

Stratégie Territoriale

SYNTHESE DES RECLAMATIONS EMISES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU CONTRAT DE RENOVATION 05 « HEYVAERT-POINCARE »

Vu les **278** réactions écrites réceptionnées (voir annexe) ;

Remarques générales :

- Considérant que, selon un certain nombre de riverains, le projet ne présage pas une amélioration de la qualité de vie tant pour les habitants que pour les visiteurs ;
- Considérant que, selon le Centre de Rénovation Urbaine (CRU), le projet de programme ne constitue pas une avancée positive pour le quartier. En effet, selon eux, l'offre insuffisante en logements sociaux, équipements, et projets d'insertion socioprofessionnelle, le manque d'ambition en matière de participation citoyenne, et la mise en danger de fonctions relatives à ce territoire et essentielles pour la ville constituent de réelles menaces pour le quartier ;
- Considérant qu'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) rappelle l'absence de cadre réglementaire au début du Contrat de Rénovation Urbaine et s'interroge, depuis la mise place d'une base légale, sur l'articulation du Contrat de Rénovation Urbaine avec le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) en cours d'élaboration.
- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB) les lignes directrices futures du territoire soient orientées avant même d'être mises en débat public dans la mesure où le Contrat de Rénovation Urbaine est adopté avant le Plan d'Aménagement Directeur ;
- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), il serait utile de mettre en relation ce Contrat de Rénovation Urbaine avec celui de la Gare de l'Ouest, dans la mesure où leurs périmètres sont imbriqués ;
- Considérant qu'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) demande que le phasage d'opérationnalisation du programme de ce Contrat de Rénovation Urbaine ne débute qu'une fois le Plan d'Aménagement Directeur adopté, afin de s'inscrire dans les lignes directrices établies par ce dernier, et souhaite qu'une concertation ait lieu entre les instances (Communes, Région) et les usagers du périmètre concerné.
- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), l'option la plus favorable pour le devenir de ce quartier à l'identité singulière consiste à encadrer et accompagner ce qui existe déjà en évitant d'appliquer des formules standards de réaménagement urbain ;
- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), la description des dynamiques citoyennes faite dans le cadre du diagnostic n'est pas exhaustive. En effet, selon IEB, le périmètre concerné fait preuve d'une certaine vitalité en matière de citoyenneté, et abrite un tissu associatif particulièrement dense et impliqué ;
- Considérant l'absence de comité d'accompagnement à l'issue de l'enquête publique, Inter-Environnement Bruxelles s'interroge sur le calendrier et le processus de suivi et d'adaptation du programme du Contrat de Rénovation Urbaine ;
- Considérant le diagnostic effectué au préalable dans le cadre de l'élaboration du programme, le Centre de Rénovation Urbaine déplore le manque de précisions et de propositions en matière de programme notamment concernant les activités productives prévues dans les opérations A6 et SU-A9 mais aussi les équipements prévus dans les opérations SU-A3, A4, SU-A5, A6, B2 et SU-B5 ;
- Considérant que, selon le BRAL, un cadre juridique clair doit être établi au sein du projet, notamment pour accompagner le départ éventuel des commerces de voitures et assurer par la suite la réalisation de logements sociaux ;

- Considérant qu'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) relève la dimension hypothétique des projets au regard notamment de la faible maîtrise du foncier par les pouvoirs publics, à l'heure actuelle, et le fait que certains garagistes ont déjà fait part de leur volonté de rester propriétaires ;

A propos de la mobilité :

- Considérant que, pour de nombreux requérants, les besoins les plus importants du quartier ne sont pas pris en compte : manque d'espaces verts, absence de connexions qualitatives avec les autres parties de la ville, manque de sécurité routière et notamment d'un plan de mobilité en faveur de tous les usagers, y compris les modes de transport dits « doux » ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité de prendre en compte les divers chantiers liés au projet « Métro Nord » contenu dans le périmètre du Contrat de Renovation Urbaine ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité suggère de mettre en œuvre un véritable maillage piéton en multipliant les itinéraires et les possibilités de traverser les voiries automobiles. Pour ce faire, il est par exemple suggéré d'identifier et de préserver les chemins naturels empruntés par les piétons dans les espaces verts ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité insiste pour que le « cahier de l'accessibilité du *vademecum* piétons » soit appliqué notamment en terme de revêtements ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité d'être associée à tout projet concernant la voirie régionale afin d'assurer une cohérence des aménagements à l'échelle régionale ;

- Considérant qu'un grand nombre de projets concerne l'espace public, Bruxelles Mobilité, en tant qu'acteur directement concerné, fait part de la nécessité d'être consulté dans un délai suffisant et souhaite par ailleurs mettre en place une structure regroupant diverses compétences pour pouvoir examiner au mieux les divers projets ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité d'intégrer le Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics au projet ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité déplore le manque de précisions concernant les projets présentés notamment en terme d'objectifs, d'intentions, de relations inter-projets mais aussi d'implication ou encore de plus-values pour la Région ;

- Considérant qu'en tant que gestionnaire des voiries régionales la maîtrise d'ouvrage est attribuée à la Direction Projets et Travaux d'Aménagements des Voiries de Bruxelles Mobilité, dans le cas où celle-ci était amenée à être déléguée, Bruxelles Mobilité exige d'y être cependant associée et par conséquent d'être consultée pour les projets ;

- Considérant que, selon un certain nombre de riverains, la vision de la mobilité portée par le projet n'est pas satisfaisante et soulève de nombreuses interrogations quant à la notion de « bien-être ». En effet, selon certains requérants, le vélo et les transports en commun induisent une perte de temps dans les déplacements quotidiens et un manque de praticité (enfants en bas âge, transport de matériel, chantiers) et ne véhiculent pas une idée inclusive de la mobilité (PMR) ;

- Considérant, au contraire, que d'autres requérants attirent l'attention sur le manque d'espaces dédiés aux cyclistes dans le quartier ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), il est prioritaire de mettre en place des cheminements confortables et sécurisés pour les divers usagers plutôt que d'instaurer des connexions entre divers pôles métropolitains ;

A propos de la perméabilité intercommunale :

- Considérant que le Contrat de Renovation Urbaine avait pour objectif prioritaire d'améliorer les connexions inter-quartiers, une partie des requérants souligne la trop faible amélioration proposée par le projet en matière de connexions qualitatives entre Anderlecht et Bruxelles, et notamment au regard de la barrière constituée par le parking situé sur la berme centrale ;

- Considérant que le projet concerne un territoire large et intercommunal, Bruxelles Mobilité regrette que ces caractéristiques n'aient pas été saisies pour appliquer une vision davantage régionale au projet notamment en matière d'espace public et de mobilité ; Considérant dès lors que Bruxelles Mobilité préconise de concevoir le projet en parallèle et en concomitance avec une vision élargie ;

A propos de l'espace public, des lieux de rencontre et de la sécurité :

- Considérant que, selon le BRAL, le quartier est densément peuplé et peu pourvu en espaces verts ;
- Considérant qu'une grande majorité des requérants déplore le manque d'espaces verts et d'espaces de jeux propices à la rencontre pour améliorer la cohésion sociale dans le quartier ;
- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), les projets d'aménagement d'espaces publics, s'ils ne sont pas combinés avec des modes régulation et une meilleure maîtrise du foncier, ont pour conséquence de mettre en danger un ensemble de fonctions essentielles pour la ville, qu'aucun autre territoire ne remplit.
- Considérant que, la s.p.r.l. Chabriand s'étonne qu'aucun projet ne soit prévu, dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine, à l'emplacement de l'ancienne entrée du parc de la Rosée, Chaussée de Mons 11 (aujourd'hui déplacée Chaussée de Mons 35) ;
- Considérant que, selon la « Copropriété de la Bougie », le parc de Ninove et le déménagement des commerces automobiles sont des facteurs d'amélioration de la qualité de vie dans le quartier, mais que si l'objectif est néanmoins d'inciter la classe moyenne à s'y installer, il faut davantage remédier aux problèmes d'insécurité ;
- Considérant que, selon certains habitants et la SA Pahuma, le projet définit des espaces publics aux surfaces généreuses mais ne se saisit pas de l'opportunité de densifier le quartier ;

A propos de la participation citoyenne :

- Considérant qu'une partie des habitants souligne un manque d'interaction entre le bureau d'études et les riverains, et notamment concernant la prise en compte des résultats obtenus lors du sondage du comité de quartier (en juillet dernier) ;
- Considérant que, la « Copropriété de la Bougie » déplore l'absence de consultation lors de l'élaboration du projet ;
- Considérant que l'absence de transparence et de consultation des riverains lors de l'élaboration du plan est jugée anormale par une partie des habitants, et notamment dans le cadre d'un Contrat de Rénovation Urbaine. Certains habitants auraient souhaité être convié sur le site pour prendre connaissance de l'avant-projet ;
- Considérant que, selon le Centre de Rénovation Urbaine (CRU), l'insuffisance de propositions en matière d'insertion socio-professionnelle souligne un manque de volonté à impliquer les habitants dans le projet : le CRU suggère alors que la construction/rénovation de logements soit envisagée en tant qu'outils d'insertion socio-professionnelle ;
- Considérant qu'Inter-Environnement Bruxelles souligne qu'elle n'a pas été conviée ni aux Assemblées Générales, ni à la rencontre entre le bureau d'études et le tissu associatif, alors que l'association est installée depuis trois ans au sein du quartier. Elle déplore plus généralement le nombre restreint de participants lors d'événements participatifs notamment au regard de l'absence des garagistes en tant qu'acteurs économiques majeurs et du Comité Porte d'Anderlecht ;
- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles, le manque de définition du contenu exposé à la première assemblée générale n'a pas permis aux participants de réagir, de s'exprimer. Par ailleurs, selon l'association, la non-communication des procès-verbaux de ces événements participe d'une démarche non pas vouée à diffuser largement l'information mais plutôt réduite au cadre d'une prescription légale ;
- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles, il est essentiel de mettre en place des moments d'échanges et de discussion sur l'ensemble du programme du Contrat de Rénovation Urbaine afin de débattre des divers projets prévus ;

A propos de l'enseignement :

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Heyvaert pourrait devenir le quartier de l'enseignement technique si une articulation était envisagée entre les formations et l'emploi ; considérant que, selon IEB, une articulation historique pourrait aussi être envisagée entre les Abattoirs et l'école des Vétérinaires avec la mise en place de lieux de formation liés au secteur de l'alimentaire et d'un éventuel pôle logistique ;
- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), des locaux pour l'école des devoirs, l'apprentissage ou l'étude pourraient être prévus, à l'image du CRU 03 « Gare de l'Ouest » ;

A propos des équipements :

- Considérant que, selon certains habitants, le quartier dispose déjà d'un nombre suffisant de salles de sport et de locaux associatifs mais qu'il manque néanmoins des équipements tels qu'une maison médicale, une antenne communale ou encore une bibliothèque ;

A propos de l'économie :

- Considérant que le projet est fondé sur le départ forcé des commerces de voitures, le Centre de Rénovation Urbaine (CRU) souligne que cette activité est ici stigmatisée et réduite à un ensemble de nuisances, il s'interroge donc sur la possibilité de l'aborder davantage en tant que ressource socio-économique du quartier ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement (IEB), les objectifs du projet ne prennent pas assez en compte le fait que la plupart des terrains concernés par le projet appartiennent encore aujourd'hui aux garagistes ; considérant que, selon IEB, les aménagements d'espaces publics sont prévus sur des terrains qui n'appartiennent pas encore aux pouvoirs publics ; considérant que, selon IEB, il est peu probable que tous les garages déménagent ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), une réflexion sur les synergies possibles avec les activités existantes pourrait être intéressante notamment autour de l'articulation des fonctions alimentaires, de mécanique mobile et de textile avec des activités de stockage, de recyclage, de logistique ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), la question de l'activité économique est très peu traitée dans le Contrat de Renouvellement Urbain, bien qu'il s'agisse d'un quartier à l'activité économique dense et dont le départ est annoncé ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), le consortium d'économie locale constitué par le Centre Euclides, COOP et Recy K pourrait permettre au quartier d'être le phare de l'économie sociale, de la formation et de la création de métiers productifs et industriels utiles à la ville ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), il faudrait éviter de fragmenter les parcelles de grande taille parce qu'elles sont, d'une part, de plus en plus rares en Région Bruxelloise mais aussi un potentiel frein à la spéculation immobilière dans le quartier ;

- Considérant que le quartier remplit des fonctions essentielles de la ville notamment en tant que terre d'accueil et de transit pour les primo-arrivants, le Centre de Rénovation Urbaine (CRU) souligne la nécessité de maintenir l'accessibilité des ressources pour une population en place à faibles revenus : logements à prix inférieurs, activités économiques nécessitant peu de qualifications, préservation d'un tissu commercial abordable, réseaux de solidarités et soutiens associatifs ;

- Considérant que le Centre de Rénovation Urbaine (CRU) s'interroge sur la possibilité de maintenir une activité partielle des commerces de voitures tout en améliorant en parallèle la qualité de vie dans le quartier. Selon le CRU, la disparition totale de cette activité est avant tout espérée pour attirer une nouvelle couche de population avec plus de moyens et diminuera le nombre d'emplois peu qualifiés dans le quartier ;

- Considérant que, selon le BRAL, les parcelles des commerces de voitures sont propices à l'installation d'autres activités économiques de par leur taille et leur structure ; considérant que, selon le BRAL, l'aménagement du parc de la Sennette permettrait à ces nouvelles activités de bénéficier d'une visibilité plus généreuse du côté du parc ;

A propos du Rapport d'Incidences Environnementales (RIE) :

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), la situation existante est étrangement retranscrite au début du RIE et que certains des enjeux identifiés semblent peu opportuns (mise en place de potagers et d'agriculture urbaine dans un quartier touché par une forte pollution des sols) ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), des questions essentielles ne sont pas assez traitées au début du RIE, notamment concernant l'accès à l'emploi et au logement, et que des besoins pour le quartier ne sont pas relevés (écoles, crèches, équipements collectifs, activités économiques spécifiques) ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), l'accroissement de la mobilité et de la demande en stationnement relatif à la création de 174 logements supplémentaires n'est pas pris en compte dans le RIE ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), une alternative rééquilibrant les enjeux autour de la question du maintien d'activités productives dans le quartier aurait pu être envisagée, contrairement à ce qui est énoncé dans le RIE concernant la recherche d'un programme alternatif (cf. p.52) ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), les faiblesses du RIE de ce Contrat de Rénovation Urbaine sont dues à l'important remaniement ayant eu lieu entre la version discutée du processus itératif et celle analysée par le RIE ;

- Considérant qu'aucune enquête n'a été menée quant à l'impact du trafic automobile et du stationnement de la Petite Ceinture sur la qualité de l'air et la santé des riverains ;

- Considérant que, selon des riverains, la pollution et les nuisances sonores générées par un trafic important sur le boulevard restent inchangées ;

- Considérant que certains riverains demandent la réalisation d'une étude d'impact concernant le niveau de pollution sonore, celui de la pollution de l'air mais aussi des îlots de chaleur urbain ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), le diagnostic établi dans le RIE ne présente pas l'ensemble des données nécessaires à une appréciation exhaustive de la situation existante en matière de logements (typologies des logements, évolution des loyers, évolution des prix de vente) ;

A propos de la propreté :

- Considérant que, selon le BRAL, le quartier souffre d'un manque d'hygiène publique, d'un nombre insuffisant de poubelles et de la présence de nombreux dépôts clandestins ;

A propos des projets de logement et du risque de gentrification :

- Considérant qu'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) regrette que près de la moitié des logements prévus dans le quartier soient acquisitifs alors qu'un nombre trop faible de logements sociaux est diagnostiqué dans le RIE pour ce périmètre ;

- Considérant qu'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) plaide pour que les logements créés dans le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine, et financés avec des fonds publics, soient des logements publics et en priorités sociales ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), il importe de disposer rapidement d'un Plan d'Aménagement Directeur traçant les lignes directrices nécessaires pour freiner les effets spéculatifs créés par les changements annoncés et, par conséquent, atteindre l'objectif énoncé dans le diagnostic : « préserver la capacité des habitants actuels à vivre à terme dans ce quartier renouvelé » (cf. p.253) ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), le programme du Contrat de Rénovation Urbaine ne répond pas pleinement au constat du RIE concernant l'offre particulièrement faible en logements sociaux ;

- Considérant que l'asbl « Community Land Trust Bruxelles » soutient la nécessité de développer des projets dans les quartiers contenus dans le périmètre du CRU et souhaite également renforcer les actions sociales et de vie collective dans le quartier ;

- Considérant que, selon le BRAL, il est essentiel de prendre en compte les possibilités offertes par la formule Community Land Trust dans la mise en œuvre de projets ;

- Considérant que, selon le Centre de Rénovation Urbaine (CRU) et Inter-Environnement Bruxelles (IEB), le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine comporte une faible quantité de logements sociaux (moyenne de 1.95 logement social pour 100 habitants contre 7.29 pour la moyenne régionale) ;

- Considérant que la population du quartier est majoritairement jeune et précaire comme mentionné dans le diagnostic et que ce dernier se conclut sur l'objectif de « *préserver la capacité des habitants actuels à vivre à terme dans ce quartier renouvelé* », le Centre de Rénovation Urbaine (CRU) considère que les mesures prises pour atteindre cet objectif sont insuffisantes. En effet, il souligne que la mise en œuvre de nouveaux espaces publics appropriables par les habitants actuels ne protège pas à long terme les habitants du quartier face au phénomène de gentrification ;

- Considérant que, le Centre de Rénovation Urbaine souligne que 79.01% des logements existants font l'objet d'un contrat de location (cf. Monitoring des Quartiers), il préconise un parc de logements sociaux plus généreux afin d'augmenter la maîtrise publique ;

- Considérant que, selon le Centre de Rénovation Urbaine (CRU), le projet met l'accent sur l'arrivée d'une population plus aisée et n'intègre pas suffisamment l'amélioration des logements existants ;

- Considérant qu'une grande partie du budget du Contrat de Rénovation Urbaine est allouée à la construction de logements dédiés à la classe moyenne (98 logements avec les opérations A2, SU-A3, A4, et A6), le

Centre de Rénovation Urbaine déplore l'insuffisance de l'offre en matière de logement social : les deux opérations de logements sociaux prévues (70 logements avec les opérations SU-A5 et SU-A7) sont inscrites dans la catégorie « à initier », ce qui implique une temporalité plus longue et ne garantit par leur réalisation ;

A propos des projets A1.a à A1.e portant sur l'aménagement du parc de la Sennette :

- Considérant que la Ville de Bruxelles suggère, au vu des contraintes importantes induites par ce réaménagement, de mettre en œuvre une étude plus approfondie afin d'établir les avantages et inconvénients de l'opération vis-à-vis du programme immobilier prévu dans ce secteur ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), plusieurs interrogations sont soulevées par la morphologie linéaire du parc notamment en terme de visibilité et de sécurité ;

- Considérant qu'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) s'interroge quant à la mise en œuvre d'une « hypothétique coulée verte » absorbant un quart du budget du Contrat de Rénovation Urbaine avant même d'améliorer l'entretien et les ouvertures des parcs et espaces publics existants ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), le projet doit faire face à deux obstacles importants : une faible maîtrise du foncier et une forte pollution des sols ; considérant que, selon IEB, le coût de dépollution des sols est, à ce stade, approximatif et qu'il y a de fortes chances qu'il soit, en réalité, bien plus conséquent que prévu ;

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), la création d'un maillage vert est opportune dans un quartier avec une telle densité mais qu'il faut, cependant, sérieusement réfléchir à la faisabilité du projet afin d'éviter de se confronter aux mêmes obstacles que ceux rencontrés lors du Contrat de Quartier « Petite Senne » ;

- Considérant que la parcelle 2566/12 appartient à un propriétaire privé, la Ville de Bruxelles suggère que la Région rachète cette parcelle afin d'avoir une maîtrise foncière sur l'ensemble de la zone ;

- Considérant que les opérations de rénovation urbaines nécessitent plusieurs expropriations, certains habitants et la SA Pahuma s'interrogent sur la possibilité de nouer un partenariat avec les acteurs privés au lieu d'une opération publique, notamment en densifiant le quartier plutôt que d'établir de nouveaux espaces publics ;

- Considérant que le projet est porteur de nombreuses nuisances susceptibles de mettre en péril leur qualité de vie, la copropriété de La Bougie s'oppose formellement à l'ouverture de la rue de la Bougie ; considérant que le projet met en péril la qualité de vie et la sécurité des habitants en place : certains habitants considèrent que la liaison prévue entre la Rue de la Bougie et la rue Heyvaert ne constituera qu'un repère supplémentaire pour le commerce de drogue ou la violence, dans un quartier déjà fragilisé par un manque de sécurité ;

- Considérant que la mise en œuvre des tronçons a et b du parc n'est possible que suite à des expropriations, les habitants de la « Copropriété de la Bougie » s'interrogent sur la faisabilité du projet. Selon eux, il est essentiel de prendre en compte que les terrains concernés permettent aujourd'hui l'accès aux garages de la copropriété d'une part mais aussi à des jardins privatifs et que les façades sont percées par de larges portes fenêtres, le projet mettrait dès lors en péril la tranquillité et l'intimité des logements ;

- Considérant que, selon les copropriétaires Rue de la Bougie 37, la liaison « verte » existante entre la rue de la Rosée et la plaine de jeux du parc de la Rosée est régulièrement fermée pour des raisons de sécurité, le projet de parc semble inadapté au quartier et susceptible d'accroître l'insécurité déjà jugée importante dans ce secteur ; considérant qu'un tel projet dans le quartier nécessite des dispositions particulières, à ce jour non prises en compte : éclairage public, vidéosurveillance ou présence régulière de la police pour maintenir un sentiment de sécurité et un climat social apaisé ;

- Considérant l'augmentation de la circulation engendrée par l'établissement d'un parc longeant leurs propriétés privées, certains habitants font part de leur crainte face au risque de cambriolage ;

- Considérant que les effets néfastes d'un tel projet ne permettraient pas à terme une diversification de la population comme envisagé mais plutôt le départ de la classe moyenne aujourd'hui déjà peu représentée dans le quartier ; considérant que le parc de Ninove et le départ des activités liées à l'automobile sont des éléments prometteurs pour le développement du quartier et l'accroissement de son attractivité mais que le parc de la Sennette ne semble pas appartenir à cette même dynamique ;

- Considérant que, selon le Centre de Rénovation Urbaine, les projets de références exposés pour la réalisation des différents tronçons laissent espérer qu'une attention particulière sera portée à la mise en place de processus participatifs. Or selon le CRU, le phasage des projets ne montre pas d'échéances prévues pour la participation des habitants et usagers ;

- Considérant que la Ville de Bruxelles demande que la gestion du parc, s'il est réalisé, soit confiée à Bruxelles Environnement ;

A propos du projet SU.A1.f en particulier, portant sur le tronçon Ninove-Rosée du parc de la Sennette :

- Considérant que la Ville de Bruxelles adhère à l'intention du projet mais également à son classement en « SU » (réalisation ultérieure au CRU) au vu des différents obstacles qui semblent compromettre sa mise en œuvre à l'heure actuelle ;

- Considérant que, selon la Ville de Bruxelles, l'arrivée d'un nouveau bâtiment scolaire rue de la Rosée obstrue désormais le front bâti ;

- Considérant que, selon la Ville de Bruxelles, l'accès à l'arrière des bâtiments se fait par la rue de la Rosée alors qu'il s'agit actuellement d'un passage réservé aux livraisons et à l'accès des secours, il est donc nécessaire de garder un espace suffisant, dans la zone arrière, pour les manœuvres ;

- Considérant que, selon la Ville de Bruxelles, l'espace de stockage situé à l'arrière de l'IAM donne également accès à certains bâtiments, fait office de cours pour les étudiants et de chemin d'évacuation pour le complexe scolaire et le Stade Charles Vander Putten ;

- Considérant que, selon la Ville de Bruxelles, un accès aux parcelles voisines doit être maintenu pour les dépôts de gaz et de déchets dangereux ;

- Considérant que, selon la Ville de Bruxelles, il faut prendre en compte les problèmes d'insécurité que peut engendrer ce type de traversée : une attention particulière doit être portée à son aménagement afin d'en faire un espace public agréable et attractif mais aussi de limiter les éventuels désagréments.

A propos du projet A4 portant sur la rénovation des logements Rue de la Bougie 34 :

- Considérant qu'un habitant mentionne avoir reçu d'occupants réguliers de bâtiments abandonnés un courrier mentionnant la volonté de reconvertir le bâtiment en salle de sport ou locaux associatifs ; considérant que le requérant s'inquiète alors sur l'avenir de ce bâtiment ;

- Considérant que le même requérant souligne qu'il est prioritaire de pallier au manque de sécurité ressenti dans le quartier, plutôt que d'installer de nouveaux espaces verts, équipements ou locaux associatifs ; considérant que, selon le même requérant, le poste de police situé Rue de Liverpool n'est pas en mesure de garantir plus de sécurité ; considérant que le requérant suggère que le bâtiment Rue de la Bougie 34 dispose d'un emplacement idéal pour l'installation d'un poste de police ou tout autre fonction liée à la sécurité des riverains ;

- Considérant qu'un habitant suggère la mise en place d'une enquête concernant le devenir de ce bâtiment, il souligne néanmoins que l'installation d'une antenne communale ou d'un centre médical au sein de ce bâtiment pourrait être pertinente ;

A propos du projet B1 portant sur l'extension des logements SLRB:

- Considérant que le propriétaire de la parcelle située Quai de l'Industrie n°3 souhaite y développer des logements et estime, par conséquent, que le gabarit prévu dans le projet (R+3) est relativement haut si le projet occupait toute la parcelle et qu'un tel projet risquerait d'encombrer la vue des futurs logements sur sa propre parcelle ;

- Considérant que le même propriétaire demande de prévoir une intégration harmonieuse du projet B1 notamment en prévoyant un gabarit qui diminue progressivement de la rue Heyvaert en direction du Quai de l'Industrie 1-3, à noter que cela implique une diminution du nombre de logements par rapport à la quantité ici prévue ;

A propos du projet B.3 portant sur le stade Charles Vander Putten :

- Considérant que la Ville de Bruxelles, en tant que propriétaire du stade, souhaite être mentionnée comme partenaire du projet ;

- Considérant que la Ville de Bruxelles ne s'oppose pas à la création de nouveaux accès entre le centre sportif et l'espace public mais rappelle néanmoins que cela implique des modifications en matière de gestion et de contrôle et qu'elle souhaite être consultée à ce sujet.

- Considérant que, selon la Ville de Bruxelles, la relocalisation d'activités telles que le skatepark ou la plaine de jeux peut être proposée dans le cas d'un réaménagement du site.
- Considérant que la Ville de Bruxelles se dit ouverte à l'installation d'équipements publics sur ce site à condition que le programme soit compatible avec celui déjà convenu entre la Ville et la SLRB ;
- Considérant que la Ville de Bruxelles demande qu'une salle des fêtes soit maintenue au rez-de-chaussée des logements SLRB prévus, afin de remplacer celle qui sera détruite, et que par ailleurs les divers locaux existants soient relocalisés dans le cadre du projet.
- Considérant que la Ville de Bruxelles s'interroge sur la faisabilité d'une ouverture vers le parc de la Sennette et demande que l'étude soit approfondie ;

A propos des projets B3 et D4 sur le site d'Erasmus Hogeschool:

- Considérant qu'Erasmus Hogeschool indique sa volonté de perpétuer ses activités scolaires sur le site et fait part de la nécessité d'agrandissements possibles des infrastructures sur leurs propres parcelles. A court terme, une extension de 4 000 à 6 000 m² est prévue, néanmoins les incidences du Contrat de Rénovation Urbaine sur ce projet ne sont pas claires ;
- Considérant que, selon Erasmus Hogeschool, la transformation d'une partie de son site en espace vert public s'apparente à une expropriation déguisée et que par conséquent, cela est inacceptable ;
- Considérant qu'Erasmus Hogeschool exige la prise en compte de ses plans d'extension dans le programme du Contrat de Rénovation Urbaine et suggère qu'une coordination soit mise en place entre le Centre de Rénovation Urbaine et Erasmus Hogeschool ;

A propos du projet SU.B4 portant sur le front bâti de la parcelle ESSO / Pôle porte de Ninove:

- Considérant que, dans le cadre de l'aménagement de la parcelle ESSO, Bruxelles Mobilité suggère l'élargissement du trottoir actuellement très étroit, par la cession d'une bande de terrain à la voirie ;

A propos du projet C1 portant sur le réaménagement du Boulevard Poincaré :

- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), le processus participatif est essentiel pour ce projet au vu du grand nombre d'usagers concernés et de la mobilisation des différents groupes d'habitants ;
- Considérant que, selon Inter-Environnement Bruxelles (IEB), l'aménagement modulable de la berme centrale est pertinente pour permettre l'installation de la Foire mais il faudrait néanmoins réfléchir au conflit d'usage de cet espace pour le reste de l'année ;
- Considérant que, selon la s.p.r.l. Chabriand, le réaménagement des bermes centrales est une priorité absolue pour l'image de Bruxelles et que ce qui est proposé manque cependant d'ambition ;
- Considérant que, selon la s.p.r.l. Chabriand, le diagnostic établi n'évoque pas assez les nuisances engendrées par l'aménagement actuel des lieux (délinquance, insécurité, incivisme, manque de propreté, contrôle social difficile, manque de percées visuelles) ;
- Considérant que la s.p.r.l. Chabriand déplore qu'aucune alternative au parking en plein air n'ait été trouvées bien que reconnaissant la nécessité absolue d'avoir une offre de stationnement qualitative dans le secteur ; Considérant que, selon la même s.p.r.l., une alternative au parking en plein air permettrait de proposer un projet plus fort et ambitieux pour les bermes centrales, les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi (cf. p.44 du RIE) ;
- Considérant que, selon de nombreux réclamants, les trois conditions de base avancées par le CRU (maintien du parking sur la berme centrale, des flux de circulation et de la foire du Midi) empêchent une réelle amélioration de la qualité de vie dans le quartier ;
- Considérant que le projet de zone verte (entre rue Memling, rue Gheude, rue de la Clinique et rue Brogniez ; prévu par le PRD) a été abandonné et que le quartier concerné est densément peuplé, une partie des riverains/visiteurs s'oppose au maintien du parking sur la berme centrale du boulevard. En effet, selon eux, il ne permet pas la mise en place d'un espace public de qualité et propice à la rencontre ;
- Considérant que certains riverains demandent que la moitié de la zone concernée par l'ancien projet de zone verte devienne un parc ; considérant que l'aménagement d'un parc est souhaité par de nombreux riverains à cet endroit ;

- Considérant la localisation du futur cheminement piéton prévu entre le parking et la voirie au trafic dense, une partie des requérants s'interroge sur la qualité de ladite « promenade piétonne » ;
- Considérant que la zone de jeux prévue sur la berme centrale se trouve à proximité de lieux de stationnement, une partie des habitants/visiteurs émet des doutes quant à la sécurité des enfants ;
- Considérant que le maintien de la Foire du Midi sous sa forme actuelle n'est pas souhaité par les riverains au vu des désagréments causés ces dernières années ; considérant qu'une partie des requérants craint un accroissement des nuisances liées à la présence de la Foire ; considérant que, selon certains riverains, l'aménagement d'un parc sur la berme centrale (à l'emplacement actuel du parking) n'est pas incompatible avec la présence de la Foire, des éléments modulables pourraient être envisagés ;
- Considérant qu'un nombre important de riverains ne possède pas d'espace extérieur privatif et que le boulevard et la berme centrale sont dès lors les seuls espaces extérieurs directs, une partie des habitants souligne l'insuffisance d'espace verts, de parc dans ce secteur ;
- Considérant que Bruxelles Mobilité soutient la proposition de réaménagement du boulevard mais s'interroge sur la gestion future des activités prévues sur la berme centrale (parcs, zone de jeux), soulignant qu'elle ne dispose pas des moyens nécessaires pour assurer leur gestion mais aussi que la gestion partielle proposée dans le projet soulève des questions en matière de conflits de compétences ;
- Considérant que, selon le Centre de Rénovation Urbaine (CRU), les propositions élaborées par les comités d'Anderlecht et du Square des Aviateurs ont été négligées : le programme ici prévu va à l'encontre de leurs demandes ; considérant qu'il s'agit dès lors d'une occasion ratée d'associer dès le départ les habitants actuels au projet, soit par conséquent une occasion ratée de consolider la position de la population en place dans le quartier ;
- Considérant que, selon « Brussels Hotels Association », il est essentiel de proposer une expérience davantage qualitative aux divers utilisateurs de l'espace public à proximité de la Gare du Midi (citoyens, touristes, visiteurs). La même association s'interroge, par conséquent, sur les alternatives possibles au stationnement en plein air situé sur la berme centrale et suggère notamment qu'une vue dégagée et sécurisée faciliterait et encouragerait les traversées piétonnes d'une part mais participerait aussi à la mise en valeur des boulevards ;
- Considérant que la ville de Bruxelles émet des doutes quant à l'installation d'activités ludiques et sportives sur la berme centrale au vu des conditions actuelles (pollution, sécurité, bruit, circulation) et suggère qu'une réflexion sur le réaménagement de l'intégralité du boulevard est nécessaire pour envisager l'intégration de ce type d'activités ;
- Considérant que la Ville de Bruxelles rappelle que la zone dédiée aux aménagements temporaires doit pouvoir être utilisée pour le stationnement des forains pendant toute la durée de la Foire et que, par conséquent, les aménagements doivent être démontables ; considérant que la Ville de Bruxelles souligne la nécessité de prendre en compte la gestion induite par ce type d'aménagements ; considérant que la ville de Bruxelles rappelle que les aménagements doivent être cohérents avec les besoins des riverains ;
- Considérant que le maintien du parking de la berme centrale est perçu comme un frein à la mise en œuvre d'une mobilité plus durable sur ce secteur et devrait être remis en cause par le Contrat de Rénovation Urbaine ;
- Considérant que, selon une riveraine, un parking serait bien utile dans le quartier mais pas à l'emplacement proposé ;
- Considérant que la s.p.r.l. Chabriand signale une maison à l'abandon à l'angle de la chaussée de Mons et du boulevard Poincaré (cf. p.213 de l'analyse diagnostic). Considérant que la même s.p.r.l. souligne l'image négative véhiculée par ce bâtiment et s'interroge sur la possibilité d'intégrer sa rénovation au Contrat de Rénovation Urbaine ;

A propos du projet C2 portant sur l'aménagement d'un pavillon HORECA :

- Considérant que, selon la s.p.r.l. Chabriand, il est essentiel de réaménager le carrefour porte d'Anderlecht pour assurer le confort des usagers les plus faibles en priorité, puis, de voir, dans un second temps, quels aménagements sont possibles pour les pavillons d'octroi et le Musée des Egouts avec l'espace restant ;
- Considérant les nombreux lieux déjà dédiés à la restauration dans le quartier, une partie des habitants s'interroge sur la nécessité d'un nouveau lieu de restauration rapide (pavillon) sur la berme centrale ;
- Considérant que Bruxelles Mobilité s'interroge sur la pertinence d'installer en premier lieu un nouveau pavillon HORECA sur la berme centrale, et suggère d'intervenir en priorité en faveur des commerces existants situés le long du boulevard ;

- Considérant que la Ville de Bruxelles rappelle que les pavillons de l'octroi nécessitent d'être rénovés et que la fiche-action élaborée au préalable n'a pas été exposée dans le cadre de l'enquête publique ; considérant que la Ville de Bruxelles demande que la fiche-action élaborée pour la rénovation des pavillons d'octrois de la porte d'Anderlecht prennent en compte l'affluence et le succès du Musée des Egouts ;

A propos du projet C3 portant sur la mise en perspective de la Senne :

- Considérant que, selon de nombreux riverains, la mise en lumière de la Senne est un aménagement onéreux et peu cohérent avec le maintien du parking sur la berme centrale ;

- Considérant que la Ville de Bruxelles soutient le projet de mise en lumière de la Senne à condition que ce dernier soit intégré à un projet global pour les bermes centrales du boulevard Poincaré et qu'il n'induisse pas de trop fortes contraintes dans l'organisation des autres fonctions du secteur ;

- Considérant que, selon la s.p.r.l. Chabriand, la valorisation de la Senne et l'installation d'un pavillon démontable semblent particulièrement superflues alors que le réaménagement du carrefour, des bermes centrales ou encore la rénovation de la maison abandonnée à l'angle de la chaussée de Mons sont davantage importants ;

A propos des projets D1 à D4 portant sur le pôle Canal-Abattoirs :

- Considérant l'étude globale en cours sur ce secteur, Bruxelles Mobilité rappelle qu'aucune modification de la circulation, de la composition de l'espace n'est possible tant que cette étude n'est pas achevée ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le maintien de la capacité des axes longeant le canal est nécessaire pour assurer la viabilité des projets de requalification du quartier. La modification du statut de ces voiries ne relève pas de la compétence du CRU mais du PRD(D), du PRAS, et du PRM ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la proposition faite par le CRU est pertinente, une interrogation est cependant émise concernant la maîtrise d'ouvrage des projets D2 et D3 pour la Rue Ropsy Chaudron : la rue étant une voirie communale, Bruxelles-Mobilité suggère que la commune d'Anderlecht soit désignée maître d'ouvrage, mais souhaite cependant être associée au projet en tant que partenaire ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité s'interroge sur la ligne budgétaire « Acquisition » des projets D2 et D3 ;

- Considérant qu'un riverain signale que la photo utilisée pour illustrer la situation existante du projet D1 ne montre pas la parcelle concernée par le projet (Quai de l'industrie 5-5b) mais une autre parcelle (Quai de l'industrie 3) ;

- Considérant que, selon un riverain, la figure utilisée en tant que « représentation axonométrique de la situation projetée » pour le projet D1 est incorrecte et devrait être corrigée sur base du plan située sur la page voisine ;

A propos des projets E1 à E8 portant sur le pôle Rives du Canal :

- Considérant les chantiers déjà en cours aux abords de la Place de la Duchesse, Bruxelles Mobilité s'interroge sur la faisabilité de travaux sur la place en respectant la temporalité du CRU ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle que le projet de la Place de Duchesse nécessite la suppression du stationnement et par conséquent l'accord de la commune ;

- Considérant qu'une étude est actuellement menée sur la chaussée de Ninove entre Gare de l'Ouest et les limites de la Région Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité s'interroge sur la pertinence d'un réaménagement de la chaussée s'il est mené de façon indépendante entre Porte de Ninove et Gare de l'Ouest ;

A propos du parc évolutif prévu Porte de Ninove, en particulier :

- Considérant que, selon la s.p.r.l. Chabriand, une nouvelle politique d'accueil et d'encadrement des nouveaux arrivants doit être mise en place pour assurer le bon fonctionnement du parc prévu au bord de la chaussée de Ninove et pallier aux dysfonctionnements et tensions perceptibles dans l'actuel parc de la Rosée (cf. courrier pour plus de précisions) ;

A propos des espaces publics existants du périmètre:

- Considérant que, selon la s.p.r.l. Chabriand, une gestion correcte de l'argent public implique d'améliorer, en priorité, l'aménagement des espaces publics existants ; considérant que, selon la même s.p.r.l., l'aménagement peu qualitatif du passage entre la place Lemmens et la Rue de la Poterie en fait aujourd'hui un repère facilité du trafic de drogue ; considérant que, selon la même s.p.r.l., l'aménagement du piétonnier de la place Lemmens, initié dans le cadre du Contrat de Quartier Lemmens, n'est pas été réalisé dans sa totalité, que les plots mobiles gérant l'accès à la place piétonne ne fonctionnent pas, et qu'elle est, par conséquent, souvent utilisée comme parking ;

Fait à Bruxelles, le 02/10/2017.