



Avis d'IEB sur le projet City Docks 18 JUIN 2015

En 2011, Atenor rachetait le terrain de l'ancienne entreprise chimique Univar, terrain enclavé entre le boulevard Industriel et le canal à hauteur du bassin de Biestebroeck. Une terre de 5,4 hectares nécessitant une vaste opération de dépollution. A l'époque, le site est affecté en zone d'industrie urbaine (ZIU), mais depuis l'entrée en vigueur du PRAS démographique en 2013, il est passé en zone d'entreprise en milieu urbain (ZEMU), ce qui autorise d'y mixer de la fonction résidentielle et de l'activité productive moyennant le respect de certaines conditions. Il s'agit là du premier projet immobilier d'ampleur sur ces zones nouvellement réaffectées qui passe à l'enquête publique.

L'architecte-promoteur De Bloos y avait rêvé d'une Marina, Atenor d'un nouveau quartier organisé autour d'un bassin. Les contraintes liées à la dépollution et à la mauvaise accessibilité en transports en commun du site ont sans doute contraint le promoteur à restreindre ses ambitions initiales.

La dernière mouture du projet, après un premier passage en commission de concertation en décembre 2014, consiste en la mise en place d'un nouveau quartier en grande partie résidentiel, en plein bassin industriel, se composant de 95 logements, d'une maison de repos de 180 lits et d'une résidence de services de 71 places, de commerces (385 m²), de services intégrés aux entreprises (11.941 m²), d'un parking à l'air libre de 71 places et de parkings couverts pour un total de 199 places. Il déroge à de nombreuses dispositions du règlement régional d'urbanisme (RRU) et n'est soumis qu'à un simple rapport d'incidences, malgré son total de 270 places de parkings. On remarquera que le rapport d'incidences est particulièrement baclé.

Sur la gouvernance et l'articulation du projet à la planification régionale

Le projet City Docks risque de faire jurisprudence dès lors qu'il constitue le premier projet immobilier d'une certaine ampleur en zone d'entreprise en milieu urbain (ZEMU). Pour ces zones, le gouvernement soulignait dans son exposé des motifs l'importance de développer un schéma directeur ou un master plan afin de disposer de lignes directrices globales pour le réaménagement de ces territoires, lesquelles devraient ensuite être traduites dans un outil réglementaire comme un PPAS. Il se fait qu'un tel Master Plan a été adopté par la Commune d'Anderlecht début 2014.

Le Master Plan considère que la rive droite du bassin doit préserver toute sa vocation économique et portuaire, que le boulevard Industriel doit conserver sa vocation d'entrée de ville pour les véhicules et que les fonctions économiques y seront privilégiées en pouvant être desservies directement depuis le boulevard. **Il importe donc que le présent projet s'inscrive dans les lignes directrices de celui-ci. Par ailleurs, un PPAS est aujourd'hui en cours d'élaboration. Une saine gouvernance voudrait que les permis d'urbanisme et d'environnement pour des projets immobiliers d'ampleur soient postposés dans l'attente de l'adoption d'un tel texte**

réglementaire. Dans son avis sur le PRAS démographique pour cette zone, la Commission Régionale de Développement avait d'ailleurs rappelé qu'il était « *important de préserver des zones industrielles et portuaires autour du bassin de Biestebroeck afin d'y favoriser le développement d'entreprises connectées à la voie d'eau* » et insister sur « *la nécessité de développer une vision globale de ces îlots, via un plan d'ensemble et/ou un PPAS* ». Du reste, la Région bruxelloise est toujours dans l'attente d'un plan régional de développement durable et la capacité de maîtrise des pouvoirs publics sur la zone est limitée dès lors qu'ils ne disposent de pratiquement aucun foncier à cet endroit (excepté les quais qui appartiennent au Port de Bruxelles). Ils détiennent donc peu de marges de manœuvre pour peser sur le devenir de la zone dont le prix du foncier a déjà augmenté, et ce, d'autant que le gouvernement n'a pas anticipé celui-ci par la mise sur pied d'un mécanisme de captation des plus-values.

Dans le cadre d'un autre projet porté par Atenor, à proximité, dans le quartier Midi, le projet dit Victor, il a d'ailleurs été décidé que le permis ne serait pas délivré aussi longtemps que le PPAS coulant les principes du Schéma Directeur du Quartier Midi ne serait pas adopté. La cohérence de la politique régionale voudrait que le même phasage soit appliqué dans le cas présent.

Les îlots en Rive droite du bassin de Biestebroeck doivent garder une vocation économique

Les terrains de cette zone se divisent actuellement en grandes parcelles, ce qui est essentiel pour certaines entreprises qui n'acceptent de s'installer à Bruxelles que si elles disposent d'un terrain suffisant afin de disposer d'une marge de sécurité par rapport à l'avenir. Elles se prémunissent ainsi contre un besoin de devoir déménager en cas d'agrandissement de leurs besoins en espaces. La conversion en ZEMU nécessitera une division de ces parcelles pour créer des voiries liées à la desserte de la fonction de logement. **La division et la réaffectation de ces parcelles pour éviter une approche au coup par coup nécessite un projet de lotissement déterminant le meilleur aménagement possible pour l'ensemble de la parcelle. Ce point avait été demandé par la DU, la DMS et BE lors de la précédente commission de concertation.**

Le présent projet ne concerne que 16.300 m² d'une parcelle de 52 000 m². Se pose notamment la pertinence des accès de circulation aux bâtiments projetés par Atenor, laquelle ne peut se penser sans réfléchir aux accès des parcelles suivantes à urbaniser d'autant que la zone connaît déjà la circulation très dense d'une voirie métropolitaine, mal desservie par les transports en commun pour lesquels aucune desserte supplémentaire n'est prévue à court ou moyen terme. Le rapport d'incidences sur le PRAS démographique soulignait d'ailleurs le risque d'enclavement des logements qui viendraient prendre place à cet endroit. Et qu'en dire lorsqu'il s'agit d'une maison de repos !

L'aménagement pensé au coup par coup par Atenor vient d'évidence en contradiction avec **le Master Plan qui prévoit que le front logement devrait être favorisé côté canal et non côté boulevard Industriel. Le Master Plan prévoit en outre** comme répartition pour l'ensemble de la zone en rive droite 1 000 logements dont plus de 200 sont déjà prévus par Atenor, et **50 000 m² d'activités productives. Or, le projet d'Atenor ne prévoit aucune activité productive mais seulement du service intégré aux entreprises dit *business to business*, autrement dit de l'activité de bureaux.** Ce point a d'ailleurs été relevé par la Commission de concertation du 15 janvier 2015

qui a réclamé « de l'activité de production autre qu'immatérielle » dans les conditions mises à la délivrance du permis. Force est de constater que cette demande n'a pas été rencontrée.

Nul doute que le projet fera aussi les frais d'être un pionnier dans l'idée de mixité fonctionnelle entre les fonctions logement et de maisons de repos dans une zone où le cumul de l'activité économique et d'une circulation poids lourd dense crée d'importantes nuisances sonores au-delà de 70 dB. Quelle que soit la qualité d'isolation des fenêtres, on obligera ces habitants à vivre fenêtres fermées. Selon l'étude acoustique de D2S, tous les bâtiments sont en zone rouge. Dans cette ordre d'idée, **le RIE du PRAS démographique déconseillait de placer du logement du côté du boulevard dans la mesure où les exigences acoustiques de type 6 sont peu adaptées à la gestion du bruit d'installations et de voisinage de futurs logements.** Les exigences drastiques permettant d'atteindre une certaine compatibilité avec le logement risqueraient de faire fuir les entreprises notamment si on leur interdisait des mouvements de circulation le week-end et la nuit.

Une mauvaise accessibilité compensée par un nombre de parkings exigeant une étude d'incidences

L'aire géographique prise en considération par le rapport d'incidences du projet est limitée aux voiries adjacentes. Cette aire est fort mal desservie en transport public (zone C). Il n'existe qu'une seule ligne de bus qui dessert le site, sur le boulevard de l'Industrie. Cette ligne, ne comprenant que 12 arrêts, compte parmi les plus courtes de la Région et impose de fait une correspondance à ses usagers. De plus, la fréquence de cette ligne est minimaliste : 3 véhicules par heures en règle générale et un maximum de 5 véhicules par heures aux heures de pointe de semaines (heures de pointe qui ne correspondent pas aux horaires des travailleurs de maison de repos et de soin). Aucune augmentation de desserte en transport public n'est prévue à court, moyen ou long terme. La STIB n'a pas prévu d'augmentation de fréquence du bus 78, ni de projet de Bus à Haut Niveau de Service ni de tram, ni de métro. La SNCB et le pouvoir fédéral n'ont retenu aucune proposition d'halte RER à proximité. Les futurs occupants de la zone devront marcher jusqu'à la gare du Midi, distante d'1,5 km ; où jusqu'au pont de Cureghem, à plus d'1 km.

Vu la mauvaise accessibilité du site en transport en commun , il n'est pas étonnant que le projet soit assorti de 270 places de parkings. Certes des améliorations certaines ont été apportées depuis la première version du projet au niveau des emplacements de stationnement mais toujours est-il qu'**en vertu du COBAT, tout projet prévoyant plus de 199 places de parkings doit être soumis à une étude d'incidences.** Le fait que certains parkings soient en surface et d'autres en sous-sol ne permet pas au demandeur de considérer que le nombre total de places de parkings liées au projet est inférieur à 200 places. Les flux de circulation et l'impact sur l'environnement est pour partie identique que les places soient en sous-sol ou en surface. En ne s'opposant pas au « saucissonnage des parkings », la Commission de concertation se rend complice d'un détournement de l'esprit du COBAT.

Au sujet des parkings, un autre élément se révèle fort problématique. La forte pollution du sol « obligerait » le demandeur à réaliser un certain nombre de parkings à l'air libre dès lors qu'il est dans l'impossibilité de réaliser un étage souterrain supplémentaire. Sur les 270 places, 71 emplacements se retrouvent en voirie et seuls 76 sont positionnées au sous-sol. Le solde, de 123 emplacements s'accapare une grande part du rez-de-chaussée, privilégiant la fonction parking à la

fonction primaire d'une ZEMU : l'activité productive. Que l'espace dévolu à l'activité économique soit, dans les faits, réservé au stationnement ne respecte pas la condition de l'avis de la Commission du 15 janvier 2015 qui demandait que les rez-de-chaussée accueillent de l'activité productive.

Et de fait, la mauvaise accessibilité du site en transport en commun oblige à de nombreuses dérogations au RRU rendant d'autant plus nécessaires la réalisation d'une étude d'incidences au lieu d'un simple rapport d'incidences. En effet, le projet déroge aux :

- Titre I art. 11 : le projet met la zone de recul en parking, ce qui est interdit.
- Titre I art. 12 : la zone de recul en espace vert n'est pas respectée.
- Titre I art. 13 : la zone de cours et jardin à 50% en surface perméable n'est pas respectée pour accueillir le parking. Seulement 22 % de surface en pleine terre végétalisée. Soit encore moins que dans la demande initiale qui présentait 27,5 % !

La dérogation à ces prescrits est systématiquement justifiée par la « nécessité » de créer des emplacements de stationnement supplémentaires, sans que cette nécessité ne soit jamais étayée par aucun argument.

Les estimations des modes et des habitudes de transport font la part belle à la voiture -comme on pouvait s'y attendre. En l'absence de données locales d'Iris, le rapport d'incidences table sur une répartition modale insensée de 75 % de déplacements en voiture, alors que la moyenne issue de BELDAM plafonne à 42%! Malgré cette hypothèse le nombre d'emplacements de stationnement prévus pour le bâtiment B est excédentaire de 3 unités tandis que le stationnement relatif au bâtiment C ne posera « aucun problème » (pages 32 et 33). Il y a donc lieu de revoir drastiquement ces facilités à la baisse, afin de rentrer dans les clous des ambitions des plans communaux et régionaux de mobilité.

Une analyse sérieuse des problématique de mobilité aurait été d'autant plus utile que l'accessibilité du site est problématique même en voiture, puisque la Région a décrété la fermeture du Pont Marchand, et qu'à nouvel ordre, aucun projet de réfection n'a été présenté. Toutefois, la typologie des voiries et la densité actuelle permettent un afflux supplémentaire. Il en sera autrement au fur et à mesure que l'urbanisation se poursuivra dans la zone. Des mesures ambitieuses et tenant compte des projets futurs devraient être appliquées dès le premier projet. Dès aujourd'hui, le « tourne-à-gauche » sur le boulevard Industriel en provenance du Ring créera des formations de files potentiellement dangereuses (de l'aveu même du chargé d'études), et mériterait par conséquent d'être interdit (l'accès au site pouvant se faire via le rond-point en amont).

Un réseau d'égouttage insuffisant

Lors de la précédente CC, il avait été relevé qu'apparemment, les eaux seraient évacuées vers les égouts de la rue du Développement et de la rue de la Petite Île et qu'il fallait s'assurer d'un réseau d'égouttage suffisant dès lors que le RIE sur le PRAS démographique soulignait le fait que le site disposait d'un réseau d'égouttage déjà insuffisant en l'état avec pour conséquence que les eaux usées de certaines entreprises sont directement rejetées dans le canal. Or le projet dépasse le taux de imperméabilisation autorisé par le PPAS Rive Droite (90 % au lieu de 60%) et est plus dense que le projet présenté en décembre 2014. La création de logements va encore accroître fortement les exigences liées au réseau d'égouttage avec des coûts très importants pour les pouvoirs publics afin

de viabiliser des terrains privés. On garde tous en mémoire que les eaux usées de la tour Up-Site, du même promoteur, se déversaient directement dans la Senne. Une vue d'ensemble du développement de la parcelle aurait été aussi indispensable pour pouvoir envisager le réseau d'égouttage nécessaire.

La petite Senne encore oubliée

Le tracé historique de la petite Senne, dont la mise en valeur est soulignée par le Master Plan et rappelée par la Commission de concertation du 15 janvier, ne bénéficie toujours pas d'une attention particulière du promoteur. Il s'agit pourtant d'un élément structurant du maillage vert et bleu de la Région, à haute valeur patrimoniale. Nous demandons à ce la Commission de concertation répète sa demande à ce sujet.

Un non-respect des conditions minimums d'habitabilité

Le rapport d'incidences lui-même reconnaît l'isolement dans lequel seront placées les personnes résidant à cet endroit. Le demandeur est obligé de tabler sur l'existence de futurs projets pour garantir un niveau d'habitabilité suffisant. En l'état, les futurs résidents vivront enclavés entre un boulevard quasi auto-routier, des parcelles industrielles, une vue sur les parkings de Léonidas et un terrain vague (la partie du terrain d'Atenor non construite) ne garantissant pas le contrôle social minimum que l'on peut attendre d'un endroit résidentiel. Les personnes seront en outre captives des quelques commerces prévus (passés d'ailleurs de 4.000 m² à 385 m² alors qu'il n'y a actuellement aucun commerce de 1ère nécessité dans le quartier) et des quelques espaces verts résiduels envisagés.

Le projet ne prévoit pas un seul 4 chambres sur les 95 logements prévus et seulement 11 logements 3 chambres alors qu'on sait qu'il y a beaucoup de familles nombreuses dans le quartier.

Les personnes âgées de la maison de repos risquent de subir de plus belle une situation d'isolement dès lors que seules les personnes motorisées pourront leur rendre visite. En soirée, les entreprises se vident et la zone est déserte. Et ce n'est pas la maison de repos qui va aider à l'exercice du contrôle social en soirée. Elles supporteront la pollution importante et les micro-particules liées à la forte densité de circulation d'un axe de transit pour les poids lourds ainsi que des nuisances sonores dépassant les seuils admissibles. Et le tout à 300 m d'un site Seveso ! Or le projet passe de 120 à 180 lits. Certes le quartier manque sérieusement de maison de repos mais il s'agit ici d'un projet spéculatif misant de fait sur l'insuffisance de l'offre en la matière au détriment de la qualité de vie de personnes déjà fragilisées par leur âge et leur isolement.

Performance énergétique

Le rapport d'incidence est très laconique sur les PEB alors que les normes énergétiques en RBC ont été renforcées depuis le 1^{er} janvier 2015 et que les nouvelles constructions doivent atteindre un standard passif. Or le rapport parle seulement de basse énergie.

Charges d'urbanisme

IEB demande que les charges d'urbanisme soient affectées à la construction de logements sociaux dont le quartier manque de façon évidente au vu du revenu moyen des habitants dans le quartier.

En conclusion,

Les multiples demandes de dérogation s'expliquent par le fait que le terrain n'est pas adapté à sa nouvelle fonction d'accueil de logements. Il s'agit d'un « projet pilote » sur une ZEMU qui mérite d'autant plus d'attentions qu'il servira de précédent. Accepter une multitude de dérogations (démontrant par ailleurs l'inadéquation de ce terrain pour accueillir la fonction logement : insuffisance du réseau d'égout, pollution des sols, manque d'accessibilité) va conduire à un urbanisme de dérogations massives dans ces zones adaptées, a contrario, à l'accueil d'activités productives. L'attente d'un PPAS est la seule façon de donner droit à ces dérogations massives.

En conclusion, IEB exige le respect des conditions suivantes :

- que la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement soit suspendue dans l'attente de l'adoption du PPAS Biestebroeck en cours d'élaboration.
- qu'un plan de lotissement soit réalisé pour l'ensemble du terrain de 52 000 m² avant toute délivrance de permis d'urbanisme. Que conformément au Master Plan, une superficie plus importante d'activités productives soit prévue.
- qu'une étude d'incidences soit réalisée vu le nombre d'emplacements de parkings supérieur à 200 !

Jérôme MATAGNE et Claire SCOHIER
pour IEB
le 18 juin 2015