

**Perspective.brussels**  
**Rue de Namur, 59**  
**1000 Bruxelles**

**Objet :** Avis d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) en réponse à l'enquête publique concernant le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) pour la zone « Delta-Herrmann-Debroux »

Mesdames, Messieurs,

Par la présente, nous vous faisons parvenir l'avis d'Inter-Environnement Bruxelles sur le PAD Herrmann-Debroux. Avant d'aborder les remarques substantielles sur le projet, il est important de souligner que nous nous réjouissons de la destruction future du viaduc puisqu'Inter-Environnement Bruxelles s'est de tout temps mobilisée contre les autoroutes urbaines et infrastructures (tunnels, Ring) incitant à l'usage automobile. C'est, d'ailleurs, en partie cette dynamique, qui a entraîné la création de notre fédération.

Nous soutenons, dès lors, toutes les mesures du plan visant à détruire les viaducs et à requalifier les espaces qui entourent l'axe routier. Nous demandons que cette partie du projet soit réalisée le plus rapidement possible et nous regrettons, par ailleurs, l'approche minimaliste de la nouvelle réglementation à l'enquête publique. En effet, aux dernières nouvelles, seul, un des trois ponts sera détruit. Nous aurions souhaité des mesures plus ambitieuses.

### **Périmètre et législation urbanistique**

Sans rentrer dans les détails de ce Plan d'Aménagement Directeur, nous tenons à exprimer notre opposition de principe face à ce nouvel outil urbanistique qui permet à la fois d'abroger l'ensemble des dispositifs réglementaires en vigueur sur un territoire tout en érigeant de nouvelles normes sans disposer de garanties techniques et démocratiques suffisantes. L'outil permet ainsi de déroger massivement aux prescriptions urbanistiques, pourtant édictées après des délibérations publiques, et permet à l'autorité régionale de développer des programmes sur mesure sans forcément tenir compte des particularités locales. Les RIE consistent souvent en une compilation de données préexistantes non suffisamment réactualisées à l'aune du nouvel outil et de son impact potentiel. Un tel outil, une fois adopté, nécessitera un monitoring très serré pour tenir compte des évolutions territoriales (démographie, impacts cumulés,...).

Nous constatons, en effet, qu'un nombre important de PAD sont réalisés à Bruxelles. Le RIE étudie les incidences du chaque PAD, mais ne prend aucunement en compte le cumul des incidences négatives. Les études d'incidences n'offrent donc que des visions parcellaires. L'impact global de

ces projets de grande ampleur qui seront près d'une quinzaine pose question, car ils ne font pas l'objet d'études appropriées à l'échelle de la région. Il est essentiel d'évaluer le cumul des incidences des projets en cours et à venir tel qu'inscrit dans le PRDD.

Ces prérequis prennent ici toute leur importance puisque le PAD Herrmann-Debroux s'étend sur 43.5 ha, 6 km de long et trois communes successives. Le territoire sur lequel il s'applique est tellement grand que se pose inmanquablement la question de l'échelle. Quelle est la taille maximale d'un Plan d'Aménagement Directeur ?

Le COBAT ne donne pas a priori de limite exacte. Pourtant en reliant des territoires hétérogènes entre eux au moyen d'une même législation, la Région ne risque-t-elle pas d'enclencher des effets pervers et non désirés ? Le PAD Herrmann-Debroux semble être un cas d'école en la matière puisque le plan relie deux zones différentes :

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

Par ailleurs, l'objectif est de requalifier des espaces à la suite de la destruction d'une infrastructure autoroutière lourde et d'ériger de nouveaux projets conformes aux visions urbanistiques contemporaines (en opposition au projet urbain moderniste). Cependant, nous savons déjà que la Région n'a pas les budgets pour détruire le viaduc avant plusieurs années et que les travaux pour détruire ce dernier prendraient à minima douze ans. Si l'intention du pouvoir régional est de nous livrer une vision de la ville de demain, on peut se demander ce qu'un PAD amène de plus qu'un schéma directeur qui aurait tout aussi bien pu exprimer les mêmes tendances.

D'autant plus qu'en produisant un plan d'aménagement directeur, la Région crée un appel immobilier au sein de la zone. Le volet réglementaire fixant à la fois la hauteur du bâti et l'affectation des sols, il pourrait engendrer une spéculation, et ce avant même que le viaduc ne soit détruit. Pour l'éviter, nous insistons sur la nécessité d'assortir le plan **d'un phasage** expliquant clairement les priorités du plan. Il s'agit également de conditionner la réaffectation de certains sites en accroche la destruction du viaduc. Ce phasage nous semble être une condition *sine qua non* de la réussite du PAD. Or, nous avons l'impression qu'actuellement seules les grandes lignes sont dessinées et que les applications concrètes ne pourront se voir que lors des futures demandes de permis d'urbanisme. Nous insistons donc pour que le volet réglementaire soit beaucoup plus précis à ce niveau. Le plan étant très ambitieux, il serait dommageable qu'un manque de précisions hypothèque ses chances de réussite.

## **Le Logement et le parking**

La région bruxelloise traverse une crise généralisée du logement accessible. Il y a actuellement 45 000 personnes sur liste d'attente du logement social, soit davantage de personnes en demande de ce type de logements, que le stock total de logements disponibles. Dans ce contexte, il est incompréhensible que le plan d'aménagement directeur ne prescrive pas de typologie de logement spécifique à l'instar de ce qui a été conçu pour le PAD *Heyvaert*.

Cette orientation n'étant pas conforme avec la déclaration de politique régionale, nous attendons que lors de la seconde lecture au gouvernement, le texte du Plan soit largement amendé afin d'être conforme à son « *plan d'urgence pour la politique sociale du logement* » qui prévoit notamment de construire 6400 logements sociaux tout en rénovant 4000. De plus, nous tenons à rappeler qu'il ne faut pas confondre logement social et logement conventionné. Seul le premier permet de répondre à des besoins indépendamment des revenus. Il protège de la discrimination et empêche la spéculation. Il lutte contre les inégalités sociales tout en offrant une stabilité permettant de compenser le manque de ressources. Pour toutes ces raisons, il est d'intérêt public de favoriser le développement de logements sociaux au sein du PAD *Delta-Herrmann Debroux*.

Par ailleurs, le PAD pouvant déroger au RRU, il faut saisir cette opportunité pour fixer un nombre minimum de parkings inférieur à la législation. S'il ne faut pas généraliser cette mesure, nous pensons que sur le site *Delta-Triangle*, le nombre de places de stationnement devrait être particulièrement réduit en raison de l'excellente connexion du site au transport en commun (train, bus et métro).

Enfin, nous insistons pour que l'augmentation de densité au sein du PAD s'accompagne d'une croissance similaire en équipements collectifs afin de répondre aux demandes en service public des nouveaux habitants.

## **Les sites en accroche :**

### **Rouge Cloitre**

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

Concernant, le « hub intermodal », l'inadéquation entre le nombre maximale de places proposé (1500) et flux journalier enregistré sur l'axe routier (40000) sous-entend que la mesure en elle-même ne permettrait pas d'absorber le flux des voitures entrantes au sein de la ville. Cette infrastructure apparaît plutôt comme le symbole de la bonne volonté de la Région bruxelloise. Or, c'est bien l'ensemble des entités fédérées du pays qui devront trouver une solution pour l'entrée Sud- Est de l'agglomération. Nous trouvons donc que le nombre d'emplacements parking est disproportionné en raison du coût d'une telle infrastructure pour la Région. Ainsi, en se basant sur une estimation de 20 000 à 35 000€ pour un emplacement en sous-sol, le coût du volet P+R au sein du « Hub intermodal » se situerait entre 30 et 52 millions d'euros<sup>1</sup>, et ce, uniquement pour ériger une infrastructure à l'efficacité relative. Notre association trouve que pour un symbole, le coût est trop élevé.

Ce constat est renforcé au vu de la sous-utilisation (20% en octobre 2019) du P+R à CERIA. Des études ont d'ailleurs montré la difficulté pour les P+R d'être réellement efficaces<sup>2</sup>. Ils doivent satisfaire à une somme conséquente de critères. Ces derniers sont tellement nombreux que la réalisation de l'objectif initial, à savoir parfaire une intermodalité, ne peut en rien être garantie. Si le hub intermodal se construit, la Région devra avoir répondu aux questions suivantes :

- Le prix d'accès au parking est-il suffisamment dissuasif pour s'assurer que le parking soit un parking de transit et non un parking de destination ?
- Le nouveau parking ne se substituera-t-il pas à des emplacements situés plus amont pour le navetteur ?

<sup>1</sup> À la page 1236 du RIE, le coût du parking est estimé à 29 000 000€ soit l'estimation basse

<sup>2</sup> Patrick FRENAY, faut-il favoriser une politique de parcs relais dans et autour des villes, spécialement à Bruxelles ? 2001

- Auderghem étant au sein de la Région bruxelloise, pourquoi les automobilistes se déplaceraient- en voiture jusqu'au parking et non jusqu'à leurs lieux de travail ?
- La situation du hub est-elle suffisamment en amont de la congestion routière pour être un point d'attraction pour les automobilistes ?

En outre, le PAD devrait également envisager un stationnement vélo d'ampleur sur le site. Les distances entre Overijse et Rixensart sont relativement courtes et les pouvoirs publics pourraient par cette mesure facilement encourager un shift modal.

Pour conclure, tout comme Natagora, nous insistons sur la nécessité pour le volet réglementaire du Plan d'aménagement directeur d'imposer un bassin de décantation ainsi qu'un séparateur d'hydrocarbure afin d'éviter des incidences fâcheuses sur le régime hydrique de la zone.

## **Demey**

Comme préalable, il est important de souligner que nous sommes favorables au réaménagement du parking et de l'hypermarché puisque nous considérons qu'ils n'ont aucune valeur urbanistique. Néanmoins, le projet souffre de deux problèmes principaux.

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

Le deuxième problème sur le site *Demey* est le gabarit des bâtiments envisagés pour la réaffectation du site. Le PAD autorise de construire des immeubles d'une hauteur moyenne de 7 niveaux en lieu et place de l'hypermarché. Nous nous constatons que ces hauteurs dérogent à certaines études et réglementations :

- Le RRU, d'abord, puisque les hauteurs sont supérieures aux hauteurs maximales prévues pour ce quartier<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> RIE, p 1686

- Le volet stratégique du PAD, ensuite, puisqu’il définit la vallée du *Watermaelbeek* comme une « urbanisation plus paysagère »<sup>4</sup>. Si la notion paysagère reste relativement floue, nous estimons qu’elle n’est en tout cas pas conforme à un bâti en R+8.
- Le projet tel qu’étudié dans le rapport d’incidences ne correspond pas au volet réglementaire du plan d’aménagement directeur. Le RIE étudie en effet l’ensoleillement de la zone en partant d’une distance de 50 m entre les habitations et le nouveau projet immobilier. Dans son volet réglementaire, le PAD quant à lui prévoit une largeur de 27 mètres.

Cette hauteur, comme l’indique la figure ci-dessous, induit que le nouvel espace public, conçu le long du *Watermaelbeek*, ne sera pas assez ensoleillé pour en faire un parc de qualité.

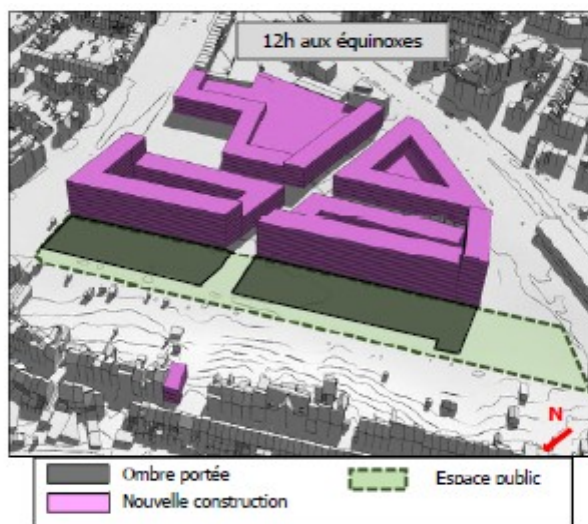


Figure 892 : Ombre portée du centre urbain sur l’espace vert public de Demey (ARIES, 2018)

Par ailleurs, le plan réglementaire du PAD prévoit la possibilité de dépasser la hauteur : « *Moyennant enquête publique et avis de la commission de concertation, un dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis aux conditions suivantes: - il est compatible avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales- il présente un impact limité sur le microclimat* ».

La conjonction de ces problèmes donne parfois l’impression que le réaménagement envisagé par le PAD sur cette partie du territoire favorise les nouveaux habitants au détriment de ceux qui y habitent déjà. Le quartier Pinoy devra supporter les nuisances liées au nouveau tracé du boulevard urbain, les habitants de la rue de la Vignette devront accepter la perte d’ensoleillement sur leurs terrains tandis que les promoteurs pourront allégrement vendre de nouveaux appartements le long d’un parc,

<sup>4</sup> PAD, volet stratégique, p 149

d'une place communale et d'une nouvelle esplanade dévolue au mode actif en face de la station Demey.

Donc si nous ne sommes pas contre la création d'un nouveau quartier, nous demandons en revanche que le gabarit des immeubles soit diminué afin de préserver l'ensoleillement du nouvel espace public et qu'il ne soit plus possible de déroger aux normes fixées par le plan. Nous demandons par ailleurs qu'une solution plus équilibrée soit trouvée pour le boulevard urbain.<sup>5</sup>

Enfin, le nouveau projet immobilier va non seulement augmenter le nombre d'habitants au sein de la zone, mais aussi le nombre de déplacements. Le RIE rapporte cette tendance puisque le déplacement horaire passerait de 1545 à 2330 voitures un samedi(+50%). Pour les heures de pointe du soir, le trafic pourrait même augmenter de 100 %<sup>6</sup>. Dans ces conditions, l'urbanisation du site doit être postérieure à la finalisation du boulevard urbain.

## **Delta**

Concernant le site Delta, nous demandons que la tour de 80 mètres (R+25) soit ramenée à une hauteur maximale de 60 mètres afin d'être conforme avec les objectifs climatiques de la Région. En effet, une étude a démontré les problèmes écologiques et économiques engendrés lorsqu'une communauté érige des tours d'une hauteur supérieure à vingt étages<sup>7</sup>. Par ailleurs, la densification verticale du site devrait être imaginée dans sa globalité. Un projet de PPAS avait pour projet d'ériger une tour en lieu et place du SIAMU sur le site du « *campus de la plaine* ». Le projet a été abandonné tout en étant confié à perspective.brussels afin de définir une nouvelle stratégie urbaine pour le campus. Il aurait été souhaitable, en raison de la proximité des deux espaces, de nous présenter une stratégie globale pour les deux territoires, plutôt que d'approuver deux plans séparément.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques dans le cadre de l'élaboration et de la motivation du PAD.

Avec nos plus sincères salutations,

pour Inter-Environnement Bruxelles,  
Olivier Fourneau

---

<sup>5</sup>S'il ne nous appartient pas de trouver des solutions, nous remarquons que diverses recommandations existent déjà à la page 1760 du RIE

<sup>6</sup> RIE, p. 1733

<sup>7</sup> BXXL – Objectivation des avantages et inconvénients des immeubles élevés à Bruxelles., UCL, juin 2009