



AVIS

Projet de plan d'aménagement directeur

« Delta - Hermann-Debroux »

| | |
|---|---|
| Demandeur | Ministre-Président Rudi Vervoort |
| Demande reçue le | 24 octobre 2019 |
| Demande traitée par | Commission Aménagement du territoire - Mobilité |
| Avis rendu par l'Assemblée plénière le | 21 novembre 2019 |

Préambule

Le Conseil rend son avis sur base de l'article 30, § 5 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) qui prévoit que le Gouvernement soumet le projet de plan d'aménagement directeur (PAD) et le rapport sur les incidences environnementales (RIE) simultanément aux avis de diverses instances dont le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale et à l'enquête publique.

Le PAD s'inscrit dans les orientations du Plan régional de développement durable et il détermine notamment :

- les affectations
- la structuration des voiries, des espaces publics et du paysage
- les caractéristiques des constructions
- la protection du patrimoine
- l'organisation de la mobilité et du stationnement

Le PAD comprend un volet stratégique (à valeur indicative, il indique les grands principes de conduite pour l'aménagement du périmètre) et un volet réglementaire (à force obligatoire qui reprend les éléments fondamentaux qui doivent être réglementés et qui s'imposent tant aux particuliers qu'aux autorités publiques).

Le projet de PAD « Delta - Hermann-Debroux » se structure autour des 5 enjeux suivants :

- Repenser le rôle des infrastructures routières ;
- Assurer une fluidité entre les quartiers ;
- Valoriser les grands paysages ;
- Créer les lieux d'une plus grande urbanité pour mieux faire société ;
- Anticiper et accompagner les changements de manière graduelle et évolutive.

Le périmètre du projet de PAD « Delta – Hermann-Debroux »:

- comprend l'assiette de la voirie E411, ses viaducs, ses voiries adjacentes et leurs rives depuis la limite régionale jusqu'à l'avenue de Beaulieu ;
- comprend les sites en accroche suivants :
 - o le site Triomphe, compris entre le boulevard du Triomphe, l'avenue Jules Cockx et la ligne de chemin de fer L26 ;
 - o le site Delta, compris entre la ligne de chemin de fer L26, l'avenue Charles Michiels et l'avenue Jules Cockx ;
 - o le site Triangle, compris entre les lignes de chemin de fer L26, L26/2 et L161 au sud du boulevard du Triomphe ;
 - o le site Beaulieu, occupé actuellement par les bureaux de la Commission européenne ;
 - o le site Demey, occupé actuellement par le retail park Redevco ;
- englobe également les parcelles d'habitation sises en face du stade communal d'Auderghem.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Cohérence avec le projet de plan régional de mobilité – Good Move

Suite à l'enquête publique récemment terminée (octobre 2019) portant sur le projet de plan régional de mobilité (PRM) – Good Move, **le Conseil** demande que la cohérence soit assurée par rapport aux éventuelles modifications qui seront apportées à ce PRM et ce qui est envisagé dans ce projet de PAD Hermann-Debroux.

1.2 Réaménagement de l'E411

Le projet de PAD préconise la réduction de l'empreinte infrastructurelle de la voirie métropolitaine de l'E411 et son réaménagement en boulevard urbain de 2x2 bandes de circulation automobile sur tout son parcours.

Le Conseil insiste pour qu'une étude d'impacts du réaménagement de l'E411 en boulevard urbain soit réalisée et que les résultats de celle-ci soient rendus publics.

Pour **le Conseil**, la question du phasage va être primordiale pour le réaménagement de cette entrée de Ville. Sans un phasage cohérent et bien pensé tout au long du processus, les conséquences en termes de mobilité dans et autour du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale risquent d'être importantes. La mobilité doit rester viable sur ce tronçon et les alternatives doivent être envisagées bien en amont.

À cet égard, **le Conseil** estime important de prévoir des phases de transition qui doivent permettre d'évaluer les mesures mises en place et d'éventuellement les adapter à la réalité du terrain.

Enfin, par rapport à la création d'un boulevard urbain, **le Conseil** se demande si la mise en œuvre du boulevard urbain va fluidifier le trafic et si la garantie sera apportée quant à la nécessaire circulation efficace des véhicules d'urgence ou prioritaires.

1.3 Stratégie de mobilité

Le Conseil insiste 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.

Le Conseil insiste pour qu'à côté de la mobilité active, la mobilité partagée soit également mise en valeur et promue : la création d'emplacements pour des voitures partagées, électriques notamment, doit être prise en compte.

Le projet de PAD précise (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)* ».

Deux stratégies de mobilité sont envisagées :

- **Une stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine visant 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 Conseil** 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.

À cet égard, **le Conseil** ne peut qu'insister, comme depuis des années, pour qu'une véritable concertation en matière de mobilité se construise avec les autres entités fédérées et ce, sans oublier le niveau fédéral pour ce qui concerne notamment les aspects relatifs au développement du RER.

- **Une stratégie de mobilité à l'échelle du projet de PAD et des quartiers alentours**

Le Conseil s'interroge sur le positionnement choisi pour localiser le Hub de mobilité au sein du périmètre. Il s'interroge également 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.

Le Conseil insiste pour que ce Hub ne soit pas qu'un parking rempli de voitures ventouses (habitants et activités connexes au parking) comme l'actuel parking situé au niveau de Delta mais qu'il joue pleinement sa fonction de parking relais pour les véhicules entrant et sortant sur le territoire de la Région en offrant toutes les alternatives à l'usage de la voiture afin de pouvoir poursuivre son trajet de manière efficace via les transports en commun, les modes actifs, les véhicules partagés, ...

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

Par ailleurs, en termes de stationnement, le projet de PAD préconise la limitation du nombre de places de parkings autorisées en fonction des besoins réels compte tenu des alternatives disponibles ou prévues dans le cadre du projet de PAD. **Le Conseil** estime important que cette mesure soit phasée en fonction des alternatives qui sont mises en place.

Enfin, **le Conseil** s'interroge quant à l'opportunité de créer un centre de distribution urbaine (CDU) dans le périmètre du PAD.

1.4 Logements

Le Conseil constate que certains PAD (tels que le PAD Josaphat et le PAD Heyvaert) prévoient explicitement les types de logements à développer avec l'objectif de garantir une mixité sociale (les différents types de logements publics attendus y étant même fixés). **Le Conseil** regrette que cela ne soit pas le cas pour ce projet de PAD, même si les enjeux globaux relèvent davantage de la mobilité.

Afin de garantir la mixité du quartier, **le Conseil** demande qu'une proportion claire de logements sociaux soit définie à l'avance. En outre, il demande également que les différents PAD intègrent dorénavant les types de logements attendus et la proportion de logements sociaux ou à finalité sociale prévue.

Enfin, **le Conseil** insiste pour que la mixité ne soit pas envisagée uniquement à l'échelle du périmètre mais le soit aussi au sein même des différents projets développés.

1.5 Services et équipements collectifs

Le Conseil 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.