

HEYVAERT

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet informatif

SEPTEMBRE 2021

ÉTUDE RÉALISÉE PAR

CityTools
Plusofficearchitects
pour la Direction Stratégie territoriale, perspective.brussels

PHOTO DE COUVERTURE

Pedro Correa

MISE EN PAGE

Kaligram sprl

CONTACT

heyvaert@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine DE BORMAN, Directeur général de perspective.brussels – Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.
Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

HEYVAERT

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet informatif

SEPTEMBRE 2021



plusofficearchitects

TABLE DES MATIÈRES

1. OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR	6
2. INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE	7
2.1 Lien entre Plan d'aménagement directeur et projet de ville	7
2.2 Le plan d'aménagement directeur heyvaert comme composant du projet de ville	8
3. CONTEXTE URBAIN LOCAL	9
4. PRÉSENTATION DU SITE	12
4.1 Périmètre	13
4.2 Espaces (ou)verts	14
4.3 Activités économiques	15
4.4 Productif vs. Résidentiel	16
4.5 Équipements publics	17
5. GENÈSE DU PROJET	18
5.1 Co-construction de l'outil	20
6. GOUVERNANCE ET ACCOMPAGNATEURS DU PROJET	22
7. ENJEUX DU TERRITOIRE ET AMBITIONS DU PLAN	24
8. GLOSSAIRE ET LISTE D'ACRONYMES	26

1. OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) est un outil régional de planification issu de la réforme du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) du 30 novembre 2017. Il a pour but de définir le cadre de développement de pôles stratégiques ou de quartiers de la Région en définissant concomitamment une vision et les règles applicables pour l'aménagement du périmètre qu'il traite.

Le PAD peut notamment contenir des dispositions relatives à l'affectation du sol, aux caractéristiques des constructions, aux espaces publics, à la mobilité ou au patrimoine (art. 30/2 CoBAT). Sa procédure d'élaboration et de modification se calcule en grande partie sur la procédure de modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Le CoBAT prévoit que le PAD a valeur indicative, à l'exception des dispositions auxquelles le Gouvernement donne expressément une valeur réglementaire.

Le PAD contient donc deux types de règles :

- › Les dispositions stratégiques qui constituent les « lignes de conduite » qui doivent guider les autorités dans la délivrance des permis et dont elles ne peuvent s'écarter que moyennant motivation expresse ;
- › Les dispositions réglementaires qui constituent les règles précises auxquelles il ne peut être dérogé.

Afin de déterminer les principes urbanistiques applicables à une zone du plan, il convient de pratiquer une lecture croisée des dispositions stratégiques et réglementaires applicables à l'ensemble du périmètre du plan et de celles spécifiques à la zone concernée.

Le CoBAT précise que les dispositions réglementaires du PAD abrogent, dans le périmètre où elles sont applicables, les dispositions du PRAS et des règlements d'urbanisme qui y sont contraires.

Le rapport entre les prescriptions réglementaires du PAD et celles des autres plans doit donc être abordé par le prisme du principe de l'abrogation implicite. Il en résulte que le PRAS et les règlements d'urbanisme restent d'application à l'exception des dispositions de ceux-ci, contraires à celles du PAD, quand bien même le PAD ne le prévoit pas explicitement.

Afin d'assurer la lisibilité de la lecture conjointe du PAD et des plans et règlements existants, deux principes ont guidé la rédaction des prescriptions du PAD :

Les prescriptions particulières d'affectation du PAD sont rédigées de manière telle qu'elles forment un ensemble cohérent régissant de façon spécifique l'affectation des différentes zones du plan, le lecteur n'aura plus à consulter les prescriptions particulières du PRAS.

Pour toutes les autres thématiques abordées par le PAD, qu'il s'agisse notamment de gabarits ou de règles d'implantation, le PAD ne contient que les règles qui s'écartent des règlements. Il faudra donc, pour ces autres thématiques, consulter le RRU et les éventuels RCU et autres plans ou règlements pour définir les règles applicables à la zone.

2. INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE

2.1 LIEN ENTRE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR ET PROJET DE VILLE

Le CoBAT indique que le Gouvernement peut adopter, pour une partie du territoire de la Région, un plan d'aménagement directeur qui s'inscrit dans les orientations du Plan Régional de Développement en vigueur le jour de son adoption.

Le Plan Régional de Développement Durable a été approuvé le 12 juillet 2018 et publié au Moniteur Belge le 5 novembre 2018.

Il constitue la vision du développement de la Région sur le moyen/long terme et représente en conséquence le cadre du projet de ville bruxellois. Il tâche de mettre en cohérence un certain nombre d'actions, initiatives, objectifs ou projets concrets pour former la trajectoire commune au bout de laquelle Bruxelles doit évoluer une ville de proximité, durable, moderne et inclusive qui, dans les limites des compétences régionales, offre à chacun les moyens de son épanouissement.

Construit dans un contexte socio-économique et territorial donné, le Projet de Ville approuvé par le Gouvernement axe ses priorités sur les objectifs suivants :

1. la réponse à la croissance démographique en termes de logements, d'équipements et d'espaces ouverts;
2. l'augmentation de la qualité du cadre de vie;
3. le développement d'une économie urbaine;
4. la construction d'un système de mobilité urbaine équitable favorisant les transports publics et les modes actifs.

De manière transversale, le projet de ville bruxellois repose sur les principes suivants :

- › un territoire polycentrique et multi-scalaire;
- › un territoire prenant appui sur des structures naturelles et paysagères;
- › un territoire équilibré au niveau social;
- › une accessibilité multipolaire organisée;
- › le respect des principes de durabilité;
- › une gouvernance collaborative.

Mobiliser le territoire et les pôles stratégiques bruxellois pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers constitue donc une priorité de la politique régionale pour les prochaines années. Certains de ces territoires font l'objet d'une planification stratégique et réglementaire via Plan d'Aménagement Directeur. Chaque Plan d'Aménagement Directeur s'inscrit dans la stratégie globale du PRDD et décline, à son échelle, ses objectifs, en complémentarité avec les autres stratégies mises en place par la Région.

L'aménagement de nouveaux quartiers mixte s'inscrit dans les objectifs de développement durable de la Région comme métropole. Il est donc nécessaire que ces instruments soient le fruit d'une collaboration de tous les acteurs du territoire.

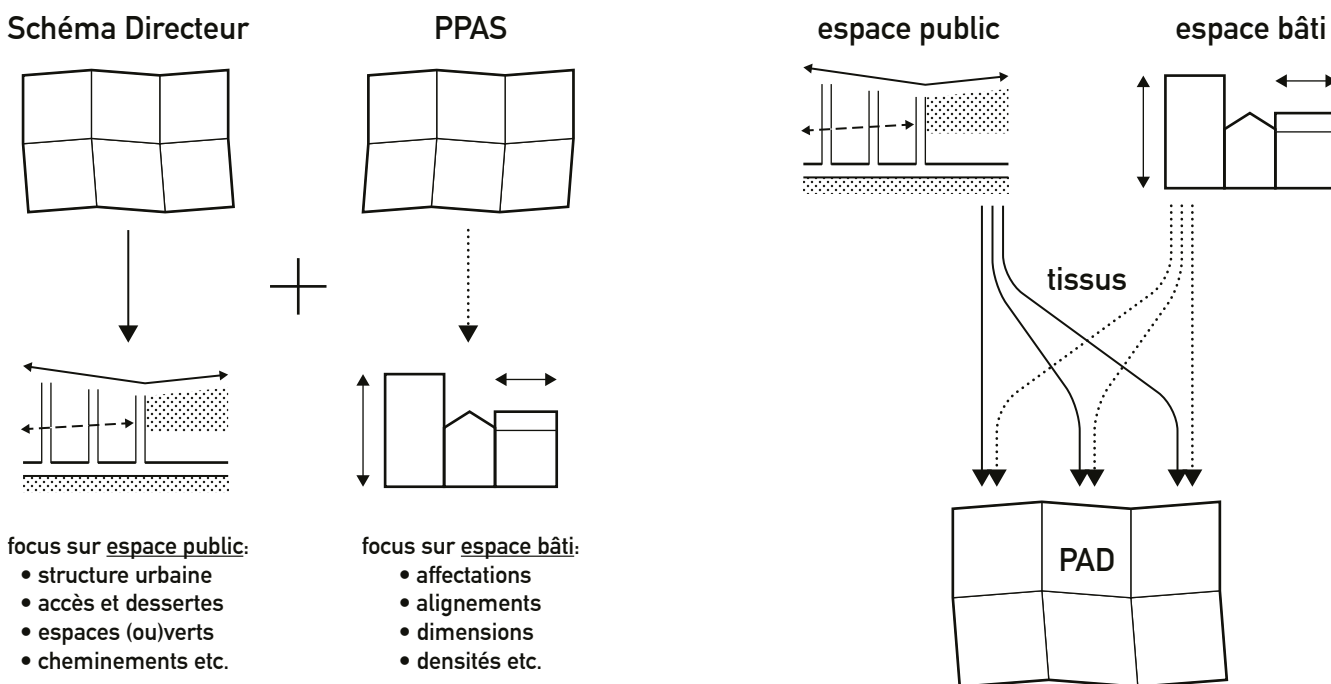
2.2 LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR HEYVAERT COMME COMPOSANT DU PROJET DE VILLE

Ce nouvel outil s'inscrit dans la continuité des travaux de planification urbanistique bruxelloise pour le territoire du canal (PRDD, Plan Canal de 2013, Masterplan Canal Molenbeek, Contrat de Rénovation Urbaine n°5 Heyvaert Poincaré, Contrat de Quartier Sennette, Contrat de Quartier Compas).

Ce vaste territoire du canal est le lieu de développement d'une nouvelle économie, lieu participant à l'absorption de l'essor démographique, lieu de valorisation des espaces publics, lieu d'ouverture d'accueil. Les ambitions pour ce territoire impliquent une véritable transformation pour de nombreux quartiers et notamment les quartiers Birmingham et Heyvaert.

La force du PAD, par rapport aux autres outils ou programmes urbanistiques, est dans ce contexte de pouvoir ancrer les projets publics, mais également les projets privés, dans une vision urbaine cohérente et contextualisée et de fournir un cadre réglementaire guidant chaque projet dans sa réalisation concrète.

Le présent document est conçu pour offrir une lecture la plus évidente possible des intentions et des règles applicables au quartier Heyvaert. À cet effet, il reprend de façon intégrée les éléments de vision repris dans le « Volet Stratégique » et les prescriptions littérales et cartographiques reprises dans le « Volet Réglementaire ».



3. CONTEXTE URBAIN LOCAL

Le quartier Birmingham Heyvaert fait partie de ces territoires qui expliquent et justifient la nouvelle stratégie d'aménagement du territoire du Canal.

La configuration actuelle du quartier est le fruit d'un long processus de production spatiale contraint par une géographie, un contexte socio-économique particulier et par une longue histoire industrielle. Dès le XIX^e siècle, la Senne constitue le premier foyer d'urbanisation industrielle de ce faubourg. Dans le courant des XIX^e et XX^e siècles, l'arrivée du Canal et des abattoirs va renforcer la spécialisation industrielle du lieu.

Depuis les années 80, le quartier s'est progressivement mono-orienté vers les activités d'export de véhicules d'occasion. Cette spécialisation relativement récente a été rendue possible par la conjonction de deux phénomènes :

- › la déprise économique des secteurs manufacturiers traditionnels dès les années 1970 ;
- › le renforcement des normes de sécurité et d'hygiène alimentaire qui vont amener à une délocalisation des activités liées au secteur de la boucherie. De grands espaces sont laissés vacants.



↑ Pôle artistique Manchester 13-15/17-19 © Severin Malaud

Tout au long de cette histoire on constate une forme de déséquilibre entre la typologie économique dominante et la forme urbaine ou organisation spatiale : accessibilités, superficies, densités, tailles des parcelles, accès, gabarits.

Aujourd'hui un équilibre doit donc être trouvé. En l'état, l'organisation du quartier semble être difficilement en mesure de répondre aux enjeux de la ville du XXI^e siècle. Il pose de nombreuses questions quant à son rapport à la ville.

Le territoire du PAD Heyvaert est un site stratégique et complexe, en atteste sa reprise dans de nombreuses études et projets de re-développement plus ou moins récents, dont une longue liste de contrats de quartier mis en place autour du périmètre.

Notons également que l'étude sur le Contrat Local de Mobilité Cureghem en exécution du plan Good Move est en cours depuis 2020 et englobe le territoire du PAD Heyvaert.

C'est également un quartier fragile, historiquement enclavé et pourtant aux portes du centre-ville. Un quartier aujourd'hui en transition, dont l'avenir offre un éventail de possibles.

Notons également qu'il s'agit d'une zone de ville à cheval sur trois communes: Molenbeek, Anderlecht et la Ville de Bruxelles. En découlent trois gestions et visions, trois approches, trois vitesses de développements. Une articulation à l'échelle régionale semble à trouver.

Pour permettre au PAD d'être en phase avec le quartier qu'il interroge, il apparaît nécessaire de faire la synthèse de ces opérations achevées, en cours, projetées ou abandonnées au sein du périmètre. Cela pour comprendre et intégrer les dynamiques en cours afin de leur apporter sens et cohérence. Le PAD peut en effet constituer un cadre pour leur saine mise en œuvre et leur évolution.

Légende de la carte



Masterplan Molenbeek Canal, BUUR, 2010



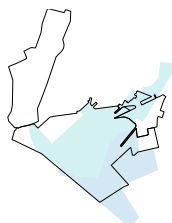
Schéma opérationnel, MSA, 2013



Contrats de Rénovation Urbaine, 2017



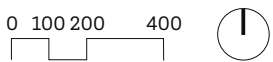
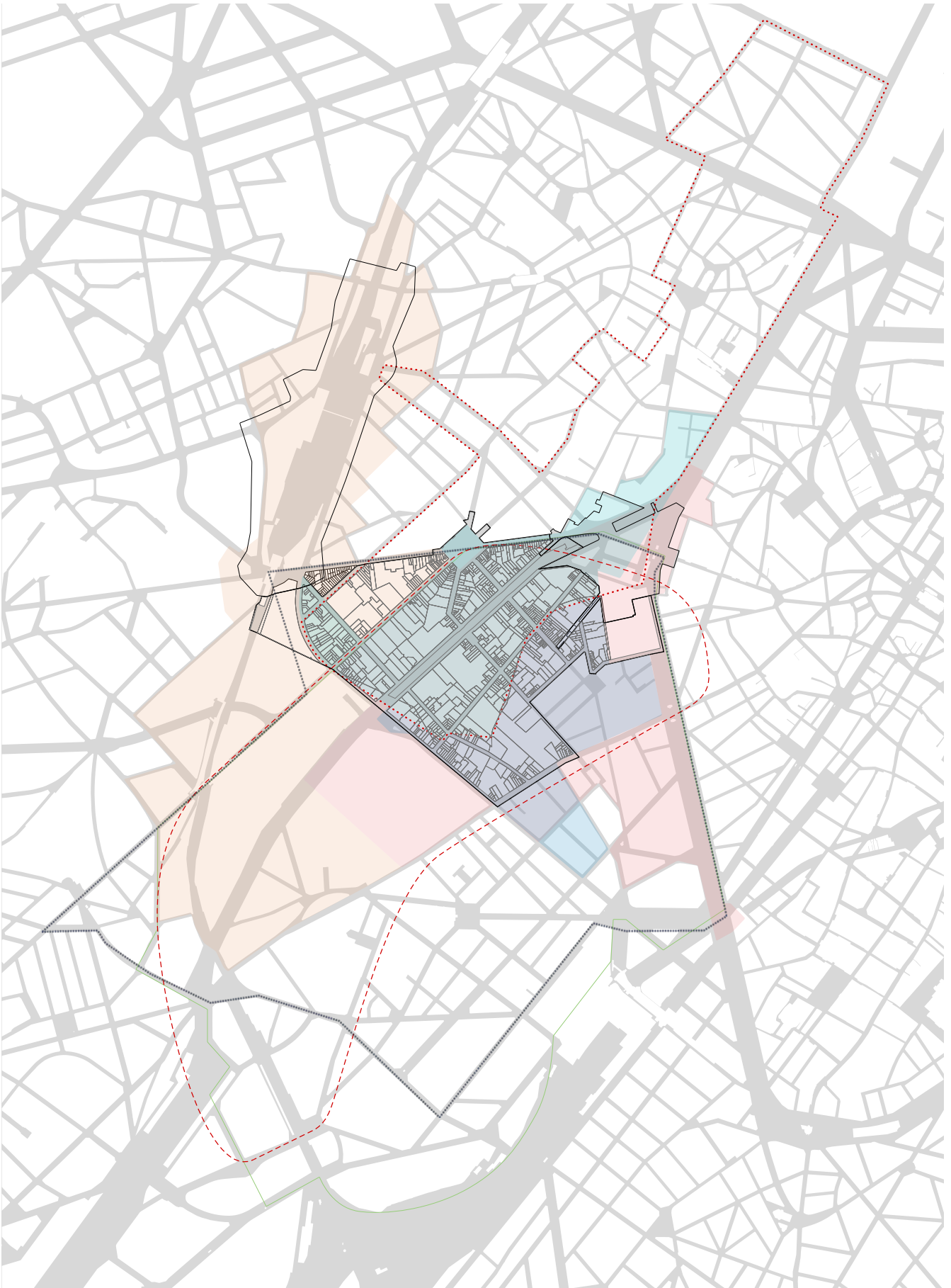
Plans d'Aménagement Directeurs, 2017



Contrats de Quartier Durable, 2014-2018



Contrat local de mobilité Cureghem

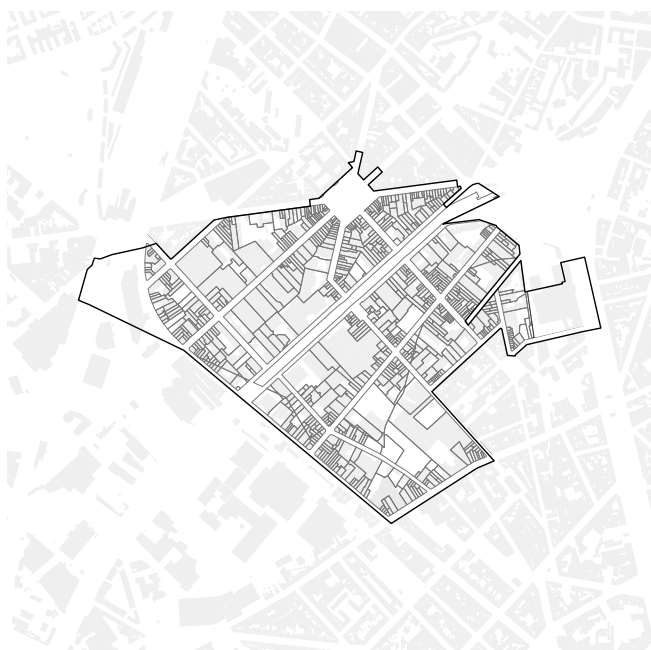


4. PRÉSENTATION DU SITE

Le périmètre définitif du PAD est le fruit d'un travail d'affinement progressif. Une première base de périmètre a été établie par Perspective en 2017 et a servi de base à l'élaboration de l'étude préliminaire intitulée Diagnostic et Prospective. Sur base de cette étude certaines modifications ponctuelles ont été apportées et ont conduit à la définition du périmètre tel qu'arrêté dans l'arrêté ministériel du 8 mai 2018. Dans le cadre de l'élaboration du PAD proprement dit,

le RIE a suggéré de nouvelles modifications ponctuelles qui ont été intégrées dans le projet. De même, une coordination du périmètre du projet a été opérée avec le PAD Porte de Ninove voisin et dont l'élaboration s'est déroulée en parallèle.

Le périmètre finalement retenu est donc le résultat de ce processus.



↑ Une première version du périmètre englobait le site des Arts et Métiers le long du boulevard des abattoirs, le dépôt de métro et les voies à hauteur de la gare de l'Ovest ainsi qu'une partie des rues Teirlinck et Vanderstraeten.



↑ L'arrêté ministériel du 8 mai 2018, suite au travail d'analyse préparatoire reprend un périmètre qui écarte le site du dépôt de métro et des Arts et Métiers. Les portions de rues donnant sur la place de la Duchesse ont également été supprimées en ce qu'elles relèvent d'un quartier différent.

4.1 PÉRIMÈTRE



↑ Le périmètre définitif évolue légèrement de celui proposé dans l'arrêté ministériel, notamment sur base des recommandations du RIE. En effet il est apparu utile d'inclure dans le périmètre du PAD les deux anciens bras de la Sennette de manière à en avoir une approche globale et à créer un lien entre l'espace vert prévu à la porte de Ninove et le parc de la Rosée. De plus, le RIE révèle l'opportunité d'une connexion Parc de la Porte de Ninove et Parc de la Rosée, et le besoin d'agrandir le parc de la Rosée pour des questions de sur-occupation.

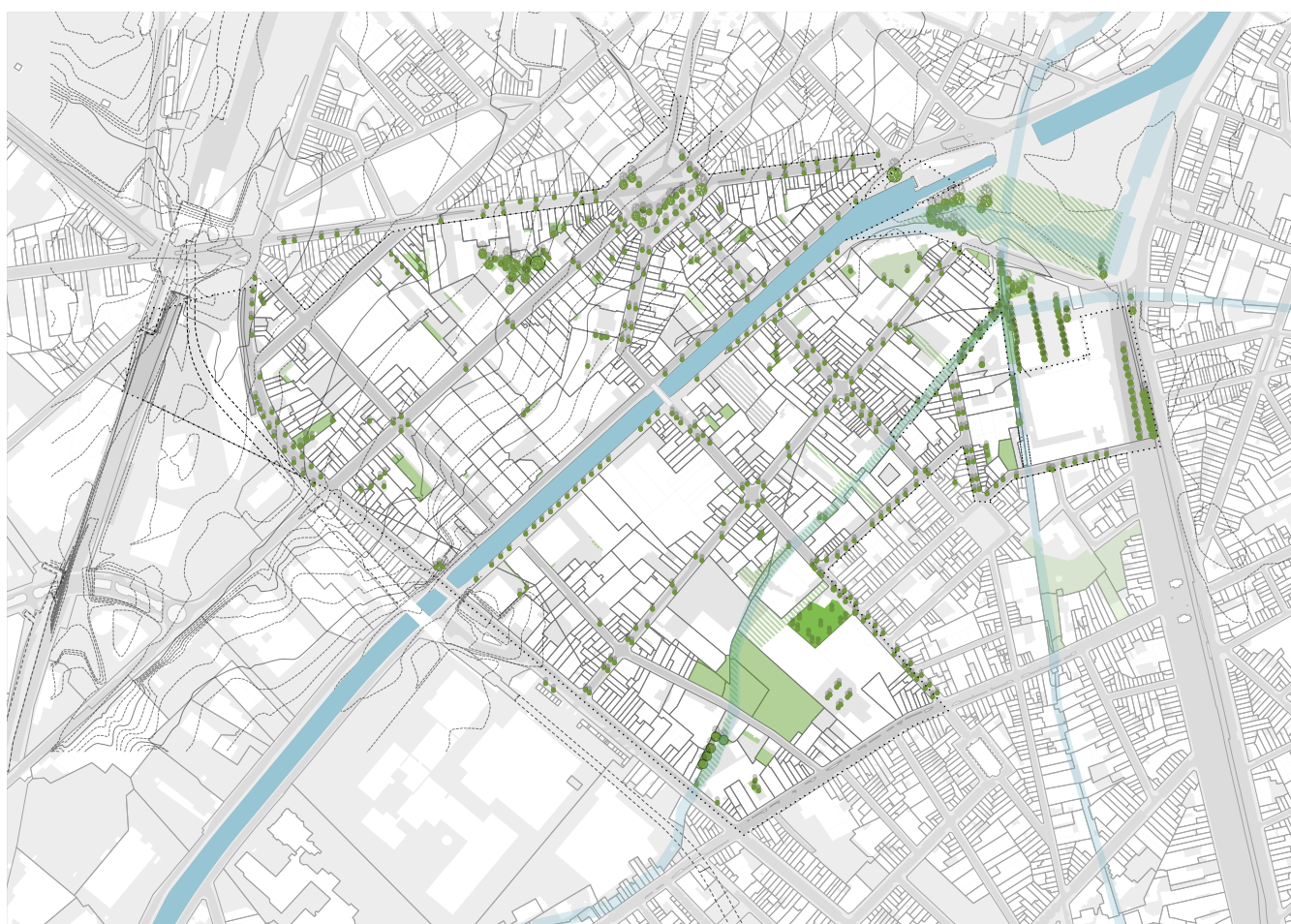
4.2 ESPACES (OU)VERTS

La topographie et son profil de vallée témoigne du passage de la Senne dans son sous-sol. Le relief est plus marqué en rive gauche et offre de vraies perspectives plongeantes sur le canal et la rive droite.

La même observation peut être faite concernant la végétation haute. Il y a peu d'arbres qualitatifs remarquables.

Notons également qu'il y a de très peu d'espaces végétalisés et de plantations en pleine terre.

De manière éparse, on trouve des terrains en friche, souvent des espaces résiduels. Il n'y a quasiment pas non plus de jardins privés.



VERDURISATION

- Espace public
- Parcelle privée
- Sur toiture ou infrastructure
- Arbre remarquable
- Arbre

TOPO ET HYDROGRAPHIE

- Voie d'eau
- Voie d'eau ancienne
- Courbes de niveau

PROJET

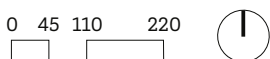
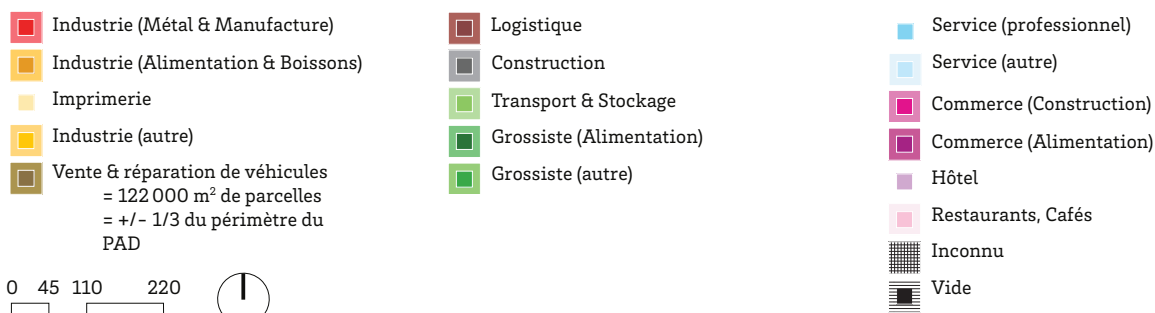
- Espace vert public
- Espace public minéral

4.3 ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Le quartier Heyvaert a toujours été une zone d'activités économiques. Historiquement, en faubourg de Bruxelles, les teintureries, puis avec l'installation de deux abattoirs de part et d'autre de la rue Heyvaert les boucheries se sont partagées l'espace. Plus récemment, vers les années 1970, les garagistes spécialisés dans l'exportation de véhicules de seconde main vers l'Afrique ont investi les hangars industriels vidés de leur activité.



UTILISATION ÉCONOMIQUE AU RDC

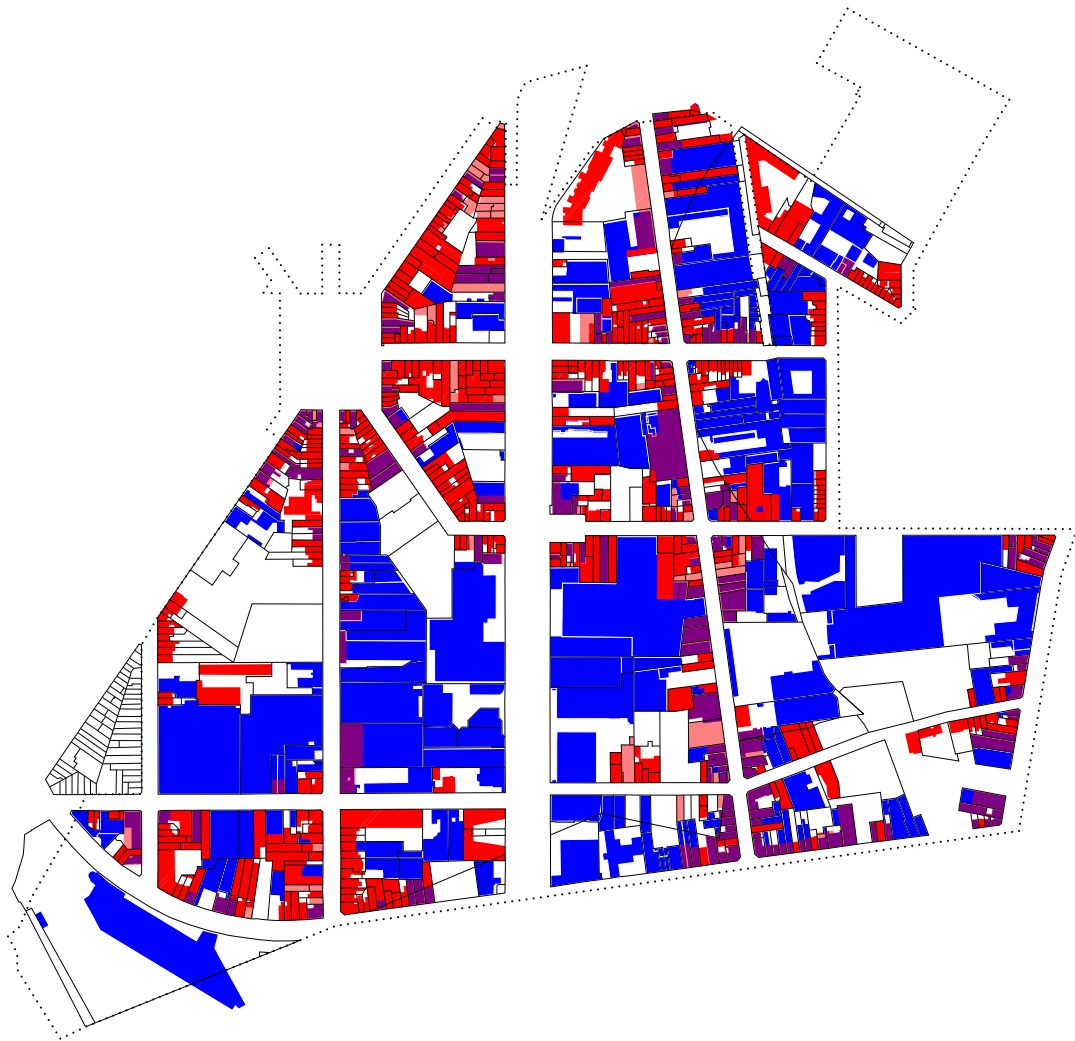


Sources : Brussels Productive Metropolis, AWB, 2016 / CQD Petite Senne, ptarchitecten, 2014

4.4 PRODUCTIF VS. RÉSIDENTIEL

La densité d'habitants dans le quartier Heyvaert est plus faible que dans le reste de Bruxelles. C'est assez marquant lorsque l'on compare cette densité avec les quartiers directement limitrophes. Ceci traduit notamment la compatibilité difficile avec l'activité économique historiquement implantée en ce lieu.

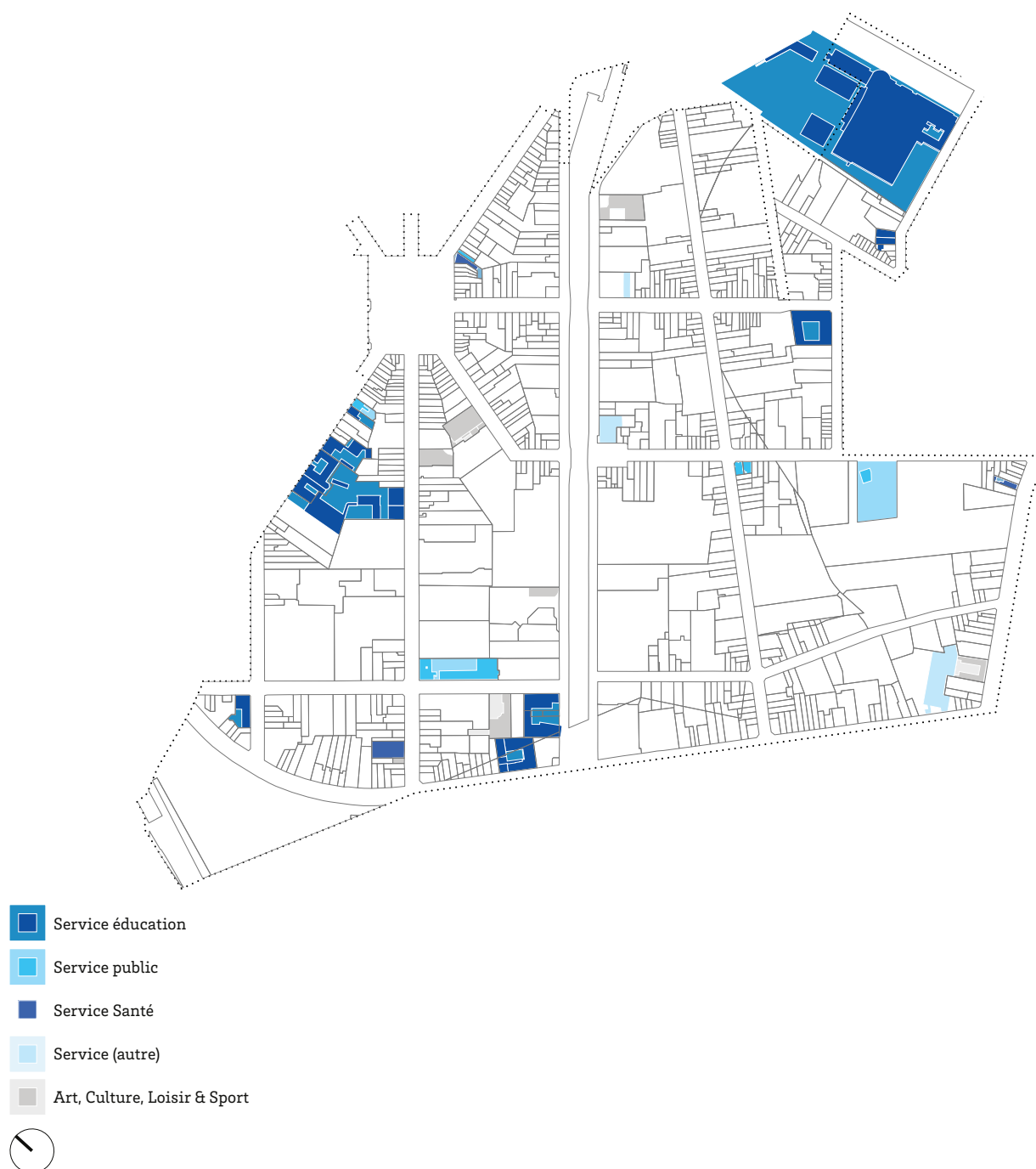
Les logements sont organisés dans des maisons de 2 à 4 étages bordant les rues. Celles-ci se concentrent principalement autour de la place de la duchesse et dans les rues y débouchant, mais également aux angles des îlots, libérant cœur et centre pour des activités économiques.



- Activité économique
- Logement (étage) + Act. écon. (RDC)
- Logement

4.5 ÉQUIPEMENTS PUBLICS

L'offre relativement faible en équipements publics traduit une densité d'habitants moins élevée au regard des quartiers voisins. Quelques écoles primaires, et des centres de formations professionnalisant sont concentrés en périphérie du quartier vers le centre-ville ou le quartier Duchesse.



5. GENÈSE DU PROJET

La vision de projet développée dans le cadre de ce PAD s'inscrit dans la continuité et le prolongement d'une série d'études (Plan Guide de la Rénovation urbaine, Plan Canal...) et programmes opérationnels (CQD, CRU) qui esquissent progressivement une cohérence dans les options de développement pour le quartier.

Elle est également basée sur le travail collectif réalisé durant les années 2017 et 2018 sous forme de rencontres et ateliers participatifs.

Le point de départ de la vision est la création d'un quartier urbain mixte mêlant activité économique; production et fonctions d'habitation dans un cadre urbain plus qualitatif. Cela passe par la déconcentration du commerce d'export de véhicules d'occasions.

Aujourd'hui confronté à cet enjeu de reconversion et de redéfinition de son avenir, le quartier peut s'orienter vers un modèle positif de cohabitation des fonctions.

Dans la continuité de nombreuses études réalisées, il est nécessaire de redéfinir les conditions d'habitabilité du quartier. Ces conditions d'habitabilité doivent être comprises aussi bien pour les habitants que pour les entreprises.

La présence de grandes parcelles offre l'opportunité de restructurer certains îlots par leur subdivision et/ou par l'introduction de nouvelles typologies urbaines, permettant d'augmenter les surfaces constructibles tout en générant de nouveaux espaces publics nécessaires à la qualité du cadre de vie.

Par ailleurs le quartier dispose d'une accessibilité réduite par la route (compte tenu de la saturation des chaussées en centre-ville) et bénéficie de la proximité des stations de métro Delacroix et Clémenceau. Il convient donc de maintenir une activité économique qui soit totalement intégrée au tissu résidentiel et pouvant générer une plus forte densité d'emplois au m². De façon à assurer l'intégration et optimiser les surfaces économiques, on encouragera l'implantation de structures avec des superficies limitées à celles constatées actuellement, et compatibles avec le tissu résidentiel.

Enfin, sur le plan social, la transformation du quartier doit être accompagnée d'une politique forte de création de logements publics et d'équipements pour permettre le maintien des habitants actuels et l'amélioration de leur environnement.



↑ Ateliers participatifs 1-2
24 rue de Liverpool – Molenbeek, 03-04/07/2017

5.1 CO-CONSTRUCTION DE L'OUTIL

Pour l'élaboration de ce nouvel outil urbanistique bruxellois et conjointement avec la maîtrise d'ouvrage, il a été mis en place un processus participatif alliant travail de terrain, bilatérales, moments de rencontre et débats citoyens.

Les temps forts de ce processus ont permis de réunir les acteurs institutionnels, locaux et supra-locaux lors d'ateliers thématiques.

Ces différents ateliers ont été des moments d'échange collectifs, permettant à chacun de comprendre la logique des autres acteurs et de co-construire des futurs possibles sous la forme de trajectoires de développement.

Les thématiques qui ont structurées ces discussions s'appuient sur l'histoire du quartier et ses évolutions tendancielle.

Dans un premier temps, il s'agit d'interroger le passé et d'explorer ensemble les moments, faits, lieux où des décisions importantes furent prises pour l'évolution du quartier. Ce processus permet de mettre en place une compréhension commune du territoire et nourrit la suite du processus.

Dans une deuxième séquence de travail, les participants sont invités à explorer, selon les mêmes principes que pour le travail sur la trajectoire tendancielle, les futurs possibles de leur quartier.

À l'issue de ces travaux, des scénarios émergent (images cohérentes, plausibles, formulées sur l'avenir du quartier).

L'intérêt de ces scénarios est alors de faire mettre en lumière les enjeux, zones de tensions, questions posées au territoire.

À partir de ce point, il s'agit de synthétiser la réflexion en formalisant les trajectoires et en les traduisant en scénarios concrets. On aboutit à un contenu identifiant les enjeux du PAD.

Un contenu que l'on peut spatialiser et à partir desquels on fixe les principes d'aménagement du PAD.

Cette approche a permis de co-construire avec les habitants et usagers du quartier, une vision fine du contexte urbain et sociale du quartier.

Elle permet de répondre au mieux aux enjeux d'un programme public et s'inscrit dans une logique de réponse aux enjeux locaux et régionaux.



↑ Ateliers participatifs 3
Centre Euclide – Anderlecht, 07/09/2017

6. GOUVERNANCE ET ACCOMPAGNATEURS DU PROJET

Le PAD est un outil régional piloté par perspective.brussels en concertation avec de nombreux acteurs régionaux (Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, urban.brussels...) et locaux (Anderlecht, Molenbeek, Ville de Bruxelles). Son élaboration a fait l'objet d'une démarche d'étude approfondie et ancrée dans la réalité du quartier et de ses habitants et acteurs. Un important travail de terrain, de relevés et de rencontres a été mis en place.

- › Le pilotage du PAD (maitrise d'ouvrage) est assuré par perspective.brussels.
- › La mission d'élaboration du PAD (maitrise d'œuvre urbaine) est attribuée au groupement CityTools-PlusOffice Architects. Le bureau d'études CSD est chargé du Rapport sur les Incidences Environnementales du plan.
- › Le suivi de la réalisation du PAD est assuré par un comité d'accompagnement dans lequel perspective.brussels, Bruxelles Environnement (BE), les communes d'Anderlecht, de Molenbeek et la ville de Bruxelles, Bruxelles Mobilité (BM), Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP) sont notamment représentés.



↑ © Pedro Correa

7. ENJEUX DU TERRITOIRE ET AMBITIONS DU PLAN

Durant les phases de diagnostic et de prospective réalisées à l'été 2017, le processus participatif a permis de nourrir un dialogue constructif avec de nombreux acteurs intéressés par la reconversion du quartier (ateliers de prospective territoriale, publication d'un atlas cartographique, débats...)

Ces travaux participatifs ont permis d'identifier et/ou confirmer des ambitions pour cette reconversion territoriale.

Ces ambitions ont été mises en scène dans une série de **tableaux** thématiques et débattus en ateliers.

Cette technique de visualisation, innovante, a été préférée à une carte parfois difficilement appropriable par les participants, ou à un dessin trop figé ou trop technique faisant trop rapidement penser à un projet.

- Tableau 1.** Une économie valorisant les compétences locales
- Tableau 2.** La nature régénératrice au service de la ville
- Tableau 3.** Du quartier des voitures au quartier des mobilités actives
- Tableau 4.** Où les flux et infrastructures structurent l'urbain.
- Tableau 5.** Des opportunités court terme pour des situations temporaires.

Ces différents travaux et l'identification d'ambitions claires pour le quartier ont permis d'extraire **quatre enjeux majeurs** guidant l'élaboration du PAD:

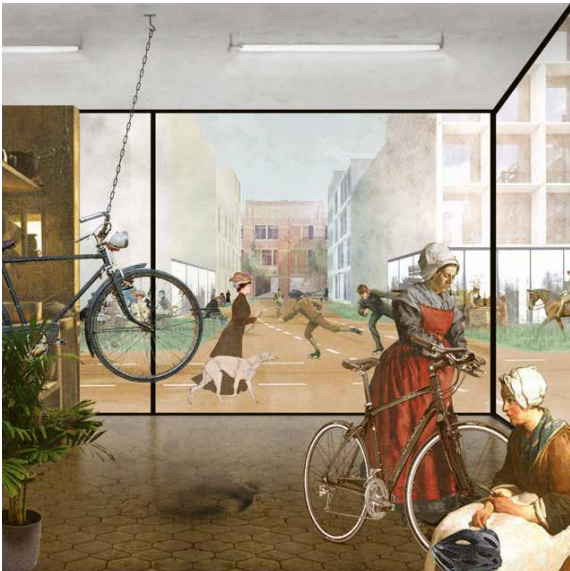
- › **Rendre possible l'implantation d'entreprises productives** au sein du quartier en développant un tissu économique diversifié générant de l'emploi local;
- › **Encourager le développement de logements accessibles et qualitatifs** dans le quartier afin de répondre à l'essor démographique, faire en sorte que des familles s'installent dans le quartier, et trouver un meilleur équilibre dans le rapport entre typologie économique aujourd'hui dominante et unités de logements. Cette reconversion ne devant pas se faire au détriment de la qualité urbanistique, le PAD propose d'encadrer la réalisation des futurs projets. En outre, le volet réglementaire du présent PAD impose la réalisation de minimum 25% de logements sociaux ou assimilés pour les projets de plus de 2 000 m² de superficie de plancher de logement. À cet égard, les logements produits dans ce cadre devront être revendus aux opérateurs de logements, conformément aux procédures d'acquisition en vigueur;
- › **Augmenter l'habitabilité du quartier en créant de nouveaux espaces ouverts et en perméabilisant les intérieurs d'îlots.** Il s'agit également de réserver de l'espace pour une nouvelle mobilité complémentaire à celle basée sur la voiture et la logistique aujourd'hui dominantes dans le quartier, et de mettre ces espaces à profit pour l'intégration d'équipements publics de quartier et d'espaces associatifs notamment.
- › **Créer un réseau d'espaces verts** reliés entre eux par les tracés des anciens bras de la Senne. Ce réseau sert de structure à la recomposition du quartier et vise à répondre aux besoins sociaux et aux enjeux environnementaux du quartier en y ramenant un contact avec le sol, le végétal et l'écoulement naturel des eaux.



↑ Tableau 1. The Makers District



↑ Tableau 2. The Marshland Park



↑ Tableau 3. The Post Car District



↑ Tableau 4. The City of Flows



↑ Tableau 5. The Arrival City

8. GLOSSAIRE ET LISTE D'ACRONYMES

Outils urbanistiques :

CoBAT:	Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire
PRDD:	Plan Régional de Développement Durable
PRAS:	Plan Régional d'Affectation du Sol
PAD:	Plan d'Aménagement Directeur
PAD Heyvaert:	Plan d'Aménagement Directeur quartier « Heyvaert »
PPAS:	Plan Particulier d'Affectation du Sol
RIE:	Rapports sur les Incidences Environnementales
RRU:	Règlement Régional d'Urbanisme
CRU:	Contrat de Rénovation Urbaine
CQD:	Contrat de Quartier Durable

Acteurs urbains participants au projet :

perspective.brussels:	perspective.brussels est un centre d'expertise multidisciplinaire qui donne à la Région bruxelloise les moyens de mieux se connaître et de préparer son futur, maître d'ouvrage du PAD Heyvaert
BUP:	Bruxelles Urbanisme et Patrimoine
BE:	Bruxelles Environnement
BM:	Bruxelles Mobilité

L'usage du masculin dans les textes doit s'entendre comme générique et comprenant tous les genres sans hiérarchie.

