

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (PAD)

« DEFENSE » et son

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE).

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

25 mars 2024

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 [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

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

Vu l'article 7 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), tel qu'adopté par le Parlement le 13 octobre 2017 ;

Vu l'audition de la représentante du cabinet du Ministre Président, Rudi Vervoort, en date du 25 janvier 2024 ;

La Commission émet en date du 25 mars 2024, l'avis unanime suivant.

1. AVIS

Le plan vise à tirer un trait sur la monofonctionnalité qui caractérise la zone. À l'échelle de la zone, la combinaison la plus complète possible de programmes et d'utilisations semble essentielle. L'objectif est double : densifier ce nouveau morceau de ville en logements tout en améliorant l'intégration des entreprises dans la ville. L'implantation d'un mix de 150.000 m² de logements, 150.000 m² d'activités économiques et 50.000 m² d'équipements/services/commerces le long du Boulevard Léopold III a pour but de créer la condition urbaine souhaitée. Le projet propose une mixité fonctionnelle, qui rompt avec le principe de programmation à usage unique qui a fini par envelopper la zone du projet.

La zone souffre actuellement d'un manque d'espace public de qualité. La structuration et la hiérarchisation de ces espaces publics est une condition essentielle à l'attractivité des futurs programmes et équipements. Les paysages, le biotope, les équipements publics et places, rues deviendront des éléments prépondérants à l'attractivité de la zone. Afin de créer les conditions nécessaires à l'introduction d'espaces publics qualitatifs, le projet ambitionne le déploiement d'une mobilité durable, intégrée et hiérarchisée via la mise en place du principe STOP (plan Good Move).

Le contexte est développé dans l'annexe du présent avis.

1.1. GENERALITES

Participation

De nombreux réclamants, dont le Conseil de l'Environnement (CERBC), Inter-Environnement (IEB) et la Commission régionale de Mobilité (CRM), regrettent la mise à l'enquête publique de deux PAD simultanément. Ils estiment que cela représente une obstruction pour le traitement effectif des dossiers, vu les centaines de pages à analyser.

Le CERBC demande d'interdire formellement la mise à l'enquête publique simultanée de deux PAD et souhaite que le Gouvernement indique s'il est disposé à aller dans ce sens.

Le CERBC et IEB demandent également que les permanences informatives fassent partie du processus de participation organisée et soient accompagnées de moments collectifs d'échanges, de préférence en soirée.

Dans les cas des deux PAD soumis de concert à l'enquête publique, le délai de remise de l'avis pour le Conseil arrive avant le moment de « point d'information » pour aller poser ses questions au chargé de mission. Le Conseil demande que le Gouvernement tienne compte de ces délais lors de l'organisation de moments d'information et de participation.

La Commission constate qu'à de nombreuses reprises, des réclamants tant privés que publics se plaignent à juste titre durant l'enquête publique du temps trop court qui leur est laissé pour prendre connaissance des dossiers, en particulier lorsque plusieurs gros dossiers sont mis en même temps à l'enquête publique. Ces réclamants estiment également que les processus de participation citoyenne devraient être améliorés.

Comme elle l'a déjà proposé dans son avis d'initiative en vue de la future réforme du CoBAT ([avis du 30 juin 2023](#)), la Commission suggère de demander un avis au nouveau Service Participation créé sous cette législation au sein de Perspective afin de bénéficier de recommandations pertinentes sur ces questions.

1.2. PERIMETRE

La Commission constate que, pour une fois, un projet transfrontalier a été mené avec succès et a été envisagé dans son ensemble, malgré les limites imposées par les compétences territoriales des partenaires. La Commission ne peut que se réjouir d'une telle collaboration et espère qu'elle pourra se répéter à l'avenir, dans et au-delà de la Région.

Elle regrette néanmoins que le zoning CityDev n'ait pas été intégré, ce qui aurait permis d'assurer une continuité plus urbaine entre le nouveau quartier de logement et les quartiers habités existants.

1.3. OPERATIONNALISATION DU PAD

CityDev rappelle que ce PAD prévoit de nombreuses infrastructures – en particulier les voiries et les parcs – sans identifier les acteurs qui seraient chargés de les réaliser. Si CityDev devait être opérateur partiel du développement du PAD, il n'est pas envisageable de prendre en charge les aménagements de ces infrastructures. CityDev souhaite néanmoins jouer un rôle dans une opérationnalisation d'une partie du PAD ; pour se faire, une série de points essentiels abordés dans la section « 3.5 Mobilité » doivent être modifiés.

CityDev s'interroge sur les possibilités de concrétiser la prescription générale 0.11. qui soumet le détenteur d'un PU au sein du PAD à un délai d'un an, afin de permettre aux opérateurs publics de logements sociaux ou assimilés d'éventuellement décider s'ils se portent acquéreur des logements autorisés.

CityDev rappelle que, même si le PAD doit s'envisager sur du long terme, l'implantation des entreprises s'organise de même via des baux emphytéotiques de longue durée. La mise en œuvre du PAD Défense doit être faite en harmonie avec le maintien des emphytéotes existants. Seul leur départ volontaire en fin de bail ou de renouvellement peut être le moment d'une réflexion sur les possibles réaménagements selon les prescrits du PAD.

La Commission partage le souci de CityDev, compte tenu de la très longue durée des emphytéoses. Elle s'interroge sur le caractère opérationnel du plan à brève ou moyenne échéance.

1.4. LOGEMENT

Brupartners constate que des objectifs minimaux de « logements publics » sont prévus (un seuil de « minimum 25% de logements publics » est fixé) et que la majorité des terrains présents dans le périmètre du projet de PAD sont des terrains publics.

Estimant nécessaire de répondre aux nombreux besoins en logement social (singulièrement dans le contexte de rareté des terrains publics et des réserves foncières que connaît la Région de Bruxelles-Capitale), Brupartners suggère de conserver au maximum la propriété publique des terrains et, lorsque ces terrains sont affectés à la fonction « logement », d'y développer des logements sociaux.

A ce titre, il estime que les futurs projets de PAD devraient prévoir des seuils minimum de logements sociaux (pouvant varier en fonction du fait que les terrains soient des propriétés publiques ou privées).

La Commune d'Evere peut être favorable à l'idée de ne pas prévoir de logement dans la zone du PAD Défense pour autant que les objectifs du PAD Bordet soit au minimum réalisés. Néanmoins, elle rappelle qu'une partie des pré-supposés du PAD Défense (nuisances liées à l'aéroport de Bruxelles-National) ne sont pas répondus pour les riverains déjà présents dans ou autour du périmètre.

Brupartners insiste sur la nécessité d'avoir une mixité dans le type de logements proposés dans un périmètre donné.

Il souhaite voir ce projet de PAD s'inscrire dans le cadre de l'objectif gouvernemental de « *disposer de 15% de logements à finalité sociale sur l'ensemble du territoire régional répartis de manière équilibrée par commune et par quartier* » (ceci en tenant compte de l'offre de logements à proximité du périmètre du projet de PAD) notamment en y déterminant clairement la proportion de logements à consacrer aux logements sociaux.

Brupartners constate que, selon les prescriptions générales de ce projet de PAD, les projets de construction/extension/changement de destination de plus de 3.500 m² comportent un seuil minimum de 25% de logements publics. Or, aucun projet exprimé dans le projet de PAD ne fait mention de superficie de plancher. Il demande dès lors des précisions quant aux gabarits/superficies de plancher/nombre de nouveaux logements estimés des différents projets du PAD.

En outre, Brupartners insiste particulièrement pour qu'il soit prévu une diversité de typologie de logements au sein des bâtiments élevés et des îlots envisagés sur le site. Il considère en effet, que la mixité sociale doit se faire non seulement sur le site mais également au sein même des bâtiments.

Le Conseil Consultatif du Logement (CCL) estime qu'à défaut d'un rachat prioritaire des logements par la SLRB ou d'une prise en gestion / un rachat par une AIS, garantissant la pratique d'un loyer social ou modéré, les opérateurs éligibles au rachat au sens du PAD (communes, CPAS, sociétés à finalité sociale, ...) pourront pratiquer des prix de vente ou de location inaccessibles au public bruxellois souffrant de mal-logement.

Contrairement à l'arrêté charges d'urbanisme actuel qui impose des charges à partir de 1.000m² de superficie plancher pour les projets de construction, extension ou changement d'affectation de logements, les PAD portent ce seuil à 2.500m² (voire 3.500 pour le PAD Défense). Le CCL se demande si le PAD est dérogoatoire à l'arrêté charges d'urbanisme pour les projets de moins de 2.500 m² ou les deux systèmes se cumulent-ils ?

En contrepartie, alors que l'arrêté charge d'urbanisme fixe à 15% de logements "encadrés" (logements créés pour des OIP ou AIS) ou "conventionnés" le seuil pour que la proposition de réalisation en nature du promoteur soit acceptée d'office (art 10, §2), les PAD portent de facto ce seuil à 25% mais ne parlent plus que de logements "conventionnés", donc des logements moins accessibles financièrement que les logements "encadrés".

Le CCL estime que les PAD devraient être l'occasion de renforcer le système des charges d'urbanisme et constituer un levier pour accélérer la production de logements réellement abordables pour le public précaire et souffrant de mal-logement, et ce d'autant plus que le développement immobilier sur les

pôles stratégiques visés par les PAD engendreront inexorablement une hausse des incidences foncières et donc des coûts d'achat et de location sur ces périmètres.

IEB insiste très fortement pour que tous les terrains publics soient rachetés par la Région et qu'ils ne soient pas revendus à des tiers. Ainsi la Région aura la maîtrise complète sur le programme que l'on veut y développer. En matière de logement abordable, le manque d'ambition du PAD Défense est à nouveau criant.

Alors que le PAD Max, mis à l'enquête publique, prévoit d'imposer 25 % de logements publics sur les projets de logement de plus de 2000 m², le PAD Défense éloigne encore ce seuil pour le porter à 3500 m².

La disposition reprise dans le PAD Max, connue sous l'appellation de « clause Heyvaert », devrait, selon IEB être d'application de façon générale à l'échelle de toute la Région bruxelloise. Elle semble utile pour parvenir à contraindre effectivement les promoteurs immobiliers de participer à l'effort de construction de logements sociaux. Une contrainte que l'actuel mécanisme des charges d'urbanisme ne parvient que très imparfaitement à remplir. Mais cette disposition lui semble très insuffisante lorsqu'il s'agit de terrains publics.

La Commission demande de respecter les quotas suivants : 50 % des logements devraient rentrer dans une des catégories du Code du Logement et à l'intérieur de ces 50 %, 25 % devraient être du logement social public au sens SLRB.

La Commission est favorable à la fixation de quotas de logements sociaux dans les plans (PAD, PPAS, voire dans la révision du PRAS) et à la généralisation de la séparation de la propriété du sol et des bâtiments pour les projets publics, deux modalités qu'elle vient encore d'inviter le Gouvernement à étudier, parmi d'autres, pour créer davantage de logements à finalité sociale à brève échéance, vu l'urgence sociale à laquelle il convient de répondre (v. avis du 21 mars 2024).

Confort acoustique des futurs habitants

Des réclamants dont Brupartners, IEB et le CERBC constatent que des normes acoustiques seront déterminées eu égard à la localisation de ce PAD (proximité de l'aéroport). Ils s'interrogent d'une part quant à l'impact sur la qualité de vie des nuisances sonores subies à l'extérieur des bâtiments et d'autre part, quant à l'impact de la détermination de ces normes acoustiques sur le prix et donc sur l'accessibilité des logements qui seront implantés dans le périmètre de ce projet de PAD.

La CRM, IEB et Bruxelles Environnement (BE) questionnent le choix de prévoir une urbanisation résidentielle sur le périmètre du PAD Défense, dans la mesure où la zone est située à proximité de l'aéroport et est intensément survolée par les avions au départ de Zaventem (d'où sa localisation à l'intérieur des contours de bruit LDEN de 55 dB et LNIGHT de 45 dB).

Ce développement va aussi à l'encontre des objectifs de réduction de la vulnérabilité de la population aux nuisances acoustiques (si l'on peut essayer d'isoler les logements, on ne peut évidemment pas isoler les espaces extérieurs ni empêcher les habitants d'ouvrir leurs fenêtres). Ce développement ne devrait-il pas plutôt se faire au profit de bureaux, de services ou d'industries urbaines ?

En termes de confort acoustique, le CCL s'interroge sur la compatibilité des ambitions du PAD avec les actuels couloirs aériens et invite les pouvoirs publics à réfléchir à l'organisation future des couloirs aériens afin de permettre le développement du PAD.

BE et le CERBC constatent que la prescription relative à l'isolation acoustique ne concerne que les logements alors que d'autres fonctions sont considérées comme sensibles (crèches, école ou soins de santé). Elle demande donc d'élargir le champ d'application de cette prescription à ces autres fonctions.

Selon le RIE, le PAD Défense s'inscrit dans le plan Quiet.Brussels qui prévoit d'assurer le confort sonore des bâtiments ou, en d'autres termes, veiller à leurs performances acoustiques, tant en ce qui concerne les bruits extérieurs que les bruits de voisinage, en particulier pour les fonctions sensibles telles que les habitations, les écoles et les hôpitaux, par des mesures réglementaires, normatives et d'accompagnement, ou par des incitations financières ;

La Commission constate que le choix de mettre du logement à cet endroit, qui est pénalisant pour la qualité de vie des habitants, implique nécessairement de prendre des dispositions appropriées en matière acoustique.

1.5 MOBILITE

Brupartners rappelle que, pour concrétiser les ambitions régionales en matière de mobilité (réduire la place de la voiture), la mise en place d'alternatives cohérentes et de mesures concrètes d'accompagnement est indispensable (augmentation des fréquences des transports en commun, favoriser les modes de déplacements partagés, ...).

La CRM constate qu'un prolongement du tram 55 est évoqué dans les documents mis à l'enquête publique. Elle regrette que ce point n'ait pas été développé en séance, lors de la présentation, de manière à comprendre l'articulation entre le prolongement éventuel du tram 55 et le projet de métro 3.

Par ailleurs, elle relève que le PAD ne fait pas mention du projet de métro 3. La CRM s'en étonne d'autant plus qu'il s'agit d'un dossier de mobilité bruxelloise important et dont les arrêts ne sont pas si éloignés du présent projet, mais néanmoins trop éloignés pour un trajet à pied (environ un kilomètre entre le projet de station Bordet et le milieu du nouveau quartier envisagé par le PAD). Il faudra donc veiller à la qualité de la desserte des transports en commun de surface pour articuler le nouveau quartier avec le terminus Bordet de la ligne de métro 3, le cas échéant.

Des réclamants dont BE, IEB et CityDev estiment que la stratégie de mobilité n'est pas entièrement aboutie et assez floue quant à l'organisation de la desserte en transport public dans la zone : le quartier n'est pas bien desservi en métro, le futur tram sur le boulevard Léopold III est bordé de plusieurs zonings ou activités économiques stratégiques. Cela limite la possibilité de multiplier les traversées et a débouché sur la solution d'un tunnel, peu pertinente pour la bonne accessibilité économique du futur quartier.

Le PAD prévoit un quartier apaisé (Good Move) mais le principe de la maille apaisée n'est pas suffisamment décrit. Certains choix viendront inévitablement se heurter à l'accès et à la logistique nécessaires au bon fonctionnement des activités productives prévues.

Pour IEB, la refonte du programme actuel du PAD pour y développer des fonctions alternatives au logement, devra s'accompagner d'une actualisation du RIE pour y étudier plus finement les implications de ces changements sur la mobilité, acter l'abandon du PAD Bordet et prévoir des scénarios alternatifs de desserte en transport en commun : scénario avec complétude du métro 3 à l'horizon 2032, scénario avec abandon du métro 3 et maintien et amélioration de la ligne 55, scénario avec prolongement de la future ligne 8.

Les Communes d'Evere et de Schaerbeek estiment qu'au niveau de la mobilité et de l'usage des accès aux cimetières, une étude globale de mobilité devrait être réalisée dans et autour des différents cimetières et du crématorium, en tenant compte des besoins actuels et futurs (en ce compris le potentiel développement majeur de l'activité des intercommunales de crémation et d'inhumation).

La Commune d'Evere estime qu'un outil tel qu'un PAD n'a pas vocation à mettre en place une vision de mobilité à plus grande échelle. Le projet n'a pas étudié la mobilité de manière globale en partant de la réalité actuelle. Il se limite à s'inscrire dans les objectifs politiques du plan Good Move sans prendre en compte la méthodologie de ce dernier basé sur des études des situations As Is et la concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

CityDev rappelle que la zone de voirie paysagère implantée entre la ZIU du site Da Vinci et la ZIU Défense (lots F et L) empêche les synergies de développement entre ces zones qu'on pourrait autrement organiser autour d'une même desserte logistique.

Pour CityDev, différents points restent problématiques :

- En ZIU, l'imposition d'un 'monde haut' de minimum 27m20 de hauteur signifie un min de 11m70 au-dessus du socle affecté obligatoirement à des fonctions complémentaires au 'monde bas' productif. Ceci rend le développement du projet compliqué, voire infaisable, car les étages ne pourront très certainement être dévolus qu'à du bureau ou assimilé, pour lequel CityDev constate la difficulté de concurrencer l'attractivité fiscale de la région flamande voisine.

Il lui semble préférable de rester indicatif, mais sans imposer de minimum.

- La réalisation d'un tunnel vers le site Da Vinci 'nord' au détriment d'une connexion directe au bd Leopold III semble manquer de réalisme. Les incidences d'une telle infrastructure sur le site Da Vinci 'nord' sont trop conséquentes (celui-ci souffre déjà d'un défaut d'accessibilité) et n'apportent aucun point positif en terme d'accessibilité et de fonctionnement, tant du site d'activités que du quartier à développer.
- Par ailleurs, il convient de connecter la ZIU au bd Leopold III (et pas seulement à la latérale qu'est l'avenue du Bourget) idéalement via deux connexions directes, et de préciser les modalités d'aménagement du boulevard pour rendre ces connexions effectives ; autrement on ne peut assurer la viabilité de l'ensemble des zones économiques, actuelles et à venir.
- L'aménagement d'un carrefour en surface, en lieu et place du tunnel envisagé par le PAD permettrait de réaliser une connexion 'en miroir' sur Da Vinci 'nord' permettant de désenclaver ce site dans le sens de la sortie, au départ de la rue de Strasbourg. Il s'agirait d'une amélioration notable pour le trafic motorisé, mais également pour les modes actifs. Bruxelles Mobilité a déjà été intégré à cette réflexion. Le PAD Défense - à défaut du PAD Bordet - peut être l'occasion de relancer ce projet.
- Il convient de supprimer la connexion 'sud' (entre Da Vinci et la future voirie longeant le bâtiment H), tenant compte de considérations de manque d'espace et d'expropriation d'une entreprise en corolaire, et du peu de valeur ajoutée qu'aurait cette connexion en terme de mobilité.
- La superposition du plan d'affectation du PAD Défense et de la situation existante montre que l'emprise de l'extension de voirie projetée sur le site Da Vinci nécessitera à coup sûr l'expropriation des 2 entreprises voisines et la démolition de leur bâtiment. Ceci est lié au fait que les extensions de voiries maintiennent les 30 m d'emprise qu'elles ont sur le périmètre du PAD.

Le dimensionnement de voiries en dehors du périmètre du PAD doit être réduit, à cet endroit, aux seuls espaces nécessaires à la circulation, tout en indiquant les principes idéaux vers lesquels il devrait tendre. Pour ce faire, une couleur spécifique et une prescription spécifique serait préférable.

Il convient également que cette affectation en voirie de terrains pour l'instant dévolus à une affectation productive n'oblitére pas d'éventuels développements des entreprises en place, sous le motif qu'elles se retrouveraient en zone de voirie au PAD. Une clause spécifique doit pouvoir assurer la poursuite des activités.

CityDev conteste le fait que le volet stratégique du projet de plan reprenne toujours les principes de déviation des circulations motorisées sur les voiries du site Da Vinci au profit de circulations douces et des transports publics sur l'av Bordet. En effet, ces propositions n'ont pas encore fait l'objet des études nécessaires pour en assurer la faisabilité. CityDev pense que cette déviation ne permettra plus un bon fonctionnement du site d'activités Da Vinci, tout en nécessitant l'expropriation d'une entreprise aujourd'hui florissante.

Selon le RIE, le PAD Défense s'inscrit dans le plan Good Move qui correspond au plan de mobilité régional pour la RBC adopté par le gouvernement bruxellois en 2020. Il définit les principales orientations politiques en matière de mobilité.

La Commission soutient la demande des communes d'une étude globale de mobilité dans et autour des différents cimetières et du crématorium, en tenant compte des besoins actuels et futurs (en ce compris le potentiel développement majeur de l'activité des intercommunales de crémation et d'inhumation).

Elle estime nécessaire de veiller à la qualité de la desserte des transports en commun de surface. Si le projet de terminus Bordet de la ligne de métro 3 se confirme, il faudra l'articuler avec le nouveau quartier.

La Commission soutient par ailleurs les préoccupations de CityDev. Notamment, il faut sans doute rectifier les cartes P235-238 (confusion sur la zone de tunnel).

Stationnement

La Commune de Schaerbeek estime que le projet de PAD aurait dû prendre en compte les espaces publics qui desservent la zone des cimetières, l'accès et le stationnement aux différentes entités funéraires et cimetières ainsi que la possibilité de stationnements répondant aux besoins.

Brupartners estime essentiel de répondre aux enjeux liés au stationnement. À cet égard, il considère que la mise à disposition de places de stationnement souterraines pour les visiteurs (et pas seulement pour les riverains) est une piste de solution.

En effet, il considère que cela devrait permettre de soulager la pression sur le stationnement en surface mais également d'améliorer la qualité de l'espace public et l'accessibilité de la zone et d'y maximiser le potentiel des activités socio-économiques.

Il rappelle que la volonté de la Région de Bruxelles-Capitale était de diminuer le nombre d'emplacements de parking « en voirie » mais de compenser cette diminution par une augmentation équivalente de l'offre de stationnement « hors voirie ». Enfin, Brupartners insiste pour qu'il soit tenu compte des prescriptions du SIAMU en matière de stationnement souterrain des véhicules électriques.

Vu les ambitions du plan de mobilité régional Good Move de réduire le stationnement en voirie et vu la présence, dans le projet, de stationnement hors voirie, la CRM préconise que le nouveau quartier ne comporte que le minimum de stationnement en voirie et/ou en surface. Celui-ci serait principalement destiné à répondre aux besoins des personnes en situation de handicap, des livraisons, des visiteurs,... Ceci permettra de libérer de la place pour d'autres fonctions dans l'espace public mais aussi de l'apaiser. A cet égard, la CRM réfère ici au nouveau projet Erasmus Gardens, qui comporte à la fois du

stationnement en surface non payant (à durée limitée) et des places de parking souterrain payantes. Les places de parking souterraines payantes sont vides et les places en surface sont fort convoitées avec un objectif de report modal qui n'est clairement pas rempli.

Le PAD prévoit une stratégie de stationnement flexible qui peut être transformée ultérieurement, notamment en fonction de la fluctuation des besoins et de la programmation et du phasage de projet. Si cette flexibilité est positive, la CRM tient tout de même à rappeler que la disponibilité des places de stationnement affecte également le type de mobilité sur un projet.

Elle invite ainsi le Gouvernement à faire preuve de plus d'ambition s'il veut contribuer au transfert modal visé par le plan Good Move. Pour reprendre l'exemple de l'Erasmus Gardens, la CRM constate que la disponibilité de places de stationnement attire des résidents qui veulent utiliser leur voiture.

La CRM rappelle que si le PAD veut encourager un changement de mobilité, le stationnement est un levier fondamental.

Un réclamant souhaite, lui aussi, attirer l'attention sur la problématique de la mobilité autour des différents cimetières et centres funéraires situés dans le périmètre du PAD Défense. Selon lui, les spécificités de fonctionnement et usages des entités funéraires n'ont pas été intégrés de façon concrète et satisfaisante, les besoins n'ont pas été analysés de manière globale et concertée. Il insiste sur la nécessité de prévoir des stationnements nécessaires et des accès suffisants et aisés pour ces lieux si particuliers.

Il prône que les alternatives issues de ces analyses doivent permettre de répondre aux évolutions des aménagements sur les différents sites (réduction et rationalisation de la circulation automobile au sein des cimetières au bénéfice de la sérénité des lieux et de la biodiversité).

Selon le RIE, les cimetières font partie intégrante de la défense du GRUP/PAD. La planification d'un système de stationnement adapté aux besoins du funérarium, des cimetières et du projet voisin du bâtiment H sont en cours d'élaboration avec les acteurs concernés (Ville de Bruxelles, Schaerbeek, Evere et l'Association intercommunale du funéraire).

Toujours dans le RIE, on mentionne que pour répondre aux besoins de stationnement, le projet utilisera un système mixte de parking en surface (situé le long de la boucle logistique), et un système de parking en silo. Les parkings silos seront situés à des endroits stratégiques, avec un accès le long de la zone de chargement et de déchargement, maximisant ainsi la pression du trafic sur la zone de chargement et de déchargement. Les places de stationnement en surface seront utilisées uniquement pour le stationnement de courte durée et seront intégrées au maximum dans la construction environnante de la nouvelle boucle. Le nombre de places de stationnement sera déterminé ultérieurement sur la base d'une étude de mobilité.

Néanmoins, les structures souterraines doivent y être réduites au minimum. Tout stationnement souterrain doit rester dans les limites strictes des volumes bâtis. Un pourcentage spécifique de terres libres est attribué aux différentes parcelles en fonction de leur emplacement sur le plan.

La Commission soutient la demande d'une étude globale de mobilité, en ce compris le stationnement, dans et autour des différents cimetières et du crématorium, en tenant compte des besoins actuels et futurs (en ce compris le potentiel développement majeur de l'activité des intercommunales de crémation et d'inhumation).

Voirie Piétons Plus et Confort

La PAD s'inscrit dans la continuité du plan Good Move et le réseau développé dans le périmètre du projet s'inscrit dans les catégories PLUS, CONFORT et QUARTIER. La possibilité de construire tout un

nouveau quartier en tenant compte des ambitions de Good Move, ainsi que d'autres plans et stratégies environnementales, est une opportunité d'apaiser les quartiers.

Pour cela, et pour appliquer le principe de la maille apaisée à la circulation du quartier, la CRM recommande de privilégier les voiries en sens unique pour dégager d'ores et déjà de l'espace pour d'autres fonctions que la circulation automobile.

De la même manière, elle recommande de prévoir d'empêcher le trafic de transit inter-quartier (personnes qui traversent le quartier pour éviter les bouchons dans les grandes axes) mais aussi intra-quartier.

Dans la cadre du maillage piéton, La CRM salue ici la prévision de traverses piétonnes d'un profil constant de 15 mètres dans les zones résidentielles et économiques.

Le volet réglementaire indique que l'aménagement des pistes cyclables au sein des zones d'espaces publics structurants arborés est d'au moins trois mètres. La CRM demande que le PAD se conforme aux standards du PRM en ce qui concerne les largeurs des pistes cyclables (se référer à Good Move et au guide « BABE » pour les largeurs).

La CRMS demande d'exclusivement réserver le cimetière, qui est avant tout un lieu de recueillement et de sérénité, à la promenade piétonne conformément aux réglementations en vigueur. Elle est donc défavorable à la réalisation d'un corridor pour modes actifs qu'elle estime trop impactant. Ceux-ci peuvent aisément contourner le cimetière et être aménagés le long de son enceinte comme c'est d'ailleurs prévu par le plan régional Good Move.

Le RIE mentionne que, compte tenu du grand attrait socioculturel et récréatif prévu autour du bâtiment H, il convient d'étudier l'opportunité d'une liaison directe avec le réseau métropolitain de mobilité active. Il pourrait s'agir d'un embranchement, le long de l'Avenue Jules Bordet, de la promenade verte, qui longe actuellement la Rue de l'Arbre Unique (à l'ouest du cimetière de Bruxelles) et/ou d'une nouvelle liaison, via le parc, entre la promenade verte et les lignes RER Bruxelles-Aéroport, Bruxelles-Louvain et Vilvorde-Sterrebeek. Dans la situation actuelle, le bâtiment H dispose déjà d'un accès maximal à un réseau de qualité et de haut niveau pour les cyclistes et les piétons. Dans la proposition de plan, la Rue d'Evere est en outre rendue sans voiture et l'accès se fait par les routes internes de la zone d'aménagement. Cela augmente encore la qualité du réseau de mobilité active.

La Commission partage les demandes de la CRM et CRMS. Il faut, par ailleurs, une liaison avec le réseau métropolitain de mobilité active.

1.6 ENVIRONNEMENT

Durabilité et circularité

Brupartners insiste pour que ce projet de PAD ait l'ambition de développer un projet qui soit durable (gestion des déchets, de l'eau, ...) et tourné vers l'économie circulaire.

La Commission soutient la nécessité d'une économie circulaire ambitieuse.

Espaces verts et biodiversité

Brupartners rappelle l'importance de la présence d'espaces verts et de la préservation de la biodiversité. Il salue dès lors le processus de coopération entre les Régions flamande et bruxelloise permettant le développement d'un parc interrégional de plus de 45 hectares.

Il constate en outre que ce parc reliera des espaces verts de grandes superficies (cimetières de Bruxelles et de Schaerbeek en Région de Bruxelles-Capitale et des terres agricoles en Région flamande) afin de créer un espace vert de plus de 200 hectares.

À cet égard, Brupartners invite à mener une réflexion pour déterminer les moyens les plus opportuns afin de permettre la communication entre ces sites. Ceci tout en veillant à respecter les spécificités des différents espaces, notamment le calme et l'intimité nécessaires aux cimetières.

BE rappelle que l'élément relatif à la possible extension du cimetière d'exhumation est arrivé à la fin du processus d'élaboration du PAD et que cette nouvelle fonction n'est pas compatible avec le projet de parc métropolitain.

En plus de s'implanter sur une des zones les plus polluées, cette nouvelle fonction réduirait d'autant la surface réellement consacrée à la biodiversité, à une fonction de parc comestible et créerait des barrières supplémentaires à la connexion écologique robuste poursuivie par le projet de parc.

Ceci renforcera d'autant la pressions des futurs usages récréatifs sur les usages de nature sauvegardée. Elle s'implanterait dans la zone de lisière qui est la zone la plus sensible et stratégique pour ces connexions écologiques.

Les hypothèses proposées (page 82 action 05) ne mettent en avant que les avantages paysagers mais guère les environnementaux.

Le CERBC demande que les espaces verts fassent l'objet d'une protection spécifique dans le PAD.

Il lui semble paradoxal de les prévoir sur des zones déjà bâties. Une stratégie à l'échelle régionale (voire métropolitaine) de maintien et création d'espaces verts, favorisant leur développement là où ils existent (présentant déjà une valeur biologique intéressante) et encourageant la reconversion des zones bâties, est par ailleurs essentielle.

Il attire l'attention sur la question de la biodiversité dans les cimetières. Il est important de souligner qu'il existe une polarité des espèces de pollinisateurs ; le PAD devrait y prêter une attention particulière.

Le CERBC attire encore l'attention du Gouvernement sur la nécessité de s'assurer que les sols ne sont pas pollués, à plus forte raison s'ils sont voués au développement de l'agriculture urbaine.

Un réclamant appuie le projet de transformer 14ha des 40 ha du site (en zone bruxelloise) en zone verte naturelle. Il demande d'aménager 10ha de ladite superficie en une friche d'un seul tenant : de créer une succession de petites mares de profondeurs différentes, de planter le reste de la zone en bosquets et taillis, afin de faire la jonction avec le bois de 30ha prévu par la région flamande. Il demande que l'ensemble de la zone soit donc essentiellement destinée à la préservation d'une nature de qualité et que le cheminement piéton n'y soit pas intrusif (chemins qui permettront d'observer la faune et la flore en les respectant).

Le RIE nous dit que pour le futur espace ouvert où se trouvent les zones actuelles 1, 4a et 4c (Figure 5-9), les indices des services écosystémiques actuels sont déjà adéquats (Figure 5-11). La perméabilisation améliorera l'infiltration de l'eau de pluie dans le sol. Cela peut conduire à une augmentation de l'activité (micro)biologique dans la couche supérieure du sol. À plus long terme, cela peut se traduire par une plus grande biodiversité, un sol moins compact et des paramètres de fertilité enrichis. La végétation, à son tour, peut entraîner un refroidissement. Cela peut être considéré comme positif.

Pour les zones 4b, 5a et 5b (Figure 5-9), qui seront situées dans le parc écologique, le sol est localement trop compact et les paramètres du sol peuvent également être améliorés, par exemple par un broyage.

La mise en place d'arbres et de plantes et la suppression du pavage aèrent le sol à long terme, augmentent la biodiversité et enrichissent ainsi les paramètres de fertilité. L'amélioration de ces

paramètres pourrait augmenter le soutien à la croissance des plantes et l'habitat de la biodiversité, ainsi que pour la régulation du cycle de l'eau.

Ces services écosystémiques sont essentiels à la réussite de la mise en œuvre du parc écologique prévu et d'éventuels potagers dans ces zones. Cela peut être considéré comme un impact positif. D'autre part, la précieuse biodiversité présente dans toutes les zones, et en particulier dans la zone 5, ne doit pas être négligée dans les projets futurs. Il est également important de se rappeler qu'une bonne biodiversité (et surtout certaines espèces) peut prospérer dans sols pauvre en éléments nutritifs (pas de fertilisation).

La Commission estime que la fonction de l'espace vert est avant tout une fonction de parc et que l'aménagement proposé en concertation avec la RF permet de différencier els usages et de garantir une partie substantielle dédiée à la biodiversité.

Gestion de l'eau

Conformément à la volonté du Gouvernement qui entend mettre en place diverses mesures visant à rendre l'eau davantage accessible, Brupartners suggère d'envisager l'installation de points d'eau potable publics et gratuits dans le périmètre de ce projet de PAD.

Le CERBC attire l'attention sur le fait que les besoins spécifiques en égouttage, tant en eaux usées qu'en eaux pluviales, seront à étudier une fois que des projets concrets se présenteront.

La Commission partage l'avis du CERBC sur la nécessité d'assurer un suivi des objectifs au niveau de la réalisation des projets concrets.

1.7 EQUIPEMENTS

Brupartners considère que les besoins en matière de places dans les crèches ou en milieu scolaire doivent être évalués et, le cas échéant, que le projet de PAD doit répondre aux besoins identifiés.

Il insiste sur le fait que l'offre de services et d'équipements doit être développée concomitamment aux logements et que leur usage local doit être favorisé afin de renforcer l'habitabilité du quartier.

Le CERBC s'étonne de ne pas voir mentionnés dans le PAD des objectifs clairs en matière d'équipements collectifs. En outre, les documents mis à l'enquête publique ne présentent ni d'étude des besoins en la matière réalisée sur la base des habitants actuels, ni de projections des besoins futurs induits par le nouveau quartier résidentiel.

Ainsi, le projet de PAD mentionne que les emplacements pour vélos peuvent être développés de façon flexible en fonction des flux de mobilité. Il semble aux yeux du CERBC qu'il faut prévoir d'emblée un grand nombre d'emplacements pour vélos sécurisés pour que le flux de déplacements à vélo puisse se développer dès la première occupation du nouveau quartier à construire. Le Conseil demande également que le projet de PAD mette en place suffisamment de toilettes et de fontaines d'eau accessibles.

La Commission partage l'avis du CERBC. Par contre, les équipements sont bien prévus à divers endroits, notamment dans le bâtiment H.

3.8 L'ÉCOLE EUROPÉENNE

CityDev entend que la possibilité est offerte à l'école européenne temporaire de s'installer définitivement, par le biais de travaux lourds, pour autant que cela soit réalisé avant 2037. Si c'est effectivement le cas, cette possibilité constitue un frein à l'intervention de CityDev dans cette zone qui constituait certainement la partie la plus intéressante de la ZIU (lots F et L).

Outre les besoins d'espaces manifestés par CityDev dans cette ZIU, la Commission estime qu'une école européenne a davantage sa place dans le quartier européen, afin d'ancrer l'identité du quartier européen qui est aujourd'hui beaucoup trop monofonctionnelle et technocratique. Elle soutient donc la demande d'envisager de déplacer cette école et de libérer dès lors cet espace pour d'autres fonctions.

CONCLUSION :

La Commission émet un avis favorable sur le projet et constate la qualité des documents, tant du projet que du RIE.

Elle salue tout particulièrement le processus de coopération entre les Régions flamande et bruxelloise, permettant le développement d'un parc interrégional de plus de 45 hectares. La Commission constate que, pour une fois, un projet transfrontalier a été mené avec succès et a été envisagé dans son ensemble, malgré les limites imposées par les compétences territoriales des partenaires. La Commission ne peut que se réjouir d'une telle collaboration et espère qu'elle pourra se répéter à l'avenir, dans et au-delà de la Région.

Cette coopération est d'autant plus nécessaire que la mise en place de la Communauté métropolitaine instaurée par la VIème Réforme de l'Etat n'a toujours pas vu le jour.

La Commission soutient globalement les préoccupations de CityDev, tant en termes de liaison que de gabarits (problème des îlots construits sur socle).

La Commission demande une étude de mobilité, en ce compris le stationnement, dans et autour des cimetières et du crematorium.

Une stratégie à l'échelle régionale (voire métropolitaine) de maintien et création d'espaces verts, favorisant leur développement là où ils existent (présentant déjà une valeur biologique intéressante) et encourageant la reconversion des zones bâties, est par ailleurs essentielle.

La Commission estime qu'il convient d'examiner la possibilité de déplacer l'école européenne dans le quartier européen, afin d'ancrer l'identité du quartier européen qui est aujourd'hui beaucoup trop monofonctionnelle et technocratique.

La Commission demande de concevoir des espaces publics de qualité, tenant également compte du premier Plan régional de lutte contre les violences faites aux femmes 2020-2024 que le Gouvernement bruxellois a lancé en juillet 2020.

2 ANNEXE

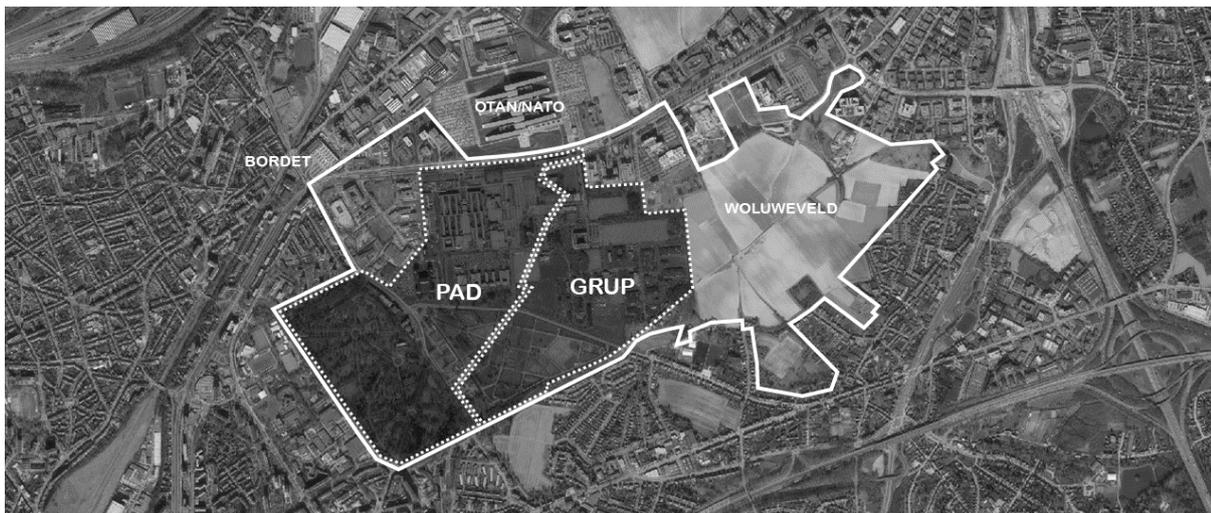
RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DEFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD DEFENSE

Le PRDD définit sa politique territoriale autour de 4 axes prioritaires et fondateurs du projet de Ville:

- Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers
- Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif
- Mobiliser le territoire pour le développement de l'économie urbaine
- Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal.

Le PRDD prévoit pour la zone de l'« ex-site de l'OTAN » et ses alentours que « *la reconversion de l'ancien site permet d'envisager un nouveau quartier urbain. Bien desservi par les trams 62 et 55. [...] Le nouveau quartier pourrait accueillir 3 à 4.000 habitants* ». Il indique également la volonté de développer un nouvel axe tertiaire entre le Quartier européen et l'aéroport et, par le biais de l'implantation de fonctions tertiaires spécifiques, vise à diversifier l'offre économique dans cette partie du territoire bruxellois et ambitionne d'améliorer l'image de cet accès à la ville. De plus, le PRDD stipule que « *le site de la Défense se trouve à cheval entre la Région bruxelloise et la Région flamande. Une étude de définition (comprenant un diagnostic et une étude urbanistique) a été élaborée en coopération avec la Région flamande. L'objectif est de réaliser un PAD interrégional sur l'ensemble du site.* »

- Dans le cadre du processus interrégional TOP Noordrand, la RBC et la RF développent ensemble une vision pour le site. En 2017, elles ont fait réaliser une étude de définition qui se compose d'un diagnostic, d'une analyse urbanistique et de recommandations politiques. (documents disponible via : <https://topnoordrand.be/fr/chantier-1-ex-otanre-defense>)
- Le 19 juillet 2018, le GRBC confirme les principes stratégiques de développement et charge le Ministre-Président de signer un accord de coopération entre les Ministres régionaux concernant la mise en place coordonnée des outils de planification nécessaires au site en Région flamande et en RBC (document disponible en annexe).
- Par arrêté ministériel du 14 juin 2019, le Ministre-Président a formellement donné instruction à perspective.brussels de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « ex-OTAN/Défense ».
- Le 22 avril 2021, le GRBC a pris acte de l'état d'avancement du projet urbain interrégional et a chargé Perspective de poursuivre la réflexion et, aux côtés des acteurs pertinents, d'élaborer des propositions concrètes en matière d'aménagement, de gestion et de programme ;
- La mission a été encadrée par un comité de pilotage interrégional.
- Pour répondre à l'arrêté du Gouvernement du 3 mai 2018 qui organise le processus d'information et de participation du public pour les PAD, deux séances ont été tenues :
 - o une permanence en ligne et en présentiel à perspective.brussels, la Ville de Bruxelles



et la commune d'Evere du 2 septembre au 17 octobre 2019 ;

- une séance d'information et de participation le 17 septembre 2019 au Da Vinci Science Park.
- Le projet de PAD a été soumis au Comité régional de développement territorial (CRDT), qui a rendu un avis favorable le 22 juin 2023. Le projet de PAD tient compte des observations émises à cette occasion.
- Le Gouvernement de la Région flamande a **approuvé le 13 juillet 2023** le projet de Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) « Défensie ». L'enquête publique a débuté, coté Flandre, le 3 octobre 2023.

3 GRANDES ORIENTATIONS DU PAD

3.5 PERIMETRE

La zone de réflexion s'étend sur un périmètre de 300 hectares, comprenant notamment le carrefour Bordet/Da Vinci, les cimetières, le site de l'ex-OTAN, l'avenue Jules Bordet, un tronçon du boulevard Léopold III et la figure paysagère du Woluweveld.

Le périmètre opérationnel du projet de PAD « Défense » couvre une superficie de +/- 100ha. Celui du GRUP « Défensie » couvre +/- 80ha. Au total une superficie de 180ha est concernée par le projet interrégional. Ces surfaces se localisent sur les territoires de la commune de Bruxelles-Ville, de la commune d'Evere et de la commune de Zaventem.

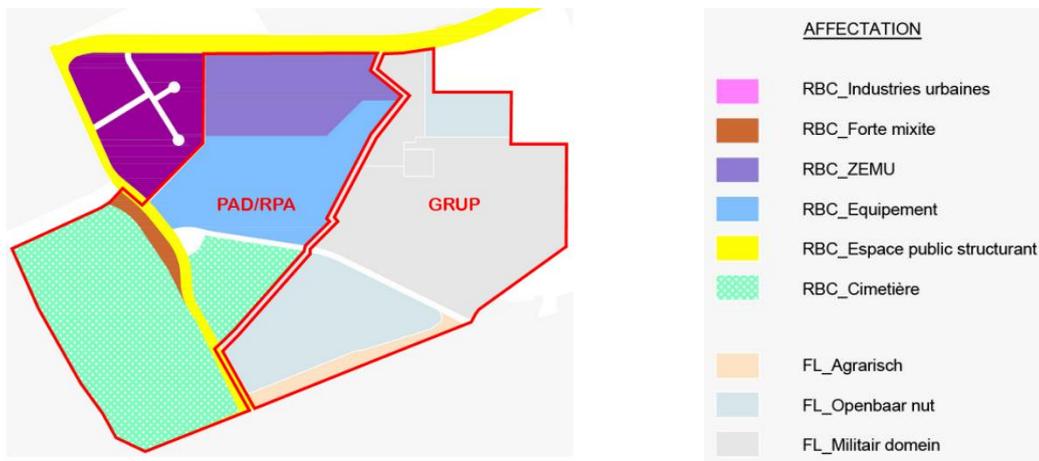
Au sein des périmètres opérationnels, 3 figures urbaines peuvent être identifiées :

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 [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

- Le QG de la Défense « Quartier Reine Elisabeth » : un vaste site mis sous haute surveillance qui se développe selon un modèle de campus. Il comporte des infrastructures de tous types : bureaux, équipements sportifs, logements, hélicad, ... Dernièrement, la Défense a introduit une demande de permis d'urbanisme pour la construction d'un nouveau QG, plus compact, à front de l'avenue Léopold III. Celui-ci est à cheval entre le périmètre du projet de PAD et du GRUP ;
- Les anciens bâtiments de l'OTAN : zone fortement bétonnée comportant des bâtiments de bureaux et des vastes zones de stationnement à ciel ouvert. Un bâtiment emblématique et stratégique, appelé bâtiment Z ou le « bâtiment de la paix » maintiendra ses activités sur le site (voir plan) ;
- La zone de cimetières exploitée par le cimetière de Bruxelles, le cimetière de Schaerbeek, le Cimetière d'Evere, l'intercommunale d'inhumation, l'intercommunale de Crémation : grand ensemble vert, peu boisé, présentant un potentiel intéressant pour articuler une nouvelle grande figure de continuité écologique est/ouest Cimetière de BXL → Woluweveld.



Dans le PRAS, la situation existante comporte des zones d'entreprises, d'équipements et de domaines militaires (RF) qui ne permettent pas le développement de nouveaux quartiers mixtes et de zones vertes. Le projet de PAD/GRUP a pour objectif, premièrement, de régler la problématique de l'affectation, mais également de proposer une série de prescriptions réglementaires spécifiques pour assurer le bon développement du site de manière intégrée et contextualisée et de faire concorder ces prescriptions dans une logique territoriale au-delà des frontières administratives.

3- GRANDES ORIENTATIONS ET CONTENU DU PROJET DE PAD/GRUP « DEFENSE »

3.1- PRINCIPES GENERAUX

Le projet de PAD a été élaboré de façon itérative avec le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE). Il s'inscrit dans les orientations du Plan Régional de Développement Durable, de l'étude interrégionale TOP Noordrand et indique les grands principes d'aménagement ou de réaménagement du territoire qu'il vise, en termes, notamment :

- de programme des affectations ;
- de structuration des voiries, des espaces publics et du paysage ;
- de caractéristiques des constructions ;
- de protection du patrimoine ;
- de mobilité et de stationnement.

Le projet de PAD comprend un volet informatif, un volet stratégique et un volet réglementaire.

Les ambitions fondamentales partagées pour le PAD sont (non-exhaustif) :

- Territoriales : créer un nouveau corridor vert comme trait-d'union d'une figure écologique plus grande (nouveau parc urbain/bois qui assure la liaison Cimetière de BXL/Woluweveld) et mettre les équipements existants au service de la biodiversité (faire évoluer les cimetières vers de véritables espaces verts accessibles tout en respectant les conditions légales de gestion de cimetières).
- Métropolitaines : créer un axe métropolitain comme support de mutation urbaine à travers la mise en valeur de la mobilité durable dans le but de désenclaver la zone monofonctionnelle et logistique. Pour ce faire, le projet de PAD/GRUP vise à proposer des espaces publics qualitatifs à travers la hiérarchisation des flux existants. Les paysages, les biotopes, les places et les rues deviendront des éléments prépondérants à l'attractivité de la zone.
- Locales : opérer une couture urbaine pour renverser une dynamique obsolète et tendre vers un quartier hybride. Aujourd'hui, la zone se caractérise par de nombreuses parcelles aux constructions flottantes, n'apportant pas de cohérence urbaine et nuit à la lisibilité et qualité de cette entrée de ville. L'ambition est de rompre avec la typologie existante afin de proposer des bâtiments architecturalement exemplaires, écologiques et efficaces sur le plan énergétique.

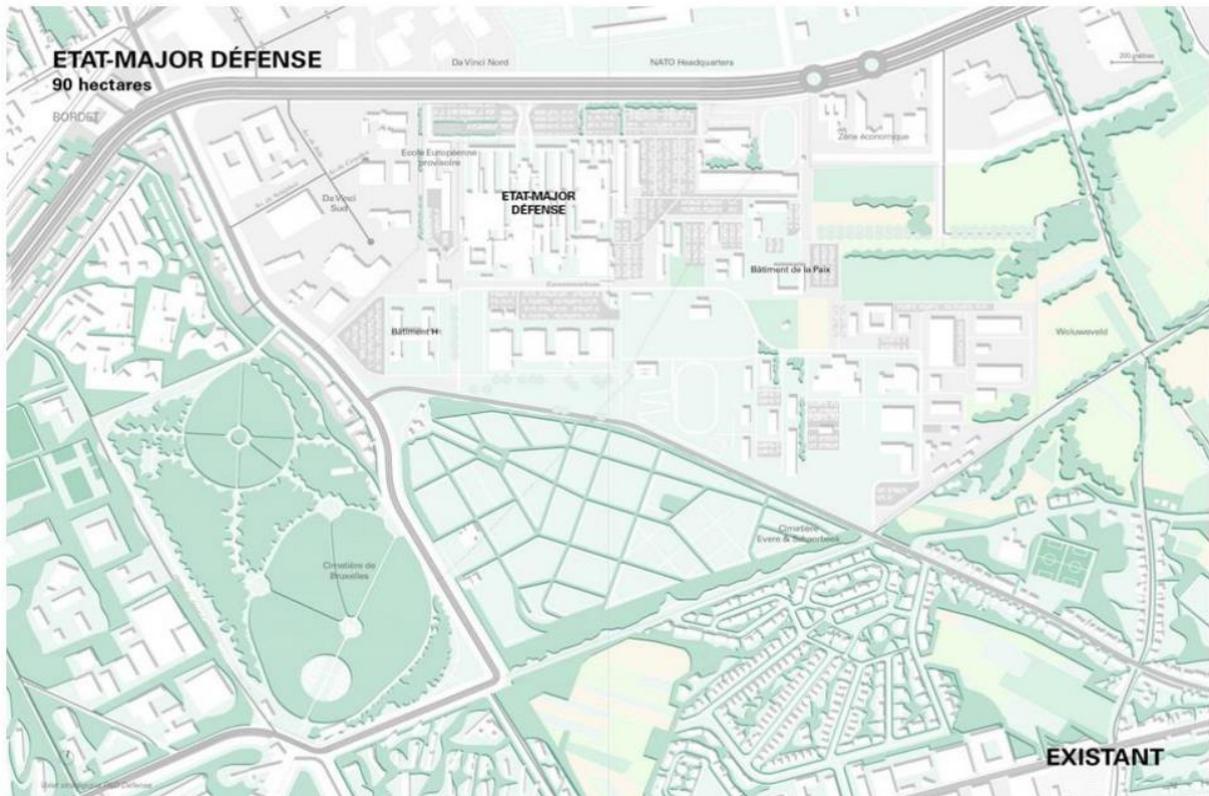
3.6 FUSION DES AMBITIONS ET MISE A L'ARRET DU PROJET DE PAD « BORDET »

La proximité géographique des deux projets de PAD induit d'importants objectifs communs, notamment en matière de mobilité et de maillage vert et bleu. Le projet de PAD « Défense » développe une vision d'ensemble qui intègre les ambitions du projet de PAD « Bordet » :

- Une stratégie territoriale qui s'articule autour de corridors écologiques et des maillages vert-bleu (plus spécifiquement : le corridor av. Bordet/Houtweg et le maillage vert-bleu sur le site de Da Vinci Sud) ;
- Une stratégie de densification basée sur les axes et pôles multimodaux (plus spécifiquement : la densification de l'axe av. Léopold III, le renforcement du pôle multimodal Bordet, la densification et l'équipement du site Da Vinci Sud) ;
- Une stratégie globale de mobilité pour toute la zone Bordet/Défense avec l'alignement des :
 - axes de transport en commun : HUB Bordet, le Parkway av. Léopold III, bus Da Vinci-Sud/Défense nouveau quartier urbain ;
 - axes et organisations logistiques ;
 - catégorisation des voiries : Plus, Confort et de quartier en faveur du désenclavement de la zone Da Vinci Sud et du nouveau quartier urbain par la mise en place de « loops » (et par l'étude de l'hypothétique coupure entre le nouveau quartier urbain et l'avenue Léopold III) ;
 - réseaux cyclables ;
 - points de mobilité et zones de parage.
- Une mise en concordance des hypothèses du Rapport sur les Incidences sur les Incidences Environnementales, notamment en matière de mobilité dont l'étude intègre

les ambitions citées ci-dessus (coupure hypothétique de l'avenue Bordet, scénarios de densification site Da Vinci, ...).

3.7 VOLET STRATEGIQUE



Plan de la situation existante

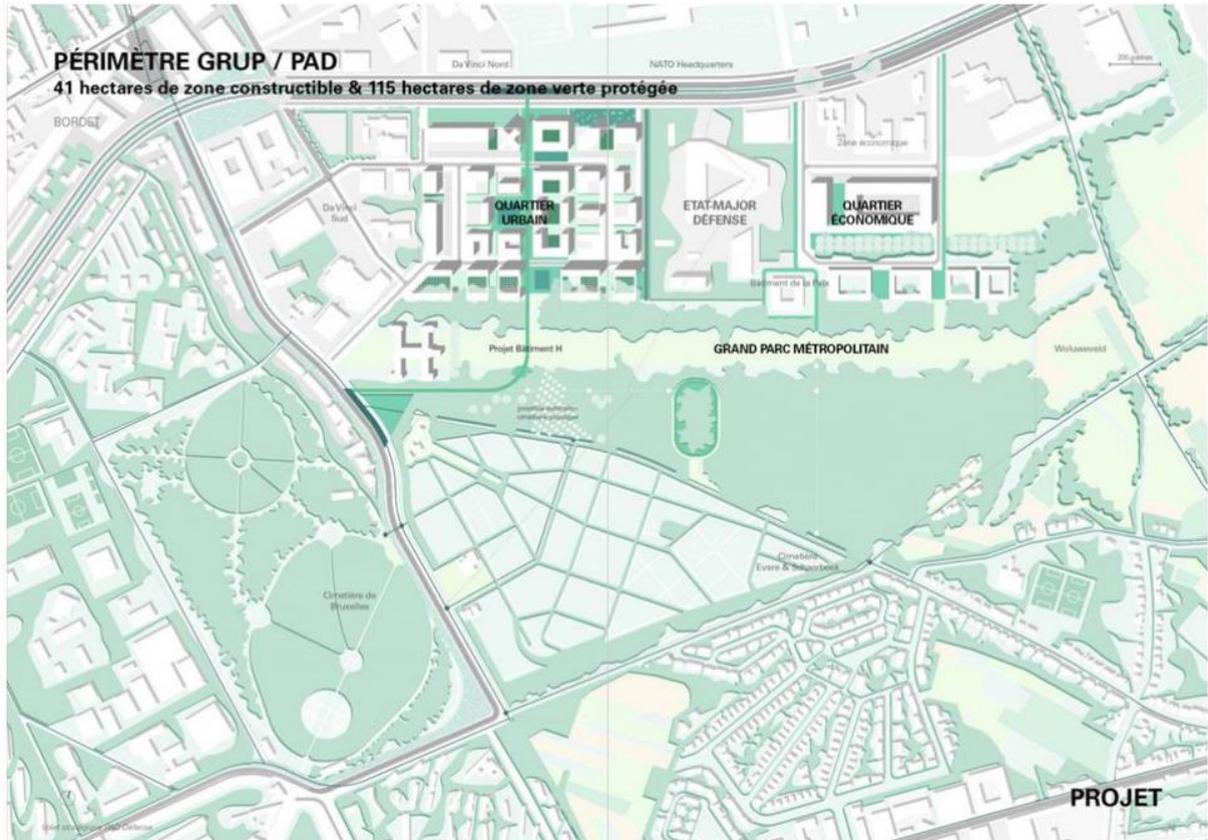
STRATEGIE	OBJECTIFS	ACTIONS
PAYSAGE	Amplifier et connecter les poches de biodiversité / Corridor écologique TOP Noordrand	<ul style="list-style-type: none"> Mise en réseau des espaces ouverts existants (zone de cimetières et Etat Major actuel de la Défense) Création d'une réserve de biodiversité de +/- 100 hectares (grand parc métropolitain + zones de cimetières)
PAYSAGE	Déperméabiliser les surfaces (existant : 53%, projeté : 80%)	<ul style="list-style-type: none"> Construction d'un nouveau QG pour la Défense en bordure de l'avenue Leopold III dans une typologie plus compacte → Libération importante de terrains en faveur des espaces verts
PAYSAGE	Protection des zones vertes existantes et nouvellement créées	<ul style="list-style-type: none"> Un périmètre des zones vertes (y compris les zones de cimetières) soumis à une série de règles (autorisation de travaux, cheminements en revêtements poreux, objectif 0 rejet à l'égout des eaux de pluie, max 1km de cheminements par 10 hectares,...) Le projet prévoit la possibilité d'une extension du périmètre du Cimetière Intercommunal d'Inhumation (surface 0.8 ha). Cette extension est soumise à des règles strictes afin de totalement adhérer aux objectifs de renaturation. Ces règles ont été écrites avec la collaboration de Bruxelles Environnement Prise en compte des objectifs portés par BE et par ANB (Flandre) pour les parties de parc
PAYSAGE	Arrimer le projet à son contexte (les points d'accroches d'une mutation territoriale)	<ul style="list-style-type: none"> Ancrage Nord (Avenue Léopold III) : PARKWAY : Un élargissement de l'avenue pour faire place à un espace public efficace (flux des modes actifs) et qualitatif (zone verte permettant une mise en retrait par rapport à l'avenue avec de forts flux vers les zones logistiques, la ville et l'aéroport) Ouverture Est : effacer les limites physiques entre l'actuel terrain de l'Etat-Major Défense et les champs du Woluweveld Extension Sud : travail de couture par le déclassement de la rue d'Evere pour privilégier les mobilités douces et les connexions Nord-Sud (parc-cimetières) Connexion Ouest : arrimage du projet via la requalification de l'avenue Bordet (projet en cours par Beliris) et l'accessibilité aux transports en commun
PAYSAGE	Séquencer les pratiques spatiales	<ul style="list-style-type: none"> Création de pauses, de respirations et de dilatations de l'espace public et zones accessibles Cadrer les usages par des strates de végétation, support de continuités écologiques
MOBILITE	Désenclaver le site et connecter le projet aux	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des réalités actuelles et des

	grandes entités métropolitaines	<p>évolutions à venir (prise en compte des études mobilités réalisées pour le quartier Léopold III – Défense – (ex) OTAN et Bordet – Léopold III – chaussée d’Haecht)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimisation du confort du voyageur et logique de valorisation du temps de déplacement • Faire participer la mobilité au corridor écologique (hiérarchie et utilisation des voiries)
MOBILITE	Structurer et hiérarchiser les flux	<ul style="list-style-type: none"> • Inscription du HUB Bordet et de ses évolutions dans le projet global • Requalification de l’avenue Léopold III de manière à accueillir une meilleure gestion des flux tout en redonnant une qualité spatiale et paysagère à cette entrée de ville • Dissociation des flux de catégorie PLUS dans le plan de mobilité GoodMove (cfr. Volet stratégique) • Requalification de l’avenue Jules Bordet dans la catégorie CONFORT dans le plan de mobilité GoodMove (2x1 voie, plateforme centrale pour un éventuel tramway bidirectionnel, plateforme douce cyclable, bande plantée et voie piétonne) • Prise en compte de l’activité logistique et économique et de ses besoins en matière de flux
MOBILITE	Raccordement au réseau de transports publics : extension de lignes et nouvelles dessertes	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer la transformation de la gare de Bordet en HUB multimodal et en porte d’entrée principale de la ville par les transports en commun (projet d’extension du Métro Nord et du tram 62 ‘Brabantnet’ jusqu’à l’aéroport) • Extension éventuelle de la ligne 55/32 sur l’av. Bordet dans le but d’apaiser cette avenue et l’accès aux cimetières et de projeter de nouveaux usages : 3 nouvelles stations : en face du site économique Da Vinci, au parvis du cimetière de Schaerbeek et au niveau du nouveau crématorium d’Evere (400m entre chaque arrêt) • Extension de la ligne 62 jusqu’à l’aéroport et création d’une plateforme piétonne et paysagère autour de l’arrêt ‘Fusée’ dans le but de sécuriser la traversée entre l’arrêt et le nouveau quartier urbain habité • Nouvelle ligne de bus intra-quartier sous forme de boucle afin de désenclaver la zone. Le réseau de transport public sera calibré en fonction des besoins du futur quartier
MOBILITE	Faciliter les modes actifs et l’intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> • Développer une stratégie de stationnement qui permet la mutualisation entre les différents programmes tertiaires et résidentiels • Permettre la réversibilité à travers une stratégie de

		<p>stationnement flexible</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'un réseau de micro-plateformes de mobilité (Mobipunt) à proximité des transports publics. Les Mobipunt permettent de mettre en réseau un service de parking pour les vélos, les véhicules partagés, etc.
MOBILITE	Inscrire le projet dans le plan GoodMove	<ul style="list-style-type: none"> Classification des voiries existantes et à prévoir selon les principes du plan GoodMove
URBANITE	Remobiliser le territoire par l'urbain en promouvant une ville dense, durable et mixte	<ul style="list-style-type: none"> Proposer des typologies compactes qui s'intègrent aux enjeux plus larges de l'échelle territoriale Accueillir entre 2.500 et 3.500 nouveaux habitants Restreindre l'urbanisation à une bande de 400m de profondeur le long de l'axe Léopold III (regrouper les bâtiments en partie Nord sur les terrains actuellement forts imperméabilisés) Aligner la trame urbaine sur la trame paysagère Reverser la monofonction qui caractérise la zone aujourd'hui : développer un quartier mixte et améliorer l'intégration des entreprises dans la ville Intégrer les thématiques programmatiques comme la santé (plan GoodFood, réduire les nuisances sonores, équipements sportifs), l'éducation, l'agroforesterie et l'agroécologie Soumettre les nouvelles constructions aux normes les plus élevées en matière de durabilité et d'efficacité énergétique (0 énergie, récupération des eaux, ...). Le futur bâtiment de l'Etat-Major travaille sur une approche Zero Energy Building
URBANITE	Assurer la pérennité du futur quartier habité	<ul style="list-style-type: none"> Une composition urbaine simple (trame ortho) qui permet, de très diverses formes urbaines Pénétration du paysage dans la trame urbaine le long des axes de mobilité douce (création d'espaces tampon entre les pièces urbaines et l'aménagement paysager)
URBANITE	Structurer la mutation territoriale autour d'une chaîne d'espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> Une séquence Nord-Sud reliant deux axes majeurs de mobilité (av. Bordet et av. Léopold III) Le parvis de l'OTAN : jonction avec l'arrêt de tramway 'Fusée' dans un Parkway Le piétonnier commerçant et équipé : rue piétonne commerçante qui traverse en son centre le nouveau quartier habité. Un tapis central minéral et végétal La porte d'entrée Nord du grand parc métropolitain : Débouchée de l'axe urbain central sur le parc métropolitain et la clairière La promenade paysagère : Séquence de zones boisées et clairières qui donnent à voir la dimension

		<p>métropolitaine de l'espace</p> <ul style="list-style-type: none"> La porte Est du grand parc métropolitain : Espace qui permet de connecter 3 programmes de grande ampleur : le bâtiment H (grand pôle d'équipements), le parc et la zone de cimetières
URBANITE	Structurer la mixité programmatique et faire coexister les usages	<ul style="list-style-type: none"> Proposition de nouvelles affectations des sols Proposer un morceau de ville mosaïque composite plutôt qu'un projet monolithique et uniforme
URBAINTE	Graduer les ambiances en fonction du contexte	<ul style="list-style-type: none"> Trois épaisseurs dans l'axe Nord-Sud : Le liseré habité (Sud coté parc) : libérer un maximum de pleine terre et créer un front urbain dominant la canopée = lien au parc Le bloc urbain : un espace dédié à la vie de quartier comprenant des logements, commerces, équipements, activités économiques, ... La vitrine économique (Nord côté av. Léopold III) : protège le quartier habité des nuisances et flux de l'av. Léopold III. Joue le rôle d'une vitrine économique pour la métropole bruxelloise
URBANITE	Varié l'usage des rez-de-chaussée	<ul style="list-style-type: none"> Adapter les activités et typologies des rez-de-chaussée en fonction du contexte : Liseré habité : socle poreux et cœur d'îlot ouvert Bloc urbain : socle mixte animé Vitrine économique : socle tertiaire et/ou productif
URBANITE	Composer le monde haut suivant les besoins programmatiques	<ul style="list-style-type: none"> Proposer une typologie urbaine (sur socle) qui permet de réagir aux développements de la zone Adapter les gabarits (hauteur et profondeur) en fonction des programmes (logements, mixtes, économiques)
URBANITE	Systématiser la gestion intégrée des eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> Retenir et infiltrer les eaux de pluies dans l'emprise de site Créer un réseau de noues associé au maillage viaire Réduire les constructions souterraines (pas au-delà des volumes bâtis) pour maximiser les zones de pleine terre 0 rejet hors parcelle des eaux pluviales des pluies centennales Contrôle des aspects de biodiversité via le Coefficient de potentiel de biodiversité par surface CBS+

URBANITE	Assurer le confort des habitations	<ul style="list-style-type: none"> • Conseiller des bonnes pratiques permettant de réduire l'impact des nuisances sonores (routes, avions) • Imposer le respect d'exigences minimales en matière de confort acoustique dans le volet réglementaire (texte écrit avec la coopération de la SLRB et de Bruxelles Environnement)
-----------------	------------------------------------	---



Plan de la situation projetée

Pour répondre aux ambitions générales, le volet stratégique se compose en 3 chapitres thématiques : le PAYSAGE, la MOBILITE et l'URBANITE.

3.8 VOLET REGLEMENTAIRE

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 [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Les ambitions régionales stratégiques sont traduites, lorsque cela est nécessaire dans le volet réglementaire du Plan d'Aménagement Directeur.

Les prescriptions réglementaires sont établies sur l'ensemble du périmètre du projet de PAD et sont coordonnées avec la Région flamande pour les zones communicantes (espaces verts, cimetières, ...).

Le volet réglementaire comprend des prescriptions graphiques (affectation du sol), des prescriptions littérales générales s'appliquant à tout le périmètre du projet de PAD, des prescriptions littérales particulières par zones et des prescriptions littérales en surimpression.

Dans le projet de PAD « Défense », le volet réglementaire vient principalement :

- régler la question des affectations du sol et, dans certaines zones, des gabarits ;
- garantir l'implantation d'espaces verts ;
- garantir la gestion intégrée des eaux pluviales ;
- activer les rez-de-chaussée ;
- garantir la possibilité de réaliser des logements publics et privés, en intégrant toujours une part minimale de public et d'équipements ;
- garantir le confort acoustique des logements ;
- garantir des espaces publics de qualité y compris les voiries ;
- garantir la création d'équipements publics ;
- garantir une juste proportion dans la mixité programmatique ;
- encourager les activités productives et garantir leur intégration urbaine ;
- encourager les cimetières à devenir de réels acteurs dans la création d'un corridor écologique.