

Collège des Bourgmestre & Echevins  
Hôtel Communal - Bureau 1.11 - Service d'Urbanisme  
Place Colignon  
1030 Schaerbeek

Bruxelles, le 29 / 11 / 2021

---

**Concerne : Dossier de demande de permis pour le bâtiment CCN, sis 80  
rue du progrès (Ref. Dossier : 15PFD1754360)**

---

Monsieur le Bourgmestre,

Mesdames et Messieurs les Echevins,

Chers membres de la commission de concertation,

Par la présente, Inter-Environnement Bruxelles demande à être entendu par la commission de concertation qui se réunira le 9 / 12 / 2021.

Par avance, voici nos remarques :

Le CCN est le bâtiment emblématique juxtaposé à la gare du Nord. Il est bien connu des Bruxellois puisque tout qui a dû se rendre dans les bureaux de l'administration régionale, ou bien passe par « la gare la plus fréquentée du pays » est familier du bâtiment. Ce qui est proposé dans cette demande de permis, c'est une déconstruction de ce bâtiment et une occupation temporaire du rez de dalle. Mais temporaire avant quoi ? Là, le mystère demeure. Et c'est bien ce point qui nous pose le plus problème, car il est extrêmement difficile - voire impossible - d'évaluer ce dossier sans connaître la future affectation du site.

Ce qui est sûr, ce sont les éléments suivants :

- l'encadrement urbanistique de ce périmètre va être modifié : le Plan Particulier d'Affectation du Sol lié à ce périmètre sur la commune de St Josse va être abrogé alors que celui de la commune de Schaerbeek est en cours de modification
- Le projet sera développé par un promoteur, ou groupes de promoteurs, immobiliers privés et c'est aujourd'hui Atenor qui est à la manœuvre
- Aucun des arguments de ce dossier comportant une dimension comparative entre la situation actuelle et projetée n'est recevable puisque l'on ne dispose pas d'information sur le futur bâtiment amené à prendre place sur le site après l'occupation temporaire. Il est fallacieux de comparer la situation actuelle avec celle de l'occupation temporaire puisque celle-ci n'est, par définition, pas amenée à durer. Or, c'est ce raccourci qui est fait tout le long du dossier d'étude d'incidence.

Inter-Environnement Bruxelles (IEB) s'oppose à ce que le permis d'urbanisme puisse être délivré tant qu'il n'aura pas été possible d'étudier le projet de futur bâtiment amené à prendre place sur le site. La seule comparaison valable est celle entre le bâtiment existant et le futur bâtiment et cette information est aujourd'hui absente. Or, il est essentiel de pouvoir établir cette comparaison afin d'évaluer la pertinence des différents scénarios envisagés pour le site (maintien du bâtiment existant, rénovation du bâtiment existant ou bien démolition-reconstruction). L'étude sérieuse de ces différents scénarios est d'autant plus importante qu'ils auront un impact très différent en termes de durée des travaux, d'impact sur les usagers de la gare, de nuisances pour les riverains ainsi que de coûts énergétiques et environnementaux.

Quel que soit le scénario envisagé pour le site, IEB attire l'attention sur les différents points listés ci-dessous qui méritent une attention particulière.

## **1. Héritage du « plan Manathan »**

Le projet prend place au cœur du quartier Nord, un quartier tristement célèbre pour avoir connu les pires dérives urbanistiques de la bruxellisation, et ce depuis les années 1970. Après les expropriations d'habitants, la mégalomanie des projets du « plan Manathan », le tout au bureau, puis le constat de l'inadéquation de quartiers monofonctionnels vidés de leurs habitants, il y a aujourd'hui une responsabilité particulière à la fois des promoteurs immobiliers, mais aussi des responsables politiques en charge de ce territoire, de ne produire que les projets les plus à même de venir réparer ces erreurs du passé.

Chercher à déconstruire l'existant avant même d'avoir une idée de ce qui sera amené à le remplacer est très en deçà de cette ambition ! Les habitants du quartier Nord méritent de se voir proposer une vision claire de ce que l'on compte faire de leur quartier et d'avoir leur mot à dire dans le processus.

Il est nécessaire également d'évaluer les effets cumulatifs des projets qui se multiplient dans le périmètre et de leur impact sur les habitants actuels du quartier. Plusieurs gros projets sont en cours dans le quartier. Pour ne citer que la démolition de la tour WTC 1, ce chantier dure depuis près de 2 ans avec des travaux 6 jours par semaine de 7H à 20H. Cela génère des nuisances insoutenables pour les riverains. Notamment les habitants de la tour « Résidence Nord » située sur les rues Gauchet et du Progrès. A cet égard, il est malhonnête que les 345 appartements de cette tour de logements n'aient pas été repris dans le périmètre affecté par le bruit des travaux à venir sur le site du CCN. Non seulement le périmètre défini dans l'étude d'incidence est trop réduit mais, en plus, le schéma ci-dessous montre bien que ce périmètre n'est pas uniformément réparti autour du site afin de délibérément exclure la tour de logement pointée ici par la flèche rouge.

«3.2.3 Riverains de l'aire géographique (P : 122)



## **2. Mobilité**

La gare du Nord est non seulement la plus fréquentée du pays, mais également un important nœud intermodal. Les travaux auront donc un impact colossal sur la mobilité d'un très grand nombre de personnes. Il y a donc une responsabilité à ce que ces travaux soient pensés pour être le plus court et le mieux coordonnés possible.

A cet égard, la demande actuelle de permis semble être la pire option possible. Rien n'est dit des futurs projets pour le site (seule la mention de « futurs immeubles mixtes » est faite dans l'avant-propos de l'étude d'incidence), et pourtant les travaux devraient débuter dès à présent. De plus, s'il est bien fait mention des travaux à venir liés à l'arrivée du métro, rien n'est dit de la manière dont ces travaux vont se coordonner avec les ambitions de la CCN Development SA. Si les développements futurs sur le site ne prennent place qu'après l'arrivée du métro, il y a de bonnes chances que le site soit en état permanent de travaux pendant de longues années ! Il serait complètement irresponsable de suggérer que les quelques 60.000 passagers qui transitent quotidiennement par la gare du Nord (moyenne de passagers comptés en semaine avant la pandémie (2019)) aient à s'accommoder d'une situation de chantier perpétuel sur le site pendant une aussi longue période.

## **3. Besoin en équipements collectifs**

Il y a un manque énorme d'espaces verts et, plus généralement, d'équipements collectifs de qualités dans le quartier. Ce point est d'ailleurs soulevé à plusieurs reprises dans l'étude d'incidence. Si la demande de permis introduite ici semble venir partiellement répondre à ce besoin, il s'agit en fait d'une proposition fallacieuse puisque les aménagements proposés sont en fait temporaires.

N'est-ce pas extrêmement cynique de venir proposer une verdurisation, des équipements sportifs et des lieux culturels – toutes choses dont on manque cruellement dans le quartier – mais uniquement pour la durée des travaux ? C'est à dire en attendant que le véritable projet ne voie le jour ? D'autant plus qu'il s'agit ici du projet d'un promoteur privé, un projet qui donc, gageons-le, ne sera plus du tout orienté vers les besoins des habitants actuels du quartier mais au contraire destiné à un public bien plus nanti.

#### **4. Coûts environnementaux**

Il est indispensable de pouvoir objectiver les coûts énergétiques et environnementaux d'un projet comme celui-ci. Cela demande d'avoir une idée précise de la destination finale du site afin de comparer les coûts environnementaux des différents scénarii (maintien du bâtiment existant, rénovation du bâtiment existant ou bien démolition-reconstruction). A ce jour, non seulement les éléments sont manquants pour pouvoir mener ce travail à bien mais, en plus, les éléments donnés semblent très en dessous de ce que l'on est en mesure d'attendre.

Dans une carte blanche publiée à propos de la COP21, le CEO d'Atenor rappelait, il y a peu, le rôle important que le secteur de la construction avait à jouer dans la lutte contre le réchauffement climatique. L'argument peut surprendre lorsque l'on sait que le secteur de la construction est l'un des plus polluants dans notre pays, mais il est rassurant de savoir que des efforts sont envisagés à cet égard. Par contre, il y a peu de chance que le projet CNN, pourtant porté par Atenor également, rencontre cet objectif. En effet, si le promoteur mentionne bien l'ambition de déconstruire plutôt que de démolir, et ce afin de revaloriser une partie des matériaux, les quantités projetées sont à ce point réduites qu'on peut se demander s'il ne s'agit pas ici d'une mesure purement cosmétique. En effet, sur les 41.500 m<sup>3</sup> de déchets que la seule déconstruction va produire, il est projeté qu'à peine 830 m<sup>3</sup> puissent être revalorisés, soit seulement 2% des déchets produits !

#### **Conclusion**

Après avoir pointé le lourd passif de « bruxellisation » qu'à connu le quartier, les enjeux de mobilités liés à l'important nœud intermodal que constitue la gare du Nord, le manque d'équipements collectifs du quartier ainsi que les coûts environnementaux d'un projet comme celui-ci, IEB demande à ce que le permis d'urbanisme ne soit pas délivré tant que l'ensemble des éléments permettant de juger du devenir du site ne soient connus. C'est-à-dire la nouvelle mouture des PPAS concernant le site (en particulier celui de la commune de Schaerbeek), le plan des travaux de la station de métro Nord, et le projet de construction futur amené à remplacer le CCN. Ces éléments sont les seuls à même de permettre de juger correctement des différents scénarii envisagés pour le site (maintien du bâtiment existant, rénovation du bâtiment existant ou bien démolition-reconstruction). Or, ces informations sont capitales pour évaluer au mieux le projet qui sera le plus en adéquation avec les besoins du quartier et de ses habitants.

Meilleures salutations,  
pour Inter-Environnement Bruxelles, Martin Rosenfeld