

# PAD Delta-Herrmann-Debroux - Avis sur le projet tel qu'arrêté par le Gouvernement le 16 mai 2019

002/28.11.2019/A/0013

Le Conseil,

Attendu que Perspective.Brussels a, pour compte de la Région de Bruxelles-Capitale, élaboré en 2016 un Diagnostic du territoire s'étendant le long de l'axe E411 entre la limite régionale et Delta;

Attendu que cette démarche anticipait l'entrée en vigueur des modifications du Cobat initiée par le Gouvernement régional et prévoyant un nouvel outil de planification urbanistique, le Plan d'Aménagement Directeur (PAD);

Attendu que la modification annoncée du Cobat est entrée en vigueur le 30 avril 2018 (voir article 30 du Cobat) ;

Attendu que le Diagnostic a été alimenté en 2016 par diverses recherches et 3 ateliers auxquels des acteurs locaux ont été associés;

Attendu que ce Diagnostic a débouché sur la production d'une Etude de définition en mai 2017;

Attendu qu'un résumé de cette étude et diverses informations subséquentes sont accessibles sur le site internet <http://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/delta-herrmann-debroux> ;

Attendu qu'un groupement de bureaux d'études a été désigné début 2017 par Perspective pour mener les études du PAD ;

Attendu que ce PAD a été dénommé PAD Delta - Herrmann-Debroux (PAD HD) ;

Considérant l'avis émis le 9 mars 2017 par le Conseil communal à propos du projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) ;

Attendu que l'arrêté du 3 mai 2018 (en annexe) organise le processus d'information et de participation du public pour les PAD ;

Attendu que, par arrêté ministériel du 8 mai 2018, le Ministre-Président initie formellement la réalisation du PAD HD et en définit quelques enjeux et le projet de périmètre;

Attendu que Perspective a publié en mai 2018 une plaquette portant le titre « Périmètre, Diagnostic, Enjeux et objectifs du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Delta-Herrmann-Debroux;

Attendu que des commentaires et remarques ont été émis par le public durant la phase de consultation de 30 jours qui s'est déroulée après les réunions d'information organisées par Perspective les 4, et 5 et 20 juin 2018;

Attendu que les citoyens présents à ces réunions ont émis un certain nombre de questions portant notamment sur les conséquences négatives du projet notamment en terme de position du futur boulevard urbain, de mobilité, de stationnement, de réalisation de P+R, de desserte en transports publics, d'adéquation des projets immobiliers des sites inclus dans le périmètre du PAD, de chantier, de planification et de nécessité d'un dialogue interrégional;

Attendu que bien que l'arrêté du 3 mai 2018 susvisé ne prévoit pas de recueillir formellement l'avis de la commune, le Conseil communal a émis à l'unanimité un avis lors de sa séance du 29 juin 2018;

Attendu que les divers avis émis lors de cette procédure ont conduit à des adaptations du PAD HD et que les questions et remarques ont nourri les réflexions et études menées dans le cadre de la rédaction du Rapport d'Incidences Environnementales (RIE) ;

Attendu que le 16 mai 2019, le Gouvernement a approuvé en première lecture le projet de PAD HD (arrêté en annexe 1) ;

Attendu que le projet de PAD HD comprend :

1. Un rapport introductif, appelé « cahier introductif » contenant : un relevé de la situation existante de fait et de droit, un historique du site, le diagnostic et les enjeux de développement du site ;
2. Un volet stratégique à valeur indicative qui indique les grands principes et les principales lignes de conduite pour l'aménagement du périmètre concerné ;
3. Un volet réglementaire, avec force obligatoire, composé de prescriptions littérales et graphiques.

Attendu que le projet de PAD et son rapport sur les incidences environnementales sont soumis à l'avis des instances consultatives ainsi qu'à l'enquête publique sur le territoire des communes d'Auderghem, de Watermael-Boitsfort, d'Ixelles, de Woluwe-Saint-Pierre, de Woluwe-Saint-Lambert, d'Uccle, d'Etterbeek, et de la Ville de Bruxelles conformément à l'article 30/5 § 1er du CoBAT ;

Attendu que le projet de plan et son RIE ont été transmis aux autorités compétentes de la Région wallonne et de la Région flamande, pour avis, conformément à l'article 30/5 § 3er du CoBAT ;

Attendu que l'enquête publique se tient du 10 octobre au 9 décembre 2019 ;

Attendu que le projet de PAD a été présenté le 22 octobre 2019 lors d'une réunion publique organisée à Auderghem par Perspective.Brussels ;

Attendu que la commune d'Auderghem n'a pas connaissance des avis individuels transmis à Perspective.Brussels ;

Attendu que la commune d'Auderghem a organisé une large publicité complémentaire à propos du projet de PAD HD : journal communal, pages et questionnaire sur le site internet, invitation à une « marche exploratoire » (le 9 novembre 2019) distribuée à 6.250 exemplaires ;

Attendu qu'en date du 25 novembre 2019, 2.698 personnes ont consulté la page de présentation du PAD sur le site internet de la commune d'Auderghem avec un temps moyen de consultation de 7min10 et que 544 personnes ont répondu au formulaire les interrogeant sur les grandes orientations du projet (taux de réponse de 20,2%) ;

Vu l'analyse des réponses transmises (annexe 2) et les commentaires déposés (annexe 3) ;

Vu les divers courriers transmis à la commune émis par divers habitants éventuellement regroupés en collectif, par divers commerçants et responsables d'activités ;

Attendu que l'avis du Conseil communal a été sollicité par le Gouvernement le 24 octobre 2019 (annexe 4) et que celui-ci doit parvenir au Gouvernement dans les 45 jours ;

Considérant la qualité et la cohérence des propositions contenues dans le projet de PAD HD en vue d'améliorer la qualité de vie des quartiers traversés par l'axe de l'E411 mais aussi des quartiers plus éloignés y compris au-delà d'Auderghem ;

Considérant que la démolition du viaduc Herrmann-Debroux s'avère indispensable et justifiée dans cet objectif ;

Considérant que le projet de PAD prévoit

- la création d'espaces publics de qualité (espaces et cheminements verts et places),
- le déploiement de moyens de déplacement alternatifs (transports publics et infrastructures cyclables),
- la réalisation de nouvelles traversées piétonnes,
- entre le carrefour Léonard et l'Adeps,
  - une voirie entrante avec une bande de circulation destinée à l'accès au parking P+R, une bande réservée aux bus et une bande pour les véhicules, ce qui induit un allègement de la pression automobile dans la ville,
  - une voirie sortante avec 2 bandes pour les véhicules et une bande réservée aux bus,
- au-delà, l'aménagement d'un boulevard urbain à deux bandes de circulations dans chaque sens,
- l'aménagement de carrefours adaptés au trafic et des dispositifs d'accès aux activités riveraines,
- la prise en compte de l'évolution de divers sites voisins de l'axe (dits sites en accroche).

Considérant qu'Auderghem est réputé pour sa qualité de vie et que son caractère village dans la ville est sa force ;

Considérant que diverses infrastructures existantes, dont le viaduc Herrmann-Debroux, ont été réalisées sans permis d'urbanisme ;

Considérant que, pour assurer la protection des étangs de Rouge-Cloître, le permis d'urbanisme relatif à la réparation du viaduc des Trois Fontaines imposait la réalisation d'un bassin tampon (avec débourbeur/déshuileur) et d'un système de relevage des eaux provenant de l'axe E411 vers le réseau d'égouttage de la vallée de la Woluwe ;

Considérant que ce projet reste indispensable dans la nouvelle configuration envisagée pour cet axe ;  
Considérant que le Rapport sur les Incidences Environnementales exprime diverses recommandations et évoque divers effets négatifs ;  
Considérant qu'il y a lieu d'en tenir compte ou d'y répondre ce qui est notamment le cas pour le boulevard urbain ou les divers sites en accroche en particulier pour le site Demey (actuellement occupé par l'Hypermarché Carrefour);  
Considérant qu'il y a lieu de prévoir une planification des projets limitant les impacts négatifs et qu'en particulier, il y a lieu de préserver la qualité de vie des quartiers notamment en prévoyant une réduction de la pression automobile avant de pouvoir envisager les développements des sites en accroche. A cet effet, la requalification de l'E411 doit être une condition sine qua non au développement urbain des quartiers fragmentés par le passage de l'infrastructure.

### **Périmètre du PAD HD**

Attendu que le périmètre envisagé pour le PAD inclut les biens immeubles situés chaussée de Wavre entre l'avenue Van der Goes et l'avenue François Elie Van Elderen, ainsi que les immeubles 1 à 6 de l'avenue François Elie Van Elderen ;  
Considérant que ces immeubles font partie d'îlots qu'il n'y a aucune raison de perturber par des développements immobiliers nouveaux de nature à impacter négativement les quartiers voisins ;  
Considérant que ce front bâti appartient actuellement à un grand nombre de propriétaires divers qui seraient soumis à une pression spéculative si de tels développements étaient envisagés ;  
Attendu qu'aucun considérant ni de l'arrêté ministériel du 8 mai 2018 , ni de l'arrêté du Gouvernement du 16 mai 2019, ne vise cette partie du territoire ;  
Attendu que le Conseil communal a demandé le 29 juin 2018 que le périmètre envisagé pour le PAD soit modifié pour en exclure les biens immeubles situés chaussée de Wavre entre l'avenue Van der Goes et l'avenue François Elie Van Elderen, ainsi que les immeubles 1 à 6 de l'avenue François Elie Van Elderen ;  
Attendu que l'arrêté du 16 mai 2019 par le lequel le Gouvernement approuve le projet de PAD HD ne répond pas à cette demande et que le périmètre du projet de PAD HD n'a pas été modifié à la suite de cette demande ;  
Considérant que, nonobstant la croissance démographique évoquée dans l'arrêté ministériel du 8 mai 2018 , il n'y a lieu d'envisager sur le territoire communal que des développements en rapport avec les caractéristiques des quartiers dans lesquels ils s'inséreraient ;

### **Implantation du boulevard urbain**

Considérant que la reconversion/transformation du viaduc n'a pas été retenue ;  
Attendu que la question de l'implantation du boulevard urbain a fait l'objet d'un examen attentif dans le RIE ;  
Considérant que l'implantation proposée au Sud est réalisable et présente des avantages en terme de mobilité, d'aménagements de nouveaux espaces verts et espaces publics, d'amélioration de l'accessibilité aux stations de métro Beaulieu et Demey ;  
Considérant que la vitesse du trafic serait limitée à 50km/h (70 km/h actuellement), ce qui réduit les nuisances sonores ;  
Considérant que dans le tronçon Wavre-Adeps, une voirie de desserte locale est prévue, ce qui éloigne les voies de circulation principales des habitations à front du boulevard ;  
Attendu qu'il est démontré que l'implantation du boulevard urbain au Nord de l'axe n'est pas réalisable compte tenu d'un espace insuffisant entre le métro et les limites des propriétés privées en divers endroits, notamment à l'arrière de l'avenue des Meuniers et au bas de la chaussée de Watermael ;  
Attendu qu'une telle implantation au Nord se ferait également à l'arrière des jardins de diverses zones d'habitations (comme en cas d'implantation au sud) et même en façade avant des habitations avenue Demey 21 à 41 ;  
Attendu que cette implantation au Nord

- rend excessivement complexe le carrefour Beaulieu vu les virages à aménager notamment vers l'avenue de Beaulieu ;
- réduit considérablement l'amélioration de l'accessibilité des stations de métro Demey et Beaulieu pour les usagers se dirigeant vers le centre-ville (les plus nombreux);

- limite considérablement les esplanades prévues à Demey et Beaulieu, les espaces verts et leur continuité mais aussi les possibilités des liaisons en mobilité active ;

Attendu, par contre, qu'est réalisable l'implantation des deux voies vers ville au Nord et des 2 autres voies au Sud entre Demey et Beaulieu;

Considérant cependant qu'elle présente des inconvénients similaires à ceux décrits ci-dessus ;

Considérant que des études de projet et d'exécution doivent encore être effectuées avant la réalisation du projet et que celles-ci sont susceptibles de mettre en évidence d'autres possibilités, contraintes ou inconvénients ;

Considérant dès lors qu'il n'y a pas lieu d'exclure à ce stade du projet, cette implantation du boulevard urbain avec des sens de circulation séparés par le site du métro ;

Considérant néanmoins que l'implantation proposée au Sud de l'axe présente des avantages clairs par rapport à toute autre disposition ;

## **P+R**

Considérant que le projet réduit de 13 000 à 8 000 le nombre de véhicules pouvant accéder à Bruxelles par l'axe de l'E411 entre 6h00 et 10h00 du matin (une seule bande de circulation entrante depuis le carrefour Léonard);

Considérant que la réalisation d'un parking P+R suffisamment important et souterrain est un élément important de l'alternative proposée compte tenu de cette réduction ;

Considérant que le PAD HD prévoit un P+R de capacité comprise entre 800 et 1 500 véhicules à hauteur du stade communal ;

Considérant qu'en l'état actuel de la demande de déplacements et de l'offre de transports publics, les études démontrent que la capacité de 1 500 places serait pleinement utilisée ;

Considérant dès lors qu'il n'y a pas lieu de limiter aujourd'hui la capacité du P+R, ni, a fortiori, de la réduire à 800 places ;

Considérant que la position du P+R à hauteur du stade communal est totalement comprise dans le territoire régional bruxellois ;

Considérant toutefois que ce P+R, bien que prévu sous l'espace de voirie actuel, est situé dans le périmètre classé de la Forêt de Soignes ;

## **Transports publics vers P+R**

Considérant qu'il convient de relier le P+R au réseau de transports publics et au réseau cyclable de manière performante et attractive ;

Considérant que les études ont montré que les usagers des véhicules arrivant à Bruxelles par l'axe E411 se dirigent en très grand nombre (9500 sur 12950) vers la zone Watermael-Boitsfort/Ixelles/Plaine et dans une moindre mesure vers Woluwe (1800 sur 12950), le solde ayant des destinations plus lointaines ;

Considérant que cette demande de déplacement est susceptible d'évoluer ;

Considérant que dans la proposition actuelle, la liaison en transports publics est prévue avec des lignes de tram rejoignant la station de métro Herrmann-Debroux puis se dirigeant l'une vers Louise via Watermael-Boitsfort, l'autre vers Roodebeek via Woluwe ; ce qui correspond aux zones de destinations susmentionnées ;

Considérant que le projet implante le site propre tram du côté du jardin Massart et du Stade ;

Considérant que cette implantation prend en compte les besoins de protection des quartiers du trafic de transit, de régularité et de sécurité des transports publics, des modes actifs et des usagers ;

Considérant également que des arrêts supplémentaires sont prévus à hauteur de la rue Albert Meunier et du jardin Massart ; ce qui bénéficie aux riverains auderghemois ;

Considérant que la capacité du tram permet de transporter les voyageurs attendus ;

Considérant que, par l'agencement proposé, le projet sécurise mieux qu'actuellement la correspondance entre tram et métro à la station Herrmann-Debroux ;

Considérant que le tram peut se développer avec des coûts moindres que le métro ;

Considérant qu'une prolongation du métro qui semblait la plus appropriée, implique des travaux plus complexes et plus impactants compte tenu du contexte dans lequel ils devraient s'insérer;

Considérant que le projet doit tenir compte de la disponibilité de moyens budgétaires ;

Considérant toutefois que la solution actuellement proposée entraîne des ruptures de charge ;

Considérant que dans le cadre d'une évolution future et notamment d'une collaboration avec les régions voisines, la prolongation du métro pourrait représenter une meilleure solution à l'échelle métropolitaine ;

### **Planification travaux**

Considérant que la mise en place d'alternatives de transport doit précéder/accompagner la démolition du viaduc Herrmann-Debroux ;

Considérant que la réalisation d'un vaste P+R accompagné de la mise en place de transports publics adéquats et de liaisons sûres pour les modes actifs est sans aucun doute le préalable à la mise en œuvre du projet de PAD HD ;

Considérant que suivant un phasage encore à préciser, l'aménagement du boulevard urbain entre le carrefour Léonard et le P+R doit se réaliser de manière concomitante au P+R afin d'en assurer le succès et de permettre la réalisation ultérieure des autres infrastructures prévues ;

Considérant que les travaux devront être phasés pour limiter la durée de ceux-ci au droit de chaque tronçon du projet ;

Considérant que chaque action devra faire l'objet d'études de réalisation, de demandes de permis d'urbanisme, de marchés publics, d'une coordination des chantiers ;

Considérant qu'il y a lieu que le Gouvernement complète le projet par des prévisions budgétaires, une planification réaliste et crédible, la désignation des acteurs en charge de la réalisation de chaque partie du projet et l'installation d'un comité de pilotage de la mise en œuvre du PAD HD ;

### **Gabarits**

Considérant que le projet adopté en Gouvernement a pris en compte une partie des demandes émises par la commune d'Auderghem en terme de limitation des gabarits des constructions autorisables dans les sites en accroche ;

Considérant que les gabarits proposés pour les sites en accroche doivent être définis comme des maxima et qu'ils devraient être fixés par des cotes de niveau supérieur dans un référentiel clairement déterminé (niveau Institut Géographique National) ;

Considérant qu'il n'y a dès lors pas lieu de prévoir des dérogations à ces gabarits maxima et qu'il convient dès lors de modifier dans ce sens la prescription générale 5 ;

Considérant que chaque demande de permis d'urbanisme devra tenir compte du bon aménagement des lieux et non pas seulement du respect de ces maxima ;

Considérant qu'au regard des constructions existantes et projetées, il n'y a pas lieu de fixer des maxima excessifs ;

Considérant dès lors, qu'il y a lieu de réduire de 80 m à 60 m (cote 156) la hauteur de l'immeuble prévu à Delta (bld du Triomphe) ce qui permettrait néanmoins un projet architectural de qualité présentant une surhauteur significative ;

Considérant qu'il conviendra de moduler les hauteurs des immeubles du site en accroche Demey (grande surface Carrefour) en fonction du quartier dans lequel il devra s'insérer ;

Considérant qu'il convient d'assurer que, dans diverses autres zones du PAD, les gabarits maxima s'accordent avec le contexte urbain actuel et qu'il convient dès lors de réduire certains gabarits excessifs par des prescriptions réglementaires adaptées ;

### **Concertation interrégionale**

Considérant qu'au-delà de l'avis qui a été demandé, il y a lieu de favoriser un dialogue interrégional et avec l'Etat fédéral sans toutefois que celui-ci conduise à l'immobilisme en terme de mise en œuvre du projet de PAD HD ;

Considérant, ainsi, qu'il convient d'envisager l'implantation de P+R complémentaires en Flandre ou en Wallonie et de les relier à Bruxelles par des transports publics performants ;

Considérant que le réseau de transports publics dans la zone métropolitaine devrait être développé de concert entre les trois régions et l'Etat fédéral ;

Considérant qu'il importe que le RER, qui n'a que trop souvent été retardé, trouve enfin sa concrétisation dans un délai compatible avec le projet de PAD (2030) ;

## LE CONSEIL COMMUNAL

### SOULIGNE

la qualité du travail de conception et de rédaction du PAD Delta-Herrmann-Debroux pour l'ensemble des documents soumis à l'enquête publique ;

### CONSIDERE

que la qualité et la cohérence des propositions contenues dans le projet de PAD HD contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des quartiers traversés par l'axe de l'E411 mais aussi des quartiers plus éloignés y compris au-delà d'Auderghem par

- un allègement de la pression automobile,
- le déploiement de moyens de déplacement alternatifs,
- la création d'espaces publics de qualité (espaces et cheminements verts et places),
- la prise en compte de l'évolution de divers sites voisins de l'axe.

### SOUTIENT

le projet de transformation des infrastructures de mobilité et des espaces publics prévus par le projet de PAD en ce compris la démolition du viaduc Herrmann-Debroux en favorisant les continuités paysagères et l'accueil de la biodiversité;

### DECIDE

de demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

- 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 ;
- que le périmètre du PAD soit modifié pour en exclure les biens immeubles situés en bordure de la chaussée de Wavre entre l'avenue Hugo Van der Goes et l'avenue François Elie Van Elderen, ainsi que les immeubles 1 à 6 de l'avenue François Elie Van Elderen;
- d'apporter des modifications au périmètre de la zone classée de la forêt de Soignes strictement nécessaires (retirer la voirie du périmètre du site classé) pour permettre les aménagements prévus par le PAD (notamment la zone de réalisation du P+R) ;
- que la concrétisation du projet de PAD débute par la réalisation d'un vaste P+R (au moins 1500 places) accompagné de la mise en place de transports publics adéquats et de liaisons sûres pour les modes actifs ;
- que l'aménagement du boulevard urbain entre le carrefour Léonard et ce P+R se réalise de manière concomitante au P+R afin d'en assurer le succès et de permettre la réalisation ultérieure des autres infrastructures prévues ;
- que la réalisation de ces aménagements (P+R, Transports publics et bld urbain) précède tout développement des sites en accroche ;
- que, pour la protection des étangs de Rouge-Cloître, soit réalisé de manière urgente le bassin tampon (avec/débourbeur/déshuileur et système de relevage) pour les eaux provenant de l'axe E411 tel que l'impose le permis d'urbanisme relatif à la réparation du viaduc des Trois Fontaines;
- que le volet stratégique et le volet réglementaire soient adaptés et répondent aux effets négatifs et aux recommandations du Rapport sur les Incidences Environnementales ;
- de fixer les hauteurs des immeubles du site en accroche Demey (grande surface Carrefour) en fonction du quartier dans lequel il devra s'insérer ; de supprimer la zone d'habitation Herrmann-Debroux entre les n°70 et 78 rue de la Vignette ; de prévoir pour le parc Demey, une largeur minimale de 30 m et une superficie minimale de 2,4ha hors terrain sis en bordure de la rue de la Vignette 70 à 78 (potager collectif); (voir demandes dans l'annexe 5);
- de réduire certains gabarits excessifs par des prescriptions réglementaires adaptées ; (voir demandes dans l'annexe 5)
- de réduire de 80 m à 60 m la hauteur autorisable de l'immeuble prévu à Delta (bld du Triomphe) ;
- que, lors des études et demandes de permis d'urbanisme des infrastructures publiques, le PAD permette d'envisager toutes les propositions identifiées comme techniquement réalisables,

notamment pour l'implantation du futur boulevard urbain, pour l'implantation et la capacité du P+R et pour le mode de desserte en transports publics (tram ou métro);

- au Gouvernement de favoriser un dialogue interrégional et avec l'Etat fédéral sans toutefois que celui-ci conduise à l'immobilisme en terme de mise en œuvre du projet de PAD HD ;
- à Perspective.Brussels d'adapter le volet réglementaire du PAD à la présente délibération et à la note de remarque ci annexée (annexe 5) ;
- que la place publique appartienne à une autorité publique

#### DECIDE

- de communiquer la présente délibération à Perspective.Brussels en ce compris l'annexe 5;
- de transmettre à Perspective.Brussels l'analyse des réponses et commentaires déposés sur le site internet communal (annexe 2 et annexe 3) et demande de les joindre au dossier d'enquête publique au même titre que les avis transmis à et/ou émis sur le site de Perspective.Brussels;
- de communiquer la présente délibération au Ministre-Président et à la Ministre de la Mobilité et de les charger d'insister auprès du Gouvernement fédéral pour que le RER, qui n'a que trop souvent été retardé, trouve enfin sa concrétisation dans un délai compatible (2030) avec le projet de PAD.