

Analyse du lundi 9 décembre 2019

Le projet de PAD Herrmann-Debroux est sur la bonne voie mais...

... la Région doit aller jusqu'au bout de sa logique en abandonnant l'idée du P+R et en imposant des quotas de logements sociaux



Le viaduc Léopold II, disparu ; le viaduc Reyers, disparu ; le viaduc Herrmann-Debroux les rejoindra bientôt !

Les propositions contenues dans le projet de PAD Herrmann-Debroux vont globalement dans le bon sens : celui de plus d'urbanité. Requalifier l'autoroute E411 en boulevard urbain (avec comme « point d'orgue » la démolition du viaduc Herrmann-Debroux), urbaniser des parkings à ciel ouvert (site Demey de l'hypermarché Carrefour, site du parking de transit P+R Delta), introduire de la mixité fonctionnelle, recréer des fronts bâtis à l'alignement des voiries (site Beaulieu de la Commission européenne, en partie), requalifier la friche ferroviaire de Delta sont autant de choix qui concourent, en gommant le caractère périurbain actuel, à **une amélioration du cadre de vie par rapport à la situation existante.**

Néanmoins, ce projet de PAD a des défauts, à commencer par 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). L'autorisation de tours (ou « émergences » dans le langage de la Région) viendrait gâcher 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 création d'un parking de transit (P+R), système dont l'inefficacité et les effets pervers ont été démontrés, et le prolongement/scission

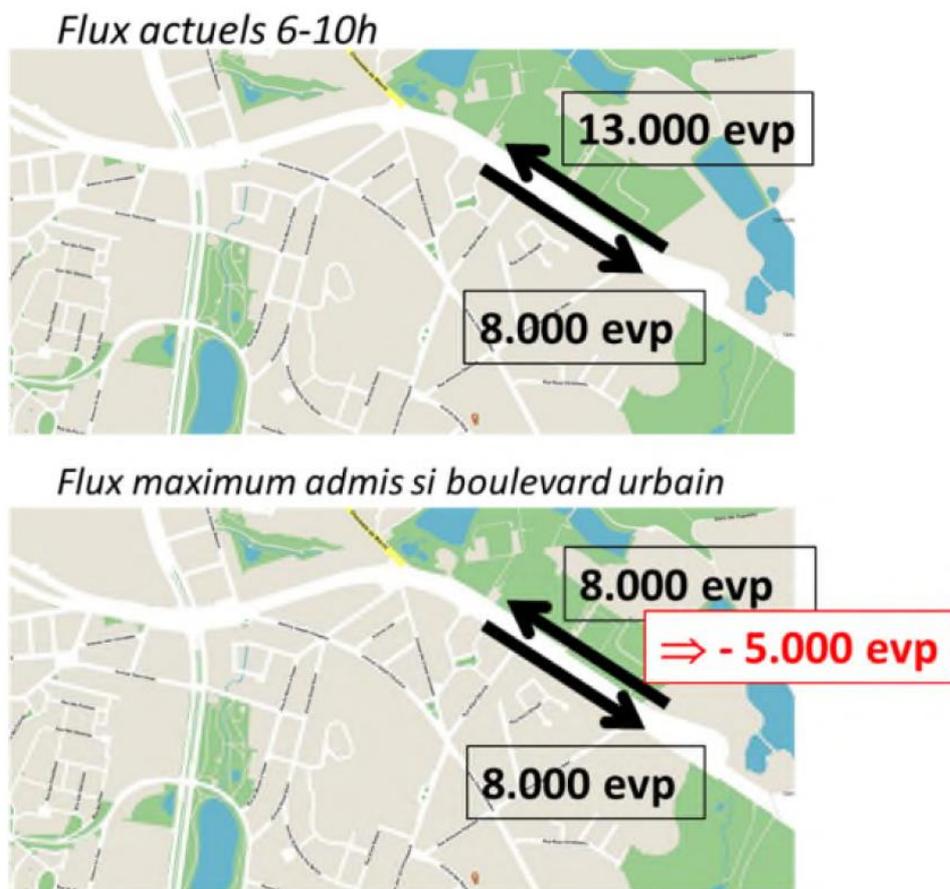
de la ligne de tram 8 pour le desservir engendrerait des chantiers lourds, longs, très coûteux... mais surtout inutiles !

Enfin, aucun quota de logements sociaux ou moyens n'est inscrit dans le projet de PAD alors que la demande en logements « abordables » ne cesse de croître et que la nouvelle majorité régionale a (ré)affirmé l'urgence de répondre à cette crise.

Requalifier l'autoroute en boulevard urbain : oui ! mais sans P+R

La mesure « phare » du projet de PAD est sans nul doute la transformation de l'autoroute E411 en boulevard urbain, du carrefour Léonard jusqu'à Delta, avec comme « point d'orgue » la démolition du viaduc Herrmann-Debroux. Cette infrastructure de pénétration automobile compte parmi les trop nombreux vestiges bruxellois de l'époque du tout à la voiture ; l'ARAU ne peut que se réjouir de la disparition d'un tel aspirateur de trafic : près de 40.000 véhicules entrant chaque jour dans la ville (et autant en ressortant), d'après les données fournies par le rapport d'incidences (RIE).

Toujours selon le RIE, cette requalification réduirait la capacité de pénétration en heure de pointe jusqu'à 50% par rapport à la situation actuelle : **une fois n'est pas coutume, l'ARAU salue le courage de la Région pour cette décision forte, en espérant qu'elle serve de modèle.**



Nombre de véhicules (evp = équivalent véhicule particulier) en situation existante et en situation projetée (source : RIE)

Il faudra néanmoins veiller à prendre des mesures pour empêcher un éventuel report d'une partie du trafic dans les quartiers environnants. Le RIE a en effet identifié un risque important d'augmentation des flux sur la chaussée de Wavre. Des solutions pour empêcher le trafic de transit d'emprunter ce *bypass* doivent être mises en œuvre : des adaptations du plan de circulation ou encore une gestion des feux peuvent permettre de limiter les reports de trafic.

En revanche, la solution préconisée dans le projet de PAD de créer un parking de dissuasion/transit (P+R) de 1500 places en sous-sol est à proscrire étant donnée l'inefficacité, voire les effets contreproductifs de ce système.

Un P+R pour limiter le nombre de voitures entrant en ville ? Un système inefficace et très cher, au détriment des Bruxellois

Les P+R ont tout de la fausse bonne idée. En théorie ces parkings pourraient sembler un bon moyen de limiter l'entrée en ville des voitures, l'automobiliste pouvant y laisser son véhicule pour continuer son trajet en transports en commun. **En pratique, les P+R n'ont pas toujours l'efficacité escomptée et ont même des effets pervers qui incitent à l'usage accru de la voiture.** L'ARAU a eu l'occasion de se pencher sur ces questions à travers une analyse générale et une analyse particulière consacrée au projet de P+R Esplanade¹ (entrée de l'autoroute A12 du côté du Heysel). On peut notamment y lire les conclusions d'une étude, menée conjointement par l'Université d'Anvers et la VUB sur base de l'analyse de 247 P+R, qui sont sans appel : « *Een substantiële vermindering van het aantal voertuigkilometers dankzij de P+R lijkt op basis van dit onderzoek niet waarschijnlijk. De berekeningen geven zelfs een toename van de autokilometers voor het gebruik van de randparking.* »²

Pour éventuellement pouvoir fonctionner, un P+R doit répondre à toute une série de conditions, dont une des principales est la 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 (puisque'elle est dans la ville...).**

¹ Créer des parkings de dissuasion à Bruxelles, une fausse bonne idée, 2 février 2017.

<https://arau.org/fr/urban/detail/355/creer-des-parkings-de-dissuasion-a-bruxelles-une-fausse-bonne-idee>

Oui à la requalification de l'autoroute A12, non au parking de transit !, 12 octobre 2018.

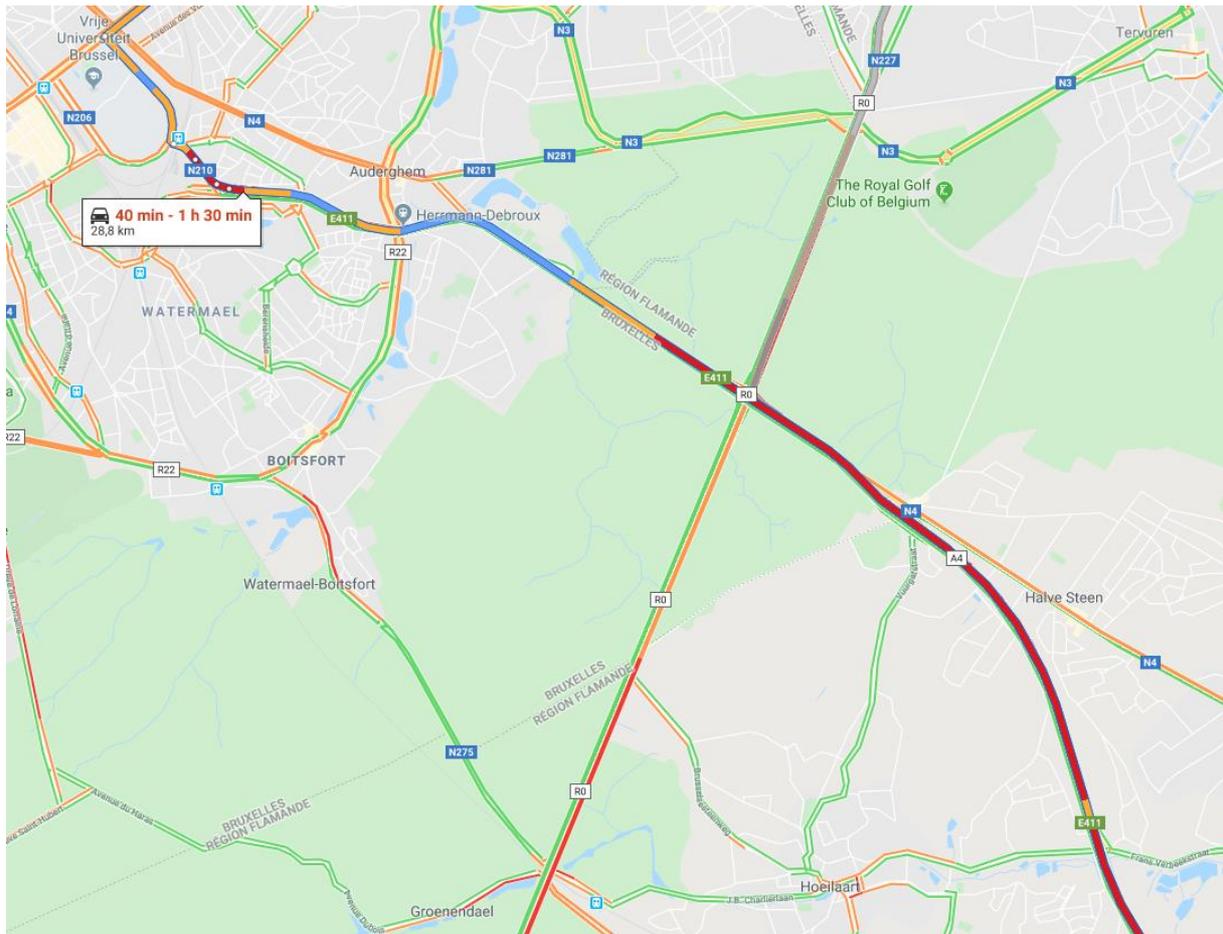
<https://arau.org/fr/urban/detail/416/oui-a-la-requalification-de-l-autoroute-a12-non-au-parking-de-transit>

² De effectiviteit van Park + Ride. Een meta-analyse van park + ride gebruik, Toon Zijlstra, Thomas Vanoutrive, Ann Verhetsel, mei 2014. <https://repository.uantwerpen.be/desktop/irua>



Zone d'implantation projetée du P+R à hauteur des terrains de sports.

La localisation envisagée est située en aval des principales zones de congestion. S'il est nécessaire de s'en convaincre, une simulation de trajet sur *Google maps* (voir ci-dessous) suffit à l'illustrer. Quel serait dès lors l'intérêt de l'automobiliste de s'arrêter dans un P+R alors que « le plus dur est passé et qu'il ne reste que quelques kilomètres pour arriver à destination » ? Dans ces conditions, « autant continuer en voiture jusqu'au bout » (d'autant plus si on a une place de parking gratuite à destination)...



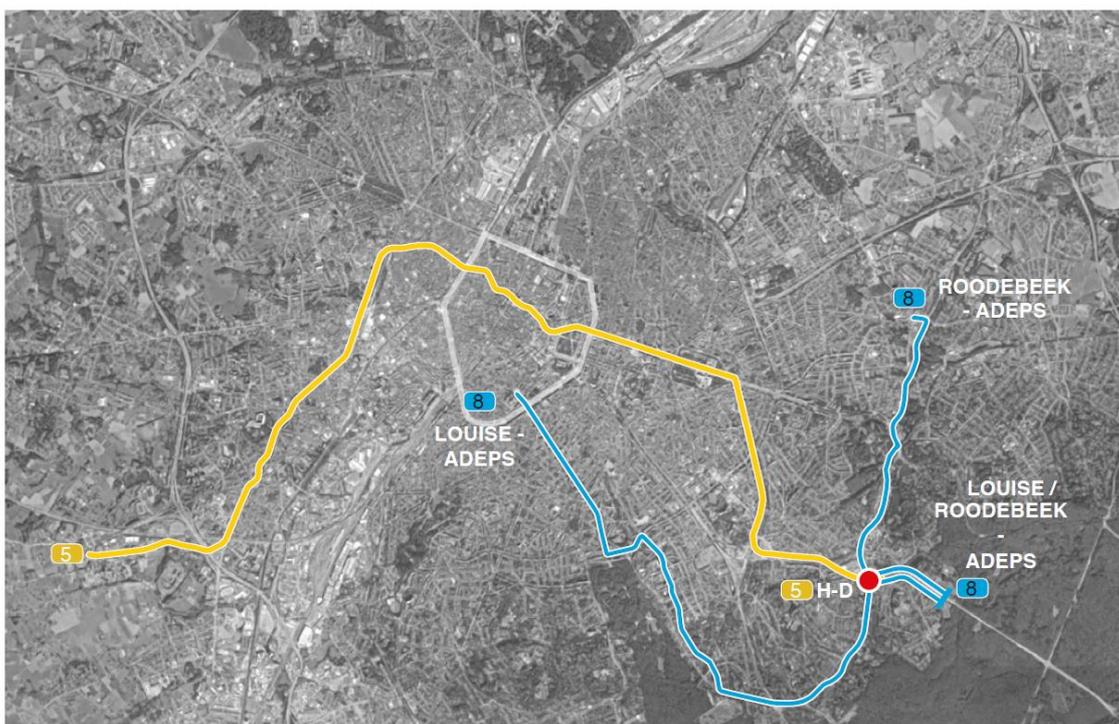
Simulation sur Google maps d'un trajet Wavre-centre-ville de Bruxelles avec arrivée planifiée à 9h le mardi 10 décembre 2019.

Cette mauvaise localisation (dans de la ville et en aval des zones de congestion) est aussi une caractéristique du P+R Ceria inauguré cette année et qui est bien parti pour être un échec avec des taux d'occupation très faibles malgré sa gratuité (qu'en sera-t-il quand il sera payant ?)³.

Il a été démontré que pour pouvoir éventuellement fonctionner, un P+R doit également être connecté à un transport en commun efficace menant directement vers les zones de destination importantes. Le site envisagé ne l'étant pas, le projet de PAD propose de prolonger la ligne de tram 8 en la scindant au niveau du carrefour avenue Herrmann-Debroux-boulevard du Souverain. Comme on le voit sur le schéma ci-dessous, les principales zones de destination (comme le centre-ville ou le quartier européen) ne seraient pas directement connectées au P+R puisqu'une correspondance pour emprunter la ligne 5 du métro serait nécessaire à hauteur de la station Herrmann-Debroux (ce qui allongerait le temps de parcours et la pénibilité par rapport à une connexion directe).

En outre, cette scission imposerait une correspondance supplémentaire pour une partie des actuels usagers du tram 8.

³ Voir notamment « Bruxelles a-t-elle raison de miser sur les parkings de dissuasion pour désengorger ses rues ? » in *rtbf.be*, 25 septembre 2019.



Le coût de ce prolongement/scission de la ligne 8 est estimé à 34 millions par le RIE ! Un véritable gaspillage d'argent public uniquement pour desservir un P+R qui ne pourrait pas être efficace (les densités de population et d'activités le long du trajet ne demandent pas la capacité d'un tram, ne parlons même pas d'un métro).

Ajouté au coût du parking en lui-même, estimé à 30 millions par le RIE (soit 20.000 € par place x 1500 places), ce serait un total de 64 millions dépensés en vain. La facture pourrait même être plus lourde étant donné que cette estimation est dans le bas de la fourchette, le coût de construction d'une place en sous-sol étant compris entre 20.000 € et 35.000 €⁴. **Le montant pourrait donc s'élever à près de 52 millions, soit un total de 86 millions avec le prolongement/scission de la ligne 8...** Sans compter les frais d'entretien de 250 €/place/an, soit 375.000 €/an pour les 1500 places. Ces coûts ne pourraient pas être compensés par les recettes provenant des usagers du P+R, sauf à appliquer des tarifs élevés (ce qui serait prohibitif et entraînerait une baisse du taux d'occupation, donc des recettes : le serpent qui se mord la queue).

Parmi les autres défauts de ce P+R (la liste est interminable...) il faut également citer 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 (à part pour la culture de chicons ou de champignons). 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.

⁴ Source : *Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière*, n° 40, été 2014.

Des alternatives plus efficaces qu'un P+R, sans que la Région ne dépense des fortunes

Si jamais, par miracle, le P+R était amené à fonctionner à sa capacité maximale (hypothèse irréaliste sur laquelle se base le RIE pour ses projections), cela ne représenterait toutefois qu'une alternative pour 1500 voitures soit à peu près le même nombre de personnes (la récente enquête Monitor du SPF Mobilité, en partenariat avec Vias, donnant le chiffre de 1,05 personne par voiture pour les déplacements domicile-travail). **N'y aurait-il pas des alternatives plus efficaces nécessitant moins d'investissement et aucun chantier ?**

Comme par exemple le train ?

Ces 1500 personnes rentreraient en effet dans seulement 3 trains S⁵. Etant donné la période de 4 heures prise en compte dans le RIE pour la pointe du matin (6h-10h), cela signifie qu'une augmentation de moins d'un train par heure offrirait autant de capacité de report modal que le P+R utilisé à pleine capacité ! Etant donné que les 7 lignes S considérées dans le RIE offrent 45 trains vers Bruxelles sur cette période 6h-10h, **ajouter 3 trains (+ 6,6%) ne semble pas représenter un effort incommensurable pour la SNCB...** 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 ».

On se rappellera d'ailleurs que lors de la fermeture temporaire du viaduc Herrmann-Debroux en octobre 2017, la SNCB avait, du jour au lendemain, affrété plusieurs trains supplémentaires et que les TEC avaient aussi augmenté leur offre.

Pour diminuer le trafic automobile, une autre mesure serait 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 sont en effet très bien desservis par les transports en commun puisqu'ils se situent le long de la ligne 5 du métro. Les sites Triomphe, Delta et Triangle sont également desservis par une gare de chemin de fer (Delta) tandis que l'est du site Demey est bordé par la ligne de tram 8 ; tout cela sans oublier les bus Conforto des TECS et plusieurs lignes de De Lijn.

Pour conclure et synthétiser cette partie consacrée au mauvais projet de P+R, il faut rappeler à la Région que ce n'est pas aux Bruxellois de financer des infrastructures (P+R inefficaces et lignes de transports en commun surcapacitaires par rapport aux besoins des quartiers traversés) qui constituent, in fine, des instruments au service de la navette.

Le projet de PAD propose la construction de nombreux logements, de quoi offrir à une partie des navetteurs l'alternative la plus efficace : s'installer en ville !

Les 86 millions que pourraient coûter le P+R et le prolongement/scission du tram 8 doivent être affectés à des projets qui répondent à l'intérêt des Bruxellois : cette somme pourrait constituer un « coup de pouce » aux budgets de requalification des espaces publics du périmètre du PAD.

⁵ Composé généralement de 2 automotrices Desiro de 280 places assises chacune, les trains S offrent en semaine 560 places.

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. C'est aussi un gain pour les autres modes de déplacement, qui bénéficient de plus d'espace, et pour les fonctions de séjour. **L'ARAU soutient pleinement l'objectif de la Région de rendre plus urbains les espaces publics du périmètre du PAD** notamment grâce à la démolition du viaduc Herrmann-Debroux, réclamée de longue date.

A ce stade, l'ARAU n'a pas de remarque particulière à formuler sur les orientations du projet de PAD. **On peut toutefois s'inquiéter quant au calendrier de mise en œuvre, absent des textes soumis à l'enquête publique.** La commune d'Auderghem demande d'ailleurs dans son avis⁶ « *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* ». L'ARAU rejoint cette demande.

Le bourgmestre Didier Gosuin craint quant à lui que les travaux ne puissent commencer avant 2030 : « *Je suis assez lucide. Avant de lancer le chantier ; il y a encore toute une série d'étapes administratives préalables qui doivent être réalisées. Dès le moment où le PAD sera approuvé, il faudra le décliner en sous-permis avec des sous-études d'incidence. Tout cela va prendre énormément de temps. Il est impossible pour la Région de mobiliser des moyens financiers sous cette législature tant que la Région se concentre sur le chantier du métro nord qui nécessite tous les moyens financiers. Les travaux ne démarreront donc pas avant 2030.* »⁷

La santé financière de la Région n'est en effet pas au mieux et les choix contestables opérés en faveur d'infrastructures lourdes sont extrêmement coûteux : rénovation des tunnels (700 millions) et construction du métro Nord (2 milliards). **Le réaménagement de l'espace public mérite d'être rapidement mis en œuvre car bénéfique pour les Bruxellois**, au contraire de ces deux autres projets qui concourent au maintien du *statu quo* en matière de trafic automobile.

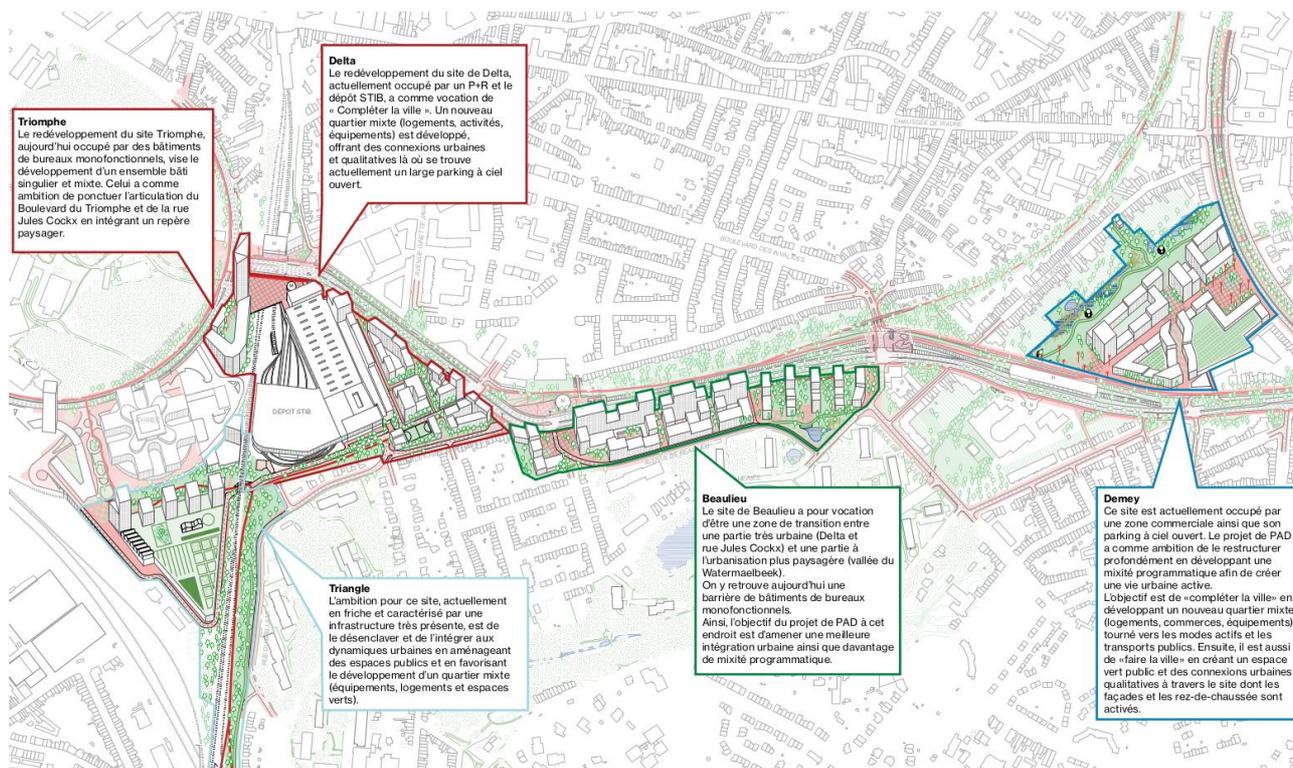
Des aménagements peuvent être réalisés sans attendre la finalisation des travaux de transformation : le passage de la limitation de vitesse de 70 à 50 km/h, par exemple, ne coûte rien et a des effets non négligeables sur le niveau de bruit.

⁶ https://www.auderghem.be/sites/default/files/content-files/college_conseil/00213112019a0013_pad_avis_fr.pdf

⁷ « Viaduc Hermann-Debroux : le boulevard urbain ne verra pas le jour avant 2042 » in *dhnet.be*, 23 octobre 2019.

Urbaniser et introduire plus de mixité fonctionnelle : oui ! mais sans oublier la mixité sociale et en « tempérant » certains gabarits

Bien qu'elle attire la plus grande part de l'attention médiatique, la requalification de l'autoroute E411 en boulevard urbain n'est qu'une partie du programme du projet de PAD. Le long de la voirie, plusieurs sites, dits « sites en accroche », font l'objet d'une planification qui autoriserait des projets immobiliers assez conséquents.



Les « sites en accroche » du projet de PAD

L'ARAU est favorable aux orientations globales du projet de PAD mais émet certaines réserves, notamment quant aux formes urbaines envisagées ainsi qu'à l'absence de prescriptions sur les quotas de logements sociaux et moyens.

1. L'urbanisation de la friche Delta et des parkings à ciel ouvert

Cet aspect du programme constitue une amélioration par rapport à la situation existante. 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. Construire des immeubles à la place du parking à ciel ouvert Delta, adossé au dépôt de la STIB, est également 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.

Cela ne veut toutefois pas dire que le projet de PAD est exempt de défauts sur ces zones : nous y reviendrons dans les points suivants.



P+R Delta et site de l'hypermarché Carrefour ont un visage typiquement périurbain alors que situés en ville... (source : Brugis)

2. La création d'un front bâti sur une partie du site de bureaux Beaulieu de la Commission européenne



Le site Beaulieu : une longue barre infranchissable dans sa partie est (à gauche), une implantation en ordre ouvert et non alignée à la voirie dans sa partie ouest (à droite) qui laisse des espaces morcelés et peu qualitatifs au pied des immeubles.

Les prescriptions d'implantation des bâtiments sur ce site constituent une amélioration par rapport à la situation existante, du moins pour la partie ouest où les immeubles s'implanteraient à l'alignement du nouveau boulevard pour créer une trame plus urbaine. En revanche, les immeubles situés à l'est du site s'implanteraient en ordre ouvert (sans constituer de front bâti), ce qui aurait notamment pour inconvénient de rendre l'îlot plus perméable aux pollutions atmosphérique et sonore. Ce choix de l'ordre ouvert, que l'on retrouve également sur le site Triomphe et sur la dalle du Triangle est contraire, notamment, au récent Plan Bruit de la Région :

MESURE 18

Prendre en compte l'environnement sonore dans les PAD et les PPAS

Vivre dans un environnement garant d'une réelle qualité de vie impose de réfléchir à comment maîtriser l'environnement sonore de façon harmonieuse et construire avec les sons dans le respect de l'identité des lieux, dans le cadre d'une organisation de l'espace, des circulations, de l'affectation du bâti, en fonction du contexte et des contraintes, et ce afin d'offrir un cadre de vie agréable pour les occupants.

La Région étudiera systématiquement les possibilités d'amélioration de la qualité de l'environnement sonore et de préservation de celui-ci lorsqu'il est satisfaisant, dans les dispositions réglementaires des PAD et des PPAS en fonction des spécificités locales, via la préconisation notamment :

- de la création et de la préservation des intérieurs d'îlots ou de façades calmes pour le logement (selon le principe du front bâti continu ou de la voirie apaisée),
- de zones tampons regroupant des fonctions moins sensibles, ou de zones non aedificandi, en bordure d'axes de circulation ou d'infrastructures de transport bruyants.
- de la création, l'amélioration et la préservation de zones de confort acoustique telles que définies dans la Mesure 17.

QUIET.PLAN

OUTILS	<ul style="list-style-type: none">• Mesures PAD• Mesures PPAS
PILOT	perspective brussels
PARTNERS	SAU, communes, BE (AUT), BE (Ville durable), BE (Bruit)

3. Des « émergences », voire des tours, conséquences d'un programme trop dense pour certaines fonctions

L'ARAU 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 ! Ces gonflements peuvent 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. L'ARAU est favorable à l'introduction de mixité, en particulier de logements, mais doute de la pertinence de la programmation :

- 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 Woluxe Shopping. Ces centres commerciaux sont d'un autre âge et ne répondent à la demande ni

des clients, ni des enseignes⁸. En limitant les superficies commerciales, 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 étages).

- 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 rabaissée, voire transformée en un immeuble créant un front bâti le long du boulevard du Triomphe (voir point précédent).
- 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 »⁹ (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, contestable¹⁰. 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 urbains.

4. La mixité sociale aux abonnés absents ?

Le projet de PAD est pratiquement muet sur la destination des logements ; la seule occurrence sur les 182 pages du volet stratégique est la suivante : « *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...

Le gouvernement a pour la énième fois rappelé, dans son accord de majorité, l'urgence de la crise du logement : le projet de PAD Herrmann-Debroux est une opportunité pour répondre à une partie de cette crise (les autres PAD aussi !) en créant une part importante de logements « abordables » et particulièrement de logements sociaux pour lesquels la liste d'attente ne cesse de s'allonger (plus de 40.000 ménages !).

Le projet de PAD doit contenir des quotas de logements sociaux et de logements moyens dans ses prescriptions réglementaires : **les terrains publics (Delta et Triangle) doivent comporter 100% de logements publics ; les terrains privés (triomphe, Beaulieu, Demey) doivent accueillir un minimum de 20% de logements sociaux**, suivant le bon exemple du projet de PAD Heyvaert qui impose ce seuil. Les logements sociaux ou moyens qui seraient produits via les charges d'urbanisme viendraient s'ajouter à ces 20%.

⁸ Voir notamment *Les causes de la disparition des petits commerces (1945-2015)*, Courrier hebdomadaire du CRISP n° 2301- 2302, par J.-P. Grimmeau, B. Wayens, 112 p., 2016 ou encore les analyses de l'agence régionale hub.brussels.

⁹ Voir l'analyse de l'ARAU *Politique immobilière de la Commission européenne*, 15 octobre 2013. <https://arau.org/fr/urban/detail/272/politique-immobiliere-de-la-commission-europeenne>

¹⁰ Voir l'analyse de l'ARAU *PAD Loi : la Région impose aux Bruxellois un urbanisme dépassé*, 5 décembre 2019. <https://arau.org/fr/urban/detail/458/pad-loi-la-region-impose-aux-bruxellois-un-urbanisme-depasse>

Conclusion : un projet de PAD qui va dans le bon sens mais qui doit être corrigé sur plusieurs points

Le PAD Herrmann-Debroux est globalement un bon plan. Ses propositions vont majoritairement dans le bon sens : celui de passer d'une typologie périurbaine (autoroute, sites monofonctionnels, parkings à ciel ouvert) à un caractère nettement plus urbain. L'ARAU, qui a critiqué cette infrastructure routière depuis sa construction et qui a demandé sa démolition à plusieurs reprises, salue aujourd'hui le courage de la Région d'entériner la suppression du viaduc Herrmann-Debroux et de projeter la requalification de l'autoroute en boulevard urbain.

Les projets envisagés présentent de nombreuses améliorations par rapport à la situation existante mais ne sont toutefois pas exempts de défauts. **Le projet de parking de transit (P+R) s'inscrit à contre-courant des objectifs de réduction du trafic automobile et pourrait grever le budget de réaménagement des espaces publics tout en retardant sa mise en œuvre.** Or, ces réaménagements doivent être prioritaires et faire l'objet d'un planning beaucoup plus précis, sans quoi la volonté de la Région et l'opérationnalité de l'outil PAD seront décrédibilisées.

Tout en étant à la base de ce projet de PAD, la réflexion liée à la mobilité reste inaboutie et n'est pas complètement conforme à la vision présentée dans le plan, à savoir la fin du règne de l'automobile au profit de la recomposition de la ville. Le plan doit donc être amélioré pour aller jusqu'au bout de cette nouvelle logique : s'affranchir des réflexes liés à l'utilisation de la voiture pour oser faire ville, sans investir dans un parking !

L'avis de l'ARAU concernant les projets immobiliers sur les « sites en accroche » est plus mitigé, l'**absence de toute prescription relative à des quotas de logements sociaux** contrebalançant les points positifs que sont l'urbanisation de friches ou de parkings à ciel ouvert et l'introduction de mixité fonctionnelle.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
arau.org

