

Jeudi 12 juillet 2012

# Projet de modification du PRAS, dit « PRAS démographique »

Avis déposé par l'ARAU dans le cadre de l'enquête publique<sup>1</sup>

---

## I. Considérations générales : le PRAS démographique repose sur des prérequis erronés

---

### 1. Le PRDD doit primer sur le PRAS

La législation définit le PRD comme le plan d'orientation politique, qui traduit la vision du développement de la ville.

Dans la hiérarchie des plans, le PRD devait être élaboré en amont du nouveau PRAS. Le PRAS constitue le plan réglementaire qui fixe les affectations possibles sur le territoire. Il devrait traduire concrètement les résolutions du PRDD. Le citoyen peut s'interroger sur la validité de la consultation entamée sur le futur PRDD puisque le sort de zones stratégiques serait scellé par le PRAS. L'ARAU demande dès lors, à l'instar d'autres acteurs de la société civile et de nombre de Bruxellois, que l'adoption du PRAS soit reportée et qu'il y ait une enquête publique sur le futur PRAS réécrit après l'adoption du PRDD, c'est-à-dire à la fin de cette année 2012.

L'ARAU s'étonne que le PRAS démographique ait été élaboré en secret et n'ait pas fait l'objet d'un processus participatif, alors que dans le même temps, le projet de PRDD faisait mine de mobiliser les forces vives de la société civile ainsi qu'un « panel citoyen ».

Certaines modifications apportées au PRAS sont motivées par de fausses urgences ou des demandes des promoteurs et constitueraient un coup parti par rapport aux intentions déclarées dans le cadre de la rédaction du PRDD.

---

<sup>1</sup> Avertissement : considérant les délais impartis et la lourdeur des documents mis à l'enquête, l'ARAU n'a repris dans cet avis que les aspects principaux qui posent, selon lui, des difficultés majeures, ce qui ne signifie pas qu'il soutient toutes les autres modifications.

Les associations ont publié le 5 juillet un communiqué de presse : *PRAS démographique, hold-up sur le PRDD*. Elles demandent au Gouvernement, sur base des critiques convergentes qui ne manqueront pas d'être émises sur ce point primordial dans le cadre de l'enquête publique, de reporter l'adoption du futur PRAS afin qu'il soit conforme au PRDD.

## **2. Le PRAS entend traduire le Plan de Développement International (PDI), qui n'a aucune valeur légale**

Le projet de PRAS entend traduire certaines intentions du PDI (au Heysel et à Delta) alors qu'il n'a fait l'objet d'aucune enquête publique et qu'il n'a aucune valeur réglementaire. Le PDI est un programme (et non un plan, comme son nom pourrait le laisser croire). Il a été élaboré, *in tempore*, avec la seule collaboration des promoteurs intéressés.

## **3. Démocratie et évaluation des politiques publiques**

L'ARAU s'étonne que la Région, alors qu'elle a besoin d'une vision d'ensemble qui planifie la réponse aux défis sociaux qui sont les siens, propose un plan qui relève, une fois encore, du patchwork partial. À l'instar des zones levier et des Zones d'Intérêt Régional (ZIR) des plans précédents, le PRAS démographique entend répondre aux demandes de certains acteurs économiques.

Par ailleurs, le PRD est supposé prendre en compte les « rapports annuels sur le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du PRD et du PRAS » (qui doivent être établis au niveau régional sur base des articles 22 et 30 du COBAT). À l'exception notable de l'année 2004, l'ARAU n'a eu connaissance d'aucun de ces rapports. Existents-ils ? Ont-ils été pris en considération ? Cet aspect n'est pas expliqué dans le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) et c'est une lacune importante.

## **4. L'ARAU conteste l'argument du boom démographique comme moteur de la construction de logements neufs**

L'ARAU a publié le 16 mars 2012 l'analyse *Explosion démographique : gare aux projections...*<sup>2</sup> Cette analyse entendait mettre en évidence le fait que la démographie n'est pas une science exacte. Elle repose toujours sur des hypothèses qui sont susceptibles d'évoluer. En l'espèce, les auteurs du PRAS démographique ne retiennent que les facteurs qui confortent leur thèse.

L'ARAU s'en étonne d'autant plus que les données abondent : les *Cahiers de l'IBSA*, les *Dossiers du baromètre conjecturel*, le *Monitoring des quartiers*, le *baromètre social bruxellois*, les études de *l'Observatoire des loyers*, etc. Ces études démontrent que l'accroissement prévu de la population bruxelloise est principalement composé de ménages dont les revenus sont faibles. Elles montrent également des disparités par commune : le vieillissement des communes du sud de la Région (devenues inaccessibles aux jeunes ménages) et la saturation de certains quartiers centraux du Pentagone et de la première couronne, par exemple.

---

<sup>2</sup> <http://www.arau.org/fr/urban/detail/232/boom-demographique-fiabilite-des-previsions-pras-demographique-stib>

De plus, l'étude *Habitat* de l'IBSA (2011) établit 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.

Les besoins prioritaires relatifs au logement sont, d'après ces études :

- la production de logements adaptés et accessibles pour les familles à petit revenu, en ce compris pour les familles nombreuses ;
- des besoins particuliers pour les familles monoparentales ;
- des solutions adaptées aux personnes âgées de 70 ans et plus ;
- des infrastructures destinées aux enfants de 0 à 4 ans (crèches, écoles maternelles, espaces verts, espaces de jeux sûrs) ;
- des écoles destinées aux enfants de tout âge, en particulier dans les quartiers défavorisés et sur-densifiés.

La question principale posée par le PRAS démographique est donc celle de l'adéquation à la demande de l'offre qu'il propose.

L'arrêté du PRAS repose sur deux pronostics contestables : le maintien d'un taux de natalité important (alors que la natalité de tous les groupes migrants a notoirement diminué) et le maintien de flux importants d'immigration externe (immigrants qui peuvent, à moyen terme, préférer d'autres régions éventuellement plus attractives qu'une région qui compte 20% de chômeurs et jusqu'à 40% chez les jeunes).

Telles que formulées, ces deux hypothèses fondant la perspective d'une croissance démographique importante nous paraissent hasardeuses car déterministes.

## **5. L'ARAU conteste la méthodologie relative à l'évaluation du potentiel foncier constructible**

Le PRAS démographique repose sur l'hypothèse selon laquelle le potentiel foncier disponible dans le cadre du PRAS existant est trop faible pour absorber ce boom démographique prétendument exponentiel.

Les auteurs du PRAS démographique s'appuient sur des études qui ne sont pas rendues publiques, malgré les demandes répétées d'IEB. Ce manque de transparence est interpellant, d'autant que les hypothèses exposées dans les documents surprennent.

- Le PRAS démographique ne prend pas en compte la capacité de renouvellement de la ville sur elle-même, qui est important car Bruxelles est, en moyenne, une ville peu dense ;
- il part de postulats minimalistes : un rapport plancher/sol (P/S) de 1 dans les zones centrales, un P/S de 0,5 en deuxième couronne. À titre de comparaison, la cité sociale Floréal présente un P/S de 0,4. Il est évident qu'aucun acteur n'envisagerait aujourd'hui des développements immobiliers sous une forme pavillonnaire et unifamiliale.

En conjuguant des postulats maximalistes en termes d'essor démographique et des postulats minimalistes en termes de possibilités de densification, il est grossier de conclure que le tissu

urbain actuel ne permet pas d'accueillir suffisamment de nouveaux arrivants et qu'il importe d'ouvrir des réserves foncières et des zones d'industrie aux promoteurs.

La conjonction des points 4 et 5 du présent avis nous paraît de nature à remettre en cause les postulats du PRAS démographique, et, partant, l'essentiel de ses raisonnements. En effet, le Gouvernement a l'obligation de faire reposer son arrêté **sur des motifs exacts, pertinents et admissibles**. La motivation doit figurer dans le dossier administratif établi au cours de la procédure d'élaboration de l'arrêté. Le Conseil d'État, s'il est saisi, pourrait annuler le PRAS démographique pour défaut de motivation. Les hypothèses prises comme postulats nous paraissent en effet sélectives.

## 6. Tout ça pour ça ?

Ces élucubrations parées de légitimations qui reposent sur des études non publiques, permettraient en réalité d'ouvrir aux promoteurs des réserves foncières destinées à l'industrie afin d'y construire une suroffre de logements de standing (vu les coûts liés à la dépollution des sols, les promoteurs seraient « contraints » de construire des logements de cette gamme, explique le RIE).

La société civile bruxelloise, consciente des enjeux liés à la crise énergétique sans précédent que nous vivons, entend au contraire conserver des terrains industriels susceptibles d'accueillir la nécessaire réindustrialisation de la ville. Il faut préserver l'avenir, en particulier dans les pôles ou parties de pôles qui présentent une capacité de desserte trimodale : rail, eau, route.

Les modifications introduites dans le PRAS démographique permettraient d'accueillir 20.000 des 140.000 habitants supplémentaires annoncés, selon les déclarations du Ministre-Président Charles Picqué. Ces modifications ne permettraient donc que très partiellement de rencontrer la demande en logements des nouveaux habitants. Par contre, il aurait comme conséquence de faire disparaître une part non négligeable de la capacité industrielle de Bruxelles pour répondre aux demandes des promoteurs dont plusieurs ont déjà acheté certains desdits terrains.

## II. Analyse par zones

---

### 1. Les zones d'intérêt régional (ZIR)

#### 1.1 Le Heysel

La Ville de Bruxelles, propriétaire des terrains du Heysel, veut les urbaniser afin d'accroître ses revenus.

Le PRAS propose de délimiter une nouvelle petite ZIR n°15, dont le programme se conforme aux développements envisagés dans le projet NEO porté par la Ville de Bruxelles.

L'inscription en ZIR ne doit pas permettre de faire l'économie d'un PPAS dont le cahier des charges doit faire l'objet d'une enquête publique.

La Ville vient de lancer un « dialogue compétitif », procédure d'attribution de marché. L'ARAU conteste le programme établi par la Ville pour le Heysel, dont le Master Plan n'a fait l'objet d'aucune consultation publique, programme qui est avalisé par le projet de PRAS:

- un centre commercial de 75.0000 m<sup>2</sup> bruts ;
- un centre de congrès de 16.000 m<sup>2</sup> ;
- une salle de concert de 8.000 m<sup>2</sup> ;
- maximum 20.000 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- 9.800 m<sup>2</sup> d'horeca ;
- 20.000 m<sup>2</sup> d'hôtel ;
- 93.750 m<sup>2</sup> de logements dans 750 logements sous forme de tours ;
- minimum 7 hectares d'espaces verts.

### **Le centre commercial, un modèle éculé**

Un centre commercial de plus de 70.000 m<sup>2</sup> ne correspond pas au modèle de société qui prévaudra dans l'avenir, suite à l'épuisement des ressources, mais à celui des 30 Glorieuses et de la « société de consommation » décrite par John Galbraith dans les années 50 !

Le séminaire *Is the shopping mall dead ?*, organisé par l'Agence de Développement Territorial (ADT) le 29 juin 2012 a bien montré les limites du modèle de shopping center. Il est devenu un produit immobilier financier destiné à générer une plus-value rapide via la vente des surfaces commerciales. Si la demande n'est pas là, le centre commercial peut périliter (multiplication des surfaces vides et des soldeurs), voire faire faillite : Outlet shopping de Verviers, galerie des Carmes à Wavre, galerie Horta, gare centrale, centre commercial Domus à Paris<sup>3</sup>,...

La demande des consommateurs est aujourd'hui orientée sur :

- le respect de l'environnement ;
- la demande de proximité (or, le centre commercial fonctionne essentiellement sur le modèle éculé voiture-parking) ;
- l'e-commerce ; qui représente déjà 20% des ventes dans le monde ;
- le retour vers les centres villes.

Une offre soit disant de nouvelle génération, ersatz de ville, ne répond pas non plus à ces demandes. Un centre commercial supplémentaire ne peut que nuire au commerce existant, déjà très dense compte tenu de la part de revenus disponibles des ménages.

La concurrence opérée par les projets Uplace et Just under the Sky (JUTS) rendent le projet NEO peu crédible.

Des permis viennent en effet d'être délivrés pour la construction d'un centre commercial de 55.000 m<sup>2</sup> à Machelen (Uplace) et d'un autre de 56.000 m<sup>2</sup> au Pont Van Praet (JUTS), les projets étant soit disant justifiés par une prétendue lacune de l'offre commerciale au Nord de Bruxelles, ce qui n'a jamais été écrit dans le Schéma de développement commercial. Le RIE s'inquiète à juste titre de la mise en concurrence entre ces différents projets et signale que leurs zones de chalandise se superposent, indépendamment du risque (élevé) de concurrence avec les centres et les noyaux commerçants existants en 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*

---

<sup>3</sup> Voir à ce sujet le site [deadmalls.com](http://deadmalls.com)

*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 souligne d'ailleurs les 4,5 millions de visiteurs annuels actuels).

### **Un centre de convention : quel avenir pour les grands congrès quand le coût de l'énergie restreindra les déplacements ?**

Le dessein de la Ville prévoit un grand centre de convention destiné aux congrès de plus de 1.200 places (congrès de type ONU). Outre que la concurrence est actuellement grande dans ce domaine, on peut se demander quel sera son avenir quand le coût de l'énergie restreindra les déplacements.

### **Urbanisation de masse : attention à la cicatrisation**

Le programme d'urbanisation est massif et ambitieux. L'ARAU veut rappeler que ce type de programme est très vulnérable aux aléas de la conjoncture économique (voir le quartier Nord) et que la cicatrisation prend d'autant plus de temps à se faire. C'est pourquoi il estime qu'il importe au Heysel :

- d'améliorer les cheminements piétons et la qualité des espaces publics, actuellement rongés par la voiture ;
- de maintenir les espaces verts existants ;
- de réduire l'accessibilité automobile en réduisant le nombre de places de parking à destination (et non en les enterrant, ce qui a un coût important) ;
- de garder *in situ* les infrastructures qui fonctionnent. Ce qu'on fait en gardant le stade on doit le faire avec Océade, Mini-Europe et le Planetarium, qui génèrent plus de 200 emplois.

Par ailleurs, l'ARAU attire l'attention sur le fait que l'Atomium est un monument qui ne peut souffrir aucune concurrence sous peine d'être réduit au ridicule.

### **L'urgence est de répondre aux besoins existants**

Le RIE précise qu'il ne s'agira pas de logements sociaux alors qu'il s'agit de terrains publics ! C'est inadmissible dans la perspective de la responsabilité sociale du Gouvernement.

L'ARAU exige d'implanter, puisqu'il s'agit de terrains publics, des logements publics afin de répondre à la demande qui est patente (40.000 ménages inscrits sur les listes du logement social, 10.000 de plus sur les listes d'attente du logement moyen...)

Le quartier manque de commerces de proximité. Le PRAS démographique ne répond pas à cette demande mais annonce, au contraire, que « *le commerce du Heysel devrait miser sur le haut de gamme* ». C'est redondant avec les intentions déclarées du projet de centre commercial JUTS, situé à moins de 15 km, au Pont Van Praet, qui entend se situer sur le même créneau. Non seulement cela ne répond pas à la demande locale mais, de plus, cela attirerait pléthore de véhicules supplémentaires venus d'une périphérie mal desservie en transports en commun, comme l'annonce le RIE.

## 1.2 Tour & Taxis

Le projet de PRAS permet l'introduction de logement dans la zone 6B, à front du canal. À l'époque de l'élaboration du PRAS actuel, les promoteurs avaient refusé le logement dans cette zone, cela montre bien que les plans d'opportunité, établis en fonction des demandes des promoteurs, ne correspondent pas à l'intérêt de la ville.

## 1.3 Delta

Le PRAS démographique 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 ces négociations avec la Commission européenne, sur la question de la répartition du financement.

Le PRAS démographique 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. Étant donné l'échec des négociations avec la Commission européenne, reste donc 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.* » L'ARAU estime, compte tenu de ces nuisances, que la meilleure affectation possible pour le triangle ferroviaire est l'industrie urbaine.

## 1.4 Gare de l'Ouest

Le PRAS propose de faire passer de 20 à 50% la proportion de logements sur le site de la gare de l'Ouest.

Le terrain de la gare de l'Ouest appartient en grande partie à la SNCB et est destiné à être traversé par le RER, s'il est un jour mis en œuvre.

Dans la mesure où la Gare de l'Ouest est très bien desservie par le métro et pourrait voir se renforcer sa fonction ferroviaire, il conviendrait d'y prévoir également un pôle de grands équipements (pôle scolaire et/ou musée d'art moderne, si ce projet s'avère pertinent) ou un pôle tertiaire décentralisé.

Par ailleurs, la gare de l'Ouest constitue une opportunité pour le transport de marchandises par le rail.

## 2. Les zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)

Les zones d'industrie urbaine (ZIU) et les zones d'activités portuaires et de transport (ZAPT) doivent garder ces affectations, surtout si elles ont un accès trimodal (eau, fer, route), car il faut préserver l'avenir.

L'ARAU estime que le quota, proposé dans les prescriptions relatives aux ZEMU, de 30% d'activités productives dans les projets de plus de 10.000 m<sup>2</sup> risque d'être détourné de son objectif. La crainte de l'incompatibilité des fonctions entre elles ou de la dévalorisation du logement risque en effet de conduire à la multiplication des centres de fitness en rez-de-chaussée des immeubles de logement.

Le RIE explique longuement que le coût de la pollution risque d'absorber une partie de la plus-value, ce qui consiste à épouser le raisonnement des promoteurs concernés qui vise à légitimer des gabarits importants.

### 2.1 Quai des Usines

Le Port de Bruxelles a abandonné, comme il l'a annoncé au colloque du Conseil économique et social le 10 juin 2011, la zone MABRU-CEFL afin de permettre à Equilis de créer la zone de chalandise primaire qui fait défaut au projet de centre commercial JUTS.

Ce n'est pas une bonne idée car ce projet, dont les contours sont encore très flous comme l'a montré l'intervention du développeur lors du séminaire *Is the shopping mall dead ?* organisé par l'ADT, pourrait ne jamais se réaliser du fait de la concurrence.

De plus, le terrain est très pollué et séparé de la ville par de nombreuses infrastructures (canal et route au nord, pont Van Praet à l'est, voie ferrée au sud,...) et un mur aveugle sur l'autre rive du canal (Domaine Royal), de sorte qu'il est difficile d'imaginer des zones de logements qui se rattacheraient à la ville.

Cette absence de continuité urbaine convient par contre à une ZAPT ou à une ZIU. Il convient également de constater que MABRU est très fréquenté par les particuliers et les épiciers bruxellois et que nombre de ses clients s'y rendent en transports en commun. Éloigner les fonctions agro-alimentaires du centre de la ville n'est pas opportun. Il conviendrait au contraire, de spécialiser cette zone en un pôle agro-alimentaire au nord de la ville, à l'instar des Abattoirs au sud.

La présence d'infrastructures de plusieurs modes de transport (eau, rail, route, tram) devrait conduire au maintien d'activités productives. Il faudra, à l'avenir, moins utiliser la route et promouvoir le rail, qui longe ce site.

Le RIE révoque l'hypothèse de la construction d'un nouveau stade à cet endroit, ce qu'il convient d'oublier.

## 2.2 Reyers

Il ressort de l'examen de l'ARAU (voir tableau en annexe) que Reyers constitue la seule ZEMU crédible, pour autant que le pôle audiovisuel qui y est présent puisse garder des capacités de développement...

## 2.3 Birmingham

Le pôle Birmingham est certes relativement bien desservi par les transports en commun, du fait de la présence des stations de métro Delacroix et Jacques Brel ainsi que de sa proximité de la gare de l'Ouest. Il peut former, dans la partie nord de l'îlot 15C, une continuité urbaine avec les zones habitées d'Anderlecht.

Mais il constitue également actuellement un pôle économique qu'il paraît inopportun de déstabiliser. Affecter le pôle Birmingham (et en particulier l'îlot 15C) en ZEMU créera une pression à l'exode, éventuellement en dehors de la Région, des entreprises qui y sont implantées, dont certaines, si elles sont propriétaires des terrains, seront tentées par une vente avantageuse. L'ARAU estime qu'il faut prévoir un seuil d'activités économique par parcelle.

Environ la moitié de la superficie de cette zone appartient aux pouvoirs publics. En cas de changement d'affectation de ces zones, tout logement construit sur une parcelle publique devra être public.

En outre, l'ARAU demande le classement de l'atelier de la STIB.

## 2.4 Biestebroeck

Le pôle Biestebroeck comprend 9 îlots (représentant plus de 300.000 m<sup>2</sup> au sol) et trois sites classés SEVESO (UNIVAR, COTANCO I et II).

L'ARAU estime que cette zone est trop mal desservie par les TC, enclavée par des barrières urbaines et éloignée de la ville.

L'ARAU est hostile à la prime à la spéculation octroyée via le projet de PRAS à des projets privés qui se développent déjà sur les îlots 16A et 16G, Key West et City docks<sup>4</sup>. Le RIE est lucide quant aux effets de la spéculation qu'il engage puisqu'il mentionne que « *les risques de spéculations sur la valeur des terrains de ZEMU sont réels* » (p. 499). Il propose le gel des opérations mais on ne sent aucune volonté politique d'y procéder.

L'ARAU se prononce en faveur du maintien des îlots qui peuvent bénéficier d'une accessibilité trimodale rail-route-canal en ZIU ou en ZAPT en vue de l'implantation d'un centre de distribution (vraiment) urbaine. Il se prononce en faveur du maintien de l'îlot 16E en ZAPT, comme envisagé dans le complément du RIE et dans le Master Plan du PPAS Biestebroeck.

---

<sup>4</sup> Voir le site [rives.be](http://rives.be)

## 2.5 Erasme

L'ARAU ne comprend pas l'intérêt d'affecter les parcelles situées dans le pôle Erasme en ZEMU. Ce sont des zones très périphériques, éloignées de tout et qui ne forment pas continuité urbaine. Le métro ne suffira pas à l'urbanisation d'Erasme. L'ARAU estime que le pôle Erasme doit être affecté en ZIU.

## 2.6 Haren

L'ARAU ne comprend pas l'intérêt d'affecter les parcelles situées dans et autour de l'actuel pôle de l'OTAN en ZEMU. Ce sont des zones très périphériques à la ville, éloignées de tout et qui ne forment pas continuité urbaine. La desserte en transports en commun y est également insuffisante. De plus les nuisances liées à l'aéroport de Bruxelles National sont non négligeables. L'ARAU estime que le pôle de Haren doit être affecté à une ZIU, en continuité de la zone adjacente et en lien avec le Ring tout proche.

### **III. La protection d'environnement, grande absente du PRAS démographique**

Les développements pharaoniques envisagés, par exemple sur le plateau du Heysel, posent également question pour ce qui concerne les matières environnementales. D'une manière générale, le PRAS démographique se contente de la description de la situation de fait actuelle, qui n'est pas toujours brillante. L'utilisation des ZIU à d'autres fins que l'industrie pose des problèmes environnementaux énormes qui sont bien étudiés par le RIE. Ces aménagements auraient des coûts mirobolants, en ce compris pour les pouvoirs publics : création de desserte en TC, de voiries, de réseaux de toute nature (eau, gaz, égouts), création d'équipements, etc.

#### **La gestion de l'eau**

Le PRAS n'opère pas la nécessaire rupture avec le « *business as usual* » et persévère à proposer des « non solutions » anachroniques comme la construction de bassins d'orage. Il fait le constat de zones déjà fortement imperméabilisées et propose d'en imperméabiliser d'autres : au Heysel, à Delta, etc. en partant du principe qu'il faudra adapter le réseau d'égouttage ! Pour le Heysel il envisage l'enterrement des parkings et donc la minéralisation quasi généralisée des sols.

#### **Le bruit**

L'exposition des Bruxellois au bruit, et en particulier au bruit du trafic, est devenu un problème de santé public important. Le PRAS propose d'isoler les bâtiments, confortant en cela l'inaction quant à la réduction des bruits à la source.

#### **La pollution de l'air**

Le problème de la pollution de l'air est ignoré alors qu'il réduit de 13 mois d'espérance de vie des Bruxellois. À titre d'exemple, la moitié des particules fines qui pénalisent la santé des

Bruxellois provient du Ring, dont le projet de PRAS propose d'améliorer l'accessibilité routière.

### **Faune et flore**

Le PRAS ne comprend pas de dispositions volontaristes en la matière.

### **La pollution des sols**

Le seul problème environnemental sérieusement traité dans le RIE, et qui est aussi l'obstacle principal à l'urbanisation des terrains convoités par les promoteurs, est la pollution des sols. Le risque est grand de voir des subsides publics affectés, via, par exemple, le programme d'aide à la dépollution Brussels Greenfields, à la constitution de profits privés.

## **IV. Alternatives non étudiées dans le projet de PRAS**

---

### **1. Dans le champ du logement**

L'ARAU considère que le projet de PRAS doit être assorti de la mise sur pied de mécanismes qui visent à socialiser les plus-values, en particulier l'obligation pour tout promoteur de réaliser un quota de 20% de logements sociaux dans tous les projets de plus de 10.000 m<sup>2</sup> ou de 100 logements.

L'ARAU préconise la densification de la ville sur elle-même.

De nombreuses formules devraient être mises sur pied afin de promouvoir davantage encore la rénovation urbaine :

- rétablir l'obligation légale anciennement faite aux communes et autres acteurs publics, comme les régies foncières et les CPAS, de publier la liste des immeubles et terrains laissés à l'abandon afin de faire ressurgir des opportunités de construire, en particulier, des logements publics ;
- le nombre de logements bruxellois vides, est estimé, depuis des années, entre autre sur base d'une consommation d'eau négligeable, entre 15 et 30.000 unités. Il importe de lancer une vaste campagne de récupération des immeubles vides, des terrains vides, des logements aux étages des commerces... ;
- des outils spécifiques doivent être développés afin d'encourager la construction de nouveaux logements à l'alignement et la réduction du nombre de places de parkings de tous les supermarchés qui présentent des grands parkings à front de rue ;
- lutter contre la sous-occupation patente des logements en deuxième couronne. La Région pourrait prendre en charge les honoraires d'architecte plafonnés afin d'encourager la création de nouveaux logements dans les règles de l'art dans les maisons qui ne sont occupées que par un ménage, dont les enfants sont partis, par exemple. Y compris en surélevant des immeubles quand cela est conforme au RRU et ne pose pas de problème sur le plan patrimonial ;
- les projets de rénovation de logement pourraient être soumis à une simplification administrative (et non les grands projets, comme évoqué par le RIE !) ;
- la Région doit empêcher les communes de prendre des circulaires anti-densification qui empêchent, parfois abusivement, la division des grandes bâtisses unifamiliales ;

- simultanément la Région doit soutenir les communes dans la lutte contre le logement insalubre, la sur-occupation et les marchands de sommeil. Des Assises du logement devraient être organisées afin de réduire les écarts de traitement subis par les citoyens des différentes communes ;
- il faut rendre effectif le droit de préemption ;
- la Région doit **promouvoir la rénovation urbaine, qui est source d'emplois pour les PME bruxelloises plutôt que les grands projets des promoteurs**, qui s'adressent à des entreprises de grande taille.

## 2. Dans le champ de l'environnement

L'ARAU s'étonne du caractère paradoxalement très superficiel du RIE pour les matières qui touchent à l'environnement et en particulier pour ce qui ressort de la gestion de l'eau et de l'énergie.

Pour l'ARAU, le projet de PRAS doit anticiper des phénomènes annoncés comme le renchérissement du coût de l'énergie et des carburants, la nécessaire relocalisation d'une partie de l'économie productive et la réindustrialisation. Cette lacune constitue à nos yeux une raison supplémentaire de reporter l'adoption du PRAS après le PRDD, qui, nous l'espérons, aura pris en considération ces problématiques, omniprésentes dans la phase de concertation.

## 3. Dans le champ de la mobilité

Dans le champ de la mobilité, le RIE du PRAS est encore très axé sur la mobilité individuelle motorisée.

Zone	Augmentation de véhicules/h	Augmentation de passagers dans les TC au pic
Delta	1.649	1.680
Heysel	5.800	2.300
Erasme	2.400	2.200
Birmingham	880	790
Biestebroeck	1.500	1.300
Quai des Usines	1.600	1.450
Haren	1.750	1.600
Reyers	430	390
TOTAL	16.009	11.710

*Incidences sur la mobilité des changements d'affectation des pôles ZEMU et des zones Delta et Heysel*

Il faut le lire pour le croire, le RIE base ses modélisations de déplacements sur une utilisation largement majoritaire de la voiture individuelle. Peut-être tire-t-il les conclusions anticipées du manque de volontarisme régional et du malthusianisme de la STIB dans le développement du réseau ferré de surface...

Le RIE considère en effet que la voiture sera utilisée à plus de 80% par les visiteurs des commerces, logements bureaux et industries. Les TC ne transporteraient que 10% de ces visiteurs (15% pour les commerces). Les modes doux sont, dans ces raisonnements, insignifiants.

Le RIE considère également que la voiture sera utilisée à 42% (les TC à 50%, les modes doux à 5,5%) par les travailleurs des commerces, bureaux et industries.

Le RIE postule que 80% des résidents des futurs logements auront recours à la voiture et seulement 17% aux TC !

Par conséquent le RIE surévalue les besoins en infrastructures routières, comme si la crise énergétique et la crise financière n'étaient pas advenues ! Il en découle un tropisme pour les voies rapides, les parkings et les infrastructures lourdes (et chères) comme le métro. Le RIE ignore le principe STOP, le plan piéton et les résultats de l'étude Beldam, qui montrent des évolutions des comportements des ménages vers la réduction de l'usage de la voiture. La notion de ville de courtes distances, omniprésente dans les réflexions relatives au PRDD, est ici absente.

Les zones non accessibles en TC ne doivent pas être développées.

**Il y a une contradiction profonde, dans la persistance aveugle de cette politique du tout-à-la-voiture qui conforte la région dans son statut de ville d'usage soumise aux besoins des travailleurs qui n'y paient pas d'impôts et indifférente aux besoins de ses propres habitants. Cette contradiction empêche la Région de devenir une ville car elle entérine la dégradation continue de la qualité de vie interne.**

#### **4. Dans le champ de l'industrie**

L'ARAU estime que la crise énergétique que vivent nos sociétés va induire une relocalisation inévitable de l'économie.

Le taux de vacance élevé dans certaines ZIU s'explique par la désindustrialisation, par le manque de demande adaptée au type de parcelle ou de bâtiments disponibles, par les problèmes d'accessibilité liés à la congestion ainsi que par les stratégies fiscales et/ou immobilières des entreprises.

Le Gouvernement dispose d'autres outils que le changement d'affectation. Le COBAT prévoit par exemple que les sites d'activités inexploités – inscrits dans l'inventaire géré par la SDRB – doivent faire l'objet d'une réhabilitation et d'une réaffectation de la part des propriétaires. Ces réhabilitations sont présumées d'utilité publique et le Gouvernement peut exproprier les terrains sur base de l'article 257 du COBAT.

## **Conclusions**

---

La question posée dans le cadre de l'enquête publique est la suivante : le projet de modification du PRAS constitue-t-il la réponse adéquate aux objectifs déclarés ? Après examen, l'ARAU est contraint de répondre par la négative. Le PRAS n'apporte en effet pas de réponse concrète à la demande actuelle et future de logements des ménages aux plus faibles revenus, surreprésentés à Bruxelles. Au contraire, puisqu'il exclut la production de logements sociaux sur des terrains publics comme au Heysel.

Le PRAS démographique, en ouvrant les portes à la spéculation sur des changements d'affectation de ZIU et de ZAPT, sans introduire de mécanismes de contrôle du foncier public ni de captation des plus-values sur les réalisations de promotions privées, favorise les grands projets privés qui s'adressent au segment supérieur du marché et aux grandes entreprises de BTP.

Ce faisant, il marginalise la capacité de reproduction de la ville sur elle-même, la rénovation urbaine et les PME qui sont susceptibles de réaliser ce travail de fourmi.

Mais aussi et surtout il s'engage dans une voie qui n'est pas susceptible de répondre aux besoins : le boom démographique est principalement le fait du solde naturel positif des quartiers populaires et de l'arrivée de migrants pauvres.

Le PRAS doit s'assortir d'autres mécanismes de promotion de la rénovation urbaine.

Le discours politique tend à promettre une très hypothétique captation des plus-values pour la mise en œuvre de laquelle nous ne sentons aucune capacité politique. Le RIE épouse déjà le raisonnement des promoteurs selon lequel la plus-value sera « absorbée » par les coûts de dépollution des terrains que personne ne les a obligés à acheter. Les promoteurs introduiront des recours et le politique renoncera.

Le PRAS démographique présente les mêmes travers que le PRAS précédent : celui d'une planification à rebours qui entérine les désirs des promoteurs et court derrière des opportunités potentiellement volatiles. Que se passera-t-il quand les zones d'industrie urbaines les mieux placées vis-à-vis du canal (Biestebroek, Birmingham, Quai des Usines) auront disparu, que les entreprises auront vendu leurs terrains pour aller s'implanter, avec les emplois qu'elles génèrent, à l'extérieur de la Région, dans des zones plus accessibles et plus compétitives sur le plan fiscal et que le nouveau public installé dans les quartiers populaires se rendra compte que ceux-ci ne correspondent pas à ses besoins, à ses exigences « spécifiques », que sa tolérance à la multiculturalité rencontre des limites et qu'il y manque d'équipements de qualité, en premier lieu les écoles ? La création d'une bulle immobilière à la madrilène n'est pas à exclure.

Dans le domaine de la mobilité, l'ARAU regrette le caractère régressif du PRAS et rappelle que, d'après le Plan Iris II, seule la mise en œuvre d'un dispositif de taxation kilométrique peut réduire la pression de la circulation automobile sur Bruxelles.

Enfin, si Bruxelles veut accueillir de nouveaux habitants il faudra développer des emplois et une nouvelle politique industrielle. Si les constats sont établis, en particulier dans l'Observatoire des fonctions productives, l'ARAU déplore qu'aucune prospective industrielle et de reconversion ne transparaisse dans les démarches qui sous-tendent le projet de PRAS. L'industrie métallique et automobile, qui occupe 51% des espaces industriels à Bruxelles, est en perte de vitesse. S'il devait s'avérer que le salut des villes réside dans le développement de l'agro-alimentaire, des filières courtes, de la production locale de produits manufacturés, de l'activité des PME dans tous les secteurs, Bruxelles ne dispose alors pas d'autres réserves foncières que les ZIU et les ZAPT actuelles.

L'ARAU redoute que le discours actuel sur le logement de standing comme fonction messianique ne produise les mêmes effets que la conviction des années 1980-2000 sur le rôle moteur du secteur tertiaire dans l'économie bruxelloise. Voilà le résultat : l'économie bruxelloise est aujourd'hui tertiaisée à 90%, elle est exposée aux délocalisations et aux caprices des entreprises et, en l'absence de mécanismes régulateurs, le PRAS actuel a permis le développement d'une bulle immobilière tertiaire. Le taux de vacance voisine avec les 10% et près de 1,5 millions de m<sup>2</sup> de bureaux sont vides. Il revient, en bout de course, aux pouvoirs publics la tâche difficile de gérer les « terrils du tertiaire », comme un jour ils devront probablement gérer des centres commerciaux vides et des grands ensembles de logements dont l'implantation et l'environnement n'auront pas satisfait aux besoins de la clientèle visée.

L'ARAU s'étonne que le projet de PRAS porte encore une pensée obsolète sur la ville, axée sur la spéculation et la voiture, quand la double crise énergétique et financière impose une complète reconversion de l'économie et des modes de vie des ménages.

---

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl  
Boulevard Adolphe Max, 55  
B-1000 Bruxelles  
T. +32 2 219 33 45  
F. +32 2 219 86 75

[info@arau.org](mailto:info@arau.org)  
[www.arau.org](http://www.arau.org)

## Annexe

Selon l'arrêté adoptant le projet de modification du PRAS , les zones à modifier en ZEMU devraient rencontrer une ou plusieurs des six caractéristiques reprises dans le tableau ci-dessous. L'ARAU propose de confronter les six « pôles ZEMU » à ces critères de sélection.

Caractéristiques	PÔLES ZEMU					
	QUAI DES USINES	HAREN	REYERS	BIRMINGHAM	BIESTEBROECK	ERASME
Le pôle jouit-il d'une bonne accessibilité en TC ? (zone A ou B de la carte d'accessibilité du RRU)	<b>NON</b> La zone est <b>située en majorité en zone C</b> d'accessibilité, une petite partie en zone B.	<b>NON</b> Au niveau de l'accessibilité selon le RRU les zones se trouvent <b>à cheval entre les zones B et C.</b> Le site de l'OTAN est en zone C.	<b>NON</b> La zone est située sur la <b>zone d'accessibilité C.</b>	<b>OUI</b> La zone est située à cheval sur les <b>zones d'accessibilité A, B et C.</b>	<b>NON</b> La totalité de la zone est située en <b>zone d'accessibilité C</b> du RRU hormis l'îlot 16 D à cheval entre les zones A et B.	<b>NON</b> Malgré les deux stations de métro Érasme et Eddy Merckx bordant le site, la zone est située à cheval sur les <b>zones d'accessibilité B et C.</b>
Le pôle est-il situé au sein ou à proximité de tissus urbains habités et facilement rattachable à ceux-ci ?	<b>NON</b> Site enclavé entre larges voies ferrées, canal (qui sur la rive opposée présente le long mur aveugle du domaine royal), voies automobiles au trafic important.	<b>NON</b> Hormis la pointe sud de l'îlot situé le plus à l'ouest, aucun des terrains n'est facilement rattachable à un tissu urbain.	<b>OUI</b> Liaison possible du côté de l'avenue Léon Grosjean (à l'est), voire de la chaussée de Louvain.	<b>NON</b> - canal infranchissable - nombreux obstacles (tissu urbain décousu, grands bâtiments industriels ingrats) - présence du dépôt STIB - voie de chemin de fer - etc.	<b>NON</b> Hormis les îlots 16A (voire 16B) et 16D pouvant être reliés au tissu urbain, le reste du pôle est entouré par le canal (sans possibilité de traversée aisée), le chemin de fer, le boulevard industriel (bordé d'activités économiques sans habitants).	<b>NON</b> Pas de tissu urbain à proximité, très faible densité de population, situation au-delà du Ring.

	QUAI DES USINES	HAREN	REYERS	BIRMINGHAM	BIESTEBROECK	ERASME
(1) le pôle est-il très partiellement bâti aujourd'hui ? (2) l'introduction de logements pourrait-elle se faire sans mettre en péril la fonction économique principale ?	(1) <b>NON</b> , la zone est bâtie sur la totalité (si on compte les parkings) (2) <b>NON</b> , impossible d'introduire du logement sans déménagement des activités économiques actuellement en activité.	(1) <b>OUI</b> : - un îlot libre aux deux tiers ; - un îlot qui va être libéré par le déménagement de l'OTAN ; - le troisième îlot comprend quelques espaces libres. (2) <b>OUI</b>	(1) <b>NON</b> , les terrains sont densément bâtis hormis le long de la chaussée de Louvain. (2) <b>OUI</b> , le logement semble compatible avec les activités du « pôle audiovisuel » mais moins avec les entreprises du secteur automobile.	(1) <b>NON</b> , très peu de terrain libre (2) <b>NON</b> , l'affectation au logement induirait une hausse des valeurs foncières incitant les entreprises à vendre leurs terrains.	(1) <b>OUI</b> , l'îlot 16E est presque entièrement libre ainsi que des terrains sur les îlots 16D et 16G. (2) <b>NON</b> , introduire du logement impliquerait le départ des activités SEVESO (stockage d'hydrocarbures) incompatibles.	(1) <b>OUI</b> , îlot sud presque entièrement libre de constructions, présence de terrains libres dans les autres îlots (2) <b>OUI</b> , le logement ne menace pas les grandes implantations (Cora, Ikea, etc.).
Le pôle présente-t-il des possibilités d'amélioration qualitative passant par une recomposition urbaine d'ensemble ?	<b>NON</b> , trop de handicaps.	<b>NON</b> , pôle trop périphérique.	<b>OUI</b>	<b>OUI</b>	<b>NON</b> , pôle trop isolé.	<b>NON</b> , pôle trop périphérique et isolé.
	QUAI DES USINES	HAREN	REYERS	BIRMINGHAM	BIESTEBROECK	ERASME
Le pôle est-il aujourd'hui constitué d'activités économiques ne	<b>NON</b> MABRU et le CEFL produisent des nuisances	<b>OUI</b> Les activités ne paraissent pas engendrer de	<b>OUI et NON</b> Les activités liées au « pôle audiovisuel » ne	<b>NON</b> Présence d'un dépôt de la STIB entre les îlots du	<b>NON</b> Présence de deux sites SEVESO (stockage	<b>OUI</b>

produisant pas de nuisances rendant incompatibles la cohabitation avec la fonction logement ?	liées au charroi. Proximité de l'incinérateur et du projet de « Iris autocenter » (marché de véhicules d'occasion prévu pour l'automne).	nuisances trop importantes.	devraient pas être incompatibles contrairement à celles liées au secteur automobile.	pôle.	d'hydrocarbures) rendant difficile une cohabitation.	
Le pôle est-il situé dans un cadre urbain intéressant et valorisable pour la fonction résidentielle ?	<b>NON</b> Site trop enclavé (canal, voies de chemin de fer et routières importantes).	<b>NON</b> Typologie de « zoning », nuisances sonores importantes engendrées par l'aéroport.	<b>OUI</b> Le long de l'avenue Grosjean et de la partie sud de l'avenue Georgan.	<b>OUI</b> Dans la partie « basse » située le long du canal.	<b>NON</b> Site enclavé et isolé (canal, voies de chemin de fer, boulevard Industriel).	<b>NON</b> Typologie de « zoning », proximité du Ring.

En conclusion de cette grille d'analyse, l'ARAU propose les affectations suivantes pour ces pôles :

	<b>PÔLES ZEMU</b>					
	<b>QUAI DES USINES</b>	<b>HAREN</b>	<b>REYERS</b>	<b>BIRMINGHAM</b>	<b>BIESTEBROECK</b>	<b>ERASME</b>
<b>Affectation</b>	<b>ZAPT</b>	<b>ZIU</b>	<b>Zone mixte</b>	<b>ZIU</b>	<b>ZIU et/ou ZAPT</b>	<b>ZIU</b>