

PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR (PAD)
HERRMANN-DEBROUX

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

9 JUILLET 2020

TABLE DES MATIERES

I.	CONTEXTE	7
1	LA CRISE SANITAIRE LIEE AU COVID-19.....	7
2	RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DÉFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD	7
3	RAPPEL DE L'AVIS DE LA CRD SUR LES PAD	8
4	DESCRIPTION DU PROJET	9
	Localisation :	9
	Les enjeux du PAD :	9
	Buts et objectifs du projet :	10
II.	AVIS.....	11
1	GENERALITES.....	11
A	REMARQUES GENERALES SUR LA GOUVERNANCE.....	11
1	GOUVERNANCE ET PARTICIPATION	11
2	ÉVOLUTION DES PROJETS EN COURS	11
B	APPRÉCIATION GÉNÉRALE	11
1	PRINCIPES GÉNÉRAUX	11
2	COOPERATION AUX DIFFERENTS NIVEAUX (Y COMPRIS INTERMÉTROPOLITAIN)	12
a	Coopération institutionnelle.....	12
b	Participation citoyenne.....	14
3	HIÉRARCHIE / LISIBILITÉ/COHÉRENCE AVEC LES AUTRES PLANS.....	14
4	PAYSAGE URBAIN / TOURS	15
a	Tours.....	15
b	Beeldkwaliteitsplan	15
2	VOLET STRATÉGIQUE	16
A	PÉRIMETRE.....	16
1	TENIR COMPTE DES PROJETS EN RÉGION FLAMANDE	16
2	TENIR COMPTE DES CONNEXIONS.....	16
3	TENIR COMPTE DU SITE DELTA NORD	17
B	RIE.....	17
1	PERTINENCE DES RIE.....	17
2	PÉRIMÈTRE OPERATIONNEL PROPOSÉ	17
3	LES EFFETS SUR LE TRAFIC – modèle Musti (voir RIE p 848).....	18
4	RISQUE DE REPORT DE CONGESTION DE HERRMANN DEBROUX VERS ET AU-DELÀ DU CARREFOUR LÉONARD, LE RING EST ET DE L'E411, ENTRE LE CARREFOUR LÉONARD ET LA RÉGION WALLONNE.....	18
5	RÉGION BRUXELLOISE ET FONCTIONNEMENT DU RING ET DE L'E411	18
6	MANQUE D'ALTERNATIVE POUR LA SECTION DU PROJET POUR LA E411 ENTRE ADEPS ET CARREFOUR LÉONARD.....	18

7	SOLUTIONS P+R ET MULTIMODALITÉ	19
C	VISION D'ENSEMBLE - OBJECTIFS	19
1	INFRASTRUCTURE ET ESPACE PUBLIC.....	19
a	Environnement	19
b	Connexions paysagères	20
c	Maillage vert et bleu.....	21
d	Gestion intégrée des eaux pluviales	21
e	Durabilité	21
f	Résilience en lien avec le climat / lutte contre les îlots de chaleur	21
g	Impact de la démolition du viaduc sur la circulation	22
2	STRATEGIE DE MOBILITE.....	22
a	Cohérence avec les autres plans	22
1	Projet de plan régional de mobilité - Good Move.....	22
2	Deux stratégies de mobilité sont envisagées :	22
1.	Une stratégie de mobilité à l'échelle intermétropolitaine	22
2.	Une stratégie de mobilité à l'échelle du projet de PAD et des quartiers alentours.....	22
3	Centre de distribution urbaine (CDU)	23
b	Accessibilité pour tous.....	23
1	Accessibilité générale (SIAMU)	23
2	PMR.....	23
3	Parking	23
4	Modes actifs : distinguer et préciser les usages, concrétiser l'axe structurant pour le vélo	24
c	Ligne de Tram 8 & Connexion directe au réseau-S.....	24
1	Dépôt de tram	24
d	Hub de mobilité P+R et connexion de qualité aux transports publics	25
1	Prolongement du métro	25
2	Transports publics de surface	26
1.	Le tram	26
2.	Le bus de rocade	26
3.	Le train / RER.....	27
3	Alternatives au P+R,	27
4	Mutualisation du stationnement	27
5	Vélos.....	27
3	LOGEMENTS PUBLICS	28
4	SERVICES Et EQUIPEMENTS COLLECTIFS	28
5	OPTION STRATEGIQUE PAR SITE.....	29
a	Densification /tours	29
b	Site Delta	29

1	Site Triomphe	29
1.	Concours d'architecture	29
2	Indications et prescriptions	29
1.	Affectations	29
2.	Implantation	29
3.	Gabarits	30
4.	Porosité cyclo-piétonne et liseré de façades actives	30
3	Environnement	31
	Eaux de pluie	31
4	Tour	31
5	Activités productives	31
c	Site Triangle	31
1	Périmètre	31
2	Implantation des constructions	32
3	Accessibilité du site	32
1.	Voirie périphérique	32
2.	Connexions	32
4	Espaces verts	33
5	Agriculture urbaine	33
6	Patrimoine	33
d	Site Beaulieu	33
1	Patrimoine	33
2	Promenade verte	33
3	Densité/Mixité	34
e	Site Demey	34
1	Densification/gabarits	34
2	Environnement	35
1.	Site Bergoje	35
2.	Parc	35
6	Volet réglementaire	36
7	Volet opérationnel / Mise en oeuvre	36
a	Occupation temporaire	36
b	Phasage	36
c	Mesures d'accompagnement	37
d	Phasage du Volet réglementaire	37
e	Taxation de la plus-value résultant du PAD	37

III.	CONCLUSION DE L'AVIS DE LA CRD.....	37
1.	Coopération.....	37
2.	Périmètre	38
3.	Mobilité.....	38
4.	Formes urbaines et gabarits.....	38
5.	Maillage vert et bleu	38
6.	Promenade verte	38
7.	Prescriptions	38
8.	Logement	38
9.	Brocante.....	39
10.	CDU	39
11.	Biométhanisation et Recypark	39
12.	Dimension patrimoniale.....	39
	Recommandations :	39
1.	Suivi et opérationnalisation	39
2.	Espaces verts et espaces publics.....	39
3.	Quartier Latin	39

Vu la demande d'avis sollicitée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles - Capitale, adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « Herrmann-Debroux » ;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

Après avoir entendu les représentants du Cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort, la Commission émet à l'unanimité l'avis suivant :

I. CONTEXTE

1 LA CRISE SANITAIRE LIEE AU COVID-19

Les travaux de la Commission ont été perturbés en raison de l'impossibilité d'organiser des réunions physiques à la suite du confinement opéré au niveau national dès la mi-mars.

Le GRBC a adopté un arrêté du 2 avril 2020, publié au Moniteur Belge le 9 avril 2020 suspendant les délais du CoBAT depuis le 16 mars, qui a ensuite été renouvelé. Cela étant, la Commission a tout mis en œuvre, avec l'assistance technique de Perspective, pour tenir des réunions virtuelles, ce qui a permis une audition des représentants du Gouvernement et la délivrance du présent avis malgré le confinement et la suspension des délais.

2 RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DÉFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD

Le PRDD s'emploie à mobiliser le territoire :

- 1. Pour **construire l'armature du développement territorial** et développer de nouveaux quartiers. Ceci, selon une armature polycentrique et aux différentes échelles en mobilisant les ressources foncières, en maîtrisant et répartissant la croissance démographique au sein du territoire, tout en privilégiant le logement public.*
- 2. Pour **développer un cadre de vie agréable**, durable et attractif, tout en préservant l'équilibre entre les quartiers et au travers de nouveaux équipements, d'espaces publics et espaces verts de qualité, tout en promouvant le patrimoine, en renforçant, préservant et améliorant le paysage naturel, le maillage vert et bleu.*
- 3. Pour le **développement de l'économie urbaine**, en renforçant les axes économiques, (pôles de compétitivité à rayonnement international), tout en soutenant l'économie de proximité.*
- 4. Pour **favoriser le déplacement multimodal** en renforçant les portes d'entrée dans la région (échelle internationale et nationale), en renforçant l'infrastructure des transports en commun et les corridors de mobilité (échelle intermétropolitaine – régionale et locale qui met l'accent sur les nœuds multimodaux (ferroviaire, transports en commun, routier, les modes actifs), y compris pour la logistique intra-régionale en réduisant les besoins de mobilité (voir Plan Régional de Mobilité).*
- 5. Pour **créer une mobilité métropolitaine efficace**, il est essentiel de mobiliser les offres de transport public existantes au bénéfice des navetteurs mais aussi des déplacements intra-bruxellois. À cet effet, il faut renforcer les synergies entre le réseau routier, les réseaux STIB, DE LIJN, TEC, l'infrastructure ferroviaire (INFRABEL) et l'offre ferroviaire (SNCB).*

6. *La concertation avec les différents acteurs aux différentes échelles, des instruments régionaux qui permettent une planification dynamique et cohérente pour un développement régional qui associe le citoyen font partie du processus de réussite du PRDD. En l'occurrence, la gouvernance métropolitaine est essentielle dans ce type de projet.*

*Les Régions, toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale et des Provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon sont membres de droit de la **Communauté métropolitaine**, de même que l'autorité fédérale. Les communes du Brabant flamand et du Brabant wallon sont libres d'y adhérer. Les Régions devront conclure un Accord de coopération pour fixer les modalités et l'objet de cette concertation.*

Quelle que soit la forme choisie pour la mise en place de la Communauté métropolitaine, le fait métropolitain est ainsi consacré et prend une dimension réelle pour qu'au-delà des enjeux partagés, il soit possible de passer aux actes.

*Un programme de développement territorial réunit les acteurs concernés pertinents pour établir un programme d'actions commun. Il s'agit d'un processus intensif de partage et de renforcement des connaissances qui s'ajoute à l'organisation d'un **forum interrégional pour l'aménagement du territoire**, dont les trois régions font partie.*

3 RAPPEL DE L'AVIS DE LA CRD SUR LES PAD

De manière générale, l'ensemble des objectifs et prescriptions régionaux tels que définis dans les différents plans (PREC, Plan Nature, Energie Climat, Plan Bruit, Good Move, etc) doivent être intégrés de manière transversale dans toutes les réflexions stratégiques et opérationnelles et leurs modalités (appels d'offre, concours, etc) et donc dans les PAD.

La Commission suggère d'établir un glossaire commun pour tous les PAD de manière à clarifier tous les concepts utilisés.

La Commission reprend la plus large partie de l'avis général rendu par la Commission précédente du 24/10/2019 sur les PAD tout en l'adaptant en fonction des nécessités pour ce PAD.

Elle en rappelle les grandes lignes :

Périmètre : importance d'en distinguer deux, un stratégique et un réglementaire. Le périmètre stratégique doit veiller à prendre en compte le contexte urbain ainsi que les projets situés aux alentours et leurs liens avec le PAD.

Volet opérationnel : il est trop souvent absent du projet. Les questions de gouvernance et de participation citoyenne à toutes les étapes du processus, de mise en œuvre et de temporalité (phasage) doivent être abordées, ainsi qu'une (meilleure) première approche des coûts de viabilisation et des montages financiers envisageables (PPP, etc.).

Logement public : maintenir le caractère public du foncier (emphytéoses, superficies etc..) pour éviter la spéculation et avoir une production conséquente de logements à finalité sociale et de logement moyen.

Occupation temporaire : elle doit faire partie intégrante du projet et peut concerner les espaces bâtis comme non bâtis.

Espaces verts : la protection de la nature et de la biodiversité, comme le demande le PRDD, doit être une priorité des PAD, de même que la réalisation des maillages verts et bleus, ce qui implique notamment un diagnostic préalable approfondi de la situation existante et des mesures de préservation et de développement de la nature (comme entre autres le Coefficient de Biotope par Surface, qui n'y apparaît pas clairement).

Durabilité : faiblesse des aspects de développement durable dans les objectifs et développements proposés par les PAD, de même que la résilience face aux changements climatiques. La Commission recommande

d'intégrer clairement le référentiel « quartiers durables » (Be Sustainable) mis au point par Perspective, Bruxelles Environnement et Urban, tant pour les PAD que pour les futurs projets dans leurs périmètres.

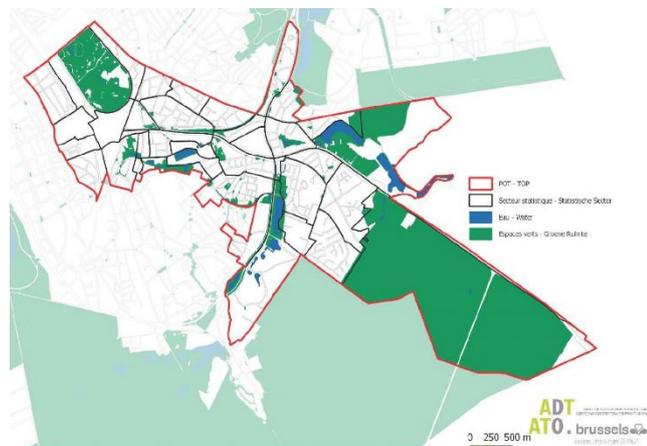
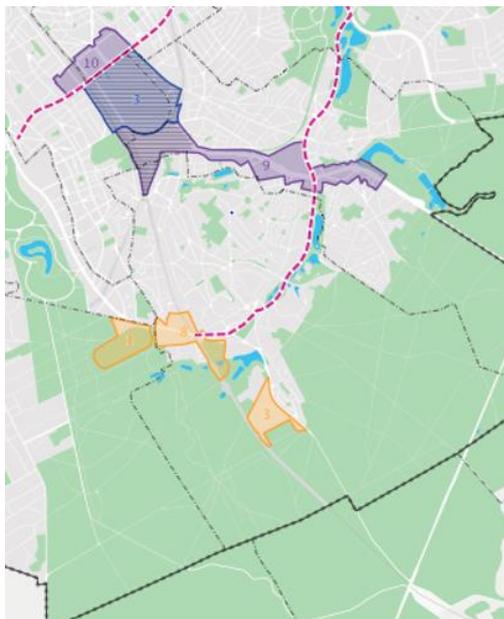
Mobilité : dans un territoire polycentrique et multipolaire, l'accessibilité doit aussi être multipolaire et multi modale. La Commission demande l'inscription dans les PAD de principes tenant compte de l'évolution des pratiques de mobilité (mutualisation des parkings, partage de voitures, accessibilité pour les PMR, priorité aux modes actifs...).

Volet réglementaire : ce qui n'est pas indispensable doit figurer dans le volet stratégique qui reste contraignant pour les autorités délivrantes, vu la rigidité des prescriptions réglementaires auxquelles il n'est pas possible de déroger lors de l'examen de projets concrets.

4 DESCRIPTION DU PROJET

Localisation :

Le site se situe sur un territoire entre la Forêt de Soignes (inscrite au Patrimoine de l'Humanité), aux abords de l'autoroute E 411 et le tracé concentrique du boulevard Général Jacques, qui marque l'entrée de ville. Le périmètre inclut 7 sites "en accroche" : Delta (avec le site Triomphe : bâtiments à l'angle du boulevard du Triomphe et de l'avenue de Beaulieu, un nœud de transports publics, Dépôt Stib et P+R), le TRIANGLE (ancienne voie de chemin de fer reconvertie en promenade), BEAULIEU (bâtiments de la Commission européenne), DEMEY, (avec l'hyper marché), HERRMANN DEBROUX (espaces publics sous le viaduc), Adeps, un centre sportif (entre la chaussée de Wavre et le viaduc des Trois Fontaines), la Forêt de Soignes (infrastructure routière entre le viaduc des Trois Fontaines et le carrefour Léonard).



Les enjeux du PAD :

- Repenser le rôle des infrastructures routières avec le défi de la diminution de l'usage de la voiture : transformer l'autoroute E411 en boulevard urbain accompagnée d'une mobilité multimodale.
- Assurer une fluidité entre les quartiers avec une reconnexion des espaces verts et des cours d'eau : articuler les échelles métropolitaines, régionales et locales.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels
www.crd-goc.brussels

[ici](#)
[ici](#)

- *Valoriser les grands paysages visibles depuis Delta et la Forêt de Soignes.*
- *Requalifier l'entrée de ville pour développer une mixité urbaine mêlant activités économiques, sociales et résidentielles tout en insufflant une plus grande convivialité et un vivre-ensemble.*
- *Anticiper et accompagner les changements de manière graduelle et évolutive pour encourager les changements de comportement plutôt que de les contraindre.*

Buts et objectifs du projet :

- *Améliorer la qualité de vie grâce à la réduction du trafic de la E411*
- *Passer d'une infrastructure routière à une infrastructure paysagère qualifiante (modes doux, espaces continus pour la végétation...)*
- *Considérer les logiques locales transversales en retrouvant des cohérences et continuités paysagères*
- *Faire la ville en développant des mixités programmatiques et sociales (logements accessibles et adaptés, reconnexion des quartiers, nouveaux espaces publics)*
- *Adapter le développement urbain à la nouvelle infrastructure paysagère en gardant une cohérence*
- *Allier les programmes autour d'espaces publics et paysagers structurants*
- *Avoir un phasage flexible pour réaliser ces changements sur le long terme*

Une stratégie de mobilité complète la vision d'ensemble. Elle doit être mise en place à l'échelle métropolitaine et à celle du périmètre opérationnel avec la démolition du viaduc Herrmann-Debroux, la création d'un boulevard de 2X2 bandes, la réduction de l'infrastructure routière et une nouvelle politique de stationnement. Un Hub intermodal est prévu sur le tronçon séparant l'actuel viaduc Herrmann-Debroux et celui des Trois-Fontaines.

II. AVIS

1 GENERALITES

A REMARQUES GENERALES SUR LA GOUVERNANCE

1 GOUVERNANCE ET PARTICIPATION

Un réclamant propose pour l'avenir un processus de planification par étapes :

1. Six mois de participation et de construction d'une vision.
2. Une enquête publique sur le premier document de vision, sur les effets qui doivent être étudiés plus avant et sur les modifications.
3. L'agence qui développe la vision et l'agence qui étudie les effets travaillent ensemble pour finaliser le document.
4. Présentation publique de la vision définitive et de la partie réglementaire avant l'enquête publique.
5. Enquête publique sur la conception du PAD. L'administration motive ses décisions lorsqu'elle ne prend pas en compte les objections des citoyens.
6. Une mise en œuvre progressive du PAD avec, au fil du temps, une évaluation des premières étapes et éventuellement un lancement du volet réglementaire pour une 2ème sous-zone.

La Commission estime qu'il y a lieu d'améliorer le processus, en particulier en matière de participation.

2 ÉVOLUTION DES PROJETS EN COURS

La Commission s'est posée la question de l'évolution du projet globalement et par site étant donné qu'un certain laps de temps a passé depuis le début du processus (mai 2019) jusqu'à ce jour (juillet 2020).

Les représentants du Gouvernement ont expliqué que ce long délai est lié à plusieurs facteurs :

1. *Le projet avait été approuvé en 1ère lecture le 16 mai 2019 et l'enquête publique a débuté en octobre pour éviter les vacances scolaires.*
2. *Le renouvellement de la CRD et la crise du Covid-19.*

Les projets concernant la voirie et les 5 sites auraient peu évolué ; Perspective resterait cependant en contact permanent avec les propriétaires et l'évolution éventuelle du projet se ferait après la remise de l'avis de la Commission et l'approbation du texte en 2ème lecture.

B APPRÉCIATION GÉNÉRALE

1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

La Commission partage l'avis de nombreuses instances, dont la Commission royale des Monuments et de Sites (CRMS), la Commission régionale de Mobilité (CRM), Urban, les autres administrations régionales et communales, qui souscrivent positivement aux grands principes généraux du PAD, visant le réaménagement de l'axe E411 en boulevard urbain en support de mobilité multimodale capable de reconnecter les quartiers et de faciliter les déplacements pour les piétons et cyclistes. Ce nouvel aménagement permet aussi de traiter de manière plus ambitieuse certains sites stratégiques présents dans le périmètre du projet, en demandant qu'un soin particulier soit apporté à la concrétisation des objectifs affirmés « d'ancrage », et « d'urbanisation en complément » et de « paysage », ce que le document actuel permet difficilement de mesurer voire de garantir.

La Commission constate que les communes bruxelloises sont globalement très positives :

La commune d'Auderghem souligne la qualité du travail de conception et de rédaction du PAD Delta-Herrmann-Debroux pour l'ensemble des documents soumis à l'enquête publique.

La commune de Watermael-Boitsfort rejoint globalement l'ambition de démolir le viaduc et ses infrastructures connexes pour aménager un boulevard urbain avec des sites en accroche tournés vers ce nouveau boulevard.

La commune d'Etterbeek se réjouit de la mise en avant de la mobilité active et d'une meilleure desserte en transports en commun qui pourra ainsi limiter la part d'automobiles accédant au territoire etterbeekois.

La Ville de Bruxelles soutient volonté de la Région de diminuer le trafic entrant sur Bruxelles, d'améliorer la qualité de vie des habitants, et soutient le projet du PAD dans son ensemble.

Par contre, les communes de la périphérie sont très inquiètes de l'impact du projet sur leur propre territoire, essentiellement en termes de mobilité, de qualité de vie et de sécurité routière.

Le département Mobilité et Travaux publics de la Région flamande souscrit aux objectifs du PAD, malgré de nombreuses remarques (v. infra).

La Commission, comme plusieurs réclamants, estime que le projet de PAD va dans le bon sens avec la transformation de l'axe E411 en boulevard urbain.

Cependant, elle souligne, comme eux, que le projet devra être accompagné de mesures :

- *La concrétisation de l'augmentation prévue de l'offre de transports publics (RER, bus haute capacité, haut niveau de services)*
- *Le RIE a montré que c'est surtout dans le sens de la sortie de Bruxelles que la congestion se fait sentir (plus que dans le sens vers Bruxelles)*
- *La coopération et coordination à l'échelle de la métropole principalement pour les problèmes de mobilité mais aussi pour les enjeux de développement territorial (Ring, RER, etc)*

La Commission souligne que le PAD, étant un instrument régional, n'a la maîtrise que sur son territoire. Néanmoins, la Commission insiste sur la nécessité de garantir la cohérence de la planification (notamment sur les questions de mobilité), en instaurant un échange interrégional et métropolitain.

2 COOPERATION AUX DIFFERENTS NIVEAUX (Y COMPRIS INTERMÉTROPOLITAIN)

a COOPERATION INSTITUTIONNELLE

Comme les communes et organismes concernés, la Commission soutient la nécessité d'un dialogue approfondi entre les communes de Bruxelles et les communes limitrophes de notre périphérie en vue d'assurer une meilleure coordination en matière de mobilité, ainsi qu'un dialogue interrégional et avec l'Etat fédéral.

La Commune d'Auderghem attire cependant l'attention sur le risque d'immobilisme en termes de mise en œuvre du projet de PAD.

La Commission constate, avec Woluwe-Saint-Lambert, la commune de Hoeilaart et la Région flamande que celle-ci étudie, actuellement, par l'entremise de « De Werkvennootschap » (DWV), le réaménagement des tronçons Nord et Est du Ring, et de manière plus large à l'aménagement des voiries à l'interface entre la Région bruxelloise et la Région flamande. Dans ce cadre, Perspective plaide pour une concertation intermétropolitaine qui permette d'appréhender à cette échelle les solutions cohérentes et concertées pertinentes pour apaiser l'entrée de ville et renforcer comme le propose le projet de PAD la qualité de vie dans les quartiers couverts par le périmètre du projet urbain.

La Commission a entendu DWV, laquelle a exposé l'état d'avancement de ses projets de réaménagement sur le Ring et de connexion RER vélo et d'un certain nombre de quick wins (Eco-connexion Trois Fontaines, RER vélo F204 Wavre-Bruxelles, éventuellement RER vélo RO, ...) qui chevauchent ou sont en connexion avec le périmètre du PAD. Les projets sont complémentaires à ceux de la Région bruxelloise.

La Commission a pris acte que DWV a bien intégré dans ses modélisations et ses projets tant les objectifs du PAD que ceux du PRM (Good Move). Elle constate cependant que les projets de réaménagement du Ring diffèrent selon les tronçons : pour la partie Nord, le projet prévoit une extension de capacité avec la séparation du trafic de transit et de destination et donc de nouvelles bandes de circulation latérales, pour la partie Est, ils visent principalement à améliorer la fluidité du trafic et non à le réduire : les projets pour les carrefours des Quatre Bras et Groenendael visent une amélioration de l'aménagement, sans bandes supplémentaires. Par contre, au carrefour Léonard, le projet prévoit 2 viaducs pour faciliter les « tourne-à-gauche » depuis le Ring vers l'E 411. Si l'aménagement futur peut, grâce à ces ouvrages, relier davantage les 4 « pétales » de la Forêt de Soignes qui sont en dessous des viaducs, la Commission estime qu'il est impératif, au cas où ce projet est retenu, d'en profiter pour organiser des bandes bus en site propre pour une desserte « à haut niveau de service » sur le Ring, car les efforts en termes de transports publics sont très limités, contrairement aux nouvelles lignes de tram radiales et tangentielles prévues dans la partie Nord (Brabantnet).

Pour cette zone du Ring Est, ils comptent principalement sur le RER pour avoir un impact en termes de transfert modal. Le seul parking P+R prévu par DWV se situe à Jezus-Eik, mais ne comprend que 70 places, destinées à libérer le stationnement en voirie dans le centre du village. C'est évidemment très décevant : la Commission a fait valoir qu'il est indispensable d'organiser des capacités de stationnement P+R en nombre suffisant à proximité du domicile de départ des navetteurs, si l'on veut obtenir un transfert modal significatif. La Commission demande au Gouvernement de prendre l'initiative d'une coopération avec les régions, les communes concernées, les provinces des Brabant flamand et wallon et la SNCB pour obtenir l'aménagement de parkings « de persuasion » le long de la ligne Bruxelles Namur (un parking important de 4 000 places a bien été réalisé à LLN) mais aussi l'offre de bus nécessaire à un bon rabattement vers le chemin de fer. Ce n'est qu'avec une offre alternative efficace en transports publics, y compris le TEC et De Lijn, que l'on peut espérer réduire la pression automobile entrante à Bruxelles.

D'autre part, il est nécessaire d'envisager de réduire les besoins de déplacements domicile/travail en particulier aux heures de pointe. A cet égard, la RBC peut être initiatrice de coopérations avec le secteur public et privé pour créer des espaces de travail intermédiaires et différents services permettant de réduire ces besoins.

Les mesures envisagées ayant un impact significatif sur le flux de trafic de l'E411 et le RO, les Régions doivent se concerter au préalable sur les mesures proposées. A cet égard, la Commission constate que contrairement à la Région flamande, la Région wallonne n'a pas réagi lors de l'enquête publique.

Les communes de la périphérie (dont Hoeilaart et Overijse en particulier) et la Région flamande estiment qu'une concertation plus grande et constante serait appropriée et regrettent de ne pas avoir été impliquées, ni aucun autre acteur de la Région flamande (voire de la Région wallonne) dans le processus du PAD dès ses débuts (octobre 2017), alors que De Lijn a été consulté pour des workshops.

La Région flamande demande que les projets prévus par DWV soient inclus dans le PAD. La zone autour du carrefour Leonard, ainsi que la zone autour du centre de Jezus-Eik, seraient utilisées différemment à la lumière des plans proposés pour le RO Est.

Le réaménagement du carrefour Leonard lui-même (qui se trouve juste à la frontière régionale), le réaménagement de la E411 entre Leonard et Adeps et l'impact sur les complexes adjacents sur le RO (complexe Groenendael, carrefour des Quatre bras) nécessiteront également une concertation et la coordination nécessaire.

La Région flamande demande de tenir compte d'autres plans flamands en dehors du périmètre du PAD (par exemple le déclassement éventuel de la N3).

Enfin, elle estime que pour les P+R et les solutions multimodales prévues, une étude alternative plus large doit être réalisée, une consultation suffisante doit avoir lieu et des accords clairs doivent être conclus.

La Commission prend acte qu'en ce qui concerne l'écoduc, des discussions ont eu lieu avec la Région flamande pour discuter des meilleurs emplacements possibles pour les connexions écologiques.

La Commission estime que le dossier de l'écoduc est en évolution et nécessite une adaptation permanente.

b PARTICIPATION CITOYENNE

Plusieurs associations, dont l'ARAU, regrettent le manque de participation et de concertation avec les habitants (que l'on retrouve dans tous les projets de PAD et, plus généralement, dans tous les projets d'urbanisme et de mobilité).

Des associations, dont PADBeton, comme certaines instances, déplorent le fait que quatre PAD (Loi, Josaphat, Heyvaert et Delta Herrmann-Debroux) aient été mis à l'enquête publique concomitamment en octobre-novembre-décembre 2019. Chacun de ces PAD représente un projet d'envergure, cela correspond donc à plusieurs milliers de pages de documents très techniques à devoir décortiquer. Cela rend la tâche de réponse impossible pour le citoyen ordinaire, et extrêmement difficile pour les organisations.

PADBeton estime anormal que (a) les sociétés propriétaires des sites en accroche aient eu la préséance sur les habitants, que (b) seules certaines associations/comités aient été consultés, et que (c) les réunions avec les promoteurs restent opaques car sans PV, contrairement aux réunions avec les habitants. Cela pousse à craindre que lors de sa conception, le PAD a de facto mis en avant les intérêts des propriétaires des « sites en accroche », au détriment des autres parties. En conséquence, au minimum, Perspective doit publier les PV des réunions bilatérales et des workshops qui ont eu lieu en 2017 avec les propriétaires des sites en accroche.

La Commission soutient la transparence totale du processus car elle estime qu'elle est justifiée dans la mesure du possible.

3 HIÉRARCHIE / LISIBILITÉ/COHÉRENCE AVEC LES AUTRES PLANS

Le volet réglementaire du PAD comporte des cartes des affectations, qui affectent les différentes parties du territoire concerné en zones d'activités (administrative, d'habitation, parc, etc.) et qui prévoient différents éléments en surimpression (porosités, liserés de façades actives, ...).

Ces cartes reprennent en fait la carte des affectations du PRAS, mais en y apportant des modifications, ce qui prête éminemment à confusion :

- Certaines zones changent d'affectation par rapport au PRAS, sans que ces modifications ne soient clairement mises en évidence (avenue Beaulieu, une partie de la zone administrative du PRAS devient une zone de parc dans le PAD ; dans la zone Triomphe, la zone administrative est légèrement rognée, etc.); en conséquence, lorsque l'on regarde la carte, l'on ne sait pas si l'affectation du PAD est la même que celle du PRAS, ou différente
- A certains endroits, la carte du PAD utilise exactement les mêmes couleurs et les mêmes noms de zones que celle du PRAS (exemple : zone administrative), alors que les prescriptions du PRAS et du PAD ne sont pas exactement les mêmes
- La carte utilise parfois la même couleur que le PRAS, mais pour tout autre chose (exemple : le liseré de façades actives du PAD est exactement le même que le liseré de noyau commercial du PRAS, alors que les deux notions sont différentes)

Or, le PAD ne vient pas remplacer le PRAS, les deux continuent à s'appliquer et, pour chaque élément, il faut à chaque fois se demander si le PAD est contraire au PRAS, auquel cas seul le premier prévaut.

Avec la carte du PAD telle qu'elle se présente aujourd'hui, il est malaisé de savoir si on est face à une imposition du PAD ou du PRAS. Cela est source d'insécurité.

Plusieurs réclamants, dont la Commission européenne, demandent que le PAD indique clairement dans son volet réglementaire quelles dispositions du PRAS, RRU (et éventuellement du PPAS, RCUZ, RRUZ, ...) sont abrogées.

Les représentants du Gouvernement ont expliqué ce choix fait pour l'ensemble des PAD pour que le PAD se suffise à lui-même et éviter des allers-retours entre le volet réglementaire du PAD et le PRAS. Un volet complémentaire explicatif pour l'application des règles sera élaboré.

La Commission prend acte de ce choix. Elle estime qu'il y a un problème de cohérence et de compréhension par rapport au PRAS, tant au niveau des cartes qu'au niveau des prescriptions. Même quand les modifications sont marginales ou ambiguës, cela pose des problèmes de compréhension et de sécurité juridique.

La Commission s'est également interrogée, lors de l'audition des représentants du Gouvernement, sur la raison pour laquelle l'ordre des prescriptions particulières du PRAS n'ont pas été suivies dans le PAD. Ceux-ci l'ont informée que les prescriptions particulières seront réorganisées d'ici la 2ème lecture et qu'une grille de lecture complète des prescriptions et de leurs modifications sera annexée au PAD.

Pour plus de clarté, la Commission demande d'intégrer au PAD, une liste des prescriptions qui dérogent aux règles actuelles, ainsi qu'une simplification dans la rédaction des prescriptions qui doivent suivre l'ordre du PRAS.

4 PAYSAGE URBAIN / TOURS

a TOURS

Pour l'ARAU, l'autorisation de tours (ou « émergences » dans le langage de la Région) viendrait gêner les efforts de recomposition urbaine, de même que l'implantation de certains bâtiments en ordre ouvert (immeubles isolés ne formant pas de front bâti).

La Commission a demandé si une étude des vues lointaines avait été réalisée en ce qui concerne les émergences. Les représentants du Gouvernement ont précisé que, même si les vues lointaines n'avaient pas à proprement parler été modélisées, le RIE avait cependant étudié l'impact des nouvelles constructions en ce qui concerne les ombres et l'ensoleillement. De plus, chaque site fera l'objet d'un projet architectural et d'un permis d'urbanisme avec une étude d'incidence qui se focalisera sur les incidences du projet en fonction de la hauteur définitive des bâtiments.

La Commission estime que la question des tours est beaucoup plus globale, il ne s'agit pas seulement des vues lointaines mais également du choix d'implanter ou non des tours. Plusieurs paramètres sont à prendre en compte, comme la scénographie par exemple, mais aussi une série de paramètres liés à la localisation (accessibilité en transports publics, présence d'espaces verts, zone de recul, équipements, animation du socle, etc.).

Les représentants du Gouvernement ont justifié le choix par rapport à des endroits bien desservis en transport public. Toutefois il n'y a pas de justification quant aux autres critères, et, par exemple, la tour prévue sur le site de Carrefour aurait pu tout aussi bien se trouver sur le boulevard du Souverain plutôt que av Demey.

La Commission demande une réflexion approfondie sur les tours. Le RIE doit étudier plus que les ombres portées. Une analyse multi critères sur le choix de la localisation des tours doit être réalisée et ensuite sur les conséquences liées aux tours. La Commission renvoie à cet égard à son avis sur le RRU.

b BEELDKWALITEITSPLAN

La Commission constate qu'il y a un problème de qualité paysagère dans le PAD. Alors que l'on note dans les objectifs d'ensemble du PAD, volet stratégique, des points importants pour la qualité paysagère (ancrage territorial/affirmer les paysages traversés ; structure/une armature d'espaces publics ; urbanité/compléter la ville, corriger les rives ; transversalité des espaces publics plus liants), on ne retrouve pas d'éléments concrets dans le document. Le couloir traité demanderait quasi un Beeldkwaliteitsplan à l'instar de celui du canal.

La partie Rouge Cloître et Forêt de Soignes est importante. Cet aspect est trop faible dans le PAD. Un travail doit être fait sur la limite, la lisère étagée de la forêt. Il y a différents périmètres, ici la vision est axiale alors qu'il y a les quartiers en accroche de cet axe et notamment au niveau paysager.

2 VOLET STRATÉGIQUE

A PÉRIMÈTRE

Certains réclament que le périmètre est trop grand, d'autres qu'il devrait être élargi.

Le PAD Herrmann-Debroux semble être un cas d'école en la matière puisque le plan relie deux zones différentes :

- *La première, la zone Delta, est à la fois une entrée de ville et une zone de service ferroviaire. Il s'agit de requalifier ces espaces afin d'ériger un nouveau quartier urbain dense. La zone n'est que très indirectement reliée au viaduc. Par ailleurs, Citydev étant propriétaire de certains terrains, il est prévisible que ces derniers soient bâtis indépendamment de la destruction du Viaduc. Le Plan vise donc ici à changer les affectations du sol pour permettre le développement immobilier de la zone*
- *La deuxième zone entre Beaulieu et Rouge Cloître vise à requalifier des espaces urbains pour donner suite à la suppression de l'autoroute. Il est important de noter que le seul élément que relie ces quartiers entre eux, c'est bel et bien l'axe routier. Les quartiers sont très hétérogènes puisque la route traverse une zone Natura 2000, un quartier de bureaux, un centre commercial et des quartiers d'habitations. Dès lors, IEB craint que l'espace soit trop diversifié et trop vaste pour être appréhendé par un seul plan à visée réglementaire*

Par ailleurs, l'objectif est de requalifier des espaces à la suite de la destruction d'une infrastructure autoroutière lourde et d'ériger de nouveaux projets conformes aux visions urbanistiques contemporaines (en opposition au projet urbain moderniste).

La Commission estime que le périmètre d'étude doit faire l'objet d'un suivi rapproché de la même manière que le périmètre opérationnel.

1 TENIR COMPTE DES PROJETS EN RÉGION FLAMANDE

La Région flamande demande que les projets prévus par DWV soient inclus dans le PAD et de tenir compte d'autres plans flamands en dehors du périmètre du PAD (par exemple, déclassement éventuel de la N3).

La Commission s'étonne que dans les plans du RIE, les habitats naturels de la Région flamande (faune et flore) ne soient pas repris, alors que l'ensemble de la Forêt a été désignée en Zone Natura 2000 avec la cartographie de ses habitats.

La Commission demande de poursuivre la collaboration avec DWV dans le cadre du suivi du PAD.

2 TENIR COMPTE DES CONNEXIONS

La Commission soutient l'avis d'URBAN qui estime que le raccourcissement du périmètre est regrettable car il n'assure plus les connexions des cheminements au niveau du centre Adeps. Afin d'assurer les liaisons, une extension jusqu'en bordure de la Forêt de Soignes devrait être envisagée en prenant en compte le carrefour et permettant l'ouverture et les connexions des cheminements. Cette vision élargie permettrait également le positionnement d'un P+R de transit plus en amont afin de compléter l'offre de délestage, recommandé par le RIE. Celui-ci pourrait également inclure le projet (en cours d'étude par la région wallonne) de la réservation d'une bande de la E411 au covoiturage. Cet agrandissement de périmètre permettrait également l'introduction d'un écoduc plus en amont de l'entrée de ville, souhaitable afin de reconnecter la forêt en son centre. Un léger élargissement du périmètre du côté ouest pourrait également être bénéfique

par l'intégration des éléments stratégiques du carrefour du boulevard du Souverain que sont l'entrée du métro et le parvis de la 'coulée verte'.

3 TENIR COMPTE DU SITE DELTA NORD

Un réclamant s'interroge sur les raisons de la non-intégration du site Delta Nord dans le périmètre du PAD, ou, à tout le moins dans son « périmètre d'observation territoriale » étant donné que le développement concret de Delta Nord aura des effets non négligeables sur l'ensemble du périmètre envisagé actuellement dans le PAD (extension possible de l'hôpital, développement de l'affectation logement, modification du trafic).

La Commission demande que le site Delta Nord (en tout cas sa partie Ouest qui comprend le développement multifonctionnel) soit à tout le moins intégré dans le périmètre d'observation territoriale du PAD.

B RIE

1 PERTINENCE DES RIE

Plusieurs réclamants, parmi lesquels des associations, regrettent que les RIE consistent souvent en une compilation de données préexistantes non suffisamment réactualisées.

Ils soulignent l'impact potentiel du nouvel outil PAD qui, une fois adopté, nécessitera un monitoring très serré pour tenir compte des évolutions territoriales (démographie, impacts cumulés...).

Ils constatent qu'un nombre important de PAD sont réalisés en même temps à Bruxelles. Le RIE étudie les incidences de chaque PAD, mais ne prend aucunement en compte le cumul des incidences négatives. Les études d'incidences n'offrent donc que des visions parcellaires. L'impact global de ces projets de grande ampleur qui seront près d'une quinzaine pose question, car ils ne font pas l'objet d'études appropriées à l'échelle de la région. Il est essentiel d'évaluer le cumul des incidences des projets en cours et à venir tel qu'inscrit dans le PRDD. Ces prérequis prennent ici toute leur importance puisque le PAD Herrmann-Debroux s'étend sur 43.5 ha, 6 km de long et trois communes successives.

La Commission estime que la question du cumul des incidences ne se pose pas pour ce dossier car justement son périmètre est assez large et il n'y a pas de projets d'envergure aux alentours, au contraire des dossiers Josaphat et Reyers qui ont évidemment un impact cumulé sur le boulevard Reyers/Lambermont. Elle a posé la question de savoir quelles recommandations du RIE n'ont pas été suivies et pour quelle raison. Les représentants du Gouvernement ont précisé que le PAD s'inscrivait dans les recommandations du RIE et les a intégrées sauf les aspects qui ne relevaient pas du degré de détail du projet de plan et qui seront examinés lors des demandes de permis.

2 PÉRIMÈTRE OPERATIONNEL PROPOSÉ

Bruxelles-Environnement souligne que le périmètre opérationnel du PAD se trouvant en partie dans un site Natura 2000, une évaluation appropriée des incidences a été réalisée conformément aux dispositions de l'ordonnance Nature. Cette évaluation a été intégrée au chapitre faune flore du RIE.

La nécessité d'une réflexion et d'un échange interrégional et intermétropolitain, comme précisé plus haut par la Commission, notamment sur les questions de mobilité, vient appuyer le constat de certains réclamants, dont l'administration de la mobilité et des travaux publics de la région flamande qui estiment que le périmètre pris en compte pour l'évaluation des incidences sur l'environnement, (figure 9, p. 14 ; figure 119, p. 110) est relativement petit et limité au territoire de la région de Bruxelles-Capitale. Pour eux, un périmètre plus large serait approprié, en particulier pour les impacts sur la mobilité et le trafic. La modélisation du trafic et les graphiques différentiels (par exemple, p. 848) montrent clairement que l'impact concerne une zone plus vaste que le périmètre proposé.

La Commission a constaté que le RIE prend en compte un périmètre beaucoup plus large avec notamment la totalité du Brabant Flamand et Wallon et tous les projets de plans et de programmes connus à l'époque de son élaboration.

3 LES EFFETS SUR LE TRAFIC – MODÈLE MUSTI (VOIR RIE P 848)

La Région flamande soulève un certain nombre de questions supplémentaires notamment sur la modélisation du trafic en heures de pointe du soir, la non prise en compte des études de DWV et des plans élaborés par la Région flamande pour optimiser les aiguillages du trafic sur le RO. La Commission constate que conformément à la législation, la modélisation s'est faite sur base des modèles et outils disponibles les plus récents possibles. Le modèle MUSTI, contesté par la Région flamande, fonctionne bien à un niveau macro et est effectivement moins performant au niveau local. La Commission constate que le RIE fait de fait mention d'un problème quant à l'absorption du trafic de sortie en heure de pointe du soir.

4 RISQUE DE REPORT DE CONGESTION DE HERRMANN DEBROUX VERS ET AU-DELÀ DU CARREFOUR LÉONARD, LE RING EST ET DE L'E411, ENTRE LE CARREFOUR LÉONARD ET LA RÉGION WALLONNE

Cette question est absolument cruciale et essentielle pour la Région flamande, qui estime ne pas trouver de réponse dans le RIE. En d'autres termes, elle s'interroge sur un probable embouteillage sur les autoroutes flamandes dans la périphérie sud-est de la Flandre, autour de Bruxelles. Selon elle, cet aspect doit faire l'objet d'une enquête extrêmement approfondie, et une consultation à ce sujet lui semble absolument nécessaire avant de pouvoir valider le projet.

La Commission estime que l'impact et la réduction de capacité en entrée de ville sont bien étudiées dans le RIE, qui modalise la répartition des véhicules excédentaires. C'est une stratégie volontariste. Il convient d'étudier plus la sortie de Bruxelles. Comme la Commission l'a déjà dit, on pourrait souhaiter qu'un transport modal ait lieu si l'offre combinée de différents opérateurs de transport public augmente sensiblement.

5 RÉGION BRUXELLOISE ET FONCTIONNEMENT DU RING ET DE L'E411

La Région flamande rappelle que le bon fonctionnement du Ring et de l'E411 est également dans l'intérêt de la Région de Bruxelles-Capitale :

1. Peu de navetteurs passeront au P+R Adeps s'il est situé derrière les embouteillages du Ring et de la E411.
2. Good Move indique que le Ring offre la possibilité de "limiter le trafic interne qui traverse la région et pourrait éventuellement être partiellement transféré vers le Ring" (Good Move, p. 79). Cet objectif ne sera réalisable que si le Ring lui-même fonctionne plus facilement que les itinéraires alternatifs passant par la Région bruxelloise elle-même.
3. La nécessité du bon fonctionnement du Ring est implicitement confirmée dans le RIE (p. 853), qui indique qu'il y aura des changements dans le trafic et que le Ring devra gérer davantage de trafic. À la page 851, il est indiqué que "la mobilité dans le quadrant sud-est de Bruxelles est menacée".

À la page 852 du RIE, il est également proposé d'optimiser le train et le bus. L'utilisation d'alternatives dans les environs est nécessaire, mais celles-ci doivent également être concrétisées.

Comme plusieurs réclamants, dont la CRM, la Commission estime que le P+R doit se trouver le plus en amont possible avec une accessibilité sur les réseaux de transports publics (par ex à Jezus-Eik).

6 MANQUE D'ALTERNATIVE POUR LA SECTION DU PROJET POUR LA E411 ENTRE ADEPS ET CARREFOUR LÉONARD

La Région flamande constate qu'aucune alternative n'est examinée dans le cadre du RIE. Les différentes alternatives devraient être examinées (par exemple, les alternatives pour le covoiturage, les formes de transport public, ...). Une concertation approfondie entre Bruxelles, la Région flamande et éventuellement

la Région wallonne sur la conception de l'E411 semble souhaitable afin de clarifier davantage cette question. Idéalement, une stratégie pour l'E411 sera recherchée entre les trois régions.

La Commission estime que le RIE a étudié les alternatives au transport et que les restrictions à la voiture doivent être compensées par une nouvelle offre de transport public.

7 SOLUTIONS P+R ET MULTIMODALITÉ

La Région flamande estime que :

- Une étude alternative plus large doit être menée avec une consultation suffisante
- Des accords clairs doivent être conclus en ce qui concerne les solutions prévues et à trouver pour le P+R et les solutions multimodales. L'ancrage des projets de RO Oost dans le PAD est souhaitable
- L'impact du présent projet sur la RO, la E411, le réseau routier sous-jacent et la Région flamande devrait être étudié plus en détail

Elle se dit prête à engager le dialogue et estime essentiel que la Région flamande et les communes périphériques concernées ne subissent aucun impact négatif de la présente proposition de plan.

La Commission estime que le problème n'est pas seulement la localisation du parking P+R mais surtout sa mise en œuvre. Elle rappelle une fois de plus l'urgence de diminuer les besoins de circuler et d'avoir une concertation intermétropolitaine.

C VISION D'ENSEMBLE - OBJECTIFS

1 INFRASTRUCTURE ET ESPACE PUBLIC

BE appuie la nécessité de requalifier l'entrée de Ville en boulevard urbain, reprise dans le PRDD et dans Goodmove. D'autres axes pénétrants Bruxelles ont déjà fait l'objet de modification de statut, comme la E40 et l'entrée de l'A12. La transformation de l'autoroute E411 en entrée de Ville en axe apaisé et dédié en premier lieu aux transports en commun et aux modes actifs s'inscrit dans une démarche de transition.

BE demande le maintien du viaduc des Trois Fontaines, la démolition du viaduc Herrmann-Debroux et la démolition partielle du viaduc de Watermael.

a ENVIRONNEMENT

Le maintien avec restructuration du viaduc des Trois Fontaines permettra, entre autres, de placer un bassin d'épuration en amont des étangs du Rouge Cloître, ce qui évitera à l'avenir que l'étang RC 1 ne soit pollué par ces eaux.

Bien que non prévu dans les esquisses du PAD, Perspective et le comité d'accompagnement ont répondu à la demande de BE de proposer un passage à grande faune entre le viaduc des Trois Fontaines et le carrefour Léonard. Cet écoduc sera une première étape à la défragmentation de la forêt, résultante de la mise en place du carrefour Léonard.

La remise à niveau de la circulation au niveau d'Herrmann-Debroux aura des incidences positives en termes de qualité paysagère et de reconnexion des quartiers et permettra à certains quartiers de voir leur niveau sonore baisser.

La création d'un Hub de mobilité à Adeps permettant de lâcher sa voiture pour prendre le tram, le vélo, la voiture partagée aura également comme impact positif la possibilité d'interdire à moyen terme toute circulation dans le Rouge-Cloître.

URBAN estime que la logique des espaces publics est assez claire, malgré des discontinuités regrettables dans les espaces verts, mais le positionnement des émergences pose question. Etant donné que l'intégration

de ces éléments dans le tissu urbain environnant n'est pas évidente, Urban se demande si leurs rôles/affectations justifient leurs implantations.

Pour l'ARAU, le réaménagement de l'espace public doit se faire sans attendre. Réduire l'emprise du trafic automobile est synonyme de diminution de ses nuisances comme la pollution de l'air et le bruit. Des aménagements peuvent être réalisés sans attendre la finalisation des travaux de transformation, comme le passage de la limitation de vitesse de 70 à 50 km/h, par exemple, qui ne coûte pas grand-chose et qui a des effets non négligeables sur le niveau de bruit.

Biodiversité

Concernant la zone « Forêt de Soignes », IEB rejoint entièrement les remarques de Natagora sur l'importance de préserver et de renforcer la biodiversité au sein de la Forêt de Soignes. Dès lors, si le projet de placer une berme centrale arborée a bien un intérêt paysager, il lui semble préférable de la supprimer tout en restreignant la largeur de la route et les sols imperméabilisés au sein de cet espace.

Tout comme Natagora, IEB insiste sur la nécessité pour le volet réglementaire du PAD d'imposer un bassin de décantation ainsi qu'un séparateur d'hydrocarbure afin d'éviter des incidences fâcheuses sur le régime hydrique de la zone.

Le projet de PAD souligne l'importance paysagère de la vallée de la Woluwe. Des réclamants estiment cependant que sous l'angle écologique et de la biodiversité, elle n'est pas suffisamment prise en compte.

La Commission soutient la demande des réclamants de reconnecter le Watermaelbeek à la Woluwe, comme préconisé par l'étude d'impact et de l'ancrer dans le volet réglementaire. Elle estime que cela permettrait de garantir le renforcement du maillage bleu.

La Commission constate que DWV y porte une attention particulière.

b CONNEXIONS PAYSAGERES

A la suite de la CRMS, la Commission recommande d'approfondir la question des connexions paysagères, ce point étant l'un des enjeux majeurs de ce PAD. Notamment, l'articulation avec les espaces verts existants, des « forces patrimoniales et paysagères » que sont la Forêt de Soignes et vallée de la Woluwe. Elle vise ainsi la reconnexion du site de Rouge-Cloître, et plus loin, celle du Jardin Massart.

La Commission rejoint les craintes de la CRMS que le Hub projeté, avec son parking et la prolongation de l'actuelle ligne de tram 8, soit de nature à maintenir un effet barrière, là où un lien paysager est essentiel.

Elle souligne ainsi, tout comme la CRMS :

- Que le périmètre opérationnel du PAD intègre le tronçon de l'actuelle E411 jusqu'au carrefour Léonard. De même, elle recommande des plantations en alignements rythmés et structurants afin d'assurer la continuité/le lien avec la forêt, mais aussi de recréer la structure paysagère de la nouvelle voie d'entrée de ville
- Un manque de réflexion quant à l'intégration, l'implantation et la volumétrie des immeubles monofonctionnels pour le tronçon longeant le Parc du Bergoje
- La nécessité de reconnecter les espaces existants, et s'interroge quant à l'accès à la forêt sous le viaduc des Trois Fontaines et au jardin Massart
- La volonté étant de créer une entité paysagère, elle s'interroge quant à l'accès à la forêt sous le viaduc des Trois Fontaines et au jardin Massart
- Le peu de prise en compte de l'ancienne promenade du chemin de fer aménagée par Bruxelles-Environnement. Quant au Parc Seny, l'articulation entre le boulevard et le parc paraît non traitée
- Un risque de conflits d'usages, de tensions (terrasses, déambulations etc.) du fait de l'inscription d'un liseré de façades actives face au petit parc qui prendra place dans le site Demey. Le parc doit au contraire être un lieu de quiétude, ceci d'autant plus que son tracé linéaire laisse peu de marge de manœuvre pour créer un espace d'apaisement, de mise en valeur du végétal et de l'eau

La récréation de la vallée du Watermaelbeek est une perception quelque peu tronquée : elle s'interroge sur le sens de recréer un morceau de paysage de la vallée uniquement sur la parcelle Demey.

La Commission estime que le traitement cohérent du Boulevard et de ses abords est fondamental pour la protection de la Zone Natura 2000, mais aussi pour le redéploiement d'une lisière paysagère et écologique. Les profils présentés actuellement se limitent aux aspects de circulation et ne font pas appel à des principes d'aménagement paysager et naturel. Les propositions reprises de la page 215 à 219 de faire un passage entre la Forêt de Soignes et le carrefour Léonard ne sont pas assez détaillées. Les reconnections entre les deux côtés de la forêt ne peuvent être des alibis a minima, elles doivent être réfléchies avec plus d'ambition et être en cohérence avec les projets du Plan de structure tri-régionale pour la Forêt de Soignes ainsi qu'avec le Plan de gestion de la Forêt de Soignes.

c MAILLAGE VERT ET BLEU

Selon BRAL, les PAD ne font pas de la protection de la nature et de la biodiversité une priorité, alors que le PRDD prévoit le renforcement des maillages bleu et vert.

La Commission fait mention d'un problème relatif aux connexions du maillage vert et bleu. Les documents évoquent des connexions, mais elles manquent de continuités pertinentes en dehors du périmètre traité. Les connexions avec le parc de la Héronnière et le parc Tercoigne ne sont pas suffisantes et pas confortables pour la continuité des promenades.

Les continuités bleues entre les étangs de ces deux parcs et du futur parc en liaison avec la Woluwe devraient être plus élaborées, ne fût-ce qu'au niveau des principes.

Le parc de la ligne 26 doit être vu dans la continuité de la voie verte le long de la Ligne 26 depuis Uccle. Il s'agit plus d'une continuité verte peu valorisable en termes de récréation mais qui peut abriter un cheminement et de la nature sauvage. Il ne s'agit donc pas d'un parc.

d GESTION INTEGREE DES EAUX PLUVIALES

La Commune de Watermael-Boitsfort demande qu'une gestion intégrée des eaux pluviales soit prévue lors de la mise en œuvre du plan (démolition du viaduc, aménagement du boulevard urbain et des sites en accroche) et que des dispositifs adéquats d'évacuation des eaux de pluie soit prévus (études à réaliser et dimensionnement des dispositifs permettant de faire face aux fortes pluies de plus en plus fréquentes)

La Commission soutient la demande de la commune.

e DURABILITE

URBAN estime qu'un volet plus étoffé sur la durabilité et le réemploi des matériaux pourrait être développé dans le volet stratégique (cf. Heyvaert).

Un réclamant rappelle qu'un PAD a un rôle d'exemple à jouer en termes de durabilité pour rencontrer les ambitions du PRDD.

Pour la Commission, les recommandations du RIE devraient être mieux intégrées dans les volets stratégique et réglementaire. Il s'agit notamment d'ambitions en termes de performance énergétique, d'adaptabilité des bâtiments, d'économie circulaire, de développement de l'activité économique, de dynamique sociale, d'écologisation et de protection de la biodiversité, de mise en œuvre d'objectifs en matière d'agriculture urbaine, de gestion de l'eau et des déchets.

Dans cet esprit également, il serait bien de pouvoir faire évoluer un PAD après un monitoring de suivi.

f RESILIENCE EN LIEN AVEC LE CLIMAT / LUTTE CONTRE LES ILOTS DE CHALEUR

Dans le contexte du changement climatique, les PAD devraient contribuer à minimiser leurs effets, notamment en régulant les températures urbaines.

Un réclamant suggère que ce point soit approfondi et propose d'ajouter un chapitre sur la résilience climatique, qui permettrait de proposer des mesures visant à minimiser les effets du changement climatique,

comme, par exemple, des mesures de lutte contre les îlots de chaleur (végétation, infrastructures urbaines, comme le choix des matériaux, la gestion des eaux de pluie, etc.).

La Commission rejoint ce réclamant.

g IMPACT DE LA DEMOLITION DU VIADUC SUR LA CIRCULATION

Certains réclamants, dont BE et la commune d'Ixelles, craignent le report de trafic dès les travaux de démolition du viaduc. Plusieurs communes et des réclamants insistent dès lors sur l'importance de combiner ce projet de réaménagement avec :

- Le développement d'un Hub de mobilité (P+R) de qualité, proposant une connexion forte aux transports en commun tant vers la Ville que vers la périphérie
- Le développement d'un réseau cyclable de qualité et traversant les frontières régionales
- L'avancement des travaux du RER sur la ligne 161 Bruxelles-Namur, afin que la Région soit facilement accessible

La Commission soutient la mise en place d'une cellule de communication sur le modèle de Reyers pour gérer au mieux les aléas du chantier.

2 STRATEGIE DE MOBILITE

a COHERENCE AVEC LES AUTRES PLANS

1 *Projet de plan régional de mobilité - Good Move*

Selon un réclamant, pour que le potentiel de l'intermodalité puisse être atteint, il faudrait une intégration des services et des tarifs à l'échelle intermétropolitaine (= un vrai réseau RER). C'est d'ailleurs l'un des objectifs majeurs du Plan régional de « Mobilité GoodMove » : « Mobility as a Service » (MAAS).

Pour que le service soit attractif et concurrentiel à la voiture, il faudrait par exemple développer une grande carte du réseau TC à l'échelle intermétropolitaine, promouvoir ce réseau et proposer un seul ticket de transport pour rejoindre la zone métropolitaine en TC depuis la périphérie et inversement.

De nombreux réclamants insistent sur la nécessité de développer et de renforcer l'offre de transports en commun eu égard à la réduction de la capacité actuelle qui sera engendrée par la requalification de l'infrastructure et qui aura donc pour conséquence un report modal important vers les transports publics.

La Commission relève que le projet de PAD précise lui-même (p.76) que « Comme repris dans le PRDD et le PRM, de nombreuses solutions sont à développer à des échelles dépassant celle du projet de PAD (RER, taxation, réseau cyclable étendu, P+R en dehors de la RBC) ».

2 *Deux stratégies de mobilité sont envisagées :*

1. Une stratégie de mobilité à l'échelle intermétropolitaine

Celle-ci vise à favoriser le report modal en amont de l'entrée de ville. Vu que les mesures spécifiques envisagées ne sont pas du seul ressort de la Région de Bruxelles-Capitale et que de nombreux obstacles empêchent leur concrétisation rapide, le CES s'interroge sur les conséquences en termes de mobilité de la non mise en place ou du retard dans la mise en œuvre de ces solutions sur cet axe de pénétration majeur de la Région.

2. Une stratégie de mobilité à l'échelle du projet de PAD et des quartiers alentours.

Considérant l'ampleur du programme de ce PAD et sa temporalité très longue, la Commission souligne, comme la Commission régionale de Mobilité, que cela nécessitera une programmation évolutive, en fonction notamment des budgets disponibles, avec des mesures transitoires. Elle souligne ainsi, l'importance des bus en site propre dans les 2 sens, comme moyen de transport alternatif à la voiture, facile à mettre en œuvre et peu coûteux qui nécessite la coordination des sociétés de transport régionales respectives.

La Commission recommande que ces lignes de bus puissent se prolonger de part et d'autre (jusque Louvain-La-Neuve et vers la gare d'Etterbeek et Chaussée de Wavre).

De nombreux réclamants estiment que l'emplacement prévu pour le P+R n'est pas adéquat et demandent d'étudier d'autres lieux en consultation avec DWV et les communes concernées.

3 Centre de distribution urbaine (CDU)

Le CES s'interroge quant à l'opportunité de créer un centre de distribution urbaine (CDU) dans le périmètre du PAD.

La Commission constate que la question du centre de distribution urbaine n'est pas abordée dans le PAD alors qu'elle se trouvait dans le PRDD. Elle demande d'affiner ce concept du CDU et de chercher la meilleure localisation.

b ACCESSIBILITE POUR TOUS

1 Accessibilité générale (SIAMU)

De manière générale pour l'ensemble du projet, il y aura lieu de tenir compte de l'accessibilité des véhicules de secours telle que prévue dans la réglementation. Une partie du projet prévoit des zones apaisées et des dessertes locales. Vu la densification de certaines zones, il ne sera pas acceptable pour le SIAMU que les voiries d'accès soient entravées par des dispositifs amovibles. Un réclamant soulève l'importance que le Parkway intègre bien les contraintes liées à l'accès pompier indispensable à l'arrière de l'hôpital qui est du reste également une servitude grevant Delta Sud.

La Commission soutient la demande.

2 PMR

La CRM demande d'inscrire les moyens pour une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Elle demande d'imposer des seuils de logements adaptés et adaptable aux personnes en fauteuil roulant et de permettre aux personnes âgées de pouvoir séjourner à domicile le plus longtemps possible.

La Commission soutient la demande.

3 Parking

Un réclamant fait référence au RIE (p.39) dans lequel l'hypermarché Carrefour est considéré comme "un /une marque d'importance régionale". Il demande donc afin de pouvoir garantir ce "point de repère" à l'avenir, de préserver les 1589 places de stationnement actuelles, une réduction par rapport à la situation actuelle n'est pas souhaitable à cet égard.

En effet, le parking Carrefour d'Auderghem a une utilisation très diversifiée qui va au-delà de sa fonction première, qui est de fournir un espace aux clients sur le site. Cela est confirmé dans le RIE comme suit : "Sur la base de cette première analyse de la structure de la demande, le parking du site Carrefour d'Auderghem semble donc avoir une forte mixité d'utilisation pendant la journée, puisqu'il est utilisé à la fois comme destination par les utilisateurs en se rendant dans les magasins du site, et par les navetteurs en transit ou comme destination pour les lieux de travail à proximité et également par quelques résidents locaux. "

Le parking en plein air est également utilisé comme parking de transit, entre autres pour les déplacements domicile-travail. Le RIE confirme une utilisation élevée et fréquente du parking.

Ce réclamant estime donc que garantir le nombre actuel (1589) de places de parking utilisées par les visiteurs de Carrefour contribue à l'ambition du PAD de parvenir à un développement urbain qualitatif de ce site. En aucun cas, selon lui, une réduction des places de stationnement ne peut être acceptée.

La Commission demande d'envisager des utilisations mixtes de ces espaces.

4 Modes actifs : distinguer et préciser les usages, concrétiser l'axe structurant pour le vélo

Afin de concrétiser sa vocation d'axe structurant vélo (axe RER-vélo n°11), la CRM demande que le PAD précise le type d'aménagement attendu (aménagement cyclable séparé du trafic motorisé et du flux piéton. BE estime que la prise en compte des modes actifs dans le projet du PAD Herrmann-Debroux constitue un point fort du projet de requalification de cette entrée de ville. Conformément aux engagements et aux actes forts que le gouvernement exprime, ces aspects selon BE soutiendront les modifications des pratiques de chacun pour ses déplacements en ville.

BE souligne que le retour d'expérience des gestionnaires des espaces verts montre qu'il s'avère compliqué de faire cohabiter deux fonctions apparemment complémentaires mais en réalité en conflit permanent (promeneurs et cyclistes). Les espaces verts, souligne BE, doivent jouer un rôle dans ces nouvelles formes de mobilité et participer à l'expansion du réseau. Mais l'ensemble du réseau doit intégrer les nouvelles formes de mobilité. Or, la mobilité active est reportée sur les espaces verts (principalement la promenade de l'ancien chemin de fer et le Parc Bergoje). Ceci pose problème dans l'équilibre des fonctions des espaces verts qui doivent encore permettre des lieux de quiétude, des fonctions calmes, des espaces propices à la biodiversité, la possibilité de jouer en toute sécurité.

Concrètement, BE suggère que :

- Les espaces verts ne soient pas repris en piste cyclable mais en « promenade verte » et que les liens soient établis avec le projet PAD par des « liaisons promenade verte »
 - D'étudier et de faire apparaître les modes actifs sur les boulevards et voiries afin d'affirmer une politique volontariste conforme au changement de paradigme en termes de mobilité voulu par le gouvernement
- Pour ce qui est des sites en accroche, et de manière générale, BE salue la place faite aux modes actifs, aux espaces publics que qualité, à la mise en valeur du maillage vert et bleu, à l'amélioration du cadre de vie, à la mixité des fonctions.

La Commission rejoint l'avis de BE et insiste sur la séparation du réseau "Promenade" de celui de la piste cyclable. Il faudrait en termes de réseaux être plus attentif à développer en parallèle le réseau promenade douce avec le maillage vert et bleu et le réseau mobilité cyclable. Les vitesses et les comportements des usagers deviennent incompatibles vu la difficulté de cohabitation entre les cyclistes. On ne sent pas dans le PAD une volonté de séparer le réseau rapide de celui de la promenade.

C LIGNE DE TRAM 8 & CONNEXION DIRECTE AU RESEAU-S

Vu la saturation actuelle et le report de trafic prévu sur l'axe du boulevard du Souverain, la ligne 8 doit être renforcée rapidement (fréquences, capacité, performance).

Une étude avait été réalisée par Bruxelles Mobilité pour améliorer la vitesse commerciale sur le tronçon entre Watermael/Boitsfort et le carrefour Roosevelt/Forest/La Hulpe. Il y a donc lieu de reprendre cette étude.

A défaut du prolongement du métro, la Ville de Bruxelles et d'autres réclamants soutiennent le projet lié au prolongement et à la scission de la ligne de tram qui desservirait le Hub de mobilité au niveau de l'Adeps.

1 Dépôt de tram

Étant donné la création prochaine de lignes nouvelles de tramways et le renforcement de l'offre sur les lignes existantes, il devient crucial pour la Commune d'Ixelles d'envisager la création d'un nouveau dépôt de tram. Pour Ixelles, le site du triangle Delta en cuvette est idéalement situé pour accueillir un tel dépôt : en bout de lignes 71 /95 et à proximité du dépôt de métro et bus (économie de gestion, notamment des bureaux et locaux sociaux de la STIB). Un dépôt de trams renforcerait un pôle d'activité secondaire de grande intensité de main d'œuvre qualifiée, ce qui devient rare dans le sud de Bruxelles. L'exemple du protocole d'accord entre la RATP et la Ville de Paris démontre, en outre, qu'un dépôt est compatible avec le logement (référence <https://www.paris.fr/pages/protocole-daccord-ratp-ville-de-paris-creation-de-2000-logements-d-ici-2024-5646>).

La Commission demande d'examiner attentivement ces propositions.

d HUB DE MOBILITE P+R ET CONNEXION DE QUALITE AUX TRANSPORTS PUBLICS

Aujourd'hui, l'axe de l'E411 constitue une des principales voies de pénétration à l'échelle de la Région, que ce soit en transport en commun, par le biais de la SNCB ou en voiture. Il ressort du RIE qu'une partie importante des navetteurs utilise les parkings Delta, Herrmann-Debroux et de l'hypermarché Carrefour pour se rendre dans le centre-ville.

Le CES et de nombreuses communes insistent sur le fait d'avoir un accès aisé à Bruxelles, que ce soit en transport en commun via les réseaux SNCB et STIB, mais aussi en voiture avec une connexion de qualité aux transports en commun qui pourrait se faire au niveau du parking de dissuasion prévu à la hauteur de l'Adeps.

De nombreux réclamants estiment que pour pouvoir fonctionner, un P+R doit répondre à toute une série de conditions, dont une des principales est sa localisation le plus loin possible de la ville : au plus près de l'origine des déplacements et en amont des zones de congestion. Le RIE reconnaît l'importance de ce critère, de même que le projet de Plan Régional de Mobilité. Or la localisation projetée pour le P+R du PAD est beaucoup trop proche de la ville (puisqu'elle est dans la ville) et de plus en aval des congestions.

Le CES insiste également sur la nécessité de réaliser l'étude complémentaire qui doit déterminer la capacité et la programmation exacte du Hub de mobilité.

Un autre critère indispensable est la connexion du P+R à un transport en commun efficace menant directement vers les zones de destination importantes. Or ce n'est pas le cas, les principales zones de destination (comme le centre-ville ou le quartier européen) ne seraient pas directement connectées. La correspondance pour emprunter la ligne 5 du métro allongerait le temps de parcours et la pénibilité par rapport à une connexion directe).

Un réclamant souligne, par ailleurs, en plus des coûts exorbitants, le bilan environnemental de la construction, sur lequel le RIE fait l'impasse, mais qui doit être considérable, d'autant plus que les possibilités de reconversion sont quasi nulles. Le Plan Régional de Mobilité insiste pourtant sur la nécessité de prévoir la « reconvertibilité » des P+R dès leur conception ; le RIE recommande quant à lui que les parkings liés aux développements immobiliers soient construits dans des bâtiments, et pas en sous-sol, afin d'assurer une reconversion future.

Pour ce réclamant, la création d'un parking de transit, système dont l'inefficacité et les effets pervers ont été démontrés, et le prolongement/scission de la ligne de tram 8 pour le desservir engendreraient des chantiers lourds, longs, très coûteux mais surtout inutiles.

La Commission demande, comme la CRM, Parking Brussels, les communes de la périphérie et plusieurs autres réclamants, d'étudier la possibilité d'implanter le Hub de mobilité et le P+R le plus en amont possible et non sur le site de l'Adeps, une partie du terrain faisant encore partie de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce parking devrait être mis en liaison avec le tram et nécessitera une concertation et des accords avec la région flamande et la commune d'Overijse. Une collaboration intermétropolitaine est essentielle.

1 Prolongement du métro

Le CES s'interroge sur la manière dont ce Hub de mobilité sera relié au métro qui est le transport en commun avec la plus grande capacité d'absorption en termes de personnes transportées.

Plusieurs communes, dont la Ville de Bruxelles, regrettent que le P+R ne soit pas connecté directement à la ligne de métro 5, ce qui risque de réduire fortement son attractivité pour les automobilistes (impact non-négligeable des correspondances sur la durée des trajets). Pour la Ville, il serait intéressant de prolonger la ligne de métro jusqu'au stade d'Auderghem ou de connecter le P+R au métro au niveau d'Herrmann-Debroux et d'en faire un véritable Hub de mobilité (métro, tram, bus, vélos et voitures partagées, voitures de location, co-voiturage, ...). En plus d'être un moyen de transport très efficace (rapidité, grande capacité, ...), le métro permet également d'éviter une rupture de charge non seulement pour les personnes rentrant en Ville (en voiture, en bus, à vélo, ...) mais également pour les bruxellois qui souhaitent se rendre facilement

à l'Adeps, au Rouge Cloître ou qui, tout simplement, souhaitent quitter la ville. De plus, les infrastructures souterraines liées au métro permettraient de dégager de l'espace public en surface pour le dédier à d'autres infrastructures (agora space, ...). De plus, il est clair que les différents projets prévus dans les sites d'accroches créeront de la demande en mobilité, que ce soit en voiture ou en transport en commun.

BRAL demande une solution de qualité pour les transports publics vers l'arrière-pays, qui, entre-temps, peut également desservir un P+R près de Jezus-Eik. Ce réclamant demande d'examiner les alternatives : prolongation du métro, le tram, liaison par bus de haute qualité.

La Commission note que les coûts d'un prolongement du métro seraient excessifs, vu les contraintes techniques, et que les besoins réels en déplacement ne le justifient pas.

2 Transports publics de surface

Le développement des transports publics, en coordination avec le site de P+R, est crucial.

La Commune de Woluwe-Saint-Lambert estime, comme le souligne le RIE, que l'offre en transports en commun telle qu'elle existe actuellement ne peut répondre complètement aux besoins suite au réaménagement de l'entrée de ville de l'E411.

Il paraît indispensable que l'offre De Lijn, TEC, la STIB et la SNCB soit améliorée et prête en amont des travaux, afin de proposer une alternative aux automobilistes en compensation immédiate de la réduction des possibilités d'entrée/sortie en voiture de Bruxelles.

Le PAD propose deux éléments :

- 1) le prolongement et la séparation de la ligne 8 du tramway à l'Adeps ;
- 2) Séparer les voies de bus le long de la E411 lorsque cela est possible.

1. Le tram

Dans le cas où l'option du prolongement du métro n'est pas retenue, la Ville de Bruxelles ne peut que soutenir le projet lié au prolongement et à la scission de la ligne de tram qui desservirait le Hub de mobilité au niveau de l'Adeps. La Ville de Bruxelles profite de l'occasion pour rappeler l'ambition du PRDD qui est de prolonger la ligne 8 vers Bordet (depuis le Bd du Souverain qui desservirait l'hôpital Saint-Luc, le Cora de Woluwe et Media Park). Cette ambition est une grande priorité pour la Ville qui souhaiterait d'une part, offrir plus de possibilités aux Harenois dans leurs déplacements et d'autre part, de penser encore plus loin, en étudiant la possibilité de créer une ligne de transport en commun de haute capacité depuis Bordet en direction de la Prison et du site de Schaerbeek-Formation, qui est appelé à se développer dans les années à venir.

Kraainem demande des TC efficaces (tram ou bus à haut niveau de service pour desservir les parkings à Jezus-Eik et Maleizen. L'exploitation des trams 39 et 44 devraient être renforcée, la ligne 39 prolongée jusque Tervuren (un mobipunt a déjà été prévu à hauteur du Musée d'Afrique).

2. Le bus de rocade

La Commission rejoint la Ville, qui soutient la mise en place de lignes de bus de rocade sur le Ring et desservant les P+R en lien avec celui-ci. Il est important naturellement qu'il s'agisse de lignes de bus à haut niveau de service.

Même si l'étude signale que le report de trafic sur le Ring est acceptable, et qu'il n'y a pas de risque de report vers d'autres entrées de ville comme la N3/av. de Tervuren ou la E40/Loi, il est important que cette alternative soit développée. La Ville est d'ailleurs demandeuse que des lignes de transport en commun puisse utiliser le Ring nord dans le cadre du dossier de son élargissement.

Pour le BRAL, des voies de bus séparées peuvent constituer une solution à court terme. Ils peuvent être rapidement remplacés, sur toute la longueur à Delta, tant vers l'intérieur que vers l'extérieur. Actuellement, il n'existe qu'une seule voie de bus vers la ville jusqu'au site de l'Adeps. Cette partie de la E411 est en fait située sur le territoire flamand, et le Gouvernement flamand prévoit son aménagement pour les bus de De

Lijn. Cependant, l'E411 est situé en dehors de la ville jusqu'à Jezus-Eik sur le territoire bruxellois. Il n'y a donc pas de voie de bus à cet endroit.

3. Le train / RER

Des réclamants posent la question de la vision de la SNCB au sujet du projet RER.

Des réclamants estiment que la SNCB pourrait sans problème augmenter son offre de trains S durant les heures de pointe, de même que les bus Conforto des TEC (Wavre-Bruxelles) et plusieurs lignes de De Lijn, certes moins capacitaires que le train, pourraient également être renforcées sans trop de « sacrifices ».

3 Alternatives au P+R,

Un réclamant s'interroge sur des alternatives plus efficaces au P+R nécessitant moins d'investissement et aucun chantier et demande d'examiner le train et les lignes de bus. Il propose également de limiter le nombre d'emplacements de parking liés aux développements immobiliers du projet de PAD en-deçà de ce qui est actuellement autorisé par le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), les « sites en accroche » du projet de PAD étant en effet très bien desservis par les transports en commun.

Un autre réclamant demande de réduire le trafic entrant et sortant proportionnellement à la création d'une offre équivalente de mobilité alternative.

La Commission estime qu'il faudra examiner la situation au cas par cas lors de l'examen des projets.

4 Mutualisation du stationnement

Le projet de PAD préconise de « favoriser une offre de stationnement en dehors des voiries dans des immeubles reconvertis plutôt qu'en sous-sol, tout en respectant les prescriptions relatives aux liserés de façades actives, pour faciliter la mutualisation, la diminution et la reconversion de ces infrastructures ».

A ce sujet, Parking Brussels souhaite rappeler que la mutualisation du stationnement entre logements et autres activités n'est pas a priori une piste à privilégier car cela contraint les habitants à prendre leur véhicule en journée afin de libérer les places au profit des visiteurs. Au regard du projet de PAD, une mutualisation peut être envisagée, mais il semble préférable que celle-ci s'effectue dans la mesure du possible entre les différentes autres fonctions, et que le stationnement à destination des habitants soit séparé. La mutualisation du stationnement est limitée entre des affectations différentes (logement et équipements) portées par différents acteurs (propriétaires, développeurs, public, privé, etc...).

Par ailleurs, le projet de PAD pourrait, dans son volet réglementaire, imposer que les futurs parkings disposent d'un accès distinct afin que d'autres usagers y accèdent sans interagir avec les parties privatives des futurs immeubles. Ces accès facilitent ainsi les mutualisations, à destination de différents modes. Pour les parkings existants, cela serait également à réaliser dans la mesure du possible.

Enfin, le volet stratégique du projet de PAD préconise une réflexion sur l'offre en véhicules partagés au sein des parkings du périmètre. On rappellera la nécessité d'offrir des places visibles et accessibles pour les stations fixes de type CAMBIO alors que le freefloating ne nécessitera que des places dites « classiques » mais dont les possibilités de parcage devraient être cadrées au sein des parkings du périmètre.

La Commission partage cet avis.

5 Vélos

La piste cyclable qui longe actuellement le côté nord de l'autoroute a une largeur de 1,6 m. La Ville de Bruxelles soutient le projet du PAD qui prévoit d'élargir cette piste à une largeur de 4,5 m, ce qui rendra les cheminements pour les cyclistes beaucoup plus confortables. Il est en effet important de développer un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle intermétropolitaine, traversant les frontières régionales pour encourager la pratique du vélo.

La CRM souligne l'absence de référence au stationnement sécurisé vélo aux principaux nœuds intermodaux (P+R "Hub" et stations de métro/tram). Il s'agit d'un point essentiel pour favoriser les pratiques

intermodales, la Commission demande donc à ce que le PAD s'assure de réserver les espaces nécessaires à la réalisation de tels parkings vélos.

Un réclamant demande de veiller à la cohérence des emplacements de parking vélo pour éviter le développement du stationnement sauvage au niveau du mobilier urbain (à proximité des lieux de destination).

La Commission estime que la capacité des parkings vélos devra être suffisante et évolutive pour tenir compte de l'évolution de la part modale du vélo à Bruxelles.

3 LOGEMENTS PUBLICS

La Commission constate, comme un réclamant, que même si "le projet de PAD vise le développement de mixités programmatiques et sociales (par la construction de logements accessibles et adaptés) », le volet réglementaire, quant à lui, ne contient aucune prescription portant sur des quotas de logements sociaux ou moyens.

La Commission suit la proposition de Perspective, du CES et d'autres réclamants d'inscrire, au minimum pour les sites Triangle et Delta qui relèvent du foncier public, aux mains de la Région, des objectifs en termes de logements publics, avec une proportion clairement définie de logements sociaux.

Elle souligne en effet, que la demande de la SISF reste très forte dans les communes sud-est avec 24.516 demandeurs pour Auderghem et 23.175 demandeurs pour Watermael-Boitsfort.

Par contre elle ne peut suivre un réclamant qui demande de prévoir 100% de logements publics sur les terrains publics, afin de permettre une certaine rentabilité pour les pouvoirs publics. Les terrains privés (Triomphe, Beaulieu, Demey) devraient par contre accueillir un minimum de 20% de logements sociaux. Les logements sociaux ou moyens qui seraient produits via les charges d'urbanisme viendraient s'ajouter à ces 20%.

La Commission soutient le CES en ce que la mixité ne soit pas envisagée uniquement à l'échelle du périmètre mais le soit aussi au sein même des différents projets développés.

Un autre réclamant insiste pour que les PAD, en général, clarifient le type de logements prévus et propose que :

- les projets privés de logements de plus de 1000 m² doivent comporter 15% de logements sociaux
- les projets privés de logements de plus de 10.000 m² doivent comporter 25% de logements sociaux
- La totalité du terrain public reste propriété publique et mécanismes mis en place pour garantir cette propriété non-spéculative à long terme
- Pour tous les logements construits sur le terrain, des droits réels soient utilisés pour séparer la propriété du terrain de la propriété du bâti, quel que soit l'opérateur (public, commun ou privé)

Vu la crise généralisée du logement accessible, la Commission est d'avis, comme le CES et IEB que les PAD, de manière générale, prescrivent et intègrent le type de logements spécifiques attendus et la proportion de logements sociaux ou à finalité sociale prévue, à l'instar de ce qui a été conçu pour le PAD Heyvaert (20% de logements sociaux ou assimilés pour tout projet de logement de plus de 2.000m²).

4 SERVICES ET EQUIPEMENTS COLLECTIFS

La Commission suit le CES qui insiste pour que des équipements et des services collectifs (crèches, écoles, services de soins de type centre ou cabinet médical ...) soient développés en suffisance pour répondre aux besoins.

A cet effet, la Commission a pris note, lors de l'audition des représentants du Gouvernement, de la possibilité d'implanter une école sur le site Delta.

Un réclamant souligne que les infrastructures sportives du site 6 « Stade-Adeps » sont complètement saturées à ce jour.

La Commission demande de tenir compte de l'évolution de la demande.

Ainsi une demande existe en équipements sportifs par exemple pour le développement de la pratique de sports de niche, pour des structures plus accessibles et/ou destinées aux habitants et ASBL de la commune.

5 OPTION STRATEGIQUE PAR SITE

a DENSIFICATION /TOURS

Un réclamant soutient la volonté de densification présente dans le projet de PAD. Les sites concernés sont pour la plupart peu denses (à l'exception du site Beaulieu), voire « inoccupés », sont situés dans des quartiers peu densément habités et bénéficient d'une très bonne accessibilité en transports en commun (ligne de métro 5, ligne de tram 8, gare de chemin de fer de Delta, bus des TEC et de De Lijn). Ce principe de densification ne doit néanmoins pas se traduire par l'augmentation de superficie de toutes les fonctions: c'est le logement, et en particulier le logement « abordable », qui doit être la priorité; les fonctions de commerces et de bureaux ne doivent être considérées que comme « complément ».

Les hauteurs autorisées dans les « sites en accroche » sont relativement élevées par rapport à la situation existante et aux gabarits des constructions environnantes avec des maximums de 11 niveaux sur le site Demey, 40 mètres sur le site Beaulieu et même 80 mètres sur le site Triomphe. Cela peut s'expliquer par la volonté du projet de PAD d'introduire de la mixité fonctionnelle sur les différents sites tout en maintenant, voire en augmentant, les superficies pour les fonctions déjà présentes.

b SITE DELTA

1 Site Triomphe

1. Concours d'architecture

Un concours a été organisé pour le site Triomphe visant à définir une esquisse du projet. Le gagnant du concours a proposé une tour qui a été reprise dans le projet de PAD.

Des réclamants tiennent à souligner la grande qualité architecturale de ce projet qu'ils souhaitent développer, grâce au concours, ce qui permet la création d'un véritable signal urbain.

La Commission estime délicat la participation de la Région à un concours sans fixer au préalable, dans le PAD, des règles urbanistiques applicables.

Les représentants du Gouvernement n'ont pas apporté de réponse à la question de savoir si le PAD avait été influencé par le concours. La Commission estime que cela pose question. Même s'il est vrai que tous les projets ne peuvent être gelés en attendant que la procédure du PAD aboutisse, ils doivent toutefois respecter les procédures. Les concours doivent être faits en respect de la législation existante.

Cela pose également la question de l'effet utile des enquêtes publiques qui interviennent quand tout est déjà décidé et fixé.

2 Indications et prescriptions

1. Affectations

La prescription 3.4.1 pose problème, dans la mesure où tous les commerces sont interdits aux étages, puisqu'ils ne sont autorisés qu'au rez-de-chaussée, avec possibilité d'extension au 1er étage. Cette prescription empêche la réalisation de nombreux commerces qui peuvent avantageusement se situer aux étages, tels un horeca (rooftop, par exemple), un spa ou un fitness.

Un réclamant demande donc que cette prescription soit à tout le moins nuancée quant à la localisation des commerces aux étages/sous-sol, mais aussi déplacée dans le volet indicatif.

2. Implantation

Un réclamant souligne que le volet stratégique du projet de PAD indique des « zones de bâtisses » qui posent deux questions :

- La surface constructible est réduite côté rue Jules Cockx, mais l'échelle du plan rend sa lecture difficile ; de même, le schéma n°6- p.74 du volet stratégique semble montrer que la zone constructible serait également réduite le long du chemin de fer
- Par ailleurs, les zones hachurées sur le plan semblent indiquer que l'assiette de la porosité cyclo-piétonne n'est pas constructible ; or le fait que la porosité doit avoir une hauteur de minimum 12m implique qu'il puisse y avoir des constructions au-dessus ; ceci devrait absolument être précisé

Le volet réglementaire ne comporte quant à lui pas d'indications en ce qui concerne l'implantation, ce qui laisse croire qu'elle est libre. Mais à nouveau, la zone administrative semble avoir été rognée dans le plan des affectations, diminuant ainsi la zone constructible. Or, ces modifications de la zone constructible ne sont pas clairement identifiées.

Plus fondamentalement, ce réclamant conteste l'interdiction de toute construction à ces endroits.

Par ailleurs, en l'absence de prescription à cet égard, le titre I du RRU, et notamment son article 13 (surface de pleine terre) resteront applicables. Or, l'application de celui-ci pourrait s'avérer problématique compte tenu de la configuration des lieux (terrain bordé par des espaces publics des 3 côtés). Le volet réglementaire devrait donc préciser que le titre I du RRU ne s'applique pas.

3. Gabarits

Un réclamant souligne que le site Triomphe pose question, notamment quant à la manière de mesurer les hauteurs maximales :

- La PG 4 indique que le niveau de référence correspond au niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment, mais leur site est bordé par 3 espaces publics. Lequel faut-il prendre en compte ?
- La prescription 3.4.3. dit que la hauteur maximale de 40 m peut être dépassée pour permettre un raccord harmonieux au repère paysager. Cette formulation ne leur semble toutefois pas du tout claire et sera source de discussions au moment des demandes de permis

La topographie est particulièrement propice à l'implantation de tours, la zone étant un des sommets de Bruxelles (102m d'altitude).

Sur le site Triomphe, c'est également l'introduction de fonctions commerciales (jusqu'à 7.500 m²) qui pose problème en venant s'ajouter à la fonction bureaux existante (18.246 m²) et à la création de logements. La programmation est à revoir, de même que le choix de la forme urbaine : ce faisant, la tour de 80 mètres pourra être sérieusement rabotée, voire transformée en un immeuble créant un front bâti le long du boulevard du Triomphe.

La Commission estime que le principe d'une tour dans cette zone n'est pas à exclure, vu la situation d'entrée de ville, la station de métro et le chemin de fer.

4. Porosité cyclo-piétonne et liseré de façades actives

La prescription 3.4.4., impose la réalisation d'une porosité cyclo-piétonne dans l'axe du pont qui devrait être élargi.

Cependant, l'élargissement du pont risque de ne pas pouvoir se réaliser, en tous cas à court terme, compte tenu de la complexité de l'opération (cet élargissement impliquera la STIB, la SNCB, Infrabel, la Région, etc.) et son coût élevé.

D'une manière générale, le PAD est plutôt un instrument qui s'inscrit dans le long terme. Il est donc absolument nécessaire que les prescriptions du PAD permettent la réalisation des projets sans qu'ils dépendent les uns des autres, au risque de voir apparaître des blocages en cascade. Ceci plaide à nouveau pour le maintien des prescriptions en matière de façades actives et de porosités cyclo-piétonnes dans le volet stratégique.

P. 117, le PAD parle du traitement « des premiers niveaux » en façades actives. Cette imposition ne concerne pourtant que le rez-de-chaussée. Il faudrait corriger cette incohérence.

De manière générale, la Commission estime cruciale la faisabilité des projets inscrits dans le PAD et rend le Gouvernement attentif à la nécessité de garantir l'opérationnalité du projet.

3 Environnement

Eaux de pluie

BE demande de créer des noues et fossés afin de renvoyer les eaux de pluies vers le Watermaelbeek.

4 Tour

Concernant le site Delta, IEB demande que la tour de 80 mètres (R+25) soit ramenée à une hauteur maximale de 60 mètres afin d'être conforme avec les objectifs climatiques de la Région. En effet, une étude a démontré les problèmes écologiques et économiques engendrés avec des tours d'une hauteur supérieure à vingt étages. Par ailleurs, la densification verticale du site devrait être imaginée dans sa globalité. Un projet de PPAS avait pour projet d'ériger une tour en lieu et place du SIAMU sur le site du « campus de la plaine ». Le projet a été abandonné tout en étant confié à Perspective afin de définir une nouvelle stratégie urbaine pour le campus. Il aurait été souhaitable, en raison de la proximité des deux espaces, de présenter une stratégie globale pour les deux territoires, plutôt que d'approuver deux plans séparément.

La Commission estime que le triangle ferroviaire ne pose pas de problème pour l'installation de tours.

5 Activités productives

Comme s'en félicitent plusieurs réclamants, construire des immeubles à la place du parking à ciel ouvert Delta, adossé au dépôt de la STIB, est une plus-value pour le cadre urbain. Prévoir des espaces pour l'implantation d'activités productives sur la friche ferroviaire du « Triangle » (Bruxelles-Propreté sous la dalle et de l'agriculture urbaine en toiture) répond à des besoins fondamentaux de la ville.

La Commission prend note que l'agrandissement du dépôt de la STIB est toujours prévu dans le PAD (extension de 30 %).

c SITE TRIANGLE

1 Périmètre

Concernant le périmètre retenu pour le site en accroche du Triangle, que cela soit dans le volet stratégique ou le volet règlementaire, Perspective propose de réduire le périmètre dans sa partie nord :

“En vue de faciliter l'utilisation du PAD et de clarifier la concordance du PAD avec le PPAS « Delta Partim 13 », il apparaît préférable d'adapter légèrement son périmètre afin de le faire concorder parfaitement avec celui du PPAS, ou de prévoir la prescription générale suivante dans son volet règlementaire : « Les présentes prescriptions abrogent les prescriptions littérales et graphiques du PPAS Delta applicables dans le périmètre du plan ».

Perspective indique que le site en accroche du Triangle Delta, propriété de la SAU, a déjà fait l'objet d'un concours d'architecture et de différents marchés publics en vue de sa viabilisation.

L'instruction du projet de PAD et la définition plus précise des projets sur le Triangle intervenant de manière parallèle, il convient de garantir à tout moment que ces derniers restent compatibles avec le cadre général fixé par le projet de PAD.

Perspective demande également que les études en cours sur le RER vélo, pilotées par Bruxelles-Environnement prennent en compte les propositions formulées par le projet de PAD.

Perspective propose d'intégrer au projet de PAD un schéma illustrant la proposition d'aménagement de la L26 au cas où le déclassement de l'infrastructure ferroviaire s'avérerait impossible.

La SAU souligne que les volets stratégique et règlementaire du PAD Herrmann-Debroux concernant ce site ont été élaborés, notamment, en tenant compte des projets en cours de réflexion sur celui-ci ; à savoir un nouveau mail center pour l'entreprise BPost et un nouveau centre administratif et de nettoyage pour l'Agence Régionale pour la Propreté (ARP). Ces projets ne sont encore, à ce stade, qu'hypothétiques et aucun

engagement n'a été pris de la part de ces sociétés pour une occupation de notre terrain. En conséquence, la SAU demande de retirer toute mention de ces projets dans les documents du PAD et ce, afin de laisser la plus grande liberté par rapport à l'accueil d'éventuels autres acteurs qui souhaiteraient développer des activités dans le respect de la vision et de la réglementation défini dans le projet de PAD Herrmann-Debroux pour ce site en accroche.

2 Implantation des constructions

Le projet de PAD prévoit la création de 5 émergences sur le front nord du futur quartier mixte d'activités et de logements, dont une (l'émergence la plus à l'ouest) pourra dépasser de 20 mètres la hauteur du Chirec (40 mètres). En l'état, dans les schémas proposés, le projet semble envisager la construction de ces 5 émergences sur le même alignement.

Ils suggèrent que le projet de PAD prévoie la construction de l'émergence la plus à l'ouest plus avancée que les autres émergences, dans l'axe de l'esplanade du Chirec.

Cela aurait un impact positif sur le microclimat du site, notamment en constituant un obstacle pour le vent. La Commission estime que l'implantation doit encore faire l'objet d'études.

3 Accessibilité du site

1. Voirie périphérique

Un réclamant demande une grande vigilance et la mise en place d'actions concrètes pour que la nouvelle voirie périphérique prévue dans le PAD ne soit utilisée que par le trafic à destination du futur site du Triangle ou du Chirec et ne permette pas au trafic routier de relier le carrefour Beaulieu au boulevard du Triomphe. Il est à noter que ce by-pass a d'ailleurs été clairement interdit par le PPAS Delta Partim.

La SAU estime que le tracé de la voie périphérique prévu dans le PAD est trop restrictif et va créer des problèmes de mobilité (notamment pour les questions de giration et de circulation du gros charroi). Elle demande de ne pas indiquer de manière précise le tracé et de compléter les prescriptions réglementaires pour les rendre conformes aux contraintes opérationnelles et financières inhérentes au site.

2. Connexions

La Commune d'Ixelles demande de créer une passerelle cyclo-piétonne entre le triangle Delta et le site du centre sportif d'Ixelles de la rue Volta au-dessus des infrastructures de chemin de fer. Cette passerelle permettrait, d'une part, de désenclaver le quartier Volta en le reliant au métro, à l'hôpital Chirec, à la promenade verte, au shopping d'Auderghem et, d'autre part, offrirait une offre sportive diversifiée aux nouveaux habitants du triangle Delta. Le Triangle et le centre sportif sont distants à vol d'oiseau de moins de 100m alors qu'aujourd'hui le détour pour relier le Chirec et le centre sportif est de 1,5 km.

La Commune de Watermael-Boitsfort demande de suivre les recommandations du RIE en matière de connexion du site Triangle et de créer, entres autres, une liaison entre la rue des Brebis et Delta-Triangle.

La Commission a estimé que la réponse des représentants du Gouvernement en ce qui concerne le raccord vers la rue des Brebis est insuffisante.

Le projet de voirie circulaire n'ayant pas encore été étudié sous un angle technique détaillé, Perspective propose de prévoir une soupape de sécurité concernant sa localisation. Toutefois, cette voirie doit rester localisée en priorité en limite de la zone d'industries urbaines Herrmann-Debroux et ne doit pas entraver la mise en œuvre de cette zone.

Pour cette raison, Perspective propose d'étendre, dans les prescriptions graphiques du volet réglementaire, la zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux et la zone d'industries urbaines Herrmann-Debroux en vue de recouvrir la zone de voirie. De plus, Perspective suggère l'ajout des prescriptions littérales suivantes :

- « 10. 7 La voirie carrossable à double sens, prévue à la prescription 11 .6, peut traverser tout ou partie de la zone, sans toutefois entraver la mise en œuvre de celle-ci »

- « 11. 6 Une voirie carrossable à double sens doit relier le passage sous le pertuis au droit du prolongement de l'avenue Charles d'Orjo de Marchovelette, à la voirie en attente située sur la dalle de l'hôpital Delta : cette voirie ne peut entraver la mise en œuvre de la zone et sera localisée prioritairement en limite de zone, étant entendu qu'elle peut, le cas échéant, traverser tout ou en partie de la zone d'industrie urbaine limitrophe »

4 Espaces verts

La Commune de Watermael-Boitsfort soutient l'aménagement du parc L26 le long de la zone de chemin de fer participant au maillage vert ainsi que la réalisation d'une porosité cyclo-piétonne (passage non-couvert) traversant la zone de chemin de fer Triangle et rejoignant la gare Arcades.

La Commission constate que le raccord ferroviaire L26/3 est supprimé et récupéré pour une piste cyclable, ce qui crée une différence de niveau considérable entre les deux extrémités.

Les représentants du Gouvernement précisent que cette option devra faire l'objet d'une étude approfondie et de relevés topographique et qu'elle est intégrée à l'étude de BE en cours concernant le RER vélo entre Moensberg et Delta.

5 Agriculture urbaine

La Commune de Watermael-Boitsfort soutient le principe d'agriculture urbaine sur la dalle, au Sud du Delta-triangle.

6 Patrimoine

La CRMS demande dans un souci patrimonial et de manière insistante :

- de ne pas construire des tours « émergences » d'une telle hauteur sur le site Triangle et d'apprécier soigneusement l'impact paysager du bâti envisagé par rapport aux quartiers environnants (Ixelles et Watermael-Boitsfort, en particulier la vue longue dans l'axe de l'E411)
- de mesurer l'impact que ce PAD pourrait avoir sur le remarquable ensemble classé des cités du Logis-Floréal et sur les vues vers et depuis celui-ci

La Commission rejoint la CRMS et a fait par ailleurs la demande d'avoir une vision paysagère globale des immeubles élevés du PAD.

d SITE BEAULIEU

1 Patrimoine

La CRMS demande de ne pas démolir les immeubles de bureaux repris à l'inventaire du patrimoine situés avenue de Beaulieu (n° 1 à 11), en tant que témoins postmodernes réalisés dans les années 1980, ou du moins d'avoir une réflexion par rapport au principe de maintien/ou de démolition et une attitude durable visant à tirer part des ressources existantes.

La Commission a interrogé les représentants du Gouvernement quant à d'éventuelles mesures de protection pour ces immeubles.

Elle prend note qu'il n'existe pas de mesures particulières, le PAD ne se substituant pas aux procédures de classement. Toutefois, le PAD maintient la clause de sauvegarde et n'impose nullement la destruction de ces bâtiments.

La Commission insiste sur le fait qu'à côté du classement d'immeubles qui reste marginal, tous les plans doivent avoir une dimension patrimoniale. Cela devrait être stipulé dans le volet réglementaire et explicatif. La démolition devrait venir en dernière solution, l'auteur du projet devant justifier pourquoi il n'a pas envisagé la transformation du bâtiment plutôt que sa démolition.

2 Promenade verte

La Commission prend acte que le nouveau dessin de la promenade sera à étudier avec BE et qu'elle sera élargie par un parc suite au transfert de l'assiette routière.

3 Densité/Mixité

Comme le suggère un réclamant, la Commission est favorable à l'introduction de mixité, en particulier de logements. Elle doute cependant de la pertinence de la programmation :

- Le site Beaulieu pourrait compter plus de 90.000 m² de superficie de plancher si le maximum de bureaux autorisé (75.000 m²) est construit et que le minimum de logements (15.000 m²) voit le jour. En situation existante, le site compte 80.000 m² de bureaux occupés par la Commission européenne ; est-il nécessaire d'en maintenir 75.000 ? La Commission européenne est opaque sur sa politique immobilière : bien qu'elle affiche une volonté de « rationalisation » (c.-à-d. d'occuper moins d'espace au total tout en se recentrant sur le quartier européen), sa stratégie reste secrète et, pour le peu qu'on en sait, contestable
- Si les logements sont créés à la place d'une partie des bureaux et pas en supplément, le PAD peut prescrire des gabarits et une forme plus urbaine

La Commission plaide pour qu'en cas de démolition reconstruction, l'équilibre soit différent, maintenir la densité et augmenter la mixité.

e SITE DEMEY

Le site Demey de l'hypermarché Carrefour, composé aujourd'hui de « boîtes à chaussures » posées au milieu d'une mer de parkings, est typiquement périurbain : lui donner un caractère plus urbain et plus mixte par l'implantation de logements est une évolution positive selon ce réclamant.

1 Densification/gabarits

Un réclamant souligne que sur le site Demey, les prescriptions autoriseraient jusqu'à 36.000 m² de commerces alors qu'il y en a aujourd'hui moins de 30.000 : ces 6.000 m² supplémentaires ne se justifient pas étant donné la suroffre commerciale actuelle au niveau régional, qui pourrait encore s'aggraver avec le projet Neo au Heysel ou l'extension du Woluwe Shopping. Ces centres commerciaux sont d'un autre âge et ne répondent à la demande ni des clients, ni des enseignes.

En limitant les superficies commerciales, ce réclamant pense qu'il est tout à fait possible de respecter le quota minimum de 50% de logements prévu par le projet de PAD tout en « tempérant » les gabarits qui peuvent être jugés trop élevés dans la partie ouest du site (11 niveaux).

La Commune d'Auderghem demande :

- De fixer les hauteurs des immeubles du site en accroche Demey (grande surface Carrefour) en fonction du quartier dans lequel il devra s'insérer; de supprimer la zone d'habitation Herrmann-Debroux entre les n°70 et 78 rue de la Vignette ; de prévoir pour le parc Demey, une largeur minimale de 30 m et une superficie minimale de 2,4 ha hors terrain sis en bordure de la rue de la Vignette 70 à 78 (potager collectif)
- De réduire certains gabarits excessifs par des prescriptions réglementaires adaptées
- Que la place publique appartienne à une autorité publique

Un réclamant considère que le projet souffre de deux problèmes principaux :

- Le premier d'entre eux est le choix de ne pas détruire le viaduc de Watermael. Cette orientation est justifiée par la présence de la ligne métro sur le viaduc. Cependant puisque le PAD a décidé d'en finir avec l'autoroute urbaine, il opère un arbitrage et perce un nouvel axe routier (4 bandes) au sud-ouest de l'ouvrage d'art. Ce faisant, les habitants du quartier le plus densément peuplé de la zone, le quartier Pinoy, devront subir la majorité des nuisances générées par la nouvelle infrastructure. Ce choix est opéré uniquement en raison des coûts engendrés par la destruction du pont. La Région n'ayant pas les moyens de repenser intégralement la mobilité au sein de cette espace, le PAD envisage de percer une voirie fortement dénivelée proche des habitations tout en laissant quasiment le viaduc adjacent dans son état initial

- *Le deuxième problème sur le site Demey est le gabarit des bâtiments envisagés pour la réaffectation du site. Le PAD autorise de construire des immeubles d'une hauteur moyenne de 7 niveaux en lieu et place de l'hypermarché. Ces hauteurs dérogent à certaines études et réglementations :*
 - *Le RRU, d'abord, puisque les hauteurs sont supérieures aux hauteurs maximales prévues pour ce quartier*
 - *Le volet stratégique du PAD, ensuite, puisqu'il définit la vallée du Watermaelbeek comme une « urbanisation plus paysagère »*
 - *Si la notion paysagère reste relativement floue, elle n'est pas conforme à un bâti en R+8*

Le projet tel qu'étudié dans le RIE ne correspond pas au volet réglementaire du PAD. Il étudie en effet l'ensoleillement de la zone en partant d'une distance de 50 m entre les habitations et le nouveau projet immobilier. Dans son volet réglementaire, le PAD quant à lui prévoit une largeur de 27 mètres.

Cette hauteur induit que le nouvel espace public, conçu le long du Watermaelbeek, ne sera pas assez ensoleillé pour en faire un parc de qualité. Par ailleurs, le PAD prévoit la possibilité de dépasser la hauteur : « Moyennant enquête publique et avis de la Commission de concertation, un dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis aux conditions suivantes : il est compatible avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales- il présente un impact limité sur le microclimat ».

La Commission partage la demande de la commune de revoir les gabarits et demande comme le dit le RIE d'avoir un espace vert de 50m de large.

2 Environnement

1. Site Bergoje

BE estime qu'il n'est pas compatible d'intégrer un axe cyclable à utilisation intensive dans cette zone Natura 2000, espace vert et zone calme.

2. Parc

La Commission s'étonne de la présence d'un liseré de façades actives face au petit parc qui prendra place dans le site réaménagé alors qu'il devrait être un lieu de quiétude. Le risque de conflits d'usage est présent. Elle demande de garantir la quiétude de l'espace vert.

Les réponses des représentants du Gouvernement sont les suivantes :

- *Le PAD doit prendre en compte les différents usages mais l'objectif n'est aucunement de créer une rue commerçante face au parc*
- *L'objectif est donc d'éviter que les rez-de-chaussée ne créent un sentiment d'insécurité et une absence de contrôle social dans le parc*
- *Le volet réglementaire indique, concernant le liseré de façades actives : « Les rez-de-chaussée des immeubles donnant sur un liseré de façades actives, participent à l'animation de l'espace public et sont affectés aux commerces, aux bureaux ainsi qu'aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, tout en assurant un accès direct aux logements des étages. L'animation de l'espace public est matérialisée par la présence d'accès aux différentes fonctions des immeubles et la visibilité des activités développées aux rez-de-chaussée est réalisée par la présence de baies ou vitrines. Sont interdits les dépôts, les commerces de gros, les locaux servant au stockage et à la fabrication, les rez-de-chaussée aveugles, l'obturation des baies, les vitrages réfléchissants ou non-transparents et les verres fumés »*

La Commission estime que le PAD pourrait être plus imaginatif en ce qui concerne la géométrie du futur parc pour lui donner des espaces de confort et de vrais espaces verts. Il s'agirait de lui donner une forme moins rectangulaire et régulière afin d'augmenter le confort d'usage du parc et gagner localement en largeur ce qui pourrait être bénéfique à la biodiversité et à la gestion de l'eau. En ce qui concerne la vallée

du Watermaelbeek, la Commission ne comprend pas le sens de recréer un morceau de paysage de la vallée uniquement sur la parcelle Demey. Le Gouvernement a souhaité mettre en valeur le cours d'eau sur la parcelle Demey suite à une étude de BE et d'encourager la restauration du réseau hydrographique avec une gestion optimale des eaux de pluie.

6 VOLET RÉGLEMENTAIRE

En ce qui concerne les prescriptions réglementaires, la Commission laisse au Gouvernement le soin de répondre aux réclamants en tenant compte des positions générales et des recommandations faites par la Commission. D'autant que le détail et l'importance des réclamations nécessiteraient un examen très pointu et approfondi, ces réclamations étant introduites par des cabinets d'avocats spécialisés qui ont argumenté chaque point par de longs développements.

La Commission constate la nécessité d'adapter le cadre réglementaire pour rendre les prescriptions compréhensibles et cohérentes.

7 VOLET OPÉRATIONNEL / MISE EN ŒUVRE

Pour un réclamant, les objectifs du PAD devraient être concrétisés dans un volet opérationnel à joindre au plan. Il serait logique, par exemple, qu'un PAD indique au moins le type de logement à réaliser et, idéalement, par qui. Lorsqu'il s'agit d'un projet privé, la répartition de la charge d'urbanisme devrait faire partie du PAD de manière transparente.

Il serait également important de savoir quels sont les engagements de la STIB et de Bruxelles Mobilité (développement du tram par exemple), quels sont les engagements de Bruxelles-Environnement sur les zones vertes, etc...

Etant donné l'ampleur du PAD, la Commission estime indispensable un suivi opérationnel et une association des parties prenantes pour garantir la cohérence de la mise en œuvre. Un planning doit être joint au plan.

La Commission rejoint la demande de la Commune d'Auderghem que le PAD s'accompagne d'un volet opérationnel pour toutes les actions en matière d'espaces publics et de sites en accroche (budget, planning, autorité publique en charge des réalisations, comité de pilotage...) permettant d'assurer le suivi de sa bonne exécution.

Tout comme le CRDT, Perspective attirent l'attention sur la nécessité de prévoir les moyens financiers et humains afin de mettre en œuvre une gouvernance efficace du projet urbain qui implique et engage les acteurs bruxellois.

Certains aspects des futurs projets seront analysés lors des demandes de permis d'environnement. BE se prononcera définitivement sur ces aspects sur base des informations complémentaires et des études réalisées à la suite des procédures prévues pour les projets.

a OCCUPATION TEMPORAIRE

Pour un réclamant, l'occupation temporaire devrait être mieux développée et donner plus de temps à la phase expérimentale.

Dans le principe, la Commission estime que l'occupation temporaire doit être examinée mais en l'occurrence trouve peu de place ici.

b PHASAGE

En vue d'entamer le travail opérationnel que représente la mise en place des propositions reprises dans le projet de PAD, Perspective souhaite qu'une note reprenant le phasage, la liste des études techniques à réaliser, l'estimation des budgets et des timings soit proposée lors de la deuxième lecture du projet de PAD par le gouvernement.

La Commune de Watermael-Boitsfort demande également que le suivi du plan, tel que prévu à article 30/11 du CoBAT, soit réalisé et que les communes concernées par le plan soient informées de l'état d'avancement et du résultat de ce suivi.

Les Communes d'Auderghem, d'Ixelles et de Woluwe-Saint-Lambert et des réclamants demandent :

- Que la concrétisation du projet de PAD débute par la réalisation d'un vaste P+R (au moins 1.500 places) accompagné de la mise en place de transports publics adéquats et de liaisons sûres pour les modes actifs
- Que l'aménagement du boulevard urbain entre le carrefour Léonard et ce P+R se réalise de manière concomitante au P+R afin d'en assurer le succès et de permettre la réalisation ultérieure des autres infrastructures prévues
- Que la réalisation de ces aménagements (P+R, Transports publics et boulevard urbain) précède tout développement des sites en accroche

c MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La Région flamande et de nombreux réclamants demandent de veiller à la gestion de la mobilité durant la période des travaux qui sera fort impactante.

La Commission suggère d'avoir la même attention que pour la démolition du Viaduc Reyers qui semble s'être bien déroulé.

Des réclamants s'interrogent sur le financement des aménagements prévus par le PAD (espace vert, place publique, Place Demey).

Il est clair pour eux que les charges d'urbanisme qui peuvent être imposées aux nouvelles constructions dans le centre urbain et commercial habité ne seront pas suffisantes pour couvrir tous ces développements et s'interrogent sur le statut juridique de ces espaces ouverts et qui en assurera l'entretien et la gestion ?

La Commission estime que les questions de sécurité et de gestion des espaces ouverts sont fondamentales et doivent être éclaircies.

d PHASAGE DU VOLET REGLEMENTAIRE

Plusieurs réclamants estiment utile d'élaborer et de mettre en œuvre le volet réglementaire par étapes. En d'autres termes : d'abord les règles pour une sous-zone où les travaux commenceront dans un avenir proche et seulement plus tard pour les autres zones. Cela facilite le suivi, l'évaluation et les ajustements efficaces, tout en évitant des biais spéculatifs.

e TAXATION DE LA PLUS-VALUE RESULTANT DU PAD

Un réclamant insiste sur la nécessité de prévoir une taxation sur les plus-values résultant d'un PAD.

III. CONCLUSION DE L'AVIS DE LA CRD

La Commission estime à l'unanimité que le projet de PAD est nécessaire pour transformer l'axe E411 en boulevard urbain et support de mobilité multimodale capable de reconnecter les quartiers et de faciliter les déplacements pour les piétons et cyclistes. Elle apprécie la qualité de l'objectif de revalorisation d'entrée de ville.

Cependant, elle émet les remarques suivantes :

1. Coopération

La Commission met l'accent sur la nécessité de dépasser la seule concertation (voir supra p.11) en entamant une démarche de véritable coopération avec les différentes parties concernées.

2. Périmètre

Comme indiqué dans le PAD Casernes, la Commission est d'avis que le périmètre du projet ne permet pas de faire valoir les liens et connexions qu'il y a lieu de créer avec les quartiers voisins. La Commission plaide pour la prise en compte de la carte 1 du PRDD dans le volet stratégique du projet de PAD. En effet, on peut constater que sur cette carte, le projet est repris au sein d'une zone plus étendue qui rend compte de la place et du rôle du projet dans la structure urbaine régionale aux différentes échelles. Au-delà du Site Caserne Usquare, la dynamique de « quartier universitaire » intégrant les différents campus doit être connectée à Delta, comme à Flagey ou au Cimetière d'Ixelles, maillon d'un ensemble du projet urbain.

3. Mobilité

- *Le projet se réalisera conjointement avec une offre améliorée de transports publics (RER, bus haute capacité, tram 8) qu'il convient de garantir*
- *Les capacités de flux d'entrée et de sortie de Bruxelles ont été réduites mais le problème de mobilité se pose essentiellement à la sortie, cela a été démontré dans le RIE : cette question mérite un approfondissement*
- *Il est urgent et indispensable de mettre en place une meilleure collaboration intermétropolitaine et interrégionale pour garantir la cohérence de la planification générale et des projets de mobilité*
- *Mettre le parking de dissuasion le plus en amont possible et en liaison avec des transports en commun à haut niveau de service*
- *Prévoir un terminus de bus à la gare d'Etterbeek*

4. Formes urbaines et gabarits

La Commission souhaite que le RIE approfondisse la réflexion sur la création de tours dans le périmètre, avec une analyse multicritère du choix de leurs emplacements et des conséquences qui en résultent notamment en termes de perspectives urbaines. La Commission plaide pour la réduction de certains gabarits notamment pour les immeubles bordant le nouveau parc sur le site Demey qui doivent avoir un gabarit plus compatible avec l'ensoleillement nécessaire de cet espace vert.

5. Maillage vert et bleu

La Commission demande à veiller à la qualité des espaces verts et bleus et leurs connexions.

Au niveau de la Forêt de Soignes, un écoduc digne de ce nom doit être d'une largeur conséquente, et non a minima.

Le parc sur le site Demey doit avoir la largeur préconisée dans le RIE (50 m).

6. Promenade verte

Etant donné la difficulté de cohabitation entre les cyclistes et les piétons, il est important de séparer le réseau Promenade de celui de la piste cyclable rapide. Il faudrait en termes de réseaux être plus attentif à développer en parallèle le réseau promenade douce avec le maillage vert et bleu et le réseau mobilité cyclable rapide.

7. Prescriptions

Aligner les prescriptions du PAD sur celles du PRAS : avoir une rédaction simplifiée suivant l'ordre de celles du PRAS, une liste des prescriptions dérogeant aux règles actuelles et un volet explicatif.

8. Logement

Prévoir un quota de logements sociaux et moyens.

La Commission estime que cette problématique doit faire l'objet d'une réflexion à l'échelle de la Région, pour arriver à un certain équilibre de la charge de logements sociaux dans toutes les communes.

9. Brocante

Ce point doit apparaître dans le PAD étant donné son importance régionale et sa valeur d'usage.

10. CDU

Le concept et la localisation des CDU doivent être affinés.

11. Biométhanisation et Recypark

Ces questions devraient être discutées lors de la révision du PRAS, il faut une stratégie régionale et intermétropolitaine pour déterminer où les localiser.

12. Dimension patrimoniale

Tous les plans devraient en tenir compte et la mentionner dans le volet réglementaire et explicatif. Le classement des bâtiments reste marginal et les auteurs de projets devraient envisager la démolition de bâtiments en dernier recours ou à tout le moins justifier pourquoi ils n'ont pas envisagé d'abord la transformation. La Commission est attentive au sort des immeubles inscrits à l'inventaire.

2 RECOMMANDATIONS :

1. Suivi et opérationnalisation

Vu l'ampleur du périmètre, la Commission recommande un processus de suivi très complet, dans l'ensemble du « périmètre d'observation » : il est indispensable de sortir de la logique de l'axe routier pour intégrer correctement les quartiers avoisinants et les nombreux projets aux alentours de cet axe de pénétration (projets Bd du Souverain, nouvelle place communale, etc.). Il s'agira également de veiller à la cohérence de l'aménagement au travers des permis d'urbanisme privés et publics.

2. Espaces verts et espaces publics

La Commission recommande d'élaborer complémentairement au PAD un « Beeldkwaliteitsplan » pour les espaces publics sur le modèle de ce qui a été fait pour la zone Canal. Il est important dans ce cadre de préciser notamment le rôle et le fonctionnement et les connexions des divers « Parkways ».

3. Quartier Latin

La Commission estime qu'il y a un chaînon manquant entre le projet Usquare (Caserne Toussaint) et le PAD Herrmann-Debroux : une stratégie linéaire (contrat de chaussée ?) serait utile pour compléter la vision stratégique de cette partie du territoire régional ; qui prendrait en compte des éléments déterminants comme la gare d'Etterbeek, l'élargissement du pont Frateur aux piétons et transports publics et le lien avec le Solbosch, les projets de restructuration des campus universitaires , les projets résidentiels et le réaménagement des boulevards de la Plaine et du Triomphe.