



Avis d'IEB sur le cahier des charges en vue de l'étude d'incidences du permis de lotir RIVAND 3 octobre 2018

Quelques préalables méthodologiques

Alors que la parcelle jouxte une ZAPT, nous nous étonnons que le comité d'accompagnement de l'EI n'ait pas intégré des représentants du Port de Bruxelles.

L'EI prend en considération les effets cumulatifs du projet City Docks mais pas celui du projet de marina The Dock pour lequel un permis d'environnement est pourtant déjà délivré ni le projet de BPI pour la tête de bassin de Biestebroeck à l'étude, deux projets à forte densité.

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

IEB rappelle que 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 nécessite, comme le montre la présente demande de permis de lotir une division de ces parcelles pour créer des voiries liées à la desserte de la fonction de logements. Nous avons demandé que la réaffectation de ces parcelles, pour éviter une approche au coup par coup, comme dans le cas du 1^{er} projet de City Docks, fasse l'objet d'un projet de lotissement déterminant le meilleur aménagement possible pour l'ensemble de la parcelle. En cela nous approuvons la présente démarche liée à une étude d'incidences. Toutefois, **nous nous interrogeons sur la vente par lot qui est envisagée ultérieurement et qui générera une nouvelle fragmentation de l'urbanisation du site avec un risque d'atteinte à la cohérence des développements proposés et des problèmes de gestion liés à certains mitoyens et espaces partagés (voiries internes, toitures couvertes, espaces de logistiques et accès aux parkings souterrains...).**

La demande de permis ne rencontre pas les exigences minimales en matière de mobilité

Méthodologiquement, la prise en compte des effets cumulatifs des différents projets en cours dans le périmètre du PPAS et le fort accroissement des densités devraient pousser à la prise en considération d'un périmètre bien plus large que celui envisagé dans le cahier des charges. Il devrait au moins s'étendre jusqu'à la gare du Midi et plus au sud. Il suffit de lire l'EI pour s'en rendre convaincre. Plusieurs endroits de l'étude pointent les risques de remontées de fils pouvant avoir des répercussions en chaîne jusqu'à la gare du Midi ou jusqu'au quartier de la Roue. L'EI insiste fort sur l'importance d'intervenir en amont de la zone Industrie-Sud afin de disperser davantage le trafic de transit en amont (au sud, au risque d'avoir une saturation sur le boulevard Industriel et le rond-point-Hermès).

La zone connaît déjà une circulation très dense d'une voirie métropolitaine, mal desservie par les transports en commun pour lesquels une desserte supplémentaire très limitée est prévue à court terme par l'ajout d'une ligne de bus alors que ce sont plus de 4000 nouveaux ménages qui sont attendus dans la zone.

L'aire est actuellement en zone C et l'ajout d'une ligne de bus n'y changera rien. On sait que 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 (17 min. de marche, 6 min. de vélo); où jusqu'au pont de Cureghem, à plus d'1 km. La station Cambio la plus proche est celle de 'Valliance', située rue du Formanoir soit à 1 km du site du projet (capacité de 2 voitures). De même, il n'y a pas de station 'Zen Car' (voiture partagées électriques) à proximité du projet.

Une densité trop importante exigeant un nombre trop élevé de parkings

Cette mauvaise accessibilité devrait conduire à réduire la densité du projet et du nombre de logement en vue de réduire le nombre d'emplacements de parking. Alors que l'EI prévoit des parts modales optimistes en faveur de l'usage des transports en commun (45 % des habitants utiliseraient les TC et 50 % la voiture (p. 28) alors que la part d'usager des TC tournait autour de 35 % dans la demande de City Docks), la demande totale de parkings est estimée entre 700 et 900 emplacements, tenant compte d'une mutualisation de 15% des places de parkings, soit l'utilisation d'un même emplacement par différents usagers (or ces 15 % de mutualisation ne sont pas gagnés). Le RIE du PPAS prévoyait seulement besoin global d'environ 425 emplacements. Mais la densité du projet est telle que la demande propose 775 emplacements minimum, ce qui représente 19 375 m² de surface à réserver. Ces besoins se retrouvent en sous-sol ou au sein même des volumes, n'étant pas possible

de stationner au sein des zones piétonne et couverte. En considérant que ces sous-sols doivent également accueillir des espaces destinés aux habitations (caves), aux circulations (escaliers, ascenseurs) ou encore au stationnement vélo, les besoins en superficie souterraine sont de l'ordre de 21 310 m².

Les édifices proposés dans le cadre des prescriptions littérales totalisent une superficie de 11 642 m² (en excluant les trottoirs, les voiries, les jardins et le parc de l'emprise totale du lotissement), impliquant de devoir réaliser 2 niveaux souterrains. (p. 76 EI) or ce n'est pas possible en raison du sol pollué. Ceci oblige le demandeur à demander une dérogation à l'article 13 du titre du RRU demandant que les zones de cour et jardin comprennent une surface perméable d'au moins 50 % de leur surface. Le projet de PPAS prévoit une zone d'emprise de maximum 75 %. Il y a fort à parier que les parkings s'étendront sous toute la parcelle OU qu'ils seront également installés au rez-de-chaussée. Ceci amène le chargé d'étude à envisager une réduction de la densité du projet. (p. 87 EI). **IEB plaide pour une réduction de la densité du projet de façon à devoir accepter un nombre d'emplacements de parkings qui soit conforme au RRU et au PPAS et de garder des surfaces perméables.** |

Pour rappel, le Master Plan prévoyait un P/S de 2.4 pour l'îlot Rivand. Or le RIE du PPAS signalait que le contexte géologique et hydrogéologique est peu favorable à la construction de gabarits importants ou d'infrastructures souterraines. Une bonne partie des périmètres B n'est pas adapté à accueillir des parkings souterrains. La nappe alluviale est globalement proche de la surface (entre 1,5 et 5,5 m-n). Si bien que la construction d'infrastructures en sous-sol nécessitera la plupart du temps de rabattre la nappe, ce qui induit un risque de tassement dans les zones présentant des passées tourbeuses (p. 41). **C'est pourquoi, selon IEB ce périmètre devrait être limité à un P/S de maximum 3.**

Des voiries congestionnées nécessitant des reports sans fin et une solution bancaire : la fermeture de la Digue du canal

Selon le RIE du PPAS, il est apparu que l'accès sur la rue des Deux Gares devrait faire l'objet d'un aménagement en carrefour à feux. Les flux de transit importants circulant sur cet axe représentent en effet des contraintes majeures pour les mouvements de « tourne-à-gauche » des véhicules venant du sud et voulant rejoindre la rue Dante, amenant des remontées de file sur la rue des Deux Gares et le développement d'itinéraires de délestage.

L'EI pointe le rôle d'axe de transit important de la digue du Canal, en complément du trafic observé sur le boulevard Industriel. Les flux allant en direction du centre ne sont en effet inférieurs que de 25% entre la digue du Canal et le boulevard Industriel, alors que ce dernier présente une configuration à 2x2 bandes et est désigné comme voie métropolitaine. Si la Digue du canal devient une impasse (avec zone de parc) et que la rue des Goujons est transformée en voirie d'accès au logement, tout le charroi sera sur la rue Dantes. Avec le trafic actuellement constaté sur la rue des Deux Gares (900 EVP dans le sens nord-sud, 1 100 à 1 250 dans le sens sud-nord), les flux en lien avec la rue Dante, même sans tenir compte de l'aménagement de la zone Rivand, amèneront des taux de congestion très importants (en particulier sur la rue Dante). (p. 54 EI)

Il y a également un risque de report de flux sur la rue du Développement (si on ferme la Digue du

Canal), et en ajoutant le trafic prévisible en lien avec le lotissement City Dox et les développements potentiels dans le périmètre du PPAS (hors site de Rivand), le taux de capacité utilisée atteint les 100% et amène également une saturation des flux arrivants depuis la branche sud du boulevard Industriel. Ces saturations signifient que les flux constatés à l'heure de pointe ne peuvent être totalement écoulés en une heure de temps, se traduisant par des remontées de files importantes mais aussi, et surtout, des reports d'itinéraires. (p. 53 EI)

Le RIE du PPAS identifie cette problématique, recommandant de dissuader le transit de circulation entre le nord et le sud du [périmètre du PPAS]. Le RIE précise qu'il est important de canaliser le plus en amont possible (quartier de la Roue, etc.), ce qui montre que le périmètre de l'étude aurait dû être plus vaste.

Le carrefour tel que préconisé dans le RIE du PPAS Biestebroeck ne semble pas en mesure de permettre un écoulement fluide sur un cycle de 90 sec., sur base des flux attendus par le périmètre du PPAS mais également ceux du projets (plus importants dans le cadre du projet que selon les estimations faites dans le RIE du fait d'une densité plus importante). Ceci impliquera la constitution d'itinéraires de report vers Cureghem (déjà saturé mais devant faire l'objet d'un réaménagement visant à fluidifier le trafic) et les axes passant sous les emprises ferroviaires au nord. (p. 74 EI).

Il est également recommandé que dans l'étude du futur réaménagement du square E. Vandervelde, l'axe de la rue du Sel soit intégré comme futur axe important de circulation et pris en considération comme tel . En effet, la présente analyse a estimé que près de 80 EVP pourraient emprunter la rue à l'HPM rien que pour les besoins du projet Rivand en direction du centre. Le RIE du PPAS avait estimé ce trafic total à 140 EVP, mais il se peut fortement qu'il soit finalement plus important si aucune mesure n'est prise pour favoriser le report vers la rue du Sel. (p. 73 EI) Or la rue du Sel n'offre pas une emprise importante (moins de 5 m de large pour la zone destinée à la circulation), laissant à peser que des difficultés de croisement pourront apparaître.

Tous ces éléments plaident également pour une réduction de la densité du projet en vue que celui-ci génère des flux de mobilité absorbables par les voiries adjacentes d'autant qu'il s'agit d'une zone devant continuer à accueillir une logistique importante liée à l'activité économique de la ZIU.

De nombreux problèmes logistiques

L'imbrication des activités économiques et des espaces de logements créent de nombreux problèmes susceptibles de nuire tantôt à la qualité logistique des activités économiques tantôt à la sécurité des piétons.

Ainsi, pour délester d'autres voiries, la rue Dantes est destinée à accueillir le charroi des activités. Mais il n'est pas sûr à l'heure actuelle que sa largeur soit suffisante pour la manœuvre des poids lourds.

La zone privée couverte, desservant les lots B, C et E, est spécifiquement destinée à desservir les activités de ces lots. S'agissant d'une zone privative, elle est considérée hors voirie et peut accueillir

des zones de livraison directement sur l'espace de circulation. Large de 18 m, l'espace permet de réaliser des livraisons de part et d'autre tout en n'entravant pas un croisement de véhicules au centre. Néanmoins, cette zone est également empruntable par les habitants des lots desservis, posant d'importantes questions en matière de sécurité pour les piétons/cyclistes.

Quant à la zone de retournement proposée sur la digue du Canal (en vue de sa fermeture), sur base de l'emprise actuelle de la voirie et de l'espace dégagé sur le périmètre du lotissement (Zone d'espace public à céder à la commune), il est certain qu'elle n'est pas suffisante pour permettre le 1/2 tour de certains véhicules (cf. figure ci- dessous). (p. 72).

L'accessibilité du lot A pourra aussi poser question, l'emprise prévue n'étant pas suffisante pour permettre le 1/2 tour d'un semi-remorque.

Dans le RIE du PPAS Biestebroeck , il est recommandé en zone portuaire que les futurs projets devront garantir l'accessibilité des quais aux camions en Zone d'activité portuaire et de transport (espaces suffisants pour la giration des camions, manœuvres, ...) . Si cette disposition n'est pas retranscrite sous forme de prescriptions littérales ou graphiques, l'importance de permettre le 1/2 tour des camions est bien soulignée au niveau de la zone portuaire qui jouxte le projet au niveau de la digue du Canal.

Pour éviter de prévoir des espaces suffisants à la giration des poids-lourds dans les voiries au caractère résidentiel affirmé, le RIE du PPAS préconisait « d'obliger la création de zones de retournement/manœuvre » internes sur le site privé » (p. 123 RIE). On obligerait alors les activités économiques à prévoir des zones de livraisons surdimensionnées en intérieur de bâtiments, au sein des espaces dédiées aux activités économiques, dans le seul dessein de permettre les girations des poids-lourds. Alors que les activités économiques sont très attentives au prix du foncier et au rendement des m² de surface exploitable, une telle obligation est lourde de conséquence et hypothèque l'avenir des activités productives dans le périmètre ; voire même leur implantation dans la zone. Sans compter que ces girations en intérieur d'îlot créeront inévitablement des émissions de gaz et de micro-particules plus difficilement évacuables et à proximité immédiate des fonctions résidentielles.

Enfin, l'impact du projet sur le centre de transbordement urbain (CTU) est à peine étudié. Tout au plus l'EI conclut à l'impossibilité d'avoir des activités nocturnes. Pour IEB, la non prise en considération de l'impact du projet sur le CTU est une lacune importante de l'EI. Les permis ne pourront être délivrés aussi longtemps que des solutions ne sont pas trouvées pour permettre une logistique opérationnelle ne rentrant pas dangereusement en conflit avec les modes actifs de déplacement.

Nous n'avons pas pu finaliser la lecture du dossier dans le temps de l'enquête publique et viendrons faire part de nos remarques oralement lors de la commission de concertation du 11 octobre.

Bruxelles, le 3 octobre 2018
Claire SCOHIER et Sarah DE LAET
pour IEB

