

COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 11 JUIN 2018 SUR LE PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR «LOI »

Contexte du compte-rendu : Conformément à l'article 2§ 1 al. 2 de l'Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus de participation et d'information du public¹, l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé, suite à l'adoption de l'Arrêté ministériel du 8 mai 2018 donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « Loi », une réunion d'information et de participation du public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) «Loi » en date du « 11 juin 2018 ».

Pour la facilité du lecteur, les échanges de cette réunion sont repris dans l'ordre chronologique du déroulement de la réunion.

Il a par ailleurs été décidé de répondre à l'ensemble des observations, suggestions et questions posées malgré le fait que certaines étaient en dehors du cadre de l'arrêté évoqué.

Ce document sera mis en ligne sur le site de perspective.brussels jusqu'à la fin de la procédure d'adoption du PAD.

INT 1 –ASBL Association du Quartier Léopold (AQL)

Je n'ai pas appris grand-chose aujourd'hui par rapport à ce qui a été raconté précédemment.

Q1 : Je constate que le rapport entre la rue de la Loi et les quartiers périphériques, notamment au croisement de la chaussée d'Etterbeek, disparaît totalement du discours. Or, c'est un enjeu important. S'il y a un endroit où une rencontre sur la rue de la Loi peut se faire, c'est vraiment à cet endroit-là. Et je dois reconnaître que le bâtiment qui y a été récemment construit va à l'encontre de toute rencontre entre les quartiers qui s'égrènent le long de la vallée du Maelbeek. Pour l'instant, ce qui a été construit rue de la Loi nous fait très peur par rapport à ce qui se construira dans l'îlot 130. Je voulais faire un petit commentaire sur la notion de convivialité. Effectivement, au croisement de la rue de la Loi et de la chaussée d'Etterbeek, la convivialité s'exprime surtout pour la rue de la Loi et pas du tout pour la chaussée d'Etterbeek.

Q2 : Comment allez-vous vous appuyer sur le Règlement Régional d'Urbanisme Zoné (RRUZ) qui était déjà un instrument qui permettait de construire –la preuve étant le bâtiment qui vient de se construire à l'angle Loi-Etterbeek?

Q3 : Nous avons mis l'accent depuis très longtemps sur les conséquences en terme de mobilité d'un accroissement de la densité sur la rue de la Loi. Le RRUZ a fait l'impasse sur ces questions de mobilité. Et nous savons par ailleurs que pour pouvoir réduire de manière importante cette mobilité sur la rue de la Loi, des dispositions très importantes doivent être prises non seulement

¹ Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public, préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur, M.B. du 9 juin 2018, p. 39070.

au niveau de Bruxelles mais aussi au niveau de l'inter-régional. Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) abordera-t-il de manière constructive avec les autres Régions ce genre de problématique ? Et le PAD abordera-t-il les questions de mobilité sous tous ses aspects : automobilistes, piétons, cyclistes et transport en commun ?

Pour le moment tout accroissement de trafic sur la rue de la Loi se déverse automatiquement sur la chaussée d'Etterbeek et dans les quartiers périphériques.

INT 2 – Société de développement BPI

N'aurait-il pas été logique de réaliser un PAD sur la rue de la Loi mais qui englobe le quartier Léopold jusqu'à et y compris la rue Belliard ? Ou alors assortir le PAD Loi d'un deuxième PAD qui couvrirait la rue Belliard ?

INT 3 – Habitante

Er was ook informatie dat de Kortenberglaan zou heraangericht worden. Valt dat hier ook onder ?

INT 4

Q1 : Je ne comprends pas pourquoi on se limite à la rue de la Loi. On parle du Quartier européen (QE) et puis tout à coup, on se limite à la rue de la Loi. Je crois que le QE est quand même beaucoup plus large. On a cité des statistiques 'QE' alors qu'il est question de la rue de la Loi. Je ne sais pas les critères qui ont été retenus pour délimiter le périmètre. Il y a peut-être un critère financier ou une volonté de limiter les projets ce que je comprendrais.

Q2 : Les communes ont quand même pas mal de compétences dans tout ce que vous allez proposer et je n'ai pas entendu une fois le mot 'commune' dans votre présentation. Je constate que parmi les acteurs impliqués dans le PAD les communes n'apparaissent pas.

REPONSES

à INT 1

Il est relativement normal que vous n'ayez pas appris grand-chose dans la mesure où ce qui est nouveau ici, c'est plus l'outil utilisé pour appréhender la problématique que les réflexions sur le développement du quartier qui ont déjà fait l'objet à différents moments de décisions politiques.

à INT 1 / Q2

Nous allons effectivement nous appuyer sur le RRUZ dans la mesure où l'objectif ici n'est pas de remettre en cause nécessairement ce qu'il prévoit. Le PAD envisagé pourrait avoir au moins deux plus-values par rapport à cet outil : il sera assorti d'un Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) –ce qui faisait défaut au RRUZ et qui est aussi le moyen à l'appui du recours introduit devant les tribunaux. L'autre plus-value du PAD envisagé serait de pouvoir parler de l'affectation du sol et de la spatialisation de ces affectations. Donc, comment à l'échelle du périmètre on spatialise le logement, le bureau, le commerce et l'équipement public.

à INT 1 / Q3

Pour la mobilité, il est évident que dans ce périmètre comme dans d'autres périmètres, la question de la mobilité est centrale et qu'elle nécessite une approche métropolitaine inter-régionale avec des acteurs fédéraux comme la SNCB pour qu'ils fassent un travail à la fois sur la lisibilité des gares mais aussi sur les fréquences et l'exploitation des trains. La Région bruxelloise a tout de même une attitude cohérente par rapport à cette question en insistant soit au travers de décisions du Gouvernement, soit au travers du projet de Plan régional de développement durable, soit encore au travers du comité de concertation, sur la nécessité d'un accord entre Régions et acteurs de la mobilité comme le Fédéral pour traiter cette problématique. Et dans cette problématique la

navette automobile entrante est en quelque sorte le nerf de la guerre et un levier fondamental. Nous avons décidé de ne pas attendre une décision sur tous ces points pour définir notre propre vision du développement de notre territoire mais on le fait en étant bien conscient que la mise en œuvre de ces plans nécessite des avancées structurelles sur cette question. Nos plans s'inscrivent dans le moyen/long-terme (10-15-20 ans). Si dans 20 ans, on n'a pas trouvé de solution sur la mobilité dans Bruxelles, on s'expose à certaines déconvenues.

à INT 2 & INT 4 / Q1

Pour ce qui est d'éventuellement étendre le périmètre du PAD envisagé à la rue Belliard, il faut savoir qu'historiquement le Projet Urbain Loi (PUL) traite de la question de la centralisation des institutions européennes et du développement d'une mixité fonctionnelle dans ce périmètre. Il est vrai que la question de savoir comment traiter la rue Belliard est pertinente étant donné qu'il y a de fortes similitudes entre les deux rues. On va y réfléchir. La meilleure solution est-elle d'étendre le périmètre ou faudrait-il favoriser une autre dynamique ? Pour l'instant nous avons reçu instruction de travailler sur le réaménagement du périmètre autour de la rue de la Loi.

à INT 3

Nous n'avons pas connaissance d'un plan de réaménagement de l'ensemble de l'avenue de Cortenbergh. Ce qui existe par contre mais qui est davantage en relation avec le plan de réaménagement du rond-point Schuman, ce sont des interventions sur certains carrefours de l'avenue de Cortenbergh voire même la mise en place d'une bande bus vers l'extérieur de la ville. Plusieurs hypothèses sont sur la table aujourd'hui, Bruxelles-Mobilité travaille là-dessus dans le cadre du réaménagement de Schuman. Il est en effet inévitable de trouver des parcours alternatifs à la traversée nord-sud du rond-point Schuman.

à INT 4 / Q2

Les communes sont impliquées dans les comités d'accompagnement de nos réflexions ou dans la plupart des autres travaux que nous menons. Elles sont clairement mentionnée sur la diapositive mentionnant les acteurs du projet. **à INT 1 / Q1**

Le croisement de la rue de la Loi et de la chaussée d'Etterbeek est clairement un des enjeux de l'îlot B. Qu'il s'agisse du métro Maelbeek, des arrêts de bus ou encore du jardin du Maelbeek, il y a clairement des particularités qui appellent à être prises en compte. Je rappelle que sur l'îlot B 45% du sol ne sera pas bâti, soit quasiment la moitié de l'îlot. Une imposition qui figure dans le cahier des charges du concours de l'îlot B est qu'il faut implanter un espace public au droit de la rue Philippe Le Bon dans l'esprit des liaisons Nord-Sud. J'imagine que parmi la trentaine de candidats qui seront sélectionnés, certains vont apporter une attention toute particulière à cette pointe est de l'îlot puisqu'outre la mobilité déjà évoqué, il y a un enjeu paysager fort et sans doute une forme de vis-à-vis à trouver avec le jardin du Maelbeek.

QUESTIONS

INT 5 – Société de développement BPI

Comment peut-on envisager des solutions de mobilité rue de la Loi sans imaginer des solutions simultanées rue Belliard étant donné que l'une est un axe de pénétration et l'autre de sortie ? Il y a inévitablement des interactions entre ces deux axes.

INT 6 – Commission Royale des Monuments et Sites (CRMS)

Q1 : Pour parler de la rue Belliard à nouveau, il n'y a aucune similitude entre la rue Belliard et la rue de la Loi. On peut constater que les continuités nord-sud du tissu viaire dans les deux cas de figure n'ont rigoureusement rien à voir. Du côté de la rue de la Loi, il y a un décalage des voiries

quasi-systématique d'un demi-îlot. D'où la demande exprimée au travers du schéma directeur d'avoir des perméabilités nord-sud permettant d'éviter cet écueil. On est dans une situation tout à fait différente rue Belliard où là toutes les rues perpendiculaires sont en continuité d'un côté à l'autre. Le besoin de perméabilité au sein des îlots exprimé pour la rue de la Loi ne se justifie donc pas pour la rue Belliard. Pour rappel, le Schéma Directeur (SD) du QE avait mis en évidence le rôle premier de la rue de la Loi. Et il ne faut pas se laisser illusionner par le fait que les travaux publics dans les années '70 aient mis ces deux rues en sens unique contraire. Il ne s'agit là que de circulation automobile. Si l'on voulait traiter ces deux axes comme symétriques, il faudrait alors creuser un tunnel métro sous Belliard. Je ne crois pas que ce soit d'actualité.

Q2 : Il est très important de traiter l'articulation entre la chaussée d'Etterbeek et la rue de la Loi. Ce lieu est caractérisé par une différence de niveau, une station de métro Maelbeek sous-dimensionnée. Il y a donc là une opportunité qu'on se doit de saisir.

REPOSES

À INT 5 & INT 6 – Q1

Il y a tout de même un tout petit peu de similitude entre la rue de la Loi et la rue Belliard, notamment sur la question de la qualité des espaces publics, les problèmes de mobilité. On pourrait traiter la rue Belliard dans le cadre de la mobilité et du RIE. Ce sera le cas et les liens seront faits sur les aspects mobilité, notamment dans l'étude des impacts du PAD Loi envisagé sur son environnement. Maintenant sur un traitement plus foncier, immobilier, urbanistique et architectural la question pourrait se poser aussi mais, effectivement, comme cela a été dit pour des raisons historiques ce n'est pas encore le cas aujourd'hui.

À INT 6 – Q2

Nous sommes bien conscients de l'enjeu que représente l'articulation entre la rue de la Loi et la chaussée d'Etterbeek. Nous sommes associés à différentes initiatives comme le concours de la Commission européenne (CE) et partout où nous le pouvons, nous ne cessons de répéter nos préoccupations, nos ambitions et nos intérêts que ce soit au travers d'un cahier des charges ou dans un comité de pilotage de tel ou tel périmètre de projet comme le rond-point Schuman. Notre rôle est de marteler sans cesse l'ambition forte sur les espaces publics, sur la qualité des aménagements. Alors, on n'est pas maître d'ouvrage de tout mais notre rôle est bien de relayer ces ambitions.

Le RIE commence à traiter la programmation et à ce stade, cela a démontré que malgré la densification nous n'allons pas vers une augmentation des places stationnement dans le périmètre du fait de l'application progressive du COde BRuxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (COBRACE) qui prévoit la réduction de moitié des places de stationnement pour les bureaux.

QUESTIONS

INT 7 –Fonctionnaire des institutions européennes

Q1 : Ce plan a un contenu très abstrait et je ne suis toujours pas en mesure de comprendre ce que sera le résultat. Que se passe-t-il précisément pour l'instant sur la rue de la Loi ? Combien de bandes de circulation vont disparaître ? Il a été question à un moment donné d'une réduction à deux bandes, voire même d'un tram.

Q2 : Et que sont ces pôles que vous évoquez ? S'agit-il de places ? Je n'arrive pas à m'imaginer concrètement ce que vous envisagez.

REPONSES

À INT 7 / Q1

Aujourd'hui ce ne sont pas des documents très techniques qui vous sont présentés mais bien une vision. Nous n'avons pas encore à ce stade les outils/règles exactes qui nous permettront de mettre en œuvre le projet. Mais le principe de base est clair : créer des connexions nord-sud à travers les îlots (privés). Pour cela, il faut libérer de l'espace au sol pour créer de l'espace public et donc réduire l'emprise au sol des bâtiments et, par conséquent, autoriser les constructions de monter en hauteur. Un exemple est l'îlot B où seuls 55% de l'îlot peuvent être construits et où donc 45% de l'îlot sera couvert par des espaces libres. Cela se traduira par un espace public dans l'axe de la rue Philippe Le Bon. C'est le cas également des projets The One et Realex qui eux aussi libèrent de l'espace au sol pour permettre une connexion entre la rue de la Loi et la rue Jacques de Lalaing dans l'axe de la rue de Toulouse.

À INT 7 / Q2

Sur les pôles, comme dit préalablement, notre volonté est d'implémenter une programmation mixte sur l'ensemble du périmètre : logement, bureau, commerces, équipements publics. Ceci dit, au stade actuel de nos réflexions, il nous paraît intéressant de varier le type de mixité fonctionnelle à travers le périmètre avec un pôle métropolitain côté petite ceinture marqué par la présence d'un équipement public de rayonnement régional, un pôle Capitale de l'Europe côté chaussée d'Etterbeek pour le développement des implantations des institutions européennes et un pôle central plus résidentiel. Ces pôles se traduiraient donc par leurs programmes et, du coup, par des typologies différentes pour accueillir les différentes fonctions. C'est précisément ce que l'analyse fine de la spatialisation de ce programme va pouvoir étudier : comment les îlots du PuL peuvent-ils accueillir ces différentes fonctions avec quel maillage d'espaces publics.

Le point de départ est que la rue de la Loi est actuellement un canyon et qu'il faut y prévoir un certain nombre de m² pour rationaliser les implantations de la CE. Du coup, le parti pris est de libérer de l'espace au sol pour que la rue puisse évoluer vers une rue charnière et, de ce fait, autoriser des immeubles plus hauts. Il s'agit d'un processus assez complexe vu qu'il y a très peu de propriétés publiques dans le périmètre et que ce sont donc une succession d'opportunités foncières qui vont se présenter et que nous allons devoir saisir. Maintenant, c'est à nous de séduire les propriétaires et acteurs du quartier pour qu'ils adhèrent à cette dynamique et d'organiser le dialogue entre les différents projets pour que cette ambition-là puisse se réaliser.

Enfin, la création de ces nouveaux espaces publics s'accompagnera de davantage d'animation, de contrôle social par le biais de commerces, d'horeca ou d'équipements publics. Là où aujourd'hui, on constate une absence d'animation tant en soirée que le week-end.

QUESTIONS

INT 8

Avez-vous déjà l'accord de la CE pour une concentration de ses bureaux sur la rue de la Loi ? Aujourd'hui déjà, sont présents le long de la rue de la Loi le Juste Lipse, le Lex, le Résidence Palace, le Conseil européen et maintenant le projet The One. Comment vous et la CE comptez-vous lancer cette dynamique ?

REPONSES

à INT 8

La densité prévue sur l'îlot B avec ses deux immeubles élevés répond justement à une partie des besoins de la CE. Pour le reste de ses besoins, la CE a l'habitude de fonctionner par opportunité avec des appels à projets où des propriétaires du quartier sont mis en concurrence. Ces opérations se réaliseront dans le cadre fixé par le PAD envisagé.

Un des objectifs indirects du PAD envisagé est de réduire la pression bureau sur les quartiers situés au sud et au nord de la rue de la Loi. Aujourd'hui, ces quartiers pâtissent beaucoup d'une invasion du bureau alors même que leurs origines étaient résidentielles. La concentration du bureau sur la rue de la Loi devrait donc libérer ces quartiers de la pression bureau et leur permettre de redéployer la fonction résidentielle avec davantage de convivialité.

Enfin, pour que les choses soient bien claires, on ne va pas vers une augmentation des superficies de bureau occupées par la CE mais bien une restructuration. Aujourd'hui la CE est propriétaire d'une cinquantaine de bâtiments dans le quartier européen. Et souvent, ces bâtiments sont monofonctionnels avec des rez-de-chaussée qui ne participent pas à l'animation de la ville. Il faut avoir en tête les opportunités que représente cette restructuration.

QUESTIONS

INT 9 – Habitant du QE

J'ai compris que le PAD compte favoriser la mixité fonctionnelle. Mais va/peut-t-il favoriser la mixité sociale et éviter la gentrification? Aujourd'hui de plus en plus de personnes sont attirées par le QE et cela se traduit par une augmentation des loyers. Le PAD va-t-il conforter cette tendance ou bien va-t-on vers des mesures pour favoriser le logement moyen ?

REponses

à INT 9

Parallèlement à l'élaboration du PAD envisagé, nous élaborons un diagnostic fin sur différentes thématiques dont le logement. On évalue donc systématiquement la situation à l'échelle du quartier mais aussi la demande au niveau régional et comment le quartier peut répondre à cette demande. Ces analyses et recommandations font l'objet de notes que nous soumettons aux acteurs du logement ainsi qu'à notre cabinet de tutelle et qui, à mon sens, seront aussi présentés au Gouvernement pour qu'il puisse prendre attitude par rapport à ça.

Aujourd'hui, l'outil PAD ne décide pas en lui-même de la typologie des logements. Notre objectif, comme dans les autres plans, est de viser la mixité sociale autant que possible. Nous avons différents moyens à notre disposition. L'acquisition foncière pour garantir la réalisation de logements publics et de logements sociaux. Dans le cas de la rue de la Loi, il n'y a pas beaucoup de foncier public. Il faudra donc voir dans quelle mesure les opérateurs publics pourront acheter l'une ou l'autre parcelle. Un autre moyen est celui des charges d'urbanisme qui s'applique à l'échelle des demandes de permis d'urbanisme et qui peut se traduire par la réalisation de logements publics. Enfin, il y a les opportunités qui vont se dégager et ce que chaque opérateur de logement public pourra faire ponctuellement dans le périmètre.

La réflexion sur les logements publics est donc menée en parallèle de l'élaboration du PAD.

QUESTIONS

INT 10

J'aimerais revenir sur l'îlot B et les 45% de sol libéré. L'îlot 130 a de grandes différences de niveau notamment avec la chaussée d'Etterbeek. Il faudra y être attentif. Dans l'épure initiale de Christian de Portzamparc, il y avait une grande dalle au niveau de la rue de la Loi ce qui représente tout de même l'équivalent d'un immeuble de trois étages pour la chaussée d'Etterbeek. Que signifie dans ces conditions 'libérer 45% du sol' ?

INT 11 - CRMS

Deux points complémentaires.

Q1 : D'abord le rond-point Schuman. Il faut veiller à garder la perspective visuelle entre la rue de la Loi et les arcades du Cinquantenaire. Des travaux ont été réalisés pour diminuer la profondeur d'autoworld et de la halle de l'aviation au début du 20^e siècle de façon à dégager la perspective sous les trois arcades. Il ne faudrait pas que ce qui est envisagé pour le rond-point Schuman bouche cette perspective.

Q2 : Une question de mobilité qui sort sans doute du cadre du PAD mais qui pourrait être abordé par le RIE dont l'aire d'étude peut s'élargir en fonction des thématiques abordées. Les tram 39 et 44 s'arrêtent au square Montgomery suite à une décision politique dans les années '70. Pourrait-on envisager de les faire continuer dans le quartier européen suivant un itinéraire à étudier qui sera probablement en-dehors du PAD? Ceci permettrait de mieux drainer les îlots du Quartier européen qui sont à une certaine distance de la rue de la Loi.

REPONSES

À INT 10

L'épure initiale de Christian de Portzamparc pour l'îlot B prévoyait effectivement un projet très ambitieux. Ce projet prévoyait trois tours dont la plus élevée faisait 220-250 m de haut et une gigantesque dalle en hauteur qui couvrait quasiment tout l'îlot. Il a été choisi en concertation avec Christian de Portzamparc et le maître architecte de la Région, de certes garder un caractère exceptionnel pour cet îlot-là vu qu'il s'agit du plus grand îlot du Projet urbain Loi mais aussi du fait des enjeux urbains important qu'il représente, notamment en terme de traversée nord-sud mais aussi de faire évoluer cette épure vers un projet plus raisonnable. On est passé de trois tours à deux tours, d'une hauteur maximale de 250 m à 165 m et dans le RRUZ, nous avons imposé un maximum d'espace libre surplombé de 20%. Des 45% d'espaces libres à réaliser sur l'îlot, seuls 20 % peuvent être surplombés par une construction tout en laissant une hauteur libre de 6m.

La dalle telle que dessinée par Christian de Portzamparc n'est donc clairement plus à l'ordre du jour. Ces évolutions sont le fruit des études d'impacts qui ont démontré que ce projet initial portait en lui trop de nuisances mais est aussi le fruit de la consultation de Belgocontrol (agence de contrôle aérien). Par ailleurs, l'équipe de projet a choisi d'adopter une attitude plus urbaine pour cet îlot de façon à ce que lorsque les îlots A et B se développent, qu'ils fassent ville ensemble quand bien même le reste du périmètre ne se développe pas dans la même temporalité. L'intention n'est donc clairement pas de prolonger la typologie de bâtiments solitaires tels que c'est le cas entre Schuman et la chaussée d'Etterbeek. On est donc revenu vers une approche qui consacre le PuL comme un projet urbain avant d'être un projet d'architecture. Il faut donc que les conditions que nous allons imposer à ces deux îlots-là nous permette de montrer le chemin pour les autres îlots.

à INT 11 - Q1

Pour ce qui est de la perspective visuelle entre Schuman et les arcades du Cinquantenaire, bien qu'il ne fasse pas partie du périmètre, je peux vous dire que le sujet a été abordé au cours des comités d'accompagnement pour le réaménagement de Schuman et qu'il a été demandé au bureau

d'étude de produire les vues qui nous permettent d'apprécier l'impact éventuel du projet sur cette perspective historique. Nous devrions donc prochainement disposer des premiers éléments de réponse.

à INT 11 - Q2

Pour ce qui est de la prolongation éventuelle des lignes de tram, c'est une question que je vais évidemment relayer à mon bureau d'étude.

26 juin 2018