

Avis relatif au projet de Plan d'Aménagement Directeur Heyvaert

Remis dans le cadre de l'enquête publique du PAD Heyvaert par l'asbl La Rue (Rue Ransfort 61 à Molenbeek-Saint-Jean)

L'asbl La Rue est une association reconnue en éducation permanente, agréée de Développement Local Intégré, présente dans le quartier historique de Molenbeek-Saint-Jean depuis plus de 40 ans.

Depuis la fondation de l'association, La Rue travaille avec les habitant-e-s de l'enfance à l'âge adulte et les accompagne dans de nombreux aspects de leurs quotidiens, en cherchant à améliorer durablement leur cadre de vie et leur participation à la vie citoyenne. De l'école des devoirs au groupe citoyen SASUDU (qui lutte pour des logements salubres, suffisants et durables), en passant par les cours d'alphabétisation et le Projet de Cohésion Social, nos activités sont diverses et tant individuelles que collectives et communautaires.

Au travers d'un travail de terrain poussé, de nombreux partenariats associatifs et institutionnels, La Rue développe et partage des expertises locales importantes et reconnues dans le domaine de la rénovation urbaine et d'accompagnement à la rénovation de logements.

A ce titre, La Rue est membre du Réseau Habitat et travaille en réseau avec huit autres associations réparties dans la Région bruxelloise, pour viser l'implication active des habitant-e-s dans la vie locale.

L'avis qui suit réagit au projet de Plan d'Aménagement Directeur « Heyvaert », dont le périmètre est établi sur les communes de Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht et Bruxelles ville.

La structure de l'avis reprend les grands thèmes sur lesquels notre association est active, soit : le logement, les espaces publics et les espaces verts ainsi que le cadre de vie, les équipements d'intérêt général, l'économie locale et la mobilité.

Remarques préliminaires générales :

La Rue et d'autres associations locales se sont positionnées avec de nombreux et nombreuses habitant-e-s lors de l'enquête publique du PAD de la Porte de Ninove en Février et Mars 2019. A cette occasion, nous soulignons déjà les problèmes que les PAD en tant qu'outil d'aménagement du territoire représentent pour la Région bruxelloise. Les PAD dans leur logique dérogatoire ne sont pas souhaitables tant ils peuvent surpasser les autres mécanismes de planification, instaurés par la Région elle-même. Si les autres Codes, Plans ou Schémas s'avèrent insuffisants pour le développement des territoires, il serait pertinent de mener une réflexion pour les améliorer ou les rendre plus pertinents en fonction du contexte bruxellois et des spécificités locales.

En plus d'avoir la capacité inégalée de définir l'aménagement de quartiers entiers pour les prochaines décennies, les PAD ne sont pas dotés de mécanismes suffisants de participation citoyenne et de contrôle. Nous considérons primordial que les principaux et principales concerné-e-s du développement des quartiers bruxellois soient en capacité de prendre connaissance, de s'exprimer et d'être entendu-e-s sur la définition des enjeux locaux, ainsi que sur les réponses proposées par les outils d'aménagement. Pour accompagner ce processus de participation citoyenne, la Région peut s'appuyer sur le tissu associatif local qui travaille au quotidien aux côtés des habitant-e-s, et qui développe une expertise transversale de ses territoires d'implantation. En l'état actuel des processus de validation des PAD, les conditions nécessaires à l'implication citoyenne dans les projets de plan ne sont pas réunies, notamment au vu de la durée des enquêtes publiques qui est trop courte et ne permet pas l'organisation d'un processus satisfaisant de participation en aval de la proposition de plan.

En amont de la procédure, nous souhaitons que la place laissée aux réflexions des habitant-e-s soit plus importante, afin d'améliorer la pertinence des éléments contenus dans les PAD, ainsi que pour pouvoir répondre efficacement aux enjeux vécus par les populations vivant déjà sur les territoires ciblés. Pour La Rue, la priorité des PAD devrait être l'amélioration des conditions de vie actuelles dans les périmètres désignés, plutôt que le bouleversement de l'aménagement des quartiers sans répondre aux besoins vécus par les habitant-e-s actuel-le-s.

Le présent projet de PAD présente ce biais à diverses reprises, comme ici dans son RIE : les auteurs estiment le nombre d'habitant-e-s par futur nouveau ménage de manière « arbitraire » (p.19 du Chapitre 3 du RIE) et seulement par 2,3 hab/logement. Le document précise qu'actuellement, le quartier accueille une moyenne de 2,45 hab/logement. S'il est évident à la lecture du RIE que les auteurs attendent un renouvellement de population qui serait moins nombreuse dans chaque ménage, il nous apparaît malvenu d'étudier les incidences du PAD de manière subjective comme c'est le cas, en éliminant la question des familles nombreuses vivant déjà ou amenées à vivre dans un quartier d'accueil tel qu'Heyvaert. Cette vision influencera le nombre d'équipements nécessaire prévu, le nombre de places de stationnement, la prévision des flux humains, de circulation, et donc, la qualité des réponses aux besoins actuels et futurs des personnes vivant dans le périmètre.

Questionnement supplémentaire quant à l'objectif premier du PAD Heyvaert, les auteurs du RIE estiment dans la catégorie « Déchets » (p.39 du Chapitre 3 du RIE) que « la diminution des dépôts sauvages et l'augmentation du tri sont corrélées avec l'augmentation du niveau social des nouveaux habitants ». Une telle affirmation non-sourcée est problématique. On pourrait en effet opposer à cette lecture que la taille des logements est trop exiguë pour stocker et trier ses déchets dans de bonnes conditions, ou que la densité d'habitant-e-s est trop élevée par rapport à la fréquence de ramassage des déchets. Dès lors, analyser les incidences du PAD sous ce prisme nous semble bien malvenu et le plan en lui-même trop peu fiable pour répondre efficacement aux besoins actuels du quartier.

Dès lors, l'avis général de La Rue concernant le projet de Plan d'Aménagement Directeur Heyvaert n'est pas positif. Des remarques plus spécifiques aux différentes parties du PAD sont détaillées dans la suite de ce document et ont vocation à participer à l'amélioration du projet de PAD.

Remarques concernant la méthode d'élaboration du projet de PAD et de son RIE

- Les chances de succès du PAD Heyvaert sont largement tributaires de la déconcentration des commerces de voitures d'occasion qui occupent aujourd'hui une place prégnante dans la vie du quartier. Avec le départ de ces commerces, les nuisances induites diminueraient et un foncier important serait disponible pour être redéveloppé. **Malheureusement, avec l'abandon du projet RoRo, l'hypothèse d'un départ des commerces de voitures d'occasion et de leurs activités connexes semble plus aléatoire. Le PAD n'aborde pas cette question et n'envisage pas l'élaboration d'alternative ni de solution pour y faire face.**

En considérant qu'il n'est pas du ressort du PAD d'attribuer (ou non) les Permis d'Environnement à ces commerçants en grande majorité en ordre avec les cahiers des charges environnementaux imposés, il semble difficile de postuler qu'ils partiront du quartier sans solution viable pour leurs activités.

- L'outil PAD permet de déroger aux autres outils d'aménagements du territoire dont la Région bruxelloise est dotée. **Une telle force planificatrice devrait être accompagnée d'une phase de participation citoyenne plus large et plus importante.** Les deux réunions publiques organisées le 4 et le 5 Juin 2018 par l'autorité régionale ne sauraient être considérées comme suffisantes au vu des enjeux que le PAD représente. La réunion publique d'information organisée durant la phase d'enquête publique est bienvenue et nécessaire pour expliquer aux (quelques) riverain-e-s présent-e-s certains enjeux du plan, mais elle ne saurait être considérée comme une phase de participation, au vu des modalités de son organisation (le PAD déjà finalisé, une durée de discussion trop limitée pour avoir une vue globale des incidences du plan sur le quartier, etc). Afin de pouvoir réellement impliquer une large partie des habitant-e-s à des sujets stratégiques comme un PAD, il est important que la Région puisse proposer un temps bien supérieur de participation en amont et en aval de la procédure de validation d'un Plan d'Aménagement Directeur. Il est, dans les conditions actuelles, trop difficile pour le secteur associatif de mobiliser et d'analyser avec les habitant-e-s une telle masse d'informations dans le temps imparti. En ouvrant plus largement la phase de participation et en dotant les habitant-e-s d'un pouvoir de décision plus important dans le contenu du Plan, le PAD ne s'en verrait qu'amélioré et mieux accepté.

- Nous souhaitons par ailleurs soulever le besoin primordial d'établir un rapport d'incidences unique et fourni concernant l'interconnexion des trois PAD (et bientôt quatre avec le PAD Midi) du quartier. En effet, le PAD de la Porte de Ninove, celui de la Gare de l'Ouest et le PAD du quartier Heyvaert sont attendants. Le réseau de ces trois Plans forme une partie non négligeable de la Commune de Molenbeek et promet de bouleverser le développement urbain de la zone et sa vie locale pour les prochaines décennies. Pour autant, rien n'est prévu dans les procédures pour analyser les conséquences des plans les uns sur les autres. **Nous pensons primordial que la Région puisse déterminer précisément les incidences des trois PAD (bientôt quatre) sur ces quartiers afin de pouvoir les adapter en fonction des futurs besoins.** Un des objectifs des projets de PAD est de « décroïsonner et d'ouvrir ces quartiers au reste du tissu urbain » ; des milliers de nouveaux ménages ont vocation à s'installer dans cette grande zone dans les prochaines années,

d'y étudier, d'y travailler et de s'y détendre. Les interconnexions urbaines sont déjà nombreuses et le seront encore plus. Elles auront des effets sur les activités économiques, sur les déplacements, les besoins en équipements, en infrastructures et en espaces publics de qualité. Il semble important de pouvoir analyser les flux entre ces zones de PAD et les besoins démultipliés qui en résulteront, aspect qui est aujourd'hui bien trop peu abordé dans les différents RIE.

Remarques concernant le Logement

- Afin de conserver son rôle de quartier d'accueil de la Région bruxelloise, le quartier Heyvaert devra voir se développer un nombre important de nouveaux logements sociaux, de qualité et en nombre suffisant. Pour cela, la prescription énoncée dans le PAD de production de 20% de logements sociaux ou assimilés comme tels pour les projets supérieurs à 2000m² est une première en Région bruxelloise et montre la volonté des autorités en la matière. Néanmoins, **cette prescription présente le risque de projets immobiliers inférieurs à 2000m² afin d'éviter la production des logements sociaux, ou à contrario, la production de projets démesurés pour absorber le « surcoût » de la production de logements sociaux.** Cet effet de seuil nous semble à même de menacer la création suffisante de logements sociaux dans le quartier, et de les concentrer à certains gros projets immobiliers. Pour assurer une bonne mixité sociale à l'échelle du quartier, il nous semblerait bénéfique de **proposer une prescription pour la création de 20% de logements sociaux, quelle que soit la taille des projets.** La Région bruxelloise souffre d'un manque structurel de logements sociaux : plus de 45 000 familles sont en attente d'un logement social, près de la moitié de la population pourrait qualifier pour un logement social. Il semble cohérent que les autorités régionales utilisent le PAD pour affirmer son ambition forte dans ce domaine. **De plus, la revendication portée par le secteur associatif et notamment par le RBDH de création de 100% de logements publics dont 60% de logements sociaux sur les terrains publics prend tout son sens dans le cadre de ce PAD, si l'on considère les possibilités de préemption des autorités publiques sur les parcelles du périmètre pour promouvoir le logement social.**

- Le quartier Heyvaert est déjà soumis à une forte pression foncière, à un fort risque de gentrification, et le PAD fait craindre une aggravation de ces tendances. En effet, il jouit d'une très bonne accessibilité avec le hub régional de mobilité de la Gare de l'Ouest qui est appelé à jouer un plus grand rôle encore dans les prochaines années, le réseau de métro aux alentours direct, ainsi que différentes lignes de tram et la gare internationale du Midi à distance réduite. Ce quartier est également à seulement quelques minutes du centre de la Ville de Bruxelles et des attractions touristiques. **Le RIE souligne à raison le risque de voir se développer des projets privés à densité trop élevée pour absorber le coût déraisonnable du foncier. On pourrait ajouter à ce constat le risque d'une offre résidentielle touristique excessive.** Si la densité résidentielle est actuellement plus faible que dans les quartiers alentours, elle est mal répartie et souffrirait d'une forte augmentation. **Il serait bénéfique que la Région intègre au PAD des mécanismes innovants en vue de réguler la spéculation foncière dans le quartier, en ne s'empêchant notamment pas d'exercer son droit de préemption sur les futures parcelles en vente.**

- **La volonté du PAD de limiter les gabarits bâtis à front de Canal est une bonne chose** à même d'améliorer la valeur d'usage des Quais, qui méritent d'être remis en valeur. La limitation des hauteurs construites couplée à un réaménagement des pistes cyclables sont réglementées dans le volet réglementaire du PAD, et l'élargissement des quais à certaines rues perpendiculaires. Malgré cela, le PAD dans sa version

actuelle ne décrit pas, ni ne réglemente, une requalification plus en profondeur des quais. **Le projet de plan pourrait statuer sur le développement plus qualitatif et quantitatif de cette zone centrale : plus de mobilier urbain, d'aires de détente inclusives, de zones végétalisées, etc.** Les quais devraient devenir des espaces récréatifs importants pour le futur du quartier, avec des aménagements suffisants et de qualité. Néanmoins, **le RIE souligne également qu'une requalification des quais serait de nature à faire largement augmenter la valeur des logements, il sera donc nécessaire d'envisager un mécanisme de limitation des loyers** afin de préserver une bonne mixité sociale.

- **La limitation des gabarits à front de Canal est également bénéfique au regard de la consommation énergétique** qui sera limitée et donc en accord avec les objectifs régionaux en terme de réduction des pollutions. La mitoyenneté des constructions et leurs hauteurs réduites sont en effet une bonne manière de réduire les pollutions de construction et d'utilisation au long terme, en plus de favoriser un cadre de vie agréable pour toutes et tous. **Dans cette optique, la possibilité donnée par le projet de plan de construire des émergences n'est pas souhaitable** : le bilan énergétique de la construction et de la maintenance des tours est souvent sous-estimé, en plus de la production irréversible d'incidences négatives pour le reste du quartier (vents, ombres, vie de quartier limitée, etc). Le RIE questionne d'ailleurs cette possibilité laissée dans le volet réglementaire, qui n'apparaît pas bénéfique pour le développement du quartier – excepté pour sa rentabilité économique.

Remarques concernant les Espaces Publics, les Espaces Verts et le cadre de vie

- Concernant le périmètre du PAD, nous souhaitons y relever la position de la Place de la Duchesse. Si cette place primordiale pour la vie du quartier (nœud de circulation très dense, marché hebdomadaire, vie commerçante, école, etc) a été rénovée il y a quelques années dans le cadre d'un Contrat de Quartier, son aménagement n'est pas optimisé, non-sécurisé pour les usager-e-s faibles, peu pratique et peu agréable à vivre. Le PAD pourrait déterminer cette Place comme étant une priorité pour le quartier et ses habitant-e-s, et déterminer une stratégie pour sa rénovation qualitative et participative. **Nous regrettons dès lors que la Place de la Duchesse ne soit pas considérée comme étant intéressante à traiter en tant qu'espace public structurant dans ce PAD. Nous craignons qu'elle ne soit encore plus dégradée en tant que centre de vie local par les dispositions du PAD** : la boucle logistique qui rendrait le Quai de Mariemont à sens unique reversera une partie de la circulation sur la Chaussée de Ninove (depuis la Porte de Ninove en direction de la Gare de l'Ouest), alors qu'elle souffre déjà d'un encombrement trop important et inadapté à une vie locale apaisée. De plus, les rues donnant sur la Place de son côté Nord ne sont pas reprises dans le périmètre, ce qui aboutira à un traitement urbanistique trop différent.

L'administration Régionale lors de la réunion publique d'information a déclaré qu'une réflexion parallèle au PAD pour cette place était lancée, nous nous tenons à la disposition des autorités pour échanger à ce sujet.

- Une grande partie des sols du quartier Heyvaert sont pollués par des années d'activités économiques induisant des dégradations de l'environnement. Pour atteindre les objectifs du PAD d'améliorer le cadre de vie et de perméabiliser les parcelles, il sera inévitable de passer par une dépollution des sols pour éviter une infection des eaux. Malgré cela, **le PAD ne présente pas d'estimation budgétaire de la dépollution des**

sols, et ne prévoit aucun dispositif d'aide à la dépollution, ni de calendrier souhaitable pour assainir les sols du quartier. Cela fait craindre une dépollution à minima, ou pire, des dérogations possibles si elle fait craindre pour la viabilité économique du projet (comme décrit dans le RIE), ce qui serait gravement dommageable pour la santé publique.

- Un point majeur du projet de PAD réside dans sa stratégie pour créer de nouveaux espaces publics, végétalisés, sécurisés, agréables et généreux. Cette volonté est positive pour le quartier qui souffre d'un manque chronique d'espaces verts et publics de ce type. En souhaitant développer un espace ouvert de minimum 0,5 ha sur l'îlot « Compas-Liverpool », des traversées d'îlots, et le tracé de la Sennette, le PAD se positionne résolument pour une amélioration du cadre de vie des habitant-e-s. **Néanmoins, en plus du souci de la dépollution, le projet de plan n'aborde pas la question de la maîtrise foncière nécessaire pour réaliser d'une façon cohérente ces développements.** Il est aussi important de rappeler que les **reculs de bâtis appelés dans le PAD ne constituent pas des espaces publics.** Ils participeront à contrario à la privatisation de l'espace et à l'augmentation de la valeur financière du bâti, sans rapport avec l'amélioration des espaces publics qui est nécessaire pour les habitant-e-s. Même s'ils pourraient donner la sensation quantitative d'espaces verts, ils ne créeront pas un environnement apaisé et approprié par toutes et tous. Enfin, le RIE rappelle que ces reculs pourraient ne pas voir le jour si les sols sont trop pollués et les frais d'assainissement trop élevés.

- Concernant les Traversées imaginées par le PAD, **la prescription demandant que la hauteur des bâtiments les jouxtant ne dépasse pas les $\frac{3}{4}$ de la largeur de ces dernières est une bonne chose qui permettra une certaine respiration dans ces nouveaux espaces publics.** Il sera néanmoins nécessaire de prévoir et d'assurer une certaine animation de ces espaces qui permettra un contrôle social suffisant pour éviter le sentiment d'insécurité.

- **Imposer 25% d'espace des parcelles non bâti et végétalisé est une grande avancée par rapport à la situation actuelle,** et cette proportion pourra par endroits monter à 50%. Il sera important dans ce cas de s'assurer de la cohérence et de la continuité des espaces laissés non-bâties pour permettre des intérieurs d'îlots de qualité et agréables, qui puissent être utilisés par toutes et tous. Cette prescription est à même de permettre le développement d'une vie collective et communautaire intéressante dans des intérieurs d'îlots, ce que nous encourageons. **Il serait donc intéressant que le PAD se positionne plus clairement et réglementairement en faveur de l'utilisation collective des intérieurs d'îlots.** Cela permettrait aux projets bâtis de se développer de façon cohérente avec les espaces non bâtis suffisants, végétalisés et ouverts à toutes et tous.

Remarque concernant les Equipements d'intérêt général

- Le PAD estime que de nombreux ménages auront l'opportunité de venir s'installer dans le quartier Heyvaert dans les prochaines années. Même si les projections démographiques tendent aujourd'hui à être revues à la baisse (cf IBSA), il est certain que les nouveaux et nouvelles habitant-e-s développeront un besoin important en services urbains et en infrastructures, ainsi qu'en équipements. Si le PAD prévoit la localisation dans le périmètre de ces nouveaux équipements, il semble que le Plan se repose aussi en grande partie sur les équipements existants et en développement dans le cadre des CQD et CRU du périmètre. **Il nous apparaît que le PAD pourrait mieux expliciter la nature des équipements qui seront nécessités, ainsi**

qu'envisager réglementairement leur répartition équilibrée et suffisante dans toute la zone du PAD. Aujourd'hui déjà, le quartier souffre d'un manque d'équipements structurants accessibles et variés pour répondre aux besoins grandissants de la population. Si les différents CQD et CRU permettront d'en développer certains, il apparaît du rôle d'un PAD de planifier au mieux les besoins futurs et de pouvoir les organiser. Le RIE le rappelle d'ailleurs dans sa partie « Recommandations et Suivi », en précisant qu'il sera nécessaire de « répondre aux besoins rencontrés au niveau des équipements scolaires, de l'accueil de la petite enfance, etc ».

Remarques concernant la Mobilité

- L'enjeu "Post-Car District" du présent projet de PAD semble peu réaliste au vu de la volonté de conserver des activités productives et commerciales dans le quartier, après le départ des commerçants de voitures d'occasion, tout en y développant l'offre résidentielle. **Si les camions qui acheminent les voitures d'occasion sont menés à disparaître à terme, les nouvelles fonctions et activités qui s'installeront dans le quartier grâce au PAD auront elles aussi des besoins importants en transport.** Les deux boucles de logistique semblent en théorie bénéfiques pour organiser les flux à l'intérieur des deux quartiers, mais **il apparaît peu pertinent d'envisager un changement radical de pratiques de mobilités par une volonté planificatrice seule.** Si des alternatives à l'utilisation de la voiture privée existent aujourd'hui, elles restent trop chères pour une grande partie de la population, ou insuffisamment pratiques. Dès lors, **il semble important de pouvoir organiser les flux de mobilité qui augmenteront (addition des flux logistiques et productifs ainsi que des mobilités individuelles induites par l'offre résidentielle en développement) en mobilisant les opérateurs de transport public.** La situation actuelle est déjà saturée et le PAD ne propose malheureusement aucune solution concrète pour l'améliorer.

Remarque concernant l'Economie Locale

- Le PAD ne décrit pas quels types d'activités seraient souhaitables pour le redéveloppement du quartier. Il serait bénéfique que le PAD donne une direction stratégique et réglementaire pour les prochaines décennies. **Il sera possible d'installer dans le liseré productif des « services intégrés aux entreprises » comme des services de gestion administrative (ou autres), qui sont à même de spécialiser une nouvelle fois l'économie du quartier.** L'objectif du plan est de promouvoir l'économie locale productive, faiblement consommatrice d'énergies polluantes et adaptée aux besoins du quartier et à sa demande en travail. Pour y aboutir, des précisions dans le volet réglementaire du PAD seraient nécessaires, afin de s'assurer que les emplois qui seront développés seront adaptés à la population du quartier qui souffre aujourd'hui d'un taux de chômage trop élevé.

Remarques conclusives

- Il est prévu de produire un rapport tous les 5 ans concernant le suivi de l'application du PAD. Si cet intervalle semble cohérent pour suivre les évolutions urbaines qui prennent un temps non négligeable, il serait bénéfique que ce rapport puisse être co-construit avec les habitant-e-s et les associations du quartier qui suivent les projets urbains et accompagnent la participation citoyenne, comme par les « acteurs locaux » décrits dans le RIE (CPAS, Stewards,...). Les associations du Réseau Habitat dont La Rue se tiennent prêtes à s'engager dans ce processus. Dans une logique d'éducation permanente et de participation active à la vie locale, la capacité de s'emparer de tels enjeux est positive pour un développement social urbain cohérent et durable. Il serait souhaitable que ce rapport soit à minima rendu public.
- Il est également envisagé un suivi par projet, en amont du dépôt de la demande de Permis d'Urbanisme. Cet accompagnement est positif afin de coller aux prescriptions et à la vision du PAD, et il serait pertinent de consulter les associations du Réseau Habitat actives dans la zone (La Rue, le Centre de Rénovation Urbaine et Convivence), qui développent une expertise locale de terrain qui serait bénéfique pour l'intégration des nouveaux projets dans le quartier.