

Enquête publique sur le projet de modification du PRAS

Avis d'Inter-Environnement Bruxelles

Table des matières

I - CONSTATS	3
II - NOS DEMANDES	5
A - PLANOLOGIE REGIONALE.....	5
1 - Pas de PRAS partiel avant l'adoption du PRDD.....	5
2 - Le PRAS de 2001 doit être évalué.....	5
3 - L'accès à l'information doit être enfin garanti!.....	6
B - DANS LE CADRE DU PROJET A L'ENQUETE	7
1 - Que l'analyse des évolutions démographiques soit affinée.....	7
2 - De ne pas de modifier le PRAS sans contrôle du foncier !	7
3 - Que le potentiel des changements proposés soit mieux évalué.....	7
4 - Que la priorité soit donnée au logement social et aux équipements sociaux.....	8
5 - De protéger les fonctions faibles !	8
6 - De ne pas ouvrir toutes les zones en même temps et de définir des priorités.....	8
7 - De prendre en compte une réalité plus large, une diversité des contraintes.....	9
8 - De prendre en compte que le canal est une voie de transport fluvial, pas un jouet pour nouveaux riches.....	9
9 - De ne pas enfermer la réflexion dans les limites de la Région !	9
III – ANALYSE.....	10
A – ANALYSE THEMATIQUE.....	10
1 - Du point de vue de la démocratie urbaine : un recul évident.....	10
2 - Du point de vue de l'argument démographique : un PRAS qui ne répond pas aux besoins révélés par les études démographiques.....	11
3 - Du point de vue du potentiel foncier existant : où vont se loger les nouveaux nés ?.....	13
4 - Du point de vue socio-économique : de nouveaux terrains de jeu pour le marché, au détriment des activités productives.....	14
5 - Du point de vue de la mixité : le prix de l'incompatibilité.....	14
6 - Du point de vue socio-économique (II) : des pertes mutualisées et des profits privés ?	15
7 - Du point des incidences environnementales : une approche marginale.....	16
8 - Du point de vue de la mobilité : le tout à la route comme en '60 !.....	18
B - ANALYSE TERRITORIALE.....	19
1 - Delta.....	19
2 - Heysel.....	19
3 - Autres zones d'intérêt régional (ZIR).....	21
A - Suppression du permis d'ensemble (prescription 18).....	21
B - Gare de l'Ouest.....	22
C - Tour et Taxis.....	22
D - Van Volxem.....	23
E - Gare Josaphat.....	23
F - ZIRAD – Schaerbeek formation.....	23
4 - Autres modifications des prescriptions littérales.....	23
A - 0.12.....	23
B - Zones de forte mixité (ZFM).....	24
C - Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU).....	24
D - Zones administratives (ZA).....	25
E - Zones d'équipements (ZE).....	25

F - Zones vertes de haute valeur biologique.....	26
G - Divers.....	27
5 - ZEMU – Analyse des principales zones concernées.....	28
A - Haren.....	28
B - Quai des Usines	29
C - Biestebroeck.....	29
D - Reyers.....	31
E - Birmingham.....	32
F - Erasme.....	33
6 - Changements d'affectation – autres zones.....	34
A - Tritomas.....	34
B - Avenue J. Van Horenbeek.....	34
C - Rue Jan Blockx.....	34
D - Bassin Beco.....	34

I - CONSTATS

L'argument démographique avancé dans l'exposé des motifs du projet de modification partielle du PRAS représente un défi réel et important pour la Région de Bruxelles Capitale qu'IEB prend au sérieux. Cependant, cet argument, avancé en termes de chiffres globaux sans le détail des analyses qui l'accompagnent, sert de prétexte pour couvrir une série d'opérations immobilières publiques (un centre commercial au Heysel, par exemple) et privées (principalement du logement haut de gamme) qui ne résoudront en rien la crise du logement. Le moteur de la modification du PRAS se trouve plus certainement dans le plan de développement international de Bruxelles (PDI), un plan qui n'a jamais été débattu, qui n'a fait l'objet d'aucune étude d'incidences, d'aucune étude académique approfondie et qui n'a aucune valeur légale. Ce projet confirme également ce que le Ministre-Président a récemment affirmé dans les cénacles économiques : *« le foncier urbain doit être dorénavant considéré comme une ressource – comme d'autres ont le pétrole, l'or ou l'uranium – et cette ressource doit être valorisée »*.

C'est donc une politique de relèvement global des valeurs foncières qui est mise en branle au départ de l'ouverture des zones, notamment dans l'axe du canal, que l'on envisage de délester (en partie) de leurs fonctions industrielles. Cette logique entraînera nécessairement la hausse de l'ensemble des valeurs foncières et immobilières de la région bruxelloise et particulièrement dans les quartiers populaires voisins du canal, là où le dégagement de plus-values foncières est potentiellement le plus important.

Les mesures proposées dans le PRAS vont favoriser, dans une large majorité des cas, la construction de logements privés inaccessibles tant aux Bruxellois aux revenus moyens qu'aux nouveaux habitants conjecturés par les démographes. En effet, les trois quarts de la croissance démographique sont le fait de la natalité dans les quartiers populaires et des migrations dites « économiques », bref, des nouveaux habitants pauvres. Or les changements d'affectation concernent des terrains appartenant en grande partie au secteur privé, sans qu'aucun levier ne soit mis en place pour lui imposer la construction de logements financièrement accessibles à ces habitants.

Par ailleurs, en s'appuyant sur une augmentation inadaptée de l'offre de logements dans plusieurs des zones visées, le projet de PRAS met en péril la fonction économique. Selon la Société régionale de développement de la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB), la moitié des entreprises qui cherchent à s'implanter ou à se maintenir sur le territoire bruxellois ont des activités incompatibles avec une proximité forte de logements. Les activités productives sont aujourd'hui déconsidérées par de nombreux mandataires politiques qui jugent anachronique leur présence au cœur de la ville. Pourtant, à l'aube d'une crise énergétique sans précédent, la ville aura besoin à court terme de zones dédiées à la relocalisation d'activités productives au service de la ville, lesquelles ne sont pas toujours compatibles avec du logement, surtout s'il est « haut de gamme ». Le foncier ainsi mis en péril borde pour l'essentiel le canal et ses quartiers populaires. Or les activités qui s'y trouvent ou qui pourraient opportunément s'y implanter sont susceptibles de pourvoir notamment à de l'emploi peu qualifié pour les habitants de ces quartiers. Elles pourraient, en outre, tirer parti de la voie d'eau pour acheminer à moindre coût environnemental et financier les biens et les matières premières nécessaires pour redéployer les activités de production urbaine à venir.

En hypothéquant les potentiels urbains de demain, le projet de PRAS se limite à favoriser sans encadrement la rente immobilière d'aujourd'hui. Avant même que la procédure du PRAS démographique n'ait été lancée, certains terrains industriels ont déjà été négociés ou se négocient à des prix tirés vers le haut par les changements d'affectation supputés et cela sans qu'aucun mécanisme n'ait été mis en œuvre pour capter, aujourd'hui ou demain, quelque plus-value que ce soit.

Alors que le manque d'équipements de proximité (principalement des écoles et des crèches) se fait déjà fortement ressentir sur le territoire bruxellois, l'ouverture sans restriction à la fonction de logement des zones qui devraient leurs être strictement réservées est tout aussi préoccupante. Cette bien étrange disposition ne peut qu'affaiblir des zones jusqu'alors préservées de la spéculation immobilière.

Si la croissance démographique doit se traduire par la transformation des terrains portuaires, pourvoyeurs des emplois peu qualifiés de demain, en nouveau terrain de chasse pour les promoteurs du logement de luxe d'aujourd'hui, sans que les mécanismes de répartition des richesses induites ne soient mis en œuvre à temps, alors c'est que nous n'aurons pas su traduire les véritables enjeux des évolutions démographiques. Réduire la démographie à de telles prescriptions, c'est aussi réduire la dimension démocratique de la ville et, pour finir, en évincer encore et davantage les plus faibles d'entre nous. Le PRAS, s'il n'est que démographique est un PRAS fragmenté, il ne peut que nous acheminer vers de la fragmentation urbaine et sociale supplémentaire.

II - NOS DEMANDES

A - PLANOLOGIE REGIONALE

1 - Pas de PRAS partiel avant l'adoption du PRDD

Le Plan Régional de Développement (PRD) fixe les grandes orientations pour le développement de la région dans son ensemble. Il est en cours d'élaboration. Selon les principes admis qui hiérarchisent les documents planologiques régionaux, le PRAS est l'outil qui permet de réaliser concrètement cette vision à long terme, il se situe, en toute logique, en deuxième position !

Le Plan Régional de Développement est un document stratégique généraliste qui donne les orientations politiques pour l'ensemble du territoire régional mais aussi pour l'ensemble des problématiques urbaines. Le PRAS démographique correspond à une démarche technique et circonstancielle qui n'aborde qu'une partie du territoire régional et à partir d'une seule problématique.

La modification partielle du PRAS avant l'adoption du nouveau Plan Régional de Développement Durable (PRDD) en discussion bouleverse non seulement les grands principes logiques de la procédure planologique régionale mais affaiblit aussi la capacité régionale à maîtriser à plus longue échéance l'ensemble des problématiques sur l'ensemble du territoire. Cette démarche circonstancielle, inversée et fragmentaire, en faisant perdre au PRDD une grande partie de ce qui le constitue, affaiblit la substance démocratique de toute la méthode de révision des plans régionaux.

Une vision fragmentée du développement urbain n'est certainement pas la meilleure parade à la crise du système socio-économique et institutionnel que nous traversons et dont nous ne pouvons encore envisager toutes les conséquences, en particulier sur l'environnement et la cohésion sociale. En avant, calme et droit, il s'agit de nous tenir à une méthode qui peut encore garantir la rigueur de la démarche prospective. IEB demande par conséquent que l'adoption du PRAS démographique soit reportée et qu'il redevienne l'outil qui permette de mettre en œuvre les principes généraux émanant d'un PRDD d'envergure démocratique supérieure. IEB, avec ses membres et ses partenaires, est l'un des réceptacles des pratiques citoyennes et associatives qui ont permis à la méthode planologique bruxelloise de prendre, osons l'affirmer, toute sa dimension démocratique. Comme par le passé, nous nous tenons à disposition du gouvernement pour lui communiquer un document spécifique proposant des modifications du PRAS basées sur l'expérience précieuse et continue de son réseau citoyen et associatif qui est, ne l'oublions pas, l'un des plus riches d'Europe.

En conséquence, nous demandons que l'adoption de ce PRAS soit reportée, et qu'une enquête publique soit organisée au sujet d'un futur PRAS, réécrit, après l'adoption du PRDD.

2 - Le PRAS de 2001 doit être évalué

Le gouvernement justifie l'adoption du PRAS démographique en urgence par le besoin d'ouvrir "rapidement" de nouvelles zones au logement. Le PRAS de 2001 ne faisait pas autre chose en définissant de grandes ZIR susceptibles d'accueillir du logement (Tour et Taxis, Gare Josaphat, Gare de l'Ouest, ancienne Cité administrative). En 10 ans, pas un seul m² de logement n'a vu le jour dans

ces ZIR. Avant de se relancer dans une aventure aux effets hautement hypothétiques, le bon sens voudrait que l'on exploite le potentiel foncier des ZIR. IEB demande au gouvernement de procéder à l'analyse de ce phénomène et d'expliquer l'immobilisme constaté sur les ZIR existantes, analyse dont il pourrait tirer des leçons avant de modifier le PRAS. Le gouvernement passe de plan en plan sans vraiment procéder au bilan des actions des 20 dernières années (et plus). C'est un signe supplémentaire de l'absence de ligne politique qui ne peut que renforcer l'impression que le gouvernement réagit aux exigences des promoteurs dans lesquels il voit à tort son salut.

IEB demande que les plans fassent l'objet d'une évaluation publique avant d'être réactualisés.

3 - L'accès à l'information doit être enfin garanti!

IEB demande l'accès sans restriction à toutes les études financées par les pouvoirs publics et susceptibles d'éclairer les citoyens, tant dans le cadre de travaux préparatoires à tout nouveau plan que dans le cadre de l'évaluation des plans existants.

Dans ce cadre-ci, **IEB demande en particulier un accès sans restriction aux études qui fondent les raisonnements concernant les potentiels fonciers (études gardées confidentielles) ainsi qu'à celles qui objectivent la répartition de la croissance démographique et les besoins qu'elle engendre tant en matière d'équipements de proximité (écoles, crèches, maisons de retraite, parcs publics...) qu'en matière de types de logements (petits ou grands, sociaux, conventionnés ou libres)** (une partie de ces dernières sont publiques et accessibles aux connaisseurs mais leurs références sont absentes du projet de PRAS).

B - DANS LE CADRE DU PROJET A L'ENQUETE

A partir d'une prise en compte plus assumée des réalités démographiques, nous devons donner une nouvelle orientation à ce PRAS et élaborer des propositions pour un projet de ville plus intègre quant à la procédure, plus intégré quant à ses dimensions et plus solidaire quant à sa population, un projet de ville qui développe aussi un meilleur équilibre entre les forces endogènes et exogènes de l'économie et une approche volontariste et non purement cosmétique du respect de l'environnement.

IEB demande :

1 - Que l'analyse des évolutions démographiques soit affinée

Si nous ne pouvons que souscrire au fait que la Région tente de prévoir l'avenir, le texte du PRAS ne mentionne qu'une analyse démographique tronquée qui fait l'impasse notamment sur la condition économique des nouveaux habitants ou des enfants qui naissent dans les familles habitant à Bruxelles, sur l'évolution de la pyramide des âges en région bruxelloise ou encore sur les spécificités par commune. Ces données existent pourtant (voir infra). Il y a donc lieu de mettre en exergue ces données, de les soumettre au débat public et d'expliquer en quoi les projets de modifications du PRAS répondent ou non aux besoins révélés par ces données et projections. Une vision intégrée devrait en outre tenir compte de l'avenir sans faire table rase du passé et tenir compte du fait que notre démographie est seulement en train de retrouver son épaisseur historique. En effet, du temps où la ville comprenait presque le même nombre d'habitants qu'aujourd'hui (1.079.181 en 1968 pour 1.130.228 en 2011), elle ne se couvrait pas pour autant de tours de logements ni ne sacrifiait son industrie urbaine. La croissance démographique, par le rajeunissement de la population qu'elle engendre, devrait d'ailleurs être perçue plus comme une richesse que comme une menace.

2 - De ne pas de modifier le PRAS sans contrôle du foncier !

IEB demande qu'un système de captation des plus-values générées par les projets facilités par la modification du PRAS soit mis en place avant la modification de celui-ci et que ces dernières soient affectées à l'augmentation substantielle du nombre de logements à caractère social.

Il est nécessaire de faire précéder le projet de modification du PRAS par la création de mécanismes de captation des plus-values, de maîtrise publique du foncier ET de contrôle des loyers. Si le PRAS n'est pas le bon outil juridique pour ce faire, il y a lieu que la Région édicte préalablement les législations et réglementations nécessaires.

3 - Que le potentiel des changements proposés soit mieux évalué

Alors que le projet de modification du PRAS s'étend largement sur le potentiel du foncier dans le cadre réglementaire actuel, il ne propose aucune évaluation du potentiel des modifications envisagées en termes de création de logements et d'équipements de proximité. Une évaluation de chaque changement d'affectation ou de prescription doit être envisagée en différenciant clairement leur potentiel en fonction du type de logement (standing, moyen, social) et d'équipements envisagés.

4 - Que la priorité soit donnée au logement social et aux équipements sociaux

Face au défi démographique annoncé par les pouvoirs publics, il ne s'agit donc pas simplement de rendre possible la création de logements, mais bien de produire des logements accessibles pour des populations à faibles revenus. Il est également important de tenir compte à la fois du vieillissement de la population et de l'arrivée de très jeunes enfants sur le territoire. Construire des crèches, des écoles, des maisons de repos, favoriser l'habitat inter-générationnel doivent être des priorités. Nos enfants ne seront pas éduqués dans des centres commerciaux, soient-ils de luxe.

Il faut par ailleurs s'interroger sur l'affirmation du RIE prétendant que le PRAS, tel que défini par le CoBAT, ne permet pas de distinguer les types de logements (social, moyen ou libre) dans ses prescriptions. Le RIE n'hésite pourtant pas à insister lourdement à de nombreuses reprises en faveur du partenariat public-privé, du logement moyen ou même pour déconseiller le logement social (comme au Heysel). De quel droit le RIE se prononce-t-il contre le logement social si le PRAS ne peut pas se prononcer sur le type de logement? Ceci mérite d'être clarifié et les dispositions nécessaires doivent être prises dans le CoBAT ou le PRDD pour permettre dorénavant aux instruments planologiques de distinguer les logements sociaux des logements de luxe.

5 - De protéger les fonctions faibles !

Aujourd'hui, il est devenu nécessaire de protéger certaines fonctions de la ville face à des fonctions fortes comme des bureaux, des centres commerciaux ou du logement de luxe ! Les promoteurs s'arrachent les quelques nantis qui rêvent de lofts avec vue sur le canal, et rivalisent d'ingéniosité pour produire quelques tours de plus avec l'aval des pouvoirs publics alors que ceux-ci traînent les pieds pour construire ou inciter à construire du logement accessible, développer des espaces verts, protéger les zones vertes à haute valeur biologique, laisser la place à la mobilité douce... Il faut mettre un frein aux fonctions les plus fortes, qui sont celles qui permettent le plus de spéculation, pour en revenir à une ville pensée en fonction de la multiplicité de ses usages sans qu'ils soient inféodés à la valeur marchande.

6 - De ne pas ouvrir toutes les zones en même temps et de définir des priorités

Ce projet de PRAS aura pour effet d'ouvrir tous les robinets en même temps, et de livrer notre territoire à la spéculation immobilière sans véritable contrôle. L'ouverture des réserves foncières doit se faire selon un planning et un programme contrôlés.

Aujourd'hui, sur de grandes zones urbanisables, les promoteurs (privés comme publics) ne produisent que ce qui est le plus rentable. Il est nécessaire, dans ce PRAS, d'introduire des systèmes qui obligent les porteurs de projets à produire en priorité ce dont la Région a besoin, c'est à dire du logement accessible, avant de pouvoir produire le moindre m² de bureau ou de centre commercial supplémentaire. Il est par exemple nécessaire d'initier un système qui permette de ne plus construire de bureaux tant que le vide locatif des bureaux est supérieur à 5% ou d'imposer aux promoteurs les aménagements en terme d'équipements ou d'espaces publics en priorité avant la construction de logements.

7 - De prendre en compte une réalité plus large, une diversité des contraintes

Ce projet de modification du PRAS ne prend en compte que la contrainte de l'évolution démographique. Si nous estimons important de prendre en compte les temps longs, d'autres contraintes sont aussi à prendre en considération : les inéluctables contraintes énergétiques, le dépassement prochain du pic pétrolier, la nécessité de relocalisation des activités économiques, etc. A quand un PRAS social ? L'urgence des 38.000 inscrits sur la liste d'attente pour un logement social ne constitue-t-elle pas un enjeu majeur?

8 - De prendre en compte que le canal est une voie de transport fluvial, pas un jouet pour nouveaux riches

Pour IEB, le PRAS doit imaginer les modes de déplacement futur, comme la voie d'eau pour les marchandises, en prévisions des crises énergétiques qui nous attendent. La zone du canal doit continuer à permettre des activités en rapport avec la voie d'eau, comme le transport fluvial, ce que le rapport d'incidences ne manque d'ailleurs pas de souligner (en 2010, les trajets de 600.000 camions ont été évités grâce à ce mode de transport). Les zones d'activités portuaires disposent en outre d'un potentiel d'emplois pour la main-d'oeuvre peu qualifiée.

9 - De ne pas enfermer la réflexion dans les limites de la Région !

Pour des enjeux aussi importants, il s'agit aussi d'aborder la question sans s'enfermer dans le seul territoire régional. Certes, il s'agit d'un plan bruxellois et donc de solutions bruxelloises, mais il faut penser ces problèmes dans un ensemble plus vaste et ne pas accepter de se faire enfermer dans les limites abstraites d'un territoire administratif : l'hinterland de Bruxelles, intégrant des enjeux économiques, sociaux voire culturels et écologiques, dépasse déjà largement la limite de la Région. Le RER renforcera ce fait dans l'avenir.

Une planification démographique doit dès lors dépasser ces limites et, à défaut de pouvoir étendre administrativement Bruxelles, la ville-Région doit se développer en tenant compte du potentiel de sa périphérie. Bruxelles ne peut accueillir des centaines de milliers de travailleurs par jour sans contreparties. Une concertation avec les autres régions est nécessaire pour autant qu'elle respecte strictement l'autonomie de la Région bruxelloise.

III – ANALYSE

A – ANALYSE THEMATIQUE

1 - Du point de vue de la démocratie urbaine : un recul évident

Se basant sur une étude préparatoire affirmant la capacité du territoire insuffisante pour répondre à la croissance démographique, le gouvernement veut modifier le PRAS afin d'autoriser une proportion de logements plus importante, soit dans des zones où celui-ci était déjà autorisé (les zones de bureaux, par exemple), soit dans des zones où il était quasiment interdit car considéré comme peu compatible avec les activités autorisées, essentiellement dans les zones d'industrie urbaine.

Parée d'un verni de rationalité, la démarche interroge à plusieurs niveaux.

Tout d'abord, celui du respect des principes élémentaires de la démocratie. Le projet de modification du PRAS a été élaboré en excluant la participation de la société civile et des habitants alors même qu'un processus parallèle d'élaboration du plan chargé de dresser les grandes lignes de développement de la Région (le PRDD) est en cours. Le bon sens comme le cadre légal imposent pourtant que le PRDD, projet de ville, ait la primauté et vienne avant toute modification du PRAS, outil règlementaire aidant à la mise en œuvre du projet de ville.

Autre violation des préceptes démocratiques : le manque d'accès à l'information. L'étude préparatoire sur le potentiel du foncier existant n'a jamais été rendue publique malgré les demandes répétées. Certains travaux préparatoires à l'établissement du PRDD semblent avoir été utilisés, où sont-ils ? Le dossier cite le « masterplan » de la zone canal, qui n'est pas à l'enquête... Le dossier fait référence au projet NEO, dont on ne connaît pas les incidences environnementales et qui n'a pas fait l'objet d'une enquête publique non plus. Enfin, on modifie le programme de la ZIRAD sans mettre en débat les incidences du futur schéma directeur la concernant.

Enfin, on peut pointer :

- le manque d'objectivation des hypothèses retenues et le silence entretenu au sujet des facteurs observés quant à la répartition des évolutions démographiques (quelle est la composition sociologique de la croissance démographique? Quelle est la structure des âges par commune ?)
- ou simplement le peu de temps laissé à la société civile pour analyser un projet complexe présenté à l'enquête publique du 15 mai au 13 juillet, dans une période extrêmement chargée pour tous et empiétant en partie sur la période estivale.

2 - Du point de vue de l'argument démographique : un PRAS qui ne répond pas aux besoins révélés par les études démographiques

Pourquoi modifier le PRAS ? Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale répond à la question de la manière suivante :

« *Baptisé « PRAS démographique », cet instrument de planification s'attache essentiellement à répondre au défi de l'essor démographique auquel la Région doit faire face et au double constat d'une pénurie de logement et d'un besoin urgent en infrastructures scolaires.*

« *Les projections démographiques évaluent en effet la croissance de la population à 14.000 habitants supplémentaires par an, pour les 10 années à venir, soit 140.000 habitants supplémentaires d'ici 2020. Or, on autorise actuellement une production d'environ 4.400 logements par an, ce qui est donc insuffisant pour répondre aux besoins de la population en croissance.*

« *L'accès à un logement pour tous est primordial. Le fait de ne pas trouver de logement constitue la principale source de pauvreté et d'exclusion sociale.*

« *Avec le PRAS démographique, le Gouvernement entend donc répondre dès aujourd'hui à un certain nombre de besoins pressants ».¹*

Nous sommes bien conscients que l'évolution démographique place la région de Bruxelles-Capitale devant un défi de taille.

Toutefois, les seules données démographiques citées se limitent aux chiffres globaux ci-dessus fournis par l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA). L'on trouve bien quelques autres données (ex. revenu moyen par habitant, nombre de places en milieu collectif par enfant, etc.) mais il s'agit de données locales lors de l'examen de « *zones urbanisables du PRAS potentiellement propices à répondre à l'essor démographique en termes de logement et d'équipement* », lesdites zones ayant été choisies sur base de données étrangères à la démographie (à savoir une étude, non accessible, sur la détermination du foncier pour la création de nouveaux logements dans le cadre du PRAS existant).² C'est d'autant plus curieux que les données plus complètes et plus fines abondent notamment dans les études réalisées pour la Région bruxelloise ou encore pour la COCOM³.

Différents constats et besoins prioritaires ressortent de ces études :

- des évolutions démographiques contrastées selon les communes ou une « spécialisation démographique » des communes bruxelloises (ainsi du vieillissement d'Uccle ou du rajeunissement d'Anderlecht qui se poursuivront sans doute d'ici 2020); les enjeux liés à cette évolution démographique appellent des solutions adaptées aux spécificités de chaque commune

1 Brochure explicative, p. 7. C'est nous qui soulignons.

2 Le point 1.1. « Méthodologies spécifiques et présentation des alternatives envisagées » introduisant la partie 5 du rapport d'incidences n'est pas rédigé.

3 Ainsi la seconde partie de l'étude citée de l'IBSA consacrée à des projections démographiques par classe d'âge et par commune (Cahiers de l'IBSA, n° 1, mai 2010) ; plusieurs Dossiers du baromètre conjoncturel (n°15: Essor démographique et milieux d'accueil pour la petite enfance : l'apport du Monitoring des Quartiers, 2010 ; n°13: Les communes bruxelloises : structure par âge, 2009 ; n°12 : 20 ans d'évolutions socio-économiques bruxelloises, 2009), le Baromètre social 2011 (rapport sur l'état de la pauvreté à Bruxelles) établi par l'Observatoire de la santé et du social de Bruxelles; l'étude de 2007 « La Région de Bruxelles-capitale face à son habitat : étude structurelle et prospective » commandée par Madame Dupuis ; l'Observatoire des loyers, enquête 2010 ou encore le Monitoring des quartiers. Pour une synthèse des facteurs principaux d'une analyse démographique bien comprise et des enjeux qu'elle implique en région bruxelloise, voir P. DEBOOSERE, T. EGGERICKX, E. VAN HECKE, B. WAYENS, *La population bruxelloise : un éclairage démographique*, Brussels Studies, Note de synthèse n° 3 pour les Etats généraux de Bruxelles.

ou type de quartier ;

- une représentation synthétique de l'adéquation entre stock de logements et besoins des ménages : celle-ci indique un fort taux de sous-occupation et de besoins sur-satisfaits en deuxième couronne et des taux de sur-occupation et de besoins non-satisfaits au centre et dans la première couronne.⁴

Les besoins prioritaires liés au logement qui ressortent globalement des études sont les suivants :

- la production de logements adaptés et abordables pour les familles à petit revenu en ce compris pour des familles de 5-6 enfants;
- une attention particulière pour les familles monoparentales⁵;
- des solutions adaptées aux personnes de 70 ans et plus (adaptation des logements, habitat intergénérationnel, maisons de retraite, etc.);
- des structures adaptées pour les 0-4 ans (crèches, écoles maternelles, espaces verts, lieux sécurisés pour jouer) ;
- des écoles pour tous les âges, en particulier dans les quartiers aujourd'hui défavorisés.

Il apparaît également que le clivage nord-ouest/sud-est existant sur la décennie passée est globalement reconduit. Il sépare d'une part les communes, au nord-ouest, plus peuplées que la moyenne, et qui devraient continuer de croître plus vite que la moyenne régionale dans la décennie à venir⁶. De ce point de vue, est-il vraiment judicieux de construire pour attirer des populations plus aisées près de la Gare de l'Ouest ?

Sauf erreur, les dispositions du PRAS, mêmes celles qui prétendent partiellement répondre au défi démographique, ne répondent pas aux besoins révélés par les études démographiques.

Certes, le texte soumis à enquête publique reconnaît d'entrée de jeu que le PRAS n'est pas l'outil adapté pour répondre aux priorités sociales reconnues par l'accord de gouvernement et, notamment, à la priorité 3 du PRD de 2002 toujours en vigueur : « *garantir à tous les Bruxellois l'accès à un logement décent et abordable* ». Cela devra se faire par un « *arrêté spécifique* ». Nous posons dès lors les questions suivantes : quand ? comment ? et où ?

Le motif avancé⁷ est le suivant : « *le PRAS tel que défini aujourd'hui par le COBAT ne permet pas de répondre à la priorité 3 car le type de logement (social-moyen) ne peut y être distingué* ». Cela mérite d'être examiné en droit. Toutefois, si tel est bien le cas, on ne peut que s'inquiéter de voir introduites des prescriptions dont la compatibilité avec tout ou partie des évolutions démographiques est douteuse ou, encore, qui vont dans un sens contraire de la priorité affirmée

4 Source DGSIE-IBSA, Etude habitat, reproduite dans les Cahiers de l'IBSA, n° 1, mai 2010, p. 24

5

6 IBSA, 2010, p. 36.

7 RIE, Résumé non technique, partie 1 : présentation du projet de plan et de ses liens avec d'autres plans et programmes, p. 24

3 - Du point de vue du potentiel foncier existant : où vont se loger les nouveaux nés ?

Le projet de modification du PRAS cherche sa légitimité dans le fait que le potentiel foncier résiduaire des parcelles libres, partiellement ou entièrement, serait limité dans le cadre réglementaire existant. Cette affirmation se base sur une étude dont l'accessibilité nous est refusée.

En appliquant une densité possible de 50 à 100 logements à l'ha dans les zones du PRAS où le logement est autorisé et en considérant que les grands projets connus (logiquement exclus du calcul du potentiel résiduaire) produiront des appartements d'une superficie moyenne de 90m², l'étude arrive à la conclusion que respectivement 28.000 habitants (pour le potentiel résiduel) et 49.000 habitants (pour les grands projets identifiés) pourront être logés en considérant le taux d'occupation moyen bruxellois de 2,05 habitants/logement.

Ce calcul mérite d'être confronté avec la réalité de la demande actuelle et future de logements. Quelle est la composition de ménage des familles en attente d'un logement à Bruxelles ? Quelle est la composition des ménages qui s'agrandissent dans les quartiers populaires ? Elle atteint probablement plus de 2,05 personnes/logement. Dans les standards actuels de construction, un appartement de 90 m² contient 2 à 3 chambres et peut accueillir dans de bonnes conditions jusqu'à 5 personnes.

Le projet d'arrêté de modification partielle du PRAS compare le potentiel actuel (des nouveaux logements pour seulement 77.000 habitants) aux prévisions démographiques (122.000 habitants à l'horizon 2025⁸) et conclut que le cadre règlementaire actuel ne permet pas de répondre à la crise du logement. Pourtant, une part non négligeable des nouveaux habitants sont liés au solde naturel (naissances-décès) positif avec une proportion importante de naissances dans les quartiers pauvres. Les nouveaux nés vont-ils vraiment s'installer dans un appartement de 90 m² à concurrence de 2 habitants par logements ? De même, on peut s'interroger sur le sort et sur la hausse probable de l'occupation (notamment des maisons unifamiliales ou de rapport peu occupées) des logements libérés par les personnes âgées décédées...

Enfin, bien qu'il soit à ce stade impossible de se prononcer précisément sur la qualité de l'étude préparatoire au sujet du foncier existant, la lecture du projet d'arrêté permet néanmoins d'en pointer quelques faiblesses :

- le potentiel résiduaire foncier exclut la capacité du tissu urbain à se refonder sur lui-même ;
- les immeubles vides ne sont pas pris en considération ;
- les logements sous-occupés ne sont pas pris en considération ;
- les immeubles de logements occupés par des bureaux ne sont pas étudiés ;
- aucune indication n'est donnée sur le potentiel exact de reconversion des bureaux vides.

⁸ Il n'est pas étonnant de constater que les chiffres des prévisions varient très fortement d'une étude à l'autre. L'un des problèmes est que les prévisions prennent rarement en compte les évolutions non-linéaires de la population, notamment quand elles sont dues à des crises majeures. Athènes se vide de ses habitants...

4 - Du point de vue socio-économique : de nouveaux terrains de jeu pour le marché, au détriment des activités productives

L'analyse des impacts socio-économiques du projet de modification du PRAS est manifestement envisagée du point de vue des acteurs économiques privés et des agences (publiques) de développement.

En général, il s'agit de confier au marché et à ses logiques de nouveaux terrains de jeu permettant des projets de promotion immobilière nécessitant des partenariats public-privé (PPP), « nécessaires » pour « partager les risques » liés notamment aux incertitudes que constituent les coûts de dépollution des terrains industriels. Ces terrains sont les nouvelles ZEMU (zones d'entreprises en milieu urbain) dont la moitié sont des terrains industriels et portuaires situés le long du canal. Vouloir à tout prix rendre attractif pour le secteur privé ces terrains bien plus adaptés à la fonction industrielle qu'à la fonction de logement ne peut que générer des coûts très élevés. Conséquences financières qui amènent cette question : à qui profite le changement d'affectation et qui en supportera les coûts ?

Une lecture attentive du rapport d'incidences (RIE) démontre qu'en réalité aucun des pôles ZEMU n'est attractif pour le logement selon l'ensemble des critères retenus (proximité de zones habitées, foncier encore libre, accessibilité, propriété publique, pollution).

Alors que le RIE voudrait présenter les ZEMU comme une opportunité pour restructurer le tissu urbain, on constate que celles-ci présentent à tout point de vue une configuration parfaitement adaptée à leur vocation industrielle historique mais aussi actuelle, laquelle sera sacrifiée pour construire du logement privé haut de gamme ou moyen fortement subsidié, seul à même de compenser les coûts de viabilisation de ces sites.

Les terrains visés sont pour la plupart bâtis et occupés. Les entreprises trouvent là encore de grandes parcelles leur fournissant une marge de sécurité pour leur développement futur. Le passage en ZEMU placera le logement directement en concurrence avec l'activité économique existante. Le fantasme de la mixité des fonctions connaît ici ses limites : certaines entreprises sont clairement « *non compatibles avec du logement* ». Il faudra soit les délocaliser soit leur imposer de lourdes contraintes avec le risque de voir ces entreprises quitter le territoire de la région avec des conséquences négatives sur l'emploi bruxellois. Le RIE ne propose aucune réflexion sur la capacité de redéploiement économique des zones d'industrie urbaine ou de forte mixité concernées. Un redéploiement qui devrait cibler au plus près la création en masse d'emplois non qualifiés.

5 - Du point de vue de la mixité : le prix de l'incompatibilité

Autre sacrifice social : les zones concernées sont majoritairement situées dans des quartiers socio-économiquement défavorisés. L'appel incantatoire réalisé par le RIE pour plus de mixité sociale s'incarne dans la volonté de rendre ces zones plus « *attractives* » afin qu'elles soient « *susceptibles d'attirer de hauts revenus* »... On perçoit d'emblée l'évident potentiel gentrificateur du nouveau PRAS alors que la situation inverse n'est pas évoquée : comment introduire de la mixité sociale dans les quartiers plus bourgeois ? De plus, il faut rappeler qu'atteindre la mixité sociale dans des quartiers populaires peut tout autant passer par l'enrichissement de populations déjà là que par l'importation de ménages pas encore là.

Quant au critère d'accessibilité des terrains, il est rarement optimisé. Le chemin de fer et le canal, au

coeur de plusieurs zones concernées, sont présentés comme des barrières à la bonne accessibilité des futurs pôles de logements alors que ces infrastructures ont tout leur sens du point de vue du développement économique et industriel de ces terrains. L'option « logement au bord du canal » condamne de facto l'accès à la voie d'eau en tant que mode de transport de marchandises. C'est certainement dans la zone de Biestebroeck que cette perte est la plus patente, le RIE soulignant lui-même l'enjeu stratégique de cette zone pour l'accès à la voie d'eau.

Autre coût majeur à mettre au passif du PRAS, les frais énormes de dépollution des terres industrielles, l'affectation au logement étant nettement plus exigeante que l'affectation industrielle. .

6 - Du point de vue socio-économique (II) : des pertes mutualisées et des profits privés ?

Quelle est la solution envisagée pour le PRAS pour résoudre le grand écart économique réalisé par ces choix d'affectation à rebours d'un aménagement du territoire raisonné ? Les partenariats public-privés (PPP). Autrement dit, les pertes seront mutualisées tandis que les profits resteront privés.

Il s'agira d'accepter de fortes densités sur ces terrains (des tours de logements au bord du canal) pour compenser les coûts générés et d'assister le privé dans le support des frais de dépollution. Pour préserver l'attractivité de ces zones, le RIE prévoit de développer des facilités dans les mécanismes qui permettent d'obtenir des permis pour le développement d'habitations afin de « *donner confiance* » aux différents acteurs concernés par ces projets.

Alors que la spéculation foncière a déjà commencé sur certaines zones industrielles, aucun mécanisme de captation des plus-values préalable à l'adoption du nouveau PRAS n'est prévu. Le RIE précise toutefois la nécessité de développer une vision d'ensemble pour chaque pôle, ce que pourrait permettre un PPAS. Cette judicieuse recommandation vide de sa substance la pertinence même de ce nouveau PRAS qui ouvre précipitamment à la spéculation une vaste portion du territoire sans prévoir les mesures d'accompagnement nécessaires pour la juguler.

7 - Du point des incidences environnementales : une approche marginale

Les aspects environnementaux ne sont traités que de manière très marginales dans le RIE. Certaines notions ne sont clairement abordées que sous un angle juridique, en fonction de l'état de droit actuel et non de l'état de fait actuel, ce qui pose problème pour certaines zones qui sont aujourd'hui des zones « vertes » de fait, même si elles ne sont pas reprises légalement comme telles. C'est le cas par exemple des ZIR Tour et taxis et du Heysel, dont le RIE nous fait croire que la surface verte augmentera, alors qu'en réalité elle ne fait que diminuer.

Du point de vue de la préservation de la biodiversité, le projet permet des actes et travaux nécessaires « à la réalisation du maillage vert » dans les zones à hautes valeurs biologiques. Cette modification de la prescription n°11 se révèle à nouveau opportuniste (on garde en mémoire la saga du parc Walckiers) et met sur un pied d'égalité la protection active ou passive du milieu naturel ou des espèces avec... la réalisation d'une plaine de jeux.

Au niveau du bruit, le RIE souligne bien le fait que le bruit posera problème dans les ZEMU. Les implications ne sont néanmoins pas claires, ni pour l'industrie, ni pour le logement. Si le RIE propose de porter une attention particulière à l'isolation acoustique dans ces zones, ce n'est néanmoins pas repris dans le PRAS. On peut donc s'attendre à ce que la problématique du bruit contribue à la disparition d'une série d'activités productives existantes sur les futures ZEMU: si on accepte des logements qui sont mal isolés, cela fournira des arguments supplémentaires pour faire déménager les entreprises trop bruyantes... Le RIE reconnaît donc bien qu'il s'agit d'un élément crucial pour l'intégration de logement dans ces zones.

Il n'est presque pas fait mention **de l'énergie** dans le RIE.

L'eau est traitée dans le RIE comme un point tout à fait marginal. Seules les zones où il existe des problèmes aujourd'hui sont relevées. L'impact de l'urbanisation de plateaux entiers est uniquement géré sur le mode du dimensionnement adéquat des canalisations. Toute la problématique de l'eau est donc envisagée sur le mode des tuyaux et des collecteurs, sans proposer d'alternatives plus douces, plus durables, telles que revendiquées par les Etats Généraux de l'Eau à Bruxelles (EGEB).

En ce qui concerne l'environnement, le RIE est d'une vacuité qui frise l'ironie. Toutes les recommandations sont tellement générales qu'elles pourraient concerner n'importe quelle zone. On se demande si les rédacteurs savaient exactement de quelle zone ils parlaient. Aucune de ces recommandations n'est suffisamment reliée à un territoire que pour être pertinente ou pour engendrer des actions spécifiques. On nous recommande de « *favoriser une mixité de fonctions* », de « *créer des connexions urbaines* », de « *mettre en valeur le patrimoine* », de « *favoriser le maillage vert* », etc. Toutes ces recommandations pourraient être faites à propos de n'importe quelle zone.

Le tout est noyé dans un labyrinthe textuel agrémenté de schémas sans grand intérêt, et qui ne font qu'énoncer une série de banalités. Perdu au milieu de ces centaines de pages, le lecteur qui a l'imprudence de croire que ce RIE est important s'y perdra de suite. L'effet produit n'est que l'endormissement ou le désintérêt, voire l'énerverment pour ceux qui tenteraient d'y trouver des idées. A se demander si ce RIE est écrit pour être lu, ou pour donner de l'importance à un plan sur la seule base de son épaisseur.

Le tableau de synthèse des recommandations est presque un chef-d'oeuvre de vacuité. Il fallait

réussir à étaler sur plus de 20 pages autant de phrases à l'emporte-pièce, vides de sens, et qui n'auront pour effet que d'offrir aux promoteurs immobiliers tout le langage du *greenwashing* dont ils auront besoin. Vous voulez faire un énorme parking à ciel ouvert au Heysel? Dites que vous aller « *les traiter au niveau paysager* », ça passera mieux, afin d'offrir « *une bonne accessibilité au site* » en « *favorisant l'usage de la A12 en matière d'accessibilité automobile* » (il n'y manque que: « avec des voitures à moteur munies de roues » pour surajouter à la tautologie permanente).

Les recommandations sur l'eau sont tout à fait du même ordre. Si le rapport avait eu le courage de nous recommander de mal dimensionner les tuyaux, on aurait au moins pu en dire quelque chose. Mais non, on nous recommande malheureusement de « veiller au bon dimensionnement du réseau d'égouttage »... et l'auteur rajoute que « l'infiltration des eaux mérite d'être étudiée ». Quel courage !

8 - Du point de vue de la mobilité : le tout à la route comme en '60 !

Le RIE base ses modélisations de déplacements sur une utilisation largement majoritaire de la voiture privée :

- à plus de 80%, la voiture est l'outil des VISITEURS des commerces, logements, bureaux et industries (80% min, 85% max). Les transports Publics ne transportent que 10% de ces VISITEURS (15% pour les commerces), et les modes actifs sont insignifiants ;
- pour les TRAVAILLEURS des commerces, bureaux et industries, la voiture est utilisée à 42% et les transports Publics à 50%. Les modes actifs culminent à 5,5% ;
- 80% des résidents des logements ont recours à la voiture et seulement 17% aux transports publics.

Par conséquent, les besoins en infrastructures routières des zones nouvellement densifiées seraient supérieurs aux besoins en transports publics. Il en découle un net penchant pour les voies rapides et la croissance des parkings. Lorsque des solutions de transport public sont évoquées, il s'agit généralement d'infrastructures lourdes comme le métro. A cet égard, il est remarquable que le RIE prenne acte des futurs et hypothétiques projets de métro (vers Schaerbeek et sur la moyenne ceinture) mais que le plan piéton soit ignoré, et que les premiers résultats de BELDAM⁹ (très favorables aux modes actifs) soient absents.

La mixité fonctionnelle recherchée devrait permettre de limiter les déplacements, ou au minimum la longueur des déplacements, et par conséquent, d'augmenter la part modale des modes actifs et des Transports publics. Toutefois, il semble que la nouvelle structure de la ville n'ait pas d'impact sur les habitudes de déplacements, puisque les vieilles normes restent d'application.

D'après les objectifs généraux, les ZEMU sont censées être situées dans des zones « *accessibles en transport public (Zones A ou B du RRU)* ». Pourtant, ces sites se révèlent généralement moyennement ou mal desservis en transport public (zones B ou C), mais très accessibles en voiture. Par ailleurs, voies ferrées et voies d'eau sont présentées comme des barrières à l'accessibilité et non comme un potentiel économique ou industriel. En outre, il est fait peu de cas de l'accessibilité en modes doux.

⁹ Récemment, le SPF Mobilité et Transports et le SPP Politique scientifique (BELSPO) ont effectué une grande enquête nationale sur la mobilité en Belgique portant sur la période du 1er décembre 2009 à fin 2010. Cette enquête porte le nom de "Belgian Daily Mobility", en abrégé BELDAM.

B - ANALYSE TERRITORIALE

1 - Delta

Le PRAS propose de mettre en œuvre le programme défini par le schéma directeur, qui n'est pas adopté par le Gouvernement et qui pose de nombreux problèmes, en particulier l'impact du projet de prolongement de l'autoroute de Namur vers le boulevard de la Plaine, la création de 5.000 places de parking supplémentaires et la question épineuse du financement des infrastructures lourdes envisagées (pontage des voies ferrées, parkings de dissuasion, etc.). La Région a d'ailleurs buté, dans ses négociations avec la Commission européenne, sur la question de la répartition du financement.

Le PRAS propose également de traduire à Delta le programme du PDI, bien que celui-ci soit non réglementaire.

Le PDI comprenait deux options : la création d'un nouveau pôle administratif destiné à la Commission ou celle d'un développement mixte. Le projet du pôle européen étant abandonné, reste l'alternative d'y développer un nouveau pôle tertiaire, assorti de logements - y compris sociaux - comme le permettrait le nouveau PRAS.

Cependant, le RIE est lucide quant aux risques d'enclavement et aux nuisances du trafic ferroviaire qui sera maintenu sur le site : le site de Delta fait face à de nombreux défis environnementaux (mobilité, sols, bruit, urbanisme) susceptibles de générer des coûts importants estimés à 51 millions d'euros par le RIE. Le RIE estime par ailleurs que le ratio d'emplois créés par rapport à l'investissement public nécessaire est trop faible.

IEB estime, compte tenu des considérations qui précèdent, que la meilleure affectation possible pour le triangle ferroviaire est l'industrie urbaine.

2 - Heysel

Le plateau du Heysel se situe à l'heure actuelle en zone d'équipements d'intérêts collectifs, affectation qui n'empêche nullement la création de logements, de commerces de proximité ou d'un centre de congrès. Une bonne partie du programme NEO est donc tout à fait réalisable sans le changement d'affectation proposé par le projet. Les améliorations à apporter à la lisibilité du site et à l'accessibilité-interconnectivité des différentes aires qui composent le site ne nécessitent nullement un changement d'affectation et peuvent se réaliser à l'aide de simples demandes de permis.

L'affectation actuelle empêche surtout la construction d'un centre commercial de 72.000 m². Or des permis viennent d'être délivrés pour la construction d'un centre commercial de 55.000 m² à Mechelen (*Uplace*) et d'un autre de 56.000 m² au Pont Van Praet (*JUTS*), les projets étant séparés d'à peine quelques kilomètres. Le rapport d'incidences s'inquiète à juste titre de la mise en concurrence entre ces différents projets et signale que leurs zones de chalandise se superposent, sans compter le risque de concurrence avec les centres et les noyaux commerçants existants en Région de Bruxelles-Capitale (RBC) (p. 248). Le RIE ajoute que les zones de chalandises de *Uplace* et de NEO sont similaires et que les deux projets se porteront mutuellement préjudice. « *Si Uplace est fort avancé dans sa réalisation par rapport au Heysel, il sera sans doute plus difficile pour le projet*

du Heysel de se réaliser » (p. 250). Il est, en conséquence, étrange de modifier l'affectation d'une zone dans le seul espoir de pouvoir y accueillir une fonction qui n'y verra probablement jamais le jour et qui risque de déstabiliser l'équilibre actuel du site en chassant des activités qui font leur preuve (l'exposé des motifs du projet d'arrêté du gouvernement souligne d'ailleurs les 4,5 millions de visiteurs annuels). **C'est pourquoi, en ordre principal, IEB s'oppose à la disposition 2.10 qui crée une nouvelle ZIR n° 15 Heysel et demande que la zone soit maintenue en zone d'équipement d'intérêt collectif.** D'autant que cette ZIR est créée en application du PDI, lequel n'a aucune légitimité démocratique.

Si la nouvelle ZIR n° 15 devait néanmoins voir le jour :

Concernant les aspects liés à la mobilité. Si le site bénéficie d'une bonne desserte pour une affectation touristique, de loisir et événementielle ainsi que pour une affectation en logements, le lieu reste excentré et peu propice à un développement commercial massif comme celui prévu. Il est d'ailleurs situé en zone B et C et non en zone A selon le RRU.

Pour démontrer l'accessibilité du site, le RIE reprend l'hypothèse de l'élargissement du « ring » alors que la RBC est censée y être défavorable. Il invite aussi à utiliser les réserves de capacité de l'A12 mais celle-ci sera également saturée si le projet JUTS se réalise. Sans même que les nouvelles infrastructures soient présentes, le RIE montre qu'il y a une saturation du Ring à cette hauteur à l'heure de pointe du matin et du soir. Signalons en outre que les comptages ont été réalisés par Tritel en 2007, c'est-à-dire il y a 5 ans. Ils mériteraient donc d'être réactualisés.

La capacité en transports en commun nécessaire pour répondre aux nouvelles infrastructures dans le respect du Plan IRIS II supposerait un budget dont la Région ne dispose pas. Plusieurs projets de prolongation de lignes de tram et de bus sont d'ailleurs gelés. Par ailleurs, le flux automobile massif généré par le centre commercial rendra inopérant le transport en commun en surface et dissuadera tout piéton ou cycliste de circuler sur un site encerclé de voiries encombrées.

Le RIE souligne la nécessité de connecter le logement créé sur le site du Heysel et les quartiers avoisinants, ce qui risque d'être difficile au vu de l'augmentation du flux automobile (estimation d'un pic d'augmentation de 5.800 véhicules/h entre 16 et 19h) (p. 231).

IEB demande qu'il soit mentionné dans le descriptif de la ZIR qu'aucune unité de parking supplémentaire ne peut être créée par rapport au stock actuel.

Concernant les aspects liés au logement. La ZIR est censée accueillir 750 logements, soit 93.000 m². Alors que nous sommes sur un terrain public qui appartient la ville de Bruxelles, le RIE déconseille explicitement de construire du logement social sur ce site (p. 733). Si l'objectif du PRAS est notamment de répondre aux besoins liés au boom démographique, il relève de l'évidence que les pouvoirs publics doivent construire du logement public là où ils ont la maîtrise du foncier.

IEB demande qu'il soit mentionné dans le descriptif de la ZIR que tout logement créé sur ce site doit rester de la maîtrise publique.

Concernant les aspects liés à l'eau : le projet NEO accroît fortement la densité du site et les superficies imperméables en faisant passer les surfaces occupées par des bâtiments au sol de 90.000 à 120.000 m². Il prévoit en outre d'enterrer les parkings. Or la nappe aquifère est relativement peu profonde à cet endroit, ce qui la rend vulnérable à l'infiltration d'eaux polluées. Par ailleurs, le réseau d'égouttage est actuellement insuffisant et les maisons de l'avenue Houba de Stroper sont régulièrement inondées (p. 292).

IEB demande qu'il soit mentionné dans le descriptif de la ZIR que le site doit au minimum

préserver le pourcentage existant de surfaces perméables.

Concernant les aspects liés au patrimoine : le RIE reconnaît la valeur architecturale et patrimoniale d'un certain nombre de bâtiments sur le site concerné : le stade Roi Baudouin, le Planétarium, la Crèche Gabrielle Petit, et demandent qu'ils soient conservés.

IEB demande qu'il soit mentionné dans le descriptif de la ZIR que ces bâtiments doivent être préservés pour leur valeur patrimoniale.

Concernant l'implantation de nouveaux bureaux : le projet prévoit 20.000 m² de nouveaux bureaux et ose avancer le bénéfice de la création nette de 800 nouveaux emplois liés à cette fonction. Cette affirmation est évidemment une manipulation au regard du taux de vacance des bureaux à Bruxelles et de la stagnation durable de ce marché. Les travailleurs qui s'installeront (peut-être) au Heysel videront des bureaux ailleurs... **IEB s'oppose à la construction de nouveaux bureaux sur le site.**

Concernant les aspects procéduraux : le projet prévoit que pour cette ZIR, un PPAS n'est pas nécessaire, ni une demande de permis global. Dès que le PRAS sera modifié, il sera possible d'introduire différentes demandes de permis pour réaliser le programme de la ZIR (prescription 18) (p. 232). Il n'y aura pas d'évaluation des incidences de l'ensemble du projet de réaménagement. Seulement des études d'incidences séparées pour chaque projet. Or le Master Plan n'a été soumis à aucune consultation. C'est pourquoi le RIE recommande une planification stratégique pour l'ensemble du plateau, au-delà du périmètre de la ZIR, avec un masterplan ou un schéma directeur... (p. 235).

IEB demande que le réaménagement de l'ensemble du plateau fasse l'objet d'un schéma directeur soumis à étude d'incidences et à enquête publique.

3 - Autres zones d'intérêt régional (ZIR)

A - Suppression du permis d'ensemble (prescription 18)

Pour un certain nombre de ZIR, le PRAS en vigueur oblige les demandeurs-proprétaires à introduire un permis global pour l'ensemble du périmètre et ce tant qu'un PPAS ne définit pas précisément leur programme. Cela concerne en fait les ZIR dont le périmètre est relativement restreint, à savoir Tour et Taxis, Champ de Mars, Charles Albert et Ecole des Vétérinaires.

Le PRAS démographique prévoit la suppression de cette obligation, ce qui permettra aux demandeurs d'introduire des permis successifs. Si l'on peut comprendre qu'un permis unique soit difficile à introduire et exécuter, car il n'est pas évident de développer en une seule fois l'ensemble d'un site, même de taille modeste (à supposer qu'on admette que Tour et Taxis soit de taille modeste), cette modification va totalement à l'encontre de ce que nous revendiquons pour ces zones, à savoir une vue d'ensemble sur les développements prévus et d'éviter le saucissonnage des permis.

La modification de la prescription 18 vise clairement à contourner la volonté initiale d'avoir une vue d'ensemble sur l'urbanisation de ZIR de tailles réduites avant d'octroyer un permis d'urbanisme. Parmi les ZIR concernées, on retrouve la ZIR 6B, propriété de l'un des meilleurs clients du cabinet d'avocats qui a officiellement conseillé le gouvernement dans le cadre de l'élaboration de ce projet de modification partielle du PRAS, et la nouvelle ZIR 15 (Heysel) qui, si petite soit-elle, est la

propriété de la Ville de Bruxelles et est destinée à accueillir l'un des plus grands projet immobiliers, faisant l'objet d'un Master Plan, de ces dernières années. Cette proposition de modification de la prescription 18 encourage donc la Ville de Bruxelles à mener « tambours battants » un projet au coup par coup (comme le montre le permis récemment délivré pour la salle de spectacle dans le cadre du projet NEO) alors qu'une évaluation des incidences du projet global est nécessaire et doit être soumise à enquête publique, ce que seul garantit un PPAS.

IEB demande le retrait pur et simple de cette proposition.

B - Gare de l'Ouest

Le programme de la ZIR porte sur 150.000 m². Le seuil minimum de logements prévu sur la zone passe de 20% à 50%, conformément aux recommandations de l'étude faite dans le cadre du schéma directeur. Les arguments utilisés sont, d'une part, la reconnexion des deux parties de Molenbeek séparées par le chemin de fer et, d'autre part, la très bonne desserte et l'inter-modalité. Pour ce qui est du premier argument, le schéma directeur ne prévoit pas de solution au niveau de la séparation physique des quartiers et n'agit donc pas suffisamment sur la structure urbaine pour prétendre relier les quartiers entre eux.

Les quartiers adjacents à la Gare de l'Ouest sont parmi les plus densément peuplés de la région. IEB s'oppose à la modification du programme de cette ZIR qui prône une affectation majoritaire au logement, hypothéquant les atouts d'un pôle multimodal parfaitement adapté au développement d'activités économiques susceptibles de fournir de l'emploi aux riverains. Et ce d'autant plus que le RIE émet de solides doutes au sujet de l'environnement bruyant (chemin de fer + industries urbaines). Sans compter que le foncier appartient à la SNCB qui peut voir dans la fonction de logement une opération avant tout lucrative. **C'est pourquoi IEB soutient le maintien du seuil actuel de 20% de logements étant entendus qu'il devra s'agir de logements publics.**

C - Tour et Taxis

Pour ce qui concerne la ZIR 6B (entrepôt royal et proche du canal), le PRAS n'autorise pas le logement. Le PRAS démographique propose de modifier cela dans son programme. Comme pour d'autres zones, le RIE appelle de manière incantatoire à la mixité sociale, considérant que « *la zone est attractive et susceptible d'attirer des hauts revenus* ». Le RIE n'évalue en rien les conséquences socio-économiques de cette recommandation, qui est par ailleurs contradictoire avec le fait qu'on ne pourrait pas imposer le type de logement dans le PRAS.

IEB demande que l'ouverture de cette zone au logement se fasse au bénéfice exclusif du logement social.

Pour ce qui est de l'ensemble du site, le PRAS démographique veut modifier la superficie d'espace vert inscrite au PRAS en vigueur, qui doit actuellement être supérieure à 1 hectare. Le PRAS démographique inscrit l'obligation de la réalisation d'un espace vert multifonctionnel de 7 hectares, sur l'ensemble des deux ZIR. Il semblerait que cette superficie soit inférieure à celle qui a été convenue dans le schéma directeur. Par ailleurs, le PRAS démographique prévoit un espace vert non minéralisé en 6A et minéralisé en 6B. S'agit-il encore alors d'un espace vert ? On peut légitimement se poser la question. La prise en compte de l'esplanade comme espace vert permettra au promoteur non seulement de ne pas réaliser la coulée verte prévue dans le schéma directeur jusqu'à l'avenue

du Port, mais cela lui permet également de réduire la taille du véritable espace vert situé en 6A !

IEB demande que l'affectation en espace vert respecte strictement les surfaces définies par le schéma directeur et que les parties minéralisées ne soient pas considérées comme un espace vert.

D - Van Volxem

Le PRAS en vigueur n'y autorise pas le logement. Une étude évalue le potentiel constructible entre 18.000 et 25.000 m². Une gare RER Wielemans Ceupens est à l'étude. Le PRAS démographique inscrit au programme de la ZIR le logement, le commerce et l'équipement (projet d'école) comme activités principales. Le bureau et les activités productives y deviennent des activités secondaires.

On note ici la perte de potentiel pour les activités productives non seulement en termes de terrains disponibles, mais également en termes de connectivité au rail !

Pour les mêmes raisons que pour la Gare de l'Ouest, **IEB s'oppose à la modification du programme de cette ZIR qui prône une affectation majoritaire au logement, hypothéquant les atouts d'un pôle multimodal parfaitement adapté au développement d'activités économiques susceptibles de fournir de l'emploi aux riverains.** Et ce d'autant plus que le RIE émet de solides doutes sur l'environnement bruyant (chemin de fer + industries urbaines).

E - Gare Josaphat

Les affectations de la zone ne changent pas. Le logement y est déjà inscrit comme affectation principale au même titre que les équipements et les activités productives. Une zone verte y était également prévue. Le PRAS démographique lui impose une superficie minimale d'un hectare, hors voiries. Cette superficie est ridiculement faible vu l'étendue de la zone. **IEB réclame un parc de 5 ha au minimum.**

F - ZIRAD – Schaerbeek formation

La ZIRAD de Schaerbeek formation fait l'objet d'un schéma directeur qui n'est pas encore public. Sans présumer de l'intérêt ou non d'ouvrir la ZIRAD aux affectations proposées, il aurait été plus logique de dévoiler le résultat de ce schéma directeur et de le soumettre à l'enquête publique avant de modifier le PRAS.

IEB ne s'oppose pas à l'affectation de cette zone aux activités logistiques et portuaires. .

4 - Autres modifications des prescriptions littérales

A - 0.12

La justification de la prescription 0.12. 1°, alinéa 2, semble faible si ce n'est la résolution d'un problème ponctuel (transformation du couvent Gésù en hôtel à St-Josse-Ten-Noode). Son introduction risque de mettre à mal la protection du logement dans les zones de mixité et d'induire des mouvements spéculatifs vers ces zones.

IEB demande que cet alinéa 2 ne soit pas introduit.

La possibilité (0.12. 7°) accrue d'étendre ou de créer un commerce au dépend du logement va à l'encontre de l'objectif général affiché du plan de développer et protéger la fonction logement.

IEB demande que la prescription ne soit pas modifiée

B - Zones de forte mixité (ZFM)

La prescription 4.4. constitue une prime à l'abandon spéculatif passé et à venir. Elle induit un désavantage injuste pour le propriétaire qui gère et entretient son bien « en bon père de famille » par rapport à celui qui le laisse à l'abandon et génère ainsi des nuisances multiples pour son voisinage et pour la collectivité et qui voit ainsi s'assouplir les prescriptions urbanistiques à son profit.

Au 1er alinéa, 1°, la ré-activation de la prescription 4.4. par la modification de la date prise en compte pour son application (1er janvier 2011) est un mauvais signal envoyé aux spéculateurs immobiliers tentés par des pratiques d'abandon et de création de « chancres » afin de bénéficier de la plus-value que permet cette prescription. La ré-activation de cette prescription, qui ne devait être qu'un « *one shot* », laisse entendre que, dans quelques années, une nouvelle date de prise en compte pourrait à nouveau être adoptée. **Idéalement, la prescription 4.4. devrait être supprimée. Elle devait à tout le moins être évaluée et les résultats de cette évaluation devraient être livrés au public avant toute modification.**

Notons que le CoBAT prévoit par ailleurs que les sites d'activité inexploités – inscrits dans un inventaire – doivent faire l'objet d'une réhabilitation et d'une réaffectation de la part des propriétaires. Ces réhabilitations/réaffectations sont présumées d'utilité publique et le gouvernement peut les exproprier (article 257 du CoBAT). Pourquoi ne pas agir plutôt en appliquant le CoBAT ?

Si cette prescription devait être maintenue, l'objectif de la modification étant de faciliter la construction de logements sans pour autant mettre en danger l'activité économique, il serait préférable d'imposer un minimum d'activités productives. Les ZFM sont les zones qui ont le plus contribué à la création de logements dans les dernières années¹⁰. Il s'agit ici de décider si l'on veut amplifier ce phénomène ou si, au nom du maintien de l'emploi et au nom de la nécessaire **augmentation des surfaces dédiées aux activités productives**, il convient de l'endiguer. Les zones potentiellement concernées par cette prescription étant de surface relativement grande, il convient de chercher un juste équilibre entre les fonctions. Ainsi, **la part des équipements d'intérêt collectif ou de service public devrait également être augmentée**. Enfin, **il convient de limiter drastiquement le bureau dans ces zones en ne l'autorisant qu'à titre de complément usuel et en tant qu'accessoire de ces zones.**

C - Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)

En l'absence de réflexion sur le projet de ville et dans l'attente d'un véritable débat sur le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), IEB s'oppose à la création des zones d'entreprises en milieu urbain.

Il convient néanmoins de distinguer la transformation de certaines zones d'industrie urbaine (ZIU) en ZEMU et la transformation de certaines ZFM en ZEMU.

Pour ce qui concerne les ZEMU issues de ZIU, les effets de cette nouvelle affectation sont à la fois mal évalués par le RIE sur le plan socio-économique (voir plus haut) mais aussi parfaitement

¹⁰ Observatoire des permis logements n°1 (2011), p. 67.

identifiables sur d'autres plans: la création de ZEMU permettra la construction de logements de standing essentiellement c'est-à-dire inabordable pour la toute grande majorité des habitants qui contribuent à la hausse démographique. Les terrains concernés sont potentiellement pollués, ce qui entraînera des coûts importants de dépollution pour y permettre l'implantation de logements, des coûts qui seront forcément répercutés sur le prix de vente ou à la location des logements construits. Les entreprises installées sur ces terrains vont être soumises à une pression du fait de la proximité avec les futurs logements et leurs propriétaires, alléchés par les perspectives de plus-values générées par le changement d'affectation, risquent de délocaliser leur activité en dehors de la Région bruxelloise. Il convient de rappeler au gouvernement que ce phénomène n'est pas neuf et qu'il explique en partie la désindustrialisation des 50 dernières années. Notons in fine que le RIE lui-même conclut qu'aucun des pôles identifiés n'est réellement attractif pour le logement selon les critères retenus (proximité de zones habitées, bonne accessibilité, foncier encore libre, propriété publique, pollution des sols)! En effet, aucun des terrains identifiés ne parvient à cumuler ces critères : soit les terrains sont proches du tissu urbain mais sont pollués et occupés par des activités nuisibles pour l'habitat, soit ils sont déconnectés du tissu et peu accessibles en transports en commun. Ils exigent donc tous d'importants investissements publics.

La conversion de certaines ZFM en ZEMU pourrait contribuer à une relative protection des activités productives dans ces zones. Mais il semble à ce stade prématuré de créer une nouvelle affectation pour cela. Les prescriptions liées aux ZFM pourraient être revues une fois le PRDD adopté

D - Zones administratives (ZA)

IEB soutient la proposition. A noter tout de même que le rapport d'incidences ne semble pas avoir étudié les incidences des abrogations de PPA interdisant le logement dans ces zones.

E - Zones d'équipements (ZE)

Selon l'arrêté adoptant le projet de modification partielle du PRAS, les ZE constituent à la fois la plus grande réserve foncière susceptible d'accueillir du logement et une réserve suffisante pour répondre aux besoins en équipements scolaires qui augmenteront avec la croissance démographique. Le RIE pointe pourtant le risque de voir le logement prendre le pas sur les équipements dans ces zones et recommande de « *développer en priorité et préalablement à tout projet de logement sur ces zones, une vision de cohabitation entre ces fonctions pour l'ensemble du territoire* ».

Nous constatons que seuls les besoins en établissements scolaires sont cités dans l'arrêté. Nous ne trouvons aucune indication sur les autres besoins présents et à venir en matières d'équipements de proximité et aucune étude qui objective et confirme l'affirmation selon laquelle les réserves seraient suffisantes pour répondre aux besoins de la région en équipements, surtout si la construction en masse de logements y est autorisée. Le RIE n'analyse pas l'incidence du fait que la grande majorité des terrains concernés sont détenus par des intérêts privés et que dans ce type de configuration, le propriétaire aura vite fait de choisir entre la promotion d'équipements et de logements privés.

Il n'est nulle part fait mention dans l'arrêté du gouvernement de la manière dont les pouvoirs publics vont gérer la concurrence entre logements et équipements. Il pourrait s'en suivre une cannibalisation des zones d'équipement par le logement privé, comme cela s'est passé dans les zones de forte mixité au détriment des surfaces dédiées aux activités productives. Un tel envahissement des zones

d'équipement est en contradiction avec l'objectif du PRAS de 2001 de réserver, dans ces zones, des possibilités d'extension des infrastructures d'équipement. De plus, la plupart de ces zones sont émaillées d'espaces verts, à fonctions sociales de détente, à fonction pédagogique ou encore scientifique. Elles participent également au maillage écologique, en attendant leur affectation réglementaire nécessaire. IEB soutient à cet égard les propositions faites par l' Association des Comités de Quartier Ucclois (ACQU).

La prescription 8.2 autorise également la construction de commerce dans les ZE. Néanmoins, le qualificatif « *de taille généralement faible* » a été supprimé de cette prescription, ce qui ouvre la porte aux commerces de grande taille. Cette modification n'est nullement justifiée, et là aussi on court le risque de voir les fonctions d'équipements disparaître au profit de commerces de grande taille.

En attendant que les considérations qui précèdent soient objectivées, ce qui pourrait mener à la conclusion qu'il est nécessaire de consolider le caractère accessoire du logement dans les ZE, IEB demande la reformulation en ce sens de la prescription 8.1. IEB demande également que la prescription 8.2 réintègre l'expression « de taille généralement faible » qualifiant le type de commerce permis en ZE.

F - Zones vertes de haute valeur biologique

Du point de vue de la préservation de la biodiversité, la proposition de modification de la prescription 11 est censée permettre des actes et travaux nécessaires « à la réalisation du maillage vert » dans les zones à hautes valeurs biologiques.

Selon le glossaire du PRAS, le maillage vert constitue le principe d'aménagement écologique, social et paysager des espaces publics et privés dont l'expression se traduit dans les objectifs du PRD ou dans ses instruments de mise en œuvre. Il vise à :

- 1° créer ou améliorer une continuité entre les espaces verts par des plantations, des espaces de promenade ou tout couloir vert ;
- 2° assurer une répartition spatiale et fonctionnelle (récréative, paysagère, écologique et pédagogique) adéquate des espaces verts tenant compte des besoins des habitants et de l'écologie urbaine ;
- 3° établir une continuité entre des zones centrales et les zones de développement de la nature par des zones de liaison.

Il est à noter que l'arrêté adoptant le projet de modification partielle du PRAS confond le maillage vert et la promenade verte, dont il n'est nullement question ici. Le RIE considère aussi que la promenade verte fait partie du maillage vert... et qu'autoriser le maillage vert revient à autoriser la promenade verte, ce qui n'est pas le cas pour IEB. Cette modification de la prescription n°11 se révèle alors opportuniste (on garde en mémoire la saga du parc Walckiers) puisqu'elle met sur un pied d'égalité la protection active ou passive du milieu naturel ou des espèces et la réalisation d'une plaine de jeux.

IEB demande le retrait de cette proposition.

G - Divers

Le fait de définir des superficies maximales « *par immeuble* » ou même « *par projet et par immeuble* » est ambiguë car certains projets peuvent contenir plusieurs immeubles. Selon les typologies constructives, il est par ailleurs parfois difficile de définir si un immeuble est différent d'un autre ; par exemple, si des « immeubles » partagent un socle commun. Aussi, cette manière de définir les superficies maximales peut être de toute façon contournée par le saucissonnage des projets.

IEB demande que les termes « *par immeuble* » et « *par projet et par immeuble* » soient remplacés par « *par projet* ». Le terme de « *projet* » doit être défini comme un « *ensemble urbanistique dont les différentes parties concourent au fonctionnement en tant qu'entité cohérente, même si elles ne sont pas construites de manière concomitante* ».

5 - ZEMU – Analyse des principales zones concernées

A - Haren

Haren est depuis des années une zone largement affectée à de l'industrie urbaine et à de l'équipement d'intérêt collectif et de service public. Il reste néanmoins quelques terres agricoles, des potagers et des terrains en friches. La proximité du canal a fortement influencé l'aménagement de cette zone qui, au fil des siècles et des années, n'a pas été épargnée par des nuisances en tout genre. En 1969, la zone de Haren est déclarée inhabitable. Suite à cela, les investissements liés aux logements et à l'habitat se sont tassés.

Les modifications concernent les îlots suivants :

- Ilot entre le Middelweg, la chaussée d'Haecht et rue de La Grenouillette actuellement affecté en zone d'industrie urbaine ;
- le site actuel de l'OTAN, îlot compris entre l'avenue du Bourget et l'avenue J. Bordet, et la rue d'Evere, actuellement affecté en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public ;
- Ilot Middelweg et la chaussée de Haecht, la rue de l'Aérodrome et la rue A.Maes, actuellement affecté en zone de forte mixité ;
-

Ilot Grenouillette, Haecht et le chemin de fer actuellement affecté en zone de forte mixité.

Ces terrains, tous repris en ZEMU, constituent 4 îlots dans une zone mixte où se retrouvent de l'industrie urbaine et de grands terrains pour de l'équipement (ancien siège de l'OTAN et Eurocontrol). Ces zones sont entourées de quartiers faiblement densifiés, mais ces lieux sont peu attractifs pour le logement (nombreuses sources de nuisances sonores, survol des avions, trafic ferroviaire et automobile).

Du point de vue de la création de logements, certains terrains devront faire l'objet d'études approfondies pour vérifier le taux de pollution avant d'envisager tout projet de construction (habitat ou équipement). L'idée de construire du logement social sur le terrain entre les rues de la Paroisse et de l'Osier Fleuri a été abandonnée. La construction de logements sociaux doit être étudiée avec prudence dans cette zone qualifiée de bruyante. Si de tels projets sont envisagés, il faut exiger des mesures acoustiques à la hauteur des nuisances sonores qui sévissent en permanence, de jour comme de nuit. De nombreux terrains agricoles, des pâtures des potagers et autres friches pourraient accueillir du logement. Cependant c'est la présence même de "*ces morceaux de nature*" ainsi que les nombreux sentiers, toujours utilisés par les riverains et promeneurs, assurent la bonne intégration sociale de ces quartiers éloignés du tissu urbain. Haren manque aujourd'hui d'une vision urbanistique à échelle humaine préservant les derniers espaces naturels encore présents, mais permettant aussi le développement d'infrastructures d'utilité publique et de services de proximité (écoles, crèches, commerces...) qui font défaut.

Concernant les aspects liés à la mobilité, Haren se situe à la frontière régionale. Il s'agit d'une entrée de ville qui n'en présente aucun aspect mais reste toutefois très accessible parce qu'à proximité du canal et d'importants réseaux routiers (Ring, autoroute). La présence de deux gares et des liaisons STIB et De Lijn devrait offrir un potentiel évident pour les déplacements en transports en commun, or la circulation automobile y est de plus en plus dense et l'organisation des voiries un sujet délicat pour les riverains.

Signalons que le nouveau PRAS ne mentionne à aucun moment l'affectation des terrains prévus pour la construction d'une future prison, entre le Boulevard de la Woluwe, la chaussée de Haecht, la rue du Witloof et le chemin du Keelbeek. Des terrains ont déjà été achetés par la Régie des Bâtiments. INVESTIMO serait également propriétaire d'une parcelle voisine des terrains prévus pour la construction de ce projet.

B - Quai des Usines

Le pôle du Quai des Usines représente 345.000 m² soit 19% des terrains proposés en ZEMU. Il jouxte le site Godin affecté en ZIU où un projet de centre commercial est prévu non conforme avec l'affectation en ZIU. Le site accueille actuellement deux activités productives qui fonctionnent bien, sont créatives d'emplois et utiles à la ville : le Mabru et CEFL. La zone est incluse dans le schéma directeur de Schaerbeek-Formation.

Le site se découpe en grandes parcelles adaptées à son caractère industriel. La zone dite du marché matinal est un pôle économique régional important et une des seules parties du domaine portuaire qui ait potentiellement accès au transport ferroviaire. Le Mabru souligne l'intérêt de réactiver les liaisons ferroviaires pour y développer du TVE fret ou TGV marchandise. Le site pourrait donc bénéficier d'une accessibilité idéale pour le maintien et le développement des activités existantes, qui bénéficient à cet endroit d'une bonne centralité urbaine, meilleure que si elles étaient délocalisées dans le Nord sur le site de Schaerbeek-Formation. Par contre, l'accessibilité pour y accueillir du logement est très défailante (à cheval entre les zones B et C définies par le RRU). Le RIE souligne donc que la mise en valeur du site nécessiterait des investissements non négligeables.

Le Mabru est intégré dans l'économie locale : il se fournit et fournit en denrées alimentaires dans le cadre d'une économie locale facilitée par son intégration dans le milieu urbain. Sa délocalisation vers Schaerbeek-Formation pourrait briser pour partie cette bonne intégration. Le site est suffisamment accessible si on maintient l'affectation en ZIU ou ZAPT, mais la fonction de logement nécessiterait une amélioration nette de la desserte en transports en commun, sans compter que le projet de centre commercial *Just Under the Sky* prévu sur la parcelle voisine risque de rapidement saturer les capacités routières restantes.

Il s'agit d'un terrain appartenant à la Ville de Bruxelles. C'est l'occasion de profiter de cette maîtrise foncière pour penser à un projet économique bien intégré, utile à la ville et adapté à son ancrage territorial en bordure du canal et des voies ferrées. Le Mabru continue de se développer et les pouvoirs publics viennent encore d'y investir (dépollution via Brussels Greenfields, nouveaux frigos, surfaces logistiques supplémentaires, modernisation des magasins et des halles). Le bon sens consiste à poursuivre cette dynamique en maintenant le site en ZAPT. En tout état de cause, il n'y a aucune urgence à modifier l'affectation de ce site, puisque même si Mabru/CEFL déménage, cela ne se produira pas avant 10 ans.

C'est pourquoi IEB demande que le site MABRU/CEFL soit maintenu en ZAPT afin que les pouvoirs publics qui disposent de la maîtrise foncière sur le site puissent poursuivre la dynamique économique positive qui s'y développe déjà et améliorer la connexion de ces activités avec le chemin de fer et éventuellement la voie d'eau.

C - Biestebroek

Le projet de PRAS concerne 9 îlots, tous repris dans le PPAS Pont de Cureghem (2004) situés en ZIU (seul le logement de fonction est autorisé). Le tout représente plus de 300.000 m² soit 17% des terrains proposés en ZEMU dans le cadre du PRAS. Trois îlots sont classés comme zones Seveso :

les 2 îlots entre la digue du canal et la rue des Goujons (Cotanco) et l'ancien site Univar. Les quais ne sont pas concernés. Un PPAS est en cours d'élaboration et le pôle est englobé dans le projet de Master Plan « Canal ». Signalons enfin que ce pôle jouxte celui de Brimingham aussi proposé en ZEMU (=10% des ZEMU). Il importe donc de tenir compte de l'impact qu'aurait les changements d'affectation de l'ensemble de cette zone qui borde les rives sud du canal.

Les négociations en cours dans le cadre du projet de PRDD signalent que la zone pourrait à l'avenir jouer un rôle de centre de distribution urbaine (CDU) pour la région bruxelloise (du moins l'espace situé entre la voie d'eau, la rue Dante, la rue des Goujons et la rue de la Petit-Ile) avec une possibilité de transport par voie d'eau. Cette proposition est reprise dans les projets du Port de Bruxelles.

C'est pourquoi, le RIE analyse une alternative à la ZEMU pour cette zone en assurant son maintien en ZAPT. Il relève que si des activités logistiques étaient réalisées à cet endroit plutôt que des logements, les contraintes de dépollution des sols seraient de moindre importance et que cela permettrait une création d'emploi intéressante (en moyenne entre 15 à 50 emplois/ha bâti pour des centres logistiques tels qu'un CDU). Le RIE signale aussi que l'accès à la voie d'eau est relativement unique à cet endroit stratégique par rapport à la Région Bruxelloise, et qu'il est important de gérer cet accès de manière optimale et avec une vision sur le long terme. *« L'opportunité qui se présente à travers cette modification du PRAS doit donc être saisie pour développer une stratégie de fonctionnement de cet accès à l'eau. Toute la zone (élargie aux ZEMU environnantes) doit par ailleurs être réfléchie en fonction de cette opportunité, avec réflexion sur la mutualisation des infrastructures afin de renforcer tant que possible le potentiel de CDU qu'elle offre (dans la perspective, bien entendu, d'y créer un CDU...) »* (p. 146, vol. III). **Malheureusement le projet de PRAS ne retient pas cette alternative et transforme tous les îlots en ZEMU. IEB demande le maintien de l'ensemble des îlots en ZIU ou leur changement d'affectation en ZAPT mais s'oppose à leur conversion en ZEMU.** Cette dernière conversion aurait en effet pour conséquence de transformer de façon quasi irréversible l'un des territoires de la région, surtout dans sa zone sud, le mieux adapté à l'activité logistique, portuaire et industrielle liée à la voie d'eau. La bonne connexion du site au ferroviaire, au réseau routier et à la voie d'eau en fait une zone idéale et quasi irremplaçable pour ce type d'affectation. Alors que sa conversion en ZEMU nécessitera des coûts conséquents pour adapter le site à la fonction logement.

Vu le caractère hautement stratégique de cette zone pour le développement économique de Bruxelles, **IEB demande que le gouvernement fasse droit à la demande de la SDRB et du Port de Bruxelles de leur conférer un droit de préemption sur la zone visée par le projet de PPAS Biestebroek**, en vue de s'assurer du développement de cette zone stratégique d'une façon conforme à l'intérêt public et de mettre fin à la spéculation immobilière déjà en cours sur ces îlots. Soulignons que ces terrains se divisent actuellement en grandes parcelles ce qui est essentiel pour certaines entreprises qui n'acceptent de s'installer à Bruxelles que si elles disposent d'un terrain suffisant afin de disposer d'une marge de sécurité par rapport à l'avenir. Elles se prémunissent ainsi contre un besoin de devoir déménager en cas d'agrandissement de leurs besoins en espaces. La conversion en ZEMU va nécessiter une division de ces parcelles pour créer des voiries liées à la desserte de la fonction de logement. La conversion des terres en ZEMU va imposer des contraintes importantes aux entreprises, parfois incompatibles avec leurs activités, avec un risque réel de délocalisation et de perte d'emplois, tout en diminuant l'attractivité économique de la région bruxelloise.

Concernant les aspects liées à la mobilité. Alors que le RIE place ce pôle en typologie 1 pour sa bonne accessibilité, il doit reconnaître que les traversées piétonnes y sont difficiles et dangereuses, que de nombreux passages sont privatisés par les industries. Le RRU met le pôle en zone C

(mauvaise accessibilité en transports en commun). Si le site est très accessible par la route et dispose d'un potentiel lié au chemin de fer et à la voie d'eau, il bénéficie en réalité d'une mauvaise accessibilité pour accueillir une fonction logement notamment en raison des coupures liées à la présence du canal, du chemin de fer et du boulevard de l'Industrie. Le RIE souligne d'ailleurs le risque d'enclavement des logements qui viendraient prendre place à cet endroit. Sans compter qu'une bonne partie de ces terres ne sont pas en friche et que les logements risquent d'être contigus à des industries en place peu compatibles avec la fonction logement (ex: fonderie de métaux).

Concernant les aspects liés au logement. Une bonne partie de ces terres ne sont pas en friche et les logements risquent d'être contigus à des industries en place, peu compatibles avec la fonction logement (ex: fonderie de métaux). Par ailleurs, trois sites Seveso sont présents sur ces îlots. COTANCO 1, COTANCO 2 et UNIVAR. Certes, UNIVAR quittera le site fin août 2012 mais COTANCO n'a pas l'intention de déménager. Or une nouvelle prescription dans le PRAS prévoit que les entreprises Seveso ne pourront s'installer qu'en ZIU ou ZAPT. En outre, l'IBGE a fixé un périmètre d'un rayon de 200 m autour des sites Seveso et une interdiction de logements est prévue dans un périmètre de 50 m. C'est pourquoi, le RIE déconseille de construire du logement sur les trois îlots Nord de Biestebroek à proximité de COTANCO. Or si aucun logement ne peut être construit à cet endroit, les logements situés plus au Sud seront isolés et coupés de la connexion vers Cureghem et le Quartier Midi. Le RIE souligne lui-même qu'il n'y aura pas une continuité de logement ni la masse critique nécessaire pour développer un pôle d'habitation.

Tout ceci plaide pour le maintien de ces îlots en ZIU ou leur conversion en ZAPT.

Concernant les aspects liés à l'eau : à l'heure actuelle, le taux d'imperméabilisation de la zone est moyen. Le densification liée à la conversion en ZEMU entraînera inévitablement une augmentation du taux d'imperméabilisation et du ruissellement. Or le site dispose d'un réseau d'égouttage déjà insuffisant en l'état avec pour conséquence que les eaux usées de certaines entreprises sont directement rejetées dans le canal. La création de logements va encore accroître fortement les exigences liées au réseau d'égouttage avec des coûts très importants pour les pouvoirs publics afin de viabiliser des terrains privés. Le maintien en ZIU ou la conversion en ZAPT nécessiterait certes des améliorations mais avec des coûts nettement moindres.

D - Reyers

L'îlot "Vlan" ainsi que trois grands îlots du périmètre (tous situés entre Colonel Bourg et la Chaussée de Louvain) qui comportent chacun des zones de forte mixité sont proposés à la reconversion en ZEMU. L'introduction de logements dans ces zones est une des recommandations du schéma directeur adopté sur la zone levier.

Le PRAS prévoit une forte densification donc dans cette zone, où le logement est introduit non seulement dans les zones d'activité productive, mais aussi dans les zones comportant actuellement du bureau (zones en principe aussi dévolues à l'activité productive), le tout sans perte de superficie pour aucune des fonctions. Il n'y a par contre aucune proposition permettant de garantir et d'organiser la cohabitation entre ces différentes fonctions.

Un autre élément pose sérieusement question. Afin sans doute de ne pas effrayer les propriétaires des bureaux situés rue Colonel Bourg, le schéma directeur envisage l'introduction de logements en augmentant les gabarits et en gagnant du terrain sur l'autoroute ce qui permet de maintenir les superficies de bureau existantes. Pourtant, cette zone n'est pas adaptée à la fonction bureau. Sa desserte en transport, son accessibilité routière aux heures de pointes et la structure du quartier sont tous trois problématiques. Ceci explique d'ailleurs l'important vide locatif de ces immeubles. Il n'y a donc aucune raison de maintenir les superficies de bureau existantes. **IEB plaide ici pour une**

reconversion massive en faveur du logement et l'équipement, voire du commerce orienté vers le quartier. Ceci permettrait en outre de maintenir des zones plus clairement destinées aux activités productives.

E - Birmingham

Située sur les communes de Molenbeek-Saint-Jean et Anderlecht, la ZEMU Birmingham est répartie en 4 îlots :

- entre la rue Verheyden et les voies ferrées (15a)
- entre le Boulevard J. Graindor et les rues de Birmingham et de Glasgow (15d)
- entre le Quai F. Demets et la rue de Birmingham (15c)
- entre les rues N. Doyen et de Birmingham (15b)

Ces parcelles sont actuellement affectées principalement aux industries urbaines. Ce pôle représente 10% du territoire des ZEMU(soit 219,000 m²) et s'inscrit dans la continuité des zones adjacentes (pôle Biestebroeck et ZIR Gare de l'Ouest) que le projet de modification du PRAS se propose de livrer à la spéculation immobilière.

Le projet de plan considère ces terrains comme ayant un fort potentiel de reconversion permettant l'implantation de logements avec *« activation préférentielle de terrains propriété du secteur public »*.

L'étude d'incidences nous apprend qu'à l'heure actuelle les espaces sont globalement bâtis et occupés par des entreprises.

Le passage de ces terrains en ZEMU anticipe donc une reconversion d'ensemble au détriment des activités productives existantes. Le logement se profile ici comme une fonction forte menaçant le potentiel industriel en bordure du canal.

De plus, l'étude postule, en un raisonnement par l'absurde, que la densification de l'habitat dans une partie de la région où celle-ci atteint un sommet n'aura pas d'incidences sur les équipements :

« A partir du moment où on retrouve une haute densité d'habitations dans les quartiers environnants à la ZEMU, on peut considérer (...) que le pôle à l'étude est également propice au développement de logements supplémentaires.

« Par ailleurs, la présence de nombreux habitants implique qu'un nombre d'infrastructures/ d'équipements sont déjà réalisés, et celles-ci pourraient éventuellement être partagées par les futurs nouveaux habitants de la ZEMU. »

IEB demande qu'un plan prospectif et respectueux du potentiel industriel de cette zone en bordure du canal soit envisagé. IEB demande également que l'implantation de logements supplémentaires dans la zone se fasse de manière limitée et en prenant en considération la saturation actuelle des infrastructures (écoles, espaces verts, services publics, ...).

Suggérer la densification par le logement des quartiers les plus peuplés ne peut se faire sans prise en considération sérieuse de la pression accrue sur la qualité de vie des habitants actuels. On peut anticiper qu'une partie des logements créés portera atteinte à la qualité de vie s'ils sont envisagés dans une perspective d'attractivité de la « classe moyenne » et donc gentrificatrice.

F - Erasme

Les zones proposées à la conversion en ZEMU présentent de nombreuses caractéristiques qui les rendent compatibles avec le logement: zone C (la plus défavorable) pour la desserte en transports en commun ainsi que plusieurs parcelles sont coincées entre l'échangeur du ring et le chemin de fer. L'une des zones visée constitue l'une des dernières réserves foncières de la SDRB qui ne manque pas de projets dans ses cartons. De plus, certaines entreprises existantes risquent de délocaliser si elle peuvent spéculer sur un foncier dont l'affectation changerait. Seule une petite bande de terrain, en bordure du site universitaire, pourrait être dévolue au logement d'étudiant. **IEB demande donc le maintien en ZIU des zones concernées.**

A l'instar du CCN Vogelzang, **IEB demande qu'à l'intérieur du pôle Erasme, et précisément au sud (zone Meylemeersch) et à l'ouest (zone Chaudron), soit prévue une affectation en zone verte qui garantisse la conservation et la protection du patrimoine existant classé et à classer.**

6 - Changements d'affectation – autres zones

A - Tritomas

L'affectation de cette zone de sports en zone résidentielle ne garantit pas la préservation des abords de l'ensemble classé des cités jardins Le Logis – Le Floréal. En effet, les immeubles jouxtants cette parcelle sont classés (Square Archiducs et rue des Ellébores) et il semble impératif de préserver une zone tampon entre ceux-ci et tout nouveau développement foncier. L'affectation actuelle était de nature à garantir la préservation des caractéristiques paysagères de la zone. Dès lors, **nous demandons que la parcelle ne soit pas affectée dans sa totalité en zone résidentielle mais que soit préservé le massif arboré le long de l'avenue des Archiducs ainsi qu'une large bande longeant l'arrière des maisons situées rue des Ellébores en l'affectant en zone verte.**

B - Avenue J. Van Horenbeek

L'affectation de cette zone de sports en zone résidentielle contient une très grave menace

de perturbation du réseau du maillage vert bruxellois. En effet, cette zone constitue un goulot d'étranglement entre le massif de la forêt de Soignes et la vallée de la Woluwe (NATURA 2000 SIC-1). En connexion avec l'étang Ten Reuken, cette parcelle permet à une importante population de chauves-souris d'effectuer leurs déplacements entre leurs lieux de chasse et leurs lieux de repos (forêt de Soignes). A ce titre, **une large bande de cette parcelle doit être affectée en zone verte afin de maintenir le lien entre ces deux éléments essentiels du réseau Natura 2000.**

C - Rue Jan Blockx

La demande de condamner cet intérieur d'îlot actuellement en zone de parc au profit de l'extension d'une école est contradictoire avec l'affirmation en p. 6 de l'arrêté adoptant le projet de modification partielle du PRAS qui affirme que le potentiel foncier disponible dans les zones d'équipement « *peut répondre aux besoins en équipements scolaires* ». **IEB demande de conserver en zone de parc la majorité de la parcelle.**

D - Bassin Beco

La conversion de cette zone d'activité portuaire pose question. La création d'un parc à cet endroit délocalise des entreprises qui sont potentiellement utilisatrices de la voie d'eau et condamne durablement l'usage des quais pour le transport de marchandises. Le projet actuel consacre le caractère récréatif espéré par la société propriétaire de Tour et Taxis et lui apporte une plus-value sans la moindre contrepartie, alors même qu'elle ne fait aucun effort pour développer son propre projet. **IEB demande que cette zone soit maintenue dans son affectation actuelle.**