

QuartierWielsWijk
% Geneviève Kinet
275, rue des Alliés
1190 Forest

A l'attention du fonctionnaire délégué
Benoît Perilleux
Bruxelles Développement urbain
Direction de l'Urbanisme
CCN - Gare du Nord
Rue du Progrès 80/bte 1
1035 Bruxelles
planecoales@sprb.brussels

Forest le 3 avril 2018

Objet : réclamations et observations concernant le dossier De Puzzel, Forest, Avenue du Pont de Luttre 140.

Monsieur,

Par la présente, je vous informe que je souhaite être invitée à la commission de concertation qui se réunira le 24 avril 2018. Je souhaite y être entendue pour représenter le QuartierWielsWijk. Je souhaite que nos remarques et questions soient annexées au dossier. D'éventuelles remarques supplémentaires seront présentées lors de la réunion de concertation et distribuées aux membres de celles-ci.

Merci de prévoir suffisamment de temps pour que chacun puisse s'exprimer après la présentation du projet.

Bien qu'il soit fondamental de construire des écoles pour faire face à la croissance démographique dans notre Région et bien qu'il soit important de requalifier des espaces résiduels et notamment ceux proches des chemins de fer, l'implantation de cette école, et d'une grande salle de sport, sur une parcelle enclavée, coincée entre deux voies de chemin de fer, soulève bien des questions en divers domaines.

Concernant la mobilité douce:

le QuartierWielsWijk fait partie du collectif Orban-Luttre qui a lancé la pétition « Sauvons le passage Orban-Luttre et relient les quartiers ».

Nous rejoignons les remarques et questionnements dont vous a fait part ce collectif à l'occasion de cette enquête publique.

Par ailleurs, nous rappelons que dans l'avis de la Commission de Concertation concernant la demande de permis d'urbanisme Van Volxem Housing sur le dit « Marais Wiels » de l'autre côté de la butte de chemin de fer, il est explicitement fait référence à une demande de

Bruxelles-Mobilité qui demande de garantir la perméabilité cyclo-piétonne. Dans cet avis, la possibilité de réaffecter le passage (condamné par le projet d'école) est envisagée.

Concernant la problématique de l'eau et des inondations:

nous exposerons nos préoccupations lors de la réunion de la commission de concertation.

Concernant l'imperméabilisation du sol: prévu dans une zone inondable (en outre, au point le plus bas de la zone), le projet prévoit d'être en partie construit en sous-sol, ce qui est encore moins recommandé. Compte tenu du fait que le voisinage connaît déjà des problèmes d'inondations, nous désirons que soient strictement appliquées les mesures de prévention et de gestion des risques d'inondation du plan de gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale. La Commune dispose-t-elle par ailleurs d'un diagnostic de la situation actuelle? Comment explique-t-elle ces inondations? Peut-elle assurer à ses habitants que la situation non seulement ne va pas s'aggraver mais va, en outre, être solutionnée? Les habitants proches vont-ils trouver une assurance inondation acceptant de les couvrir? Ce béton semi-perméable va-t-il être efficace en cas de très fortes pluies?

Par ailleurs :

- quelle quantité d'eau sera pompée et vers où sera-t-elle rejetée? Aux égouts ?
- Vu l'emplacement du projet d'école en plein centre du CRU avenue de Roi, il convient d'attendre les résultats de l'étude hydrogéologique qui sera faite dans ce cadre?
- Quid du coût de l'assurance de cette école en pleine zone inondable?

Concernant le choix d'implantation de l'école sur une parcelle enclavée coincée entre deux voies de chemin de fer :

situer une école entre 2 voies de chemins de fer n'est-il pas inapproprié (bruit, pollution, vibration), autant pour les enfants que pour les enseignants?

- vibrations : la question n'est pas analysée dans le chapitre consacré à cette problématique dans le rapport d'incidences. Pourquoi ? Les architectes peuvent-ils assurer qu'il n'y aura absolument aucune vibration ?
- Le trafic ferroviaire devrait connaître une augmentation de sa fréquence sur les 2 lignes (c'est même à espérer). Cela n'est pas signalé. L'étude faite du bruit actuel devrait être donc adaptée. Et quid RER qui passerait par là?
- Bruit et réverbération due à nouvelle construction: cela n'a pas été étudié dans le rapport d'incidences or, cela est inéluctable.
- Espace possiblement anxiogène tant pour les enfants, les employés que pour les parents: Que se passe-t-il en cas de déraillement à cet endroit? Par ailleurs, concernant la sécurité, le bourgmestre a, lors d'une réponse à une interpellation par le collectif Orban-Luttre, parlé de menace d'attentats près d'une ligne internationale. Est-ce dès lors cohérent de construire une école à cet endroit?
- Pollution particules fines et poussière: existe-t-il d'autres exemples de constructions d'écoles si proches de chemins de fer?
- Air très pollué des avenues environnantes: entrées et sorties sur/de Bruxelles. L'environnement routier de cette école est l'un des pires que l'on puisse imaginer. Les voies d'accès (avenue du pont de Luttre, avenue Van Volxem et avenue Wielemans Ceuppens), entrées/sorties de ville, sont extrêmement polluées, bruyantes et dangereuses puisque, entre autres, empruntées par de très nombreux

camions. Certains trottoirs y sont bien trop étroits et le nombre de piétons est appelé à augmenter étant donné les nombreux projets de constructions en vue dans la zone.

Concernant le patrimoine industriel :

nous partageons les remarques que l'asbl BruxellesFabriques vous a transmises dans cette enquête publique:

le passage Orban-Luttre que condamne irrémédiablement l'emplacement de cette école constitue un élément de lecture de ce que fut le site des brasseries Wielemans Ceuppens. Il constitue un élément de patrimoine industriel qu'il convient de conserver.

Concernant le patrimoine archéologique :

De plans consultés et consultables sur <http://cartesius.be/>, il apparaît que tant les passages Precker et Orban-Luttre correspondent au tracé du premier chemin qui reliait Bruxelles à Forest (actuellement rue St-Denis). Ces deux passages ont dû être préservés lors de l'établissement du talus sinon les propriétés au nord seraient devenues inaccessibles. Un chemin a ensuite été établi de chaque côté du talus et le parcours rendu inutilisable de la rue St Denis remplacé par l'avenue du Pont de Luttre.

Concernant les emplacements de parking voiture:

nous constatons l'absence de création d'emplacements voitures et la suppression de places dans un contexte où les emplacements libres de parking voiture se font rares en journée et sont manquants en soirée.

. Selon le rapport d'incidences, 5 membres du personnel viendront pourtant en voiture, et en même temps, il est prévu une diminution du nombre d'emplacements environnants car Kiss & Ride prévu, et suppression des places de parking dans la courbe de part et d'autres de l'avenue du Pont de Luttre:

. Cette opération aurait-elle lieu après enquête publique ou participation citoyenne ?

. rien de prévu pour d'éventuels autocars,

. pour le personnel et les visiteurs de Divercity, il n'y a déjà pas eu de création d'emplacements de parking (mais un vague accord non formel avec le Wiels), déjà des motos se garent souvent dans le parc,

. quid des 150 visiteurs de la salle de sport en soirée alors que les habitants des environs (avenue de Pont de Luttre, avenue Van Volxem, rue Orban, ...) souffrent déjà actuellement d'un très grave problème de saturation (déjà une salle de sport avenue Van Volxem a été conçue sans prévoir de parking)

- il a été exigé la création d'emplacements de parking voitures et autocars pour l'obtention d'un permis pour l'école El Hikma un peu plus loin, rue St-Denis. Il convient d'appliquer les mêmes exigences.

Concernant le gabarit:

il nous est difficile, sur base du dossier, d'imaginer le gabarit de cette construction. Ne va-t-elle pas écraser la plaine de jeux (on ne peut plus parler de parc) et l'enclaver. La perspective et l'ouverture vers le pont proche permettent actuellement une respiration.

Concernant l'absence de garantie :

- . pas de convention écrite avec le Wiels et Blaton qui fourniraient parking et terrain pour stockage durant les travaux,
- . pas de convention écrite avec Infrabel pour arrêt du trafic nécessaire;

Concernant le coût excessif :

construction extrêmement chère vu sa situation.

- Qui va payer les inéluctables surcoûts? Le pouvoir subsidiant (VGC) ou la Commune?
- Nous regrettons en outre l'impossibilité d'agrandir cette école.
- Le budget assurance de cette école une fois construite en zone inondable ne sera-t-il pas excessif?

Concernant le maillage vert:

la politique du maillage vert dans le cadre du PRD (Plan Régional de Développement et projet de PRDD) ne nous semble pas intégrée au projet.

En outre, le projet de restaurant pédagogique « Foresto » réalisé sur le site Divercity, a bénéficié de fonds Feder. Feder, c'est une ambition de construction de ville durable. Or irrémédiablement condamner un passage pédo-cycliste n'est-il pas à l'opposé de cette ambition ?

Concernant les objectifs de "ville de proximité" du futur PRDD:

cette école et cette salle de sport condamnant irrémédiablement le passage ne sont-ils pas en contradiction avec ses 7 impératifs: valorisation de la marche, promotion du vélo, les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie, le renforcement du paysage naturel, le renforcement du maillage vert, le renforcement du maillage bleu et, last but not least, le maillage socio-récréatif et le maillage jeux ?

Concernant la participation citoyenne:

selon le rapport d'incidences que « le projet a donné lieu à un processus de participation exemplaire ». Nous estimons que cette participation n'a pas été respectée dans le cadre du contrat de quartier Primeurs-Pont de Luttre. Des personnes ayant participé aux différentes étapes du contrat de quartier « Primeurs Pont de Luttre », sont étonnées et déçues de n'avoir jamais été mises au courant (ni d'avoir été consultés) de la décision de construire sur ce qui devait être le "parc" Divercity. Il y était prévu une vaste zone de gazon et des potagers en bacs. Nous nous étonnons de voir actuellement cet espace bétonné. Les voies bétonnées entourant la zone verte étaient-elles prévues, si larges, dans le permis de Divercity? Leur dimension n'est-elle- pas excessive dans la mesure où elles sont supposées être des pistes pour que les enfants fassent du vélo? Ces bandes ont-elles été construites en vue de l'école à construire, école pour laquelle il n'y avait pas encore de permis d'urbanisme?

Concernant la salle de sport:

pas de buvette à la salle de sport, ce qui n'est pas intéressant pour les clubs.

Concernant le piéton et le GO10 :

Chaque projet et chaque étude doivent comporter une analyse obligatoire des besoins des piétons (comprise dans le cahier des charges) d'après le plan piéton stratégique.

Or elle est bien mince, l'analyse piétonne dans ce rapport d'incidences.

- pas de comptage des flux de piétons, ni d'observation de leur comportement (les habitants l'ont fait un matin eux-mêmes (cf avis Fietserbond) alors que c'est une exigence de base)
- on ne tient pas compte des futurs projets (dont certains de grandes envergures) dans la zone en pleine mutation (ex nouvelle sortie de véhicules, avenue Van Volxem)
- Les « chemins d'accès » (GO10 – structure de réseaux) ne sont pas étudiés dans le rapport d'incidences. Il importe pourtant d'en tenir compte dans un rayon d'au moins 500 mètres.
- Le projet met un terme définitif à la « trajectoire idéale » (GO10 – structure de réseaux) = la liaison la plus rectiligne et la plus courte
- Les carrefours dangereux dont il n'est pas question dans le rapport, les trottoirs trop étroits, les avenues excessivement denses et bruyantes à longer constituent des « barrières » (GO10 – structure de réseaux) des entraves pour les piétons (danger et temps d'attente) et tout spécialement entraves pour l'autonomie des enfants qui apprécient pourtant se rendre seuls à l'école (d'après le plan piétons stratégique)
- Le chemin potentiel via le passage que ce projet condamne permet en outre une grande « intermodalité » (GO10 – structure de réseaux) : adéquation avec transports en commun : Orban (arrêt de trams)- rue du Charroi (bus 49)
- au niveau « Urbanisme » (GO10 – structure de réseaux): des possibilités de raccourcis pour piétons doivent être recherchés. Ici, il en est existant.
- Aucune « signalétique » (GO10 – structure de réseaux) n'est prévue
- Une jonction avec la promenade verte et le réseau vert et bleu devrait en outre être intégrée au réseau.

Concernant le plan nature adopté par le gouvernement en 2016:

est-il respecté? Nous ne le pensons pas. Il vise entre autres à améliorer l'accès des Bruxellois à la nature (le passage pourrait à long terme mener à la Senne et au canal), consolider le maillage vert régional (des espaces verts connectés entre eux pour que les espèces et la biodiversité puissent évoluer en ville), intégrer les enjeux de la nature dans les plans et projets (penser à la nature dans toute décision y compris dans les zones en dehors des zones protégées).

En conséquence, nous demandons le refus total de permis pour ce projet.

Nous vous remercions de prendre ces remarques et questions en compte lors de la commission de concertation.

Afin de pouvoir exposer les observations et préoccupation du quartier durable QuartierWielsWijk, je demande à être entendue dans le cadre de la commission de concertation.

Meilleures salutations,

Geneviève Kinet
Pour le QuartierWielsWijk