

QUESTIONNAIRE ADRESSÉ AUX PARTIS POLITIQUES CONCERNANT LES ENJEUX DES TERRITOIRES QUI BORDENT LE CANAL – ÉLECTIONS RÉGIONALES 26 MAI 2019

MISE EN CONTEXTE

Depuis quelques années, les quartiers qui bordent le canal font l'objet d'une concentration des «nouvelles» politiques territorialisées et de rénovation urbaine : Plan canal, création de zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU), contrats de quartier auxquels s'ajoutent aujourd'hui les contrats de rénovation urbaine (CRU), mise en place de zones franches ZEUS, Fonds Feder, marketing urbain,... Du côté du privé, les investissements spéculatifs ne cessent de croître également dans ces espaces. Ce double levier public et privé entraîne avec lui des mutations urbaines et sociales importantes. La rente foncière a grimpé en flèche autour de Tour et Taxis, sur la Rive gauche près des brasseries Belle-Vue à Molenbeek ou au bassin de Biestebroek à Anderlecht.

Face à ces enjeux, IEB a mis sur pied dès 2011 un groupe de travail, le « Groupe Canal », qui regroupe des membres d'IEB mais aussi des associations et habitants préoccupés par la question de l'avenir du canal. En vue des élections régionales de ce 26 mai 2019, le Groupe canal aimerait connaître vos prises de position et intention concernant différents enjeux et dossiers liés à ce territoire précieux pour la Région et ses habitants.

Grâce à ce questionnaire, les habitants de la Région bruxelloise pourront mieux cerner la vision défendue par chaque formation politique dans ce dossier d'envergure régionale. Il s'agit d'un exercice démocratique auquel nous espérons grandement que vous participerez avec rigueur et honnêteté

Les questions s'organisent autour de deux grands axes :

- 1) les enjeux transversaux aux territoires du canal (6 questions)
- 2) les enjeux spécifiques à différents territoires (8 questions)

Nous souhaitons des réponses ouvertes. Nous nous engageons à publier l'intégralité de vos réponses. Celles-ci doivent nous parvenir pour le 30 avril 2019 au plus tard.

1. Adresse e-mail hacken@lecdh.be.

1. Enjeux transversaux

a) Le canal est historiquement un axe économique de transport de marchandises. Cette fonction est aujourd'hui disputée avec d'autres fonctions, notamment résidentielles et de loisir.

Question: pour vous, le canal doit-il rester prioritairement un axe logistique même s'il est opportun de tenir compte de son intégration dans le tissu urbain ou, au contraire, pensez-vous qu'il faille donner la priorité aux activités résidentielles, culturelles et de loisir? Vous pouvez développer votre réponse en fonction des différentes zones: bassin Vergote, bassin Béco, le tronçon Saintelette-Biestebroeck, le bassin de Biestebroeck, la portion allant du pont Paepsem au Ring.

Le canal doit garder sa fonction logistique indispensable à la ville, à son métabolisme d'autant en une approche de circularité de l'économie renforcée. Vu la superficie régionale limitée, cette fonction doit perdurer et même se renforcer, cela en bon voisinage et même en mixité avec d'autres fonctions urbaines appelées à être également intensifiées sur le territoire du canal comme ailleurs : des équipements, des logements, des espaces verts porteurs de services écosystémiques,...

b) Les activités du Port permettent en l'état d'éviter la circulation d'environ 680.000 camions par an sur nos voiries. Si le chiffre est imposant, il est à relativiser au regard des 800.000 poids lourd qui transportent chaque semaine des marchandises en Région bruxelloise. Sur les 24 millions de tonnes de marchandises transportées par an grâce au Port, seuls 7,3 millions le sont par la voie navigable. Le Plan de transport des marchandises adopté en RBC en 2013 prévoit un certain nombre de mesures pour améliorer l'usage de la voie d'eau.

Question: quelles mesures préconisez-vous pour améliorer le recours à la voie d'eau comme mode de transport?

- La mise en place d'un ou plusieurs centres de distribution urbaine le long du canal au sud et au nord de la Région ainsi que l'aménagement de « spots » de transbordements le long du canal entre Biestebroeck et l'avant-port pour déposer ou prendre des marchandises/matériaux/déchets en lien avec l'activité des quartiers

- Une obligation de l'utilisation de la voie d'eau pour les chantiers (déblais/remblais, produits de démolition, matériaux) à distance efficace du canal dès que les incidences environnementales de ce choix logistique sont moindres que par le tout à la route.

c) Le premier rapport sur les activités productives de la RBC pointe qu'entre 1997 et 2011 la RBC a perdu 1.000.000 m² d'activités productives dont 800.000 m² rien que dans la zone centrale du canal (Pentagone, Vieux Molenbeek, Est d'Anderlecht). Ces pertes s'expliquent essentiellement par la reconversion des superficies productives vers d'autres fonctions: logement, bureau, équipements (écoles, crèches, lieux de culte) pour l'essentiel dans les zones mixtes et de forte mixité et beaucoup plus rarement en zone d'industrie urbaine (ZIU).

Question: vous engagez-vous pendant la prochaine législature à geler les dernières ZIU existantes et à ne pas en changer l'affectation aux fins de protéger les activités productives en RBC?

Oui, ou si nécessité d'en convertir pour des besoins de maillages vert et bleu ou pour assurer dans certaines zones l'équilibre des fonctions, à les compenser sur d'autres portions de territoire, notamment dans les nouvelles zones d'urbanisation et les friches encore disponibles.

d) En 2013, le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) donnait naissance aux Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU). Ces dernières sont pour l'essentiel situées dans l'axe du canal et doivent désormais accueillir du logement et les activités productives qui s'y trouvent déjà ou s'y installent doivent être compatibles avec l'activité résidentielle. Le Rapport n°4 des activités productives constate que «L'examen des mouvements dans les ZEMU révèle toutefois des projets d'envergure qui concernent avant tout du logement. [...] Les fonctions économiques sont davantage vues comme tampon entre les logements et les zones industrielles adjacentes (par exemple le boulevard Industriel) plutôt que comme le résultat d'une stratégie économique territoriale réelle». En outre les activités logistiques n'y sont pas autorisées. Or la combinaison d'activités productives et logistiques a

également pour effet que ces territoires constituent un bassin important d'emplois adaptés à la qualification des bruxellois.

Questions: quelles mesures comptez-vous prendre pour que ces zones puissent continuer à jouer le rôle d'accueil d'entreprises et de pourvoyeuses d'emplois pour les bruxellois ? Trouvez-vous que les ZEMUs doivent surtout accueillir des activités productives dites dématérialisées ou au contraire être affectées essentiellement à des activités de production matérielle? Envisagez-vous d'adopter des mesures pour que ces zones puissent accueillir de l'activité logistique?

Les ZEMUs sont les prototypes de la ville mixte à l'inverse de la vision moderniste divisant et éloignant les fonctions sur le territoire vu l'avènement de l'automobile à l'époque. Dans une logique de mobilité douce, de ville des courtes distances et d'intensification urbaine pour préserver par ailleurs des zones naturelles, il est primordial de mélanger ou faire directement se voisiner les fonctions. En toute logique et avec le développement de l'économie circulaire, les ZEMUs doivent pouvoir accueillir des activités de production matérielle / de reconditionnement / up-cycling et non pas uniquement des activités plus dématérialisées. La fonction logistique accessoire à la fonction productive est souhaitable mais ne doit pas être l'activité première.

e) Le changement des affectations dans certaines zones bordant le canal de fonctions faibles (activités productives) vers des fonctions fortes (logements privés de standing) a encouragé un mouvement de spéculation immobilière permettant à des acteurs privés de réaliser de substantielles plus-values foncières. Or la RBC n'est pas dotée de système de captation des plus-values, contrairement aux deux autres Régions.

Questions: trouveriez-vous pertinents de doter la RBC d'un tel système de captation des plus-values? Quelles mesures envisagez vous pour améliorer la maîtrise du foncier (en termes d'affectation et de prix) par la RBC dans les zones stratégiques qui bordent le canal? Envisagez-vous de renforcer le droit de préemption pour qu'il soit plus opérationnel?

La mise en place d'un système de captation des plus-values est très clairement nécessaire d'une part pour limiter les dynamiques spéculatives mais aussi, le cas échéant, pour dégager les moyens permettant aux pouvoirs publics de développer des logements publics, services et équipements mais aussi de maintenir des espaces non bâtis dans ces zones. Outre le cadre légal à mettre en place, l'opérationnalisation d'une captation des plus-values doit passer par la mise en place ou le renforcement d'un observatoire des prix du foncier permettant d'objectiver lesdites plus-values. Le droit de préemption n'est qu'un dernier recours puisqu'il impose d'acheter au prix de la transaction. Cependant, donner cette opportunité aux pouvoirs publics sur de larges zones est utile pour mener à bien de nombreuses politiques volontaristes de développement territorial, incluant l'attention environnementale et de multimodalité des déplacements.

f) L'Observatoire des Loyers 2016 constate qu'entre 2004 et 2016, le loyer moyen en RBC a augmenté de 22%. Ce sont dans les quartiers centraux qui bordent le canal, là où résident les ménages à faible revenu, que les loyers ont augmenté le plus rapidement, dans l'espace dit Zone de Rénovation Urbaine (ZRU - ex-ERDLR). L'Observatoire 2017 confirme cette tendance dans les quartiers de première couronne, le long du Canal à l'ouest. Le Plan canal prévoit la construction de 15.000 à 20.000 logements dans ce périmètre. Mais au vu des logements qui sortent de terre, ceux-ci relèvent presque à 100% du marché privé et lorsqu'il s'agit du marché public, ce sont des logements Citydev destinés à repartir à terme sur le marché privé.

Questions: quelles mesures comptez-vous prendre pour améliorer l'accessibilité du logement dans ces territoires et pour y augmenter significativement la part de logements sociaux?

Il est vrai que le privé a été nettement plus actif que les opérateurs publics au sein du territoire du canal. Toutefois, réduire l'action publique à des logements Citydev est par contre une erreur. La SLRB, par l'intermédiaire de l'arrête acquisitions que le cdH a porté au sein du Gouvernement, a acquis deux biens au potentiel total de près de 340 logements sociaux. Ces biens sont situés à Anderlecht et Molenbeek.

Le Fonds du Logement, quant à lui, a acquis plusieurs opérations en charge d'urbanisme pour un total, certes plus restreint, d'une quarantaine de logements.

À l'avenir, il est pour nous important que la SLRB puisse continuer à acquérir sur le marché privé des biens vides à reconvertir ou des nouveaux bâtiments clés sur portes. En effet, les pouvoirs publics possèdent excessivement peu de foncier valorisable pour le logement dans la zone du canal et il n'est pas imaginable pour nous de « sacrifier » des terrains propriété du Port de Bruxelles, acteur économique et écologique fondamental de la vie de notre ville-région. C'est donc en étant actif sur le marché privé mais en respectant bien évidemment les conditions du contrat de gestion de la SLRB en termes de prix des logements, que nous pourrions augmenter la part des logements sociaux dans le territoire du canal. Les charges d'urbanisme constituent également une piste intéressante mais dont le fonctionnement doit être amélioré.

Par ailleurs, il nous paraît fondamental que Citydev reste propriétaire du tréfonds des logements qu'il vend. La rareté du foncier public implique que l'on soit économe de celui-ci et que effectivement, au-delà de 20 ans d'acquisition par un privé, le sol soit maintenu en possession des pouvoirs publics. Même si ce n'est pas encore très implanté dans la « culture immobilière bruxelloise », c'est donc bien via des mécanismes d'emphytéose généralisée que Citydev permettra à la classe moyenne de devenir propriétaire à Bruxelles. Les mêmes mécanismes de droit réels démembrés doivent être encouragés via le CLT et le FDL pour les ménages à revenus modérés et sociaux.

2. Enjeux territoriaux

a) Schaerbeek-Formation / Scharbeek-formation est une réserve foncière potentielle importante à Bruxelles, dont les avantages sont la connexion directe au réseau de chemin de fer, la proximité du ring et du canal et la taille importante. A contrario, la liaison avec le tissu urbain bruxellois est complexe, puisque le site est entouré d'activités industrielles au nord et à l'ouest et bordé, notamment, par une réserve naturelle au sud. En outre, se pose la question du coût du rachat et de la dépollution.

Questions: quelle est votre ambition pour cet espace? Son rachat et son développement sont-ils une priorité de votre parti? Quel type de développement privilégieriez-vous pour cet espace? zones d'activités productives, de logistique, d'équipements, de logements? Quelles mesures de dépollution préconiseriez-vous?

Schaerbeek -formation est l'une des dernières grandes réserves foncières sur le territoire de la Région. A ce titre, vu les spécificités de la zone et vu les multiples enjeux auxquels la Région doit faire face, il importe que la maîtrise foncière soit publique et régionale. Il s'agit de maintenir sa fonction avant tout économique, tant logistique que productive, comme support à la ville et son métabolisme. Les mesures de dépollution sont fonctions de l'affectation ; les fonctions logistiques et productives sont moins exigeantes en la matière. Par ailleurs, le site de Schaerbeek-Formation

est une fabuleuse opportunité de développement d'infrastructures vertes et bleues génératrices de services écosystémiques pour la Région. C'est l'opportunité de mettre à ciel ouvert la Senne sur une très longue distance pour en améliorer la qualité de l'eau et ainsi assurer les obligations et engagements régionaux en la matière. C'est l'opportunité de créer un grand corridor de nature entre le Noordrand et la ville centrale et son maillage vert, bénéfique tant pour la biodiversité, que pour le micro-climat et la qualité de l'air mais aussi favorable à la promenade et la détente des Bruxellois et des travailleurs des entreprises à venir. A ce titre, minimum 20 % de la superficie de Schaerbeek-formation devrait être réservés à des infrastructures vertes et bleues ; superficie à laquelle ajouter les abords et aménagements des entreprises et des voiries devant être les plus naturels.

b) Pont Van Praet / Le marché matinal (MABRU) représente 500 travailleurs et 4.000 mouvements de véhicules par semaine. On estime que le flux d'échanges généré par MABRU correspond à 5% de toutes les marchandises transportées à Bruxelles. Le MABRU et le CEFL constituent un hub de marchandises alimentaires au profit de l'horeca et des détaillants bruxellois. Un projet foncier dans les cartons de la Ville de Bruxelles depuis de nombreuses années vise à les rejeter vers la périphérie, sur la ZIRAD de Schaerbeek-Formation.

Questions: soutenez-vous le déménagement du MABRU et du CEFL? Quel serait la plus-value environnementale et sociale de celui-ci?

Il est prématuré de répondre à cette question. Une analyse des différentes options et de leurs incidences et plus-values environnementales, sociales, économiques et territoriales doit être menée.

c) Tours & Taxis / Tour et Taxis est l'urbanisation privée d'un site d'intérêt régional de 45 hectares. En mai 2017, un PPAS a été approuvé par le Gouvernement. La part du logement devra représenter 50% de l'ensemble des nouveaux développements mais pas un seul logement social n'est prévu sur le site même via les charges d'urbanisme.

Questions: est-ce que vous êtes d'accord pour que l'urbanisation du site se fasse sans l'imposition d'un quota de logements sociaux? Oui/Non... Pourquoi? Êtes-vous satisfait des attributions de charges d'urbanismes imposées par les pouvoirs publics sur le site? Oui/Non... Pourquoi?

L'urbanisation du site Tour & Taxis a fait l'objet d'un PPAS qui règle les aspects réglementaires des affectations de la zone. L'opérationnalisation du site se fera dans le cadre de l'instruction du ou des permis introduits par l'opérateur privé. Il appartiendra à l'autorité délivrante d'imposer des conditions et des charges d'urbanisme après réception des avis d'instances, notamment en matière de logements publics.

d) Saintelette-Bassin Béco / De part et d'autres du bassin Béco, fleurissent de nombreux projets immobiliers portés par des promoteurs importants: tour Upsite, projet Extensa sur le site de Tour et Taxi, Projet Riva, Canal Wharf et récemment le projet de Triple Living en lieu et place de certains immeubles de la KBC. Tous ces projets développent une offre résidentielle de standing composée d'une part importante d'appartements 2 chambres. Les très faibles charges d'urbanismes ne sont jamais versées en logements sociaux, alors que sur la rive du quartier maritime, seuls 4% du parc de logements est social. Par ailleurs, le développement de cette offre tout le long du canal peut poser questions: Atenor a eu quelques difficultés à vendre l'entièreté de sa tour, tandis que rien ne garantit que les habitants bruxellois, en ce compris la classe moyenne, soient en mesure ni d'acheter ces logements, ni d'en payer les futurs loyers. Cette offre semble se développer sans demande, ce qui rappelle la production démesurée de bureaux qu'à

connu Bruxelles il y a encore quelques années (et qui laisse aujourd'hui plus d'un million de mètres carrés de bureaux vides).

Questions: votre parti est-il favorable à la poursuite de ces transformations sur le bassin Béco? Pensez-vous qu'il soit acceptable que ces projets se réalisent sans créer de logements sociaux? Quel usage verriez-vous aux charges d'urbanisme dans cette zone?

Il n'est plus l'heure de se poser la question de la transformation ou non du bassin Beco, Celle-ci est en marche et fort avancée pour devenir un nouveau quartier habité mais aussi un destination de culture et de loisir pour l'ensemble des bruxellois mais aussi de bien au-delà des frontières régionales. Les outils de captation des plus-values et de maîtrise foncière publique ont manqué dans ce processus de transformation. Ce qui importe maintenant est de mettre en place de tels outils (dont question par ailleurs) pour mieux encadrer et accompagner le développement ou la transformation de ce quartier en ayant un minimum de maîtrise foncière et y assurer le financement, pour partie via la captation des plus-values, et la production de logements publics, d'équipements et d'espaces verts et publics de qualité. Il s'agit aussi de veiller à préserver le bassin Vergote et ses abords d'une telle transformation radicale et non encadrée.

e) Porte de Ninove / La Porte de Ninove est située entre l'écluse de Molenbeek et le début de la rue des Fabriques, à cheval sur le territoire de la Ville de Bruxelles et de la commune de Molenbeek-Saint-Jean. Au fil des années et des législatures, cette zone a fait l'objet de tractations politiques et spéculatives. Un parc public est en phase de finalisation. Des projets de logements publics et privés de forte densité sont attendus alors que le quartier est déjà très dense. Le tout fait l'objet d'un Plan d'aménagement directeur (PAD) spécifique mis à l'enquête publique visant à autoriser des gabarits qui ne correspondent pas à la typologie urbanistique de la zone.

Questions: votre parti soutient-il le principe d'un PAD dérogatoire pour cette zone afin de permettre la construction de trois tours ? Est-il logique selon vous de scinder la porte de Ninove du quartier Heyvaert via deux PAD distincts? Oui/Non... Pourquoi ? Qu'est-ce qui retarde selon vous la construction de logements sociaux sur la Porte de Ninove?

La distinction entre les PAD Porte de Ninove et Heyvaert se justifient tant par la différence de densité des deux zones que par les leviers fonciers dont disposent les pouvoirs publics dans le premier des deux.

Le projet des 3 tours, dit « Besix », fait partie de ces « marqueurs » territoriaux encadrés par le bMa quant à leur mise en œuvre. Le projet devra faire l'objet d'adaptations en fonction du résultat des études d'incidences du projet dans le cadre de l'instruction du permis d'urbanisme, notamment quant à l'impact du projet de bâti en matière de vent, d'ombre, et de ses nuisances éventuelles sur le nouveau parc de Ninove.

La construction des logements sociaux sur le Porte de Ninove a nécessité que du budget soit trouvé pour des fonctions connexes/équipements à y loger cela afin de résoudre la question foncière de l'implantation sur partie du Stade Vander Putten actuellement propriété de la Ville de Bruxelles. Sous la vigilance et vu la ténacité de la Ministre Fremault quant à ce dossier, une solution budgétaire a été dégagée via Beliris ce qui aura pour vertu également de débloquer la question foncière. Dès lors, le projet de construction des logements sociaux devrait très prochainement se concrétiser.

f) Quartier Heyvaert / Ce quartier Heyvaert à cheval sur les communes d'Anderlecht et de Molenbeek constitue depuis les années 80 une plaque tournante du commerce euro-africain de véhicules d'occasion. Depuis plusieurs années, la RBC envisage le déménagement de cette activité sur un terrain acquis par le Port au nord de la ville, dans l'idée de donner au quartier une dimension plus résidentielle. Mais ce projet est tombé à l'eau fin 2018. Le quartier a fait l'objet de plusieurs contrats de quartier et plus récemment d'un contrat de rénovation urbaine (CRU n°4) et d'un projet de plan d'aménagement directeur (PAD).

Questions: quel avenir voyez-vous pour ce quartier populaire, très hétérogène par sa population, et qui fonctionne aussi comme lieu d'intégration de nombreuses personnes issues de l'immigration? Pensez-vous qu'il soit nécessaire de déménager le commerce de véhicules ou, plutôt, qu'il faudrait mieux réfléchir à l'organisation de cette activité dans le quartier lui-même? Votre parti souhaite-t-il préserver de l'activité économique dans le quartier et si oui, de quelle nature? Sachant que le quartier ne contient que 1,95% de logements sociaux, trouvez-vous que le PAD doit imposer un % minimum de logements sociaux dans les futurs projets ? Et si oui, quel % imposeriez-vous? Le sol du quartier est très pollué en raison de son activité

industrielle historique. Quelles mesures proposeriez-vous pour permettre sa dépollution?

Bien que cela ne change rien quant au fond mais pour être précis, il ne s'agit pas du CRU n°4 mais bien du CRU n°5 qui couvre le quartier Heyvaert. La qualité de vie dans le quartier Heyvaert doit être une priorité. A ce titre, il faut y développer des espaces publics de qualité dont un maillage d'espaces verts, support de vie de quartier et de services écosystémiques pour celui-ci. Le quartier doit évoluer vers des activités économiques plus centrées sur les besoins de la Région et son métabolisme dans une logique d'économie circulaire. Les fonctions productives locales plus que logistiques vers l'international doivent y être favorisées dans un tissu urbain mixte avec du logement et des équipements.

La place du commerce de véhicules d'occasion n'a pas sa place en cœur de ville. Il n'apporte aucune réelle aménité positive au quartier ni à la Région mais au contraire de nombreuses nuisances y compris environnementales. La maîtrise foncière publique étant presque inexistante à ce stade dans le quartier, il ne serait pas pertinent d'imposer dans le PAD un % minimum de logements publics. Cependant une part estimée de 20% de logements sociaux assimilés devra être imposée à tout projet privé à partir d'un seuil proposé de 2000 m². Par contre, les opérateurs du logement public doivent, comme le prévoit le CRU, acquérir un certain nombre de terrain et bâtiment dans le quartiers pour y développer des logements sociaux et moyens. Les périmètres de préemption mis en place contribueront également à la maîtrise foncière publique permettant de développer des logements sociaux et moyens.

g) Site des Abattoirs / Le site des Abattoirs d'Anderlecht accueille le dernier abattoir encore en activité au centre d'une grande ville européenne, un énorme marché généraliste et est donc un gros pourvoyeur d'emplois directs et indirects. Ses activités génèrent du travail mais sont bruyantes et nécessitent également des accès logistiques efficaces. Autrefois territoire de production et de distribution parmi de nombreux en lisière de canal, il est désormais avoisiné par des immeubles résidentiels. Une mixité des fonctions urbaines (production, résidentiel, loisirs) s'installe progressivement. Des acteurs du site craignent donc des zones de conflits entre les activités productives, souvent bruyantes, et les nouveaux habitants. Des projets de piétonnisation progressive de la rue Ropsy-Chaudron ont été formulés par des bureaux d'étude. Le RRU projette sa traversée par une voie piétonne et cyclable "mobilité douce", en continuation d'une passerelle au dessus du canal. Par ailleurs, les lignes d'abattage - et les professionnels de la viande qui en dépendent, sont rentables parce qu'elles fournissent le marché local en viande halal. Une ordonnance, à l'image des décrets wallons et flamands,

interdisant l'abattage sans étourdissement risque de fragiliser, voire d'amener à les lignes d'abattage anderlechtoises à fermer. La SA Abattoir a émis sa volonté de garantir le droit à tout Bruxellois, en respectant ses convictions religieuses, à manger local. Elle souhaiterait obtenir une dérogation en cas d'interdiction en vue d'autoriser l'abattage rituel à des fins de consommation locale.

Questions : que mettre en place pour garantir les accès logistiques du site (transport marchandise) tant dans le site qu'en dehors du site? que mettre en place pour gérer les éventuels conflits entre les nouvelles zones résidentielles et les actuelles zone de travail? Votre parti soutient-il un projet de décret dans le sens d'une interdiction de l'abattage rituel en RBC? Votre parti serait-il favorable à octroyer, en cas d'interdiction, une dérogation visant à autoriser l'abattage rituel à des fins de consommation locale?

Le développement du site et du quartier des Abattoirs doit se faire d'une part en cohérence avec le PAD Heyvaert et de la zone du canal. La voie d'eau doit progressivement prendre une part prépondérante du transport de marchandises jusqu'à des sites logistiques de transport routier décentrés (voir ci-avant).

Les nouvelles zones résidentielles devront être pensées et aménagées de telle sorte à intégrer des zones d'apaisement et des aménagements permettant une cohabitation et une bonne transition entre les fonctions logement et productive (espaces verts, espace publics de qualité, équipements, zones récréatives).

Concernant l'abattage rituel, le Décret wallon fait l'objet d'un recours auprès de la Cour Constitutionnelle, afin d'identifier si la liberté de la religion, protégée dans la Constitution, n'est pas mise en péril par cette protection du bien-être animal voulue en Wallonie. C'est en raison de cette "étape" que nous n'avons pas avancé plus avant à Bruxelles jusqu'ici. La Cour Constitutionnelle a en effet envoyé plusieurs questions préjudicielles à la Cour européenne de Justice. Nous sommes en attente de l'avis de la Cour Constitutionnelle, qui fera suite aux réponses envoyées par la Cour européenne de Justice, et nous en ferons une lecture attentive afin d'identifier les suites à y donner, à Bruxelles et en Wallonie, de manière sereine et apaisée. Nous sommes convaincus que le respect de la liberté de culte et le bien-être animal peuvent aller de pair.

h) Bassin de Biestebroeck / C'est le bassin situé après le Pont de Cureghem (rue Wayez) et longé par la Digue du Canal. Il s'agit d'un endroit stratégique dans la partie sud du canal en raison de l'existence d'un bassin giratoire pour les péniches. La rive droite constitue un bassin d'emplois important affecté en zone d'industrie urbaine. Mais le PRAS démographique a changé l'affectation de certaines parcelles en zone d'entreprise en milieu urbain (ZEMU). Depuis, plusieurs promoteurs se sont répartis les parcelles. La

spéculation immobilière y est patente. Un nouveau PPAS y prévoit la création de 3.800 logements sans qu'aucun pourcentage de logements publics et sociaux soit fixé. C'est notamment dans le périmètre du PPAS qu'est prévu le projet de marina. Les permis déjà délivrés laissent très peu de place aux activités productives. L'activité logistique y est malmenée en raison des développements résidentiels.

Questions: sachant que la marina n'a pas encore obtenu son permis d'urbanisme, votre parti soutient-il le projet de marina? Soutiendriez-vous que les permis délivrés dans la ZEMU soient conditionnés par l'affectation des charges d'urbanisme à du logement social? La prescription ZEMU prévoit d'affecter au logement au minimum 40% de la superficie de plancher. Mais il n'y a pas de maximum. Afin de respecter la vocation économique et productive de la zone, soutiendriez vous que la part réservée aux logements ne dépassent pas 40% de la superficie plancher? La Digue du canal est essentiel pour assurer la logistique des activités portuaires et économiques. Hors les projets en cours prévoient sa mise en cul de sac et portent atteinte à cette vocation. Soutiendriez-vous la vocation logistique de la Digue du canal?

Nous sommes favorables à l'installation d'un port de plaisance, pôle d'activité récréative et d'animation.

Comme déjà indiqué, il est important d'apporter de la mixité fonctionnelle dans les quartiers, y compris en bordure du canal. Nous sommes donc favorables à l'implantation de parts de logements à côté du maintien d'activités productives et logistiques –dont la rationalisation et la bonne intégration dans le milieu urbain est prévue notamment dans le cadre du BKP. A l'instar du PAD Heyvaert, nous sommes favorables à ce qu'une part des logements privés à partir d'un seuil de 2000 m² de production de logement soient du logement social assimilé. Il appartiendra à l'autorité délivrante d'imposer les conditions et charges d'urbanisme en accord avec les avis d'instances. Rappelons que le Gouvernement s'est engagé à augmenter et équilibrer le logement public et le logement social assimilé sur l'ensemble du territoire régional. Un référent logement est chargé de « monitorer » cet objectif. Les administrations et les autorités délivrantes appliquent ces décisions chacune dans le cadre de ses compétences.