier les conséquences potentiellement problématiques du réaménagement. En l'absence de cette obligation, le bureau d'études se borne à énumérer les impacts positifs d'un projet dont il est pleinement partenaire. Sans compter que certains effets positifs sont avancés sans justification satisfaisante. Par ex., comment peut-on affirmer que la qualité de l'air augmentera alors que les reports de circulation potentiels ne sont pas objectivés ?

2) Report de la circulation et du stationnement - Profil des personnes ayant recours au stationnement et provenance des chalands

On constate en effet un manque de précision quant à la réorientation des flux automobiles que générera le projet, en particulier la mise à sens unique de la rue Wayez et la piétonisation des abords de la station Saint-Guidon.

Par ailleurs, le projet ne conserve que 28 emplacements de parking sur la rue Wayez et supprime tout stationnement aux abords de Vaillance et Saint-Guidon. Avec un taux d'occupation du stationnement de 80 % en journée, cela fait donc une demande de 132 places toutes les deux heures. Où ces véhicules se déposeront-ils ? En l'absence de mécanismes agissant à un niveau macroscopique (supra-local voire régional), le projet ne présente-t-il pas le risque de provoquer des reports de stationnement importants, qui auraient pu être quantifiés par le demandeur ?

Enfin, les informations avancées dans le dossier fournissent une image peu claire du recours au stationnement. Dénotant, pour le bureau d'études, d'une faible demande de stationnement de la part des riverains, les chiffres relatifs au taux d'utilisation des emplacements situés rue Wayez devraient être nuancés, ou du moins être articulés avec l'occupation des places de parking situées dans les rues adjacentes. En effet, le dossier renseigne que la part des chalands qui viennent en voiture à Wayez n'est, sur une heure, que de 25 % et, d'un autre côté, on

constate que le soir près de 33 % des places sont inoccupées. Or, le stationnement rue Wayez n'est pas soumis aux mêmes conditions tarifaires que celles des rues adjacentes (zone rouge/zone verte). Dans ces conditions, il est difficile de connaître la provenance exacte des chalands de la rue Wayez et, dès lors, d'articuler finement la question de l'accessibilité riveraine et commerciale avec le « besoin » afférent en stationnement.

3) Amélioration du transport public

Comme dit en introduction, il s'agit pour IEB d'un aspect extrêmement positif du projet en question. En effet, la vitesse commerciale du tram 81 est faible et les nouveaux trams, plus capacitaires, sont nettement plus accessibles aux PMR – si tant est que les anciens trams l'aient jamais été. IEB insiste pour que les arrêts soient aménagés de manière à faciliter cette meilleure accessibilité et éviter des écarts importants entre le plancher des rames et les quais. Nous nous demandons si la mise en site propre du tram a été étudiée. Aurait-elle été incompatible avec une bande de circulation à sens unique ?

4) Aménagement des abords de Saint-Guidon – Aménagement de plain-pied – Inutilité de certains types de mobiliers urbains

Si le projet prévoit d'augmenter sensiblement la superficie dévolue aux plantations, nous déplorons que celles-ci soient pensées de manière parcellaire, ce qui limite les effets objectifs (absorption des eaux de ruissellement, fraîcheur) et subjectifs de la verdurisation proposée. Dans le même esprit, nous regrettons l'aspect minéral des réaménagements prévus aux abords de la station de métro.

Par ailleurs, nous appelons les autorités communales à veiller à ce que les aménagements de plain-pied ne soient pas l'occasion de recouvrir l'espace public de terrasses. D'une part, cela pourrait nuire à terme aux cheminements piétons et cyclistes ; d'autre part, et plus fondamentalement, une telle privatisation de l'espace public irait à rebours de la « philosophie » du projet, à savoir permettre aux habitants de s'approprier leur cadre de vie. Au minimum, nous appelons la commune à articuler un éventuel développement commercial aux usages riverains et non-marchands de l'espace public.

Enfin, conformément au doute qu'IEB entretient vis-à-vis des « micro-mobilités »¹, nous demandons à ce que les espaces qui leur sont dévolus (45m²) soient convertis à d'autres usages, en accord avec les aspirations et attentes des riverains et commerçants.

1 À notre connaissance, ces « micro-mobilités » ne contribuent pas à un report modal défavorable à la voiture ; leur construction et utilisation posent des questions environnementales (extractivisme, recours à l'électricité, recyclage) que le réchauffement climatique impose de prendre en compte ; le développement des offres partagées s'opère là où la demande est solvable, c'est-à-dire pas dans les communes occidentales de la première couronne ; enfin, les données dont on dispose sur la longueur moyenne des trajets réalisés en trottinettes font état de déplacements assez courts, alors qu'on entend développer la marche et l'activité physique (cf. objectifs de *Good Move*).

Conclusion : les points d'attention

Après avoir salué les objectifs et souligné certains aspects problématiques du projet de réaménagement, nous estimons important que les autorités communales anticipent ses conséquences potentielles sur le cadre de vie, entendu ici non pas comme le cadre « physique » (aménagement de la voirie, mobilier urbain, etc.), mais comme l'ensemble des conditions qui assurent une vie quotidienne décente aux résidents et commerçants du quartier.

Anticiper les effets de la revalorisation symbolique

Apprécier ces conséquences potentielles implique de s'intéresser aux dynamiques à l'œuvre dans les quartiers avoisinants, en particulier ceux situés à proximité du canal (au premier rang Biestebroek). Certes, ces dynamiques ne sont pas le chef de l'autorité ayant introduit la demande de permis, mais il nous semble que ne pas les anticiper, c'est exposer la population à des risques, en termes d'accès au logement et d'accès à une vie commerciale qui correspond à son profil socio-économique majoritaire ainsi qu'à ses modes de vie.

Les dynamiques que connaissent les quartiers jouxtant le canal sont en effet porteuses de risques majeurs pour la population précarisée qui y réside et, par effet de contagion, pour la population résident à proximité de la rue Wayez. Ce qui s'y joue, c'est une gentrification progressive, à la faveur d'opérations immobilières parfois pharaoniques qui ne répondent en rien aux besoins des Anderlechtois², et qui risquent d'accroître la pression sur les réseaux de transport³. Il convient, pour IEB, d'articuler le projet de réaménagement de la rue Wayez aux dispositifs de « revitalisation » qui lui sont voisins – notamment le contrat de quartier Biestebroek. Celui-ci, parce qu'il s'est attaché à identifier les « opportunités » (immobilières et commerciales) dont recèle la rue Wayez, fait en effet écho à la gentrification qui se déploie à proximité du canal.

Le réaménagement de la rue Wayez *est susceptible* d'alimenter cette gentrification. 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. Or, le contrat de quartier Biestebroek n'est pas exempt de visées qui, précisément, font écho à celles de la revalorisation symbolique, par exemple le souhait qu'auraient exprimés les riverains (mais lesquels?) de « rehausser la qualité de l'offre commerciale ».

C'est pourquoi IEB appelle 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 n'entraîne des hausses foncières et immobilières néfastes aux habitants et

2 Lire, entre autres : Claire Scohier, [« La commission rend un avis unanime favorable sur le mastodonte Key West ! »](#), 8 juillet 2020.

3 Ce sont notamment 4000 nouveaux ménages qui sont attendus dans le quartier Birmingham, sans compter les projets de tours le long du canal.

commerçants. C'est-à-dire faire tout ce qui est dans leur pouvoir pour soutenir les activités commerciales existantes, et, surtout, maintenir les résidents actuels dans leur logement – tout en prévoyant des équipements collectifs qui font largement défaut. À moins d'une attention sérieuse aux effets du réaménagement, et à son articulation avec les autres dispositifs de « revitalisation », le quartier pourrait être l'objet d'un phénomène de spéculation immobilière délétère pour les populations précarisées qui y résident.

Se prononcer, dès maintenant, contre le projet de parking place de la Vaillance

Le dossier auquel nous réagissons fait état du projet de construction d'un parking sous-terrain de 200 places, bien qu'aucune demande de permis n'ait été introduite à ce sujet. IEB estime crucial que les autorités communales se positionnent, dès maintenant, contre cette construction potentielle.

D'une part, ce serait totalement incohérent avec les objectifs affichés dans la demande de permis de la STIB. Réduire l'emprise du stationnement en surface (de 172 places) pour augmenter (!) le nombre total de places dans le quartier est un non-sens. Qu'elle soit en surface ou en sous-sol, une place de parking reste une place de parking, et participe à l'effet d'aspiration des flux automobiles.

D'autre part, doit-on encore préciser que bétonner le sous-sol (sans compter les excavations nécessaires et le transport des gravats) est écologiquement désastreux ? En effet, l'artificialisation grandissante des sols est problématique du point de vue du ruissellement des eaux (bien qu'ici le risque d'inondation soit faible) et de l'évacuation de la chaleur, d'autant plus dans des villes appelées à devoir composer avec un réchauffement climatique que rien ne semble entraver – pas même de longs confinements⁴. Sans compter qu'il s'agit ici de quartiers fort denses où des espaces verts significatifs sont rares.

Enfin, notons que si ce parking sous-terrain devait voir le jour, cela appuierait nos craintes liées à la revalorisation symbolique du quartier. En effet, comme le montre l'exemple du piétonnier du centre-ville, assurer une accessibilité automobile importante n'est pas incompatible avec l'amélioration des cheminements piéton et cycliste, et peut répondre à l'intention d'attirer des individus-consommateurs aisés et motorisés qui ne proviennent pas du quartier⁵.

Il serait en outre fallacieux de justifier ce parking à l'aune des craintes et demandes des commerçants quant à l'accessibilité de leur activité et la possibilité de décharger ou se faire livrer des marchandises : d'une part, les chalands viennent majoritairement à pied ou en transport public et, d'autre part, une attention plus grande pourrait être portée à l'acheminement des livraisons vers les commerces, dans un périmètre où la fonction productive est mise à mal par des développements immobiliers largement spéculatifs.

4 Romain Gelin, « Crise sanitaire: quels enseignements environnementaux ? », *Gresea Echos*, n°103, pp. 12-21

5 Mathieu Strale, « [La piétonisation contre les habitants](#) », 22 décembre 2017.

Le stationnement (limité) devrait être conçu pour répondre aux besoins de ceux et celles qui n'ont d'autre choix que l'utilisation de la voiture (pour raisons de santé, professionnelles, de travail domestique,...). Supprimer du stationnement peu onéreux en surface pour construire du parking privé onéreux en sous-sol revient à favoriser l'usage de la voiture par ceux qui en ont les moyens au détriment de ceux qui en sont dépendants.

Veiller à fournir des documents accessibles au grand public

Nous regrettons, enfin, que le fichier principal de la demande de permis (la note explicative) soit un fichier extrêmement lourd (ou mal élaboré), au point que des imprimantes professionnelles ne soient pas en mesure de l'imprimer. La consultation sur ordinateur est également entravée par ce problème de conception et/ou de volume, le chargement de chaque page exigeant une attente de 5 à 10 secondes. De plus, le document qui relate le processus participatif est rendu illisible par une erreur de mise en page. IEB appelle dès lors les pouvoirs publics à s'assurer que la digitalisation de la participation n'entrave pas l'implication de la population, d'autant plus quand celle-ci est majoritairement marginalisée et précarisée.

Pour Inter-Environnement Bruxelles,

Damien Delaunois