# Lecture critique et propositions

## Projet « The Quay »

Figure 17 : Visualisation 3D du projet (source : Urban Platform)

Le projet « The Quay » entend démolir les infrastructures existantes sur trois parcelles comprises entre le canal et la rue de Birmingham. L'objectif est de produire 18.656m2 de logement, 3.566m2 de surface productive ainsi que 3.495m2 de surface commerciale.

En tant qu'habitants et/ou usagers des quartiers Birmingham et Jacques Brel, la lecture du dossier déposé en vue de l'obtention d'un permis d'urbanisme (PU 52110) pour ce projet immobilier d'envergure nous a fortement interpellé.

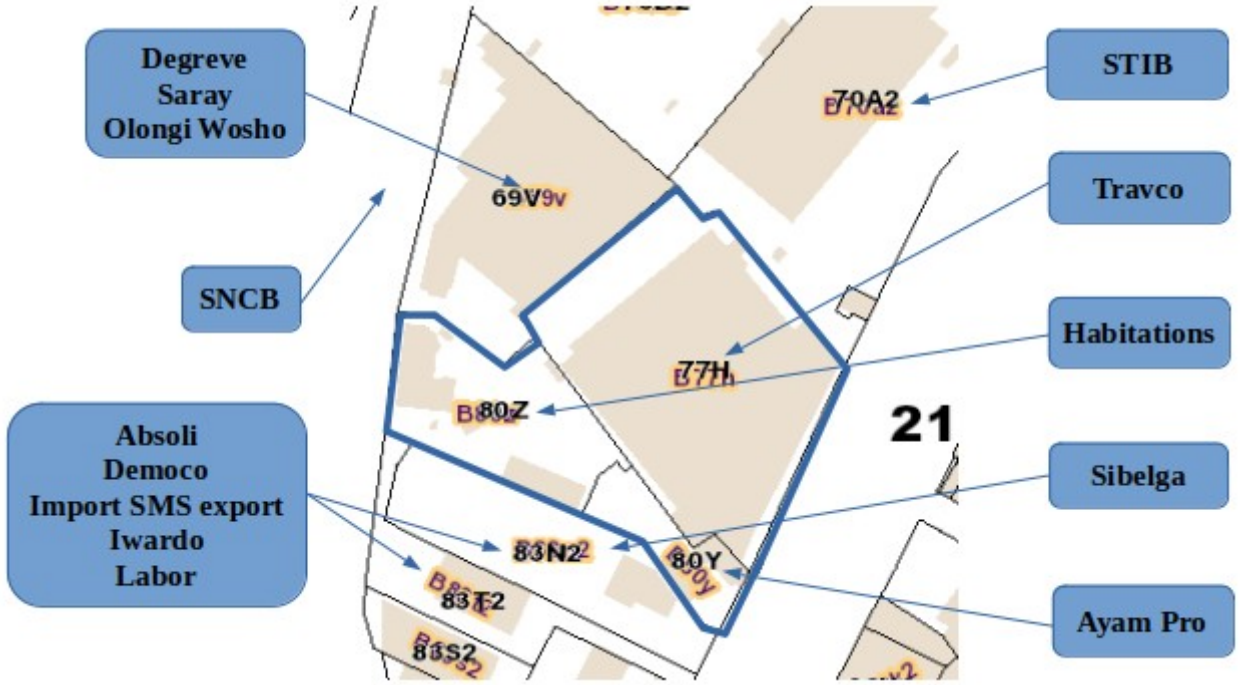
Comme mentionné dans la note explicative du projet, « le quartier Industrie Birmingham est caractérisé par une très faible densité de population ». Au regard du manque criant de logement à Bruxelles, le lieu semble donc effectivement approprié à l'élaboration d'un projet urbain. De plus, le rapport d'incidence identifie la zone comme souffrant de nombreuses carences en service à la population. Le besoin de logements accessibles se double donc d'un besoin en infrastructures qui réponde à de nombreux besoins locaux existants. Nous ne retrouvons pourtant que très peu de réponses satisfaisantes à ces deux enjeux cruciaux.

Nous expliquons notre point de vue ci-dessous, en espérant que ces nombreuses remarques sauront être entendues par les pouvoirs publics, tant locaux que régionaux. Nous attendons donc, en retour, des engagements des promoteurs et pouvoirs publics et ce afin que le projet « The Quay » devienne le fruit d'un réel travail d'intégration dans l'espace régional et local.

Accorder un permis d'urbanisme constitue en effet acte politique qui dessine la ville de demain. Nous estimons que, en l'état, le projet souffre de trop nombreuses carences et ne propose pas de projet suffisamment satisfaisant que pour être accepté tel quel. Au nom des différents signataires de la pétition en ligne, nous demandons l'introduction d'un nouveau permis d'urbanisme qui tienne compte des nombreuses remarques formulées ici.

# Situation existante

Notre première surprise a été de voir la zone visée par le projet décrite comme « peu qualitative ». Bien que le nombre d'habitants y soit effectivement marginal, les activités sont pourtant loin d'y être inexistantes.




Comme le montre le document cadastral ci-dessus, les parcelles 77H, 80Y et 80Z directement concernées par le projet « The Quay » servent actuellement à deux entreprise dont l'une pèse plus de 7000m2 et 100 employés (Travco) alors que l'autre mobilise l'espace qui lui est dévolu pour le stockage indispensable à son activité de vente de gros de matériaux de construction (Ayam Pro). Par ailleurs, bien qu'aucune mention n'en soit faite dans le dossier de demande de permis, trois habitations indépendantes reconnues au service urbanisme de la commune sont toujours en place sur la parcelle 80Z. C'est donc avec surprise que nous avons lu dans la demande de permis que le porteur du projet requiert la « démolition d'un ensemble de constructions comprenant un bâtiment industriel et de petits entrepôts ». Où sont donc passés les logements existants ?
Plusieurs milliers de mètres carrés d'activités productives ainsi que plus de 100 emplois et 3 logements nous semble suggérer une situation bien loin d'être « peu qualitative ». Nous ne remettons en aucun cas en question le fait qu'une optimisation de l'utilisation du site puisse constituer un sérieux atout pour les quartiers environnants mais pas au prix du déni de son utilité actuelle qui est, nous pensons l'avoir montré, loin d'être négligeable.

Par ailleurs, les parcelles mitoyennes supportent l'implantation de nombreuses activités :

- **STIB** : activités industrielles 24h/24, 7 jours sur 7.
- **Les chantiers Ph.Degreve** : façonnage de la pierre
- **Saray** : Fabrication artisanale de pain et de pâtisserie fraîche
- **L'arche de la Gloire éternelle** : activité non répertoriée à la banque carrefour
- **Olongi Wosho** : activités religieuses et philosophiques
- **Absoli** : grossiste alimentaire
- **Democo NV** : construction
- **Import SMS Export** : commerce automobile
- **Iwardo** : grossiste textile
- **Labor** : **c**ommerce de gros de combustibles
- **Sibelga** : infrastructure électrique 24/7
- **Infrabel :** passage de trains 24/7 (passager + marchandise)

Loin de constituer une friche post-industrielle inerte, les parcelles 70A2, 69V, 83N2 et 83E2 servent donc à l'activité de plus de dix PME, associations, et gestionnaires d'infrastructure.

De plus, comme nous le verrons plus bas, la qualité écologique du site dépasse largement les observations dressées par le rapport d'incidence, tant pour la flore que pour la faune.

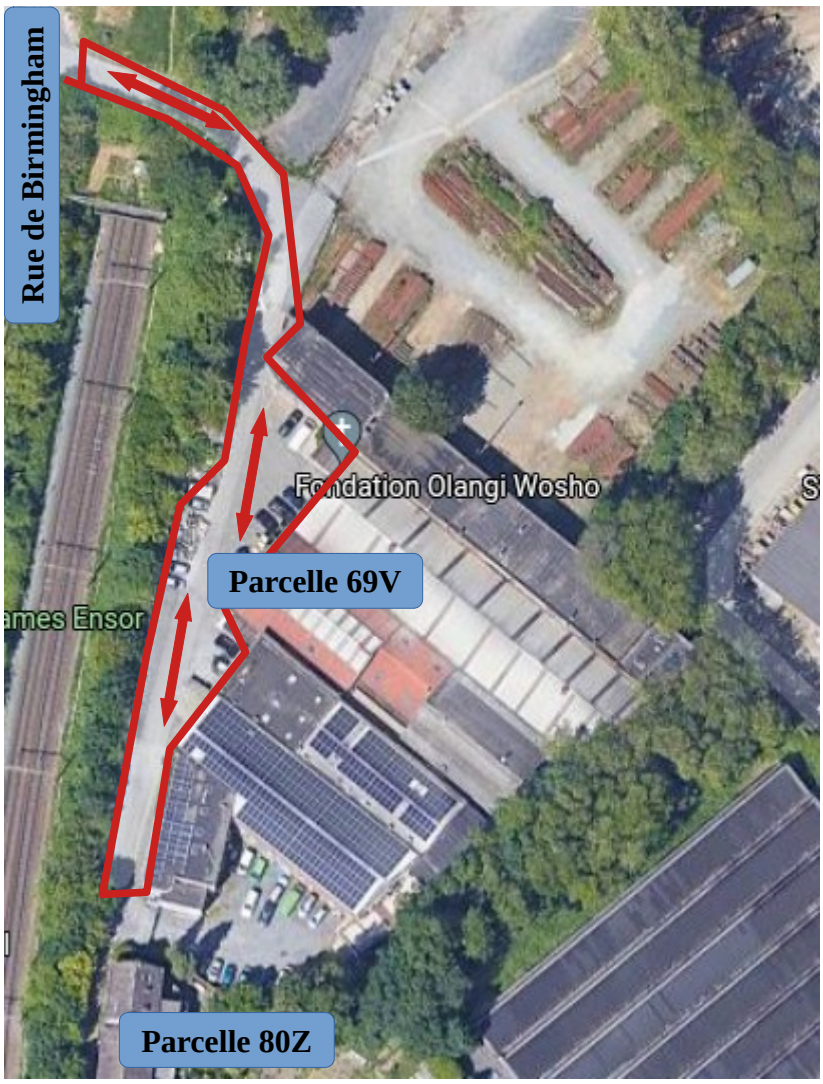
Le même constat peut être fait en ce qui concerne les aspects socio-économiques : les descriptions fournies dans le dossier témoignent d'une connaissance très limitée de la situation de fait.

Nous dressons ainsi un premier constat général : le projet, dans son état actuel, témoigne d'une maîtrise très fragile de la situation existante ainsi que des enjeux locaux qui en découlent. Les propositions apportées par le projet en ressortent nettement fragilisées et un travail plus qualitatif d'intégration du projet à son environnement nous semble indispensable.

# Riverain et insertion locale

Les riverains mentionnés à de nombreuses reprises dans les documents disponibles sont la COOP ainsi que la STIB. Le constat de minimisation par les promoteurs des activités sur et autour du site nous mène à aborder plus en profondeur le tissu local dans lequel le projet « The Quay » est amené à s'intégrer.

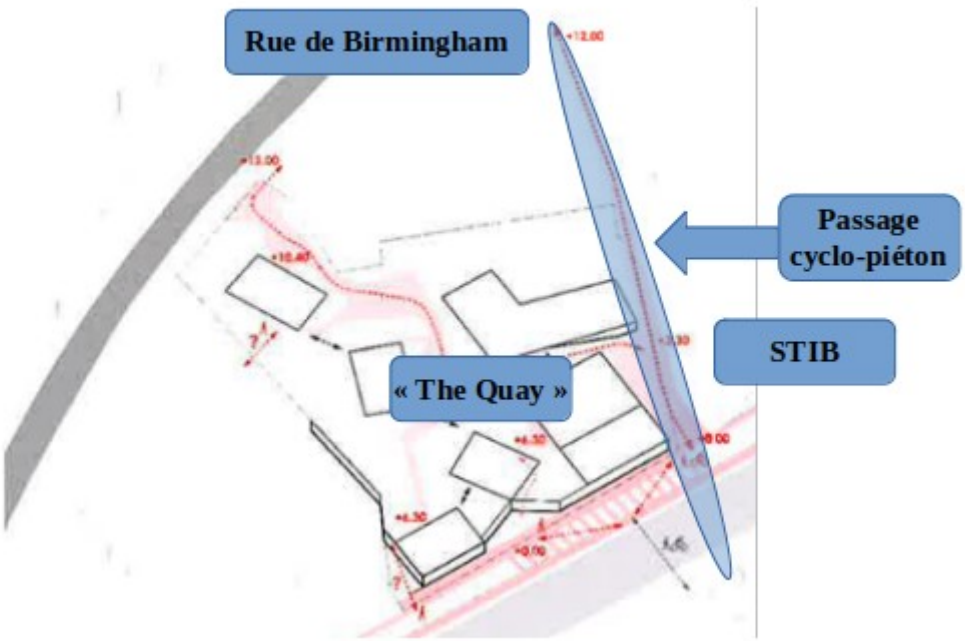
Une attention toute particulière est à porter au site d'entreprises situé au 222 rue de Birmingham qui constitue justement cette zone qui *« conserve encore malheureusement son caractère privé »* (parcelle 69V).




Cette parcelle est en effet frappée par une servitude de passage au profit de la parcelle 80Z depuis la rue de Birmingham. Cette zone aux multiples fonctions est pourtant déjà mise sous pression par la pratique intensive dont elle fait l'objet (livraisons régulières par semi-remorques, espace de manœuvre, espace de stockage, parking pour les nombreux visiteurs quotidiens et espace de circulation). Lors de la création de cette servitude, il était question de donner accès à un site littéralement enclavé à la famille qui y résidait (familles Moulart, puis Catinus). Les porteurs du projet revendiquent maintenant cette même servitude mais en tant que l'une des trois entrées d'un site largement désenclavé (ouverture par le Quai Fernand Demets donnant un très large accès à la parcelle 80Z) et comportant plus de 250 logements ainsi que plusieurs milliers de mètres carrés d'espaces productifs et commerciaux. L'équilibre existant dans la pratique quotidienne de cette servitude est ainsi directement menacée par le projet : les promoteurs de « The Quay » comptent y faire passer BXL Propreté pour les bâtiments E, F et G (213 logements), les urgences, les camions de déménagement ainsi que deux véhicules pour PMR. Et ceci sans compter que, la station de métro Jacques Brel étant intégrée au plan de mobilité du site, la servitude devrait également être pratiquée par de nombreux habitants du site qui souhaitent la rejoindre. Les conflits d'usage, déjà existants en ce lieu exigu que constitue le site d'entreprise du 222, se démultiplieront aussi rapidement que la fréquentation augmentera. Et ceci sans compter que l'enjeu est de taille : le moindre accros dans la

gestion de ce qui pourrait devenir un véritable goulet d'étranglement engendrera retard et/ou report de l'enlèvement des déchets et des déménagements. Le plus regrettable restant sans doute la possibilité d'événements graves qui résulteraient d'un retard dans l'arrivée des secours sur place.

Nous souhaitons également rappeler que, du fait des nombreuses activités environnantes, le site envisagé pour le projet « The Quay » est très bruyant, et ce sur tous les fronts. C'est dans ce sens que nous avons jugé pertinent de considérer Infrabel et Sibelga comme riverains dans la mesure où leurs infrastructures sont génératrices de nuisances sonores importantes. Presque aucune mention n'est faite de ces deux sources de nuisances qui, selon nous, conditionnent fortement l'efficience du projet, et donc son intérêt et sa faisabilité. Par ailleurs, le flanc Sud prend de plein fouet les émissions sonores des abords du canal (qualifiées de « niveau perçu comme dérangeant » dans l'étude d'incidence). Le flanc Ouest est occupé, en plus de la COOP, par plusieurs entreprises en activité (passage quotidien de camions et camionnettes pour des déchargements de déchets récupérés par les camions poubelle tôt le matin et parfois la nuit) ainsi que par l'installation électrique de Sibelga. Cette dernière génère un bruit qualifiable de très gênant et ce en continu 24/7. Il suffit de passer le long du canal au niveau de la COOP pour s'en rendre compte, nous vous conseillons l'expérience. Le flanc Nord est bordé par une voie ferrée empruntée par des trains particulièrement bruyants jour et nuit. Des trains de marchandise lourds et longs circulent en effet 24/7 à découvert et à une grande proximité des futures logements (tour G en particulier, dédiée aux logements conventionnés CityDev). Enfin, le site d'entreprise du 222 rue de Birmingham occupe le flanc est. Ce dernier sert à l'organisation d'événements associatifs réguliers qui génèrent un niveau important de décibels et l'usine centrale de la STIB génère également un bruit important. Dans une lettre sans langue de bois, la STIB a d'ailleurs écrit que *« nous avons attiré l'attention des promoteurs du projet sur les précautions à prendre en terme de compatibilité entre les logements prévus et nos activités de nature industrielle, fonctionnant pour certaines d'entre elles 24h/24 et provoquant inévitablement des nuisances acoustiques »*.



Au vu du contenu d'une lettre émise par la STIB en août 2020, il nous semble utile de nous attarder sur ce riverain du flanc Est. Dans le cadre de l'affectation des charges d'urbanisme, les promoteurs prévoient la création d'une voie piétonne qui relie le canal à la rue de Birmingham (cf « Passage »). Comme le montre le plan ci-dessous, les porteurs de projet « The Quay » comptent encore à l'heure actuelle l'établir sur le site de la société de transport public.

Dans la lettre déjà citée plus haut, on peut lire que : « *Il nous est revenu que certaines personnes lors de ces réunions auraient affirmé que nous étions d'accord avec ce projet, ce qui n'est évidemment pas le cas […] Nous tenons à vous rappeler qu'à supposer qu'un permis d'urbanisme soit octroyé, ledit permis ne constitue en aucun cas une autorisation de construction sur le terrain d'autrui au regard des règles les plus élémentaires de droit civil […] Par conséquent, faire travailler le développeur de projet sur des scénarios qui n'ont pas été préalablement validés par nos soins constitue une perte de temps et d'argent, tant pour le promoteur privé que les administrations publiques qui y ont contribué […] Ce projet est inacceptable pour la STIB […] Il est par ailleurs particulièrement étonnant de constater qu'alors que cette voirie de liaison était, dans un premier temps, envisagée sur la mitoyenneté des deux terrains concernés, elle se trouve à présent intégralement sur notre propriété. Cela nous semble contraire au concept même de charge d'urbanisme qui doit faire peser la charge de l'infrastructure au promoteur privé et non déposséder une autorité publique de son propre patrimoine […] Je tiens à préciser qu'il n'entre pas dans nos intentions de céder la moindre parcelle de celui-ci […] Si la demande de permis telle qu'introduite devait poursuivre son instruction, nous n'aurons d'autres choix que de nous opposer par toutes les voies de droit qui nous sont ouvertes à cette demande »*. D'après le dossier, la STIB est le seul « voisin » contacté, ce qui a permis à cet acteur d'exprimer son avis défavorable. ll est fort à parier que si d'autres voisins avaient été concertés, des arguments très similaires auraient été opposés au projet. Pour ceux du site d'entreprise du 222 rue de Birmingham en particulier puisqu'ils sont particulièrement impactés. La consultation de ces acteurs du voisinage immédiat est malheureusement inexistante, leur laissant comme seule voie de réaction les 30 jours accordés à l'enquête publique qui ne leur a été annoncée que par la pose discrète d'une affiche rouge à l'entrée du site (lieu qui, par ailleurs, manque très clairement de lisibilité).

Les observations ci-dessus nous mènent à penser que le projet, dans son état d'avancement actuel, ne prend pas en compte les enjeux liés au voisinage immédiat du site. L'acceptation de celui-ci sans révision en profondeur engendrerait donc inévitablement de nombreux conflits d'usage ainsi que de nombreuses nuisances sonores. Pour les futurs occupants

Il est tout à fait possible que l'implantation d'un projet mixte logement/commerce/activités productives soit compatible avec certaines activités riveraines. Mais les documents mis à disposition par les promoteurs du projet ne mentionnent absolument aucune information permettant de s'en assurer, mis à part pour la STIB qui a bel et bien été contactée mais qui a manifesté son refus catégorique du projet tel qu'envisagé aujourd'hui.

**Nous demandons donc qu'un travail de concertation avec les porteurs d'activités mitoyennes soit effectué par les promoteurs du projet « The Quay ». Selon nous, ces derniers témoignent actuellement d'une connaissance et d'une compréhension très partielles de l'environnement immédiat dans lequel ils souhaitent implanter leur projet. La maîtrise du contexte immédiat nous semble pourtant constituer une condition minimale afin de maximiser l'intérêt du projet pour l'espace local ainsi que pour minimiser les conflits d'usage qu'un projet d'une telle ampleur ne manquera pas d'occasionner à l'avenir.**

# Mobilité

Le site envisagé pour le projet « The Quay » jouxte plusieurs connections aux transports en commun. La station Jacques Brel permet aux auteurs d'affirmer que le site se situe en « **Zone B** sur le plan de l'accessibilité par les transports en commun ». Cependant, comme cela a été évoqué plus haut, l'accès à cette station de métro n'a d'intérêt que si elle peut être rejointe via la servitude de passage qui frappe le site d'entreprise situé au 222 rue de Birmingham. Au regard des éléments apportés ci-dessus concernant les conflits d'usage inévitables si la pression augmente sur cette parcelle privée et déjà intensivement mobilisée, il nous semble très risqué de prendre cette station de métro en compte. Afin de coller à une réalité plus tangible, nous serions intéressé de savoir quelle serait la connectivité du site sans tenir compte de la station de métro Jacques Brel.

Par ailleurs, le projet propose d'agrandir les trottoirs sur le Quai Fernand Demets. Ceux-ci soit en effet étroits et donc peu praticables par endroits : un élargissement est le bienvenu. Mais cet élargissement implique également la suppression des places de parking qui existent actuellement. Ces suppressions cumulées à la faiblesse des ratios nombre d'habitation/nombre de places de parking laissent penser que le site compte reporter la faiblesse des infrastructures dédiées aux voitures vers une solide desserte en transport en commun. Cette option de mobilité nous semble tout à fait adéquate à un moment où la part modale de la voiture doit diminuer dans la mobilité urbaine. Mais dans la mesure où l'accessibilité au métro Jacques Brel depuis le site constitue, selon nous, un réel problème de conflit d'usage avec les riverains, est-il réellement opportun de diminuer encore un nombre de places de parking qui se situe déjà en dessous des ratios conventionnels ? Il est aussi à prendre en compte que la piétonisation de la rue Wayez va encore augmenter la pression sur les places de parking des environs.

**Nous demandons à ce que le plan de mobilité tel qu'il existe actuellement soit revu et ce afin de mieux tenir compte des réalités de terrain et de s'assurer de la faisabilité des projections. La mobilité, et particulièrement l'accès aux transports publics, constitue selon nous un enjeu crucial pour un projet d'une telle ampleur et ne peut dès lors se contenter de prévisions hasardeuses.**

# Passage public

Comme introduit plus haut, les promoteurs du projet « The Quay » prévoient d'affecter les charges d'urbanisme à la mise en place d'une voie piétonne de liaison entre le canal et la station de métro Jacques Brel. Comme nous l'avons vu également, la STIB s'oppose fermement aux modalités actuelles de ce projet, qui risque donc bien de ne jamais voir le jour sans révision de fond. Dans son rapport le BAM avait pourtant souligné que des « **accords solides** à ce sujet » doivent être scellés !

Mais d'autres éléments rendent ce projet inacceptable. L'ambition est pourtant au rendez-vous : il s'agit de construire un « nouveau **passage public** » piéton relié au « **RER vélo** ». Cette liaison est décrite comme « **cruciale** » pour que « le haut et le bas d'Anderlecht soient un peu plus proches » : « la station de **métro Jacques Brel**, qui se trouve à proximité du site, n'a aujourd'hui pas d'accès direct depuis le canal ». Pourtant, comme le montre la coupe transversale ci-dessous, cette voie qualifiée de « cyclo-piétonne » est jalonnée d'escaliers très peu propices aux déplacements à vélo.

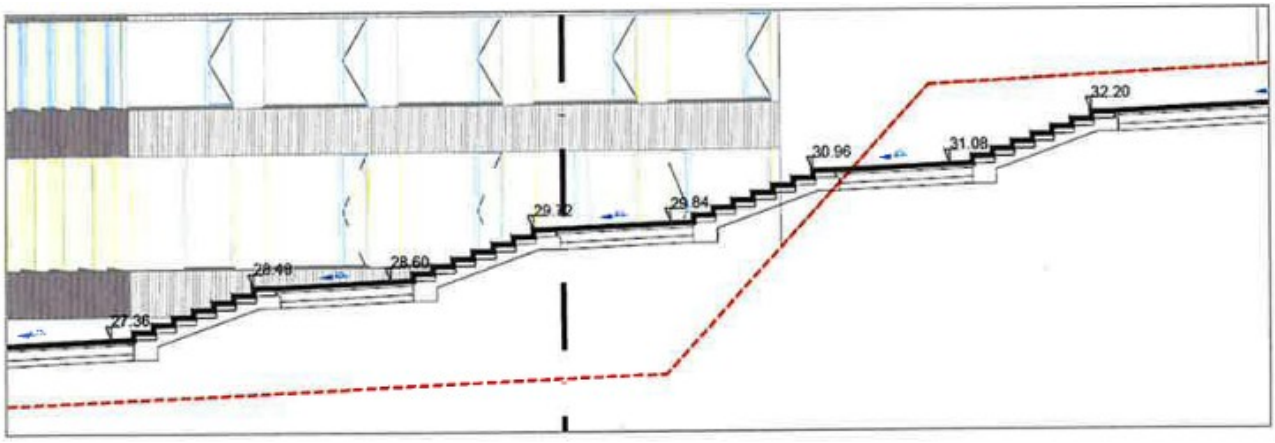



**Figure 34 : Profil d'un tronçon de la voirie cyclo-piétonne (source : Urban Platform)**

L'intégration au RER vélo semble donc très compromise. Pourtant, la description des escaliers prévus à l'intérieur du site semblent, eux, bénéficier d'une attention toute particulière : « tous les escaliers y sont **doublés par des rampes** qui pourront être empruntées par les cyclistes ». Comment justifier ce traitement différentiel entre voies piétonnes publiques et privées ? Nous y voyons un certain mépris de l'utilité publique du projet, auquel s'oppose un soin bien plus grand au domaine privé à destination des résidents. En tant que réalisation financée par des charges d'urbanisme, il nous semble qu'en toute logique, les modalités actuelles de ce projet de liaison doivent être revues.

Au delà du manque de crédibilité en matière foncière (terrain de la STIB) ainsi que de mobilité (long couloir étroit parsemé d'escaliers), le traitement purement urbanistique du passage laisse également à désirer. Le rapport BMA stipule pourtant que « les principes du plan de qualité paysagère du canal (BKP) doivent absolument être appliqués ». La réalisation « doit témoigner d'un **traitement urbanistique et paysager de grande qualité** ». Pour conclure que « aujourd'hui, la proposition est relativement minimaliste et le passage est difficilement utilisable par les cyclistes ».

**Pour toutes ces raisons, il nous semble légitime de demander une révision de fond de ce projet de nouvelle voirie cyclo-piétonne et ce afin que cette dernière constitue un réel atout dans la mobilité douce à Bruxelles.**

# Socio-économie

A l'instar des observations faites concernant les riverains du site, les aspects socio-économiques tels qu'envisagés par le projet actuel nous semblent fragiles et partiels. Ce point est pourtant capital puisque la construction d'un nouveau site d'une telle ampleur constitue (ou peut constituer) un réel levier pour répondre à des besoins socio-économiques existants.

Le rapport d'incidence pose un diagnostic de départ réaliste : l'Est d'Anderlecht, où est situé le site, connaît un revenu moyen inférieur au niveau régional et le logement de qualité y fait défaut. Sur le papier, la combinaison de ces deux indicateurs pourraient parfaitement coller avec les objectifs explicites du Plan canal qui entend « préserver l'activité économique en ville via la cohabitation de deux fonctions essentielles : habiter et travailler ». Les projets envisagés dans cette portion de l'espace bruxellois mériteraient donc de proposer un solide soutien à la construction de logements abordables ainsi que des emplois peu qualifiés afin d'augmenter le niveau de vie.

Pourtant, et ce malgré plusieurs réunions avec la Région, le projet actuel nous semble très décalé par rapport à ces deux enjeux cruciaux.

Premièrement, les auteurs du projet mentionnent (et c'est bien la seule fois) que *« nombreuses sont les activités productives du quartier. De la boulangerie au façonnage de la pierre : les exemples ne manquent pas »*. Mais, comme nous l'avons vu plus haut, ces activités seraient justement mises sous pression par l'utilisation de la servitude de passage qui frappe le site d'entreprise du 222 rue de Birmingham. Les ateliers de façonnage de la pierre et la boulangerie y sont justement implantées. De ce point de vue, le projet « The Quay » semble donc représenter un danger potentiel pour le tissu socio-économique à proximité plutôt qu'un soutien.

Deuxièmement, le projet immobilier envisagé implique le déménagement de Travco, une entreprise de travail adapté qui « *emploie et accompagne des personnes moins favorisées »* à raison de plus de 100 employés. Bien que cette entreprise comptait de toute façon quitter les lieux, il nous semble que les promoteurs devraient porter une attention toute particulière à proposer des espaces productifs qui viseraient, à minima, à remplacer ces emplois peu qualifiés par d'autres. Hors, la lecture du dossier montre que le projet ne définit rien des activités qui pourront s'installer dans les quelques 3.000m2 d'espaces productifs prévus (soit bien moins de la moitié de la surface actuelle). Par ailleurs, la société AyamPro, grossiste en matériaux du bâtiment, doit également quitter les lieux, alourdissant encore l'impact en terme d'emploi local peu qualifié. Dans le cas de l'acceptation du permis d'urbanisme tel qu'il est aujourd'hui, le bilan net de cette opération serait donc de plus de 100 emplois réels à… l'attente de l'installation d'entreprises inconnues sur une superficie nettement amoindrie et avec des contraintes de voisinage beaucoup plus exigeantes (plus de 250 logements). Les promoteurs ne sont bien entendu pas dans l'obligation de porter un projet de conversion des activités productives mais il nous semble que leurs intentions actuelles représentent

un risque important en terme de diminution drastique d'emploi peu qualifié dont les quartiers environnants auraient pourtant bien besoin. Un travail supplémentaire serait le bienvenu afin d'adapter le projet aux besoins réels identifiés dans l'espace socio-économique local.

Troisièmement, le dossier fournit de nombreux documents et arguments relatifs à l'implantation d'un Colruyt sur la surface dédiée au commerce. Les auteurs affirment que *« la zone dans laquelle elle [la grande surface] viendra se localiser est directement entourée de zones destinées principalement au logement et qu'il est donc souhaitable que les habitants du quartier puisse bénéficier de la présence d'une telle grande surface »*. Deux éléments nous semblent contestables dans cette affirmation. Tout d'abord, l'environnement du site est, d'après le PRAS, bel et bien destiné à accueillir une part non négligeable de logement dans les décennies à venir. Mais la situation actuelle montre que la part de logement reste pour l'heure quasi négligeable dans l'îlot « Industrie Birmingham ». Nous nous questionnons donc sur la pertinence de construire un supermarché bien avant que les logements ne soient construits en suffisance. A moins que ce supermarché n'ait pour cible que les résidents de « The Quay » ainsi que d'autres bruxellois qui trouveraient un intérêt à fréquenter ce Colruyt en voiture. Ceci nous mène à une seconde critique de l'affirmation selon laquelle il serait *« souhaitable que les habitants du quartier puisse bénéficier de la présence d'une telle grande surface »*. A l'heure où la Région investit pour une production alimentaire souveraine dont 30 % serait directement issue d'un périmètre restreint, nous nous questionnons sur la pertinence du supermarché en tant que modèle alimentaire urbain. Ne serait-il pas bien plus ambitieux d'organiser des liens entre les nouveaux logements de la zone et le marché des abattoirs ? Celui-ci constitue une réelle source d'emplois populaires, on y retrouve des produits très diversifiés et qui pourraient se diversifier d'avantage. Il nous semble que, de ce point de vue, l'ouverture d'un supermarché supplémentaire représente non seulement un risque de fonctionnement autarcique du projet « The Quay » mais aussi un manque à gagner pour des infrastructures existantes. Par ailleurs, il est clair que le faible taux d'emploi au m² que génère une grande surface ne permettra en aucun cas de recréer les plus de 100 emplois délocalisés avec le départ de Travco et de AyamPro. Nous contestons donc l'affirmation selon laquelle l'installation d'un supermarché *« ne nuit pas aux fonctions principales [du site] »*. Nous pensons, au contraire, qu'une telle infrastructure génère peu d'emploi, soustrait un public futur aux commerçants déjà installés et consomme un espace commercial qui pourrait être destiné à des activités plus intensives en terme d'emploi et plus conformes à une ville durable (économie circulaire par exemple). Au vu des caractéristiques du site et de son affectation au PRAS, il nous semble en effet qu'il est plus intéressant de soutenir une économie de service aux entreprises (soutien à un tissu entrepreneurial local, comme le fait partiellement Travco) qu'une économie de service aux individus (supermarché). D'autres supermarchés sont déjà installés à proximité (Colruyt Herbette à 900m) et le Lidl le plus proche, une fois la passerelle construite sur le canal, sera à moins de 15 minutes du site.

Pour toutes ces raisons, il nous semble que la dérogation demandée par les auteurs pour la validation de son projet de grande surface devrait être refusée. En effet, la superficie requise n'est pas conforme aux règles d'urbanisme en vigueur. Les auteurs justifient leur demande de dérogation via l'argument économique selon lequel l'implantation du Colruyt serait créateur d'emploi. Au regard des observations ci-dessus, cet argument nous semble irrecevable. Nous demandons, au minimum, une simulation sérieuse qui mette en comparaison les emplois délocalisés (et donc

soustraits au quartier) avec les emplois potentiellement créés. En l'absence de ces données, nous concluons pour l'instant que le projet « The Quay », loin de soutenir l'emploi, représente un risque pour le dynamisme économique du site. Les auteurs du projet ne cachent d'ailleurs pas la primauté qu'ils accordent à la fonction du logement puisqu'ils assument que « *le déménagement de Travco diminue la superficie d'activités productives intégrées au projet, ce qui l'allège au profit d'espaces de cohésion sociale et de zones perméables* ». Il nous semble donc inapproprié d'affirmer que le projet soutien l'emploi local. Il nous semblerait bien plus pertinent de dédier les superficies libérées à l'intégration de services à la population actuellement en carence, comme des crèches, un refuge pour femmes, des infrastructures communautaires, etc. Suffisamment d'acteurs locaux ont une connaissance suffisante de la zone que pour accompagner les auteurs du projet en ce sens et le résultat aurait le double intérêt de stimuler des emplois locaux de qualité et de réduire la carence en services à la population.

**Nous demandons donc que les auteurs du projet précisent leurs intentions concernant l'intégration de la servitude de passage qui frappe le site d'entreprise du 222 rue de Birmingham, et ce en concertation avec les acteurs directement impliqués qui n'ont, pour l'heure, jamais été contactés.**

**Nous demandons également que les auteurs du projet précisent leur argument selon lequel le projet « The Quay » est générateur d'emploi, et en particulier qu'ils fournissent une simulation qui mette en parallèle l'emploi actuel délocalisé et l'emploi potentiellement créé.**

**Nous demandons aussi que la dérogation demandée pour l'implantation d'un Colruyt soit refusée.**

**Enfin, nous demandons que les auteurs du site proposent une réelle intégration du site à son environnement via l'implantation de services à la population dont le besoin est réel (crèches, liens vers le marché des abattoirs, etc), et ce en concertation avec les pouvoirs publics ainsi qu'avec la population.**

# Logement

Le logement constitue un enjeu primordial pour toute la région de Bruxelles-Capital puisque celui-ci manque cruellement, en particulier pour les ménages précarisés qui ont de plus en plus de mal à se loger décemment. Les auteurs du projet entendent créer *« des logements répondant aux besoins liés au rythme de la croissance démographique »*. Hors cette croissance démographique est en partie le fait de ces mêmes ménages précarisés qui ont du mal à se loger. Construire du logement ne suffit donc pas, encore faut il le rendre accessible à ceux et celles qui en ont le plus besoin. Le profil des logements prévus par les promoteurs de « The Quay » nous semble très décalé par rapport aux besoins effectifs. Avec 0 % de logement social, les logements semblent plutôt destinés à la classe moyenne supérieure (appartements classiques), à la classe moyenne inférieure (appartements classiques et CityDev) ainsi qu'aux étudiants. Sans nier le besoin de logement pour ces franges de la population bruxelloise, l'absence totale de logements pour les classes populaires nous semble inacceptable.

Par ailleurs, les auteurs du projet affirment qu'au regard du contexte de précarité de cette portion de la commune d'Anderlecht, *« il s'agit d'anticiper la hausse du foncier accompagnant les opérations de développement et de rénovation urbaine pour éviter une précarisation accrue d'une frange significative de la population »*. Différents travaux récents sur la gentrification à Bruxelles ont en effet montré qu'il y a bel et bien une ségrégation sociale croissante sur le marché du logement à Bruxelles en général mais surtout dans le Croissant pauvre, et aux abords du canal tout particulièrement. Il a également été montré que cette modification de la sociologie « des quartiers » se réalise, entre autre, via le soutien des pouvoirs publics à l'installation des classes moyennes et supérieures. Ces politiques urbaines sont tout particulièrement actives dans la zone du canal. Le projet tel que décrit semble donc entrer dans la longue liste des projets qui risquent fort d'accentuer encore la pression exercée sur le marché immobilier pour les classes populaires. La création de logements sociaux figure parmi les quelques mécanismes qui permettent de limiter le phénomène de gentrification, avec la régulation des loyers. Vu l'absence totale de cette catégorie de logement dans le projet, il nous semble que non seulement il n'y a aucune proposition afin *« d'anticiper la hausse du foncier »* mais en plus que l'installation exclusive de ménages issus des classes moyennes risque bien de participer localement à la hausse des prix du immobiliers, augmentant ainsi encore plus la pression exercée sur le marché immobilier.

Par ailleurs, la part des kots dans les logements construits est d'environ 2/3 mais le projet ne justifie nulle part ce choix. Il nous semble intéressant de comprendre comment cette proportion a été fixée ainsi que sur quels instituts les auteurs se sont basés pour identifier le besoin. Le kot étudiant constitue bien entendu une forme très rentable puisque le prix au m² locatif dépasse celui des appartements classiques. Mais encore faut il qu'ils trouvent preneur et que le lieu d'implantation corresponde à un réel besoin en logement étudiant. Sauf erreur de notre part, aucun document de l'étude n'objective ce point.

**Nous demandons donc que le projet intègre une part significative de logement social afin de participer à répondre à la crise du logement qui touche tout particulièrement les ménages bruxellois les plus précarisés qui comptent pour une part importante de la croissance démographique de la région.**

**Nous demandons également que l'intérêt de construire des kots étudiants sur le site soit objectivé.**

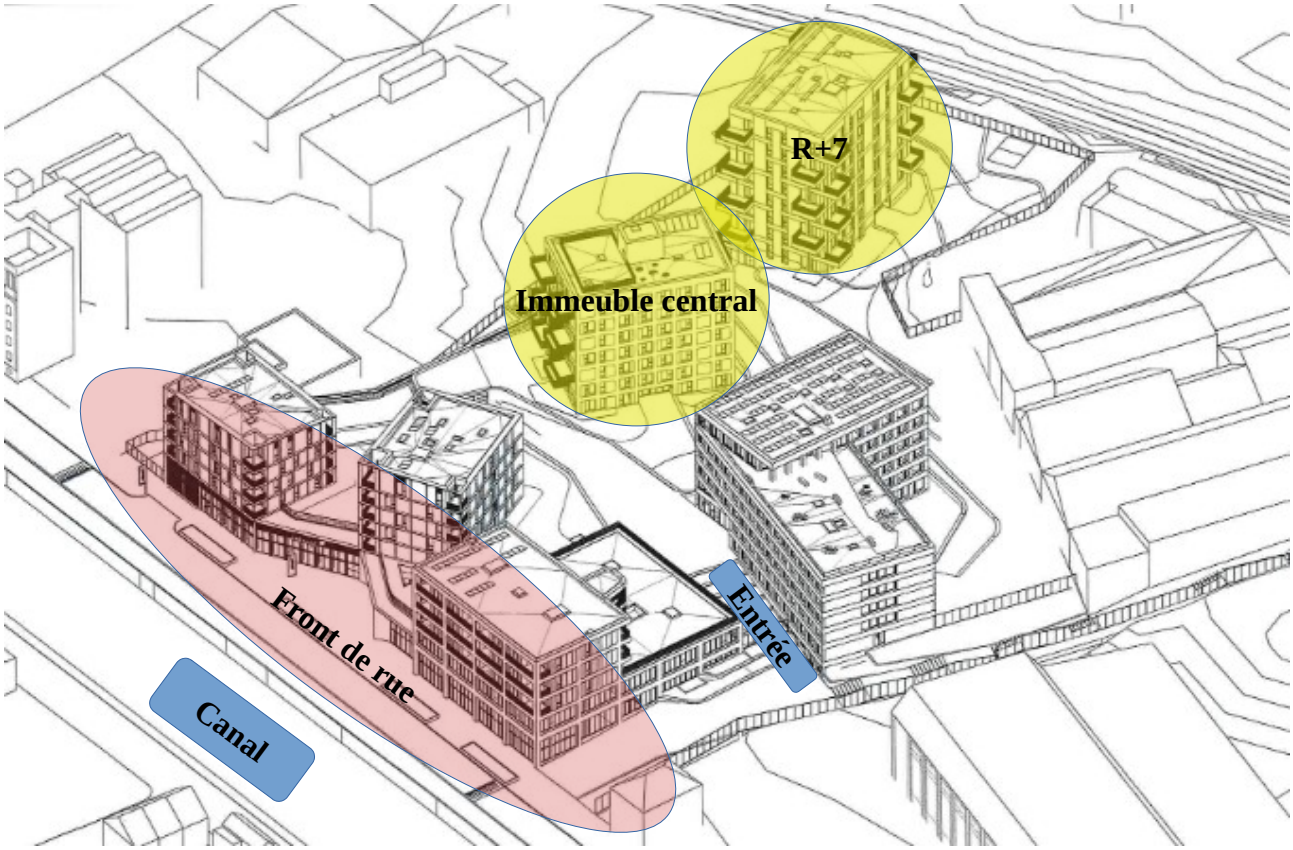
# Urbanisme

L'ambition formulée par les auteurs du projet vise *« la création d'espaces publics fédérateurs et la création d'une ville ouverte [ainsi qu'à] renforcer le critère qualitatif des espaces publics pour une meilleure cohésion sociale et des liens entre les quartiers »*. Pourtant, nous pouvons également lire que *« les accès du site se font de manière très claire. Tout le site est clôturé»*. Les documents disponibles reconnaissent pourtant que *« le site se trouve en zone de carence en espaces verts accessibles au public »*. Alors pourquoi fermer le site à l'extérieur et créer ainsi une ville dans la ville ? Comme on peut le voir sur la projection ci-dessous, l'organisation

spatiale du site permet pourtant aisément d'articuler un espace ouvert au public au centre (en bleu) ainsi que d'autres espaces plus privés à l'arrière des immeubles (en orange) ainsi que sur les toits verdurisés.

**Figure 9 : Schéma de localisation des bâtiments et de leur entrée (source : Omgeving)**

Nous interprétons donc la fermeture du site comme une réelle volonté de privilégier l'entre-soi au détriment d'espaces urbains accessibles à tous et toutes. Comme le montre la figure ci-dessous, la façade du projet qui borde le canal témoigne très bien de ce parti pris : un bâtiment massif qui coupe littéralement la vue et l'accès, l'entrée du site se faisant sur le côté, à l'abri du passage des piétons le long du Quai Fernand Demets. La réalité des faits nous semble donc contredire les intentions affirmées par les promoteurs du projet.




Par ailleurs, d'un point de vue plus strictement urbanistique, les auteurs prétendent *« atténuer la fracture existante [via] les différents mouvements volumétriques opérés [qui] génèrent un projet aux volumétries contrastées dialoguant d'une part, avec le canal et son langage et, d'autre part, avec les infrastructures ferroviaires et, par extension, le quartier Birmingham »*. Sans vraiment comprendre ce que désigne le « langage du canal », il nous semble cependant clair que la tour R+7 construite en fond de site, du côté Birmingham, n'a rien d'un dialogue mais génère plutôt un sentiment d'écrasement, comme cela a d'ailleurs été mentionné dans le rapport BMA qui relève le *« gabarit de certains bâtiments » ainsi que « l'image massive du bâtiment R+7 »*.

Enfin, nous souhaitons relever que les auteurs proposent de créer *« une diversité de logement (kot, appartements conventionnés et appartements classiques) permettant d'attirer des profils différents et d'encourager la mixité sociale »*. La mixité sociale revendiquée dans cet extrait prend pourtant, dans les faits, des allures d'entre soi. Ceci est encore confirmé par cet extrait du rapport d'incidence qui stipule que les habitants *« pourront profiter des terrasses et jardins communs pour faire connaissance »*. Et ce dans un espace intégralement grillagé afin de *« générer un sentiment de sécurité parmi les habitants »*. La conclusion des auteurs qui considèrent que le projet propose *« un aménagement de l'espace de **qualité** tant écologique que **social** »* nous semble ainsi quelque peu décalée avec les observations réalisées.

**Nous demandons donc que le site ne soit pas intégralement grillagé et que l'espace central soit accessible au public de jour comme de nuit afin que le projet « The Quay » participe à la création de véritable espaces verts pour les résidents mais aussi pour les riverains. La proximité de la COOP et de son toit accessible en journée compléterait ce nouvel espace urbain réellement ouvert.**

**Nous suggérons de supprimer la tour centrale qui permettrait d'élargir substantiellement l'espace rendu accessible au public.**

# Biodiversité

En matière de biodiversité, le projet propose de *« prêter attention à la création d'une connexion écologique via l'instauration d'une végétalisation renforcée »*. Ceci serait en accord avec les prescriptions du PRAS qui autorise « *dans toutes les zones, la réalisation d'espaces verts est admise sans restriction, notamment en vue de contribuer à la réalisation du maillage vert »*. Les auteurs du projet et les autorités publiques semblent donc s'accorder sur la haute valeur de la biodiversité que le projet devrait maintenir et/ou mettre en place. Ces objectifs semblent également être en accord avec certains besoins existants dans les quartiers environnants puisque « *l'Est et le Centre de la commune comptent une grande proportion de logements anciens, avec moins de jardins privés qu'à l'ouest »*.

La lecture du projet ne fournit pourtant que peu de réponses qui nous semblent être à la hauteur de l'enjeu. Les toitures sont partiellement végétalisées et la circulation sur site se fait à pied ou à vélo via des espaces, eux aussi, partiellement végétalisés, y compris via des arbres à haute tige dont certains préexistent au chantier. Des nichoirs seront installés de ci de là. Ces points témoignent en effet d'une intention de réaliser un « environnement vert » aux logements. Mais est-ce suffisant ? Le « maillage vert » promu par la Région peut-il se résumer à ces quelques éléments ?

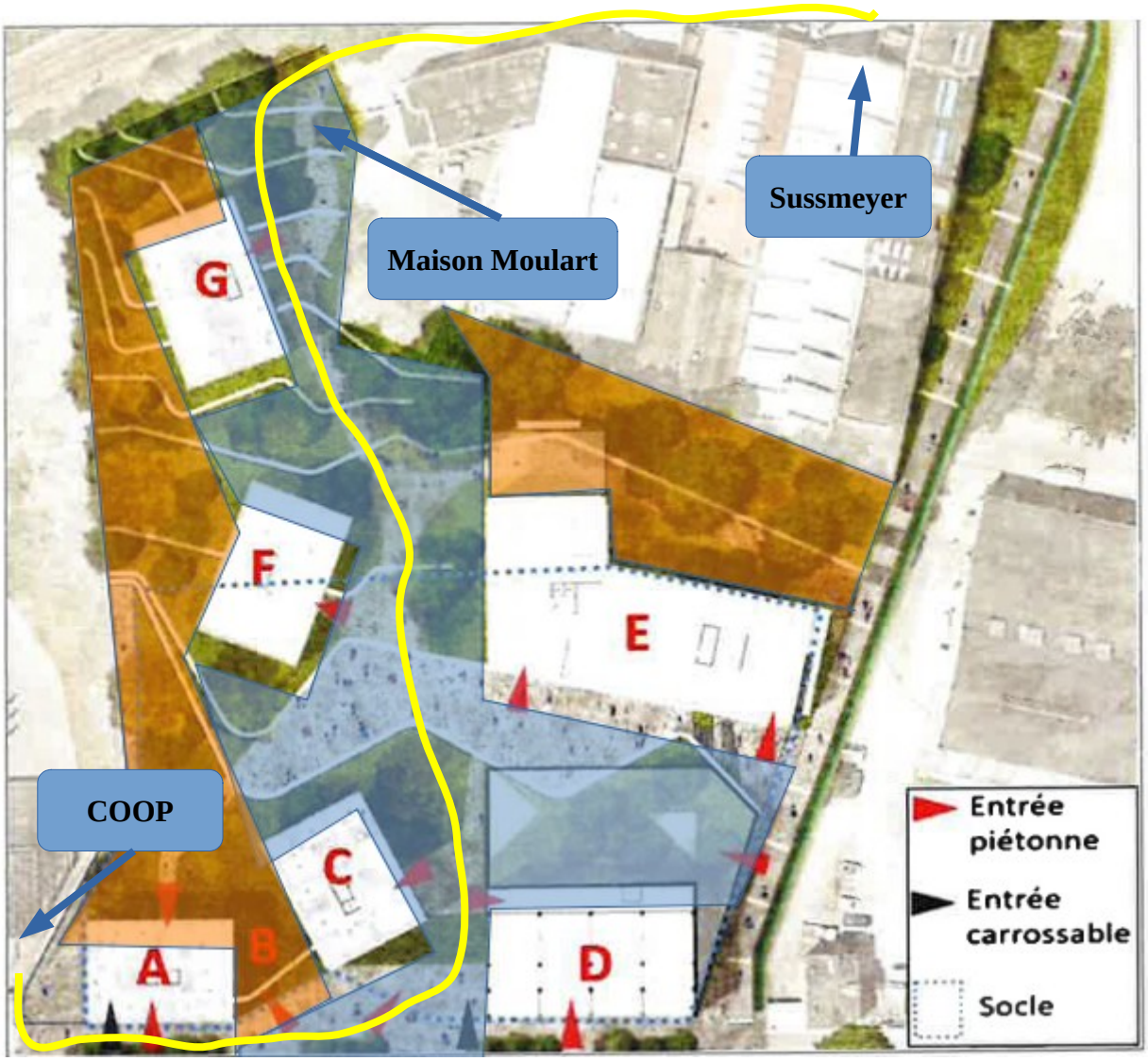
Nous nous étonnons de lire que le site, dans son état actuel, comprend moins de 30 % d'espaces verts. Cette proportion est probablement exacte pour l'ensemble de la parcelle mais la photo satellite ci-dessous montre bien que si l'on prend le site « hors Travco » en référence, la part végétalisée du site grimpe considérablement. Dès lors, pourquoi ne pas traiter différemment ces deux parties du site plutôt que de les englober dans des statistiques correctes mais trompeuses ? Certains des auteurs de la présente critique du projet ont fréquenté la portion du site anciennement habitée par la famille Catinus qui a cédé son droit de propriété à la société Promobel. Cette portion du terrain, très largement végétalisées, abriterait une importante biodiversité : en plus de nombreux arbres communs, nous retrouvons, entre autre, un palmier adulte, un eucalyptus, un Gingko, un gigantesque kiwi, plusieurs vieilles vignes, d'imposants lauriers, de nombreux fruitiers, fleurs mellifères, ainsi que de nombreuses plantes grimpantes et graminées (cette liste n'est pas exhaustive). Par ailleurs, un potager familial de plusieurs dizaines de mètres carrés a été entretenu durant 30 ans et la qualité de la terre y est, de ce fait, excellente. Du point de vue de la faune, les espèces présentes dépassent également la liste suggérée par les auteurs du projet. De nombreuses espèces trouvent refuge sur cette portion du site : merles, rouge-gorges, moineaux, geais, pics épeiches, diverses mésanges, libellules, sauterelles, etc (liste non exhaustive). Y sont également implantés des tritons alpestres. Le constat que *« la parcelle héberge peu de biodiversité, mais abrite*

*quelques espèces protégées comme le moineau domestique, des chauves souris, ou encore le martinet noir »* nous semble donc largement minimiser l'intérêt du biotope existant sur les portions Nord et Ouest du site.

**Nous demandons donc qu'un inventaire digne de ce nom soit réalisé afin de proposer un projet qui intègre au maximum la biodiversité qui existe bel et bien sur cette portion de l'espace bruxellois.**

# Patrimoine

Un dernier point concerne le patrimoine. La COOP toute proche propose dans son rez de chaussée un plan des anciennes implantations des établissements de la famille Moulart. Celle-ci est à l'origine non seulement du bâtiment que la COOP occupe aujourd'hui mais aussi de la maison située sur la parcelle 80Y que les auteurs du projet souhaitent démolir. Un peu plus loin, sur le site d'entreprise du 222 rue de Birmingham, subsiste un bâtiment original comportant encore l'insigne des anciennes fabriques Sussmeyer.




Comme le montre le vue aérienne ci-dessus, la configuration spatiale du projet « The Quay » pourrait aisément faire le lien entre ces différents bâtiments qui représentent deux fonctions de la ville : produire et habiter. Cette succession donne à voir la cohérence spatiale d'un site industriel historique. Ceci mérite, selon nous, d'être envisagé comme un élément du patrimoine bruxellois. Le nom du projet « The Quay » gagnerait ainsi en profondeur puisque celui-ci ne serait pas une simple allusion à une situation géographique le long du canal mais participerait à remettre en valeur le passé collectif de l'industrie bruxelloise. Ce « circuit » serait également rendu possible grâce à l'ouverture au public de la partie centrale du projet « The Quay », comme demandé plus haut.

**Nous suggérons que la valeur patrimoniale du site fasse l'objet d'un peu plus d'égards dans la mesure où l'on y retrouve différents éléments qui témoignent de la cohérence d'un site industriel historique. La COOP ayant un accès public à son toit, un parcours COOP-Maison de la famille Moulart – Sussmeyer ne manque, selon nous, pas d'intérêt.**

## Critiques générales sur la procédure de permis

Ce point dépasse largement l'analyse du projet « The Quay » mais il nous semble utile de rappeler que les conditions imposées par la procédure de demande de permis d'urbanisme sont totalement irréalistes si le but des pouvoirs publics est de stimuler une réelle participation des habitants. Nous avons eu la chance, pour ce projet, d'avoir réussi à mobiliser suffisamment de monde et de compétences que pour faire émerger (très) rapidement un certain nombre de réactions. Mais les délais imposés (un mois) ainsi que l'absence totale de communication préalable de la part des pouvoirs publics et promoteurs fait que toute mobilisation citoyenne solide, et donc parfaitement bénévole, est quasiment impossible. Nous profitons donc de cette occasion « réussie » pour rappeler que ceci constitue un tour de force et que la procédure pèse, selon nous, très largement en faveur des promoteurs. Toute volonté politique de créer un véritable débat sur la ville en construction devrait passer par une modification des procédures d'urbanisme elles-mêmes. En attendant, il nous semble que les habitants et usagers « lambda » de l'espace public sont les grands perdants des opérations de transformation urbaine.

## Conclusion

La pétition en ligne disponible sur *change.org* reprend nos conclusions. Sur cette base, une série de questions seront formulées à la Commission de Concertation du 14 octobre afin d'obtenir des réponses claires des pouvoirs publics. Mais en l'état, nous demandons le refus pur et simple de la demande de permis d'urbanisme afin de permettre aux porteurs du projet « The Quay » de proposer une version renouvelée, qui se base sur une véritable étude d'incidence, et qui propose un espace moins coupé de son environnement urbain.