

**ÉLECTIONS RÉGIONALES – 26 MAI 2019**

# QUESTIONNAIRE

ADRESSÉ AUX PARTIS POLITIQUES CONCERNANT LES ENJEUX DES TERRITOIRES QUI BORDENT LE

# CANAL



# INTRODUCTION

Depuis quelques années, les quartiers qui bordent le canal font l'objet d'une concentration des « nouvelles » politiques territorialisées et de rénovation urbaine : Plan canal, création de zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU), contrats de quartier auxquels s'ajoutent aujourd'hui les contrats de rénovation urbaine (CRU), mise en place de zones franches ZEUS, Fonds FEDER, marketing urbain, Plan d'aménagement directeur (PAD)... Du côté du privé, les investissements spéculatifs ne cessent de croître également dans ces espaces. Ce double levier public et privé entraîne avec lui des mutations urbaines et sociales importantes qui, ne nous en cachons pas, inquiète IEB. La rente foncière a grimpé en flèche autour de Tour et Taxis, sur la Rive gauche près des brasseries Belle-Vue à Molenbeek ou au bassin de Biestebroek à Anderlecht alors que la Région manque d'outils de maîtrise et de régulation du foncier, que le pourcentage de logements publics et particulièrement sociaux reste très faible, que les activités économiques productives peinent à rester ou s'installer.

Face à ces enjeux, IEB a mis sur pied dès 2011 un groupe de travail, le « Groupe Canal », qui regroupe des membres d'IEB mais aussi des associations et habitants préoccupés par la question de l'avenir du canal. En vue des élections régionales de ce 26 mai 2019, le Groupe canal a transmis un questionnaire à l'ensemble des chefs de file des partis politiques régionaux pour connaître leurs prises de position et intention concernant différents enjeux et dossiers liés à ce territoire précieux pour la Région et ses habitants.

Pour IEB, il s'agit d'un exercice démocratique essentiel visant à permettre aux habitants de la Région bruxelloise de mieux cerner la vision défendue par chaque formation politique dans ce dossier d'envergure régionale.

## LES QUESTIONS S'ORGANISAIENT AUTOUR DE DEUX GRANDS AXES :

### 1. Les enjeux transversaux aux territoires du canal :

quelles mesures pour maintenir/développer les fonctions économiques et logistiques (usage de la voie d'eau) ; quelle cohabitation des fonctions économiques, résidentielles et de loisir ; quel type d'activités pour quel type d'emplois ; comment réguler/contrer la spéculation immobilière ; faut-il réévaluer les zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) qui peinent à assurer l'équilibre entre fonction productive et résidentielle au détriment des premières ; comment s'assurer que les logements développés sur ces territoires restent accessibles pour la majorité des bruxellois ?

### 2. Les enjeux spécifiques à huit territoires :

Schaerbeek-Formation, le Pont Van Praet, Tours & Taxis, Saintelette/bassin Béco, Porte de Ninove, Heyvaert, site des Abattoirs et bassin de Biestebroek.

IEB regrette que seuls trois partis se soient pliés à l'exercice : le PTB, les Ecolos et le PS. Vous trouverez l'intégralité de leurs réponses dans ce document.

**Si vous voulez en savoir plus sur les positions d'IEB au sujet de ces enjeux, nous vous conseillons les articles suivants :**

## SUR LES QUESTIONS TRANSVERSALES

- Dossier Canal<sup>2</sup> : <http://www.ieb.be/-bem-298->
- Dossier sur les activités productives : <http://www.ieb.be/-Bem-296->
- Dossier sur le transport de marchandises : <http://www.ieb.be/-Bem-280->
- Le PLOEF, un Pavé dans le canal : <http://www.ieb.be/-PLOUF-Un-pave-dans-le-canal->

## SUR LES TERRITOIRES SPÉCIFIQUES

- Le Pont Van Praet : <http://www.ieb.be/-Les-anciennes-poeleries-Godin->
- Tours & Taxis : <http://www.ieb.be/Tour-Taxis-et-les-charges-d-urbanisme> et <http://www.ieb.be/Tour-Taxis-une-urbanisation-inquietante>
- Saintelette/Bassin Béco : <http://www.ieb.be/27-Little-boxes-on-the-hillside-Little-boxes-along-the-canal>
- Porte de Ninove : [http://www.ieb.be/IMG/pdf/avis-ieb\\_pad-porte-de-ninove\\_29avr19.pdf](http://www.ieb.be/IMG/pdf/avis-ieb_pad-porte-de-ninove_29avr19.pdf)
- Heyvaert : <http://www.ieb.be/-Bem-289-> et <http://www.ieb.be/-Bem-276->
- Site des Abattoirs : <http://www.ieb.be/-Bem-256-257-> et <http://www.forum-abattoir.org/labattoir-il-lustre-un-deuxieme-numero/>
- Bassin de Biestebroek : <http://www.ieb.be/-Biestebroek-un-raz-de-maree-immobilier->

# 1. ENJEUX TRANSVERSAUX

**A. Le canal est historiquement un axe économique de transport de marchandises. Cette fonction est aujourd'hui disputée avec d'autres fonctions, notamment résidentielles et de loisir.**

**QUESTION :** Pour vous, le canal doit-il rester prioritairement un axe logistique même s'il est opportun de tenir compte de son intégration dans le tissu urbain ou, au contraire, pensez-vous qu'il faille donner la priorité aux activités résidentielles, culturelles et de loisir ? Vous pouvez développer votre réponse en fonction des différentes zones : bassin Vergote, bassin Béco, le tronçon Saintelette-Biestebroeck, le bassin de Biestebroeck, la portion allant du pont Paepsem au Ring.

**ECOLO :** La fonction logistique du canal ne concerne pas l'entièreté du périmètre. Elle s'étend jusqu'au Pont des Armateurs ou Pont Detrootz, mais pas en amont, la hauteur des ponts ne permettant pas le trafic à grand gabarit. C'est une voie d'eau qui permet le passage, mais pas un axe à fonction logistique (cfr. film « Un pont trop loin »). Son développement doit varier en fonction des zones et de leurs particularités et identité.

Bassin Vergote : une réflexion doit être menée quant au Village des matériaux qui a uniquement une logistique camions peu compatible avec un objectif de ville durable. Il faut assumer l'intégration d'activités sportives et culturelles. Le fait que le périmètre soit à proximité du centre-ville ne peut être ignoré. La question de la délocalisation doit être posée ? Ecolo propose de ré-ouvrir au besoin les dossiers examinés par l'équipe d'Alexandre Chemetoff, le plus souvent en bilatérales entre pouvoirs publics et acteurs économiques, afin d'examiner de manière plus ouverte quelles portes doivent être définitivement fermées ou ouvertes. Il sera ainsi possible de « sécuriser » les entreprises qui ont vocation à rester en ville et accompagner celles dont la filière est éventuellement en voie de tarissement. Quant à l'avenir d'Interbéton, il a sa pertinence en centre-ville car permet de réduire les

**PTB :** Nous pensons que le canal et ses abords doivent rester un espace productif et logistique au service des bruxellois. Les activités artisanales, de construction, de recyclage, de commerce de gros, fournissent de l'emploi, notamment peu qualifié, aux bruxellois, ce qui est indispensable. Enfin, ce sont des activités indispensables au reste de l'économie bruxelloise : commerces, construction, services... De plus, maintenir ces activités le long d'une voie d'eau permet d'espérer augmenter le transport fluvial en remplacement du transport routier. Il faut donc préserver et renforcer ces fonctions là où elles sont encore présentes (bassin Vergote et au nord, bassin de Biestebroeck). Cela implique d'arrêter la politique d'ouverture des zones industrielles à d'autres fonctions (logements, commerces ou bureaux).

Au niveau des espaces (fortement) désindustrialisés, comme le site de Tours et Taxis ou les abords du canal au centre-ville, il s'agit alors d'appliquer notre programme en matière de logement : ne plus vendre de foncier public mais y développer des logements publics abordables (sociaux et à loyer modéré) et imposer une proportion de 30% de logements sociaux dans les projets privés.

Par ces mesures et par la mise en œuvre d'une grille

**PS :** L'emploi industriel et l'activité productive dans la zone du canal doivent évidemment être préservés. Ces activités doivent toutefois se déployer dans le contexte urbain et proposer, dans la mesure du possible, des projets compacts, intégrés, mixtes.

Les activités productives des abords du canal doivent par ailleurs exploiter la voie d'eau au maximum comme outil de mobilité, de transport de marchandises.

Il est évident que l'enjeu de la mixité (et la pression résidentielle) ne s'impose pas avec la même intensité sur chaque tronçon du canal.

Le plan régional d'affectation du sol consacre les zones strictement réservées aux activités productives (ZAPT, ZIU). ●

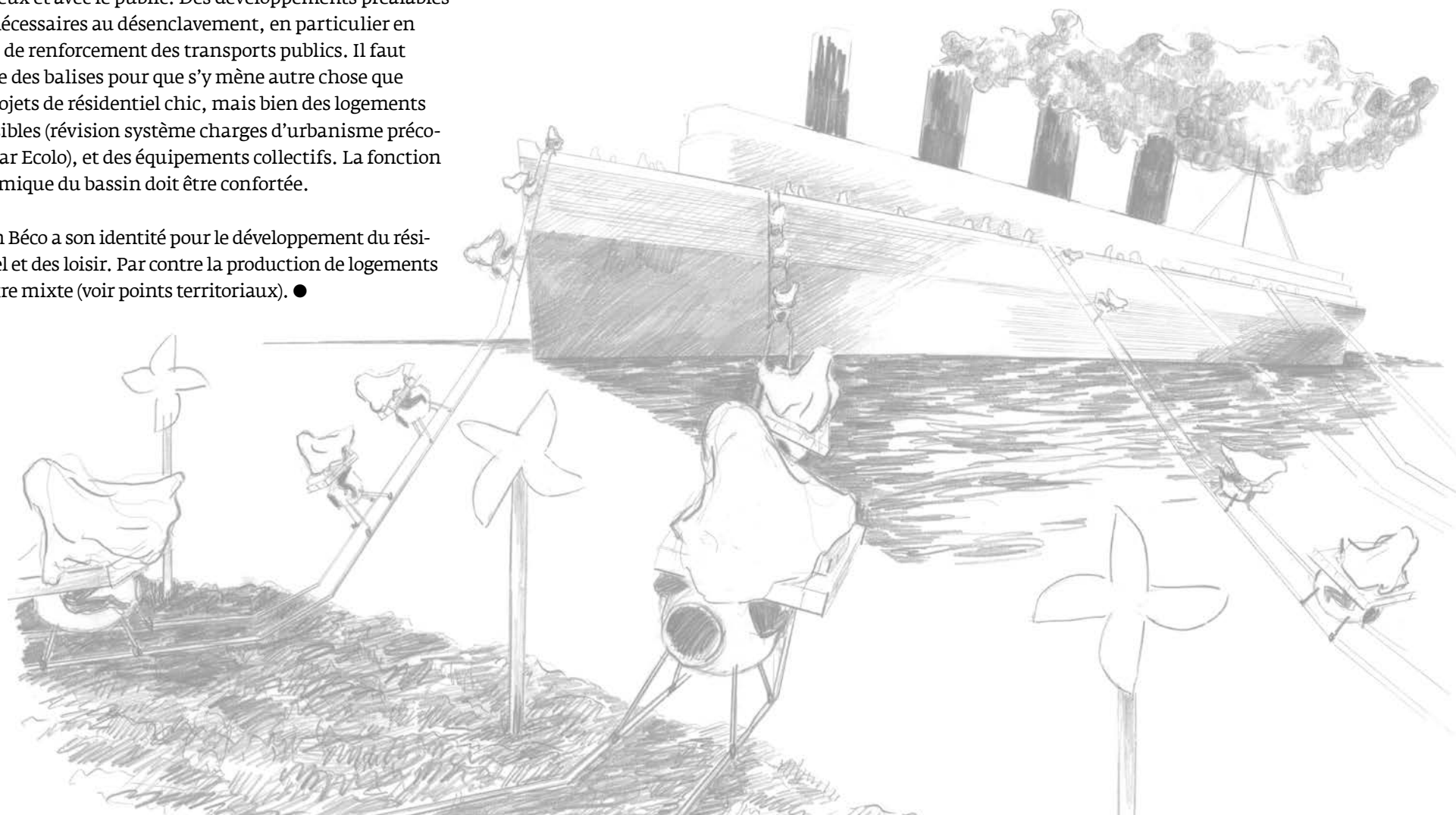


trajets, aussi en lien avec spécificité de cette activité, du béton (ne permet pas trajets longs). Réussir le mix résidentiel et industriel est possible, mais l'industriel doit s'insérer dans un contexte qui a évolué.

Biestebroeck: attention particulière à la spéculation immobilière massive. Nécessite attention et une plus grande transparence. Il faut ouvrir les projets et les confronter entre eux et avec le public. Des développements préalables sont nécessaires au désenclavement, en particulier en terme de renforcement des transports publics. Il faut mettre des balises pour que s'y mène autre chose que des projets de résidentiel chic, mais bien des logements accessibles (révision système charges d'urbanisme préconisé par Ecolo), et des équipements collectifs. La fonction économique du bassin doit être confortée.

Bassin Béco a son identité pour le développement du résidentiel et des loisirs. Par contre la production de logements doit être mixte (voir points territoriaux). ●

contraignante des loyers, nous voulons aussi limiter la spéculation immobilière qui fait disparaître les fonctions artisanales et logistiques dans les zones mixtes au profit de logements de standing et chasse ou précarise les populations les moins riches. ●



**B. Les activités du Port permettent en l'état d'éviter la circulation d'environ 680.000 camions par an sur nos voiries. Si le chiffre est imposant, il est à relativiser au regard des 800.000 poids lourd qui transportent chaque semaine des marchandises en Région bruxelloise. Sur les 24 millions de tonnes de marchandises transportées par an grâce au Port, seuls 7,3 millions le sont par la voie navigable. Le Plan de transport des marchandises adopté en RBC en 2013 prévoit un certain nombre de mesures pour améliorer l'usage de la voie d'eau.**

**QUESTION :** Quelles mesures préconisez-vous pour améliorer le recours à la voie d'eau comme mode de transport ?

**ECOLO :** Certains acteurs jouent de la promotion de la voie d'eau en camouflant le fait, qu'en effet, la majeure partie des marchandises est transportée et distribuée par le transport routier qui, jusqu'ici, permet une gestion plus souple des palettes. Tant que cet avantage compétitif subsistera la voie d'eau restera marginale, bien qu'à Bruxelles elle offre des opportunités indéniables. Ecolo estime qu'il faudra lutter contre le dumping social des sociétés de transport routier, y compris au niveau européen et ce pour des raisons environnementales et de dignité des travailleurs de ce secteur qui sont trop souvent exploités.

D'une manière générale et, en dehors des pondéreux qui ont traditionnellement leur place sur la voie d'eau, au niveau régional, nous entendons questionner avec davantage d'acuité la pertinence des modes de livraison. On raisonne en effet souvent à modèle (productiviste) égal sans remettre en cause les modèles économiques sous-jacents. Par exemple, les pharmacies sont livrées jusqu'à 5 fois par jour, le plus souvent à l'aide de véhicules utilitaires diesel alors que ces livraisons pourraient être effectuées en vélo cargo, par exemple. Les magasins de vêtements pratiquent un réassort pluri-hebdomadaire avec des camions. La grande distribution use de poids lourds à grand gabarit qui défoncent les voiries, génèrent bruit et pollution de l'air... Il faudra revoir le modèle, cela prendra du temps car les résistances sont importantes. ●

**PTB :** Plusieurs mesures sont possibles pour améliorer le recours à la voie d'eau :

- Développer les activités qui l'utilisent déjà, comme l'industrie du bâtiment et du recyclage de matériaux, qui, de plus, fournissent des emplois peu qualifiés. Pour cela, nous protégerons leurs implantations de la spéculation en sanctuarisant ces zones. Nous mettrons aussi à disposition de nouveaux espaces (par exemple au niveau de Schaerbeek formation. Pour favoriser l'activité de ces entreprises, nous imposerons des clauses environnementales au niveau des travaux publics de construction et de la délivrance de permis aux promoteurs afin qu'ils recourent à des acteurs utilisant la voie d'eau pour l'import et l'export de matériaux.

- Lancer des études pour l'usage de la voie d'eau en vue de transporter d'autres marchandises (voitures neuves et d'occasion depuis et vers les ports maritimes) conteneurs de marchandises destinées aux bruxellois.

- Valoriser la voie d'eau dans une perspective d'économie circulaire : recyclage local des matériaux et déchets produits par Bruxelles pour les réintégrer dans l'économie bruxelloise. ●

**PS :** Il s'agit là de l'un des enjeux centraux du futur contrat de gestion du port, qui sera négocié par le prochain gouvernement. Concrètement, il s'agira : de revoir les critères d'attribution des concessions en insistant d'avantage sur l'usage de la voie d'eau, de proposer des incitants, de pénaliser les concessionnaires ne remplissant pas leurs engagements en matière d'usage de la voie d'eau, d'envisager un mécanisme de bonus-malus, d'aménager de réels quais de transbordements urbains (à des localisations stratégiques) en vue de capter le trafic lié aux gros chantiers. ●

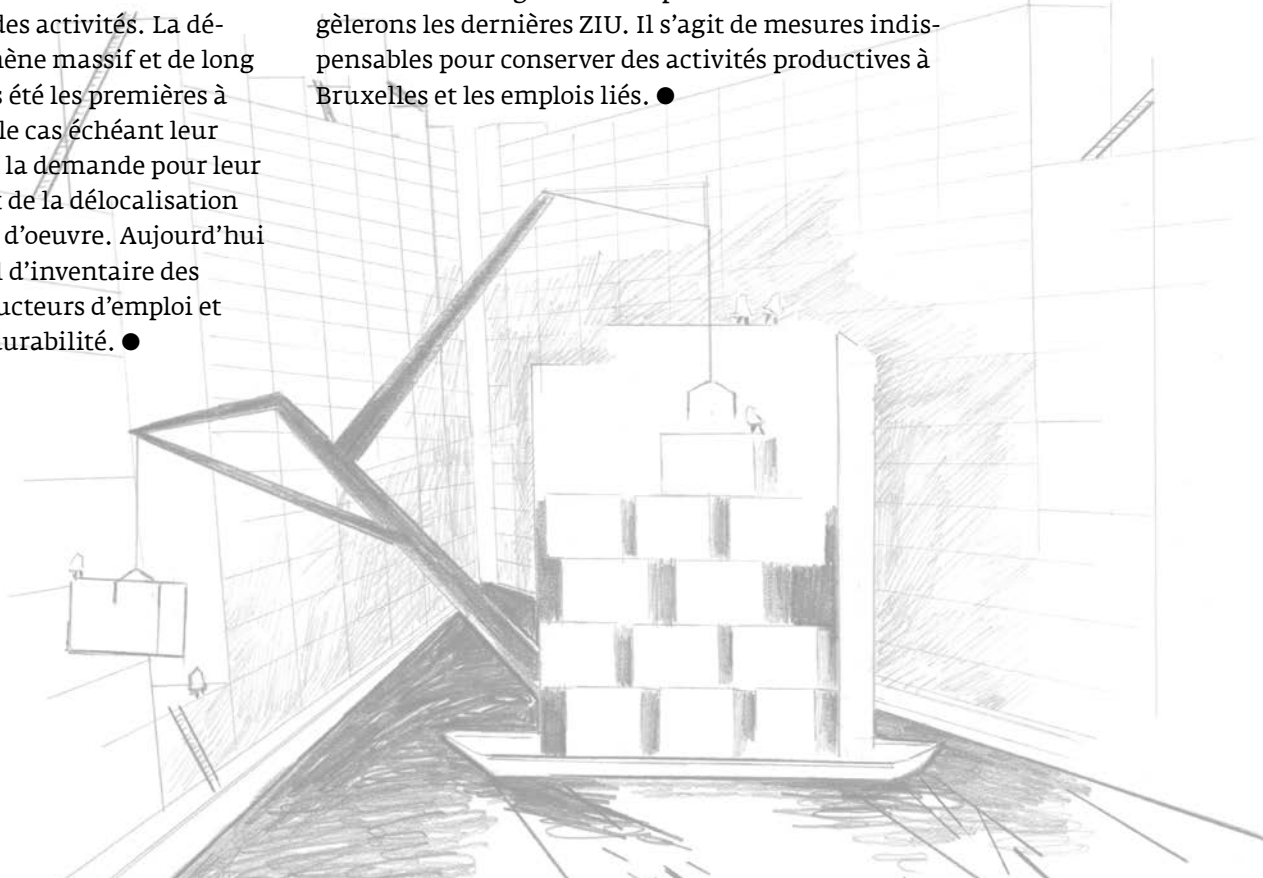
**C. Le premier rapport sur les activités productives de la RBC pointe qu'entre 1997 et 2011 la RBC a perdu 1.000.000 m<sup>2</sup> d'activités productives dont 800.000 m<sup>2</sup> rien que dans la zone centrale du canal (Pentagone, Vieux Molenbeek, Est d'Anderlecht). Ces pertes s'expliquent essentiellement par la reconversion des superficies productives vers d'autres fonctions: logement, bureau, équipements (écoles, crèches, lieux de culte) pour l'essentiel dans les zones mixtes et de forte mixité et beaucoup plus rarement en zone d'industrie urbaine (ZIU).**

**QUESTION :** Vous engagez-vous pendant la prochaine législature à geler les dernières ZIU existantes et à ne pas en changer l'affectation aux fins de protéger les activités productives en RBC ?

**ECOLO :** Oui, il faut conserver les zones d'industrie urbaine et effectuer un cadastre des activités. La désindustrialisation est un phénomène massif et de long terme. Les entreprises ont parfois été les premières à « valoriser le foncier » en vendant le cas échéant leur siège ou site de production quand la demande pour leur produit s'est effondrée sous l'effet de la délocalisation de la production et/ou de la main d'oeuvre. Aujourd'hui il importe de poursuivre le travail d'inventaire des secteurs non délocalisables, producteurs d'emploi et compatibles avec les objectifs de durabilité. ●

**PTB :** Nous abrogerons le dispositif des ZEMU et gèlerons les dernières ZIU. Il s'agit de mesures indispensables pour conserver des activités productives à Bruxelles et les emplois liés. ●

**PS :** Oui. ●



**D. En 2013, le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) donnait naissance aux Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU). Ces dernières sont pour l'essentiel situées dans l'axe du canal et doivent désormais accueillir du logement et les activités productives qui s'y trouvent déjà ou s'y installent doivent être compatibles avec l'activité résidentielle. Le Rapport n°4 des activités productives constate que « L'examen des mouvements dans les ZEMU révèle toutefois des projets d'envergure qui concernent avant tout du logement. [...] Les fonctions économiques sont davantage vues comme tampon entre les logements et les zones industrielles adjacentes (par exemple le boulevard Industriel) plutôt que comme le résultat d'une stratégie économique territoriale réelle ». En outre les activités logistiques n'y sont pas autorisées. Or la combinaison d'activités productives et logistiques a également pour effet que ces territoires constituent un bassin important d'emplois adaptés à la qualification des bruxellois.**

**QUESTION :** Quelles mesures comptez-vous prendre pour que ces zones puissent continuer à jouer le rôle d'accueil d'entreprises et de pourvoyeuses d'emplois pour les bruxellois? Trouvez-vous que les ZEMUs doivent surtout accueillir des activités productives dites dématérialisées ou au contraire être affectées essentiellement à des activités de production matérielle? Envisagez-vous d'adopter des mesures pour que ces zones puissent accueillir de l'activité logistique?

**ECOLO :** L'objectif n'est pas d'y faire venir des activités productives dites dématérialisées. Se pose néanmoins la question de la faisabilité de la mixité verticale, et de l'évaluation des ZEMU à effectuer. Prévoir des espaces pour des entreprises c'est bien et un gros travail d'inventaire des besoins a été mené par Citydev, avoir des clients pour les occuper, c'est mieux. A cet égard le montant des loyers et les facilités en termes de mobilité restent déterminants. Il faudra insérer d'autres modèles de mobilité. ●

**PTB :** Tout d'abord, nous ne créerons pas nouvelles ZEMU car nous sommes convaincus qu'il s'agit d'un outil qui fait disparaître l'activité productive en ouvrant ces espaces à la spéculation et aux promoteurs privés.

Pour les ZEMU existantes, nous gèlerons dans un premier temps la délivrance de permis pour des activités non productives et lancerons un audit quant aux possibilités d'y arrêter le processus de désindustrialisation. À notre sens, les activités productives « dématérialisées » de haut niveau trouvent déjà des sites d'implantation sur le marché immobilier privé. Il s'agit donc plutôt de protéger les activités faibles : transformation alimentaire, bâtiment, commerce de gros, recyclage, ateliers protégés. ●

**PS :** Nous souhaitons qu'une évaluation des ZEMU soit réalisée afin d'objectiver ces constats et, le cas échéant, envisager les modifications utiles afin d'assurer que ces zones atteignent l'objectif de mixité. ●

## E. Le changement des affectations dans certaines zones bordant le canal de fonctions faibles (activités productives) vers des fonctions fortes (logements privés de standing) a encouragé un mouvement de spéculation immobilière permettant à des acteurs privés de réaliser de substantielles plus-values foncières. Or la RBC n'est pas dotée de système de captation des plus-values, contrairement aux deux autres Régions.

**QUESTION :** Quelles mesures comptez-vous prendre pour que ces zones puissent continuer à jouer le rôle d'accueil d'entreprises et de pourvoyeuses d'emplois pour les bruxellois ? Trouvez-vous que les ZEMUs doivent surtout accueillir des activités productives dites dématérialisées ou au contraire être affectées essentiellement à des activités de production matérielle ? Envisagez-vous d'adopter des mesures pour que ces zones puissent accueillir de l'activité logistique ?

**ECOLO :** Les opérateurs publics bruxellois doivent conserver et étendre leur maîtrise foncière, notamment en exerçant le droit de préemption et en privilégiant le recours au système des droits démembreés (emphytéose, superficie) plutôt qu'à la vente pure et simple. La maîtrise foncière permet aux opérateurs publics de capter une partie des plus-values et de contrôler sur le long terme l'affectation des terrains et immeubles, notamment l'affectation sociale des logements produits. Pour ce qui concerne les acteurs privés déjà positionnés la Région devra s'assurer de l'insertion urbanistique des projets, de leur viabilité e regard de la demande (logements accessibles) et d'un juste retour en regard des investissements publics consentis. ●

**PTB :** Premièrement, nous voulons l'arrêt immédiat de la vente de foncier public. Les terrains publics sont rares et doivent donc rester une possession publique et collective. Ne pourrons y être développés que des activités nécessaires et utiles aux bruxellois : logements publics, services et espaces publics, activités productives.

Concernant les terrains privés, plusieurs mesures sont envisagées. Pour les projets de logements, nous imposerons 30% de logements sociaux sur place en charges d'urbanismes. Nous renforcerons aussi le droit de préemption : tout espaces vide (terrain ou bâtiment) depuis 3 ans sera remis dans les mains du public, en bail emphytéotique, pour y développer du logements ou d'autres fonctions.

Enfin, nous renforcerons le droit de préemption public lors de ventes de terrains et bâtiments, en dotant l'autorité publique de moyens humains et financiers pour l'appliquer. ●

**PS :** Le PS entend mieux lutter contre les loyers abusifs, la spéculation immobilière, les immeubles à l'abandon et renforcer la progressivité de l'impôt foncier via, entre autre, une taxation sur les plus-values immobilières supérieures à l'inflation, déduction faite des investissements justifiés sur factures.

Les Socialistes proposent de renforcer l'arsenal d'outils mis à la disposition des institutions régionales pour gérer leur foncier et leurs biens, au service de leurs politiques. Citons la gestion publique, l'expropriation pour cause d'utilité publique, le droit de préemption, les emphytéoses durables ou encore la réquisition.

Sur la préemption, précisément, le PS propose de renforcer l'exercice du droit de préemption sur l'ensemble du territoire régional, via une notification obligatoire de mise en vente de tous les terrains ou bâtiments, publics ou privés, couvrant au moins une certaine superficie. ●



**F. L'Observatoire des Loyers 2016 constate qu'entre 2004 et 2016, le loyer moyen en RBC a augmenté de 22 %. Ce sont dans les quartiers centraux qui bordent le canal, là où résident les ménages à faible revenu, que les loyers ont augmenté le plus rapidement, dans l'espace dit Zone de Rénovation Urbaine (ZRU, ex-ERDLR). L'Observatoire 2017 confirme cette tendance dans les quartiers de première couronne, le long du Canal à l'ouest. Le Plan canal prévoit la construction de 15.000 à 20.000 logements dans ce périmètre. Mais au vu des logements qui sortent de terre, ceux-ci relèvent presque à 100 % du marché privé et lorsqu'il s'agit du marché public, ce sont des logements Citydev destinés à repartir à terme sur le marché privé.**

**QUESTION :** Quelles mesures comptez-vous prendre pour améliorer l'accessibilité du logement dans ces territoires et pour y augmenter significativement la part de logements sociaux ?

**ECOLO :** La Région doit réfléchir au maintien des logements dans le giron public lorsqu'ils sont construits sur du terrain public par un acteur public notamment en recourant au système de l'emphytéose ou du droit de superficie plutôt qu'à la vente pure et simple (cfr pt e).

Une révision du système des charges d'urbanisme « logement » doit permettre d'imposer la production effective d'une part de logements à caractère social dans les projets privés de plus de 1000 m<sup>2</sup>. La circulaire doit être revue dans cette perspective et le registre des charges d'urbanisme prévu par le COBAT doit être mis en oeuvre afin d'assurer transparence et équité.

L'augmentation du parc de logements publics et à caractère social doit s'envisager à l'échelle de la région tout entière afin d'offrir une mixité sociale équilibrée sans concentration stigmatisante dans certains quartiers.

Le système des Agences Immobilières Sociales permet de socialiser une partie des logements privés. Aujourd'hui ce système intéresse les investisseurs qui produisent des logements neufs, notamment dans les quartiers à moindre valeur foncière. Il faut renforcer le secteur des AIS pour lui permettre d'absorber cet afflux et lui permettre de s'adapter à ce nouveau type de propriétaires et de logements. ●

**PTB :** Seul du logement public et non acquisitif pourra être développé sur du foncier public dédié au logement, à raison de 33 % de logements sociaux et 66 % de logements moyens à loyer modéré.

Pour tout projet privé devra prévoir 30 % de logement social sur place, sous forme de charges d'urbanisme.

Une grille des loyers contraignante, obligatoire et opposable sera mise en place sur le marché locatif privé, dont les valeurs de référence seront les loyers de 2004. ●

**PS :** Créer des logements sociaux-tremplins (avec option d'achat ou CLT), encadrer les loyers sur l'ensemble du territoire, créer un fond de garantie locative universel, mettre en place un mécanisme d'assurance logement, lutter contre le logement inoccupé, accroître la maîtrise foncière publique, revoir le mécanisme des charges d'urbanisme. Par ailleurs, nous proposons la création de 19 contrats locaux pour le logement (un par commune), fixant des objectifs précis et ambitieux, à développer par ou avec le soutien de la Région à l'échelle de chaque commune. Sur proposition de la commune et après consultation des acteurs – notamment associatifs – actifs à l'échelon local, le contrat comportera des volets obligatoires (production de logements publics, sociaux moyens et à finalité sociale, rénovation et amélioration de la performance énergétique des logements publics, moratoire sur la vente de terrains publics, mise en oeuvre de charges d'urbanisme, lutte contre les logements vides et insalubres, logements d'urgence, de transit et de « stabilisation », etc.) mais également des mesures complémentaires, proposées par la commune en fonction des besoins locaux (création d'un guichet logement, primes pour la réalisation de travaux d'économie d'énergie, aides à l'acquisition ou à la rénovation pour les ménages à revenus modestes, rééquilibrage de la fiscalité immobilière au profit de propriétaires occupants à bas revenus, etc.). ●

## 2. ENJEUX TERRITORIAUX

**A. SCHAERBEEK-FORMATION / Scharbeek-formation est une réserve foncière potentielle importante à Bruxelles, dont les avantages sont la connexion directe au réseau de chemin de fer, la proximité du ring et du canal et la taille importante. A contrario, la liaison avec le tissu urbain bruxellois est complexe, puisque le site est entouré d'activités industrielles au nord et à l'ouest et bordé, notamment, par une réserve naturelle au sud. En outre, se pose la question du coût du rachat et de la dépollution.**

**QUESTIONS:** Quelle est votre ambition pour cet espace? Son rachat et son développement sont-ils une priorité de votre parti? Quel type de développement privilégieriez-vous pour cet espace? zones d'activités productives, de logistique, d'équipements, de logements? Quelles mesures de dépollution préconiseriez-vous?

**ECOLO:** La vaste zone de Schaerbeek Formation était inscrite au PRD en ZIRAD (Zone d'Intérêt régional à Aménagement Différé) car la région ne dispose pas de la maîtrise foncière. La réflexion relative à cet espace doit reprendre étant donné le peu de foncier dont dispose la RBC, et son atout d'accessibilité trimodale (rail-eau-route) mais la Région n'est pas seule à bord. Les négociations avec la SNCB et le Fédéral doivent être accélérées, en misant sur de nouvelles dynamiques au sortir des élections de mai 2019.

Sur base des réflexions initiées par l'équipe d'urbanistes de Secchi-Vigano et associés dans le cadre du schéma directeur, ce territoire doit devenir une zone d'équipements – dont éventuellement sportif – et de logistique.

Cette zone, reprise dans le maillage vert comme site de renforcement de la connectivité du réseau écologique devra être préservée afin d'assurer cette fonction, de même que son rôle dans le maillage bleu.

La législation bruxelloise prévoit que la dépollution d'un

**PTB:** Il s'agit d'une des plus grandes zones de réserve foncière en Région de Bruxelles-Capitale. C'est aussi un espace pour l'instant peu accessible et entouré d'activité créant des nuisances: ring, aéroports, incinérateur... Il s'agit donc d'une zone où doivent être privilégiées les activités productives, en réservant de l'espace pour développer des activités de recyclage, de logistique, de production urbaine.

Vu la localisation, il s'agira aussi d'y redévelopper le transport ferroviaire de marchandises, en connexion avec la voie d'eau.

En ce qui concerne le rachat et la dépollution, nous entendons rompre avec la logique spéculative de la SNCB: c'est une entreprise publique qui doit le rester dont la gestion du foncier doit répondre aux besoins des gens et pas à maximiser le profit. ●

**PS:** L'acquisition de ce site par la Région est une priorité et son développement s'inscrira dans les grands principes repris dans le schéma directeur de 2013. Il s'agira donc bien d'une zone d'activités productives et logistiques.

Les mesures de dépollution nécessaires, au regard des conclusions de Bruxelles Environnement. ●



site dépend de son affectation future : une affectation résidentielle ou récréative exige une dépollution plus importante que pour une affectation industrielle. Ce site est pollué aux huiles minérales ainsi qu'aux remblais de mauvaise qualité contenant des hydrocarbures aromatiques polycycliques aromatiques (HAP) et des métaux lourds. Il est difficile de se prononcer à ce stade sur la technique et le degré de dépollution à réaliser sur ce site mais tout porte à croire que la dépollution aura lieu dans le cadre des travaux d'excavations nécessaires à l'aménagement futur du site. Etant donné qu'il s'agit de pollutions orphelines sur ce site, la dépollution devra au minimum éliminer tout risque non seulement pour la santé mais aussi pour l'environnement. Le site semble être destiné à une future plateforme logistique multimodale et un nouveau quartier résidentiel avec espaces verts et remise à nu de la Senne, la dépollution tiendra donc compte de ces usages futurs et sera adaptée en conséquence. Les terres excavées propres ou très légèrement polluées pourraient éventuellement être réutilisées sur site dans un souci d'économie circulaire. Un expert en pollution du sol rédigera en temps opportun un projet de gestion du risque sur ce site et devra le soumettre à Bruxelles Environnement pour approbation. ●



**B. PONT VAN PRAET / LE MARCHÉ MATINAL (MABRU) représente 500 travailleurs et 4.000 mouvements de véhicules par semaine. On estime que le flux d'échanges généré par MABRU correspond à 5 % de toutes les marchandises transportées à Bruxelles. Le MABRU et le CEFL constituent un hub de marchandises alimentaires au profit de l'horeca et des détaillants bruxellois. Un projet foncier dans les cartons de la Ville de Bruxelles depuis de nombreuses années vise à les rejeter vers la périphérie, sur la ZIRAD de Schaerbeek-Formation.**

**QUESTIONS:** Soutenez-vous le déménagement du MABRU et du CEFL? Quel serait la plus-value environnementale et sociale de celui-ci?

**ECOLO:** L'urbanisation de Schaerbeek Formation n'est pas pour demain. La réflexion sur le maintien ou le déménagement de Mabru doit être menée en concertation avec les acteurs concernés. ●

**PTB:** Nous souhaitons que le MABRU et le CEFL restent à leur emplacement actuel, qui leur permet de servir les commerçants et la population bruxelloise efficacement. En concertation avec les acteurs présents, on pourrait y envisager le développement d'autres activités: marché de seconde main en dehors des heures d'ouverture du marché matinal par exemple. Se pose aussi la question de relancer la liaison ferroviaire du marché matinal, que nous encouragerons au niveau de la SNCB. ●

**PS:** Ce déménagement n'est pas prévu à court terme. A long terme, leur déménagement vers Schaerbeek Formation devrait être étudiée d'avantage mais n'est pas a priori dénuée de sens en ce qu'elle permettrait une reconfiguration des implantations pour un usage davantage parcimonieux du sol et, éventuellement, une exploitation de la trimodalité offerte par le site de Schaerbeek formation. ●

**C. TOURS & TAXIS / Tour et Taxis est l'urbanisation privée d'un site d'intérêt régional de 45 hectares. En mai 2017, un PPAS a été approuvé par le Gouvernement. La part du logement devra représenter 50 % de l'ensemble des nouveaux développements mais pas un seul logement social n'est prévu sur le site même via les charges d'urbanisme.**

**QUESTIONS:** Est-ce que vous êtes d'accord pour que l'urbanisation du site se fasse sans l'imposition d'un quota de logements sociaux? Oui/Non... Pourquoi? Êtes-vous satisfait des attributions de charges d'urbanismes imposées par les pouvoirs publics sur le site? Oui/Non... Pourquoi?

**ECOLO:** Le PPAS prévoit que «la délivrance de certains permis d'urbanisme dans le périmètre du Plan peut être soumise à des charges d'urbanisme sur base de la réglementation en vigueur lors de la délivrance des permis.» La révision du système des charges d'urbanisme que préconise Ecolo (cfr pt f) permettrait d'imposer le rachat à prix coûtant, par un opérateur immobilier public, d'une partie (15%, soit 27.750 m<sup>2</sup>) des logements produits, pour l'affecter en logements à caractère social. Les tendances actuelles du marché immobilier bruxellois laissent penser qu'une partie des logements privés pourrait par ailleurs être prise en gestion par le secteur AIS.) L'urbanisation du site de Tour et Taxis devra, pour réussir, être mixte à tous points de vue: sociale et des fonctions. ●

**PTB:** Le PTB est révolté par ce projet, qui symbolise les ambitions de l'actuelle majorité politique bruxelloise, en contradiction avec les besoins des gens et complètement vendue aux promoteurs. Nous avons fait une étude sur le sujet: <https://archive.ptb.be/articles/privatisation-magouilles-et-conflits-d-interet-les-3-ingredients-du-scandale-de-tour-et> Comme déjà dit, nous voulons imposer la construction de 30% de logement social pour tout projet privé de logements. Des services scolaires, de crèches, d'espaces à destination des associations et habitants des quartiers environnants devraient aussi être prévus pour ouvrir cet espace plutôt que de constituer un ghetto fermé. ●

**PS:** – Non.

– Pas totalement, mais il est encore trop tôt pour dresser le bilan puisqu'une part des charges n'a pas encore été affectée. ●

**D. SAINCTELETTE – BASSIN BÉCO / De part et d'autres du bassin Béco, fleurissent de nombreux projets immobiliers portés par des promoteurs importants: tour Upsite, projet Extensa sur le site de Tour et Taxi, Projet Riva, Canal Wharf et récemment le projet de Triple Living en lieu et place de certains immeubles de la KBC. Tous ces projets développent une offre résidentielle de standing composée d'une part importante d'appartements 2 chambres. Les très faibles charges d'urbanismes ne sont jamais versées en logements sociaux, alors que sur la rive du quartier maritime, seuls 4 % du parc de logements est social. Par ailleurs, le développement de cette offre tout le long du canal peut poser questions: Atenor a eu quelques difficultés à vendre l'entièreté de sa tour, tandis que rien ne garantit que les habitants bruxellois, en ce compris la classe moyenne, soient en mesure ni d'acheter ces logements, ni d'en payer les futurs loyers. Cette offre semble se développer sans demande, ce qui rappelle la production démesurée de bureaux qu'à connu Bruxelles il y a encore quelques années (et qui laisse aujourd'hui plus d'un million de mètres carrés de bureaux vides).**

**QUESTIONS:** Votre parti est-il favorable à la poursuite de ces transformations sur le bassin Béco? Pensez-vous qu'il soit acceptable que ces projets se réalisent sans créer de logements sociaux? Quel usage verriez-vous aux charges d'urbanisme dans cette zone?

**ECOLO :** Le bassin Béco a vocation, de par sa situation, à accueillir du résidentiel et des loisirs. Par contre la production de logements doit être mixte. La révision du système des charges d'urbanisme que préconise Ecolo pour assurer une production effective de 15 % de logements à caractère social permet de garantir cette mixité équilibrée au sein des projets résidentiels. La production de logements privés doit être monitorée par l'Observatoire des logements, aussi bien en termes quantitatif, comme est le cas actuellement, que «qualitatif» (quel type de logement, à destination de quel public). Les moyens de l'administration devront être reconsidérés à cet égard. ●

**PTB :** Nous sommes défavorables aux développements spéculatifs en cours autour du bassin Beco. Comme déjà dit, nous voulons imposer un minimum de 30 % de logements sociaux dans tout projet privé de logement, en charges d'urbanisme et à construire sur place. De plus, les quartiers bordant cet espace côté Molenbeek sont déjà très denses. Nous pensons donc qu'il faudrait aussi prévoir des services publics : écoles, crèches, espaces collectifs, infrastructures sportives, plutôt que des projets de logements fermés aux quartiers environnants et à leurs habitants. ●

**PS :** Le PS est favorable au développement de la zone du canal, dans le cadre de la vision développée largement dans le plan canal.

Le Bassin Beco va voir naître le parc Beco, la passerelle Picard, le Musée d'art moderne et contemporain, qui sont autant d'investissements publics à destination de tous les bruxellois. Nous pouvons regretter l'absence de logement social dans les projets privés en cours de développement mais, compte tenu du PPAS existant et du contenu de l'arrêté relatif aux charges, il est, en l'état, réglementairement impossible de faire autrement. Nous le regrettons. ●

**E. PORTE DE NINOVE / La Porte de Ninove est située entre l'écluse de Molenbeek et le début de la rue des Fabriques, à cheval sur le territoire de la Ville de Bruxelles et de la commune de Molenbeek-Saint-Jean. Au fil des années et des législatures, cette zone a fait l'objet de tractations politiques et spéculatives. Un parc public est en phase de finalisation. Des projets de logements publics et privés de forte densité sont attendus alors que le quartier est déjà très dense. Le tout fait l'objet d'un Plan d'aménagement directeur (PAD) spécifique mis à l'enquête publique visant à autoriser des gabarits qui ne correspondent pas à la typologie urbanistique de la zone.**

**QUESTIONS:** Votre parti soutient-il le principe d'un PAD dérogatoire pour cette zone afin de permettre la construction de trois tours? Est-il logique selon vous de scinder la porte de Ninove du quartier Heyvaert via deux PAD distincts? Oui/Non... Pourquoi? Qu'est-ce qui retarde selon vous la construction de logements sociaux sur la Porte de Ninove?

**ECOLO:** Les tours peuvent être envisagées, mais la programmation des tours et leur insertion urbanistique doivent être questionnées.

Il faut que les rez soient activés et collectivisés, de même que d'autres parties de la tour, certains étages et le haut des tours. Il faut aussi que soient prévus des logements moyens et sociaux, qu'une vraie mixité soit assurée (voir révision système charges d'urbanisme préconisé par Ecolo), de même que prévoir des espaces verts (il y a le parc) et des équipements collectifs.

Il était inévitable que les PAD Porte de Ninove et Heyvaert soient scindés en raison de leur maturation, qui n'était pas la même, et afin, notamment, de conserver une taille idéale pour ce type de plan, à l'instar des masterplans. Le PAD Heyvaert est déjà très large. ●

**PTB:** Comme pour tout terrain public, nous n'autorisons pas d'y développer des projets de logements privés. Seul du logement public (33% social, 66% moyen à loyer modéré) y sera permis. Le PTB a voté contre l'avis de la majorité Molenbeekoise pour cette raison. À Bruxelles-Ville le PTB est intervenu pour demander un débat public, car aucun avis a été discuté, ni voté au conseil communal. Pour l'instant, alors que les besoins des bruxellois sont criants, par idéologie, ni les majorités communales, ni le gouvernement régional ne veulent construire du logement social et du logement public locatif. Vu les densités environnantes, il n'est pas justifié de construire des bâtiments à grand gabarit en rupture avec l'urbanisme environnant au niveau de la porte de Ninove. Au contraire, un parc et des équipements collectifs devraient y être prévus. ●

**PS:** Le processus d'élaboration du PAD est en cours et chaque étape a sa raison d'être. L'enquête publique est un moment de concertation nécessaire auquel nous souhaitons accorder la portée qui lui revient. Nous discuterons donc du contenu de ce plan prochainement.

A ce stade, la perspective visuelle, l'axe du canal, le dégagement urbain, les discontinuités du tissu urbain, les conclusions de l'étude de BUUR, le RIE, sont autant d'éléments justifiant, urbanistiquement, la pertinence de la proposition soumise à l'enquête publique. ●

**F. QUARTIER HEYVAERT / Ce quartier Heyvaert à cheval sur les communes d'Anderlecht et de Molenbeek constitue depuis les années 80 une plaque tournante du commerce euro-africain de véhicules d'occasion. Depuis plusieurs années, la RBC envisage le déménagement de cette activité sur un terrain acquis par le Port au nord de la ville, dans l'idée de donner au quartier une dimension plus résidentielle. Mais ce projet est tombé à l'eau fin 2018. Le quartier a fait l'objet de plusieurs contrats de quartier et plus récemment d'un contrat de rénovation urbaine (CRU n°4) et d'un projet de plan d'aménagement directeur (PAD).**

**QUESTIONS:** Quel avenir voyez-vous pour ce quartier populaire, très hétérogène par sa population, et qui fonctionne aussi comme lieu d'intégration de nombreuses personnes issues de l'immigration? Pensez-vous qu'il soit nécessaire de déménager le commerce de véhicules ou, plutôt, qu'il faudrait mieux réfléchir à l'organisation de cette activité dans le quartier lui-même? Votre parti souhaite-t-il préserver de l'activité économique dans le quartier et si oui, de quelle nature? Sachant que le quartier ne contient que 1,95% de logements sociaux, trouvez-vous que le PAD doit imposer un % minimum de logements sociaux dans les futurs projets? Et si oui, quel % imposeriez-vous? Le sol du quartier est très pollué en raison de son activité industrielle historique. Quelles mesures proposeriez-vous pour permettre sa dépollution?

**ECOLO:** Le PAD Heyvaert n'est pas prioritaire, sauf si obligation de production de m<sup>2</sup> d'activités productives et d'équipement.

A la différence de Schaerbeek Formation qui constitue un seul site, nous avons affaire ici à des dizaines de parcelles cadastrales inscrites à l'inventaire de l'état du sol de Bruxelles Environnement et appartenant à différents propriétaires. Ces parcelles sont (potentiellement) polluées en raison des nombreuses activités à risque (principalement l'entretien et la réparation automobile) qui s'y sont succédées. Les études de la pollution n'ont pas encore toutes abouti mais il s'avère déjà que certaines pollutions sur certains terrains sont causées par les exploitants de garages automobiles et devront donc être assainies jusqu'aux normes d'assainissement (principe pollueur-payeur). Pour les pollutions orphelines, c'est le principe de gestion du risque (élimination du risque) qui s'appliquera conformément

**PTB:** Notre ambition pour le quartier Heyvaert est d'éviter sa gentrification, maintenir son rôle d'accueil pour les populations précarisées et primo-arrivantes et de pôle économique pour les travailleurs peu qualifiés.

Dans le cadre du Plan d'Aménagement Directeur du Quartier Heyvaert, qui s'étend sur le territoire de Molenbeek et d'Anderlecht, il s'agira de défendre nos prescriptions en matière de logement, à savoir : 30% de logement social dans tout projet privé, 100% de logement public sur les terrains publics. Ceci afin de préserver le rôle d'espace de refuge et d'accueil pour les personnes précarisées et primo-arrivantes qu'assure actuellement le quartier. De plus, les espaces d'équipement devront prévoir des logements de transit et des surfaces destinées aux associations travaillant avec ces publics.

Du point de vue des mutations économiques, il s'agira de s'interroger sur l'impact du déplacement envisagé

**PS:** Nous visons une rénovation du quartier qui ne se fasse pas au détriment des habitants actuels. L'un des objectifs du PAD en cours d'approbation est d'assurer la fonction sociale de quartier d'accueil mixte et convivial. Le quartier présente relativement peu d'équipements d'intérêt collectifs. Avec l'augmentation prévisible du nombre de logements, le PAD favorise l'implantation de nouveaux équipements en donnant une vision d'ensemble aux différents projets en cours, en actant les équipements créés récemment, et en facilitant l'installation de nouveaux. La création de lieux de rencontre et de convivialité, notamment dans l'espace public, est également encouragée par le projet.

Pour ce qui est du logement social, le PAD a pris le parti d'imposer du logement social dans son volet réglementaire. Les projets de min 2.000 m<sup>2</sup> de logements dans le quartier se verront dans l'obligation de proposer 20% de logement social, ou assimilé (type AIS, etc).





à la législation bruxelloise. Vu la multitude des parcelles et de polluants dans ce quartier et du fait que les études sont loin d'être finies, il est prématuré à ce stade de préconiser des mesures de dépollution mais, comme pour Schaerbeek Formation, la dépollution dépendra des usages futurs et de la responsabilité des auteurs. Les terres éventuellement excavées propres ou très légèrement polluées pourraient être réutilisées sur place dans un souci d'économie circulaire. Dans la mesure du possible et tenant compte des limites de la technologie, les techniques de dépollution qui seront appliquées seront innovantes et causant le moins de nuisances possibles pour les riverains. Les experts en pollution du sol rédigeront en temps opportun des projets d'assainissement et de gestion du risque pour ces parcelles et devront les soumettre à Bruxelles Environnement pour approbation. ●

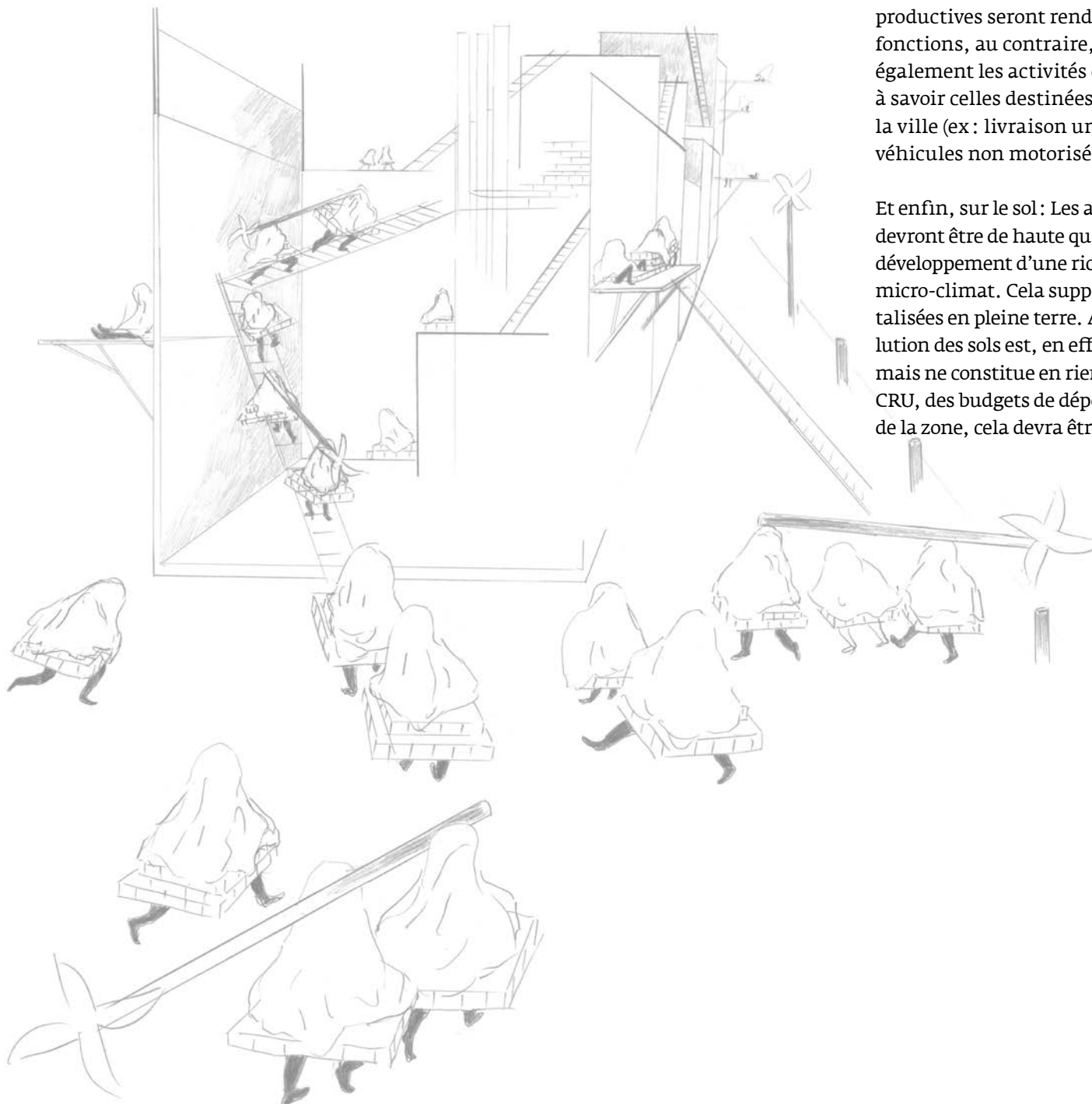
de l'activité de négoce de voitures d'occasions, qui génère un grand nombre d'emplois peu qualifiés, dont le manque est cruel en Région de Bruxelles-Capitale, mais crée localement des nuisances liées au trafic de véhicules et de camions. Vu le déclin progressif de l'activité, avec une baisse du nombre de véhicules transitant dans le quartier, des adaptations devront être envisagées pour conserver ces emplois, par exemple en associant ou réorientant l'activité de négoce vers le recyclage de véhicules. Dans ce cadre, les espaces productifs devront être conservés. ●

Concernant le déménagement du commerce de véhicules: Le problème actuel du quartier, c'est l'extrême concentration de cette activité, son monopole, et surtout les énormes charrois générateurs de nuisances de telle sorte que la densité de population actuelle du quartier Heyvaert est inférieure à celles des quartier environnant. En d'autres termes, ce quartier urbain de première couronne répondant à des typologies industrielles le long du canal mais aussi de logement partout ailleurs fait fuir ses habitants. L'échec du Roro est surtout imputable à l'essoufflement du secteur de vente de voiture d'occasion, en raison de la chute de plus de moitié, depuis 2013, des volumes d'exportation. Spontanément, les exploitants ont déjà tendance à quitter Heyvaert.

Le projet de PAD vise à diminuer les seuils admissibles pour ce type d'activité. Le but n'est donc pas la délocalisation, mais plutôt la déconcentration, et l'intégration urbaine qualitative, ainsi qu'autoriser une activité sur des surfaces plus petites et donc diminuer les nuisances à l'œuvre aujourd'hui qui font fuir les habitants.

Concernant la préservation de l'activité économique: Un autre objectif majeur du PAD est de renouveler et maintenir les activités économiques. L'objectif est de préserver et implanter des entreprises productives qui soient compatibles avec le logement. Pour cela la stratégie des autorités publiques doit être multiple et implique de nombreux acteurs depuis l'incitation, l'accompagnement des acteurs économiques (HUB, CityDev), jusqu'au contrôle du respect des conditions d'exploitation (Bruxelles Environnement, Urbanisme). Le PAD contribue à cette stratégie en réservant des espaces pour les entreprises productives, en limitant la concurrence avec d'autres fonctions (logements, commerces) mais aussi en donnant les conditions d'accès et d'attractivité territoriale pour les entreprises. Le but est de développer un tissu économique diversifié générant de l'emploi local. Sur certaines portions du territoire, les activités





productives seront rendues prioritaires, et d'autres fonctions, au contraire, limitées. Nous encourageons également les activités de logistique urbaine durable, à savoir celles destinées à l'approvisionnement local de la ville (ex : livraison uniquement réalisée au moyen de véhicules non motorisés ou motorisation propre).

Et enfin, sur le sol : Les aménagements de l'espace vert devront être de haute qualité et permettre notamment le développement d'une riche biodiversité et d'un meilleur micro-climat. Cela suppose un maximum de zones végétalisées en pleine terre. A ce titre, la problématique de pollution des sols est, en effet, un enjeu à prendre en compte mais ne constitue en rien une gageure. Dans le cadre du CRU, des budgets de dépollution sont prévus. Pour le reste de la zone, cela devra être traité à l'échelle du projet. ●

**G. SITE DES ABATTOIRS / Le site des Abattoirs d’Anderlecht accueille le dernier abattoir encore en activité au centre d’une grande ville européenne, un énorme marché généraliste et est donc un gros pourvoyeur d’emplois directs et indirects. Ses activités génèrent du travail mais sont bruyantes et nécessitent également des accès logistiques efficaces. Autrefois territoire de production et de distribution parmi de nombreux en lisière de canal, il est désormais avoisiné par des immeubles résidentiels. Une mixité des fonctions urbaines (production, résidentiel, loisirs) s’installe progressivement. Des acteurs du site craignent donc des zones de conflits entre les activités productives, souvent bruyantes, et les nouveaux habitants. Des projets de piétonisation progressive de la rue Ropsy-Chaudron ont été formulés par des bureaux d’étude. Le RRU projette sa traversée par une voie piétonne et cyclable «mobilité douce», en continuation d’une passerelle au dessus du canal. Par ailleurs, les lignes d’abattage – et les professionnels de la viande qui en dépendent, sont rentables parce qu’elles fournissent le marché local en viande halal. Une ordonnance, à l’image des décrets wallons et flamands, interdisant l’abattage sans étourdissement risque de fragiliser, voire d’amener à les lignes d’abattage anderlechtoises à fermer. La SA Abattoir a émis sa volonté de garantir le droit à tout Bruxellois, en respectant ses convictions religieuses, à manger local. Elle souhaiterait obtenir une dérogation en cas d’interdiction en vue d’autoriser l’abattage rituel à des fins de consommation locale.**

**QUESTIONS:** Que mettre en place pour garantir les accès logistiques du site (transport marchandise) tant dans le site qu’en dehors du site? que mettre en place pour gérer les éventuels conflits entre les nouvelles zones résidentielles et les actuelles zone de travail? Votre parti soutient-il un projet de décret dans le sens d’une interdiction de l’abattage rituel en RBC? Votre parti serait-il favorable à octroyer, en cas d’interdiction, une dérogation visant à autoriser l’abattage rituel à des fins de consommation locale?

**ECOLO :** ECOLO est un fervent défenseur du bien-être animal, cependant nous estimons qu’une mesure se limitant à l’interdiction pure et simple de l’abattage sans étourdissement, en plus d’être insuffisante, aura des effets contradictoires par rapport à l’objectif poursuivi. Nous pensons qu’une telle mesure aurait pour conséquence immédiate un accroissement du transport des animaux élevés en Belgique vers des pays voisins qui autorisent l’abattage sans étourdissement. Cette situation rendrait plus pénibles encore les conditions



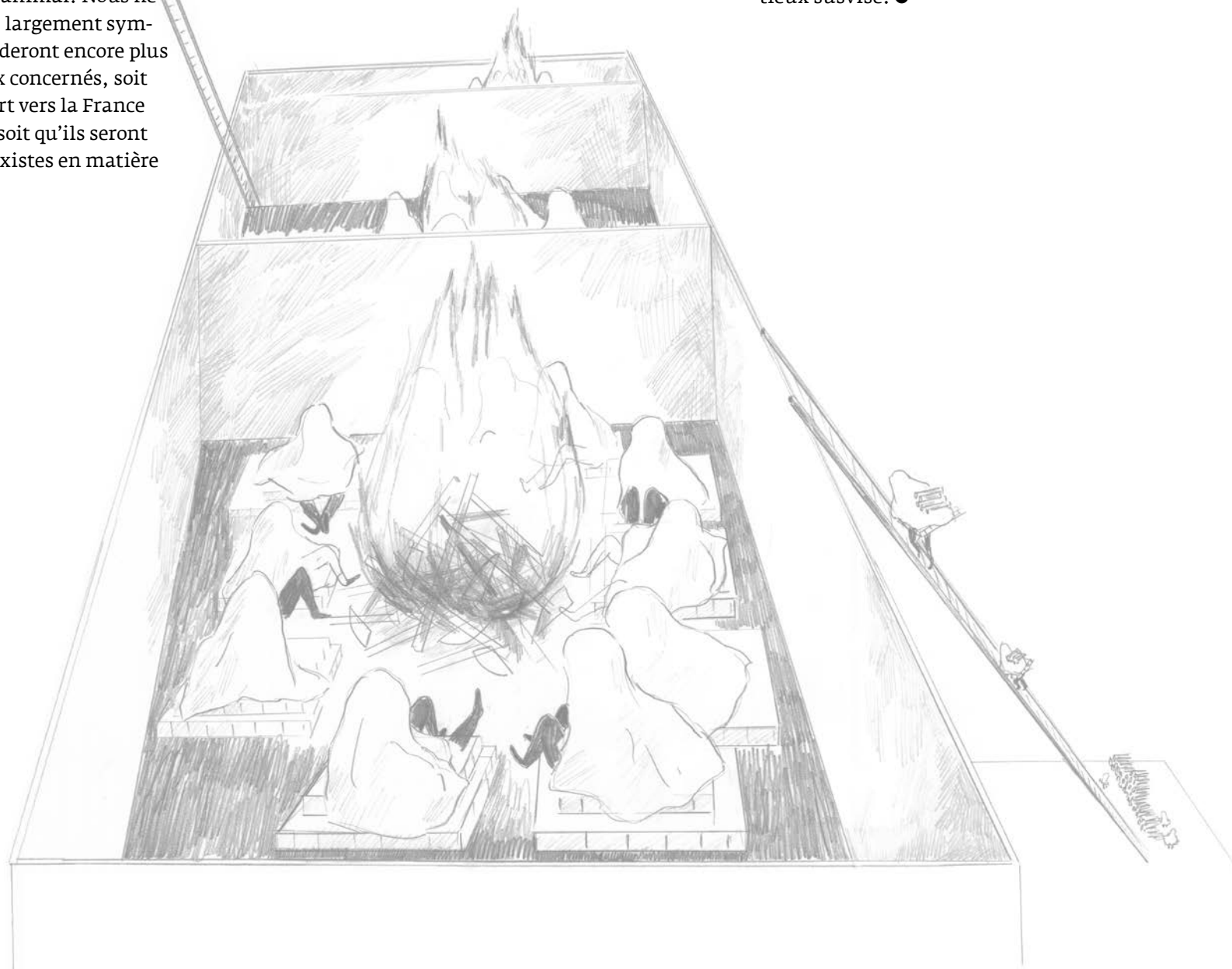
**PTB :** Notre parti ne soutient pas un décret dans le sens d’une interdiction de l’abattage rituel en RBC. Concernant le site des abattoirs, le PTB privilégie le maintien de l’activité d’abattage et de transformation de la viande ainsi que le marché populaire hebdomadaire (vendredi, samedi et dimanche). Ce sont les fonctions sociales et économiques essentielles pour les habitants et travailleurs du quartiers et plus largement de Bruxelles. Tout autre développement sur et autour du site doit se faire en tenant compte du maintien et renforcement de ces fonctions. ●

**PS :** La position du PS et du Ministre président, conscient de la nécessité de concilier les garanties constitutionnelles et du droit européen relatif à la liberté des cultes et le bien-être animal également garanti par des normes de droit de la même importance a toujours été d’un grand pragmatisme. Aux termes d’un arrêt de 63 pages rendu le 4 avril 2019 au sujet de la constitutionnalité du décret flamand imposant l’étourdissement, la Cour constitutionnelle a décidé d’interroger la Cour de Justice de l’Union Européenne



de vie de ces animaux sans même leur épargner un abattage sans étourdissement. De plus, une telle interdiction aura pour conséquence prévisible une augmentation de l'importation de viande en provenance de pays moins-disant en matière de bien-être animal. Nous ne pouvons défendre une mesure, isolée, largement symbolique, dont les effets concrets dégraderont encore plus les conditions d'abattage des animaux concernés, soit que de nombreuses heures de transport vers la France ou l'Allemagne leur soient imposées, soit qu'ils seront élevés et abattus dans des pays plus laxistes en matière de bien-être animal. ●

avant de statuer définitivement. Dans le cadre d'un dossier juridiquement complexe, qui met en jeu le bien-être animal ainsi que la liberté de religion, la RBC n'a d'autre choix que d'attendre l'issue du contentieux susvisé. ●



**E. BASSIN DE BIESTEBROECK / C'est le bassin situé après le Pont de Cureghem (rue Wayez) et longé par la Digue du Canal. Il s'agit d'un endroit stratégique dans la partie sud du canal en raison de l'existence d'un bassin giratoire pour les péniches. La rive droite constitue un bassin d'emplois important affecté en zone d'industrie urbaine. Mais le PRAS démographique a changé l'affectation de certaines parcelles en zone d'entreprise en milieu urbain (ZEMU). Depuis, plusieurs promoteurs se sont répartis les parcelles. La spéculation immobilière y est patente. Un nouveau PPAS y prévoit la création de 3.800 logements sans qu'aucun pourcentage de logements publics et sociaux soit fixé. C'est notamment dans le périmètre du PPAS qu'est prévu le projet de marina. Les permis déjà délivrés laissent très peu de place aux activités productives. L'activité logistique y est malmenée en raison des développements résidentiels.**

**QUESTIONS:** Sachant que la marina n'a pas encore obtenu son permis d'urbanisme, votre parti soutient-il le projet de marina ? Soutiendriez-vous que les permis délivrés dans la ZEMU soient conditionnés par l'affectation des charges d'urbanisme à du logement social ? La prescription ZEMU prévoit d'affecter au logement au minimum 40 % de la superficie de plancher. Mais il n'y a pas de maximum. Afin de respecter la vocation économique et productive de la zone, soutiendriez-vous que la part réservée aux logements ne dépassent pas 40 % de la superficie plancher ? La Digue du canal est essentielle pour assurer la logistique des activités portuaires et économiques. Hors les projets en cours prévoient sa mise en cul de sac et portent atteinte à cette vocation. Soutiendriez-vous la vocation logistique de la Digue du canal ?

**ECOLO :** Il faut porter une attention particulière à la spéculation immobilière massive en cours au bassin de Biestebroek en ouvrant les projets et en les confrontant entre eux et avec le public. Il faut mettre des balises pour que s'y mène autre chose que des projets de résidentiel chic, mais bien des logements accessibles (révision système charges d'urbanisme préconisé par Ecolo), et des équipements collectifs. La fonction économique du bassin doit être confortée. ●

**PTB :** Le PTB s'oppose aux projets immobiliers «bling bling» ne répondant à aucun besoin local et faisant pression sur les quartiers environnants dont la Marina est un exemple parfait. Nous voulons l'arrêt immédiat de la mise en place de nouvelles ZEMU et le lancement d'un audit visant à évaluer et corriger les ZEMU actuelles pour y assurer le maintien d'activités productives et logistiques utiles aux travailleurs et habitants des quartiers longeant le canal. Comme pour toute autre mesure entravant le rôle logistique de ces espaces, nous nous opposons à la mise en cul de sac de la Digue du canal. Concernant les projets de logements en cours, nous restons fidèle à notre revendication d'imposer 30 % de logements sociaux en charges d'urbanisme sur place. ●

**PS :** /



**FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER  
ET DE GROUPES D'HABITANTS**

Rue du Chimiste 34-36  
1070 Bruxelles  
02/ 801 14 80

[WWW.IEB.BE](http://WWW.IEB.BE)



[INFO@IEB.BE](mailto:INFO@IEB.BE)