
Communiqué de presse du mercredi 3 mars 2010

PROJET DE 62 LOGEMENTS SUR L'ÎLOT A AU QUARTIER DU MIDI

LE PROJET DOIT ÊTRE CONFORME AU PPAS (SINON LES EXPULSÉS POURRONT ALLER EN RECOURS CONTRE L'EXPROPRIATION)

La Commission de concertation de la Commune de Saint-Gilles a examiné ce mardi **23 février 2010** une demande de permis d'urbanisme visant à construire **62 logements** dans le quartier du Midi, sous forme d'un projet de démolition/reconstruction.

La demande de permis concerne les immeubles situés rues de Mérode 89-97, de Suède 13-21, de Norvège et Joseph Claes, 18 soit à peu près la moitié de l'îlot communément appelé « îlot A » en référence à sa dénomination dans le plan d'aménagement de 1992.

1. Rétroactes

En **juillet 2008**, à la demande des habitants du Comité de quartier du Midi, l'ARAU est intervenu dans le dossier de l'aménagement du quartier du Midi. Cette intervention avait pour objectif d'« *accélérer l'amélioration des conditions de logement des habitants en travaillant par étapes successives et de **conserver le patrimoine bâti existant*** ». Concrètement, cela signifiait inciter la Région, maîtresse d'ouvrage dans l'exécution du plan d'aménagement, à **rénover les immeubles de logement de l'îlot A plutôt que de les démolir et les reconstruire**.

Un communiqué commun de l'ARAU et du Ministre-Président Charles Picqué a, à l'époque, rendu public un accord entérinant cette approche¹. Cet accord prévoyait également, sur proposition de Charles Picqué, la possibilité pour les propriétaires non expropriés de rénover eux-mêmes leurs habitations en faisant appel aux subventions à la rénovation. Pour les immeubles déjà expropriés, l'accord prévoyait que les pouvoirs publics se chargeraient eux-mêmes de leur rénovation.

En dépit de cet accord, la Région s'est prévalu des conclusions d'une étude juridique diligentée par ses soins pour remettre en cause la possibilité pour les propriétaires de rénover eux-mêmes leur bien. Motif avancé : l'application de cette clause créerait une discrimination entre ces propriétaires et ceux déjà expropriés – à qui une telle possibilité n'était pas offerte – alors même que le plan d'expropriation venait d'être voté. Pour la Région, s'engager dans la voie de la rénovation sans expropriation lui aurait fait courir le risque de devoir affronter des recours en contestation des expropriations déjà réalisées.

De l'accord conclu avec l'ARAU en 2008, **restait l'enjeu de la rénovation des immeubles existants.**

En février 2009, l'ARAU est averti que la Région préfère s'orienter vers une démolition/reconstruction d'une partie des immeubles concernés, en contradiction avec les termes de l'accord.

Cette option de démolition a néanmoins été acceptée par l'ARAU pour des motifs quantitatifs et urbanistiques : le nombre de logements autorisés par la reconstruction permettra le relogement de davantage de ménages dans le quartier que l'option rénovation (40 logements au maximum selon l'architecte mandaté par la Région). Le Comité du quartier Midi n'avait pas d'objections.

2. Description du projet

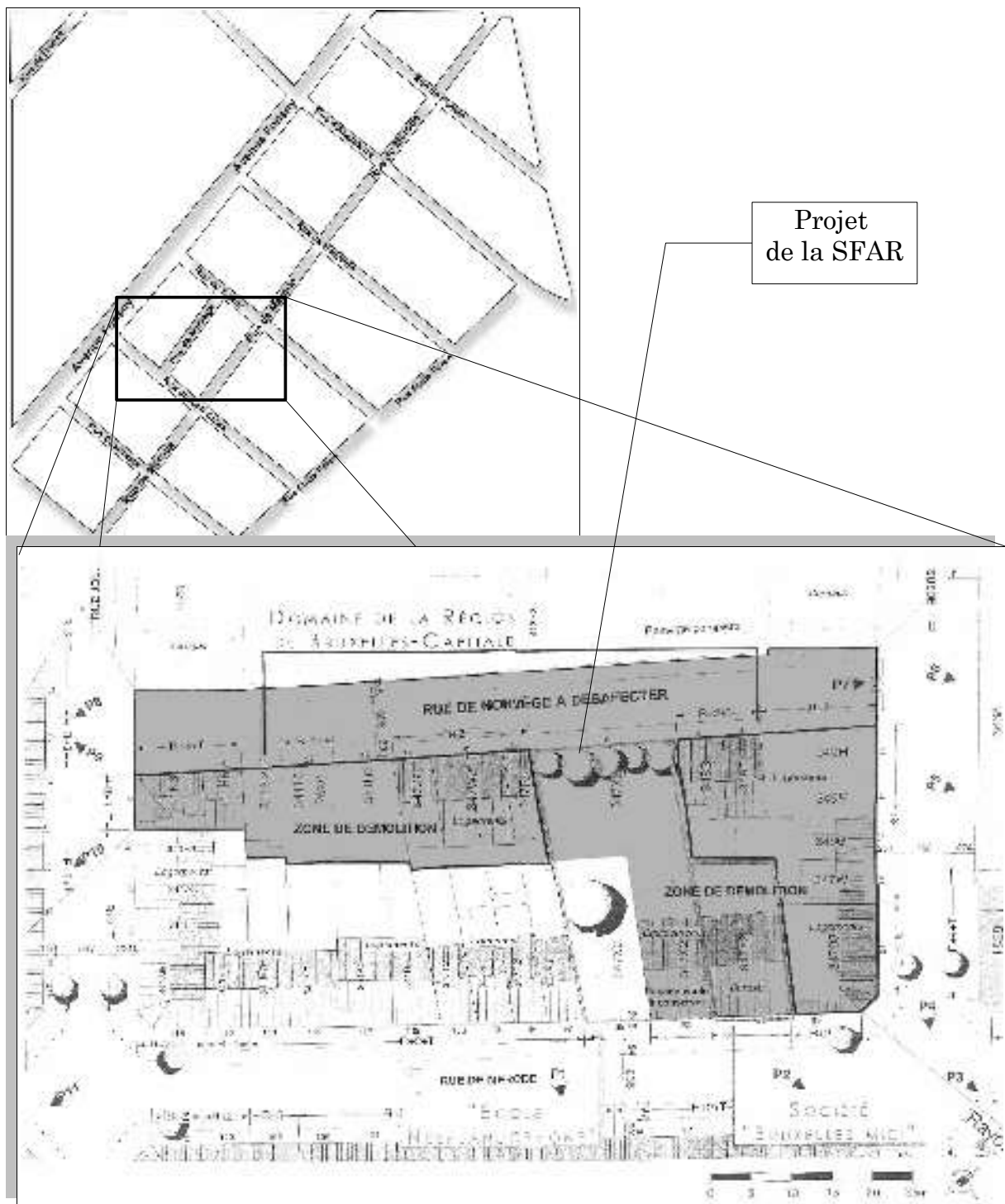
Le projet concerne donc une partie des immeubles expropriés de l'îlot A. Il prévoit leur démolition intégrale, sauf la façade du n°93 de la rue de Mérode, occupée par l'école néerlandophone, et la reconstruction de 62 logements comprenant 5 studios, 18 appartements 1 chambre, 20 appartements 2 chambres, 15 appartements 3 chambres et 4 appartements de plus de 4 chambres le tout pour environ 5.600 m².

La rue de Norvège serait supprimée conformément au PPAS et ses extrémités construites de manière à former un îlot unique entre les rues de Mérode, de Suède, Fonsny et Claes. Un jardin serait aménagé en intérieur d'îlot, accessible aux services de secours (pompiers...). Il serait partagé entre jardins privatifs et un espace commun pour les habitants des logements. Ce projet est complété par un garage souterrain de 60 emplacements, sous le jardin.

Ces logements moyens sont destinés à la location si l'on en croit la note explicative.

1 Communiqué de presse du 07/07/2008 disponible sur www.arau.org/pr_home.

C'est la SFAR, filiale de la Société régional d'investissement (SRIB), qui est maître d'œuvre de ce projet et qui ne semble pas avoir une grande expérience de la production de logement².



² La « SFAR est une filiale de la SRIB mise à disposition du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en vue de réaliser une mission de construction de logement sociaux » (site www.srib.be)

Le demandeur a introduit plusieurs demandes de dérogations qui portent principalement sur les gabarits des immeubles projetés, la taille de lucarnes, certains profils en toiture ou encore la hauteur de façade. Une dérogation particulière porte sur la zone de cours et jardins, renseignée au plan d'aménagement (PPAS), puisque le projet prévoit la construction d'une rampe d'accès au parking souterrain qui vient mordre sur cette zone, ce qui n'est pas autorisé par le plan.

3. Analyse de l'ARAU

L'ARAU a examiné ce projet sur l'angle urbanistique et en évaluant dans quelle mesure il correspond aux engagements de Charles Picqué.

3.1. Davantage de grands logements que prévus : un bon plan pour les familles

Ce projet prévoit essentiellement des logements de deux chambres et plus. Cette option est favorable à ce que des familles viennent s'installer dans ces nouveaux immeubles. Sur les 62 logements, il n'y aurait que 5 studios. Ceci constitue une évolution positive de l'esquisse que l'ARAU a vu en 2009 : il était alors prévu 64 logements mais avec 8 studios et une répartition de logements différente.

3.2. Le summum de la finition : du PVC imitation bois sur les façades arrières !

Les architectes ont prévu des parements en bois sur plusieurs façades arrières des nouveaux immeubles. En 2009, l'ARAU avait suggéré de revoir l'usage du bois car celui-ci est difficile en milieu urbain lorsqu'il n'est pas spécialement traité et entretenu régulièrement.

Lors de la commission de concertation, l'ARAU et les représentants des administrations ont découvert sidérés qu'en fait de bois, il s'agissait de bois synthétique (sic). Il faut imaginer des lambris en PVC texturé sur une façade : effet Playmobil® garanti. Bonjour le développement durable ! Et qui va entretenir ces lambris ?

3.3. Il y a au moins une place pour de l'activité économique

Habiter un logement au rez-de-chaussée d'un coin de rue est rarement agréable. Comme ce quartier devrait connaître un nouvel élan et qu'un apport de nombreux nouveaux habitants est escompté, on peut se demander s'il ne serait pas plus judicieux d'ouvrir un commerce sur cet angle. C'est ce que l'ARAU avait proposé en 2009 sur l'angle de la rue de Mérode et de Suède.

Le projet n'a pas retenu cette suggestion. Lors de la commission de concertation, la SRDB a soutenu le même point de vue. Suspens sur la décision finale...

3.4. Un jardin avec 60 places de parking sous le gazon

Serait-il inconcevable d'imaginer un immeuble de logement sans emplacements de parking ?

Le quartier est très bien desservi par les transports en commun : bus, tram, métro, trains sont à quelques enjambées. Pourtant le projet prévoit un garage souterrain pour 60 voitures.

L'ARAU a demandé à la Commission de concertation de limiter le nombre de places de parking, voire de ne pas en construire du tout car ce projet entre dans les conditions requises pour être dispensé de parking³ ! La demande de permis fait déjà appel à cette possibilité puisqu'il y a « seulement » 60 emplacements pour 62 logements alors que la réglementation prévoit habituellement au minimum un emplacement par logement⁴. Pourquoi dès lors ne pas aller plus loin ?

Du point de vue des futurs habitants, la réduction du nombre de places de parking devrait être tout bénéfique pour la qualité de l'intérieur d'îlot puisque, grâce à la réduction de l'emprise du garage souterrain, des plantations avec des arbres à haute tige (nécessitant une profondeur suffisante pour les racines) deviendraient possibles.

En outre, l'argent économisé dans ces parkings permettrait d'être réinvesti dans l'amélioration de la qualité des logements.

Autre bénéfique non négligeable : les habitants de l'immeuble qui surplombe l'entrée du garage collectif ne seront pas incommodés par les 120 entrées/sorties minimales et quotidiennes des nombreuses voitures.

Alors que la Région déclare vouloir s'inscrire dans une perspective durable⁵, voilà l'occasion de ne plus rester les bras ballants lorsqu'il s'agit de passer aux actes. Le comble est atteint lorsque l'on sait que la SFAR, patron du projet, est un organisme pararéglional. Le crayon régional qui dessine ignore ce que le cerveau régional pense !

3 L'article 7 du RRU prévoit que lorsqu'il s'agit d'un immeuble à logements multiples construit par une société de logement social ou assimilés et le site est bien desservi en transports en commun le nombre d'emplacements de parking peut être inférieur à ce qui est requis, il est également possible de ne pas prévoir d'emplacements du tout.

4 Le Titre VIII du Règlement régional d'urbanisme prévoit (article 6) qu'il faut au minimum un emplacement de parking par logement. Le maximum est fixé à 2 emplacements par logement.

5 Que ce soit au niveau du Plan régional de Développement de 2002 prévoyant la réduction de la pression automobile de 20%, du plan Air de Bruxelles-Environnement ou du qualificatif « durable » du futur projet de PRD en préparation... la liste est longue des plans publics aux orientations vertueuses en matière de mobilité. Leur réalisation reste, elle, plus délicate dans le chef des édiles régionaux.

3.5. Le projet qui justifie l'expropriation n'est pas conforme : la saison des recours est ouverte

Alors que le projet est motivé par un plan d'aménagement, l'ARAU s'est étonné des nombreuses demandes de dérogations à l'égard de ce plan et au règlement régional d'urbanisme : gabarits, atteinte à l'intérieur de l'îlot...

On nage en plein délire schyzophrénique : les propriétaires ont été expropriés et les locataires chassés pour permettre la réalisation du plan d'aménagement mais le projet qui le concrétise n'est pas conforme à ce plan !

Si le projet obtient tel quel son permis d'urbanisme, la porte sera large ouverte à des recours contre les expropriations de l'îlot A.

La dérogation la plus remarquable, si l'on peut dire, est celle qui consiste à construire cette rampe d'accès au garage souterrain en intérieur d'îlot alors que le plan d'aménagement impose de préserver les jardins de toute construction. Pour se rendre compte de l'effet de cette dérogation, il faut imaginer un petit parc clôturé et calme éventré par une large trémie de béton qui s'enfonce dans le sol, surplombée par les terrasses des logements.

En commission de concertation, les demandeurs ont eu recours à des arguments techniques pour justifier la nécessité de cette rampe (pente, emplacement). C'est oublier un peu vite que les considérations techniques ne sont pas, en elles-mêmes, des motifs valables pour obtenir une dérogation. Les techniques doivent s'adapter aux réglementations en vigueur, pas l'inverse !

L'administration régionale a clairement indiqué qu'il était hors de question d'autoriser une telle rampe dans cet îlot, sans prévoir une couverture appropriée. C'est un moindre mal mais qui risque de ne pas réussir un examen juridique élémentaire...

L'administration communale de Saint-Gilles, elle-même, ne s'est pas privée de pointer les dérogations en matière de gabarit. Tout ceci alors que le projet a été le fruit de discussion entre la Région et la Commune. Ambiance !

3.6. « 2008, promesse de rénovation », « 2010, démolition - reconstruction » : quid des immeubles subsistants ?

En 2008, la promesse régionale était donc de rénover plutôt que de démolir l'ensemble des immeubles existants de l'îlot A. De détricotages en faits accomplis, le projet présenté à l'enquête publique ne prévoit plus que le maintien d'une façade, sur demande expresse de l'ARAU.

L'ARAU a souligné et insisté en concertation que la Région lui avait présenté en 2009 cette solution de démolition-reconstruction comme seule alternative à une rénovation, jugée illusoire en raison du trop mauvais état des immeubles existants. Cette démolition n'avait d'ailleurs été acceptée du bout des lèvres par l'ARAU qu'en raison du nombre supérieur de logements proposé par cette reconstruction. De l'accord passé en 2008, il ne reste que

quelques immeubles dont le sort doit être réglé prochainement si l'on en croit Patrick Debouverie, échevin saint-gillois en charge de l'épineux dossier du Midi.

À propos de ces immeubles, ceux appartenant à la Régie foncière régionale (rue de Mérode 99-107) et les deux immeubles propriété de la Régie foncière communale devraient faire l'objet d'une demande de permis d'ici le second semestre 2010. Les immeubles subsistants rue Claes feraient encore l'objet de discussions.

L'option pour ces immeubles semble être la rénovation mais l'ARAU a insisté pour que ce calendrier soit rendu public **avant qu'on ne nous dise qu'ils sont en trop mauvais état pour être rénovés**. L'ARAU craint en effet que ces immeubles passent à la moulinette par une opération de façadisme lourde comme le laisse entendre la réponse de Charles Picqué à une interpellation au Parlement bruxellois, le 29 octobre 2009 : « *la Régie foncière analyse également la possibilité de relier entre elles certaines maisons mitoyennes, de manière à offrir des surfaces de logement plus attractives* ».

En commission de concertation, les administrations régionales sont intervenues dans la discussion en estimant que la justification était bien trop légère pour démolir les immeubles concernés par le projet de la SFAR, alors qu'il existe un intérêt certain de conserver un bâti homogène dans cet îlot. Quand des administrations régionales non consultées par une entité publique régionale descendent en plein vol un projet poussé par la Région... Le citoyen est en droit de se demander d'où sort cette SFAR.

3.7. Une démolition qui doit être suivie immédiatement d'une reconstruction

L'ARAU a été étonné d'apprendre que la démolition interviendrait dès que possible, la reconstruction n'étant programmée que lors de l'obtention du permis.

L'accord passé avec Charles Picqué en 2008 avait comme base la volonté d'éviter de laisser pourrir une situation. Si la SFAR maintient le terrain vierge de toute reconstruction après la démolition en laissant s'écouler un délai, cela n'aura servi à rien.

L'ARAU exige que la reconstruction promise soit effective dès la démolition terminée.

3.8. Bonne gouvernance : un concept qui passe mal chez certains

En matière de gouvernance, la commune de Saint-Gilles semble par ailleurs avoir encore du chemin à faire puisque le Comité de Défense de Saint-Gilles a eu toutes les peines du monde à consulter les plans soumis à enquête publique. Ce n'est que la veille de la concertation que ses responsables ont pu mettre la main sur les plans. Bravo la participation !

4. Conclusions

L'accord conclu avec Charles Picqué en 2008 prévoyait la rénovation de tous les immeubles de l'îlot A. En 2009, l'option de la démolition-reconstruction d'une partie (les angles Mérode/Suède, Suède/Norvège et Norvège/Claes) a été présentée comme la seule envisageable. L'ARAU avait à ce moment fait part d'une série de remarques sur les esquisses présentées.

Si le projet actuellement en concertation a intégré la plupart d'entre elles, l'ARAU reste sur sa faim et s'il passe la rampe de la commission de concertation, ce projet devra être sérieusement amendé sur une série de points :

- Il devra respecter intégralement la réglementation en vigueur : toute dérogation au plan d'aménagement justifierait un recours des expropriés ;
- Il faudra réduire drastiquement la capacité du garage souterrain voire envisager sa suppression pure et simple : le temps est venu pour la Région, maître d'ouvrage, de passer aux actes vers une mobilité conforme à ses engagements internationaux et régionaux ;
- Il faudra envisager la présence d'un commerce à l'angle de la rue de Mérode et de Suède de manière à rencontrer certains besoins du quartier et ceux des nouveaux habitants.

Cette démolition doit être suivie d'une reconstruction immédiate.

Le reste des immeubles subsistants de la rue de Mérode et de la rue Claes doit être rénové conformément à l'accord de 2008. L'ARAU restera attentif quant au calendrier de dépôt des demandes de permis et à leur contenu.

Ce projet illustre une fois encore la pertinence de la commission de concertation :

- les administrations régionales et communales ont flingué le projet sur des aspects fondamentaux tel que la démolition-reconstruction alors même qu'il était porté par la SFAR, lui-même organisme régional !

La bonne « gouvernance » vantée par d'aucun trouve ici ses limites et il faut se réjouir que ces considérations aient été débattues en public !

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter Madame Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.