

Avis d'Inter-Environnement Bruxelles **Enquête publique sur le projet de plan d'aménagement** **directeur « Heyvaert »**

02/12/2019

Le quartier Heyvaert présente une centralité physique et économique puissante aux valeurs d'usage multiples : rôle essentiel d'accueil des migrants et des populations peu argentées tout en hébergeant la plaque tournante internationale du commerce de véhicules d'occasion et le marché hebdomadaire des Abattoirs. Le quartier permet à de nombreux ménages d'amorcer ou de poursuivre une trajectoire résidentielle au sein de la Région bruxelloise, en leur offrant des ressources matérielles, sociales et symboliques qu'ils ne pourraient trouver ailleurs. Suite aux politiques de revitalisation des territoires qui bordent le canal, des pressions immobilières ont commencé à se faire graduellement sentir sur le quartier et font peser un risque de rupture dans l'accès aux ressources du territoire pour leurs habitants et usagers ordinaires : moins de logements abordables et de commerces accessibles, déplacement d'activités pourvoyeuses d'emplois, éloignement des points d'appui associatifs ou communautaires.... Pour IEB, le rôle du PAD devrait être de préserver/améliorer l'accès à ces ressources rassemblées sur un territoire proche du centre ville. Or le PAD semble vouloir éviter tout arbitrage en pensant tout à la fois préserver la vocation économique et productive du quartier et faire croître (trop) largement sa vocation résidentielle. De la même manière, il repose sur le postulat que l'accueil de nombreux nouveaux habitants en créant plus de mixité sociale bénéficiera à l'ensemble du quartier et aux résidents actuels alors que ce processus risque surtout d'accroître la pression sur des équipements déjà en nombre insuffisant.

1. Commentaires généraux sur la méthodologie

IEB remarque de façon générale que l'ensemble des PAD sont problématiques sur le plan de la démocratie urbaine. Les garanties démocratiques qualitatives qu'ils présentent sont insuffisantes au regard de leur impact territorial très important agissant tant à l'échelon local que régional. Sans compter qu'ils combinent tout à la fois l'orientation stratégique et la force réglementaire avec la capacité de déroger aux normes supérieures (PRAS, RRU,...). IEB souhaite un moratoire sur l'ensemble des PAD qui ont démarré à l'automne 2019 aussi longtemps que n'ont pas été évalués au regards des objectifs annoncés les 4 premiers PAD lancés au premier semestre 2019 (Mediapark, Caserne, Porte de Ninove et Gare de l'Ouest).

La rapidité avec laquelle sont adoptés ces différents PAD a pour conséquence que :

1° les instances consultées n'ont pas le temps de se pencher de façon suffisante sur les documents soumis et de rendre dès lors des avis aidant à une prise de décision convenablement éclairée ;

2° les PAD sont assez flous sur leur articulation avec les autres textes stratégiques

et réglementaires de la Région. Ceci rend la compréhension de leur impact très difficile à estimer ;

3° les PAD ne s'accompagnent pas d'étude d'impact suffisantes notamment en terme de mobilité ;

4° tous les PAD (12) sont lancés quasiment en même temps sans qu'il y ait d'étude d'impact des effets cumulatifs ;

5° alors que l'impact local et dans les quartiers des PAD est évident, ceux-ci ne font pas l'objet de commission de concertation (contrairement aux PPAS).

Concernant plus spécifiquement le PAD Heyvaert :

1° le PAD Heyvaert jouxte les périmètres de trois autres PAD (Porte de Ninove, Gare de l'Ouest et Midi) or rien ne permet de disposer d'une vue d'ensemble de l'impact cumulé de ces 4 PAD ni de bien saisir lors articulation ;

2° la compréhension du périmètre est lacunaire. Des espaces qui font pleinement partie de la réalité sociologique et socio-économique du quartier sont exclues comme la place Lemmens et le parc de la Rosée avec un risque de « libéralisme » urbanistique au marge du périmètre du PAD. Ce risque est également pointé par la CRMS qui met « en garde contre les risques d'hétérogénéité de traitement qui découlent de la délimitation du périmètre du PAD ;

3° le projet de PAD parle d'un outil co-construit ce qui ne correspond nullement à la réalité. Certes plusieurs ateliers ont été réalisés dans le quartier en amont de l'élaboration du PAD. Mais ces ateliers n'ont été suivis d'aucune consultation ultérieure sur l'objet en cours de construction en vue de permettre une véritable co-construction. La réunion de juin 2018 portait sur un projet qui n'était pas tellement plus avancé. Elle concernait surtout la procédure et le planning. Donc au final seule la soirée du 6 novembre dernier organisée par Perspective permettait d'avoir un léger aperçu du programme élaboré « en chambre » ;

4° le PAD Heyvaert se construit à partir d'un préalable : le départ d'une majorité des exportateurs de véhicule d'occasion (EVO). Au moment des ateliers précités, la Région espérait encore que les EVO allaient massivement déménager sur le site Ro-Ro ce n'est que l'année suivante qu'on apprenait que le projet était définitivement abandonné. Cette réalité aurait dû avoir pour conséquence de rouvrir la discussion pour tenir compte de cette nouvelle donne. Le Ro-Ro faisait espérer la récupération de 100.000 m² de superficie. Les EVO étant pour la plupart propriétaire de leurs terrains, le PAD doit éviter de dépendre d'objectifs trop hypothétiques. C'est ce que signale la Ville de Bruxelles et la CRMS dans leur avis : la mise en application des objectifs du PAD Heyvaert " semble conditionnée par la déconcentration de l'activité de vente de voitures d'occasion. Or suite à l'abandon du projet RoRo, il n'apparaît pas qu'un autre plan ait été mis en place pour favoriser cette délocalisation" ;

5° à ce sujet, le PAD parle de déconcentration de l'activité des EVO en faisant totalement l'impasse sur le concept économique de place marchande. Ce commerce fonctionne précisément par sa concentration. Il perdrait la quasi totalité de sa vitalité s'il était déconcentré. Les acheteurs viennent là précisément parce qu'ils peuvent y faire des choix entre différents marchands. Cette activité a permis d'éviter la déshérence économique d'un quartier au moment du départ des découpeurs de viandes et bouchers. En cas de départ massif des EVO, il n'y a évidemment aucune certitude qu'une autre activité économique

viendra les remplacer. Cela ne doit évidemment pas empêcher de cadrer les développements éventuels à venir mais le cœur du PAD (notamment la réalisation du parc de la Sennette) repose sur une base trop fragile. Rien ne permet sur base des éléments du dossier de garantir l'opérabilité du programme ;

6° la fragilité évoquée ci-dessus est d'autant plus prégnante que le dossier ne fournit aucune donnée objective qui garantisse notamment la faisabilité économique du projet. Celui-ci suppose d'importants coûts de dépollution qui ne sont nul part chiffrés. Il suppose également de procéder soit à des rachats de parcelles, des expropriations ou des charges d'urbanisme. Rien n'est précisé à ce sujet. L'impact sur les valeurs foncières des contraintes mises sur les parcelles n'est mesuré à aucun endroit. Cette inquiétude est reprise à la p. 140 du RIE : « Les ambitions de ces propriétaires dans l'éventuel remaniement de leurs parcelles seront décisives pour la bonne implémentation du PAD » En l'état, rien ne garantit le réalisme économique du PAD. Ceci est également rappelé par l'avis de la Ville de Bruxelles : "il aurait été utile de relever dans le volet stratégique le défi que constitue la dépollution et le coût qu'elle engendrerait".

2. Concernant l'objectif de valorisation de la fonction productive du quartier

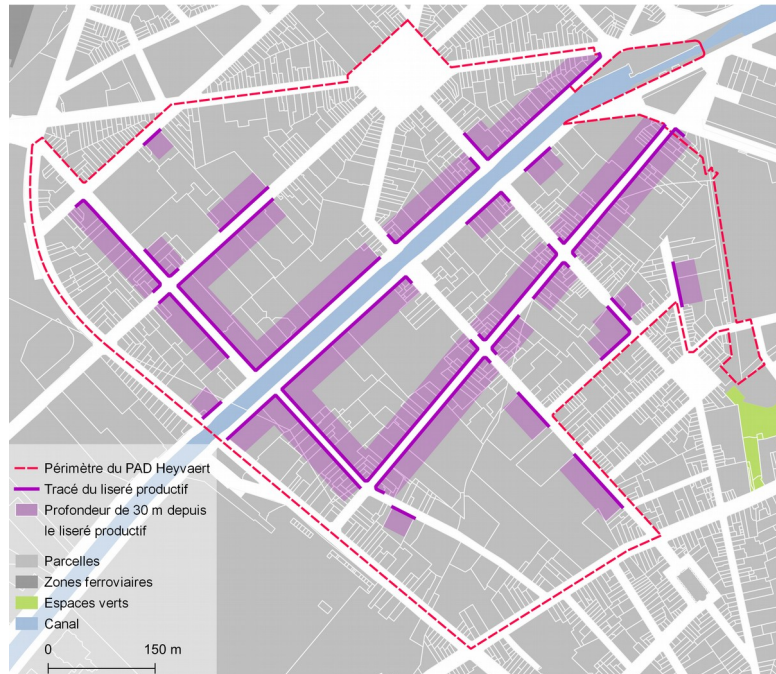
Le projet de PAD prend comme point de départ que le commerce de voitures va se réduire fortement ce qui est loin d'être certain puisque, comme déjà indiqué ci-dessus, les EVO sont propriétaires et n'ont pas l'intention de déménager à court terme. D'autre part, il ne faut pas nier la ressource économique qu'ils apportent au quartier en terme d'emplois (estimés à 1200), d'activités commerciales connexes et d'animation dans la rue même si, dans le même temps, leur activité peut créer des nuisances sonores (chargement et déchargement des camions) et de l'insécurité dans la circulation (présence dans des rues assez étroites de gros camions qui portent 8 voitures).

Le projet de PAD espère qu'en cas de réduction forte de cette activité, une autre activité économique va pouvoir s'installer dans le quartier mais rien dans le RIE ne permet d'identifier le précise le type d'activités qui pourrait être intéressée à s'installer dans le quartier et a fortiori rien ne garantit que ces activités auront une plus-value pour le quartier et ses habitants au moins équivalente à celles qui sont présentes pour le moment. Cette inquiétude est partagée par la Ville de Bruxelles, la commune de Molenbeek et le Conseil économique et social qui s'inquiètent de voir arriver dans le quartier des activités de production de biens immatériels et des activités de bureaux qui pourraient s'installer ailleurs.

La question de l'emploi local est une question importante car pour le moment les EVO utilisent une main d'œuvre locale. Cela répond à un besoin du quartier, le taux de chômage y étant très élevé. Le caractère local de la main-d'œuvre permet de réduire la navette entrante et sortante des travailleurs. Quel type d'activité économique pourrait être développée dans le quartier pour répondre à ces exigences?

Le projet de PAD prévoit que les activités économiques « productives » peuvent se développer essentiellement le long du canal et de la rue Heyvaert, là où il y a des grandes parcelles qui permettent d'organiser des espaces de fabrication et stockage. Mais dans le même temps, il semble limiter la profondeur de ces espaces à 30 m ce qui est très restreint pour permettre le développement d'activités productives qui ne soient pas uniquement de type artisanal. La prescription littérale B1 sur le liseré productif devrait être précisée pour

indiquer que les activités productives doivent s'y développer sur une profondeur d'au moins 30 m. Il doit en effet s'agir d'un minimum. Sinon la prescription n'a aucun sens puisqu'un développeur pourrait descendre bien en-deça des 30 m tout en respectant la prescription pour n'arriver qu'à du façadisme productif. C'est pourquoi le Conseil économique et social considère dans son avis que la mixité des activités économiques et productives n'est pas garantie par les prescriptions du PAD.



Carte IGEAT – Corentin Sanchez - 2019.

En outre, cette règle risque de se retourner contre les EVO lorsque ceux-ci demanderont le renouvellement de leur permis d'environnement. S'il est normal au nom de l'intérêt général qu'un permis d'environnement conditionne une activité pour assurer sa bonne intégration environnementale, il n'est pas acceptable que celui-ci exige la réduction d'une activité économique qui est intégrée dans un quartier depuis de nombreuses années.

Par ailleurs, si l'on peut admettre que des superficies commerciales se mettent dans les RDC des liserés productifs, il faudrait que ce soit prioritairement des commerces de gros adaptés à la taille du parcellaire, activité qui peut très bien se combiner avec les fonctions productives et logistiques adaptées au quartier. Par contre, les activités de bureaux et d'hôtels devraient être exclues de ces liserés productifs à moins de constituer des activités qui constituent le complément essentiel d'une activité de production, de logistique ou de commerce de gros.

C'est pourquoi nous proposons de reformuler la prescription B1 de la façon suivante :

B.1. Sur une profondeur d'au moins 30m à partir de l'alignement, les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés aux activités productives et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public. Ils peuvent aussi être affectés aux activités de logistique urbaine durable et aux commerces de gros et grands commerces spécialisés. Ils peuvent être affectés aux services intégrés aux entreprises, aux commerces et aux hôtels si ces derniers sont les compléments directs des activités précitées.

3. Concernant l'objectif de développer des logements accessibles et qualitatifs

Cureghem est un quartier d'accueil historique de diverses vagues de migration interne et externe et joue encore de rôle aujourd'hui en raison de sa centralité géographique mais aussi parce que le logement y reste moins cher qu'ailleurs. Le dernier Observatoire des loyers montre qu'Anderlecht est la 2ème commune la moins chère après Saint-Josse. Le loyer y est en moyenne 15 % moins cher qu'en Région bruxelloise. Au sein d'Anderlecht, Cureghem propose des loyers encore plus bas sujet toutefois à une pression vers le haut. La garantie de préserver du logement accessible dans le quartier Heyvaert est d'autant plus fragile que le taux de logements sociaux y est particulièrement faible (2%).

Ces dernières années, les habitants du quartier peuvent observer l'avancée de nombreux projets immobiliers. Plusieurs de ces projets de logements sont portés par Citydev. Il s'agit notamment :

- du projet terminé Quai des Matériaux : 119 appartements acquisitifs ;
- du projet quasi terminé rue du Compas : 69 logements acquisitifs et 60 logements locatifs moyens ;
- du projet quasi finalisé Nautica rue du Bateau : 43 logements acquisitifs.

D'autres projets privés sont également en cours, notamment rue du Compas.

Ceci signifie que sur une période très courte le quartier va accueillir de nombreux nouveaux habitants avec tout ce que cela suppose en termes de besoins en mobilité, crèches, écoles, commerces, espaces verts,...

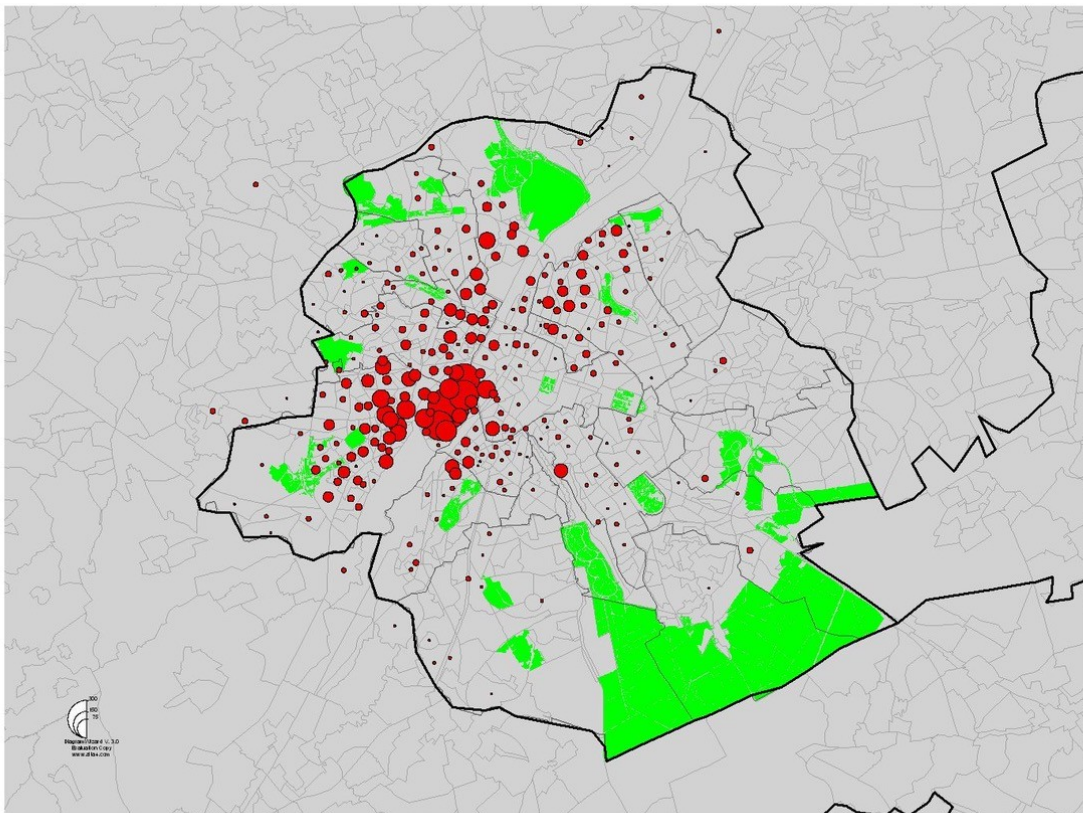
Ces nouveaux projets créent une pression sur les prix du logement vers le haut associé à un phénomène de spéculation immobilière. Le risque est bien réel que le prix du loyer augmente avec comme conséquence que certains locataires actuels aient du mal à rester dans le quartier. Ce risque de gentrification est d'ailleurs reconnu dans le projet d'arrêté adoptant le PAD.

Le PAD dit vouloir garantir du logement accessible et de qualité. Le PAD ne chiffre pas le nombre de logements qui pourraient être produits mais les réglementations qu'il établit et le scénario choisi par le PAD permettent d'envisager la construction d'environ 1800 logements supplémentaires dans le quartier pour arriver à un total de 5000 logements. Or un autre PAD prévoit déjà la construction d'environ 400 logements à la Porte de Ninove. Un peu plus loin, à Biestebroek, ce sont 3800 nouveaux logements qui sont également prévus. Chiffres auxquels il faut ajouter les logements de Citydev précités. C'est une augmentation énorme qui risque de complètement bouleverser l'équilibre du quartier. Certes le quartier est peu dense à l'heure actuelle en raison des larges parcelles occupées par les EVO mais il est dense autour et connaît déjà en l'état un déficit important d'équipements collectifs. Est-il compatible de construire autant de nouveaux logements tout en voulant préserver ou développer des surfaces importantes d'activités économiques ? Il y a un risque de tensions en raison des éventuelles nuisances sonores et de circulation routières susceptibles d'être

produites par les activités économiques. A moins d'assumer que le quartier devienne essentiellement résidentiel, ce qui n'est pas l'objectif annoncé par le PAD, la Région doit réduire ses ambitions sur le nombre de logements à construire dans le quartier. Rappelons que le RIE signale p. 137 qu'en raison de la relativisation du boom démographique annoncé, il est plus important que les logements soient accessibles qu'en nombre. Le Conseil économique et social s'interroge aussi dans son avis sur le fait « de densifier une zone qui est déjà en soi très dense ».

Un travail de cartographie à partir de la liste des candidats locataires de l'AISAC (l'Agence immobilière sociale de Cureghem) montre qu'il y a une demande très importante dans le quartier pour des logements bon marchés. Sur un total de 1388 ménages inscrits 392 (ou 1299 personnes) habitent Cureghem. Cette prépondérance de Cureghem se voit sur la carte de localisation des candidats-locataires à l'échelle de la ville.

Nombre total de personnes



Carte IGEAT – Mathieu Van Criekinghen - 2019 – provenance des candidats-locataires de l'AISAC

Sachant que la plupart des terrains appartiennent à des propriétaires privés, les logements produits seront au prix du marché privé et donc sans doute bien au-dessus des bourses des habitants actuels du quartier. Face à ces constats, le PAD devrait surtout veiller à mettre en place une réglementation visant à assurer la production de logements correspondant au revenu des habitants de la Région et particulièrement de ce quartier. C'est pourquoi le PAD prévoit que pour les projets privés de logements de plus de 2000 m², le promoteur doit prévoir au moins 20 % de logements à finalité sociale. C'est un début mais ce n'est pas

suffisant ! Tout d'abord parce qu'il suffit au promoteur de rentrer un projet de 1999 m² pour échapper à la règle. Risque d'autant plus patent que le glossaire du PAD définit le projet par la demande de permis permettant la pratique du saucissonnage pour détourner le respect des seuils.

Ensuite, le PAD dit vouloir souhaiter 15 % de logements sociaux pour le quartier. Pour le moment, il y a 3200 logements dont environ 2 % sont des logements sociaux, soit 64. Si on applique la règle de 20 % aux 1800 nouveaux logements à construire, on arrive à 360 logements sociaux. Ce qui donne en tout un maximum de 424 logements sociaux pour 5000 logements et donc moins de 10 %. Aucune règle par contre n'est prévue à l'attention des pouvoirs publics lorsqu'ils créent du logement pour leur imposer un % de logements sociaux. La commune de Molenbeek dans son avis demande que les pouvoirs publics intègrent au minimum 50 % de logements sociaux dans leurs projets.

A cet égard, comme le relève la commune de Molenbeek, le projet de PAD ne parle pas de logements sociaux mais de logements à finalité sociale. Cela pourrait par exemple viser des logements moyens ou placés auprès d'une agence immobilière sociale (AIS). Dans ce dernier cas, rien ne garantit que ces logements resteront publics et donc accessibles dans la durée. Ils pourraient se transformer en logements de standing une fois que le quartier aura été transformé.

C'est pourquoi nous proposons d'adapter la prescription PG3 sur le logement de la façon suivante :

- PG 3. Les projets de construction d'immeubles, non menés par des opérateurs publics, inférieurs à 2000 m² de logements comportent au moins 10 % de logements sociaux. Ceux de 2000 m² ou plus comportent au moins 30% de logements sociaux. Si le projet est réalisé sur un terrain appartenant aux pouvoirs publics, il doit accueillir, quel que soit sa dimension, au moins 60 % de logements sociaux.

4. Concernant l'objectif d'organiser les différentes mobilités

Le PAD dit vouloir garantir une mobilité apaisée dans le quartier enjeux complexe au vu de la densification annoncée et de la volonté de faire cohabiter des fonctions résidentielles et productives fortes. Le RIE constate que l'activité d'EVO génère peu de navettes de travailleurs et que le développement de nouvelles activités productives pourrait générer un charroi plus important que la réalité actuelle.

Au niveau de l'organisation de la circulation, la principale modification concerne la mise à sens unique du quai de Mariemont en vue d'améliorer le tracé cycliste et la qualité des trottoirs. La rue de Birmingham et le quai de Mariemont seraient tous deux mis en sens unique pour former une boucle de circulation (Birmingham vers le sud-ouest et Mariemont vers le nord-ouest et l'écluse). Si l'intention est louable, elle semble ne pas avoir été précédée des analyses nécessaires pour mesurer sa faisabilité. La Commission régionale de la mobilité (CRM) demande dans son avis sur le PAD d'étudier les reports de circulation qu'impliquera cette mise en sens unique sur les rues adjacentes dans le sens de la sortie de la ville et sur le Quai des Usines déjà fort fréquenté et de regarder les flux en lien avec les zones et voiries proches amenées à connaître des développements conséquents (Biestebroeck et Porte de Ninove). La commune de Molenbeek a fait savoir qu'elle

s'opposait à ce projet : « il serait regrettable de rendre le quai de Mariemont à sens unique car cela engendrerait une augmentation significative du trafic sur la place de la Duchesse en direction de la Gare de l'Ouest et de la rue de Birmingham ; que la configuration actuelle de la place ne permet pas cet agencement ». Ces risques sont pointés dans le RIE. L'entrée dans la boucle en venant de la chaussée de Ninove se fait par la place de la Duchesse de Brabant, qui constitue le point le plus complexe de cette boucle. Ce carrefour à lui seul mérite une étude de mobilité spécifique. La cohérence avec les projets de PAD voisins que sont Porte de Ninove et Gare de l'Ouest devrait également être étudiée.

Outre la question du report de circulation, la mise à sens unique risque d'occasionner un accroissement de la vitesse du charroi alors que le quai borde une école. Ce risque est pointé par le RIE.

C'est pourquoi, en l'absence d'études de mobilité suffisantes, IEB est défavorable à la mise à sens unique du quai de Mariemont.

Le RIE pointe en outre d'autres problématiques de circulation qui ne sont pas du tout abordées par le projet de PAD comme par exemple le tournant en sortie de la rue Heyvaert vers le quai de l'Industrie à gauche qui est très serré pour les poids lourds.

Le PAD espère pouvoir dissocier le type de mobilité en semaine et le week-end : les quais du canal auraient une vocation prioritaire logistique la semaine et une vocation récréative le week-end. Dans cet ordre d'idée, le PAD suggère de faire un aménagement de plein pied sur le quai de l'Industrie. Vu le nombre d'activités économiques qui sont présentes ou envisagées, et la circulation en camions ou camionnettes qu'elles ne manquent/manqueront pas de générer, un tel aménagement risque de générer une grande insécurité pour les piétons et les cyclistes. Lors des vacances scolaires, la fonction logistique se réduit mais reste active si bien que le risque de conflits impliquant notamment la sécurité des usagers faibles est patent. Le Conseil économique et social a fait part de sa perplexité à l'égard de ce souhait de mobilité partagée et trouve également maigre la justification des horaires différents. Dans son avis, la CRM demande de séparer physiquement le flux cycliste du flux motorisé. C'est pourquoi IEB s'oppose l'aménagement partagé et de plein pied du quai de l'Industrie car il se fera au détriment de la sécurité des usagers et nuira à la vocation productive du quartier.

IEB, tout comme la commune de Molenbeek, souhaite le maintien de la piste cyclable côté quai de l'Industrie.

Concernant la fonction logistique, le RIE rappelle que le quartier est tout à fait adapté à cette fonction. Il serait donc regrettable de la fragiliser. En effet, « la situation géographique du périmètre est particulièrement adéquate pour le développement de ce secteur. D'un côté la proximité du centre-ville permet d'atteindre facilement un large pool de clients et destinataires. D'un autre côté la proximité de pôles majeurs comme les abattoirs et Biestebroek, de surcroît sur l'axe du canal permet d'approvisionner facilement le périmètre. À chaque fois les distances sont assez faibles pour être parcourues par des véhicules adaptés au milieu urbain. Deuxièmement, le tissu bâti industriel du périmètre est déjà adapté à la fonction logistique, qui permettrait en outre de conserver ce patrimoine particulier du quartier. (...) C'est une fonction qui nécessite de la main d'œuvre relativement peu qualifiée, ce qui est cohérent dans ce quartier dont la fonction d'accueil a été soulignée, et a vocation à être préservée ». L'impact de l'aménagement de l'espace partagé quai de l'Industrie doit être analysé de ce point de vue ainsi que celui de la mise en impasse de la rue du Bateau et de Gosselies.

Le projet de PAD ne permet pas de comprendre si une nette distinction est faite entre la rue de Gosselies et la rue des Mégissiers. Si la mise en impasse de la rue de Gosselies est éventuellement envisageable moyennant la réalisation d'une étude préalable, celle de la rue des Mégissiers reviendrait à tuer l'activité économique qui y prend place.

Organiser au maximum les chargements/déchargements sur les parcelles et pas sur la voirie suppose que l'on préserve de grandes parcelles ce qui interroge la norme du liseré productif de 30 m.

Quant à la problématique du stationnement, il nous semble qu'elle est insuffisamment traitée au vu de la demande que va générer inévitablement l'accroissement de la densité envisagée. Il y aura clairement un risque d'explosion de la demande le week-end lorsque se cumuleront les besoins croissants de stationnement des résidents avec l'activité du marché des Abattoirs. Les études réalisées montrent qu'il n'y a pas de situation idéale pour le stationnement si l'on construit autant de nouveaux logements.

Le PAD propose deux solutions :

- élargir l'espace public entre l'axe Ropsy Chaudron et les Abattoirs d'une part, et l'axe canal avec station de métro d'autre part (en contrebas) pour y prévoir une rampe à destination des piétons et cyclistes, ainsi qu'un silo de parking ouvert au public et dont l'ascenseur permettrait une liaison PMR. Le PAD espère ainsi que ce parking permette de répondre aux besoins de stationnement des différents projets résidentiels le long du quai de l'Industrie. Il est loin d'être certain que cet espace limité permette d'accueillir un parking de taille suffisante à moins d'obstruer l'espace. Il y aura inévitablement concurrence le WE entre les besoins des habitants et la clientèle du marché des Abattoirs.
- Le PAD propose aussi d'utiliser les 'parkings-silo' des exportateurs de véhicules d'occasions. Mais ceci est tout à fait hypothétique puisque ces terrains restent a priori la propriété des exportateurs. En admettant qu'ils délocalisent leurs activités et que du parking public puisse s'y installer, ce sera du parking privé et payant sans doute inabordable pour nombre d'habitants du quartier.

IEB considère que si le nombre de logements neufs n'est pas trop important et qu'il est en grande partie à vocation sociale, cela pourrait résoudre pour partie la pénurie de places de stationnement dès lors que les logements sociaux sont moins consommateurs en stationnement, leurs occupants étant moins souvent détenteurs d'un véhicule .

Concernant les places de stationnement pour vélos, actuellement en grave pénurie dans le quartier, rien n'est prévu. Alors que le PAD vise à inciter les habitants du quartier à la mobilité douce, il devrait établir des normes de stationnement vélo et inciter à la création d'espaces de stationnement vélo sécurisés dès lors que les logements sont souvent de dimension trop modeste pour accueillir des vélos.

5. Concernant l'objectif de créer de nouveaux espaces ouverts et de perméabiliser les intérieurs d'îlots

Le PAD vise à augmenter la qualité des espaces publics et à créer un réseau d'espaces verts qui suit le tracé historique de la Sennette et de la Petite Senne.

Ce projet a un sens évident dans un quartier dense et disposant de peu d'espaces verts et de détente. Il n'est pas neuf et a du mal à se concrétiser car son ambition se heurte à certain nombre d'obstacles :

- le parc passe en partie par des parcelles qui n'appartiennent ni aux communes ni à la Région. Il faut donc les racheter aux exportateurs de voitures ou trouver un accord foncier avec eux. Certaines parcelles ont déjà fait l'objet d'un arrêté d'expropriation en vue d'assurer la réalisation du projet. IEB trouve regrettable qu'il faille passer par l'expropriation d'activités économiques qui fonctionnent.
- la plupart des parcelles sont fortement polluées et exigent une dépollution pour pouvoir les transformer en zone de parc. Une telle opération peut s'avérer très coûteuse mais n'est nullement chiffrée par le PAD. Ce coût peut avoir pour répercussion l'acceptation de projets plus denses afin d'assurer une rentabilité suffisante pour les opérateurs privés en faisant perdre pour partie le bénéfice espéré de l'aération des espaces du quartier.

IEB s'oppose à ce que la réalisation du parc de la Sennette implique l'expropriation d'activités économiques qui marchent. Le projet peut se réaliser progressivement en commençant par les parcelles qui appartiennent au pouvoir public. Chaque projet devrait être pensé de façon autonome. En effet, le RIE pointe le risque suivant (p. 143) : « *Vu qu'on ne peut déroger au PAD, les parcelles concernées sont 'verrouillées' en zone de parc. Or, si elles ne sont pas converties en tant que telles dans un délai satisfaisant, on peut craindre que les enjeux du quartier changent avec le temps (notamment sous l'impulsion d'autres aspects du projet de PAD, ou l'installation d'autres parcs dans le voisinage), de sorte que le Parc de la Sennette ne soit plus pertinent ou souhaitable. La situation serait alors complexe, car les autorités seraient dès lors légalement obligées de réaliser un projet qui serait obsolète, et donc empêchées de réaliser (sur ces parcelles) d'autres objectifs* ».

Déjà en 2017, le RIE du CRU Heyvaert signalait : « *Une estimation précise des coûts prévisibles liés à la gestion des pollutions des sols, ainsi que le maintien d'une enveloppe – telle que prévue actuellement – destinée à assurer le paiement de charges imprévues, sont nécessaires à l'assurance du réalisme du programme et à la réduction maximale du risque financier que représente l'acquisition de parcelles dans ce périmètre. (...)* » C'est pourquoi IEB demande que l'adoption du PAD soit précédée d'une analyse chiffrant plus précisément les coûts de dépollution exigés par la réalisation du parc de la Sennette.

D'autres questions non résolues sont :

- l'accessibilité du parc : l'idée est qu'il soit bordé de commerces ou d'équipements en rez de chaussé. Il faudrait donc que puisse y circuler des véhicules de livraison or rien n'est prévu spécifiquement à cet égard. La commune de Molenbeek s'interroge

également sur les accès possibles pour le logement.

- s'agissant d'un parc caché en intérieur d'îlot, se pose la question de la sécurité, du contrôle social et des horaires du parc. On sait les difficultés que rencontrent déjà le parc de la Rosée et la pleine de Liverpool.

La qualité des espaces et la résistance à la gentrification et à la spéculation dépendront aussi des gabarits autorisés par le PAD. Le PAD dit vouloir préserver et favoriser des gabarits relativement bas sauf exception. Le principe général consiste à limiter les gabarits à 3 à 4 niveaux (15 à 16 m de hauteur). Toutefois le PAD permet ponctuellement de monter plus haut en parlant de hauteur « maîtrisée ». La commune de Molenbeek constate que « les prescriptions ne prévoient pas une hauteur maximale pour les émergences ponctuelles ; il serait nécessaire de rajouter une prescription en limitant la hauteur maximale des accents ponctuels dépassant la hauteur de référence ; la commune estime que le gabarit de référence est déjà suffisamment haut ». IEB souhaite que les prescriptions réglementaires fixent des hauteurs maximales non sujettes à exception. A défaut, il y a un risque que progressivement les gabarits grimpent en se reposant chaque fois sur les gabarits plus élevés des nouvelles constructions mitoyennes.

Des gabarits très élevés sont déjà prévus à la porte de Ninove et au bassin de Biestebroek. Prévoir des gabarits de plus de 4 étages risquerait d'étouffer un quartier déjà peu aéré mais qui au moins bénéficie de l'ouverture visuelle du canal. IEB s'oppose fermement à la réalisation d'une émergence le long du canal qui ne pourra être qu'à visée spéculative sans aucun bénéfice pour le quartier.

Le long du futur parc de la Sennette les hauteurs autorisée de sont de maximum 18 m ce qui est déjà très élevé pour border un parc qui sera inévitablement étroit. Là aussi les gabarits ne devraient jamais dépasser 16 m même en appliquant la règle des 3/4 de la largeur du parc. A défaut, la qualité du nouvel espace public en pâtira.

6. Le développement d'équipements collectifs

Si la réalisation d'équipements collectifs est bien reprise dans les 9 objectifs du PAD, force est de constater qu'il existe bien peu de garanties pour que ceux-ci se réalisent. Or le diagnostic du CRU5 pointait déjà des carences importantes en équipement dans le quartier Cureghem Rosée : « le quartier Heyvaert et les abords des Abattoirs sont bien plus pauvres en aménagements ludiques » que ne l'est le territoire situé au nord. Les auteurs constataient qu'au cœur du quartier Heyvaert, « un vide d'équipements sportifs est notable. »

Avant même que le quartier se densifie en nouveaux logements, le RIE (p. 105) fait part d'un déficit de places dans les écoles fondamentales pour le quartier Cureghem Rosée. La situation est encore plus critique au niveau de l'offre en crèches : « Alors que le nombre total de places en milieu d'accueil par enfant est de 0,36 pour la moyenne régionale, le quartier de Cureghem-Rosée n'offre que 0,06 place par enfant et le quartier Duchesse 0,17. ».

Cette carence en équipements collectifs faisait clairement partie des préoccupations émises par les habitants et les acteurs associatifs lors des ateliers préalables à l'élaboration du PAD. Le PAD devrait d'autant plus présenter des garanties pour la création de tels équipements que la majorité des terrains sont à caractère privé. Ainsi l'îlot d'Ieteren se voit seulement imposer la création d'un espace vert mais nullement la création d'une école ou d'une crèche.

La seule attention apportée aux équipements collectifs est qu'ils sont considérés comme prioritaires dans les liserés productifs mais au même titre que les activités productives, les deux fonctions étant mises en concurrence au par ailleurs avec bien d'autres fonctions (voir les remarques ci-dessus). Un % d'équipements collectifs de base (école et crèche) devrait être fixé au prorata du nombre de logements construits.

La question de la récolte et du traitement des déchets est également absente alors qu'il s'agit depuis de nombreuses années d'une préoccupation majeure du quartier. Pourquoi ne pas envisager la création d'une déchetterie ou de systèmes de containers. Beaucoup d'habitants ont des difficultés avec le tri, notamment parce que leur logement est trop exigu pour stocker des poubelles de tri. Il s'agit en outre d'un quartier d'accueil et donc de transit où le turn over est important menant à de nombreux déménagements qui conduisent à des dépôts sauvages sur la voie publique. Un recypark pourrait opportunément trouver sa place dans ce quartier.

C'est pourquoi IEB propose un moratoire sur le PAD Heyvaert de manière à prendre le temps des études nécessaires et indispensables pour éclairer le choix des décisions publiques :

- en terme d'impacts cumulés des différents PAD à l'œuvre dans cette partie de la Région (Porte de Ninove, Gare de l'Ouest, Midi)

- en terme d'impact sur la mobilité du quartier et de besoins en stationnement,

- en terme de production réaliste de logements correspondant à une demande objectivée et corrélée avec les équipements nécessaires ;

- en terme budgétaire et de réalisme économique (intégrer notamment les coûts de dépollution).

Le temps aussi de réaliser une véritable consultation des habitants et acteurs du quartier, non pas à partir d'une page blanche, mais à partir de propositions concrètes et étayées.

Pour Inter-Environnement Bruxelles,

Claire SCOHIER
Cataline SENECHAL

Le 2 décembre 2019