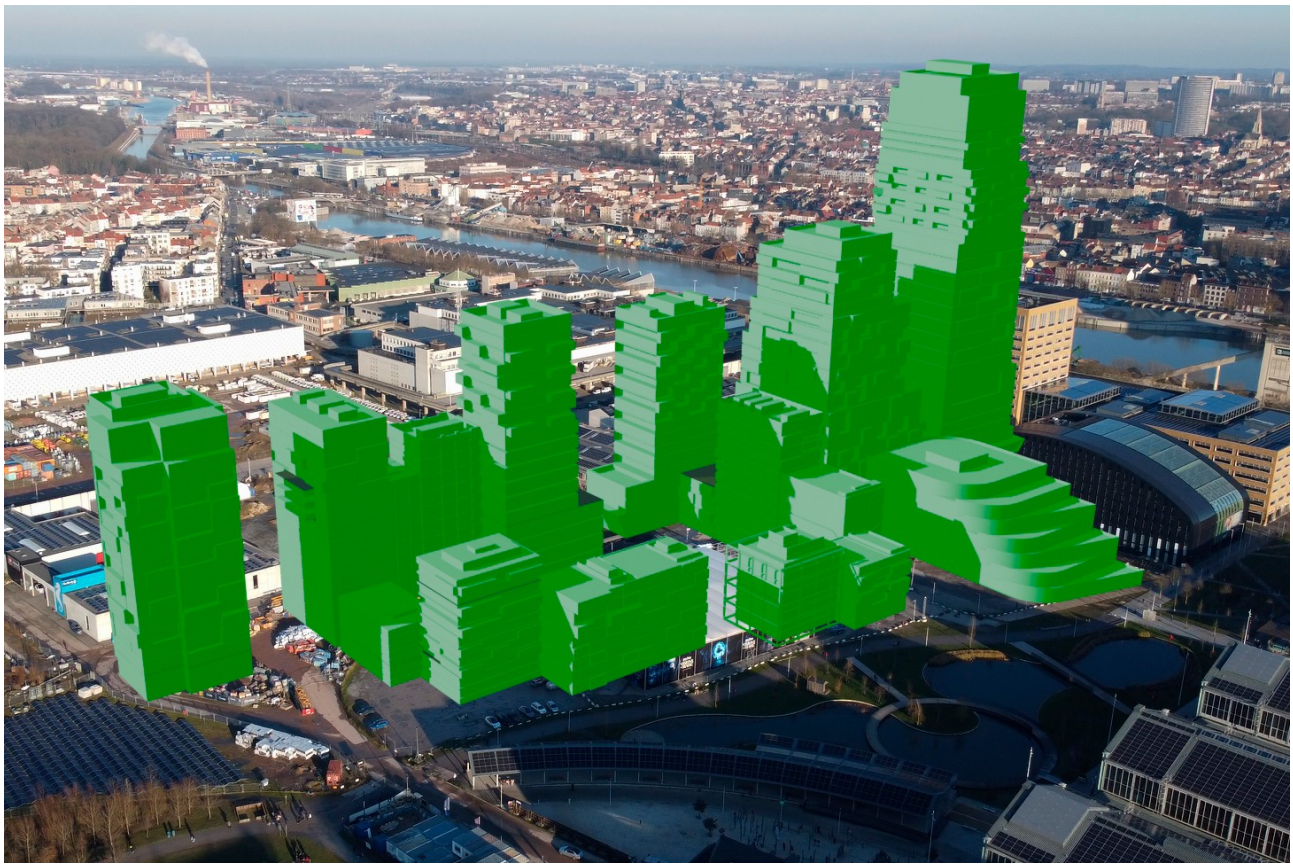
Inter-
Environnement
Bruxelles

À l'attention du College du Bourgmestre et des échevins
du secrétariat de la commission de concertation
Département d'urbanisme de la Ville de Bruxelles
Anspachlaan 6
1000 Brussel

Concerne : Avis sur l'enquête publique "Projet Lake Side", Dossier 04/PFD/1896588, Drève Anna Boch, 1000 Bruxelles :

Préambule :



Le développement immobilier à Tour et Taxis est un dossier suivi de longue date par Inter-Environnement Bruxelles et constitue un cas d'école en termes de renoncement des pouvoirs publics à encadrer la promotion immobilière. Un bref historique est nécessaire pour comprendre comment nous en sommes arrivés à une programmation spéculative déconnectée des besoins locaux et régionaux en matière de création de logements abordables, d'emplois locaux et d'équipements publics.

La vente du terrain de 30 hectares par la SNCB et le port de Bruxelles à Leasinvest (aujourd'hui Nextensa) pour un montant de 43 millions d'euros en 2001 constitue le péché originel de ce dossier.

Fédération des comités de quartier, associations et collectifs d'habitant·es
34-36 rue du Chimiste, 1070 Bruxelles – 02 801 14 80 – info@ieb.be – www.ieb.be
BE33 2100 0902 0446 – TVA BE 0414.383.406

En effet, il est incompréhensible, vu d'aujourd'hui que cette vente ait été conclue sur base d'une valeur du terrain en affectation industrielle alors que la modification du PRAS afin de créer une ZIR 6, permettant d'y créer du logement, du bureau et du commerce et donc augmentant fortement la valeur du terrain, était connue et concomitante. D'autant plus incompréhensible qu'aucun mécanisme de captation des plus-values n'ait été mis en place.

Certes par cette vente, la Ville de la Bruxelles et la Région s'assurait de la réalisation d'un projet qui puisse préserver le patrimoine industriel du site à l'aide de fonds privés, tournant définitivement la page du projet « Music-City », une salle de concert de 12 000 places, un hôtel et 5000 places de parkings, qui aurait détruit une grande partie des bâtiments aujourd'hui sauvegardés. Mais le combat des riverains et associations pour la préservation du patrimoine industriel ne s'articulait pas uniquement sur la rénovation du bâti, il visait à tirer le meilleur parti des spécificités du site pour un projet répondant à des besoins régionaux et locaux.

Ainsi la Fonderie portait un contre-projet pour le site intitulé « Cité des Arts et de la communication » qui proposait entre autres : un musée Fédéral du chemin de fer dans la Gare Maritime, un centre régional avec fonctions fédérales et européennes dans l'Hotêl des Postes, un centre polyvalent ouvert au quartier dans l'entrepôt B, un centre industriel, des salons professionnels, des salles de répétition, des ateliers de réparations…

Son fondateur, Guido Vanderhulst précisait en 1995 : «*Ce dont nous avons besoin c'est d'un projet qui implique les Bruxellois, un projet qui ait une rentabilité sociale, économique, culturelle, patrimoniale et bien entendu, financière (…) Nous proposons de faire du site un endroit qui réconcilie la région avec son passé (industriel) et son histoire* ».

Si la préservation et la rénovation des bâtiments industriels est aujourd'hui une réalité, force est de constater que leur programmation est résolument tournée vers l'événementiel, le commerce et les espaces de bureaux, fonctions tant déconnectées de la fonction historique du site que des besoins locaux des quartiers qui l'entoure. Or, si le site a été bradé par les pouvoirs publics, le juste retour des choses serait que ces derniers veillent à une programmation qui assure un bénéfice pour la collectivité.

Après la modification du PRAS, un masterplan du site est adopté par le gouvernement bruxellois en 2003. Par la suite, IEB et le BRAL mèneront une mission de service pour la Région afin d'organiser une participation citoyenne dans les quartiers jouxtant le site afin de nourrir la réalisation d'un schéma directeur établi en 2009. Celui-ci trace les grandes lignes de la programmation attendue sur le site qui devront ensuite être transposées légalement dans un PPAS.

Le résultat est un compromis entre les besoins locaux énoncés par les riverains et les ambitions de rayonnement régional des pouvoirs publics :

Fédération des comités de quartier, associations et collectifs d'habitant·es
34-36 rue du Chimiste, 1070 Bruxelles – 02 801 14 80 – info@ieb.be – www.ieb.be
BE33 2100 0902 0446 – TVA BE 0414.383.406

40 % de logement (dont 50 % de logement privé, 30 % de logement conventionné et 20 % de logement social), 20 % d'équipements publics, 20 % de bureaux et d'activités productives, 20 % de commerce et d'Horeca. Une liste des équipements nécessaires est dressée : trois crèches, deux écoles primaires, une bibliothèque/médiathèque, des équipements de sport (gymnase, salles de sport, équipement sportif de plein air) et des espaces à vocation socio-éducative.

La même année, un premier permis (PU06) est délivré à Nextensa en dehors de tout PPAS, celui-ci faisant valoir une condition suspensive de l'achat du terrain selon laquelle un permis doit être obtenu dans les 7 ans pour éviter une suspension de la vente. Ce permis qui ne sera jamais mis en œuvre tel quel servira de base légale, établi en dehors de tout débat démocratique, pour tout ce qui va suivre. La présente enquête publique porte d'ailleurs sur un permis modificatif à ce permis originel et celui-ci sert de situation de droit correspondant à l'alternative 0 dans l'étude d'incidences. La cascade de permis modificatifs qui suivront compliquera grandement la compréhension des enjeux, la construction d'une vision d'ensemble, le contrôle des affectations des charges d'urbanismes générées et plus généralement la participation des habitants et associations.

Il faudra attendre 2017, soit 16 années après la revente du site et 8 après le premier permis délivré pour qu'un PPAS soit finalement adopté par la Ville de Bruxelles. Celui fait table rase des recommandations du Schéma directeur qui était pourtant censé le guider et ouvre grand la porte à la spéculation sur le site : la densité autorisée passe de 300.000 à 370.000 m², des tours allant de 24 à 150 mètres de haut sont autorisées, la proportion de bureaux passe de 20 à 40 % du site, la proportion de logement passe à 50 %, mais se fait au profit du logement privé : les 20 % de logement social sont purement et simplement supprimés. Quant au logement conventionné, il est divisé en deux catégories : 11 % de logement conventionné pur et une nouvelle catégorie qui semble inventée (négociée) pour l'occasion : 11 % de logement conventionné +25. Les 20 % d'équipements sont eux réduits à 5 %.

L'assise de la base légale du PPAS, adopté par la Région et le collège des Bourgmestres et Échevins de la Ville de Bruxelles, n'est donc pas le schéma directeur conçu de manière participative, mais le permis 06. C'est sans doute pour cette raison que le PPAS n'a repris aucune des recommandations et conclusions du rapport d'incidences environnementales réalisé par le bureau d'étude Agora en juillet 2014 :

« *- Développer en priorité des équipements répondant aux besoins de proximité des habitants.*

- Veiller à ce que les équipements scolaires et d'accueil de la petite enfance correspondent aux
besoins induits par la présence des nouveaux habitants sur le site.

- Autant que possible, faire en sorte que les équipements scolaires bénéficient de la proximité

Fédération des comités de quartier, associations et collectifs d'habitant·es
34-36 rue du Chimiste, 1070 Bruxelles – 02 801 14 80 – info@ieb.be – www.ieb.be
BE33 2100 0902 0446 – TVA BE 0414.383.406

d'équipements sportifs offrant une diversité optimale des disciplines sportives.

- Encourager la création d'emplois correspondant à des profils socio-économiques diversifiés.

- Veiller à introduire, à côté de la diversité fonctionnelle, une mixité sociale, notamment en diversifiant l'offre de logements du point de vue de la taille et du type. On veillera également à ce qu'au moins 20 % de la surface soit destinée au logement social dispersé sur le site.

- Envisager l'intégration du logement intergénérationnel.

- Encourager le développement de structures destinées à l'accueil des jeunes (maisons de quartier par exemple) en leur proposant tant des activités récréatives et sportives qu'un accompagnement social correspondant à leurs besoins (planning familial notamment).

- Chercher des solutions de mutualisation des espaces de stationnement (exemple : la gestion différée du stationnement : le jour pour les employés de bureau, stationnement le soir pour les visiteurs du quartier, spectacles, stationnement longue durée pour les riverains,…) »

11 ans plus tard, ces recommandations sont plus pertinentes que jamais. Elles sont pourtant absentes du cadre légal dans lequel s'inscrit le projet « Lake Side » aujourd'hui à l'enquête publique, deuxième grande et dernière phase de l'urbanisation du site de Tour et Taxis après « Park Lane ».

Un examen minutieux du projet « Lake Side » fait apparaître la nécessité de refuser la présente demande de permis et d'entamer dès maintenant une révision complète du PPAS afin de réorienter son programme sur les besoins de la collectivité et non sur la marge de profit du promoteur immobilier. Ce refus du projet est partagé par les habitantes et habitants du quartier, mais aussi au-delà comme en témoigne le succès d'une pétition lancée par le comité de quartier Maritiem Wijk qui a l'heure d'écrire ces lignes a récolté plus de 3200 signatures[1].

1 : https://www.change.org/p/non-aux-16-tours-suppl%C3%A9mentaires-%C3%A0-tour-et-taxis-oui-au-logement-pour-tous?redirect_reason=guest_user

Fédération des comités de quartier, associations et collectifs d'habitant·es
34-36 rue du Chimiste, 1070 Bruxelles – 02 801 14 80 – info@ieb.be – www.ieb.be
BE33 2100 0902 0446 – TVA BE 0414.383.406

LOGEMENT

En région bruxelloise, la problématique du logement abordable est aiguë et a depuis longtemps dépassé le statut de crise pour devenir une réalité structurelle. Avec 62 % de locataires dont une majorité doit se loger sur le marché privé, la question du logement à Bruxelles est intimement liée aux inégalités économiques et sociales. Dans son dernier Mémorandum, le Rasseblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat rappelait que la moyenne des ménages consacre 45 % de ses revenus au loyer tandis que les ménages les plus pauvres vont jusqu'à dépenser 70 % de leur revenu pour le loyer. Or, un logement est considéré comme abordable si son coût ne dépasse pas 30 % des revenus.

Si l'augmentation des loyers est un phénomène national, un rapport récent[2] ayant démontré qu'entre 2021 et 2025, la hausse des loyers belges a largement dépassé leur progression chez les pays voisins avec une augmentation de « *18,3 % contre 6,8 % en France, 7,1 % au Luxembourg, 8 % en Allemagne et 11,5 % aux Pays-Bas.",* c'est en région bruxelloise que se concentrent les augmentations les plus fortes.

En 30 ans, le loyer moyen n'y a cessé d'augmenter : + 200 % ! Avec une forte accélération ces dernières années puisqu'entre 2010 et 2020, les loyers ont augmenté de 83 %, soit cinq fois plus que l'inflation. Par ailleurs, plus d'un tiers de la population bruxelloise vit dans un logement surpeuplé. Le prix de vente médian des appartements à Bruxelles est quant à lui passé de passé de 160.000 euros en 2010 à 260 000 en 2024, soit une augmentation de 62,5 % alors que l'inflation n'est que de 41,65 %.

Dans le même temps, et malgré un effort important lors de la dernière législature, la production de logement social a augmenté en moyenne de seulement 133 unités par an sur la dernière décennie alors que 950 nouveaux ménages s'inscrivaient chaque année sur une liste d'attente. Cette liste dépasse aujourd'hui les 60.000 ménages ! Pendant ce temps, les inégalités sociales continuent de se creuser entre locataires et propriétaires comme le rappelle une étude récente de l'ULB qui parle d'une « spirale infernale » : « *ceux qui possèdent voient leur patrimoine croître à mesure que la valeur des biens immobiliers explose, tandis que ceux qui louent consacrent une part croissante de leurs revenus à leur logement, réduisant leur capacité d'épargne et de mobilité sociale* »[3].

Face à cette réalité, la promotion immobilière avance une solution : pour faire baisser le coût du logement, il faut augmenter l'offre ! Cette vue de l'esprit ne résiste pourtant pas à l'épreuve des faits : la demande en logement étant inélastique à court terme. Nous ne manquons pas de logement en région bruxelloise, mais bien de logements abordables, ce qui pousse une grande partie des ménages à devoir se disputer des biens sur le marché privé.

2 : https://www.lalibre.be/economie/conjoncture/2025/02/27/le-prix-des-loyers-explose-en-belgique-HBDCNDFTEVBYNL33JZR47OJ6TI/

3 : https://www.lalibre.be/belgique/politique-belge/2025/03/01/la-belgique-fait-face-a-une-montee-des-inegalites-depuis-la-crise-financiere-Q2IFZ44YERCIXGEVR66RWFABV4/

Comme le rappelle une étude de l'ARAU[4], 4000 nouveaux logements sont produits chaque année en région bruxelloise dont une grande majorité de logements privés sans que cela produise un effet à la baisse sur les prix.

Pour une diminution d'1 ou 2 % des prix, il faudrait augmenter la production de 6000 logements par an, ce qui n'a de sens pour aucun des acteurs concernés (promoteurs, pouvoirs publics, habitant.es). D'autant plus dans un contexte de stagnation démographique à Bruxelles, voire de baisse à l'horizon 2030 selon le bureau fédéral du Plan.

Encore de l'offre privée

Pour en revenir à Tour et Taxis, le projet « Lake Side » vise à construire quelques 737 logements ainsi que 100 chambres de co-living. La grande majeure partie du programme est composée de logement privé.

Une idée du prix de vente des futurs appartements peut se faire à partir de la phase en cours de finalisation de Park Lane. Sur son site Nextensa renseigne un prix de vente moyen à Park Lane I de «*3 600 €/m² (moyenne de 324 000 € (hors taxes) pour 2 chambres). Le prix de vente moyen des logements à Park Lane II (346 unités) est de 3 800 €/m² (moyenne 342 000 € (hors taxes) pour 2 chambres)*[5]», ce qu'il juge « *juste en dessous des prix du marché en vigueur dans le quartier* ».

Nous n'avons pas effectué de benchmarking pour savoir si les prix de Nextensa seraient supérieurs ou inférieurs à ceux de ses concurrents, car quoi qu'il en soit, le coût de ces logements est hors de portée de la bourse d'une majorité de Bruxellois, sans même parler des quartiers environnants.

Le prix du mètre carré moyen à Molenbeek est de 2719 euros, ce qui le classe comme le moins cher à l'échelle de la Région[6]. Ce prix est à mettre en parallèle de la réalité sociale des quartiers concernés. Dans son diagnostic territorial paru en novembre 2020[7], perspective.brussels rappelle que dans les quartiers ceinturant le site de Tour et Taxis, le revenu médian oscille autour de 16.000 euros par an, ce qui constitue un indicateur clair de la grande précarité socio-économique des habitants (moyenne régionale de 27.000 euros).
Les habitants vivent dans des logements moins spacieux (et donc plus surpeuplés) qu'ailleurs dans la Région tandis que la moitié des logements de la zone sont loués dans des conditions de confort allant de moyennes à mauvaises.

La zone fait par ailleurs l'objet d'une production de logement continue depuis une quinzaine d'années avec certains pics de 1000 logements par an.

4 : https://www.arau.org/content/uploads/2024/12/20241219_analyse_arau_choc_offre.pdf
5 : https://www.lakeside.brussels/fr/commission-de-concertation-en-cours-restons-factuel/
6 : Selon les documents annexes à l'avant-projet d'ordonnance insérant dans le Code bruxellois de l'aménagement du territoire un titre VIIbis en vue d'instaurer un droit de préférence à certains opérateurs immobiliers publics pour l'acquisition de logements à finalité sociale
7 : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/version_finale_tt_fr.pdf

Cette production n'a non seulement pas contribué à faire baisser les prix du logement, mais elle a participé, couplée aux investissements dans les espaces publics, à une gentrification du quartier, à laquelle participera également « Lake Side ».

La majeure partie des logements produits y sont des appartements 2 chambres, des studios et des lofts. En d'autres termes, des logements qui ne répondent pas aux besoins de logements pour familles nombreuses qui sont en carence dans le quartier. C'est aussi le cas de « Lake Side » qui prévoit une majorité de logements une ou deux chambres à hauteur de 84 % du programme contre seulement 15 % de logements trois chambres.

Par ailleurs, selon Nextensa, 40 % des logements seraient achetés par des investisseurs pour une mise en location sur le marché, en espérant donc le meilleur rendement et donc en tablant sur une augmentation continue des loyers dans la zone au détriment de la population des quartiers populaires qui ne trouveront plus où se loger.

Un conventionné n'est pas l'autre

Pour faire accepter le volet logement privé de son programme, Nextensa met en avant le logement conventionné prévu par le PPAS. Dans sa communication, il ne différencie pas le logement conventionné du logement conventionné +25. Ce dernier ne constitue pourtant nullement du logement abordable ! Ainsi un appartement de 95 m² vendu sur le marché à 353.210 euros[8] sera vendu à un prix conventionné de 260.000 euros. Les appartements de la catégorie + 25 % pourront quant à eux être vendus 325.000 euros, soit une réduction de 8 % par rapport au prix du marché !

Concernant le volet logement social, conformément au PPAS, le projet de base n'en comporte pas. Les besoins régionaux et locaux sont pourtant criants. Plus de la moitié de la demande des ménages inscrits sur liste d'attente pour un logement social est concentrée dans les communes de Molenbeek et de Bruxelles-Ville. À l'échelle de Molenbeek, le taux de logement social de 9,1 % a diminué de 0,1 % entre 2018 et 2023 tandis que pendant la même période le prix médian des appartements a augmenté de 27 %. Le quartier Maritime ne compte que 4 % de logement social qui correspond intégralement à un parc historique datant des années 1920.

Comme énoncé plus haut, la demande d'intégrer dans le projet un pourcentage significatif de logement social est établie depuis au moins 2009 et le Schéma directeur. Le permis accordé au promoteur la même année ne l'a pas pris en compte. Le PPAS de 2017 a également ignoré cette recommandation formulée dans le RIE de 2014.

8 : Prix de référence du marché pris par le promoteur pour calcule ler manque à ganger sur les logements conventionnés dans la « Note explicative architecture ».

Du social pour faire passer la pilule ?

Ce n'est qu'en décembre 2024, soit un mois et demi avant l'enquête publique, que Nextensa a annoncé dans la presse qu'une partie de la catégorie « logement conventionné + 25 » serait transformée en logement social pour un total de 61 logements. Ce revirement 15 ans après les premiers développements sur le site a de quoi étonner, pour le moins.

Pour nous, il ne s'agit ni plus ni moins qu'un effet d'annonce :

- Il n'existe **aucun accord** écrit à ce jour entre le promoteur et la SLRB pour un rachat de ces logements ;

- Le gouvernement étant en affaire courante, aucun accord ne peut être passé pour le moment entre la SLRB et le promoteur, il n'y aura donc **aucune garantie au stade de la délivrance du permis**, d'autant plus que c'est le PPAS qui fait office de loi et celui-ci n'impose pas de logement social ;

- En raison de choix politiques, le budget de la SLRB est sous pression. Or l'acquisition de logement clef sur porte lui coûte un prix médian de 45.436 euros[9] de plus par appartement qu'un projet qu'elle développe elle-même. Ce n'est donc pas une stratégie à long terme pour augmenter le stock de logement social. À cet état de fait se rajoute l'inconnue du **prix de revente** de ces appartements à la SLRB. Selon l'hypothèse du demandeur qui est de faire correspondre ces logements sociaux au « logement conventionné +25 », ces derniers pourraient être revendus à la Région à un prix… 8 % en dessous du marché !

- Enfin, quand bien même ces 61 logements sociaux verraient le jour, ils ne correspondraient qu'à **4 % du total de nombre de logements produit sur le site** (Park Lane + Lake Side). Un pourcentage extrêmement faible qui correspond au pourcentage actuel du quartier maritime et qui n'aurait qu'un effet limité sur la recommandation de l'étude d'incidences d'augmenter la mixité sociale.

- De plus, une partie de ce logement social serait constitué d'appartements de moins bonne qualité, plus difficile à écouler sur le marché privé. En effet, dans le chapitre sur le microclimat (page 920- 945) de l'EIE, on peut lire que la densité du programme aura pour conséquence que « *les bâtiments B04 et B05 ne recevront aucun ensoleillement total au niveau des chambres* » tandis que « *les appartements du bâtiment B09 et B11 auront des niveaux d'ensoleillement naturel très faible* ». L'étude recommande dès lors de revoir leur configuration quitte à les convertir en fonctions moins sensibles (locaux collectifs) ou à les fusionner avec d'autres appartements.

En page 123 du document de réponse du demandeur aux recommandations de l'étude d'incidences, celui-ci écrit dans le chapitre consacré au microclimat :

9 : Audition de la SLRB à la section logement du Parlement Bruxellois en 2024.

Fédération des comités de quartier, associations et collectifs d'habitant·es
34-36 rue du Chimiste, 1070 Bruxelles – 02 801 14 80 – info@ieb.be – www.ieb.be
BE33 2100 0902 0446 – TVA BE 0414.383.406

«*le demandeur a pris bonne note de la recommandation et, avec les architectes, a étudié la possibilité de revoir la configuration des appartements et a évalué l'opportunité de fusionner entre eux les appartements adjacents. Ces études n'ont pas permis d'aboutir à des solutions optimales.Dès lors, étant donné que ces appartements répondent et sont conformes à toutes les prescriptions légales urbanistiques (RRU) (..) qu'ils permettent aussi d'offrir des appartements aux configurations diversifiées sur le marché et que in fine ils représentent moins de 1% de l'offre totale du projet, le demandeur estime pertinent le maintien de la proposition. Le demandeur a de plus étudié la possibilité d'intégrer du logement social dans la programmation en logement afin de répondre également à ce segment du marché*».

En d'autres termes, non seulement le demandeur n'a pas étudié la possibilité de remplacer ces appartements par des locaux collectifs pourtant en carence dans son projet, mais les appartements les moins qualitatifs en matière de lumière naturelle seront revendus à la Région sous forme de logement social ! Si en plus ils sont proposés à un prix de 8 % en dessous du marché, c'est à se demander pourquoi la SLRB ne se bouscule pas au portillon (à considérer qu'elle ait été mise au courant plus d'un mois avant l'enquête publique).

Où sont les opérateurs publics ?

Tout comme la SLRB ne semble pas avoir été associée au projet en amont, aucun opérateur public potentiel n'est associé au projet pour le volet conventionné. D'autres projets arrivent pourtant à l'enquête publique avec un accord passé en amont, par exemple le projet Move Hub d'Atenor à la Gare du Midi élaboré en collaboration avec CityDev.

Le projet « Lake Side » compte donc mettre en vente les appartements avec une période définie de priorité pour les opérateurs publics. Si aucun opérateur public ne se porte acquéreur, il revient à Nextensa de vendre les logements conventionnés. C'est exactement ce qu'il s'est passé lors de la première phase d'urbanisation du site « Park Lane » et c'est ce qui risque de se reproduire à nouveau. La question qui se pose tout naturellement est donc de savoir quel est le contrôle public sur ces ventes en termes de bénéficiaires et de prix ? À qui Nextensa doit-il rendre des comptes ? La Région et/ ou la Ville de Bruxelles ont-elle pu consulter un registre de ces ventes ?

La question mérite d'autant plus d'être posée que la presse s'est fait l'écho de pratiques interpellantes lors de la vente des logements conventionnés par Nextensa. Un article de Bruzz[10] de 2021 relate la manière dont ces appartements ont été vendus : 56 appartements conventionnés sont partis en un jour, proposé en exclusivité aux contacts rapprochés du promoteur, à des particuliers, mais aussi à des organisations sponsorisées par Nextensa comme… un club de Hockey à Grimbergen[11].

10 : https://www.bruzz.be/stedenbouw/voorverkoop-van-betaalbare-flats-aan-close-circle-stuit-op-kritiek-2021-08-27?fbclid=IwAR1dwPrLzFhSC1K7A7LoKrvSOEdCLf1ukh8MhDwUKTZRPheMVf8ZZG9o92g

11 : https://www.facebook.com/events/tour-taxis/merode-connects-with-tour-taxis/334682331271756/?locale=nl_BE

Pour éviter un retour de ces pratiques discutables, le demandeur devrait pouvoir démontrer se prise de contact avec des opérateurs intéressés en amont de l'enquête publique sur « Lake Side ». Si aucun opérateur public ne s'est manifesté, le projet devrait être remanié pour que le logement proposé soit plus attractif pour les opérateurs publics.

Le co-living, mini superficies, maxi profits.

En plus des 737 appartements, le projet « Lake Side » vise également à créer 10 x 10 chambres de co-living. Cette financiarisation de la colocation a le vent en poupe ces dernières années. Elle permet en effet de faire de belles marges pour les promoteurs immobiliers qui peuvent louer au même prix, voire plus cher qu'un appartement, des espaces qui sont en réalité plus réduits.

Le présent projet ne déroge pas à la règle, ce qui est d'ailleurs pointé par le Maître-Architecte en page 07 de son avis : « *BMA regrette la taille limitée des espaces séjour (à peine 45m 2 pour une unité de 10 chambres) et la taille de l'espace extérieur prévu (4,5m 2 et 7,5m 2 pour une unité de 10 chambres). D'autant plus que les chambres elles-mêmes sont fort petites et permettent à peine de meubler un lit double et un bureau (toutes les chambres font entre 14m 2 et 15m 2). Les chambres destinées aux PMR sont encore moins bien équipées : il n'y a guère de place que pour un lit double étroit et une armoire, et pas de place du tout pour une kitchenette ou un bureau comme dans les autres chambres*».

L'avantage financier est donc plus clair pour le promoteur que pour les futurs occupants. Le co-living ne constitue nullement du logement abordable. Par contre, la Ville de Bruxelles pourra appliquer sa taxe de 1520 euros par chambre et donc engranger des rentrées financières à hauteur de 152.000 euros par an.

Remise à plat

Dans l'accord de la nouvelle majorité de la Ville de Bruxelles, on peut lire que la Ville prend des engagements : que « *dans tous les grands ensembles de logements, il doit y avoir <u>une part significative de logements publics</u> et privés* » (page 57) ainsi que d'« *améliorer la mixité sociale dans tous les quartiers, en <u>privilégiant la construction de logements sociaux dans les quartiers de la Ville où il en existe peu</u> et en introduisant du logement moyen dans les quartiers ayant déjà de nombreux logements sociaux* » (page 61).

Le projet « Lake Side » ne répond à aucun de ces deux engagements : il produit en majorité du logement privé hors de la bourse de la majorité des Bruxellois, ne donne aucune garantie pour que le logement moyen soit géré par des opérateurs publics, annonce sans garantie du logement social (dont une partie sera de mauvaise qualité) et contribue à la dynamique de gentrification déjà en cours dans les quartiers centraux du canal. Il ne répond ni aux besoins d'aujourd'hui ni à ceux de demain.

Fédération des comités de quartier, associations et collectifs d'habitant·es
34-36 rue du Chimiste, 1070 Bruxelles – 02 801 14 80 – info@ieb.be – www.ieb.be
BE33 2100 0902 0446 – TVA BE 0414.383.406

→ Pour ces raisons, nous demandons un refus du projet en l'état et une remise à plat du PPAS afin d'y inclure la clause dite « Heyvaert » qui préconise 25 % de logement social dans tout projet de plus dans tous les projets, publics ou privés, de construction de logements de plus de 2 000 m². Cette clause a d'ailleurs inspiré un avant-projet d'ordonnance régional qui imposerait 25 % de logement social dans tous les projets de plus de 3500 m². Nous demandons que les opérateurs publics du logement bruxellois soient associés en amont et puissent opérer un contrôle des ventes des appartements en aval. Nous demandons enfin que le pourcentage de logement conventionné +25 qui ne constitue nullement du logement abordable, soit transformé en logement conventionné simple. Nous demandons enfin que l'ensemble des logements conventionné soient réalisés et de refuser un fractionnement conditionné à la délivrance d'un futur permis d'urbanisme.

BUREAUX ET ACTIVITÉS PRODUCTIVES

Le PPAS approuvé en 2017 permet la construction de bureaux et d'activités productives à hauteur maximum de 124.000 m² pour la zone A et de 2500 m² pour la zone B. Le projet « Lake Side » propose de supprimer cette fonction dans la zone B au profit du logement et de construire 38.232 m² de bureaux dans la zone A, notamment sous la forme d'un bâtiment mixte logement-bureau avec socle commun.

Bien que permises par le PPAS, le projet ne contient aucune activité productive. Ce sont pourtant ces dernières qui sont susceptibles d'offrir de l'emploi local et diversifié dans un quartier où le taux de chômage atteint les 30 %, en particulier chez les jeunes. Là où des bureaux pour le secteur tertiaire peuvent se construire absolument n'importe où dans l'espace de la Région, le site de Tour et Taxis offre une situation particulière de par sa proximité avec le canal. Celle-ci permet l'implantation d'activités de logistique, d'artisanat, d'économie circulaire qui peuvent tirer parti du lien avec la voie d'eau, contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier et créer de l'emploi peu qualifié intriqué au fonctionnement de la Région et donc peu délocalisable. En d'autres termes, l'implantation d'activités productives permettrait de tisser un lien avec le passé industriel du site tout en y développant des activités productives axées sur la durabilité.

À rebours de ces réflexions, le demandeur fait le choix de développer un programme exclusif dédié au bureau. Pourtant, comme le note l'EIE (page 302) : « *la densité de bureaux observée au sein du secteur statistique « Tour & Taxis » est de 225.164,1 m²/km² soit une densité près de trois fois supérieure à la moyenne régionale (78.002,56 m²/km²)* ». De plus, bien que le stock total de bureaux à Bruxelles soit en baisse depuis 10 ans, et malgré les nombreuses opérations de reconversion, la vacance reste très élevée : en 2022, on dénombrait 1.080.875 m² de bureaux vides dans la Région !

Fédération des comités de quartier, associations et collectifs d'habitant·es
34-36 rue du Chimiste, 1070 Bruxelles – 02 801 14 80 – info@ieb.be – www.ieb.be
BE33 2100 0902 0446 – TVA BE 0414.383.406

Avec 161.114 m² vides, le quartier nord représente à lui seul 10 % de cette vacance[12]. Malgré cet état de fait, de nombreux projets en cours de rénovation ou de démolition-reconstruction y maintiennent ou augmentent les surfaces de bureaux (Zin, Nör, Livin,…). Quel sens y a-t-il à construire davantage de bureau dans cette zone d'autant qu'une construction neuve demande considérablement plus de matériaux qu'une rénovation, et donc émet considérablement plus de gaz à effet de serre ?

En amont de l'enquête publique, le demandeur a annoncé avoir passé un deal avec Proximus pour une occupation des futurs bureaux à Tour et Taxis. Suite au retrait d'Immobel du projet de reconversion de ses tours, leur valeur a été diminuée par trois. Nextensa s'est donc profilé pour faire d'une pierre-deux coups : racheter les tours dans le quartier nord et trouver un occupant pour « Lake Side ».

Ce jeu de chaises musicales des espaces de bureaux va à l'encontre d'une vision à long terme et n'est guidé que par l'appât du gain, qui plus est au détriment des pouvoirs publics. Les projets de bureaux déjà construits sur le site de Tour et Taxis en sont l'illustration parfaite :

- La construction par Nextensa du siège de l'administration flamande, Herman Terilinck, a coûté 90 millions d'euros en frais de réalisation. La communauté flamande loue le bâtiment pour une période de 18 ans pour un loyer qui était annoncé en 2014 de 180 euros du mètre carré. C'est donc plus de 12 millions d'euros, hors indexation et hors charges, que paie l'administration par an. Au terme du bail, cela représente plus de 216 millions d'euros… L'administration flamande aurait donc pu acheter deux fois le bâtiment sur le cours du bail !

- En ce qui concerne le siège de Bruxelles-Environnement, en 2014, l'IBGE paie encore des loyers pour environ 1,34 million pour les immeubles loués à Woluwé-Saint-Lambert. Avec son nouveau siège créé sur le site de Tours et Taxis, le loyer passe en 2014 à 3,6 millions d'euros. Le loyer de l'IBGE revient à 165 euros/m² (toutes surfaces confondues, mais hors parkings). Les coûts de réalisation du bâtiment n'ont pas été rendus publics. L'augmentation de loyer était justifiée par les économies d'énergie réalisées grâce au nouveau bâtiment passif. Le bâtiment a été construit par Nextensa, via Project T&T. Avant même le déménagement des fonctionnaires de l'administration, le bâtiment a été racheté par la compagnie d'assurance liégeoise Integrale pour 72 millions d'euros. Avant sa mise en liquidation en marge de l'affaire Nethys, son actionnaire principal, Integrale a revendu en 2020, le siège de Bruxelles-Environnement ainsi que 4 autres bâtiments à Cofinimmo pour un total de 195 millions d'euros.

Les loyers sont aujourd'hui payés à Confinimmo. Le loyer + charges était en 2023 de 4,6 millions d'euros[13]. Entre 2015 et 2023, BE a donc payé au moins 35 millions d'euros de loyers et charges. D'ici la fin du bail, BE paiera encore minimum 41 millions d'euros (hors indexation).

12 : Perspective.brussels, Observatoire des bureaux n°40, état des lieux 2021 et 2022 / pipeline, mars 2024.

13 : selon le site openbudget.brussels

La location du siège dépassera donc un budget de 76 millions d'euros, sans doute de quoi être propriétaire de ses bureaux…

Il s'agit là de visions court-termistes avec des millions d'euros de loyers payés pour des occupations très longues, qui grèvent les finances publiques bruxelloises pour n'être propriétaires en fin de compte de rien du tout. « Lake Side » ne propose rien de différent aujourd'hui. Certes Proximus n'est pas une administration publique, mais l'État belge est son actionnaire majoritaire avec 53,51 %.

→ **Nous demandons une réduction significative des espaces de bureaux dans le projet « Lake Side », qui ne répondent à aucun besoin identifié, au profit d'activités productives ayant une plus-value sociale et environnementale.**

ÉQUIPEMENTS

De 20 % dans le Schéma directeur, les équipements sont tombés à 5 % des fonctions développées sur le site de Tour et Taxis. Dans le projet « Lake Side », ils ne représentent que 2,7 % (3,939 m²) de l'urbanisation prévue, ce qui est tout à fait insuffisant pour couvrir les besoins générés par le projet, sans même parler des quartiers alentour.

La note explicative du projet renseigne que les équipements envisagés sont une crèche, un centre de formation pour adulte (type cours du soir) et une bibliothèque. Cependant, on peut lire en page 318 de l'EIE que tout reste hypothétique au stade de la demande de permis : «*suite à une discussion avec le demandeur, les équipements sont à ce stade définis comme CASCO et les hypothèses de programmation ne sont pas définitivement arrêtés dans le sens où le demandeur n'a pas la certitude de trouver un exploitant pour la crèche ou la bibliothèque, par exemple. Les plans de la demande de PU ne définissent pas l'utilisation de ces équipements alors que la note explicative définit la nature de ces équipements (…) Le demandeur nous informe que ces hypothèses ne sont donc pas définitives à ce stade et que l'utilisation réelle de ces équipements pourrait encore être modifiée ultérieurement ».*

À nouveau, tout comme pour les logements, aucun opérateur n'est associé au stade de la délivrance du permis. Rien ne garantit donc que les futurs équipements auront une fonction utile au quartier ni qu'ils seront des équipements publics. Un précédent a déjà été établi lors de la phase d'urbanisation de « Park Lane » : dans les équipements a été créée une maison de soins, payée en tout ou en partie via des charges d'urbanismes, qui se trouve être gérée par Anima Care dont l'actionnaire principal était jusqu'en 2022 le groupe financier Ackerman & Van Haeren, la maison mère… de Nextensa[14] !

Les futurs équipements seront-ils pensés pour les habitants actuels et futurs du site ou pour les actionnaires de Nextensa ?

14 : Ackermans & Van Haaren a depuis revendu sa filiale Anima à AG Assurance pour une plus-value potentielle de 230 millions d'euros.

La création d'une bibliothèque répond à un manque dans le quartier identifié de longue date, mais est-il pertinent de créer cet équipement dédié au calme à côté d'une crèche ?

La crèche répond elle aussi à un besoin criant. Selon le diagnostic de Perspective.brussels : « *en matière d'accueil de la petite enfance, la couverture des secteurs statistiques entourant le site de Tour & Taxis est partout largement inférieure à la moyenne régionale. Le nombre moyen de places accessibles à tous les enfants y est de 0,18 places. Cela signifie que ces quartiers offrent 1,8 places pour 10 enfants alors que la moyenne régionale est de 3,7 places pour 10 enfants ».* Malgré cette carence, la crèche, si elle voit le jour, n'offrira une capacité que de 40 à 50 places alors que les besoins générés par le projet sont de… 61 places ! Le projet « Lake Side » viendra donc encore creuser le déficit en matière d'accueil de la petite enfance.

Concernant le centre de formation pour adultes, aucune information n'est donnée en complément. Les acteurs du quartier demandent l'ouverture d'un centre d'entrepreneuriat qui puisse former, orienter, coacher et accompagner les jeunes tout en créant des liens avec les entreprises locales sur le site de Tour &Taxis et au-delà.

L'EIE étudie un scénario alternatif de programmation des équipements qui comprend : une maison médicale, un espace sportif et une maison de jeune. Ces équipements répondent eux aussi à des besoins criants : la population jeune est surreprésentée dans les quartiers jouxtant le site de Tour et Taxis, les deux maisons médicales à proximité sont saturées et les besoins sportifs sont nombreux (salles omnisports, terrains de grands jeux, piscines…).

Il apparaît que le PPAS a grandement sous-estimé les besoins en équipements collectifs générés par l'urbanisation du site de Tour et Taxis. Les différents scénarios étudiés ne devraient pas être exclusifs, mais réalisés dans leur ensemble. D'autres besoins sont mis en avant par les habitants sans qu'il ne trouve de débouché dans la présente demande de permis, c'est notamment le cas de la création d'espaces communs polyvalents pouvant être utilisés comme salles de fêtes, de réunions, d'écoles de devoirs, de manifestations culturelles…

Enfin, en ce qui concerne l'enseignement fondamental, si deux projets de création d'écoles sont actés par la Ville de Bruxelles, le calendrier de leur ouverture demeure flou. Quoi qu'il en soit, Perspective signale que «*malgré ces nouveaux projets d'école, le déficit de place du quartier Maritime persisterait à l'horizon 2030 (732 places déficitaires théoriques) et ne serait pas totalement compensé par le surplus d'offre des quartiers voisins. Il existe donc un enjeu de créer de nouvelles places scolaires dans ce périmètre pour répondre aux besoins dans le fondamental d'ici 2030* ».

→ **Nous demandons une révision du PPAS pour augmenter de façon significative la proportion d'équipements collectifs sur le site afin de répondre aux besoins actuels et aux besoins futurs générés par l'augmentation de population dans la zone. Nous demandons des garanties en amont de la délivrance de tout permis sur le caractère public de ces équipements et la réalisation conjointe des différents scénarios étudiés dans l'EIE.**

MOBILITÉ

En termes de mobilité, la part modale réduite de l'automobile pour les déplacements en lien avec le site repose en grande partie sur la création d'une nouvelle ligne de tram 15. Si la demande de permis a bien été déposée, le calendrier de sa réalisation demeure flou. Au vu des débats animés que provoque le réaménagement de l'espace public de la rue Picard, il existe un risque de voir se développer des oppositions politiques et des recours juridiques en marge de la future enquête publique sur cette demande de permis. L'amélioration de l'accessibilité du site en transport public, et donc de réduction de la part modale de la voiture, devrait donc être considérée avec prudence à moyen terme.

Le projet génèrera des saturations automobiles aux carrefours Anna Boch- Avenue du Port et Avenue du Port-Place des armateurs (EIE, page 414). Quel impact auront ces saturations sur les routes de véhicules de secours du futur État-Major du Siamu qui viendra s'implanter dans le quartier et qui devrait dans un premier temps utiliser la Drève Anna Boch (qui verra une évolution du trafic dans les deux sens de circulation de ±200 % en HPM et de ±170% en HPS) pour rejoindre l'Avenue du Port ?

En matière de stationnement, le projet prévoit la création sous la forme de deux niveaux en sous-sol de 590 places de parking dont 345 pour la fonction logement et 191 pour la fonction bureaux.

La demande initiale prévoyait davantage d'emplacements qui ont été réduits après la réalisation de l'EIE. Ainsi la dérogation à la baisse au RRU qui était de 0,54 place par logement est passée à 0,4 place. Pourtant, même avec un taux de 0,54, l'EIE juge que « l'offre en stationnement motorisé prévue ne permet pas de répondre à la demande estimée pour l'ensemble des usagers **».**
La construction de parkings en sous-sol entraine un coût environnemental élevé, mais aussi un coût de réalisation important pour le demandeur, ce qui peut justifier une diminution des emplacements à créer. Les faibles taux d'utilisation des parkings créés pour le projet « Park Lane » poussent également le promoteur à revoir la création de nouveaux parkings à la baisse.

Toutefois, nous ne partageons pas l'optimisme du demandeur en matière de réduction de la demande de stationnement à moyen terme pour atteindre un seuil maximal de 0,3 place par logement, grâce à l'utilisation de voitures partagées électriques.

Cette réflexion qui vise avant tout à dégager des réserves de stationnement pour le volet événementiel[15] du site fait l'impasse sur la réalité des quartiers qui entourent le site.

Ceux-ci sont caractérisés par des taux d'occupation de stationnement en voirie élevés : en journée et en semaine, une moyenne de 90 % dans la zone d'étude (EIE, page 408), qui est semblable en soirée avec 89 %. Cette saturation devrait augmenter dans le futur avec le réaménagement de la rue Picard pour le tram 15 qui prévoit la suppression de 275 places de stationnement en voirie. Une dynamique qui suit les objectifs régionaux du plan Good Move qui vise à supprimer le stationnement de voirie, mais à compenser partiellement ces pertes par du stationnement hors voirie.

La tendance générale de la promotion immobilière actuelle est de construire de moins en moins de parkings pour réduire la charge financière. Cependant, cette baisse du parking ne s'accompagne pas d'une baisse de la densité résidentielle des projets. La question qui se pose est alors de savoir où iront se garer toutes les personnes qui ne disposent ni d'un garage ni d'une place en voirie ?

Les parkings existants sur le site de Tour et Taxis (dont les taux d'occupation sont faibles en soirée et contiennent des réserves entre 39 et 82%) devraient être mutualisés au profit du quartier et à des tarifs raisonnables au vu de la composition socio-économique du quartier.

Quant aux futurs emplacements pour les logements, ceux-ci devraient anticiper cette future demande de mutualisation. Dans son avis sur le PPAS Biestebroeck, la commission de concertation de la commune d'Anderlecht qui s'est tenue le 06 janvier dernier a refusé une dérogation trop importante à la baisse aux normes du RRU pour ces motifs de mutualisation : «*Considérant qu'en cas de nouvelles constructions, le nombre d'emplacements de stationnement pour véhicules motorisés à destination des habitants prévu dans le projet de PPAS doit tenir compte de l'exigence maximale fixée dans les Règlements d'Urbanisme ; qu'une exigence minimale de stationnement doit être fixée, soit 0,7 ; que cette norme contribue à favoriser le stationnement hors voirie et la mutualisation potentielle du stationnement pour d'autres fonctions ; (…) que l'offre en parking doit être réellement accessible et pas uniquement théoriquement, via des accords avec les propriétaires de ces parkings* ».

Bureau : une offre sous-évaluée

En ce qui concerne l'offre de stationnement pour le bureau, celle-ci semble encore plus sous-dimensionnée. Deux versions de la note explicative sont jointes au dossier mis à l'enquête publique.

15: La mise en œuvre du projet engendrera une perte de stationnement pour la fonction événementielle du site de Tour & Taxis. Au regard de l'offre en stationnement actuelle et des emplacements potentiellement mutualisables, les futurs événements sur le site de Tour & Taxis ne pourront accueillir qu'un nombre limité de voitures.

La première rédigé avant la clôture de l'EIE stipule en page 37 que « *le site est situé en zone d'accessibilité B au RRU qui autorise la création d'une emplacement de parking par tranche de 100 m²* » de bureau, mais aussi que l'offre est « *volontairement réduite pour limiter les déplacements en voiture et anticiper le développement prochain des transports publics* ». La seconde note explicative se contente d'affirmer que le site se trouve en zone B du RRU.

Cette affirmation est pourtant contredite par l'EIE qui montre en page 347 que le site est situé en zone d'accessibilité C au RRU. Ce qui autorise 1 emplacement de parcage par tranche de 60 m² de superficie plancher. C'est donc à partir de cette donnée que doit s'évaluer la différence entre les besoins générés par le projet et la diminution proposée par le demandeur.

À partir de ce ratio, le projet permet 638 emplacements autorisés (EIE, page 526), ce qui correspond déjà à une sous-offre de l'ordre de 106 emplacements ! Or, le projet ne compte que 191 places dédiées au bureau, ce qui porte la sous-offre théorique à 533 emplacements. Ce calcul est obtenu en prenant pour hypothèse que les bureaux seront occupés par une entreprise privée, ce qui est désormais confirmé. Dans le cas d'une sous-occupation, pour ne pas avoir de report en voirie, la part modale de la voiture devrait passer de l'hypothèse de 45 % à un maximum de 10,95 %, ce qui extrêmement ambitieux pour une zone moyennement bien desservie en transport public.

L'EIE juge dès lors en page 530 que « *l'offre en stationnement ne permet pas de répondre à la demande estimée pour l'ensemble des usagers, avec un* **report en voirie estimé de 127/128 emplacements le week- end et de 67 à 620 emplacements un jour ouvrable.** ***Ceux-ci sont principalement liés aux usagers des bureaux et des équipements publics ».*** Avec un taux d'occupation des voiries de 90 % en journée de semaine, cette pression automobile ne sera pas absorbable par les quartiers jouxtant le site.

Entre-temps le demandeur a annoncé que le programme de bureaux de « Lake Side » deviendra un campus urbain pour Proximus. Cela pose également la question d'une sous-évaluation par l'EIE du nombre de travailleurs qui viendront sur le site. Pour rappel, la surface totale de bureau permettrait théoriquement l'aménagement de 1912 postes de travail dont 1625 employé.es en simultané sur le site. D'après le plan de déplacements d'entreprise de Proximus, actualisé en janvier 2022, 6.008 travailleurs sont liés à son site du quartier nord dont 5.710 travailleurs internes, auxquels se rajoutent 140 visiteurs par jour[16].

Dans son projet initial avec Immobel, Proximus avait revu à la baisse la fréquentation du site : Proximus aurait occupé 49.568 m² pour 4.561 travailleurs. Avec 2.737 travailleurs simultanément sur site[17]. Le projet prévoyait 296 emplacements de parking en tablant sur une part modale de la voiture très ambitieuse de 9 %.

16: Note préparatoire à l'étude d'incidences Tours Proximus, septembre 2022, page 21.
17 : Etude d'incidences Tours Proximus, mai 2023, page 423.

Or, le quartier nord est situé en zone A du RRU, extrêmement bien desservi en transport public alors que Tour et Taxis est situé en zone C.

Les besoins en stationnement en lien avec la fonction bureau sont donc sous-estimés en raison d'une part modale de la voiture beaucoup trop ambitieuse, encore accentuée par le flou qui demeure sur le nombre de travailleurs qui viendront réellement s'implanter sur le site. Cette sous-évaluation des besoins de stationnement du site aura également des conséquences en lien avec l'événementiel dans la mesure où le projet entraine la suppression de 750 emplacements à l'air libre sur le site et que les voiries environnantes sont déjà saturées à 99 % dans la zone d'étude lors de l'organisation d'un évènement.

→ L'offre en stationnement du projet est sous-évaluée pour le volet logement relativement aux ambitions régionales de mutualisation du stationnement. L'offre en stationnement du projet pour le volet bureau est sous-évaluée au regard de la classification au RRU et quant au nombre potentiel de travailleurs attendus sur le site. Au vu des dommages environnementaux que génère la création des parkings en sous-sol (tant en termes d'émission de gaz à effet de serre que d'imperméabilisation de la parcelle), le projet doit être refusé en l'état. Nous demandons une révision du PPAS pour augmenter la part de logement social et d'activités productives pourvoyeuses d'emploi local qui ne génèrent pas de demande importante en stationnement et d'utiliser les réserves pour les habitants actuels et futurs.

ESPACES VERTS ET BIODIVERSITÉ

Le caractère public du parc, pourtant réalisé avec un montant d'1,6 million d'euros de charges d'urbanismes, n'est à notre connaissance toujours pas acté à ce jour. Nous demandons que cela soit le cas. En effet, ces charges concernent des permis déjà octroyés et déjà réalisés ou en cours de finalisation. Le caractère public du parc ne devrait pas être lié à la réalisation ou à la non-réalisation du projet « Lake Side ».

En raison des fondations du projet et du parking souterrain, le taux d'imperméabilisation du site augmentera de 26% par rapport à la situation existante de droit pour atteindre un important taux d'imperméabilisation de 71 %. Ce qui réduira considérablement l'alimentation de la nappe phréatique souterraine et limitera les espaces de pleine terre. Les niveaux souterrains
s'implanteront directement dans la nappe superficielle. Les pieux sécants prévus pour les sous-sols introduisent une barrière qui limite l'écoulement latéral des eaux, accentuant le risque d'accumulation d'eau dans certaines zones de pleine terre et potentiellement menaçant la stabilité des infrastructures souterraines (EIE, page 600).

La majeure partie des espaces végétalisés ne seront donc pas plantés en pleine terre, mais sur des dalles de béton, il faut donc les considérer comme des toitures végétales. Le manque d'épaisseur de substrat réduit les possibilités d'implantation racinaire ainsi que la rétention d'eau, ce qui réduit donc le potentiel de diversification

des essences de végétation pouvant être plantées sur le site. La réduction de l'emprise des sous-sols par le demandeur suite à l'EIE à hauteur de 2,9 % ne change pas fondamentalement cet état de fait. D'autant qu'il a été démontré que l'offre de stationnement du projet est sous-estimée.

La destruction du milieu ouvert actuel aura un impact négatif sur la biodiversité tandis que les espaces végétalisés du Courtyard devront très probablement être renouvelés (en fonction de l'état de l'étanchéité de la dalle et/ou d'autres éléments en sous-sol), ce qui réduit alors la valeur écologique de ces milieux à long terme. De plus, comme le note le BMA : « *Le courtyard semi-public offre un grand potentiel communautaire, mais sa programmation laisse ce potentiel largement sous-exploité. En raison d'absence d'aménagements extérieurs (jeux pour petits et grands, espaces appropriables, etc.) qui pourraient soutenir la fonction résidentielle et du manque d'activation par des programmes situés aux étages inférieurs des bâtiments, cet espace extérieur devient davantage un jardin visuel plutôt que fonctionnel* ».

Par ailleurs, la hauteur des bâtiments projetés dans le projet augmentera le risque de collision des oiseaux avec les baies vitrées. La recommandation de l'installation de stores visant à réduire ces risques dépendra uniquement du bon vouloir des futurs occupants. Les surfaces de bureaux augmenteront également la pollution lumineuse ayant un impact sur l'avifaune, particulièrement en période de migration (EIE, page 188).

Nous demandons de garantir dès aujourd'hui le caractère public du parc et de revoir le volet stationnement du projet pour trouver le meilleur équilibre entre les besoins générés par le projet et les besoins de mutualisation de stationnement ainsi qu'une maximalisation des espaces de pleine terre.

OMBRES / MICROCLIMAT / BRUIT

Le projet génèrera un ombrage significatif sur le bâti de la zone d'activités productive située derrière le projet. La Brasserie de la Senne sera particulièrement impactée dans la mesure où ses panneaux photovoltaïques et sa terrasse seront plongés dans l'ombre pendant plus de six heures par jour à l'équinoxe d'automne.

La densité du projet aura pour conséquence déjà mentionnée de réduire de manière très importante la luminosité naturelle dans une série d'appartements (B04, B05, B09, B11) tandis qu'en automne le courtyard sera plongé dans l'ombre pendant la majeure partie de la journée.
La hauteur des bâtiments entraînera aussi des effets de vents désagréables au niveau de l'intersection entre la rue du méandre et la Drève Anna Boch qui constitue l'une des entrées piétonnes du projet, surtout avec son volet commercial.

Enfin, concernant le bruit, l'EIE mentionne l'arrivée prochaine du futur État-Major du Siamu[18] sur le site du TIR qui rassemblera différents services de pompiers ainsi qu'une école de formation.

18: https://sau.brussels/sites/siamu-futur-etat-major

Fédération des comités de quartier, associations et collectifs d'habitant·es
34-36 rue du Chimiste, 1070 Bruxelles – 02 801 14 80 – info@ieb.be – www.ieb.be
BE33 2100 0902 0446 – TVA BE 0414.383.406

L'EIE n'étudie pas les impacts sonores de cette future implantation en termes d'interventions et d'exercices réalisés sur le site au regard des logements qui viendront s'implanter à proximité. Il s'agit là d'un manquement de l'EIE, d'autant plus que le SIAMU a annoncé que la Drève Anna Boch serait utilisée comme voie pour rejoindre l'Avenue du Port lors des interventions.

PATRIMOINE

La Gare de Triage (hors périmètre du projet) fait partie du patrimoine historique du site, au même titre que la Gare Maritime, l'Entrepôt Royal, etc. La programmation du site contribuera à l'invisibiliser depuis l'espace central, ce qui entraînera une perte de liaison avec les autres éléments historiques du site. Nous demandons de se référer aux recommandations du Schéma directeur pour garder une visibilité suffisante sur ce bâtiment : «*Valoriser la gare de service en la rendant visible depuis l'espace public central" [...] Afin de rendre sa volumétrie visible et lisible dans la composition d'ensemble, un espace ouvert situé devant la Gare de service mettra en valeur ce bâtiment et le rendra visible depuis le vaste espace ouvert central au site*" (SD, page 35). "*La gare de service doit rester visible depuis l'espace public central sur au moins 3/4 de sa longueur de sa façade principale orientée vers le parc*" (SD, page 42).

CHARGES D'URBANISME

L'absence d'un registre régional des charges d'urbanisme couplée à l'avalanche de permis modificatifs octroyés sur le site de Tour et Taxis ne facilite pas la compréhension et le contrôle de leurs affectations. Selon la Région, qui répondait à une question écrite parlementaire en la matière, aucun montant ne serait encore attendu ou en attente de versement pour les permis déjà octroyés vu que l'intégralité des charges sur le site de Tour et Taxis sont réalisées en nature. La ventilation des permis déjà chargé est la suivante :

-réalisation d'espace vert public (cession): 1.660.412,00 €
-réalisation d'équipement d'intérêt collectif: 4.428.707,76 €
- logement encadré (pour la Régie foncière de la Ville de Bruxelles): 3.118.359,00 €
-logement conventionné: 3.523.631,00 €
- réalisation d'espace public/voirie: 3.874.735,00 €

L'espace vert correspond donc au Parc qui doit toujours être cédé. Les équipements d'intérêt collectif ne sont pas détaillés (ils comprennent en tout cas la maison de soins susmentionnée). Quelles sont les voiries qui ont été réalisées avec les charges dans la mesure où le PPAS interdit explicitement cette affectation dans son périmètre ? Les charges dédiées au logement conventionné ont-elles été utilisées entièrement lors de l'urbanisation de Park Lane ou des montants sont-ils encore à réaliser dans le cadre de « Lake Side » ?

Par ailleurs, la réalisation de 31 logements encadrés pour la Régie Foncière de la Ville de Bruxelles pour un montant de 3.118.359 euros ne correspond pas aux informations données par l'arrêté du Conseil communal de la Ville de Bruxelles du 21

septembre 2015 qui mentionne un montant de 4.644.075,92 € pour 2.098,92 m² de logements réalisés.

Les deux montants ne correspondent pas non plus à la source de ces charges d'urbanisme, le bâtiment Herman Teirlinck qui a généré 5.917.287,76 € de charges d'urbanisme. Dans quelle affectation la différence a-t-elle été ventilée ?

En ce qui concerne « Lake Side », la proposition du demandeur est d'utiliser l'intégralité des charges d'urbanismes générées pour réaliser 7.521 m² de logement conventionné et compenser son « *manque à gagner* ». On imagine que les charges d'urbanismes éventuellement non encore liquidée en nature pour les autres permis délivrés sur le site de Tour et Taxis seraient également affectés à la construction de logement conventionné.

Cette proposition est inacceptable. Le logement conventionné constitue le seul retour public aux gabarits et la densité surdimensionnée que le PPAS a créée sur mesure pour augmenter la marge de profit du promoteur. Il ne devrait pas être question de financer ceux-ci par les charges générées par le projet. Ces charges ne devraient pas non plus être utilisées afin d'améliorer l'espace public, ce qui incombe au promoteur pour assurer le bon aménagement des lieux de son projet et ne constitue pas un aménagement qui bénéficie à la collectivité.

Nous demandons que l'intégralité des charges d'urbanisme encore dues pour les permis délivrés sur le site de Tour et Taxis ainsi que l'intégralité des charges d'urbanismes générées par le présent projet soient affectées à la construction de logement social locatif.

DENSITÉ ET RESPECT DU PPAS

Les quartiers autour de Tour & Taxis affichent une densité importante : jusqu'à 20.000 hab/km² contre 7.440 en moyenne régionale (IBSA,2019). Les secteurs statistiques affichant les plus grandes densités sont les quartiers jouxtant la friche tels que Laeken Veld, Maison Rouge Place Sud
et Boackstael Place Sud. Ils font partie des quartiers les plus denses de la Région,

Cette densité se caractérise par une forte présence de ménages à raison de 5.000 ménages/km² (IBSA,2019), ce qui est supérieur à la moyenne régionale de 3.400 ménages/km² (IBSA,2019).

Le projet « Lake Side » viendra encore augmenter la densité de population en introduisant des constructions aux gabarits démesurés par rapport au quartier avec des dommages sur l'accessibilité au logement, la mobilité, le microclimat, la biodiversité et le patrimoine. Les montées en hauteur disproportionnées du projet sont nécessaires pour augmenter un tant soit peu la qualité de vie dans les espaces publics. Il s'agit là d'une conséquence d'un PPAS mal conçu et inapplicable dans les faits.

En l'état, le projet prévoit une densité élevée de 187,1 logements par hectare, dépassant ainsi les recommandations du RIE du PPAS, fixée à 150 habitants par hectare/ maximum.

Cette densité et ces gabarits sont au coeur de l'avis négatif remis par le BMA : «*la densité fixée par le PPAS pour les zones A et B est problématique (…) Selon BMA la qualité globale de la proposition actuelle est insuffisante en raison de très nombreux défauts. La cause de ces nombreux problèmes non résolus réside dans la densité qui est encore trop élevée. Elle ne semble pas permettre aux architectes d'élaborer un projet de qualité. BMA estime que la proposition dans sa forme actuelle n'est pas acceptable en termes de qualité* ».

La densité pourrait pourtant encore être augmentée dans la mesure où le projet n'est pas conforme au PPAS en regard de son volet logement : la superficie minimale de logement prescrite par le PPAS pour la zone B n'est pas respectée dans le projet de base. Minimum 11.617 m² sont manquants pour respecter cette prescription. Le projet « Lake Side » urbanise donc le site à hauteur de 93 % de ce qu'impose le PPAS. Ce fractionnement implique également que l'entièreté du logement conventionné ne serait pas réalisée.

Cet état de fait laisse donc la porte ouverte à un saucissonnage du présent permis qui pourrait donner lieu dans les années qui viennent au rajout d'un bâtiment ainsi qu'à la rehausse de quatre autres bâtiments. Cette réalisation serait non seulement contraire à l'avis du BMA, mais aussi aux conclusions de l'EIE qui a étudié une programmation complète sous la forme de l'alternative 3. Cette alternative n'est pas favorable sur le plan urbanistique et paysager par rapport au projet dès lors qu'elle n'apporte aucun bénéfice, mais des désagréments de plusieurs ordres : augmentation des impacts présents dans le projet initial au niveau de la densité, de l'impact visuel, de l'ouverture visuelle vers le ciel et de la pleine terre (page 1163, EIE). La conclusion de l'EIE sur ce point est claire : « *nous recommandons, suite à la mise en œuvre du présent projet, d'ouvrir la réflexion chez les autorités publiques compétentes sur une modification éventuelle du PPAS permettant de ne pas mettre en œuvre le programme résiduel (étudié dans le cadre de l'alternative 3) ».*

Au vu de tous les éléments qui précèdent, le projet « Lake Side » de Nextensa ne répond ni aux besoins régionaux ni aux besoins locaux connus tout en engendrant une série de dommages au regard d'un bon aménagement des lieux. IEB demande de refuser la présente demande de permis et se joint à la demande du bureau d'étude pour entamer une révision complète du PPAS afin de tendre vers une urbanisation raisonnée du site, comprenant 25 % de logements sociaux, des activités productives, davantage d'équipement collectif et un juste équilibre entre les impératifs environnementaux en matière de mobilité et les besoins actuels et futurs du quartier de Tour et Taxis. Cette révision devrait prendre pour ligne directrice le Schéma Directeur établi en 2008 ainsi que les recommadations ignorées du RIE sur le PPAS.

Inter-
Environnement
Bruxelles

Pour IEB,

Thyl Van Gyzegem

Fédération des comités de quartier, associations et collectifs d'habitant·es
34-36 rue du Chimiste, 1070 Bruxelles – 02 801 14 80 – info@ieb.be – www.ieb.be
BE33 2100 0902 0446 – TVA BE 0414.383.406