

**PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR (PAD)
HEYVAERT**

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

16 avril 2020

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Vu la demande d'avis sollicitée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sur le **projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles - Capitale, adoptant le projet de plan d'aménagement directeur Heyvaert**;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

Après avoir entendu le représentant du cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort, la Commission émet à l'unanimité l'avis suivant :

0. CONTEXTE

La constitution de la nouvelle Commission

Conformément au Cobat, la nouvelle Commission régionale de développement a été désignée par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 décembre 2019, publié au Moniteur belge le 8 janvier 2020.

La nouvelle Commission, à peine constituée, a ainsi été immédiatement chargée de remettre un avis sur deux PAD et le projet de RRU, approuvé en première lecture par le Gouvernement précédent, ainsi que sur le projet d'arrêté dispenses qui lui est étroitement lié.

La nouvelle Commission n'a évidemment pu être consultée préalablement par le Gouvernement, mais elle relaye la demande formulée à plusieurs reprises par les précédentes Commissions d'être informée le plus en amont possible des projets (pour la révision du PRAS notamment).

La Crise sanitaire liée au Covid-19

Le délai de remise de l'avis, à savoir le 30 mars 2020, n'a pu être respecté en raison de l'impossibilité d'organiser des réunions physiques à la suite du confinement opéré au niveau national dès la mi-mars.

Le GRBC a lui-même adopté un arrêté du 2 avril 2020, publié au Moniteur Belge le 9 avril 2020 suspendant les délais du CoBAT depuis le 16 mars, pour un mois renouvelable. Cela étant, la Commission a tout mis en œuvre, avec l'assistance technique de Perspective, pour tenir une réunion virtuelle, ce qui a permis de délivrer le présent avis malgré le confinement et la suspension des délais.

0.1 RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DEFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD HEYVAERT

Le PRDD s'emploie à mobiliser le territoire :

1. Pour **construire l'armature du développement territorial** et développer de nouveaux quartiers. Ceci, selon une armature polycentrique et aux différentes échelles en mobilisant les ressources foncières,

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

en maîtrisant et répartissant la croissance démographique au sein du territoire, tout en privilégiant le logement public.

2. *Pour **développer un cadre de vie agréable**, durable et attractif, tout en préservant l'équilibre entre les quartiers et au travers de nouveaux équipements, d'espaces publics et espaces verts de qualité, tout en promouvant le patrimoine, en renforçant, préservant et améliorant le paysage naturel, le maillage vert et bleu.*
3. *Pour le **développement de l'économie urbaine**, en renforçant les axes économiques, (pôles de compétitivité à rayonnement international), tout en soutenant l'économie de proximité.*
4. *Pour **favoriser le déplacement multimodal** en renforçant les portes d'entrée dans la région (échelle internationale et nationale), en renforçant l'infrastructure des transports en commun et les corridors de mobilité (échelle métropolitaine ,régionale et locale) qui met l'accent sur les nœuds multimodaux (ferroviaire, transports en commun, routier, les modes actifs), y compris pour la logistique intra-régionale en réduisant les besoins de mobilité (voir Plan Régional de Mobilité).*
5. *La concertation avec les différents acteurs aux différentes échelles, des instruments régionaux qui permettent une planification dynamique et cohérente pour un développement régional qui associe le citoyen font partie du processus de réussite du PRDD.*

Le PRDD vise à organiser le territoire régional en différentes échelles selon une armature polycentrique et à y répartir harmonieusement l'essor démographique.

Cette structuration territoriale se divise en 4 niveaux : l'hypercentre-ville, les centres urbains, les centres interquartiers et les centres de quartier.

Il faut souligner que le PAD est un « nouveau morceau de ville » où peut s'exercer de façon privilégiée et décisive l'action publique régionale, dans le cadrage de la ville multipolaire décrite dans le PRDD.

De plus, lorsque la Région a la maîtrise foncière du site , la Commission estime que son développement doit avoir un caractère exemplaire au titre de quartier durable.

Son insertion dans le tissu urbain peut porter sur le voisinage immédiat ou sur un environnement plus large. D'une manière générale, le voisinage immédiat doit se définir au cas par cas, en fonction des projets potentiels et des nécessités de compléter les maillages viaires et verts.

Le site Heyvaert se trouve dans l'hypercentre-ville de Bruxelles et est délimité dans l'état actuel (voir remarque *Périmètre*) par la petite ceinture, la chaussée de Ninove, la rue d'Enghien, la rue Delacroix, la rue Ropsy-Chaudron, la chaussée de Mons et la rue du chimiste. Il accueille entre autres une activité très intense de commerces liés à l'automobile depuis la fin des années 70 et est aujourd'hui une référence internationale dans ce secteur.

Selon le PRDD, les pouvoirs publics souhaitent entamer une reconversion du Quartier Heyvaert répondant à ses objectifs environnementaux et urbains et renforçant la qualité de vie dans ce quartier.

Le Quartier Heyvaert est intégré dans un programme de revitalisation urbaine avec l'élaboration d'un Contrat de Rénovation Urbaine (CRU). Il s'inscrit également dans la continuité du Plan Canal 2013 et du Masterplan Canal Molenbeek.

Son territoire est encadré par deux autres PAD (Gare de l'Ouest et Porte de Ninove). La rénovation du Quartier Heyvaert s'effectuera en cohérence avec les projets voisins.

0.2 RAPPEL DE L'AVIS DE LA CRD SUR LES PAD

De manière générale, l'ensemble des objectifs et prescriptions régionaux tels que définis dans les différents plans (PREC, Plan Nature, Energie Climat, Plan Bruit, Good Move, etc) doivent être intégrés de manière transversale dans toutes les réflexions stratégiques et opérationnelles et leurs modalités (appels d'offre, concours, etc) et donc dans les PAD.

La Commission suggère d'établir un glossaire commun pour tous les PAD de manière à clarifier tous les concepts utilisés.

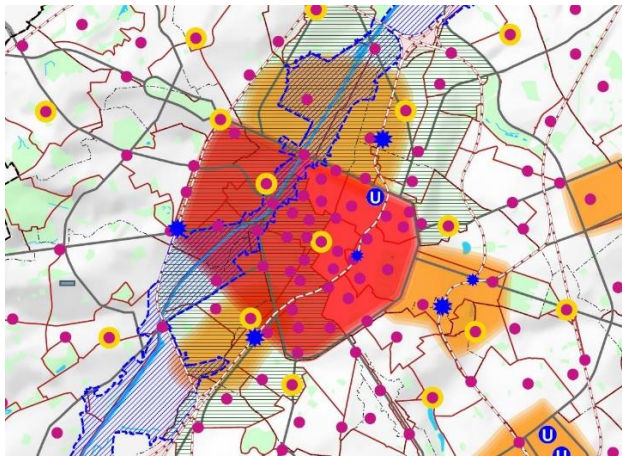
La Commission reprend la plus large partie de l'avis général rendu par la Commission précédente du 24/10/2019 sur les PAD tout en l'adaptant en fonction des nécessités pour ce PAD.

Elle en rappelle les grandes lignes :

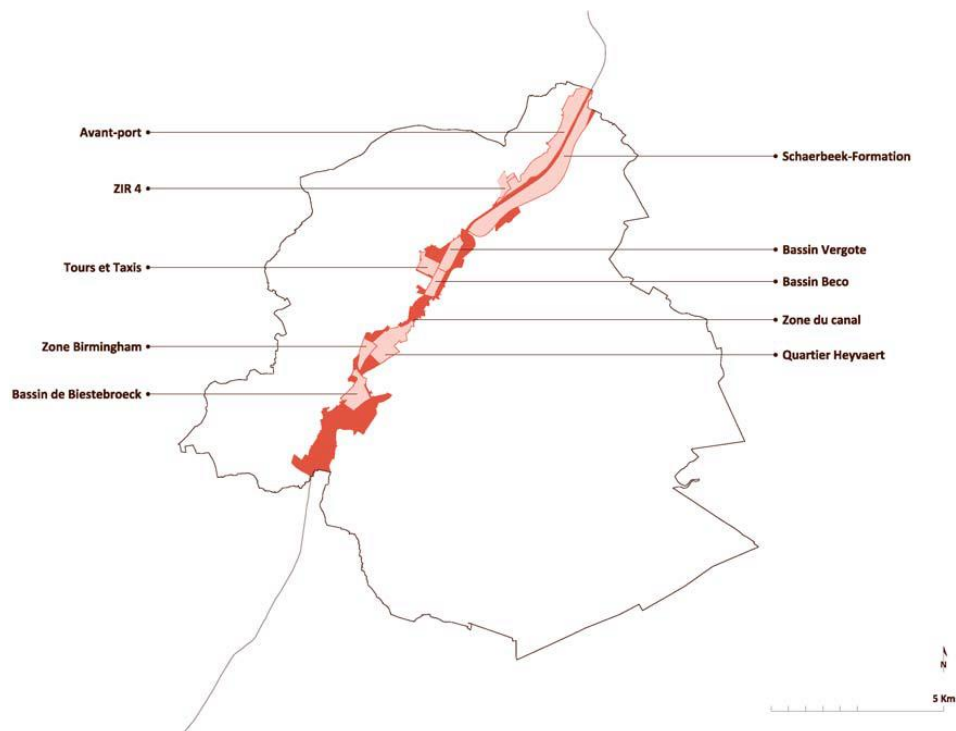
- *Périmètre : Importance d'en distinguer deux, un stratégique et un réglementaire. Le périmètre stratégique doit veiller à prendre en compte les projets situés aux alentours et leurs liens avec le PAD.*
- *Volet opérationnel : il est trop souvent absent du projet. Les questions de gouvernance et de participation citoyenne à toutes les étapes du processus, de mise en œuvre et de temporalité (phasage) doivent être abordées, ainsi qu'une (meilleure) première approche des coûts de viabilisation et des montages financiers envisageables (PPP etc.)*
- *Logement public : maintenir le caractère public du foncier (emphytéoses, superficies etc..) pour éviter la spéculation et avoir une production conséquente de logements à finalité sociale et de logement moyen.*
- *Occupation temporaire : elle doit faire partie intégrante du projet et peut concerner les espaces bâtis comme non bâtis.*
- *Espaces verts : la protection de la nature et de la biodiversité, comme le demande le PRDD, doit être une priorité des PAD, de même que la réalisation des maillages verts et bleus , ce qui implique notamment un diagnostic préalable approfondi de la situation existante et des mesures de préservation et de développement de la nature (comme, entre autres, le Coefficient de Biotope par Surface, qui n'y apparaît pas clairement.).*
- *Durabilité : faiblesse des aspects de développement durable dans les objectifs et développements proposés par les PAD, de même que la résilience face aux changements climatiques. La CRD recommande d'intégrer clairement le référentiel « quartiers durables » (Be sustainable) mis au point par Perspective, Bruxelles Environnement et Urban, tant pour les PAD que pour les futurs projets dans leurs périmètres*
- *Mobilité : dans un territoire polycentrique et multipolaire, l'accessibilité doit aussi être multipolaire et multi modale. La Commission demande l'inscription dans les PAD de principes tenant compte de l'évolution des pratiques de mobilité (mutualisation des parkings, partage de voitures, accessibilité pour les PMR, priorité aux modes actifs...)*
- *Volet règlementaire: ce qui n'est pas indispensable doit figurer dans le volet stratégique qui reste contraignant pour les autorités délivrantes, vu la rigidité des prescriptions règlementaires auxquelles il n'est pas possible de déroger lors de l'examen de projets concrets.*

0.3 DESCRIPTION DU PROJET

QUARTIER HEYVAERT



Armature spatiale	Ruimtelijke ruggengraat
Centre de quartier	Wijkcentrum
Centre interquartier	Interwijken centrum
Centre urbain	Stedelijk centrum
Hypercentre ville	Hyperstadscentrum



Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels
www.crd-goc.brussels

[ici](#)
[ici](#)

La position positive de la Commission sur les principes de ce PAD, qui sont partagés par un grand nombre d'autorités publiques consultatives, de comités et d'organisations à but non lucratif, s'accompagne d'une préoccupation collective concernant certaines des stratégies proposées dans le PAD Heyvaert pour assurer un mélange équilibré et pour contrer les dangers potentiels.

Les préoccupations de la majorité des réclamants se concentrent sur trois aspects principaux : (1) la nature des activités de production et la manière de les protéger et de les promouvoir, (2) la mobilité, et (3) la densification résidentielle. Plusieurs réclamants craignent, en effet, que les stratégies actuellement proposées ne renforcent l'embourgeoisement économique et résidentiel, n'augmentent la spéculation et intensifient les tensions en raison de la densification résidentielle, tant dans l'espace public que privé.

1 MÉTHODOLOGIE DES PAD

Délais de consultation publique

Tant les administrations publiques, que les commissions et les associations indiquent que la méthodologie actuelle de la consultation publique du PAD Heyvaert, ainsi que des autres PAD, compromet la participation au processus de planification de Bruxelles. Un certain nombre de réclamants trouvent inacceptable de travailler dans de telles conditions et demandent explicitement que les délais et l'accès aux dossiers soient modifiés et étendus pour permettre le processus de participation.

La Commission souligne avec les réclamants la difficulté de produire des avis de qualité dans les délais de participation fixés. L'exigence de cette qualité est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit d'instruments qui ont une force réglementaire et qui priment sur les autres instruments juridiques de planification. La difficulté que soulève, ici, la Commission est liée au fait qu'il est demandé aux instances de formuler leur avis simultanément sur plusieurs PAD dans le même délai restreint.

Accès au contenu

En ce qui concerne l'accès au contenu, la Commission pointe la difficulté de traiter des dossiers très techniques et des fichiers très volumineux dans un délai aussi court, et de formuler une opinion solide et bien étayée à leur sujet. Elle estime, en outre, qu'il faut suffisamment de temps pour expliquer cette technicité et la rendre accessible à des personnes qui ne sont pas des experts et qui ne sont pas impliquées dans ce domaine au quotidien. La Commission souligne que, pour ces raisons, la méthodologie de participation utilisée exclut du processus, de larges groupes de la population bruxelloise.

Accès matériel au dossier/information/participation

La Commission constate, par ailleurs, que les dossiers sont presque exclusivement disponibles sur Internet. Elle demande, ainsi, explicitement, que davantage de copies papier en couleur du PAD Heyvaert soient mises à disposition par le biais de diverses autorités de proximité.

La Commission attire également l'attention sur le périmètre limité dans lequel les personnes sont informées des réunions d'information et des moments de participation.

La Commission, avec les différentes autorités publiques, les Commissions de la Région de Bruxelles-Capitale et les associations, s'interroge sur les conséquences négatives de la mise à l'enquête simultanée de plusieurs PAD et des délais impartis aux instances d'avis pour faire leur travail. Elle constate que la méthodologie de l'enquête publique du PAD Heyvaert est réduite au strict minimum prévu par le CoBAT et conclut que cette méthodologie compromet le processus participatif du processus de planification bruxellois en termes de délais, d'accès au contenu technique et d'accessibilité physique du dossier. Ceci est d'autant plus préoccupant au vu de l'importance et de l'impact de l'instrument de planification du PAD, qui dépasse hiérarchiquement les instruments juridiques de planification régionale de Bruxelles.

La Commission souligne ainsi la nécessité d'une concertation de qualité.

A cette fin, la Commission demande instamment que les délais soient prolongés, que l'accessibilité au processus de planification de Bruxelles-Capitale soit améliorée, que les parties prenantes soient associées au cours de l'élaboration des PAD et pas seulement consultées une fois le projet adopté par le Gouvernement, afin de garantir un véritable processus participatif pour la planification de Bruxelles-Capitale. La Commission reconnaît cependant que, pour ce dossier, des ateliers participatifs ont été utilement organisés.

Pour faciliter le traitement des réponses et ne pas perdre des éléments de réclamations/observations, la Commission se pose la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux organiser les modalités de réponse à l'enquête publique en conseillant notamment de distinguer les remarques thématiques générales (mobilité, environnement, etc) et les remarques détaillées liées à des points précis du projet.

Ces remarques sont valables pour tous les PAD.

2. PERIMETRE

La Commission suit les conseils de la CRMS et demande d'assurer l'unité urbanistique de « la rue » partout dans le périmètre : elle propose donc d'étendre le périmètre là où les deux côtés de la rue ne sont pas inclus (par exemple Chaussée de Ninove, Chaussée de Mons, Ropsy Chaudron, Place de la Duchesse).

Elle estime aussi, comme Bruxelles Environnement et de nombreux autres réclamants, que le site des Abattoirs aurait dû être intégré dans le PAD : le projet de restructuration et de redéveloppement du site (master plan) aura un impact considérable sur la zone Heyvaert. Non seulement le plus grand marché bruxellois s'y tient tous les week-ends (80.000 personnes), mais les nouveaux bâtiments à construire sur le site des abattoirs contiendront de très vastes surfaces destinées aux « activité productives » qui pourraient être en synergie avec Heyvaert.

La Commission demande une étude des relations entre les différents PAD voisins du PAD Heyvaert (Porte de Ninove) et une plus grande cohérence entre ces instruments de planification.

3. TRANSITION DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU COMMERCE AUTOMOBILE

Comme précisé dans le PAD, un de ses enjeux majeurs en matière économique, est de « rendre possible l'implantation d'entreprises productives au sein du quartier en développant un tissu économique diversifié générant de l'emploi local ».

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Cependant, le PAD Heyvaert suppose une relocalisation économique du commerce automobile dirigée par le gouvernement et fait des propositions de transition pour développer les espaces libérés de manière contrôlée afin d'empêcher la spéculation sauvage et une densification non maîtrisée. Entre-temps, cependant, une condition de base importante pour la délocalisation dirigée du commerce automobile a disparu. Le projet du terminal RORO à Schaerbeek-Formation, vers lequel le commerce automobile devait se diriger, ne sera pas réalisé. Par ailleurs, ce secteur d'activité est en forte décroissance.

Ainsi, tout en sachant que cette relocalisation ne se réaliserait pas, le PAD propose des mesures (voir infra), qui rendent impossible le développement ou l'existence même de l'activité actuelle du commerce automobile.

Avec les trois communes concernées, Anderlecht, Bruxelles-Ville et Molenbeek Saint-Jean, avec Urban.brussels, la CRMS, IEB et le RIE, la Commission s'interroge donc sur les scénarios de transition du quartier Heyvaert tels que proposés par le PAD. Il ne tient pas compte d'une transition et d'une relocalisation retardées du commerce automobile et de ses effets positifs et/ou négatifs, ni ne propose un scénario de relocalisation alternatif, si l'évolution de ce secteur d'activité le justifie encore.

La Commission demande donc une étude et un scénario qui tiennent compte d'une transition retardée des activités économiques actuelles liées à l'écosystème du secteur automobile, des activités complémentaires à la vente de véhicules d'occasion et de leurs effets possibles sur le voisinage.

Elle estime, par ailleurs, que cette branche d'activité peut représenter une opportunité pour l'avenir, dans les activités de démontage et de recyclage de pièces, à l'instar du RecyPark situé de l'autre côté de la rue Ropsy Chaudron. Ces activités sont encouragées dans le Programme Régional d'Economie Circulaire (PREC).

4. LES ACTIVITÉS PRODUCTIVES

Avec la grande majorité des réclamants, la Commission est particulièrement favorable au maintien des activités productives du PAD Heyvaert et à la recherche combinée d'un nouvel équilibre avec le logement, avec un environnement vivable et avec la nature.

Définition et promotion de certains types d'activités productives

Le PAD Heyvaert ne peut pas vraiment fournir de réponses adéquates à la question de savoir quelles activités productives peuvent remplacer le commerce automobile.

Avec les communes d'Anderlecht, Molenbeek-Saint-Jean, le CES, le BRAL et IEB, la Commission demande une définition plus précise des types d'activités productives qui pourraient être incluses dans le PAD Heyvaert et comment les attirer.

Ce faisant, la Commission partage la grande préoccupation selon laquelle les activités de production immatérielles (telles que définies dans le PRAS) et les activités de bureau vont également évincer les activités de production matérielles. La Commission se félicite de l'introduction de la logistique et de la distribution urbaine en tant qu'activités supplémentaires ajoutées à la réglementation actuelle des "zones de forte mixité" dans le PRAS, mais souligne que cela pose un défi supplémentaire car la logistique se traduit souvent par de la gestion administrative. La Commission suit donc la demande explicite du CES de ne retenir que les activités matérielles et d'exclure les activités immatérielles, comme par exemple dans la définition établie par le CES, en relation avec le plan industriel (voir : <https://esr.irisnet.be/adviezen/adviezen-van-de-raad/par-matiere/economie/a-2018-091-esr/view>).

En outre, la Commission attire l'attention sur le travail approfondi déjà réalisé à Bruxelles à l'échelle régionale, qui se reflète dans le Be Circular - le programme régional d'économie circulaire (PREC) (<http://www.circulareconomy.brussels/>) et dans le Plan industriel bruxellois. Ces plans mettent en avant une série de secteurs productifs qui accueillent des activités économiques matérielles et que la Région souhaite stimuler, comme le secteur de la construction et de l'alimentation. En outre, certains de ces secteurs, tels que la construction et les activités de recyclage dans l'économie circulaire, fournissent une part importante des emplois aux personnes ayant un profil peu qualifié. Le périmètre et la morphologie du PAD Heyvaert sont l'occasion de réaliser ces plans. En effet, certaines de ces activités nécessitent de grands espaces qui sont actuellement présents dans le quartier et qui sont reconnus comme une opportunité par le RIE. La Commission demande donc explicitement que les objectifs et les secteurs productifs de ces plans stratégiques régionaux bruxellois soient traduits et intégrés dans le PAD Heyvaert. Elle demande également de renforcer les métiers de l'artisanat présents dans le quartier et une mise en relation avec l'école des Arts et Métiers (Formation en alternance).

La Commission partage la préoccupation de réclamants quant au fait que la vision actuelle du PAD Heyvaert, qui consiste à déplacer le commerce automobile d'occasion, semble avoir perdu de vue le fait que différentes formes de diversification économique sont possibles et que les activités économiques font partie d'écosystèmes complexes qui ne peuvent être remplacés simplement par d'autres domaines ou activités. Le commerce automobile actuel dépend fortement de la présence de la Gare du Midi, du marché de l'Abattoir, des garages, des vendeurs de pièces détachées, des nombreux hôtels et points de vente de nourriture et de boissons présents dans le quartier et sur la rue Ropsy Chaudron.

La Commission est d'avis de ne pas purement et simplement remplacer le commerce automobile existant, mais défend plutôt l'idée d'en diminuer l'impact négatif sur la viabilité du quartier qui est créé d'une part, par le nombre d'entreprises dans le secteur, le commerce illégal situé dans la rue et l'aspect logistique qui en découle. Elle préconise donc une transition progressive en mettant l'accent sur l'orientation des entreprises actuelles vers des activités de production qui peuvent être liées à celles déjà présentes dans le quartier, mais aussi en relation avec d'autres compétences également présentes dans le quartier. La Commission souligne le rôle que peuvent jouer, à cet égard, la formation technique et professionnelle de l'Institut des Arts et Métiers (en bordure extérieure du périmètre), ainsi que notamment les futures écoles techniques autour de la Gare de l'Ouest (la SNCB et aussi 'Emile Van Broekhovenschool').

Liserés productifs, profondeur des parcelles, surface des activités de production

Le « liseré productif » du PAD Heyvaert est une typologie de bâtiments dans laquelle les activités de production et les logements sont mélangés de manière verticale ou empilée. Cette typologie est analogue à celle que l'on trouve dans les ZEMU et est contestée par de nombreux acteurs bruxellois. Il est à craindre que les tensions et les conflits entre les fonctions ne s'accroissent, tant dans l'espace privé que dans les îlots concernés par des lieux de production et dans l'espace public. Ces conflits potentiels sont susceptibles de porter sur différentes sortes de désagréments tels que les bruits, les odeurs et les conflits d'usages sur les trottoirs et la route où les nombreuses entrées et sorties des parcelles constituent un grand nombre de points de conflit qui compromettent la sécurité routière des cyclistes et des piétons.

La Commission apprécie que le PAD Heyvaert cherche des stratégies pour arbitrer ces tensions potentielles. Elle comprend également les préoccupations de nombreux réclamants qui craignent que ces stratégies soient insuffisantes pour assurer la qualité de vie des habitants et des entreprises.

L'une des actions du PAD Heyvaert consiste à limiter la profondeur des activités de production à 30 mètres depuis le front bâti. Cela limite la marge de manœuvre des activités de production mais ne garantit pas la tranquillité des intérieurs d'îlot.

Une autre stratégie d'arbitrage des tensions potentielles entre vie et travail consiste à ne charger et décharger qu'à l'intérieur des parcelles. Cette obligation s'applique déjà à toutes les entreprises du périmètre qui ont un permis d'environnement. La Commission estime que cette stratégie ne résout que partiellement les conflits sur la route, et seulement pour la circulation des voitures. Elle souligne ainsi que pour les piétons et les cyclistes, les entrées et sorties de camions et de camionnettes restent un souci majeur.

De plus, La Commission souligne que cette stratégie est en partie en contradiction avec les règlements qui stipulent que les zones commerciales et de production sont limitées à 500m² (et exceptionnellement à 1.500m²) parce que beaucoup d'espace est occupé pour le chargement et le déchargement et que l'espace de l'entreprise est réduit. Elle soutient ainsi les préoccupations de la commune d'Anderlecht qui souligne les difficultés de manœuvre des camions, notamment en raison des rayons de braquage insuffisants pour les camions, etc. La Commission trouve également justifié la demande de plusieurs réclamants de n'avoir qu'un seul accès commun pour les entrées et sorties, afin de réduire les conflits.

La Commission est d'avis que la mixité verticale exclut de nombreuses possibilités d'activités productives et favorise les activités de production de niche telles que les brasseries, les petites unités de production alimentaire, etc. La Commission soulève, comme les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean la nécessité d'autoriser des équipements collectifs et des commerces de proximité, dans les liserés productifs qui répondent aux besoins des habitants, tout en craignant que cela n'entraîne une « gentrification industrielle » .

Principe de liserés productifs

La Commission accueille favorablement le principe de « liseré productif » et recommande d'y prévoir la possibilité d'équipements collectifs et de magasins locaux pour répondre aux besoins de proximité.

Elle craint, cependant, que ce principe s'accompagne exclusivement d'une logique de mixité verticale, alors que pour bien des activités, une mixité horizontale peut s'avérer une meilleure réponse à une cohabitation harmonieuse entre activités et habitat. La Commission demande qu'un complément d'étude soit réalisé pour examiner cette question. La présence de grandes parcelles est un élément favorable permettant le développement de cette mixité horizontale. Dans l'attente, la Commission recommande un moratoire sur l'avenir de ces grandes parcelles, afin de permettre le développement des activités productives sur des parcelles de plus de 1500 m² et de ne pas diviser les grandes parcelles dédiées à ce type d'activités rares en Région bruxelloise. Par ailleurs, la Commission demande que les entrées et les sorties des véhicules de transport, soient mutualisées dans la mesure du possible, ou de prévoir une entrée et une sortie à un bloc (sorte de boucle).

Taille et profondeur des parcelles

Le projet de PAD Heyvaert semble proposer de réduire la taille de certaines parcelles. Le représentant du Gouvernement a, lors de l'audition à la CRD, indiqué que ce n'était pas la volonté du Gouvernement, et que la carte n'a aucune valeur réglementaire. La Commission recommande de supprimer alors la carte de la page 21 de l'annexe qui est ambiguë à cet égard. La Commission, de toute façon, ne pourrait être favorable à un redécoupage parcellaire que dans un nombre limité de cas (voir supra). Ce faisant, la Commission partage le point de vue économique des exportateurs actuels de voitures ainsi que des organisations sectorielles et du CES, qui indiquent que la réduction de la taille des parcelles limite le développement et/ou l'évolution/reconversion économique de leurs activités. La Commission plaide pour que la concertation avec les acteurs économiques, sociaux et politiques actuels soit renforcée.

Les prescriptions règlementaires indiquent, d'autre part, que les activités productives ne sont autorisées aux rez de chaussée, que sur une profondeur de 30 mètres. La Commission estime, comme le CES, qu'il faut supprimer cette limitation. Elle soutient aussi, le CES et d'autres réclamants qui demandent même de modifier la prescription pour inscrire un minimum de 30 mètres afin de garantir l'effectivité du maintien et du développement d'activités productives. La Commission estime cependant que cette proposition demande une étude plus approfondie de la situation existante de fait et de ses effets éventuels.

La Commission suit également la position de la CRMS et des communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean en ce qui concerne le patrimoine, ce qui rencontre les préoccupations évoquées plus haut afin de préserver la taille des parcelles et de ne pas les fragmenter. D'autre part, il est utile que les itinéraires historiques restent visibles pour apprécier le patrimoine industriel.

5 MOBILITÉ

La Commission suit les doutes majeurs exprimés par de nombreux réclamants quant à la compatibilité des loisirs et de la logistique sur les quais le long du canal, telle que proposée par le PAD Heyvaert. L'argument sur la justification de l'utilisation à certains moments est à juste titre remis en question par le CES et le RIE. Le PAD Heyvaert part du principe que les activités récréatives et logistiques ont lieu à des moments différents, mais la Commission souligne que les activités productives et les déplacements actifs ont de nombreuses occasions de se recouper. En effet, d'une part, les horaires des entreprises comme de la population en général deviennent de plus en plus flexibles ; ceux-ci se recouperont nécessairement et particulièrement en période de congés scolaires. D'autre part, les déplacements professionnels peuvent également évoluer et voir la part modale « active » augmenter (livraison à vélo etc.). Contrairement à ce qui figure dans le projet de PAD, la Commission est d'avis, comme beaucoup de réclamants (CRM, CES, Commune d'Anderlecht, Commune de Molenbeek-Saint-Jean, Conseil de l'Environnement), sur le fait qu'il est important de séparer la circulation des camions de celle des vélos pour des raisons de sécurité routière et pour le confort des usagers de la route.

Boucles logistiques

Le PAD Heyvaert propose la stratégie des boucles logistiques pour mieux réguler la distribution du trafic de fret. La Commission est très sensible aux arguments de Bruxelles-Environnement et de la commune de Molenbeek-Saint-Jean qui s'opposent à ces boucles logistiques en général, et plus particulièrement à la route à sens unique au quai de Mariemont. Ces mêmes réclamants, ainsi que plusieurs autres, font remarquer à juste titre que ce trafic extra lourd va migrer vers les quartiers (densément bâtis), ce qui compromettra la sécurité routière et augmentera la pollution de l'air dans les quartiers mal ventilés. En outre, la Commission, comme la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) souligne qu'un certain nombre de projets de logements sociaux prévus, n'ont pas été inclus dans le PAD Heyvaert et qu'ainsi, la boucle logistique près de la rue Birmingham ne tient pas compte de la densité future du quartier.

Par ailleurs, la Commission appuie le constat du RIE qui met l'accent sur le nombre élevé d'accidents de la circulation qui se produisent aujourd'hui à l'intersection de la rue de Birmingham et de la Place de la Duchesse du Brabant, et souligne que ce nombre augmentera si des camions supplémentaires sont guidés sur ce point ; qu'en outre, la Place de la duchesse est aujourd'hui un espace public très intensément utilisé, et ce, dans un environnement où il y a très peu d'espace public.

Par ailleurs, la Commission fait remarquer que le PRDD prévoit le canal comme un axe de développement économique et que le Quai de Mariemont est prévu comme un axe logistique pour les camions.

La Commission émet un avis négatif sur les propositions de mobilité du PAD Heyvaert, telles que la compatibilité des loisirs et de la logistique sur les quais le long du canal, et la transformation du Quai de Mariemont en une rue à sens unique. Avec une grande partie des réclamants, et l'analyse du RIE, la Commission considère qu'il est nécessaire de mener une réflexion très approfondie à l'échelle régionale et locale (microéconomique), en lien avec le Plan régional de Mobilité (PRM) et le Beeldkwaliteitsplan (BKP), afin de garantir à la fois la viabilité des quartiers denses et la distribution logistique à l'échelle de la Région bruxelloise. Elle demande explicitement qu'une étude approfondie sur la mobilité soit réalisée afin d'examiner l'impact des changements à différentes échelles et pour différents scénarios pouvant être comparés.

La Commission ne comprend pas pourquoi la piste cyclable sur le Quai de l'Industrie devrait être supprimée et suit l'avis négatif de la commune de Molenbeek-Saint-Jean. Elle souligne en effet, qu'aujourd'hui, il existe une piste cyclable qui longe en partie le Quai de Mariemont et en partie le Quai de l'Industrie et qui permet de faire la jonction avec la Porte de Ninove, la petite Ceinture ainsi qu'avec le Quai du Hainaut.

Comme proposé dans le PAD Heyvaert, la Commission est favorable à la création d'une piste cyclable supplémentaire au quai de Mariemont à partir du pont (près de la Rue Manchester) et à la suppression des places de stationnement actuelles à cette fin.

La Commission demande expressément que cela ne soit pas considéré comme un remplacement de la situation actuelle pour les cyclistes, comme proposé dans le PAD Heyvaert, mais comme un ajout supplémentaire, et ce à la condition cruciale que la distribution logistique à l'échelle régionale ne soit pas compromise.

6 DENSITE ET LOGEMENT SOCIAL

Si la Commission se réjouit de l'imposition dans les prescriptions réglementaires, pour tout projet de plus de 2.000 m² de logements, de comporter au moins 20 % de logements sociaux ou assimilés, pour faire face à la très grande demande non satisfaite dans le quartier, elle rejoint plusieurs réclamants, et des instances et administrations comme le CES ou URBAN, pour indiquer la nécessité de compléter le dispositif et de répondre aux questions suivantes :

- Les logements sociaux seront-ils cédés gratuitement ou vendus à un pouvoir public ? Dans ce dernier cas, la Commission rejoint Perspective qui demande que le PAD précise dans son volet réglementaire les conditions d'achat, par des opérateurs immobiliers publics ou AIS, à savoir un prix maximal qui devrait correspondre au prix habituel du logement social. (Perspective propose, à défaut, un prix inférieur de 20 % au prix du marché).
- Il subsiste un problème de doublon avec les charges d'urbanisme comme le mentionne URBAN et le CES. Le représentant du gouvernement a, lors de l'audition, indiqué que cette imposition ne se substituait pas aux charges. Cela paraît problématique, car ce cumul pourrait entraîner un risque de traitement discriminatoire
- Qu'en est-il du « logement conventionné » (type Citydev) ?
- Enfin, l'exemption de cette prescription pour les acteurs publics qui participent à la politique sociale du logement (PG 3) peut se comprendre, car de toute façon, ils feront en principe plus, mais son expression pourrait aussi poser problème au titre de traitement discriminatoire.

- La prescription générale 3 du plan gagnerait à renvoyer expressément vers les définitions du Code du Logement (puisque telle est l'intention poursuivie) afin de préciser en quoi consistent les « logements assimilés au logement social » visés ;
- L'exonération des « acteurs publics qui participent à la politique sociale du logement » a suscité de vives objections en cours d'enquête publique. Si la Commission comprend que celle-ci répond à des impératifs déduits essentiellement de la mission spécialisée de certains de ces acteurs, cette exemption n'en fait pas moins peser des inconvénients non négligeables sur le dispositif dans son ensemble. Si l'exemption devait être considérée comme contraire aux exigences d'égalité et de non-discrimination, elle risque en effet d'entraîner l'invalidation de toute la disposition concernée (et non de la seule exonération) et donc de l'obligation en tant que telle.
- Dans la mesure où les impératifs, d'ordre essentiellement pratique, exposés à la Commission ne paraissent pas s'y opposer, ce qu'il convient toutefois de vérifier, il apparaît indiqué de supprimer cette exemption en réorganisant les choses sur le plan pratique. A tout le moins s'impose-t-il de préciser, au besoin par un renvoi, quels sont ces « acteurs publics » dispensés.

La commune de Molenbeek-Saint-Jean demande 50% de logements sociaux dans tous les lotissements publics : la Commission estime que cette problématique doit faire l'objet d'une réflexion à l'échelle de la Région, pour arriver à un certain équilibre de la charge de logements sociaux dans toutes les communes, et qu'elle dépend évidemment des moyens disponibles.

7. PATRIMOINE

La Commission partage l'avis de la CRMS, d'Anderlecht et de Molenbeek en ce qui concerne le patrimoine : « En ce qui concerne le patrimoine bâti, le résumé non-technique du RIE conclut que dans tous les cas, il semble qu'une classification des bâtiments prioritairement à sauvegarder peut être pertinente pour mieux cibler les parcelles ou intervenir (ou non) (p. 40). La CRMS considère que cette démarche est un minimum pour pouvoir revaloriser, réaffecter et reconvertir les nombreux biens patrimoniaux du quartier Heyvaert que ce soit les constructions industrielles ou résidentielles mais aussi les ouvrages d'art/dispositifs techniques liés au canal qui méritent une (re)connaissance patrimoniale forte. Parmi les 3 alternatives examinées par le RIE (productive, résidentielle et ouverte), la CRMS demande de privilégier l'alternative productive, plus respectueuse du patrimoine. Toutefois, l'intérêt du patrimoine résidentiel ne doit pas être sous-estimé par rapport à celui du patrimoine industriel fort présent dans le quartier. Ce patrimoine industriel représente une chance et une belle opportunité pour le renouveau du quartier Heyvaert. Les vastes espaces qu'il offre tant en surface qu'en hauteur rendent notamment possible l'aménagement de parkings silos permettant de dégager l'espace public des nombreuses voitures qui l'encombrent. »

8. ESPACE VERT ET PUBLIC

Dans l'ensemble, tant la Commission que la plupart des réclamants ont une attitude très positive à l'égard du parc de la Sennette et de l'idée d'un réseau de parcs, à la fois en tant que chemin historique de la rivière, en tant que lien entre les parcs existants, et en tant qu'espace vert supplémentaire accessible au public. Cela est également conforme aux contrats de quartier durable Zinneke et Compas. Néanmoins, une série d'ambiguïtés se manifestent également. Plusieurs réclamants soulignent le manque de clarté et l'impossibilité d'accéder à certaines maisons et autres bâtiments situés le long du parc. La commune de

Molenbeek-Saint-Jean regrette qu'il n'y ait pas de fonctions orientées vers le parc et qu'elles puissent donc entraîner des problèmes de sécurité, de contrôle social, etc. La Commission insiste sur la qualité de l'espace public qui ne peut être dégradé. Les accès éventuels aux propriétés et leurs contingences (pompier, ambulance, déménagement, etc.) ne peuvent toutefois obérer la qualité du parc. En ce sens les accès motorisés aux immeubles doivent impérativement se faire par les voiries existantes.

Toute augmentation de la surface d'espace vert à fonction récréative sera bénéfique au territoire.

9. GABARIT DES CONSTRUCTIONS

La Commission apprécie le mode de fixation des gabarits pour les immeubles situés le long d'une traversée (hauteur maximale de $\frac{3}{4}$ de la largeur moyenne de la traversée, et maximum 18m). Elle rend attentif toutefois à la demande de la commune de Molenbeek et demande de garantir la qualité des intérieurs d'îlots

La Commission est favorable au fait que, pour les parcelles entourées par des constructions en intérieur d'îlot, la zone de cours et jardins puisse être localisée au milieu de la parcelle et couvre 25 % de celle-ci en pleine terre. Pour les constructions le long du canal, le gabarit est fixé à 15 m (parcelles < 12m). Pour les plus grandes parcelles, cette hauteur peut être dépassée à certaines conditions. La Commission rejoint la commune de Molenbeek et d'autres réclamants qui demandent que le PAD fixe une hauteur maximale. De plus, subsiste une question quant à l'application cumulative des règles du RRU au niveau des hauteurs des constructions.

10 APPLICATION DU VOLET REGLEMENTAIRE

La Commission prend note des indications fournies par les représentants du Cabinet selon lesquelles le PAD en projet n'a pas en l'espèce vocation à porter atteinte ni à modifier l'application des prescriptions générales du PRAS.

Il s'ensuit que les clauses de sauvegarde des prescriptions générales 0.9 à 0.11 continueront à s'appliquer et permettront dès lors, dans les limites qu'elles prévoient et sans préjudice de nouvelles conditions d'exploitation destinées à assurer la comptabilité des fonctions dans le cadre de la transition recherchée, un maintien des activités économiques existantes, répondant ainsi aux inquiétudes d'un grand nombre de réclamants auxquelles la Commission se rallie.

La Commission attire toutefois l'attention sur ce que le maintien de la prescription générale 0.7 permettra l'implantation d'équipements d'utilité publique indépendamment (et donc au-delà) des limites prévues au titre du nouveau liseré productif. S'agissant d'une fonction « faible », la question est néanmoins sans doute peu prégnante en pratique.

La prescription générale 0.12 (continuité et renforcement de la fonction de logement) s'applique pour sa part cumulativement avec les prescriptions particulières, et n'est donc pas de nature à déjouer les limites strictes voulues au sein du liseré productif.

La Commission n'en invite pas moins le Gouvernement à examiner et mesurer pleinement l'impact des prescriptions générales du PRAS sur le développement recherché à travers le PAD Heyvaert.

URBAN et la commune de Molenbeek posent de nombreuses questions quant à la nécessité d'avoir des prescriptions réglementaires aussi détaillées (équivalents à un PPAS, or, comme l'écrit URBAN, il s'agit d'un

quartier déjà fortement construit) et des conséquences éventuelles, notamment en termes de régularisation de situations infractionnelles ou de maintien d'activités existantes.

La commission estime nécessaire de prévoir une certaine souplesse, car il est impossible de déroger aux prescriptions réglementaires des PAD.

Suite à l'audition des représentants du Gouvernement, il est apparu que le mécanisme d'abrogation des dispositions existantes des autres plans et règlements (PRAS, RRU,...) contrairement à celles du PAD, fera l'objet d'un examen approfondi par le Conseil d'Etat qui aura sans doute une position de principe sur le sujet.

Il n'en reste pas moins que, pour la bonne compréhension des effets du PAD, la Commission demande que l'auteur du plan indique clairement, dans le volet stratégique ou informatif du PAD, là où il entend s'écarter des dispositions existantes du PRAS et du RRU, même si cet inventaire ne ferait pas obstacle à une abrogation implicite qui n'aurait pas été aperçue.

La Commission estime par ailleurs que serait utile de préciser certains éléments réglementaires, à savoir :

Prescriptions particulières

- Prescription A.1 (superficie minimale des zones de cours et jardins) : les termes « plus de 25% » ou 50% prêter à confusion dans la mesure où soit il s'agit d'imposer un taux réellement plus élevé, auquel cas la prescription est insuffisamment précise, soit l'on accepte de se contenter d'une superficie de 25,1 (ou 50,1) %, auquel cas il serait préférable d'écrire « au moins 25 (ou 50) % » (comme dans le RRU et d'autres prescriptions du PAD en projet).
- Prescription C.1 (programme – espaces verts) : celle-ci prévoit une « superficie affectée à l'espace vert accessible au public » d'au moins 0,5ha d'un seul tenant, dans une zone qui couvre plusieurs parcelles. Comment cette disposition sera-t-elle mise en œuvre en cas de réalisation partielle (limitée par exemple à une parcelle) ? De même, comment s'assurer dans ce cas de la contribution du projet concerné à l'aménagement d'ensemble (et la répartition équitable de cet espace public entre les différents terrains), qui dépend de la volonté des propriétaires d'autres parcelles qui n'entendent pas nécessairement introduire une demande de permis ? La subordination de toute demande de permis à « une vision d'ensemble de l'aménagement prévu dans la zone » conduit à instaurer une forme de collaboration forcée entre propriétaires qui potentiellement rend tout projet dans cette zone tributaire de la bonne volonté des autres (et grève d'autant le droit de propriété de chacun, qui implique de pouvoir décider seul de projets concurrents ou différents).
- Prescription G.2 (Implantation des constructions le long du canal) : qu'entend-on par la condition suivant laquelle « la hauteur de construction ne dépasse pas la hauteur de corniche de l'un des immeubles voisins sur une largeur de minimum 4m à partir de la mitoyenneté avec cet immeuble » (référence à la mitoyenneté difficilement compréhensible) ?
- Prescription H.2 (implantation des constructions le long d'une traversée) : L'autorisation d'un retrait latéral « [du côté des limites latérales du terrain ou à l'angle avec une rue » pourrait conduire (pour les terrains d'angle) à un recul à front de voirie que le RRU ne permet pas nécessairement. Est-ce l'objectif ?

- *Prescription H.3 (Emprise au sol le long d'une traversée) :*
 - *Quelle est la portée concrète de la prescription selon laquelle « [au niveau du rez-de-chaussée la construction limite son emprise au sol de manière à contribuer à l'amélioration de l'intérieur d'îlot et à la perméabilité des sols » ? La relative imprécision de cette disposition fait peser des questions sur son effectivité et sa traduction dans les faits.*
 - *Dans ces zones, il est par ailleurs prévu que « [la construction laisse au moins 25% de la parcelle non bâtie, en ce compris les zones de recul situées hors zone de parc » : pourquoi n'y avoir pas inclus également les zones de retrait latéral (qui semblent en outre participer de cette définition dans le schéma en figure 1) ?*
 - *Enfin, la mise en œuvre de cette prescription pose question pour les parcelles coupées par ces traversées (comment apprécier la répartition des 25% dans ce cas) ? Il en va de même des règles (qui subsisteraient) du RRU faisant référence à la notion de parcelle. Cette question ne devrait-elle pas être précisée davantage ?*