

Brussel, mercredi 16 septembre 2020

*Réaction du BRAL à l'enquête publique pour un permis d'urbanisme (P390/2020) visant à modifier le bâtiment C.D2, remplacer les bâtiments M2 et M3 par 10 nouveaux bâtiments et un parking ainsi que modifier ponctuellement la voirie publique de la zone C (permis modificatif du permis modificatif 04/PFD/642898 délivré le 04/10/2018).*

Chers membres de la commission de concertation et du Collège des Bourgmestre et Echevins,

Voici notre réaction à ce projet :

Même si le changement de bureaux en logements peut présenter certains avantages, le BRAL estime sa réaction au projet de 2018 particulièrement actuelle sur bien des points et inquiétudes, que nous remettons ci-dessous.

Les crises qui nous bouleversent depuis et la **disparition d'activités productives** du projet, pourtant en claire contradiction avec l'ambition régionale en termes d'économie circulaire et d'emploi et au contexte socio-économique et urbanistique local, s'y ajoutent.

#### **Logements abordables et charges d'urbanisme :**

La pandémie a révélé le scandale du mal logement dans les quartiers pauvres de Bruxelles. Mais ce n'est pas nouveau. Nier ce contexte en refusant d'affecter dans ce projet des **charges d'urbanisme** à la construction de **logements publics abordables** parmi de centaines de logements de standing est inacceptable. Appliquer les charges à la création de voiries publiques n'apporte aucune plus-value aux riverains. Nous demandons une **communication claire sur l'ensemble des charges d'urbanisme** appliquées sur le projet et dans le périmètre du PPAS.

#### **Densité bien-être et climat :**

Par ailleurs, depuis le permis précédent, Molenbeek s'est densifiée, les projections démographiques ont baissé, des habitant·e·s et associations se sont largement mobilisés pour un arrêt de la sur-densification spéculative, l'urgence climatique et le besoin sanitaire en espaces aérés et verts dans cette zone précarisée et déjà 3 à 4x plus dense que la moyenne régionale, se sont dramatiquement accrus. Tout comme, heureusement, les ambitions régionales en ces matières. Nous demandons une revue ambitieuse du projet à la hauteur de cette actualité.

Faut-il le dire ? L'heure n'est par exemple plus à la confusion entre l'espace de parc prescrit dans le PPAS et des espaces minéraux ou sur dalle : les récents débats ont suffisamment éclairé l'importance vitale d'espaces en pleine terre.

#### **Disparition d'activités productives du projet autorisé en 2018**

Nous le déplorons, la Région ne peut s'offrir le luxe de perdre cette opportunité de créer de l'emploi local, surtout au vu du profil de population riveraine : jeune et défavorisée.

#### **Manque d'équipements**

Le BRAL regrette que le projet ne réponde pas aux besoins en équipement du quartier, déjà peu gâté.

## Mobilité

Wat betreft auto's en parkeren ijveren wij ervoor dat alle toegangen van ondergrondse parkings in de gebouwen moeten opgenomen worden. Daarbij zouden car-sharing wagens uitsluitend moeten kunnen parkeren in ondergrondse parkeerplaatsen en dus niet bovengronds.

Wegens continue veranderingen in het aantal parkeerplaatsen per vergunning en wijzigende vergunningsaanvragen wordt het bijna onmogelijk om zicht te krijgen op hoeveel parkeerplaatsen ten opzichte van het totaal toegestane aantal parkeerplaatsen op de site T&T er met deze vergunningsaanvraag wordt toegekend. Gelieve hier duidelijkheid rond te scheppen.

We verwijzen daarom terug naar zowel **Goodmove als het richtschema als de effectenstudie van het BBP** die zich duidelijk uitspreken over het autodruk en het verlagen van het aantal parkeerplaatsen om een **lagere autodruk te bekomen**. Een maximum van 3 500 parkeerplaatsen, zoals in het BBB wordt bepaald, is te hoog. Wij vragen dat **er maximum 2 600 parkeerplaatsen** voorzien worden binnen de perimeter van het BBP. Volgens het regeringsbesluit moeten er minimum 1 750 plaatsen voorbehouden worden voor woningen. Deze bepaling moet behouden blijven. Ook de parkeerplaatsen voor car-sharing moeten in dit totaal inbegrepen zijn. Car-sharing zal meer en meer ingang vinden. Er is geen reden om het parkeren daarvan op een andere manier te regelen.

**De leefbaarheid en de kwaliteit van de site zal alleen maar baten bij een verminderde autodruk.** Het is daarom absoluut noodzakelijk dat er zo weinig mogelijk wagens de site als bestemming zullen hebben en dat het aantal parkings zo laag mogelijk is. Bovengrondse parkings leggen een zware hypotheek op de attractiviteit en het duurzaam karakter van de wijk. De vlotte bereikbaarheid kan ook gegarandeerd worden door een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding, zoals een tram in eigen bedding, en door een kwaliteitsaanleg ten voordele van actieve weggebruikers.

Tram : nous ne retrouvons **aucune info sur la possibilité d'aménager dans le futur une ligne de tram au travers du site ni sur un plan de mobilité global au site**. Nous souhaitons être informés sur les deux. Il serait dommage de ne pas permettre dès aujourd'hui dans les travaux cet éventuel aménagement pour un tram..

## Information et participation

BRAL betreurt dat na het goedgekeurde BBP T&T we moeten reageren op een wijziging van een vergunningsaanvraag daterend uit 2018, die zelf een wijziging is van een vergunningsaanvraag daterend uit 2008-2009, waarbij er nog steeds maar minimaal rekening wordt gehouden met het richtschema dat werd goedgekeurd in 2009 en het manifest uit 2007 dat toen werd opgesteld door verschillende buurtbewoners en lokale organisaties. Daarbij moeten we ons door een jungle aan vergunningsaanvragen banen om nog maar te begrijpen wat deze huidige wijziging eigenlijk precies inhoudt. Als wij er bijna niet meer wijs uit worden, wat betekent dit dan voor de gemiddelde buurtbewoner die niet vaak met de Brusselse stedenbouwwetgeving in aanraking komt.

le BRAL s'inquiète que des changements aussi importants dans un quartier ne soient pas décidés en concertation avec les habitants lors de projets, même privés. Lors de projets publics, un dispositif de participation est souvent obligatoire car ils transforment la ville sur un périmètre parfois conséquent. Ici, le cumul des projets privés sur le canal confère à ces interventions une ampleur peu commune qui en soi justifierait bien plus d'information et de concertation. Elles n'ont pas eu lieu.

De manière générale, le BRAL demande que pour les projets immobiliers de ce type à partir de 2 500 m<sup>2</sup>, le une concertation obligatoire avec les riverains et les usagers de la ville soit organisée avant le dépôt de la demande de permis d'urbanisme.