

Analyse du lundi 18 février 2019

Démolition-reconstruction des « bâtiments KBC » av. du Port 12-14 (datant de 1998)

Malgré une forte contestation en commission de concertation, le 20 novembre 2018, un avis favorable a été émis sur le projet porté par *Triple Living*.



L'ARAU revient sur les questions que pose ce dossier encadré par la Chambre de qualité du *bouwmeester*, qui s'avère d'une part très dense, et qui repose d'autre part sur une démolition bien peu justifiée d'un point de vue urbanistique... et écologique.

Dans l'intervalle entre la Commission de concertation et la délivrance d'un permis modifié selon les demandes de la Concertation, l'ARAU souhaite exposer quelques réflexions d'ordre général qui s'appliquent aux nombreux projets actuels et à venir dans le périmètre du canal.

Remarques et questions formulées par l'ARAU le 20 novembre 2018

Sur le contexte

1. Le nouveau contexte immobilier du Plan canal mérite une évaluation des incidences cumulées et un projet de ville assumé par les pouvoirs publics plutôt que la gestion de projets au coup par coup

La nouvelle bourgmestre de Molenbeek, Catherine Moureaux, a déclaré que Molenbeek avait besoin d'un vrai projet social. C'est aussi le point de vue de l'ARAU.

De fait, un grand nombre de ménages défavorisés habitent ou transitent par Molenbeek (cf. Monitoring des quartiers), les indicateurs socio-économiques reflètent une situation sociale difficile et le déficit de logements adaptés sur l'ensemble du territoire régional est criant depuis des années.

En 2002, les libéraux ont voulu affecter une large part des quartiers centraux en « zones mixtes » au PRAS, persuadés que les bureaux seraient le levier du redéploiement de l'activité économique. En réalité, L'Observatoire des activités productives a fait la démonstration que ces îlots ont été réinvestis par des particuliers et de petits promoteurs au bénéfice du logement. Depuis une petite vingtaine d'années, des ménages ont acheté de grands espaces à petits prix. Aujourd'hui, la Commune lutte contre la division des maisons unifamiliales, ce qui implique qu'il faut avoir les moyens d'acheter, de rénover et d'assumer les taxes et charges d'entretien et d'énergie proportionnelles à de grands espaces (Molenbeek est une des communes de la Région où le précompte immobilier a le plus progressé).

Sur le marché du logement neuf, les promoteurs proposent d'acheter très cher de petits espaces et la Région entend leur faciliter la tâche par la réforme à la baisse des superficies dans le nouveau Règlement Régional d'Urbanisme. Le monde associatif se pose donc la question de la destination de ces logements neufs. Y a-t-il une demande pour ces logements qui ne correspondent pas au profil de revenus des ménages qui composent la demande et qui sont ceux qui achètent à Molenbeek, auprès de Citydev en particulier ?

Aujourd'hui, le « Plan canal » de la Région entend faire des quartiers centraux le nouvel Eldorado des promoteurs.

- À la suite des 450 logements construits par Atenor quai des Péniches ;
- des 270 logements de Canal wharf d'AG Real Estate dont le 2 chambres est annoncé à partir de 280.000 euros¹ ;

¹ https://www.canalwharf.be/investir_fr.php

- des 139 logements d'Extensa (projet Riva), où le moins cher des 100 m² (au 1^{er} étage) est annoncé à 328.300 euros² ;
- 513 logements sont prévus dans le cadre du contrat de rénovation urbaine (CRU) Citroën Vergote dont 200 dans le quartier nord.

Pas moins de 600 logements supplémentaires sont donc aujourd'hui dans le pipe-line du côté de la Ville de Bruxelles et autant, sinon plus, du côté Molenbeek :

- 140 logements sur le site de dépôt design³ ;
- 367 logements dont 260 à prix du marché porte de Ninove (Besix) ;
- environ 2.000, à terme, à Tour et Taxis ;
- 244 avenue du Port, 12-14.

Certes, le PRDD prend argument du boom démographique pour avancer la nécessité de construire 3 à 4.000 logements par an à Bruxelles. Tous à Molenbeek ? Le boom démographique est pour deux tiers composé de ménages à faibles revenus. L'offre actuellement proposée est-elle destinée à répondre à cette demande ? Si les pouvoirs publics envisagent à terme d'acheter les logements qui ne trouveraient pas acquéreur ne faudrait-il pas que ce soit prévu dès la conception des projets? (cf. Ekla avec l'AIS ou les logements conventionnés dans le projet de 250 logements de Thomas&Piron à Mettewie)

- Il serait utile que la commune remette en chantier un PCD (le précédent date de 2004) afin que les habitants aient une vue d'ensemble du projet communal. De même, il faudrait une étude du cumul des incidences de l'ensemble de ces projets.
- Est-il opportun de passer de projets monofonctionnels bureaux à des projets mono sociaux sur le segment « haut de gamme »?

2. La « participation »

Les projets développés dans le cadre des CRU font l'objet d'une relative publicité. Les projets privés passent, dans certains cas comme celui-ci, par le prisme d'un concours et/ou de la « Chambre de qualité (architecturale)».

Il s'agit en effet d'une réflexion « en chambre » qui n'est pas adaptée aux exigences démocratiques du public qui ne peut les découvrir qu'au moment de l'enquête publique où ils apparaissent estampillés de « prérequis » (note explicative du projet). Le délai d'enquête publique est court (15 jours pour les petits comme pour les grands projets qui sont susceptibles d'avoir un impact important). Cela risque de créer des difficultés d'acceptabilité des projets (et des occupants) futurs car les riverains n'ont pas été concernés en amont.

3. Le bilan carbone

L'ARAU ne conteste pas la disparition de bureaux le long du canal ou ailleurs si la démonstration de l'impossibilité de reconverter est faite mais il constate que les démolitions se

² https://www.dewaele.com/fr/a-vendre/1000-brussel/neuf/riva-1685?gclid=CjoKCOiA28nfBRCDARiSANC5BFCK39rSUhxMiZmbXw4ZxgGq8TBz_2BOHgGwDjkgiYDNz9Kxy36IZ78aAqNXEALw_wcB

³ <https://www.bruzz.be/stedenbouw/site-depot-design-wordt-nieuwe-woonwijk-2018-05-16>

systématisent, y compris quand les immeubles sont récents (1998 ici) car la démolition permet d'envisager 20% de superficies supplémentaires. C'est pourquoi, depuis plusieurs années, le monde associatif plaide pour l'exercice des bilans carbone qui devraient permettre de conscientiser à l'impact de ce choix sur l'environnement et sur les quartiers (charroi).

Ce fut une des demandes des riverains lors de la Commission de concertation. Pour eux il est difficile de se résoudre à revivre d'intenses chantiers de démolition/reconstruction.

4. Les charges d'urbanisme

Ce projet se considère comme exonéré du versement des charges d'urbanisme. L'exonération visait à encourager la reconversion de bureaux en logement afin d'éviter que des bureaux vides et obsolètes ne restent sur le marché, pas les démolitions-reconstructions.

- Nous demandons 20% de logements à caractère public dans tous projets privés dont la superficie est supérieure à 1000 m², que ce soit à travers les charges d'urbanisme ou sur base conventionnelle.

Sur le projet en lui-même :

1. Le projet affirme concourir à une diversité de types de logements et de public.

En réalité, il s'agit de 244 logements qui sont certes, différents dans leur taille mais qui sont à destination du même type de public : celui qui sera susceptible de payer des m² neufs sur un terrain acheté à la KBC...

L'ARAU estime que ce type de projet doit comprendre une part de logements sociaux. Si la Commune, ou la SLRB, envisageaient 244 logements sociaux sur le même site certains crieraient au ghetto de pauvres. Ici, on envisage tranquillement de juxtaposer dans des quartiers populaires plusieurs « ghettos de riches » présentés comme « ouverts visuellement » mais fermés physiquement par des grilles et des digicodes. Ce n'est pas une évolution souhaitable de la ville.

2. Taux d'imperméabilisation de 100% et mobilité

Le projet présente un taux de 0.9 emplacement de parking par logement ce qui entraîne tout de même, vu sa taille, un parking de 200 places avec les nuisances afférentes (et sans étude d'incidences puisque situé sous le seuil fatidique). Le choix du maintien du parking entraîne un taux d'imperméabilisation de 100 %, ce qui devrait être refusé par les autorités en règle générale.

L'étude d'incidences du projet de CRU Citroën Vergote rappelle en effet qu'on se trouve en zone menacée d'inondation et en zone d'îlot de chaleur.

La passerelle Picard, qui permettrait une alternative moins dangereuse au pont Saintelette pour les piétons et les cyclistes, est bien présente dans les arguments de vente des promoteurs mais n'existe pas dans le monde réel... Le rapport d'incidences du projet de CRU Citroën

Vergote met en évidence des impacts négatifs des développements immobiliers envisagés, principalement en termes d'environnement et de mobilité en raison de l'accroissement de la demande qu'ils supposent (sans offre publique satisfaisante).

En l'absence d'alternatives convaincantes pour les modes actifs, l'ARAU demande de rabaisser le nombre de logements de 244 à 200.

3. Impact sur le quartier

Ces projets entraînent un accroissement de la densité dans des quartiers déjà plus denses que la moyenne bruxelloise. Ici, le rapport plancher/sol passe de 3,22 à 3,93, ce qui est élevé.

De plus, quelles seraient les retombées pour le quartier si le fitness et le supermarché sont calibrés sur le profil social des occupants ? Le dossier fait état d'une crèche de 15 lits (ce qui est insuffisant pour absorber la seule demande des ménages du projet). La commune de Molenbeek a entendu cette réclamation et a demandé l'agrandissement de la crèche jusqu'à 400 m².

Pour l'ARAU, un projet de cette taille devrait comporter un espace de rencontre. Les logements ont très compacts, les habitants auront besoin, non seulement d'espaces extérieurs (balcons, terrasses, jardin collectif) mais aussi d'espaces collectifs couverts.

L'ARAU demande que la crèche soit ouverte aux habitants du quartier. La mise à disposition d'équipements sera déterminante pour la cohésion sociale dans le quartier Maritime où les équipements scolaires et liés à la petite enfance sont déjà saturés.

Problèmes confirmés et apparus lors de la Commission de concertation

La Commission de concertation a remis un avis favorable avec un avis défavorable de Bruxelles Environnement et de l'échevin sortant du Logement de Molenbeek, Karim Majoros. Pas d'unanimité du côté de l'administration. La légitimité du projet et, surtout, de la démolition des immeubles existants paraissait très faible.

1. La conception d'un grand projet au sein de la chambre de qualité du bouwmeester souffre d'un déficit de transparence et de légitimité vis-à-vis des habitants mais également vis-à-vis des administrations, ou encore de la CRMS.

L'avis défavorable de Karim Majoros rappelle le problème du manque de participation des habitants au développement du projet :

*« Revoir l'entièreté de cet imposant projet en menant un travail **de prise en compte du réel**, au contact des habitant du quartier et des associations principales, à l'aide d'un bureau spécialisé en participation citoyenne, plus que d'une seule « Chambre de qualité » déconnectée de la réalité des habitant.e.s du quartier. »*

Mais il s'est également avéré pendant la concertation que seule une minorité de fonctionnaires était en accord avec les orientations du projet, que ce soit en termes programmatiques ou de choix architectural.

Pour un organisme supposé construire une vision partagée des projets par l'ensemble des parties prenantes à la décision, il y a donc encore une marge de progression.

2. Avis minoritaire défavorable de Bruxelles Environnement. Le Plan Particulier d'Affectation du Sol qui existait sur ce périmètre a été abrogé sans rapport d'incidences, dans l'hypothèse d'un retour aux normes du PRAS et du RRU. Les dérogations du projet au RRU sont dès lors inacceptables.

Ceci a été expliqué pendant la commission de concertation par une fonctionnaire régionale de Bruxelles environnement et est repris dans son avis :

« Vu que l'abrogation du PPAS Léopold II C ;

Que cette abrogation n'a pas fait l'objet d'un RIE au motif que la densification serait modérée ;

Considérant en effet l'avis remis par BE sur l'abrogation du PPA Léopold II C qui mentionnait : « La diminution du taux d'emprise au sol permettra de ce fait l'amélioration de la qualité des intérieurs d'îlots en favorisant le maintien ou la création de surfaces de pleine terre comme recommandée dans le PRAS (prescription générale 0.6). En effet, la création d'espaces verts permet de garantir un maillage vert de qualité mais également de répondre à un besoin de convivialité du quartier et des futures fonctions lors de la reconversion du site.

En ce qui concerne les gabarits, l'abrogation partielle du PPAS garantit une meilleure intégration de l'ensemble avec le bâti existant, que ce soit par rapport aux immeubles de l'avenue du Port et de la rue van Meyel qu'au niveau des vis-à-vis des maisons et immeuble de la rue Bouvier. Il en découle dès lors des hauteurs de bâtiments moins élevées et moins monolithiques que les immeubles présents. Ceci a pour effet de diminuer considérablement les nuisances d'ombrage ou les prises de lumière aux immeubles voisins. Rappelons aussi que l'abrogation partielle est limitée dans ses effets par le fait que le PRAS et le RRU seront les référents pour encadrer correctement tout projet dans l'îlot. » que cet avis rejoignait pour ces motifs la non nécessité de réaliser un rapport d'incidences environnemental ;

Considérant dès lors que le projet tel que proposé aujourd'hui ne rencontre pas les motifs qui avaient amenés BE à considérer qu'un RIE ne s'avérerait pas nécessaires ;

Considérant que le projet tel que proposé est totalement dérogatoire au RRU en matière de gabarit, et que ceux-ci ne sont pas correctement justifiés par le demandeur, des questions subsistent notamment sur les problèmes d'inconfort liés aux vents et aux ombrages de ces tours sur la parcelle et les îlots voisins ;

Considérant que même si le PRDD indique des potentialités de créations d'immeuble haut, à l'heure actuelle, les seuls immeubles en dérogation au RRU l'ont été via des prescriptions de PPAS ayant fait l'objet d'analyses d'incidences environnementales »

Traduction : l'abrogation du PPAS a été dispensée de la réalisation d'un rapport d'incidences parce qu'on pensait, à l'époque, que les projets futurs réduiraient la densité. Or, les projets sont très denses. Il devrait donc y avoir étude des incidences. Étude des incidences cumulées des projets, ajoute l'ARAU, car, pour l'instant, personne n'a une vue d'ensemble des projets dans la zone dite du plan canal.

Conclusion

Le projet de Triple Living pour l'avenue du Port,12-14 a bénéficié d'un avis favorable de la Commission de concertation malgré des questions triplement soulevées : par les riverains, par les associations et par des membres de la Commission de concertation dont l'échevin du Logement de Molenbeek :

- le manque de publicité et donc d'adhésion des acteurs, y compris de l'administration régionale, aux raisonnements préalables de la « Chambre de qualité », légitimes sur le plan architectural ou de la mixité des fonctions, peut-être, mais beaucoup moins sur le plan social ;
- l'impact environnemental du projet, en particulier l'absence d'objectivation du choix de démolir et le choix d'imperméabiliser toute la superficie pour garder un parking de 200 places. L'ARAU demande que l'exercice des « bilans carbone » des projets de démolitions-reconstruction soit imposé ;
- l'inadéquation d'un apport massif de projets de logements neufs, denses et chers dans un quartier pauvre, sans volonté d'ouvertures sur le quartier.

L'ARAU demande un exercice de transparence sur l'ensemble des projets du plan canal car, comme l'a déclaré Catherine Moureaux, « Molenbeek (mais aussi Anderlecht ou Laeken) a besoin d'un projet social.»

Le permis devra apporter des réponses à ces différents points.

Le fait que les projets soient mixtes du point de vue des fonctions constitue déjà un progrès mais ils doivent être mixtes également dans leur destination.

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
www.arau.org