

Commune de Molenbeek-Saint-Jean
Collège des Bourgmestre & Échevins
Secrétariat de la Commission de Concertation
rue Comte de Flandre 20
1080 Bruxelles

Bruxelles, le 13 février 2020

Concerne : Dossier de demande de permis d'urbanisme PU-37330

Mesdames, messieurs,

Par la présente, Inter- Environnement Bruxelles souhaite émettre les remarques suivantes dans le cadre de la commission de concertation portant sur les demandes de permis d'urbanisme PU-37330.

Sur le processus d'enquête publique :

Les documents de l'enquête publique n'étaient que partiellement disponibles en ligne. En effet quatre fichiers sur huit étaient vides. Le dossier chargé sur la plateforme régionale était donc loin d'être complet. Cette condition est pourtant expressément visée par l'arrêté du 25/04/2019 encadrant les procédures d'enquête publique, stipulant notamment que (art. 13) : " Le demandeur charge les documents de sa demande sur la plate-forme numérique mise à disposition par l'administration régionale en charge de l'urbanisme. Ils y sont consultables par toute personne durant l'enquête publique."

IEB demande à la commune de Molenbeek d'annuler la présente enquête publique et d'en organiser une nouvelle en s'assurant que le demandeur respecte les obligations stipulées dans l'arrêté du 25/04/2019.

Sur l'absence de traductions de certains documents :

Malgré nos demandes répétées en ce sens (déjà formulées lors de la précédente demande de permis), le demandeur n'a jamais produit de résumé non-technique en langue française.

Nous nous rallions à cet égard à la position de différents auteurs de doctrine qui considèrent que, a minima, une traduction du résumé non technique de l'étude d'incidences doit être produite et rendue disponible dans le cadre de l'enquête publique (voir C. DE BUEGER et L. VANSNICK, « Les procédures de délivrance des permis et la réforme du CoBAT », in B. HAVET et L. VANSNICK (coord.), Les autorisations d'urbanisme à Bruxelles au regard de la réforme du CoBAT, Bruxelles, Larcier, 2018, pp. 116-117)

Le fait qu'aucun document n'ait été traduit nous paraît particulièrement dommageable, notamment pour les nombreux habitants et riverains ne maîtrisant pas l'autre langue officielle en RBC et nous nous permettons d'insister fortement pour que ceci soit rencontré également, afin d'éviter tout vice de procédure éventuel.

Sur le projet en lui-même :

Nous sommes d'avis que le nombre de demandes de dérogations est démesuré, en regard notamment des contraintes que celles-ci font peser sur le cadre bâti environnant.

La densité de logements apparaît trop élevée au regard des conditions urbaines locales, et entraînerait un risque de congestion supplémentaire non-négligeable (116 emplacements de parking voitures – 2 étages de parking !) dans un quartier déjà irrespirable à cause du trafic automobile.

Qui plus est, la proposition d'implanter deux étages de parking en sous-sols juste à côté du canal, du Quai du Hainaut et des collecteurs présents n'apparaît pas des plus judicieuses.

Lors de la commission de concertation du 16/10/2018, Monsieur Olivier Mahy, alors Echevin de l'Urbanisme, estimait que : « *het project is gebaseerd op zachte mobiliteit* » (cf. PV page 2/17). A la lecture des éléments du projet (cf. nombre de places de parking envisagées, création de deux étages de parking en sous-sols) nous ne pouvons partager ce constat. La lecture que fait la commune des conditions mobilité de ce projet nous semble largement erronée et nous ne pouvons qu'insister pour que les autorités (communales et régionales) se mettent au diapason des enjeux de mobilité durable et insistent pour que le nombre de places de stationnement voitures soit très largement revu à la baisse.

Nous demandons en ce sens à ce que le nombre de logements et le ratio de places de stationnement / logement soient nettement revus à la baisse.

La demande de dérogation sur les hauteurs n'est quant à elle motivée qu'en faisant référence aux concertations avec les services d'urbanisme et avec le bouwmeester, à des souhaits soi-disants portés par la Région ou encore au PRDD.

Nous rappelons que ce dernier n'autorise pas, en lui-même, de déroger au RRU et s'il envisage des densifications mesurées au sein du territoire bruxellois, c'est exclusivement là où les conditions locales le permettraient, ce qui est loin d'être avéré en l'occurrence.

De manière générale, la motivation présentée par le demandeur en vue de légitimer ses demandes de dérogations relatives aux hauteurs et gabarits nous apparaît en tout état de cause largement insuffisante, alors qu'il est question d'une très grosse dérogation au règlement régional d'urbanisme (RRU).

La part de surface de pleine terre est très faible, et déroge également au RRU. La plus grosse part de « jardin » est au-dessus du garage souterrain. Nous rappelons que les objectifs d'un certain % de pleine terre n'ont pas été édictés uniquement en vue d'avoir un peu de verdure au sein de la parcelle, mais répond aussi à des enjeux de rétention et infiltration naturelle des eaux de pluie. Le projet de nouveau RRU présenté à enquête publique début 2019 est à cet égard nettement plus ambitieux et il convient que les projets particuliers s'inscrivent pleinement dans cette nouvelle logique.

Nous demandons dès lors à ce que cette dérogation soit refusée également.

Le jardin au-dessus du parking n'est par ailleurs accessible qu'aux occupants des logements, étant entouré de murets en béton et de grilles, enserré entre des bâtiments élevés des deux côtés, et quasiment invisible depuis le quai et les rues avoisinantes. Cela limite les apports à la qualité de vie du quartier et génère un urbanisme replié sur lui-même totalement non-souhaitable.

Nous insistons sur le fait qu'accorder de telles dérogations au RRU créerait un précédent non-souhaitable puisqu'il pourrait aboutir à légitime des projets du même type, amenant à densifier au-delà du raisonnable – et du vivable – la zone du canal.

Chaque projet essaye en effet de maximiser le nombre de logements rapporté à la superficie dont il dispose. Le résultat final risque d'être catastrophique pour la qualité de vie (de tout le monde !).

Nous nous permettons enfin de rappeler que, à défaut pour la commune ou la Région de mettre en place des mécanismes d'encadrement complémentaires, ce type de projet va inévitablement renforcer le processus de gentrification déjà en cours sur cette zone, au détriment des habitants du quartier.

Conclusion :

D'ores et déjà, nous demandons à la commission de concertation de refuser les dérogations demandées par WOOW SA et d'émettre un avis négatif sur cette demande de permis.

Merci de joindre nos remarques au PV de la réunion de la commission de concertation.

Meilleures salutations,

Bruxelles le 13 février 2020

Pour Inter-Environnement Bruxelles,

Mohamed BENZAOUIA