

Synthèse du PV de la Commission de Concertation du 14 octobre

- Projet The Quay -

Table des matières

I - Introduction.....	2
II - La Commission de Concertation, c'est quoi ?.....	2
III - Remarques et oppositions formulées.....	2
IV - Avis émis par la Commission.....	3
V - Les motivations de la région : les grandes lignes.....	3
VI - Les critiques de la Commune : le détail.....	3
A) Ce qu'apporte le projet au quartier.....	3
B) Les critiques formulées à l'encontre du projet.....	4
1) La gestion du site en général.....	4
2) L'intégration du site dans son environnement.....	4
3) La mixité des fonctions.....	4
4) La nouvelle voirie cyclo-piétonne.....	4
5) La servitude de passage.....	5
6) Le supermarché Colruyt.....	5
7) L'habitabilité des logements proposés.....	5
8) La qualité environnementale.....	6
9) Les règles d'urbanisme.....	6
10) Hypothèses, imprécisions et inexactitudes.....	6
11) Économie circulaire et préservation de l'existant.....	7
12) Parking.....	7
13) Charges d'urbanisme.....	7
14) Conclusion.....	7

I - Introduction

Ce document vise à **résumer le PV de la Commission de Concertation** afin de permettre à un plus grand nombre d'avoir accès au contenu. Le PV original est en effet lourd et long à lire.

Nous avons veillé à **ne rien interpréter mais simplement à mettre en forme** les principales informations utiles formulées dans le PV.

Nous proposons d'abord de revenir sur ce qu'est la Commission de Concertation **(II)** pour ensuite faire un point sur les réactions qui ont eu lieu à l'issue de l'enquête publique **(III)**. Nous proposons ensuite de lire les avis communaux et régionaux émis dans le PV **(IV)** avant de passer au contenu de chacun d'eux **(V & VI)**.

II - La Commission de Concertation, c'est quoi ?

Le passage à la Commission de Concertation (CC) fait partie de la procédure réglementaire lors d'une demande de permis d'urbanisme. Une enquête publique (affiches rouges) doit lui précéder : c'est durant celle-ci que toute personne peut marquer officiellement son désaccord et exposer ses arguments par lettre, par mail ou via une intervention orale.

La CC est composée de décideurs politiques (Commune concernée et Région) et de fonctionnaires (urbanistes, en environnement, en mobilité, etc). Les porteurs de projet y présentent leurs plans et les éventuels opposants qui en auraient fait la demande peuvent intervenir.

L'admissibilité du projet déposé y est examiné au regard des très nombreuses règles auxquelles les plans doivent se soumettre : volumétrie des bâtiments, nombre de place de parking, luminosité des espaces habités, couverture des sols, recouvrement des façades, etc, etc.

Souvent (toujours pour les projets d'ampleur) de nombreuses dérogations aux règles sont demandées aux pouvoirs publics. Libre à eux de les accepter ou de les refuser, toujours en respectant les différents cadres réglementaires.

Une fois la CC passée, la décision officielle est publiée dans les semaines qui suivent : l'avis peut être favorable, favorable sous condition(s) ou défavorable.

L'enquête publique du projet The Quay a eu lieu du 03/09/2021 au 02/10/2021.

La CC a eu lieu le 14 octobre.

L'avis de la CC a été publié autour du 20 novembre et est disponible **ICI**

III - Remarques et oppositions formulées

Durant la période de l'enquête publique, le service d'urbanisme de la Commune d'Anderlecht a reçu 11 courriers dont une pétition de plus de 200 signatures qui demande de refuser le projet The Quay. Parmi ces 11 courriers, 3 étaient des oppositions dont une qui a été introduite par une association riveraine lourdement impactée par le projet.

IV - Avis émis par la Commission

Dans la plupart des cas, c'est la Commune qui décide de délivrer (ou pas) le permis d'urbanisme. Mais lorsque le projet est « d'intérêt régional », c'est la Région de Bruxelles-Capital (RBC) qui octroie le permis. La Commune est alors simplement consultée.

Dans le cas du projet The Quay, c'est la RBC qui octroie le permis. Celle-ci a remis un **avis favorable sous réserves** de quelques modifications. La Commune d'Anderlecht, dont l'avis est donc consultatif, a, elle, émis un **avis défavorable**.

Sans réaction, la procédure suivra donc son cours et le permis sera octroyé pour le projet The Quay sans qu'aucune modification substantielle ne soit demandée par le Région.

Ci-dessous, nous proposons une synthèse des positions régionales et communales publiées dans le rapport de la CC.

V - Les motivations de la Région : les grandes lignes

Le projet The Quay prendrait place sur les berges du canal, à hauteur du 24 quai Fernand Demets. « *Le Gouvernement a fait de la **requalification de la zone du canal** une priorité de la législature. Cette priorité découle de la nécessité de faire évoluer la ville, d'identifier les moyens de relancer une **dynamique économique qui soit génératrice d'emplois** pour les Bruxellois tout en s'inscrivant durablement dans un **contexte urbain inclusif** et de mettre en évidence les activités économiques en y **enlevant la perception de nuisance**. La Région qui souhaite y développer l'**offre résidentielle** en l'intégrant dans une **économie urbaine productive** et y renforcer **qualité des espaces publics** ». Le lieu d'implantation du projet The Quay se situe donc en pleine **zone stratégique pour la Région** : site prioritaire de développement Birmingham, plan directeur du Canal, Zone de Revitalisation Urbaine, Contrat de Rénovation Urbaine Gare de l'Ouest, etc.*

De plus, la Région voit dans le projet The Quay un moyen d'**améliorer la mobilité douce** (RER vélo) ainsi que de lancer une « *nouvelle **dynamique sociale, développer l'économie du quartier et proposer de nouvelles offres d'emploi*** ».

Dans les grandes lignes, la région soutient le projet pour trois raisons : la production de **logements**, la production de **surfaces commerciales et productives** et la création d'une **voirie cyclo-piétonne** qui relie le Quai Fernand Demets et la Rue de Birmingham.

L'entièreté des positions de la région sont consultables dans le rapport de la Commission de Concertation.

VI - Les critiques de la Commune : le détail

A) Ce qu'apporte le projet au quartier

La Commune d'Anderlecht a reconnu certains atouts au projet.

- La **réinstallation de l'asbl TRAVCO** qui déménage du site Quai Fernand Demets est accompagnée par le porteur de projet The Quay dans sa réinstallation ailleurs

- L'auteur de projet propose une **mixité d'affectation** de manière à **maintenir une activité économique** créatrice d'emploi
- Cette mixité de fonction propose également du **logement**, nécessaire au développement de cette partie de la Région
- Le projet permet enfin la **revitalisation des berges du canal**

Dans les grandes lignes, la Commune d'Anderlecht partage donc les enjeux régionaux mentionnés au point précédent.

B) Les critiques formulées à l'encontre du projet

Sans remettre en question le pertinence de certains aspects du projet (voir-ci-dessus), la Commune s'oppose cependant à un grand nombre de modalités concrètes du projet « The Quay ».

Nous les avons rassemblé par thème afin de faciliter la lecture.

1) La gestion du site en général

« *Les modalités d'accès au public ainsi que la gestion quotidienne du site ne sont pas suffisamment développée dans la demande* ».

En ce qui concerne les **logements étudiants**, le nombre de **concierges** pour la gestion est de « *un concierge pour 48 entités pour étudiants [...] dès lors, des locaux d'entretien complémentaires devraient être envisagés* »

2) L'intégration du site dans son environnement

« *L'absence d'activités attrayantes (par exemple : commerce de proximité, café, espace de co-working, potagers, etc.) en intérieur d'îlot n'invite pas le public à occuper le lieu* ». « *Le projet offre peu d'ouverture sur le quartier et de liaison avec la tissu urbain les accès aux différentes fonctions du complexe socle économique/logements n'est pas clairement identifiable* ». « *La seule ouverture du site sur l'espace public (future voirie cyclo-piétonne) est dissimulée derrière le bâtiment D* ». De plus, l'implantation de plusieurs bâtiments répartis sur l'entièreté du site est « *contraire à la prescription 0.6 du PRAS [et] porte atteinte à la notion d'intérieur d'îlot* ».

3) La mixité des fonctions

« *Le type d'activités productives prévu n'est pas défini* ». Par ailleurs, « *la situation en zone d'entreprise en milieu urbain aurait mérité d'être plus développée et mise en valeur* »

4) La nouvelle voirie cyclo-piétonne

« *La présence de la voirie cyclo-piétonne n'est marquée que par une légère embouchure* ». « *Tant les aménagements urbains (parvis devant le commerce et les bacs à plantes) que la forme ou le positionnement du bâti n'indique clairement la présence de cette connexion à partir du quai // veiller à une meilleure intégration de cette voirie* ». « *Le manque d'ouverture de celle-ci sur l'espace public et sur le site développé, la fermeture des 2 sites voisins par des clôtures, l'étroitesse du chemin et le manque de contrôle social ne permettent pas de garantir une bonne intégration de cette voirie dans l'espace public* ».

De plus, « *La demande est lacunaire en ce qui concerne l'accord ferme de la STIB* ».

5) La servitude de passage

« *Le parking ne semble **pas règlementé** sur cette parcelle. En l'absence de **modalités d'accès actée** dans la servitude ne suppose donc pas que le passage restera libre de tout obstacle dans la pratique ; que l'usage de ce 3ème accès reste donc **théorique** à ce stade et ne garantit pas l'intégration de ce chemin dans le développement du projet. Ce point aurait mérité d'être concrètement réglé afin d'offrir une **vraie garantie d'usage** ; qu'en l'absence d'une servitude aisément praticable, le cheminement ne peut être considéré comme traversant et **le site n'est pas connecté au tissu urbain par le haut** ». « *L'accès carrossable pour le véhicule de ramassage des ordures ménagère n'est pas garanti [idem pour les urgences, véhicules de déménagement et véhicules PMR]* »*

De plus, « *La **preuve de l'existence de cette servitude** de passage et de l'usage qui peut en être fait n'a pas été jointe au dossier* ».

De plus, « *l'un des **copropriétaires** de la parcelle voisine au 222 de la rue de Birmingham s'est opposé à l'usage de cette servitude* »

6) Le supermarché Colruyt

« *Pour l'activité commerciale, le choix s'est porté sur une grande entité commerciale **au détriment de plusieurs commerces ou établissements de taille plus modeste** et favorisant les contact sociaux sur le site et permettant de connecter le site au quartier* ».

Pourtant, « *le quartier **compte déjà plusieurs entités commerciales** [supermarchés] qu'également, la rue Wayez, la rue Ropsy Chaudron et la chaussée de Mons sont des artères **regorgeant de commerces à proximité immédiate** du site* ».

De plus, « *la présence d'une seule entité commerciale telle qu'un supermarché augmentera considérablement le **flux de circulation** à proximité du site y compris le samedi et **ne participe pas à la cohésion sociale*** »

7) L'habitabilité des logements proposés

De façon générale, « *l'habitant est plongé dans un **cadre fortement industriel** est générateur d'une **nuisance sonore continue*** »

« *Le site majoritairement occupé par du **logement** est entouré des parcelles dont l'occupation est essentiellement **industrielle** ou d'équipement et que que le fonctionnement de certains de ces bâtiments ou installations est continu et sonore* ». « ***Le site n'est pas préservé** des activités voisines sonores par des écrans végétaux ou autres aménagements* ».

De plus, « *le **rapport d'incidences est lacunaire** en ce qui concerne le dispositif de transformation électrique et le **champ magnétique** éventuellement généré n'est pas évoqué. Cette installation est source de bruit continu dont l'impact éventuel sur la **santé mentale des futurs habitants**. Sibelga avait un projet de fermeture de ce dispositif ; qu'à ce jour, **aucune décision ferme** à ce sujet ne semble avoir été prise* ».

De plus, « *l'étude d'**ensoleillement** démontre que les bâtiments A, C et G présente une grande façade orientée au nord qui **ne profite jamais d'un ensoleillement naturel** et la manière dont les appartements sont répartis sur les plateaux (aux angles) les rend **peu qualitatifs*** ». « *Il aurait été*

opportun de tenir compte des orientations défavorables et des nuisances sonores et visuelles autour de celui-ci ».

En matière de nuisances, le plus choquant restant sans doute que « *l'immeuble destiné aux logements conventionnés destinés permettre l'accès à la propriété à des personnes à revenus modestes se trouve enclavé en fond de parcelle et le long d'une voie de chemin de fer* »

De plus, l'aménagement intérieur est l'objet de plusieurs critiques dont celle-ci pour les salles de bain : « **cet aménagement s'apparente plus à un vestiaire qu'à une salle de bain** ».

En ce qui concerne la **mixité du type de logement** par bâtiment : « bâtiment A : mixité de type de logement est limitée [...] bâtiment C : mixité de type de logement est limitée [...] bâtiment D : aucune mixité de type de logement [...] bâtiment F : aucune mixité de type de logement [...] bâtiment G : la mixité de type de logement est limitée »

8) La qualité environnementale

« Le projet ne s'accompagne **pas d'une amélioration substantielle des qualités paysagères et végétales** du site ». En effet, « *la diversité de la flore sur le site est limitée et peu développée et répartie sur le site et ce malgré sa taille généreuse* ». L'implantation de bâtiments éparpillés sur l'entièreté du site implique « *la multiplication des cheminements au détriment d'espaces verts plantés et diversifiés [et] l'implantation d'un parking en sous-sol entraîne l'imperméabilisation d'une grande partie du site et entrave la plantation d'arbres de 1ère grandeur [et] compromet la diversité et la bonne répartition des plantations* ». C'est ainsi que pour remplacer les arbres abattus sur le site, les auteurs du projet proposent de replanter sur les voiries publiques : « *le projet prévoit la plantation de 37 arbres (cfr. note explicative p65) ; que 11 d'entre eux seront plantés au niveau de l'espace public le long du canal et 6 le long du chemin cyclo-piéton* ».

Le tout a été projeté sans « **aucune analyse phytosanitaire** »

Par ailleurs, « *les mesures prises en vue de limiter les conséquences environnementales du chantier ne sont pas évoquées* »

9) Les règles d'urbanisme

Parmi les nombreuses remarques formulées en matière d'urbanisme et de volumétrie, « *le bâtiment D présente une hauteur qui surpasse l'usine voisine de droite à l'avant et un gabarit inférieur à l'arrière* » et « *le bâtiment G en fond de site il n'est pas tenu compte de la faible hauteur des bâtiments voisins* ».

10) Hypothèses, imprécisions et inexactitudes

Parmi les inexactitudes relevées dans le dossier de demande de permis, il est compté « **34,74% de grands logements** ». Hors, cette proportion devient fausse dès lors que les logements étudiants sont pris en compte : « **il convient de tenir compte des entités individuelles pour étudiants qui sont également de petits logements** ».

Mais aussi : « **le projet comptabilise la superficie de toitures intensive (toiture-jardin) dans les superficies perméables** »

Par ailleurs, parmi les nombreux documents manquants dans le dossier, « **l'absence d'accord formel de la part de City Dev** [implique que la] **présence des logements conventionnés n'est pas garantie** ».

11) Économie circulaire et préservation de l'existant

« **Aucune mesure** liée au principe d'économie circulaire ». « Le projet **néglige** toute possibilité de maintien et de récupération ou adaptation du **bâti existant** ». « La maison d'habitation située en partie arrière du site et anciennement propriété de la meunerie Moulart (COOP) est vouée à la **démolition** ; qu'**aucun état des lieux** n'est joint à la demande »

12) Parking

« Le projet ne prévoit aucune place de stationnement à destination des **activités productives** [et] le nombre d'emplacement de parking ne tient pas compte des **logements étudiants** [ni] de l'occupation des appartements 4 chambres par **4 ménages différents** [ni] du stationnement à destination des **visiteurs** » alors qu'en terme d'accessibilité en **transport en commun**, le site se trouve en « **zone B** ».

De plus, « places de **stationnement disponibles actuellement** le long du quai Fernand Demets ne semblent **par réintégrées** dans le projet »

13) Charges d'urbanisme

En ce qui concerne les charges d'urbanisme, la Commune précise que « il convient de **contrôler le montant alloué** à la réalisation des travaux ».

14) Conclusion

De manière générale, la Commune estime que le projet respecte « le **plan de revitalisation** » MAIS qu'il « **manque d'intégration** du projet dans son environnement », que « **l'absence de preuve** concernant la réalisation de certains aménagements hypothèque la réalisation du projet tel que présenté » et que « le **gabarit** du bâtiment en fond de parcelle semble toujours trop important ».

En conclusion, la Commune estime que « en l'état, le projet manque d'intégration dans son environnement et est **contraire au principe de bon aménagement des lieux** »