

HERRMANN-DEBROUX

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet informatif

JANVIER 2022

ÉTUDE RÉALISÉE PAR

ORG Urbanism & Architecture – D'ICI LÀ Paris – Sweco Belgium nv – ARIES Consultants SA – Common Ground
pour la Direction Stratégie territoriale, perspective.brussels

PHOTO DE COUVERTURE

© Jonathan Ortegat

MISE EN PAGE

Tipik

CONTACT

herrmann-debroux@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine DE BORMAN, Directeur général de perspective.brussels – Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2022 perspective.brussels

D/2022/14.054/02

HERRMANN-DEBROUX

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet informatif

JANVIER 2022



Le présent document est le cahier informatif du PAD. Il précise le périmètre du projet de PAD, un historique de la planification, sa gouvernance, un diagnostic du site, les enjeux du territoire, les objectifs et la vision du PAD. Il est complété par une annexe reprenant la situation existante de droit et la situation existante de fait en plan.

Le présent cahier est composé de textes, commentaires et illustrations.

Ces éléments n'ont aucune valeur juridique

TABLE DES MATIÈRES

OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR	7
INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE	8
Lien entre Plan d'Aménagement Directeur et projet de ville	8
Le Plan d'Aménagement Directeur "Herrmann-Debroux" comme composant du projet de ville régional	9
CONTEXTE URBAIN LOCAL	13
Entre ville et forêt	13
Un chapelet de situations autonomes	16
PRÉSENTATION DU SITE	19
Périmètre opérationnel	19
Périmètre d'observation territoriale	21
Paysages structurants	26
Figure singulière	27
Infrastructure routière	28
Accessibilité en transport en commun	29
GENÈSE DU PROJET	31
GOVERNANCE ET ACCOMPAGNEMENT DU PROJET	32
ENJEUX DU TERRITOIRE	35
VISION ET VUE D'ENSEMBLE	37



OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) est un outil régional de planification issu de la réforme du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) du 30 novembre 2017. Il a pour but de définir le cadre de développement de pôles stratégiques ou de quartiers de la Région en définissant concomitamment une vision et les règles applicables pour l'aménagement du périmètre qu'il traite.

Le PAD peut notamment contenir des dispositions relatives à l'affectation du sol, aux caractéristiques des constructions, aux espaces publics, à la mobilité ou au patrimoine (art. 30/2 CoBAT). Sa procédure d'élaboration et de modification se calque en grande partie sur la procédure de modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Le CoBAT prévoit que le PAD a valeur indicative, à l'exception des dispositions auxquelles le Gouvernement donne expressément une valeur réglementaire.

Le PAD contient donc deux types de règles :

- Les dispositions stratégiques qui constituent les « lignes de conduite » qui doivent guider les autorités dans la délivrance des permis et dont elles ne peuvent s'écarter que moyennant motivation expresse ;
- Les dispositions réglementaires qui constituent les règles précises auxquelles il ne peut être dérogé.

Afin de déterminer les principes urbanistiques applicables à une zone du plan, il convient de pratiquer une lecture croisée des dispositions stratégiques et réglementaires applicables à l'ensemble du périmètre du plan et de celles spécifiques à la zone concernée.

Le CoBAT précise que les dispositions réglementaires du PAD abrogent, dans le périmètre où elles sont applicables, les dispositions du PRAS et des règlements d'urbanisme qui y sont contraires.

Le rapport entre les prescriptions réglementaires du PAD et celles des autres plans doit donc être abordé par le prisme du principe de l'abrogation implicite. Il en résulte que le PRAS et les règlements d'urbanisme restent d'application à l'exception des dispositions de ceux-ci, contraires à celles du PAD, quand bien même le PAD ne le prévoit pas explicitement.

Afin d'assurer la lisibilité de la lecture conjointe du PAD et des plans et règlements existants, deux principes ont guidé la rédaction des prescriptions du PAD :

Les prescriptions particulières d'affectation du PAD sont rédigées de manière telle qu'elles forment un ensemble cohérent régissant de façon spécifique l'affectation des différentes zones du plan, le lecteur n'aura plus à consulter les prescriptions particulières du PRAS.

Pour toutes les autres thématiques abordées par le PAD, qu'il s'agisse notamment de gabarits ou de règles d'implantation, le PAD ne contient que les règles qui s'écartent des règlements. Il faudra donc, pour ces autres thématiques, consulter le RRU et les éventuels RCU et autres plans ou règlements pour définir les règles applicables à la zone.

INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE

LIEN ENTRE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR ET PROJET DE VILLE

Le CoBAT indique que le Gouvernement peut adopter, pour une partie du territoire de la Région, un plan d'aménagement directeur qui s'inscrit dans les orientations du Plan Régional de Développement en vigueur le jour de son adoption.

Le Plan Régional de Développement Durable a été approuvé le 12 juillet 2018 et publié au Moniteur Belge le 5 novembre 2018.

Il constitue la vision du développement de la Région sur le moyen/long terme et représente en conséquence le cadre du projet de ville bruxellois. Il tâche de mettre en cohérence un certain nombre d'actions, initiatives, objectifs ou projets concrets pour former la trajectoire commune au bout de laquelle Bruxelles doit évoluer une ville de proximité, durable, moderne et inclusive qui, dans les limites des compétences régionales, offre à chacun les moyens de son épanouissement.

Construit dans un contexte socioéconomique et territorial donné, le Projet de Ville approuvé par le Gouvernement axe ses priorités sur les objectifs suivants :

1. la réponse à la croissance démographique en termes de logements, d'équipements et d'espaces ouverts ;
2. l'augmentation de la qualité du cadre de vie ;
3. le développement d'une économie urbaine ;
4. la construction d'un système de mobilité urbaine équitable favorisant les transports publics et les modes actifs.

De manière transversale, le projet de ville bruxellois repose sur les principes suivants :

- › un territoire polycentrique et multi-scalaire ;
- › un territoire prenant appui sur des structures naturelles et paysagères ;
- › un territoire équilibré au niveau social ;
- › une accessibilité multipolaire organisée ;
- › le respect des principes de durabilité ;
- › une gouvernance collaborative.

Mobiliser le territoire et les pôles stratégiques bruxellois pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers constitue donc une priorité de la politique régionale pour les prochaines années. Certains de ces territoires font l'objet d'une planification stratégique et réglementaire via un Plan d'Aménagement Directeur. Chaque Plan d'Aménagement Directeur s'inscrit dans la stratégie globale du PRDD et décline, à son échelle, ses objectifs, en complémentarité avec les autres stratégies mises en place par la Région.

L'aménagement de nouveaux quartiers mixte s'inscrit dans les objectifs de développement durable de la Région comme métropole. Il est donc nécessaire que ces instruments soient le fruit d'une collaboration de tous les acteurs du territoire.

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR "HERRMANN-DEBROUX" COMME COMPOSANT DU PROJET DE VILLE RÉGIONAL

La transformation des axes autoroutiers de pénétration en boulevards urbains a fait l'objet de déclarations gouvernementales et est repris dans les objectifs régionaux, notamment du PRDD, du plan IRIS II et aujourd'hui du plan Good Move.

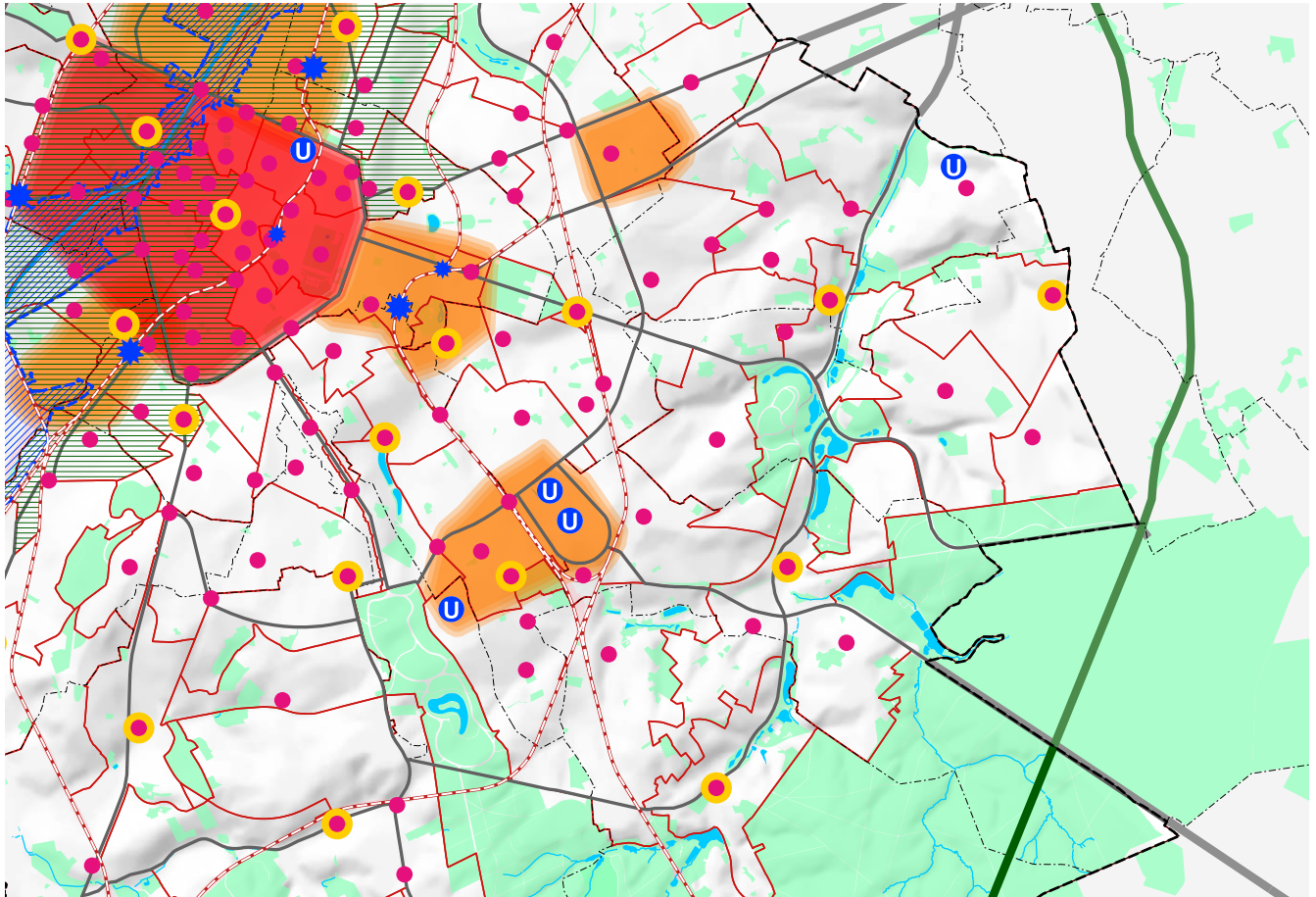
En tant que porte d'entrée sud-est de la Région, le territoire Herrmann-Debroux est inscrit au sein du pôle Delta-Souverain comme "pôle de développement territorial prioritaire" et fait l'objet d'une planification via un PAD depuis mai 2018. La Déclaration de Politique Régionale (été 2019) a confirmé son importance en tant que territoire dans lequel la Région se doit d'investir.

Le pôle Delta-Souverain comprend également le campus universitaire ULB-VUB pour lequel l'étude de définition

"Grande Plaine", accompagnée de son étude paysagère, constitue le cadre conceptuel régional et énonce les grands enjeux auxquels doivent répondre les projets sur le site de la Plaine. Ce campus participe plus largement à la dynamique de "quartier universitaire", qui connaît un processus de restructuration des infrastructures universitaires (notamment dans le cadre du PAD Usquare - anciennes casernes d'Ixelles), le développement de nouveaux logements étudiants et la création d'un nouveau quartier résidentiel dans la partie du site longeant le boulevard du Triomphe.

Le réaménagement de l'entrée de ville sud-est permettra de créer des liens et des connexions avec cette centralité urbaine que représente le "quartier universitaire" en tant que maillon d'un ensemble urbain structurant pour la Région et son développement.

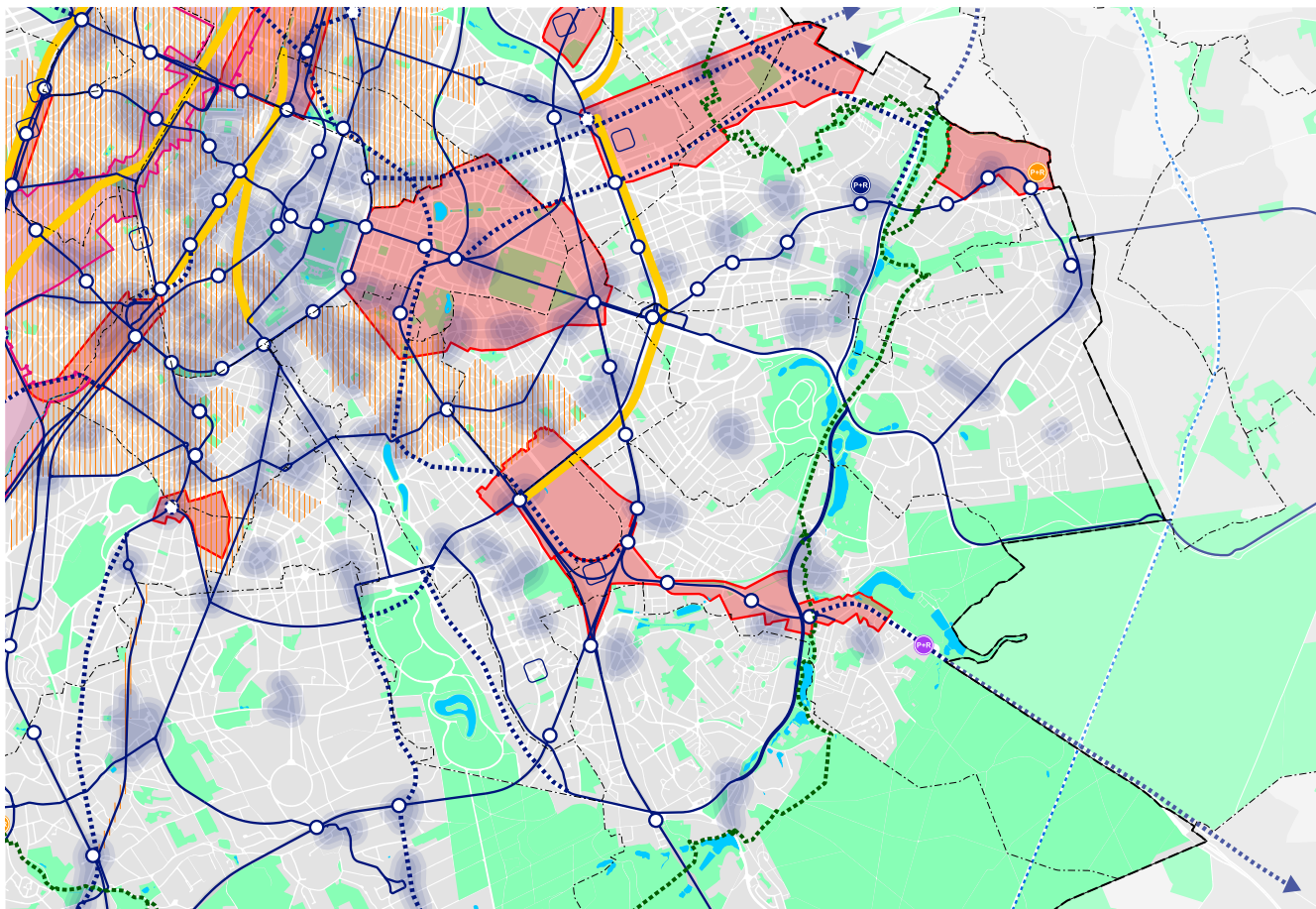
↓ Carte 1 du PRDD : Armature spatiale et vision pour Bruxelles.



Légende **Legende**

<p>Echelle territoriale</p> <ul style="list-style-type: none"> Limite régionale Limite communale Monitoring des Quartiers 	<p>Ruimtelijke schaal</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewestsgrens Gemeentegrens Wijkmonitor 	<p>Accessibilité multimodale</p> <ul style="list-style-type: none"> Grande voirie urbaine Axe pénétrant Ring Canal Ligne de chemin de fer Grande Gare Gare 	<p>Multimodale bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> Grote stedelijke weg Invalsweg Ring Kanaal Spoorlijn Groot station Station
<p>Structure morphologique</p> <ul style="list-style-type: none"> Relief Vert Eau Chemin de fer 	<p>Morfologische structuur</p> <ul style="list-style-type: none"> Relief Groen Water Spoorweg 	<p>Structure socio-géographique à développer</p> <ul style="list-style-type: none"> Espace socio-économiquement faible Territoire du canal Pôle universitaire 	<p>Te ontwikkelen sociaal-geografische structuur</p> <ul style="list-style-type: none"> Sociaal-geografisch zwakke ruimte Kanaalgebied Universitaire pool
<p>Armature spatiale</p> <ul style="list-style-type: none"> Centre de quartier Centre interquartier Centre urbain Hypercentre ville 	<p>Ruimtelijke ruggengraat</p> <ul style="list-style-type: none"> Wijkcentrum Interwijken centrum Stedelijk centrum Hyperstadscentrum 		

↓ Carte 8 du PRDD : Projet de ville



Légende		Legende	
Généralités		Algemeen	
Limite régionale		Gewestgrens	
Limite communale		Gemeentegrens	
Réseau viarie		Wegennet	
Eau		Water	
Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS)		Roene ruimte (BHG Groengebieden GBP)	
Chemin de fer		Spoorweg	
Ressources foncières		Grondreserves	
Territoire du Canal		Kanaalgebied	
Pôles de développement prioritaires		Prioritaire ontwikkelingspolen	
Maillage vert		Groen netwerk	
Promenade verte		Groene wandeling	
Noyau d'identité locale		Lokale identiteitskern	
Noyau d'identité locale existant		Bestaande lokale identiteitskern	
Noyau d'identité locale à créer		Te creëren lokale identiteitskern	
Revitalisation urbaine		Stadsvernieuwing	
Zone de revitalisation urbaine 2016 (arrêté du 10 novembre 2016)		Stadsvernieuwinggebied 2016 (besluit 10 november 2016)	
Economie		Economie	
Axe de développement économique		Economische ontwikkelingsas	
Réseau de transport en commun de haute capacité		Openbaar hoge capaciteitsvervoersnet	
Ligne de TC de haute capacité existante		Bestaande openbare hoge capaciteitsvervoerslijn	
Gare/halte existante (chemin de fer et métro)		Bestaand station/halte (spoorweg en metro)	
Ligne de TC de haute capacité à créer ou à étudier		Te bestuderen of te creëren openbare hoge capaciteitsvervoerslijn	
Gare/halte à créer ou à étudier (chemin de fer et métro)		Te bestuderen of te creëren station/halte (spoorweg en metro)	
Ligne de TC de haute capacité à étudier sur le Ring		Te bestuderen openbare hoge capaciteitsvervoerslijn op de Ring	
Parking de transit		Overstapparking	
Parking de transit - existant		Overstapparking - bestaand	
Parking de transit - capacité augmentée de sites déjà décidés		Overstapparking - verhoogde capaciteit van al besliste locaties	
Parking de transit - décidé par le GRBC		Overstapparking - besliste door de BHR	
Parking de transit - nouveau P+R		Overstapparking - nieuwe P+R	



CONTEXTE URBAIN LOCAL

ENTRE VILLE ET FORÊT

Située entre la Forêt de Soignes et le tracé concentrique du Boulevard Général Jacques qui marque approximativement la ville consolidée, le territoire d'entrée de ville se caractérise pour une série de développements juxtaposés au fil du temps : cités jardins, immeubles de logements collectifs, développement linéaire le long des chaussées, série d'îlots urbains, zones pavillonnaires.

Le tissu urbain présent sur le territoire du projet de PAD est ainsi hétéroclite et contrasté et tire son origine du phasage historique de l'urbanisation.

Historiquement, les villages d'Auderghem, le long de la chaussée de Wavre, et de Watermael, sont les premiers noyaux qui vont se développer. Au début du 19ème siècle, le Rouge Cloître, qui se situe entre la chaussée de Tervuren et la chaussée de Wavre, joue un rôle dans la région comme filature de coton. Jusqu'à la moitié du 19ème siècle, la vallée est un marais avec quelques fermes et habitations groupées sur les plateaux adjacents.

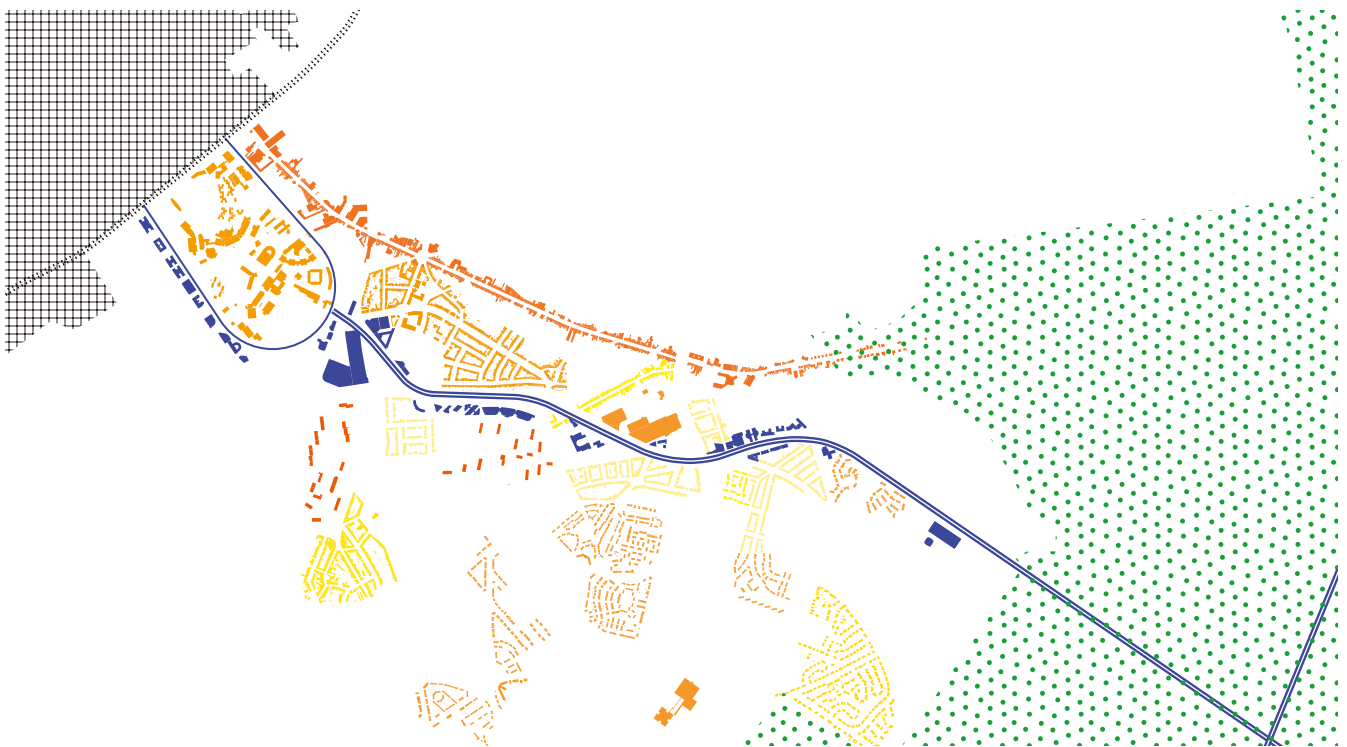
L'urbanisation de la zone ne commence qu'à partir de la fin du 19ème siècle et du début du 20ème siècle. La vallée

marécageuse est désenclavée par plusieurs interventions infrastructurelles pendant la période d'industrialisation. Ce n'est qu'au début du 20ème siècle que les premières vagues d'urbanisation sont perceptibles.

L'entre-deux-guerres est caractérisé par le développement à grande échelle des cités jardins. Après la Seconde Guerre Mondiale, la zone est devenue une périphérie urbaine métropolitaine.

La construction de l'axe autoroutier dans les années 1970 a complètement modifié la zone. Cet axe a permis de connecter rapidement Bruxelles à sa périphérie. Le développement de fonctions à grande échelle le long de l'E411 a commencé.

Le territoire se compose ainsi d'un mélange de différents types d'habitations (maisons unifamiliales ouvrières/ bourgeoises, appartements modernistes, ...) majoritairement construites entre 1920 et 1970, des zones de bureaux (commission européenne, ...) et de services publics (campus ULB/VUB, hôpital CHIREC, ...), des infrastructures routières et ferroviaires.



↑ Schéma : une urbanité hétérogène entre ville et forêt

L'infrastructure se glisse dans les interstices entre ces quartiers, selon une logique autonome de mobilité automobile. Seuls les développements récents de bureaux semblent entrer en relation directe avec cet axe.

Le périmètre, aux abords de l'autoroute E411 à l'entrée de Bruxelles, présente dès lors aujourd'hui une large variété d'espaces et d'activités : forêt inscrite au Patrimoine de l'Humanité, centre sportif de haut niveau, hypermarchés parmi les plus rentables du pays, ancienne voie de chemin de fer reconvertie en promenade, bâtiments de la Commission européenne, nœud de transports publics essentiel pour la Région, Université libre de Bruxelles, école japonaise, hôpital, etc. L'économie du territoire d'étude est dominée par le tertiaire de bureaux, malgré la présence importante des activités de la STIB (entretien et réparation de véhicules). Le stock de bureaux sur le périmètre est assez conséquent (environ 550.000 m²) dans le contexte des zones dites « décentralisées » de la Région bruxelloise. La plupart de l'immobilier de bureaux est concentré sur les axes de circulation majeurs : le long de l'E411, boulevard du Souverain, boulevard de la Plaine.

Malgré plusieurs atouts, le quartier manque de cohérence. Les activités n'entretiennent que peu de relations entre elles. Bureaux, commerces, logements ou transports publics : chaque élément exerce une fonction urbaine spécifique, sans vraiment côtoyer les autres.

En matière sociodémographique, la densité de population est inférieure à celle de la Région bruxelloise dans son ensemble (Auderghem : 3.671 hab/km² ; RBC : 7.361 hab/km²), mais plus élevée que dans d'autres quartiers de seconde couronne du quadrant sud-est bruxellois. De plus, elle est en voie d'augmentation. La population est vieillissante mais encore largement active : il y a une part importante de personnes de plus de 65 ans mais aussi beaucoup de couples entre 45 et 64 ans avec des enfants adolescents.



↑ Orthophoto du territoire

↓ Pont Delta



↓ P+R Delta



↓ Beaulieu



↓ Viaduc de Watermael



↓ Demey



↓ Herrmann-Debroix



↓ Chaussée de Wavre

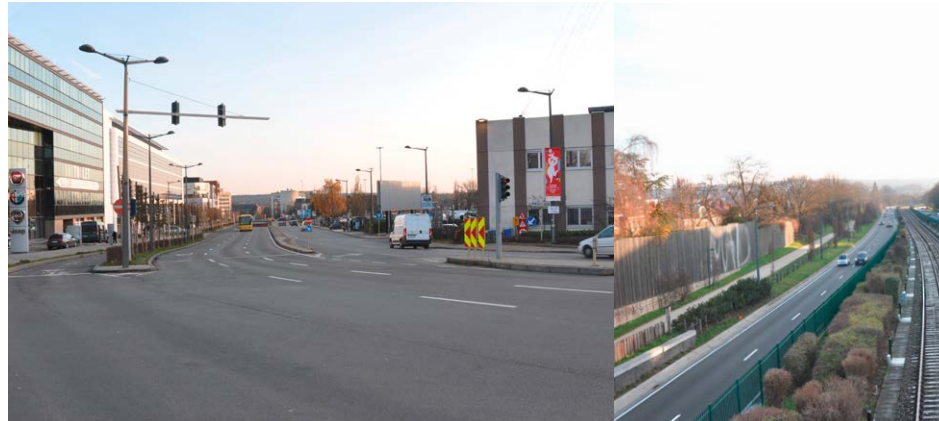


↓ Adeps



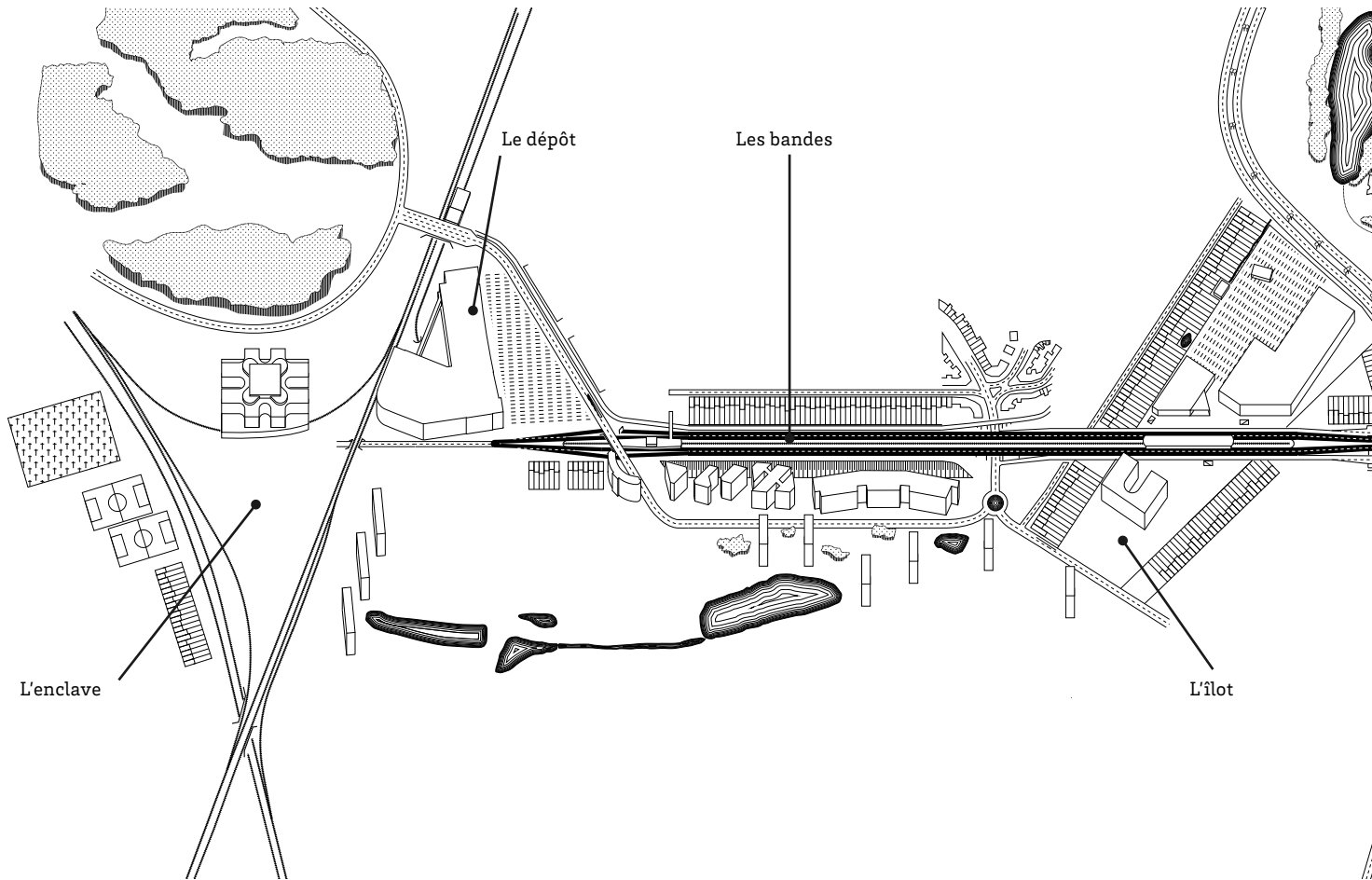
UN CHAPELET DE SITUATIONS AUTONOMES

L'infrastructure traverse une série d'éléments dotés de logiques propres et relativement isolés les uns des autres. Le paysage cinétique, celui qui est perçu par ses usagers en mouvement lors de l'entrée autoroutière comme une succession d'images, est marqué par cette succession de situations.



↑ Le dépôt

↑ Les bandes



L'enclave du triangle Delta jouxte des situations urbaines contrastées : maison mitoyenne, immeubles d'habitat collectif, infrastructure hospitalière.

Le dépôt des métros et ses parkings marquent la fin abrupte de l'autoroute.

Les bandes parallèles des maisons et des bureaux de la Commission Européenne s'adosent à une série d'infrastructures : métro, autoroute, ancienne voie de chemin de fer.

L'îlot autour de la station de métro Demey est l'unique à avoir été littéralement coupé par l'infrastructure, qui crée une barrière dans le fond de la vallée du Watermaelbeek

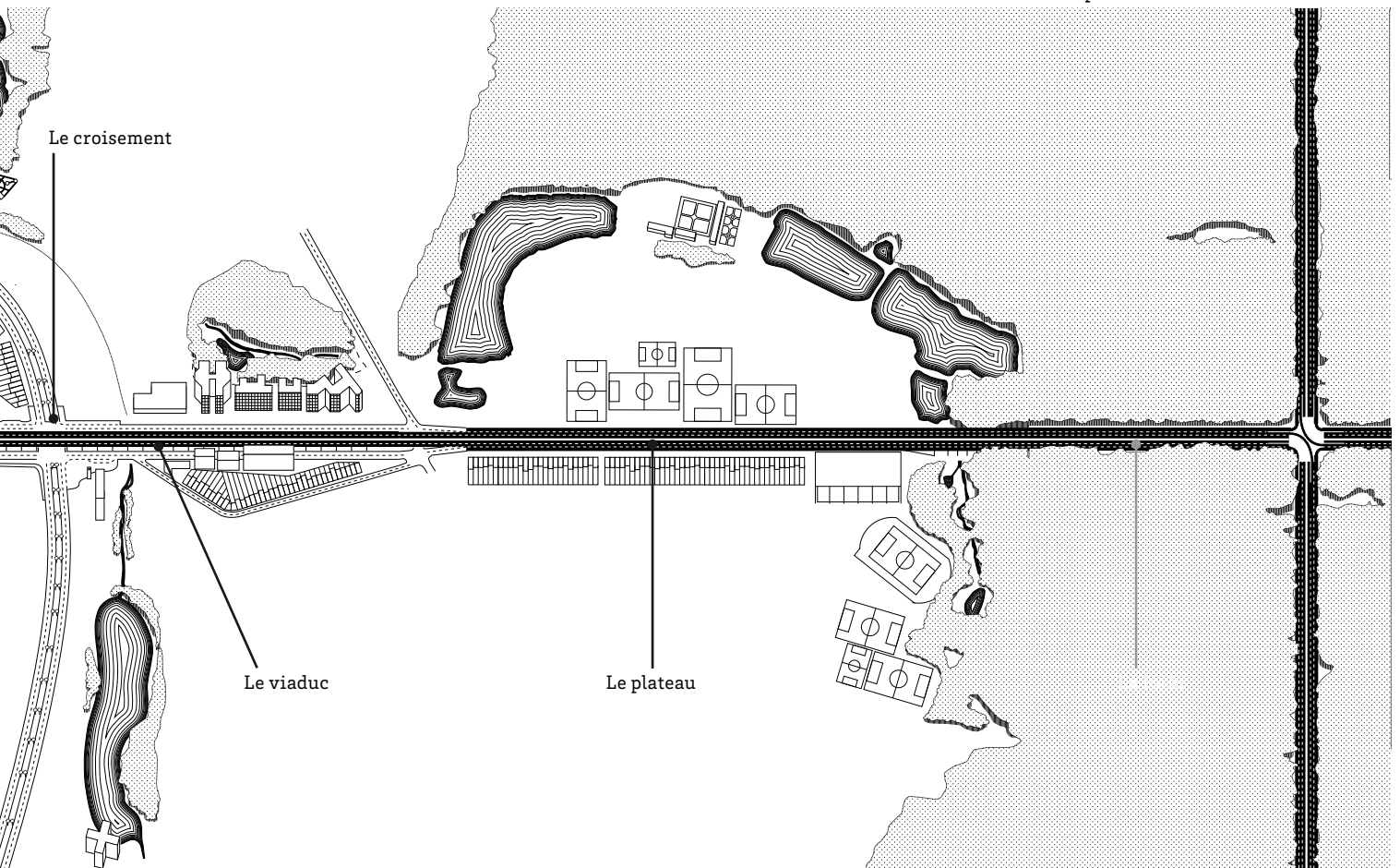


↑ Le viaduc



↑ Le plateau

↓ Schéma : Un chapelet de situations autonomes



Le viaduc survole la vallée mais forme néanmoins l'unique segment sur lequel le bâti s'adresse de part et d'autre à l'infrastructure.

Le croisement Herrmann-Debroux marque le fond de la vallée et l'entrée dans la partie centrale d'Auderghem.

Le plateau sportif et récréatif est littéralement coupé par l'infrastructure largement surdimensionnée.

La forêt de Soignes accompagne de sa densité végétale l'entrée de ville sans en apaiser la circulation.



PRÉSENTATION DU SITE

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Herrmann-Debroux vise au réaménagement du territoire de l'entrée de ville sud-est de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il concerne un territoire de 43,5 ha qui accompagne les 6 km de la voirie métropolitaine de l'E411 présente sur le territoire régional et 5 sites en accroches (Triomphe, le Delta-triangle, le dépôt Bus STIB et P+R, le site administratif occupé par la Commission européenne à Beaulieu et le retail park Redevco à Demey).

Périmètre opérationnel

Le périmètre opérationnel du PAD Herrmann-Debroux est celui sur lequel vont se concentrer les opérations publiques et privées, et qui constituent les principaux leviers de

développement et de redéploiement du territoire. Il se compose de :

- › l'ensemble de la voirie métropolitaine E411 et ses 3 viaducs mais aussi les boulevards et avenues qui longent l'autoroute et la prolongent ;
- › des sites en accroche qui vont faire l'objet prochainement d'une urbanisation ou d'un réaménagement : Triomphe (bâtiments à l'angle du boulevard du Triomphe et de l'avenue de Beaulieu), Triangle Delta (actuelle friche ferroviaire), Delta P+R & dépôt STIB (zone occupée par le dépôt de la STIB et le parking de dissuasion), site Beaulieu (occupé par les bureaux de la commission européenne), site Demey (occupé notamment par le centre commercial et le Carrefour).



↑ © Ortegat

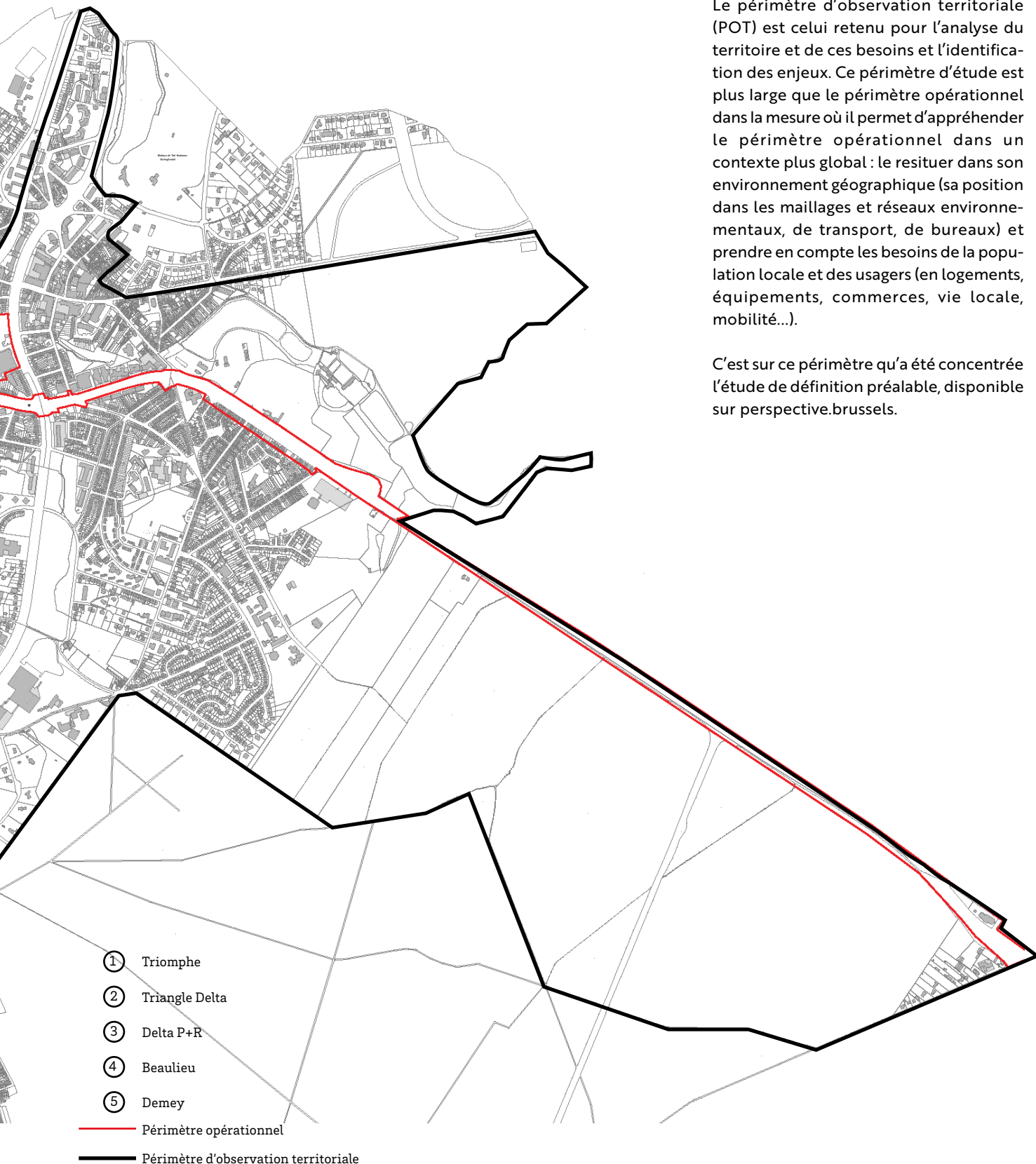


↑ Localisation dans la Région (périmètre opérationnel)

Périmètre d'observation territoriale

Le périmètre d'observation territoriale (POT) est celui retenu pour l'analyse du territoire et de ces besoins et l'identification des enjeux. Ce périmètre d'étude est plus large que le périmètre opérationnel dans la mesure où il permet d'appréhender le périmètre opérationnel dans un contexte plus global : le resituer dans son environnement géographique (sa position dans les maillages et réseaux environnementaux, de transport, de bureaux) et prendre en compte les besoins de la population locale et des usagers (en logements, équipements, commerces, vie locale, mobilité...).

C'est sur ce périmètre qu'a été concentrée l'étude de définition préalable, disponible sur perspective.brussels.

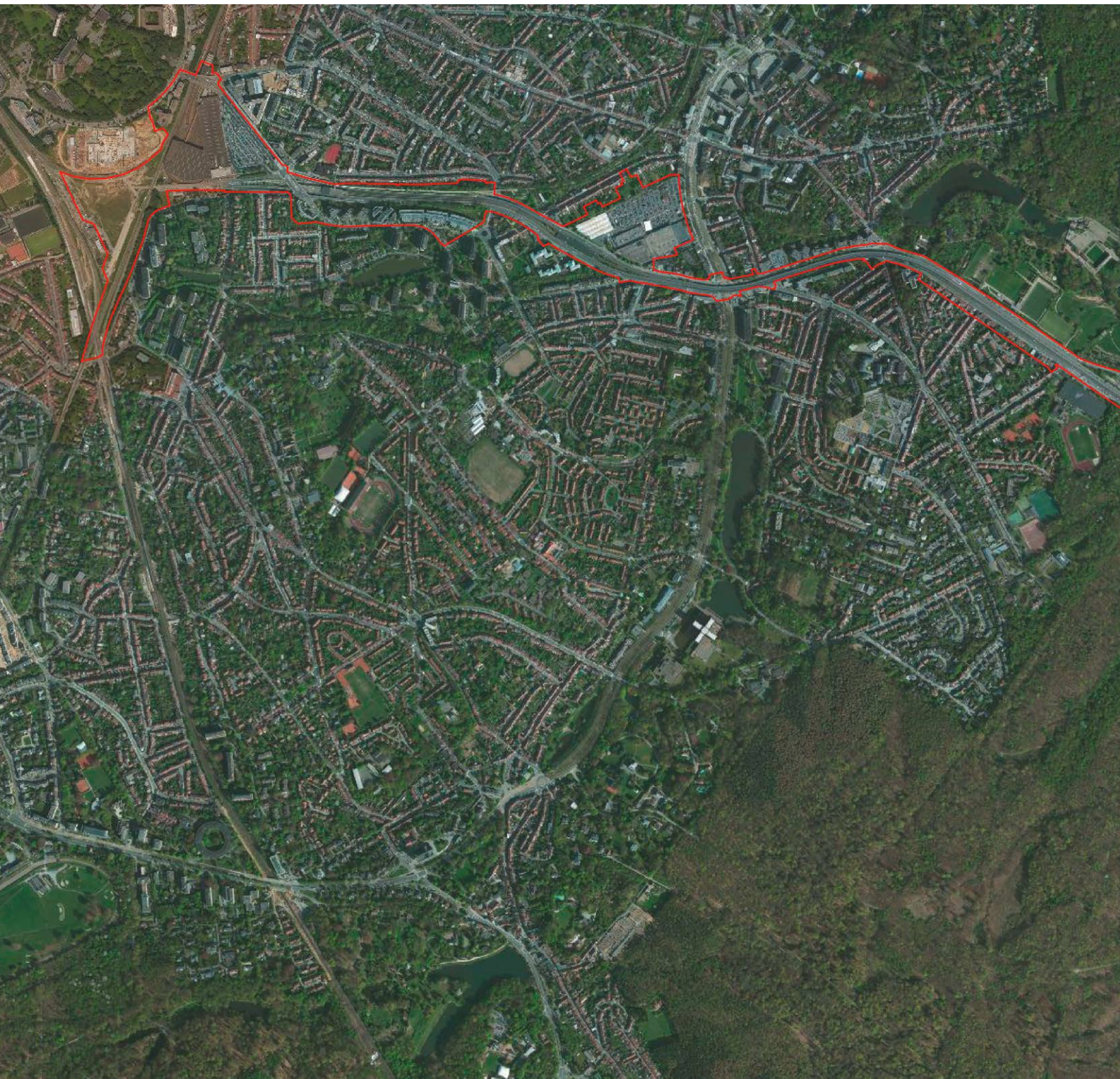


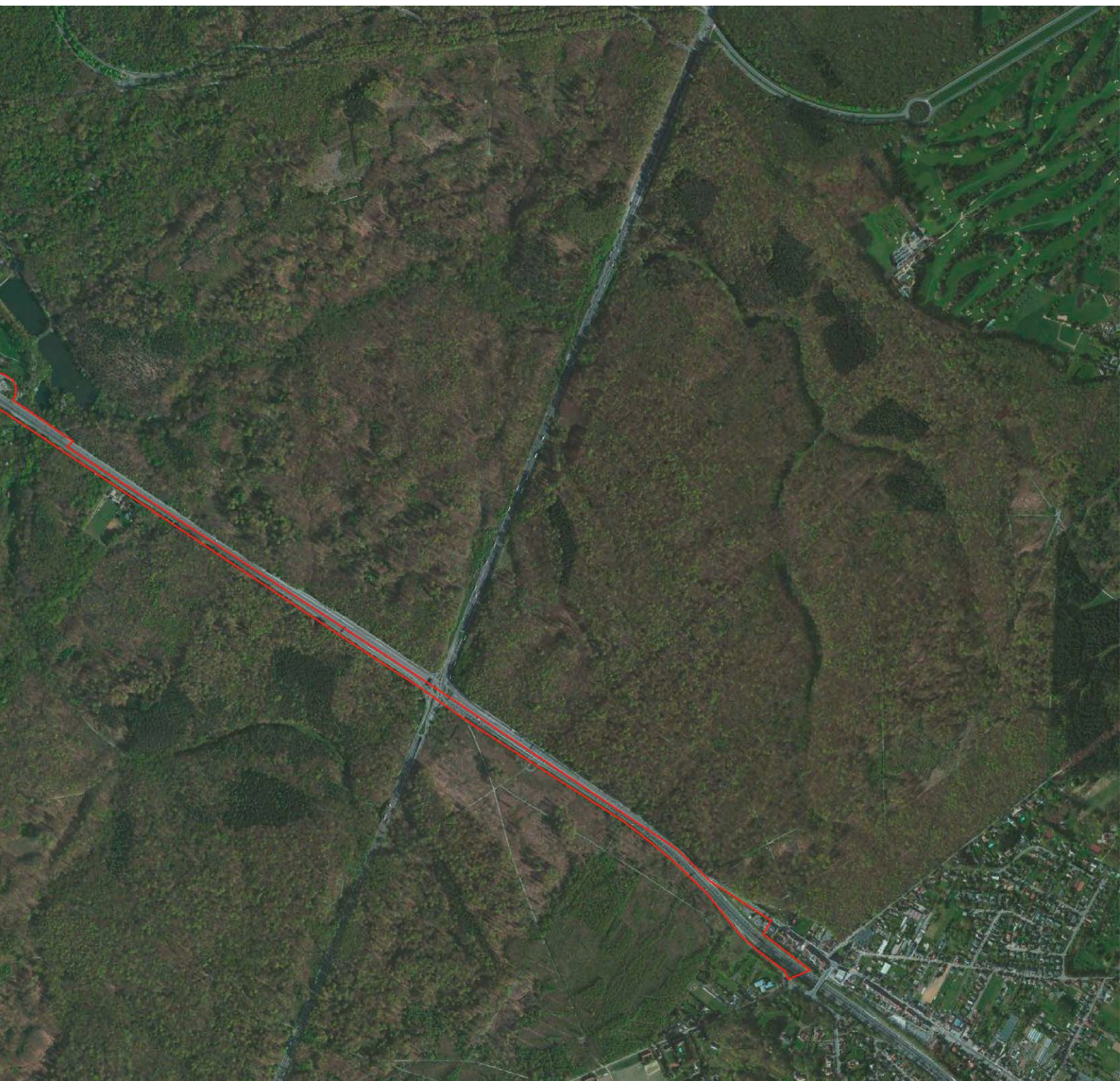
↑ Périmètre opérationnel et périmètre d'observation territoriale du projet de PAD Herrmann-Debroux





↑ Périmètre opérationnel du projet de PAD Herrmann-Debroux sur orthophoto, zoom sur la partie «ville».





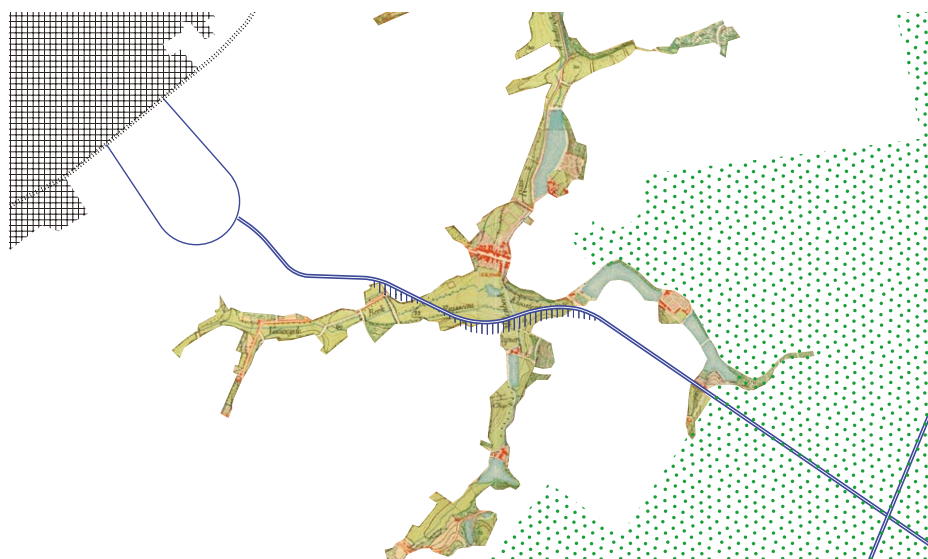
↑ Périmètre opérationnel du projet de PAD Herrmann-Debroux sur orthophoto, vue d'ensemble.

Paysages structurants

Différentes pièces de paysage marquent l'entrée de ville. Le périmètre comporte un ensemble riche d'espaces verts, de la forêt de Soignes à Delta, caractérisé par une végétation foisonnante et la présence de l'eau. La Forêt de Soignes, d'une part, située sur le plateau accompagne la sortie de l'autoroute. Les trois vallées (Roodkloosterbeek, Woluwe, Watermaelbeek) sont ensuite enjambées par le viaduc. Le campus de la Plaine, ancien champ de manœuvres, occupe enfin le second point

haut. Cet endroit marque actuellement le point d'entrée en ville pour les automobilistes.

Ces grands éléments paysagers sont encore perceptibles le long de l'infrastructure. Néanmoins, l'aménagement de l'infrastructure, sa surélévation et sa localisation, forment une barrière écologique pour les grands ensembles paysagers qu'elle traverse, en particulier la forêt de Soignes. Les espaces de relations entre les paysages et les environnements urbains qu'elle traverse sont ainsi fragmentés par l'infrastructure.



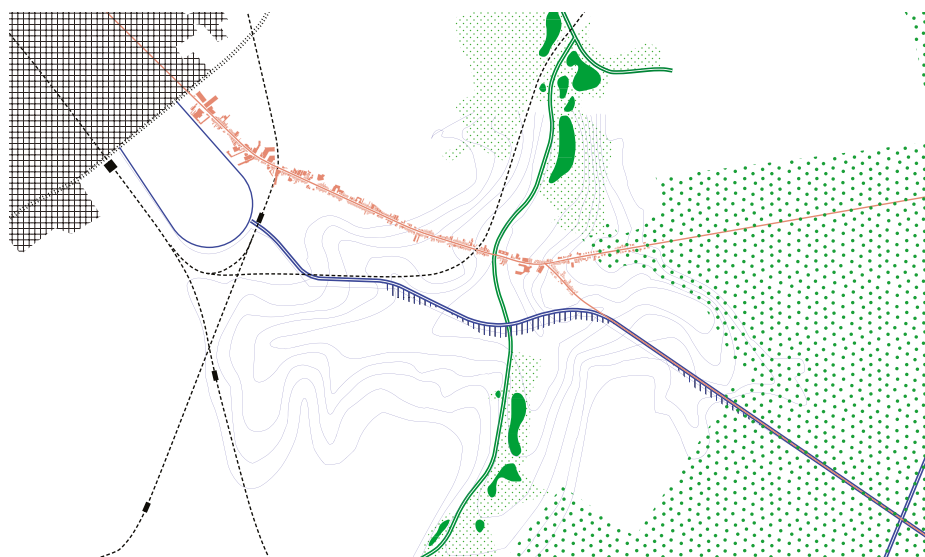
↑ Schéma : Paysage structurant

Figure singulière

La pénétration de l'E411 dans Bruxelles forme une figure hybride. Elle s'adosse initialement au tracé de la Chaussée de Wavre, bifurque et se détache de la topographie pour enjamber la vallée, le boulevard du Souverain et son chapelet

de parcs, pour finalement reprendre le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer vers Tervuren.

Son élévation sur le viaduc et sa localisation en arrière de parcelles lui empêchent de jouer un rôle d'avenue. En découle une infrastructure fort présente, étant donné les barrières visuelles et physiques qu'elle génère, et en même temps absente de toute relation avec son environnement local.



↑ Schéma : Une figure singulière

Infrastructure routière

L'E411 est l'infrastructure routière majeure du sud-est de la Région qui permet le passage quotidien de 9% des flux automobiles entrants et sortants à l'échelle de la Région. Elle est le support de la navette inter-régionale automobile à l'échelle métropolitaine entrante et sortante, de mouvements intra-bruxellois à l'échelle régionale mais constitue une rupture/barrière dans la circulation inter-quartier (notamment nord-sud) et pour les autres modes de déplacements à l'échelle locale.

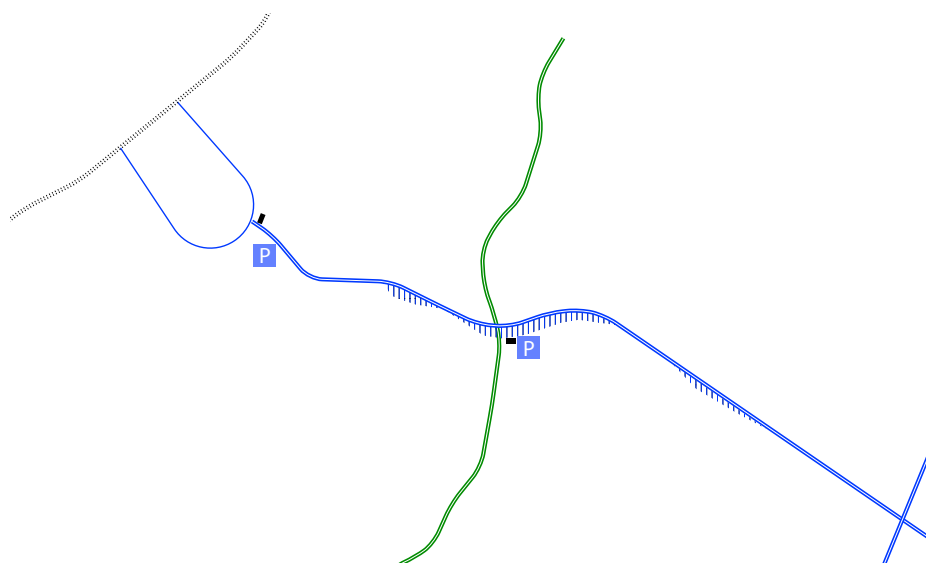
Pour les populations locales, elle est à la fois gage d'accessibilité (en particulier vers le centre-ville) et une entrave à la

circulation locale (en particulier piétonne) et à la qualité de vie des quartiers.

Deux parkings de transit (P+R) sont présents sur le territoire et accessible directement depuis l'E411 : un sous le viaduc Herrmann-Debroux, et un face au dépôt STIB.

Tous deux permettent une correspondance avec le métro vers le centre-ville (ligne 5, station Herrmann-Debroux et Delta).

Néanmoins, l'utilisation de ces deux P+R montre que ceux-ci sont surtout utilisés pour du stationnement lié aux activités adjacentes et non exclusivement à une pratique de la navette.



↑ Schéma : infrastructure routière

Accessibilité en transport en commun

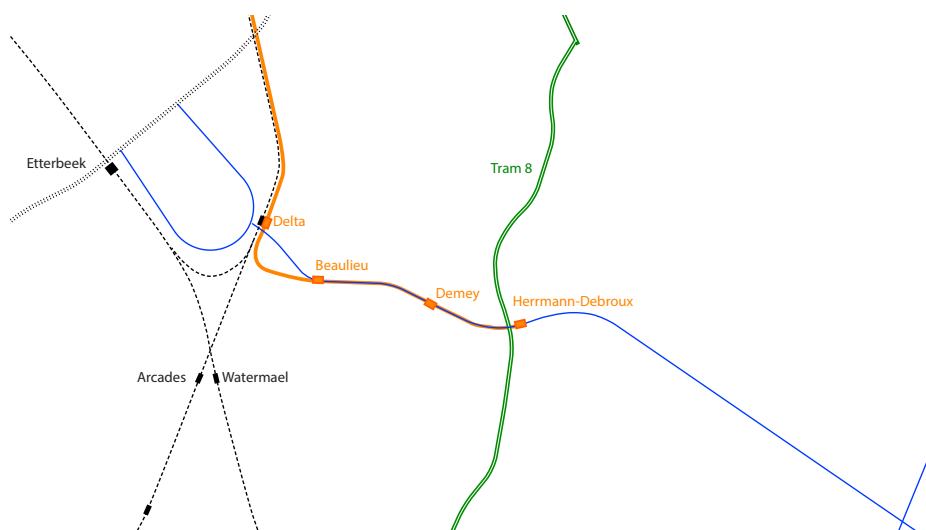
Le territoire est relié efficacement au centre-ville par la ligne 5 du métro et les 4 stations qui sont présentes dans la zone (Delta, Beaulieu, Demey, Herrmann-Debroux). L'accessibilité et la visibilité des stations de métro sont néanmoins contraintes par la présence de l'E411, notamment à Beaulieu et à Demey, où elles sont entourées par l'infrastructure routière.

L'ouest du territoire est également desservi par des infrastructures ferroviaires. La ligne 26 permet de rejoindre la halte ferroviaire Delta et la halte Arcade à partir de Schaerbeek, Vilvoorde et la gare de Bordet au nord (Evere) – qui connaîtra l'arrivée du futur métro nord –, et Saint-Job (Uccle) au sud. La ligne 161 quant à elle permet de relier les gares bruxelloises

(hors du territoire du projet de PAD mais à proximité) de Boisfort, Watermael et Etterbeek à l'Est au Sud de la région métropolitaine (Louvain-La-Neuve, Ottignies, Profondsart, Rixensart, Genval, La Hulpe, Hoeilaart et Groenendael).

L'axe du Boulevard du Souverain accueille quant à lui la ligne de tram 8 qui permet des relations radiales nord-sud. Du fait de son statut d'entrée de ville, plusieurs lignes inter-régionales de De Lijn et du TEC parcourent le territoire en empruntant l'E411. Ces lignes complètent les lignes de bus STIB (41, 34, 72) plus locaux, ainsi que le 71 qui a son terminus à Delta.

Si l'accessibilité en transport en commun est relativement efficace jusqu'à Herrmann-Debroux, elle l'est néanmoins beaucoup moins ensuite vers l'Est. Ainsi, les grands équipements régionaux comme l'ADEPS, le Rouge-Cloître et la Forêt de Soignes sont difficilement accessibles en transport en commun.



↑ Schéma : accessibilité en transport en commun



Beaulieu



Beaulieu



GENÈSE DU PROJET

Le 08 mai 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a mandaté le Bureau Bruxellois de la Planification (BBP ou perspective.brussels) pour l'élaboration du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Herrmann-Debroux ». Ce projet de PAD s'étend, le long de la E411, de l'entrée de la Région jusqu'au Triangle Delta.

Plusieurs outils majeurs de planification ont été pris en compte dans l'élaboration du projet de Plan Directeur d'Aménagement Herrmann-Debroux :

- › la Déclaration de Politique Régionale 2014-2019 ;
- › le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) ;
- › les différentes études déjà menées pour l'urbanisation du Triangle Delta, notamment celle de faisabilité pour l'implantation d'un centre de distribution postale, déterminantes dans les orientations à suivre pour le développement de ce site.

Dans sa Déclaration de Politique Régionale (2014-2019) (DPR), le Gouvernement a retenu 10 nouveaux « pôles de développement territorial prioritaires » pour la législature, qui nécessitent une stratégie globale et transversale pour faire « progresser à court et moyen terme leurs possibilités de développement » (DPR 2014-2019, p.33). L'objectif est de construire du logement accessible et adapté répondant à l'objectif de mixité sociale, des nouveaux espaces publics ainsi que des équipements d'intérêt général tout en favorisant l'installation de nouvelles entreprises à Bruxelles et en garantissant une bonne desserte en transports publics. La qualité de vie, la qualité architecturale et paysagère de ces nouveaux quartiers doit également être un objectif poursuivi. Concrètement, il s'agit de mobiliser des ressources foncières sous-exploitées et de créer de nouvelles opportunités de développement.

Dans la DPR, le Pôle Delta-Souverain comporte trois espaces stratégiques : le campus universitaire ULB-VUB, le Triangle Delta et les abords du viaduc Herrmann-Debroux. La DPR invite à penser ces trois zones selon une vision d'ensemble en vue d'un développement harmonieux et cohérent.

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) détaille les objectifs généraux d'aménagement et de programmation des pôles de développement prioritaires. Il est ainsi clairement indiqué la nécessité d'une vision cohérente et harmonieuse pour le réaménagement de l'ensemble de l'entrée de ville depuis la limite régionale de la Forêt de Soignes jusqu'à Delta.

L'enjeu principal énoncé est de reconnecter les deux rives de part et d'autre de l'E411 et d'améliorer la mobilité en offrant les conditions d'une diminution des flux automobiles empruntant cette voie d'entrée de ville. L'implantation d'un nouveau quartier mixte (équipements/logements/espaces verts) sur le Triangle Delta est également reprise dans le PRDD.

Le territoire du Triangle Delta a déjà fait l'objet de nombreuses réflexions et études. Les différentes études (Schéma directeur « Delta » de 2009 non-approuvé ; étude de définition programmatique et urbanistique pour le Triangle Delta en 2014 ; étude de faisabilité d'un centre de distribution postale dans le cadre d'une programmation mixte en juillet 2016) ont permis de déterminer les grandes lignes de la programmation de ce site ainsi que certaines options d'aménagement, notamment l'option d'une voirie circulaire et de la construction d'une dalle située au même niveau que la dalle du Chirec.

GOVERNANCE ET ACCOMPAGNEMENT DU PROJET

Le territoire concerné par le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Herrmann-Debroux est vaste et regroupe des acteurs divers : les acteurs publics, privés, ainsi que la société civile.

Afin de garantir la cohérence du développement du site, une approche globale et concertée est nécessaire via la réalisation d'un Plan d'Aménagement Directeur.

- › Le pilotage du projet de PAD (maitrise d'ouvrage) est assuré par perspective.brussels.
- › La mission d'élaboration du projet de PAD et d'étude des incidences environnementales (maitrise d'œuvre urbaine) est attribuée au groupement ORG, Sweco, D'ici là, ARIES, Common Ground.
- › La Société d'Aménagement Urbain assurera la coordination et la mise en œuvre opérationnelle du projet pour la Région.

Par ailleurs, la Société d'Aménagement Urbain est devenue propriétaire du Triangle Delta en vue d'y installer des services à la ville.

Comité de pilotage

Le pilotage de la mission d'élaboration du projet de PAD et d'études des incidences environnementales est assuré par un comité de pilotage dans lequel perspective.brussels, la Société d'Aménagement Urbain (SAU), le Maître Architecte (bMa), Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, les communes d'Auderghem et de Watermael-Boisfort, la STIB sont notamment représentés, aux côtés des représentants des ministres en charge de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme, de l'Économie, et de la Mobilité.

Comité d'accompagnement

Le suivi de la réalisation du projet de PAD est assuré par un comité d'accompagnement dans lequel perspective.brussels, la Société d'Aménagement Urbain (SAU), le Maître Architecte (bMa), Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, les communes d'Auderghem, de Watermael-Boisfort et d'Ixelles, la STIB, Bruxelles Développement Urbain – Direction Urbanisme (BDU-DU), Bruxelles Logement, CityDEV et l'Agence Bruxelles-Propreté sont notamment représentés, aux côtés des représentants des ministres en charge de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme, de l'Économie, de l'Environnement, de la Mobilité et de la Secrétaire d'État en charge de la propreté publique.

Groupes de travail

Des groupes de travail spécifiques ont été tenus sur différentes thématiques avec les acteurs concernés.

- › Groupe de travail mobilité, les 14/03/2018, 22/03/2018, 05/04/2018, 20/04/2018, 21/06/2018 avec perspective.brussels, Bruxelles Mobilité, la commune d'Auderghem, la STIB, SAU

○ CP de lancement
04/05

○ CP 2
06/07

○ CP 3
29/09

○ CP 4
30/10

○ CA 1
29/09

■ mai 2017

juin

juillet

août

septembre

octobre

novembre

< - - - - - >
bilatérales

Entrée de
WK WK

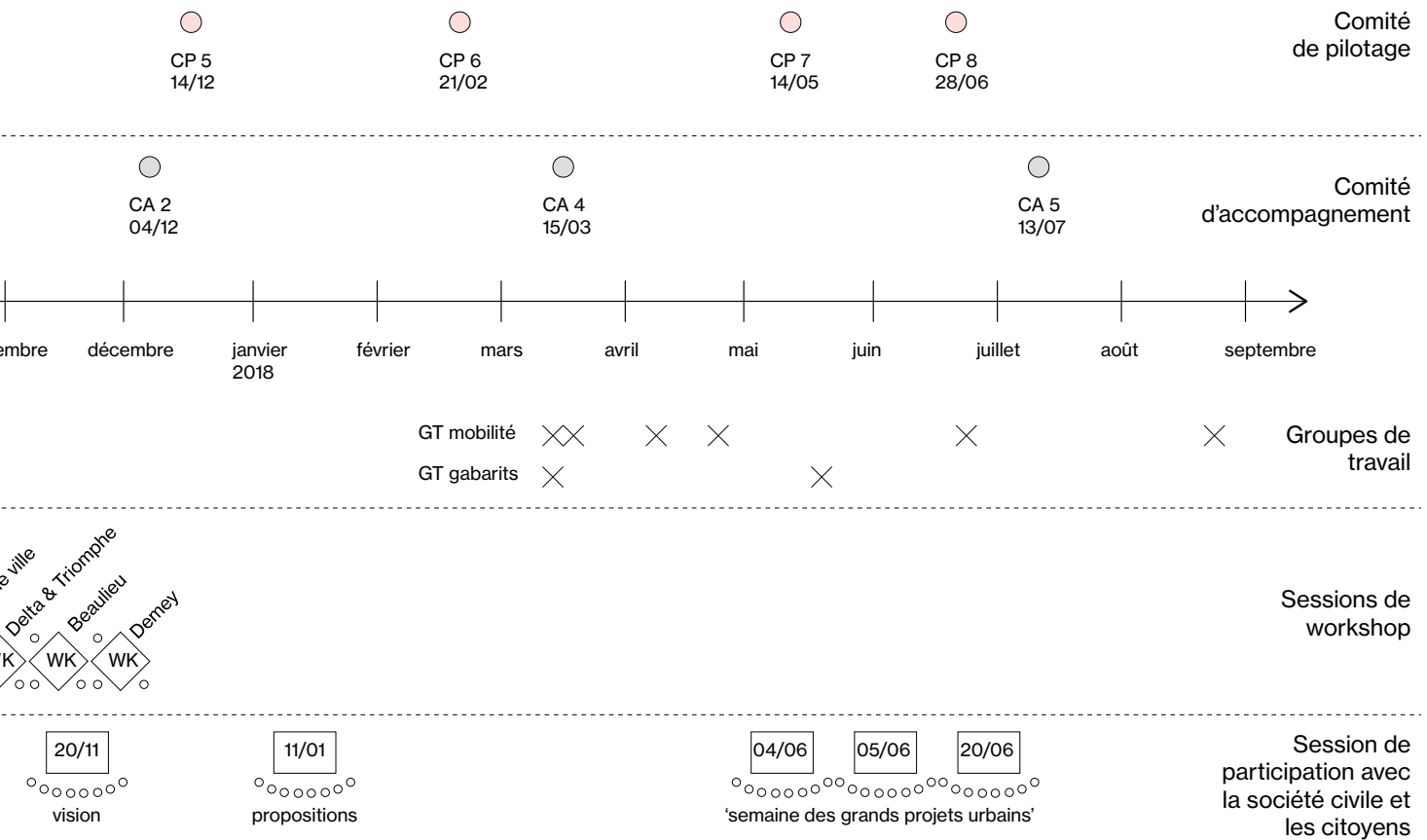
- › Groupe de travail gabarits, le 15/03/2018 avec perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem

Sessions de workshop

Des sessions de workshops ont été tenus sur les différents sites en accroche avec l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par leur réaménagement. Ces workshops ont été l'occasion de comprendre les besoins, intérêts et préoccupations de tous les acteurs et d'échanger avec le bureau d'études sur les propositions urbanistiques sur les différents sites composant le projet de PAD.

Ces workshops ont été précédés de rencontres bilatérales avec les différents acteurs

- › Workshop « entrée de ville », le 19/10/2017 avec perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem, Bruxelles Environnement, la STIB, la TEC, De LIJN, l'Agence Régionale du Stationnement, Bruxelles Mobilité
- › Workshop « Delta & Triomphe », le 27/10/2017 avec perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem, la commune d'Ixelles, Bruxelles Environnement, la STIB, l'Agence Régionale du



Stationnement, Bruxelles Mobilité, Cofinimo, Unibra, Thomas & Piron

- Workshop « Demey », le 29/11/2017 avec perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem, Bruxelles Environnement, la STIB, Cofinimmo, Redevco
- Workshop « Beaulieu », le 16/11/2017. Participants : perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem, Bruxelles Environnement, la STIB, Bruxelles Mobilité, l'OIB, Tribeca, AG Real Estate, Immo Beaulieu

Sessions de participation avec la société civile et les citoyens

Des sessions de participation avec des représentants de la société civile (associations, comités de quartiers, citoyens....) ont été tenues pour comprendre les besoins, intérêts et préoccupations de tous les acteurs, de valoriser la connaissance de terrain des différents acteurs afin d'enrichir le projet et d'échanger sur le travail en cours.

Le 20/11/2017, pour présenter le projet de PAD et les grandes orientations de la vision pour le territoire et la discuter, avec 90 participants

Le 11/01/2018, pour présenter les propositions urbanistiques pour les sites en accroches et les discuter, avec 40 participants

Les 04,05 et 20/06/2018 : séances dans le cadre de la 'semaine des grands projets urbains'

Approbation par le gouvernement en 1ère lecture

Le projet de PAD a été approuvé en première lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 16/05/2019.

Enquête publique

Du 10/10/2019 au 9/12/2019, le projet PAD a été soumis à une enquête publique dans les 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.

Avis de la Commission Régionale de Développement (CRD)

La CRD a remis son avis sur le projet de PAD le 09/07/2020.



ENJEUX DU TERRITOIRE

Compte tenu des éléments de diagnostic précités, l'ambition exprimée par la Région de Bruxelles-Capitale est la suivante :

Repenser le rôle des infrastructures routières

Les défis de la diminution de l'usage de la voiture en Région bruxelloise et de la requalification de l'entrée de ville Herrmann-Debroux passent nécessairement par la mise en place de solutions multiples de mobilité durable. Il s'agit de reconquérir l'autoroute E411 afin que celle-ci devienne un boulevard urbain, support de mobilité multimodale, et une ressource collective pour des usages variés, qui permettent de réconcilier la ville et ses habitants avec leurs infrastructures.

Assurer une fluidité entre les quartiers

Les fractures générées par l'E411 et le complexe Delta doivent laisser place à un nouveau maillage du tissu urbain qui suppose une meilleure traversabilité de l'axe E411, la reconnexion des espaces verts et des cours d'eau, la porosité des îlots. Il convient donc de recoudre le tissu urbain en articulant les échelles métropolitaines, régionales et locales.

Valoriser les grands paysages

L'entrée de ville a d'indéniables qualités paysagères visibles depuis Delta comme depuis la forêt de Soignes. Elle présente des figures contrastées, où s'opposent patrimoines naturels majestueux et imposants équipements routiers, espaces ouverts et segmentations spatiales. Il s'agit de mettre en scène ce paysage, de le rendre observable, en valorisant ses contrastes : faire de ce « roadscape » un « urbanscape » digne de sa dimension métropolitaine.

Créer les lieux d'une plus grande urbanité pour mieux faire société

Le manque de places publiques sur l'ensemble du périmètre, en lien avec la faiblesse des espaces et lieux publics, ainsi que l'organisation fonctionnaliste de l'espace contribuent au caractère périurbain du territoire et des modes de vie. La requalification de l'entrée de ville et l'urbanisation de Delta sont une opportunité pour développer une mixité urbaine qui mêle activités économiques, sociales et résidentielles, pour insuffler une plus grande convivialité et stimuler localement le vivre-ensemble. Cela suppose de confirmer la vocation économique de la zone tout en créant des lieux privilégiés de rencontres (espaces publics, commerces, équipements éducatifs, socio-culturels, sportifs...).

Anticiper et accompagner les changements de manière graduelle et évolutive

L'ère du tout automobile est désormais révolue. Les infrastructures qui l'ont accompagnée ont bouleversé de manière persistante le tissu urbain, et, bien que relativement récentes, sont aujourd'hui largement remises en cause. Pour éviter d'être de nouveau confronté dans l'avenir aux problèmes d'inadaptation des infrastructures urbaines, les solutions d'aménagement proposées devront, autant que possible, être réversibles et flexibles. Cette flexibilité permettra de gérer l'évolution permanente et partiellement imprévisible des modes de vie et des comportements de mobilité (en lien avec les progrès technologiques et la transition énergétique), donc de rendre la ville plus adaptable, plus résiliente. Cependant, le chemin à parcourir pour mettre en place de tels aménagements évolutifs doit se faire de manière progressive pour accompagner et encourager les changements de comportements plutôt que les contraindre de manière trop radicale.



VISION ET VUE D'ENSEMBLE

Entrer Dans La Ville Faire Ville

Projeter un changement radical de l'une des pénétrantes majeures de la région bruxelloise impose de replacer cette infrastructure et son rôle tant à l'échelle métropolitaine — en termes d'accessibilité régionale et d'"entrer dans la ville" —, mais également à l'échelle locale — en termes de porosité entre quartiers et du "faire ville" —. La vision pour l'entrée de ville Herrmann-Debroux-Delta se base dès lors sur ce double rôle de l'infrastructure et sur ces deux échelles.

Une analyse détaillée de la mobilité sur et autour de cet axe majeur nous permet d'envisager les opportunités à court et moyen terme pour requalifier l'infrastructure et de préfigurer les changements radicaux liés à la démolition du viaduc.

Au-delà du territoire de la Région de Bruxelles Capitale, la Région flamande projette également, via De Werkvennootschap, le réaménagement du Ring Est et du Carrefour Léonard, de la N4, ainsi que la création de nouvelles liaisons cyclables le long de l'E411.

L'analyse historique et spatiale des relations qu'entretiennent les infrastructures et le territoire qu'elles traversent nous permet de mettre en évidence les éléments structurants et d'identifier les leviers pour transformer radicalement ces relations. Plus qu'un passage abrupt entre deux régimes de vitesse, l'entrée de ville est une séquence de situations spatiales dont le projet se doit de donner une lecture. L'infrastructure peut par ailleurs revêtir un rôle clé dans la clarification du tissu existant et des projets à venir.

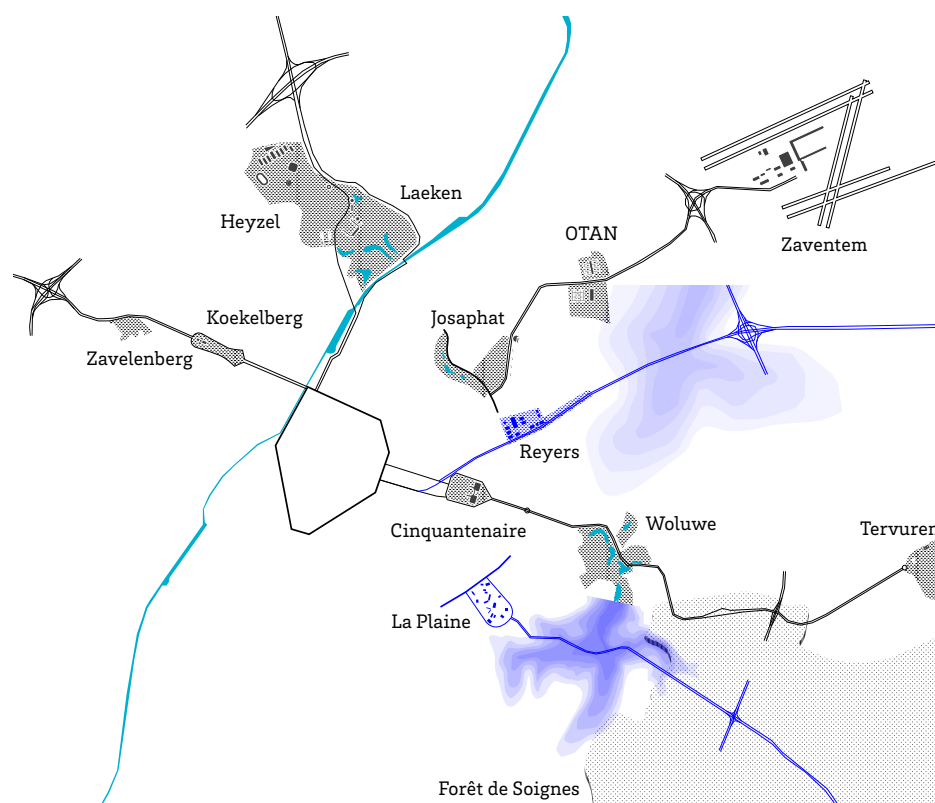
Ceci N'est Pas Un Boulevard

Depuis toujours le développement urbain entretient un lien étroit avec celui des infrastructures. Les chaussées tissent des liens directs entre les villes. Leurs tracés rectilignes s'accompagnaient de développements linéaires faisant des entrées de ville des longues successions d'habitations, d'activités commerciales et productives.

Dès le 19^{ème} siècle, les avenues prennent le dessus et structurent l'espace métropolitain en préfigurant les développements à venir par de grands espaces publics. Aujourd'hui connectées au réseau autoroutier, ces entrées de ville sont ponctuées d'espaces paysagers structurants.

Derniers en date, les deux axes de pénétration de Bruxelles que sont l'E40 et l'E411, procèdent d'une toute autre manière. Conçus comme des liaisons autoroutières, ils s'implantent dans les espaces laissés vides par le développement urbain, dans le dos des tissus existants. De manière ponctuelle, des structures essentiellement péri-urbaines se sont adossées à ces infrastructures.

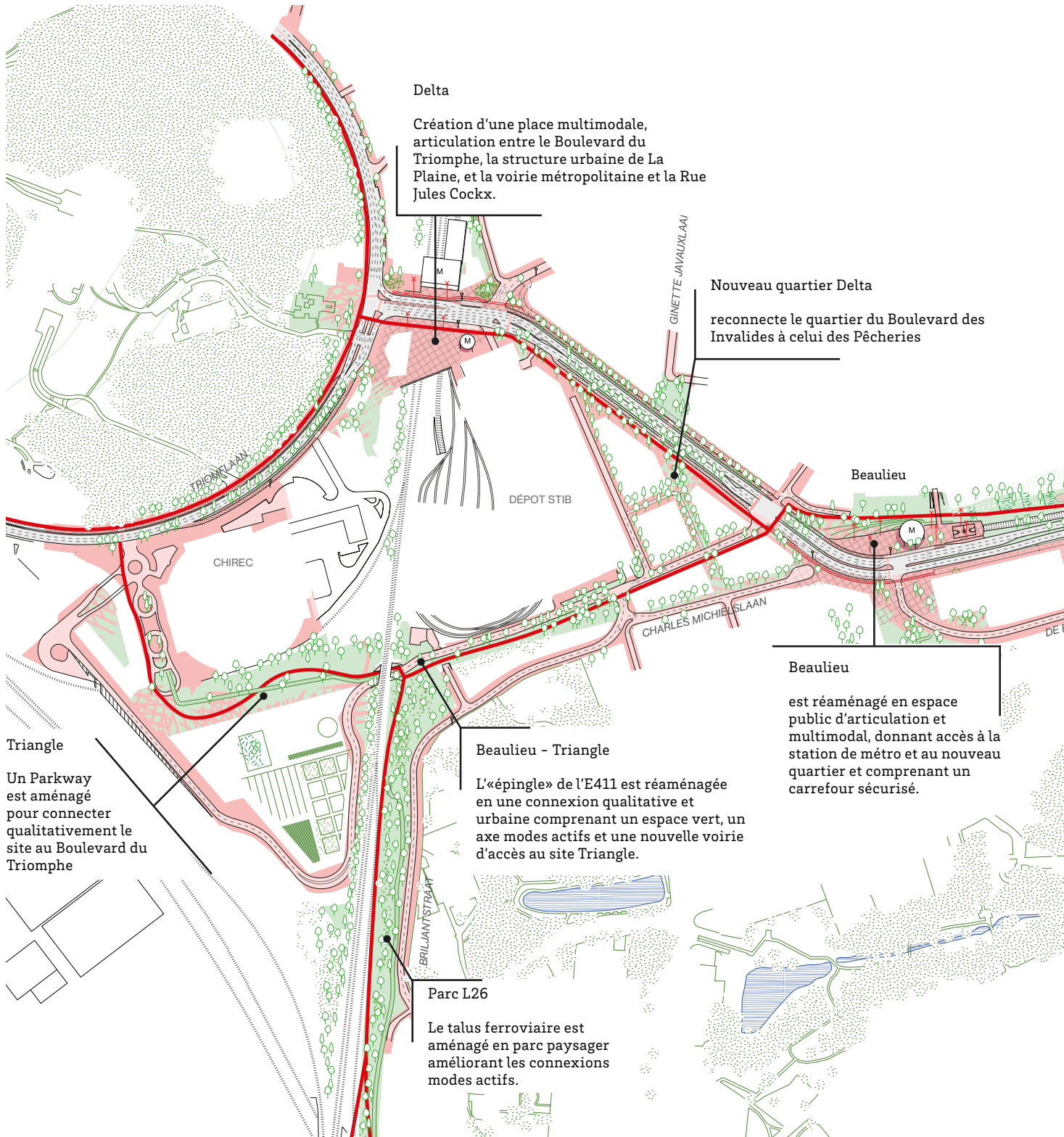
Envisager la requalification de l'entrée de ville Delta nous impose de prendre en compte les caractéristiques propres à ce type d'infrastructure et au lien spécifique qu'elle entretient avec la ville, de faire émerger une figure singulière capable de rassembler les quartiers qu'elle traverse. Cette figure singulière, différente des typologies du boulevard ou de l'avenue, nécessite une mise en forme propre et adaptée.



↑ Schéma : les pénétrantes métropolitaines

Réaménager l'E411

Le réaménagement de l'axe E411 est une des ambitions principales du projet de PAD Herrmann-Debroux pour transformer cet axe en un boulevard urbain, support de mobilité multimodale et capable de reconnecter les deux rives de part et d'autre de l'E411.

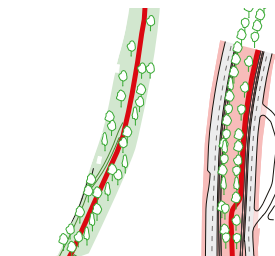


Ripage au sud

Entre Beaulieu et Demey, le métro affleure à la surface, ce qui délimite deux rives qualifiées différemment par le PAD. La rive nord est destinée à la création d'espaces publics de qualité, de promenades et de séjour. Les accès aux stations Beaulieu et Demey sont valorisés.

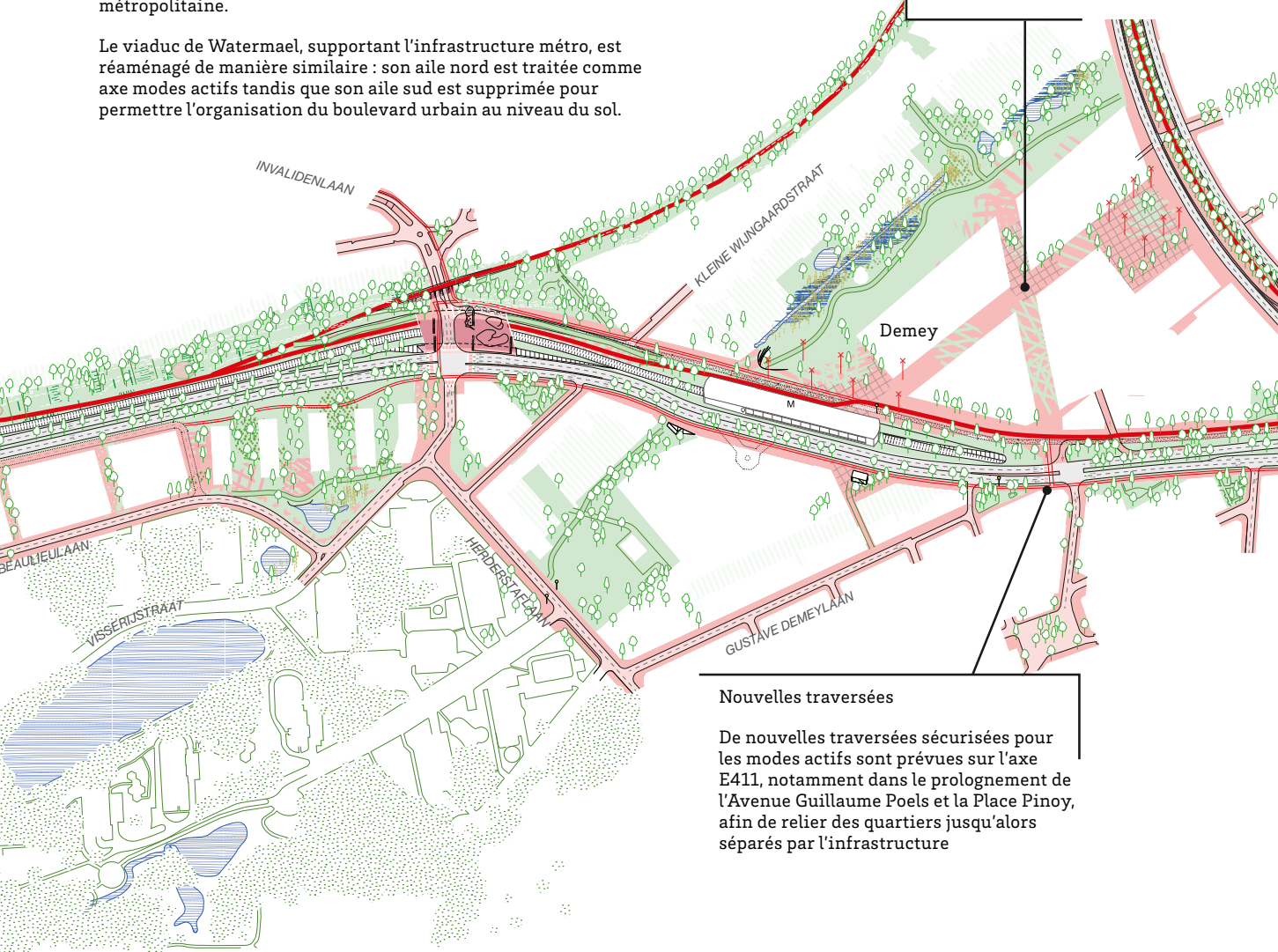
La rive sud accueille le nouveau boulevard urbain de la voirie métropolitaine.

Le viaduc de Watermael, supportant l'infrastructure métro, est réaménagé de manière similaire : son aile nord est traitée comme axe modes actifs tandis que son aile sud est supprimée pour permettre l'organisation du boulevard urbain au niveau du sol.



Demey

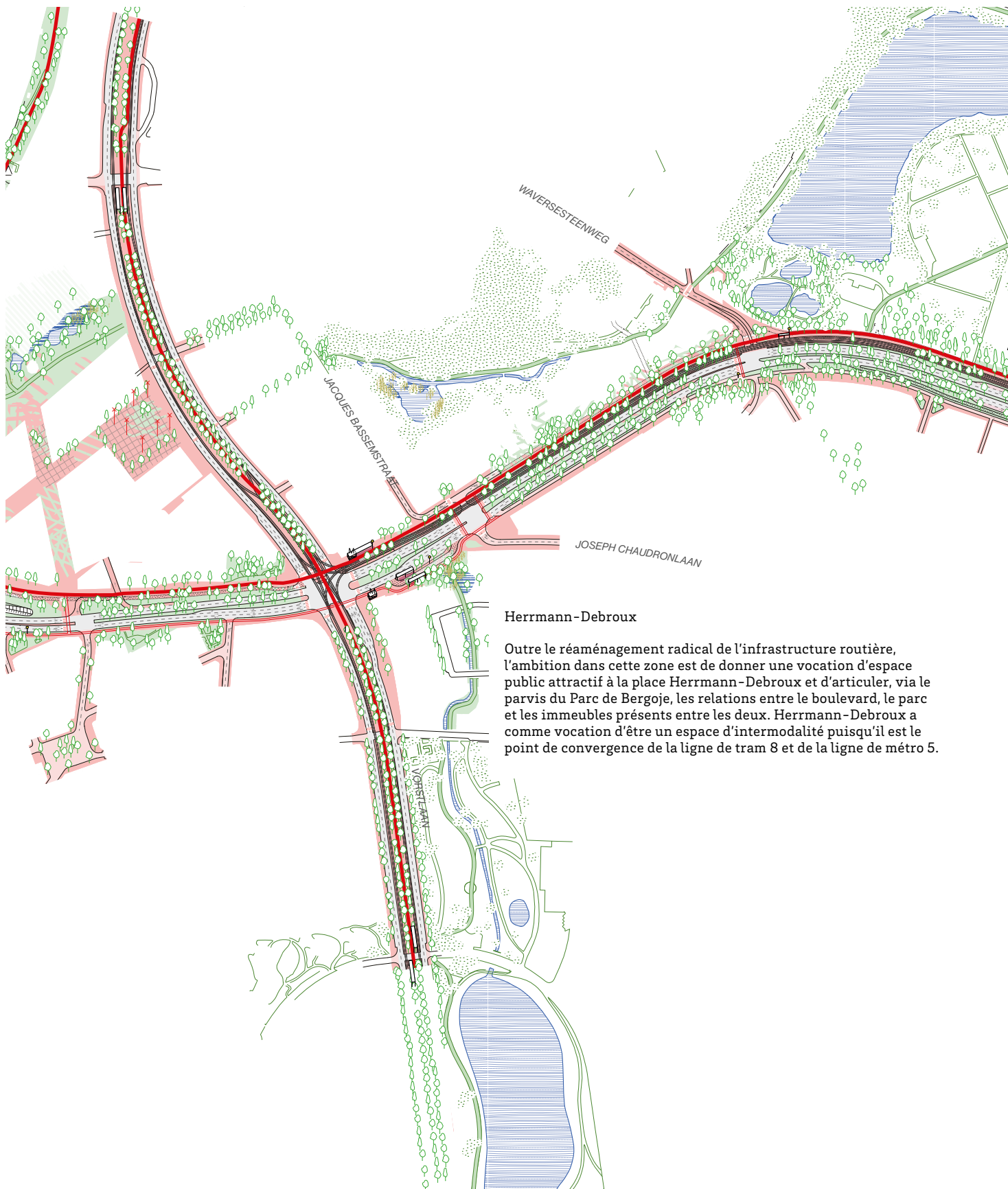
De nouvelles connexions à travers le site sont créées ainsi qu'une place publique et un parc



Nouvelles traversées

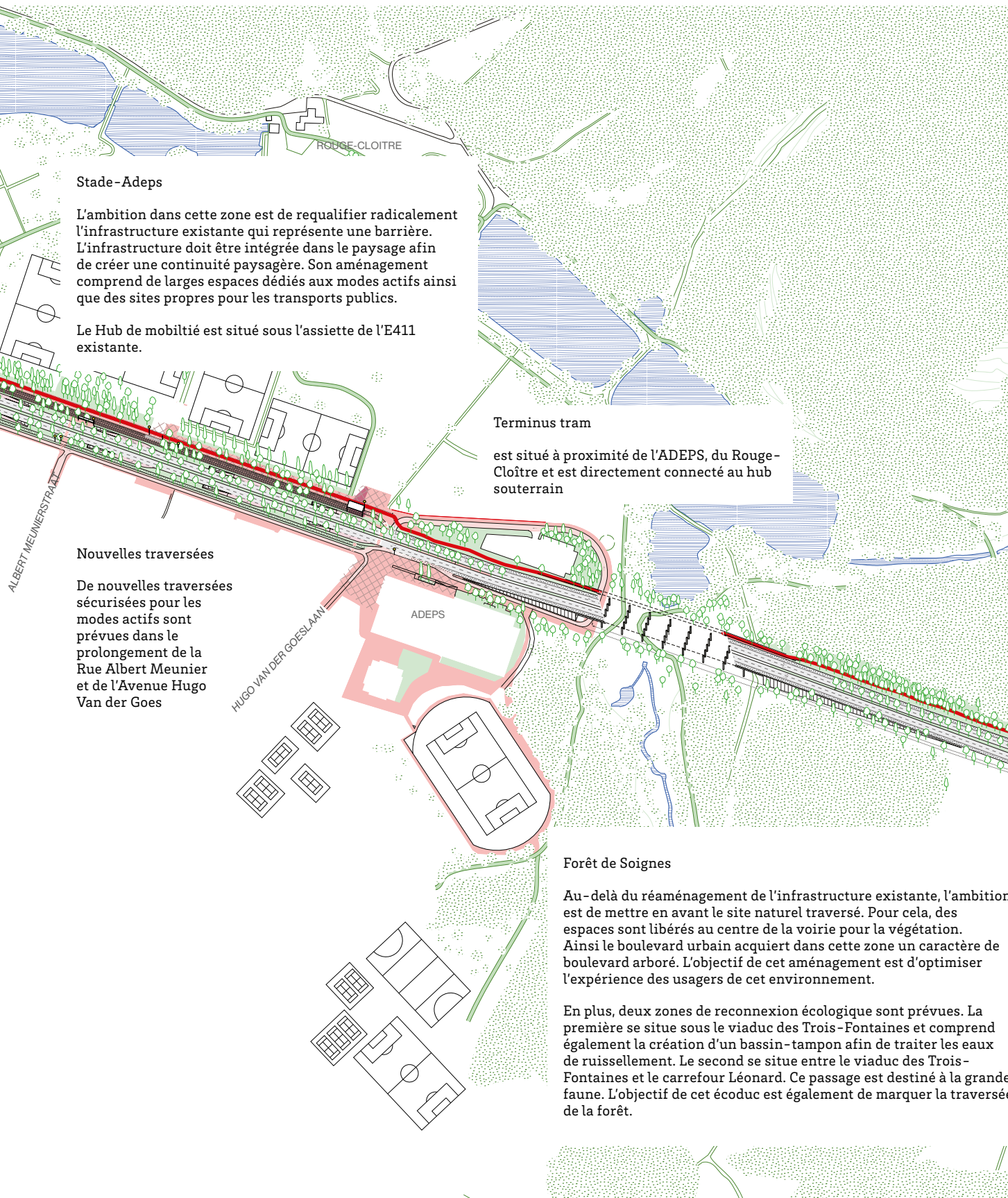
De nouvelles traversées sécurisées pour les modes actifs sont prévues sur l'axe E411, notamment dans le prolongement de l'Avenue Guillaume Poels et la Place Pinoy, afin de relier des quartiers jusqu'alors séparés par l'infrastructure

Réaménager l'E411



Herrmann-Debroux

Outre le réaménagement radical de l'infrastructure routière, l'ambition dans cette zone est de donner une vocation d'espace public attractif à la place Herrmann-Debroux et d'articuler, via le parvis du Parc de Bergoje, les relations entre le boulevard, le parc et les immeubles présents entre les deux. Herrmann-Debroux a comme vocation d'être un espace d'intermodalité puisqu'il est le point de convergence de la ligne de tram 8 et de la ligne de métro 5.



Stade-Adeps

L'ambition dans cette zone est de requalifier radicalement l'infrastructure existante qui représente une barrière. L'infrastructure doit être intégrée dans le paysage afin de créer une continuité paysagère. Son aménagement comprend de larges espaces dédiés aux modes actifs ainsi que des sites propres pour les transports publics.

Le Hub de mobilité est situé sous l'assiette de l'E411 existante.

Terminus tram

est situé à proximité de l'ADEPS, du Rouge-Cloître et est directement connecté au hub souterrain

Nouvelles traversées

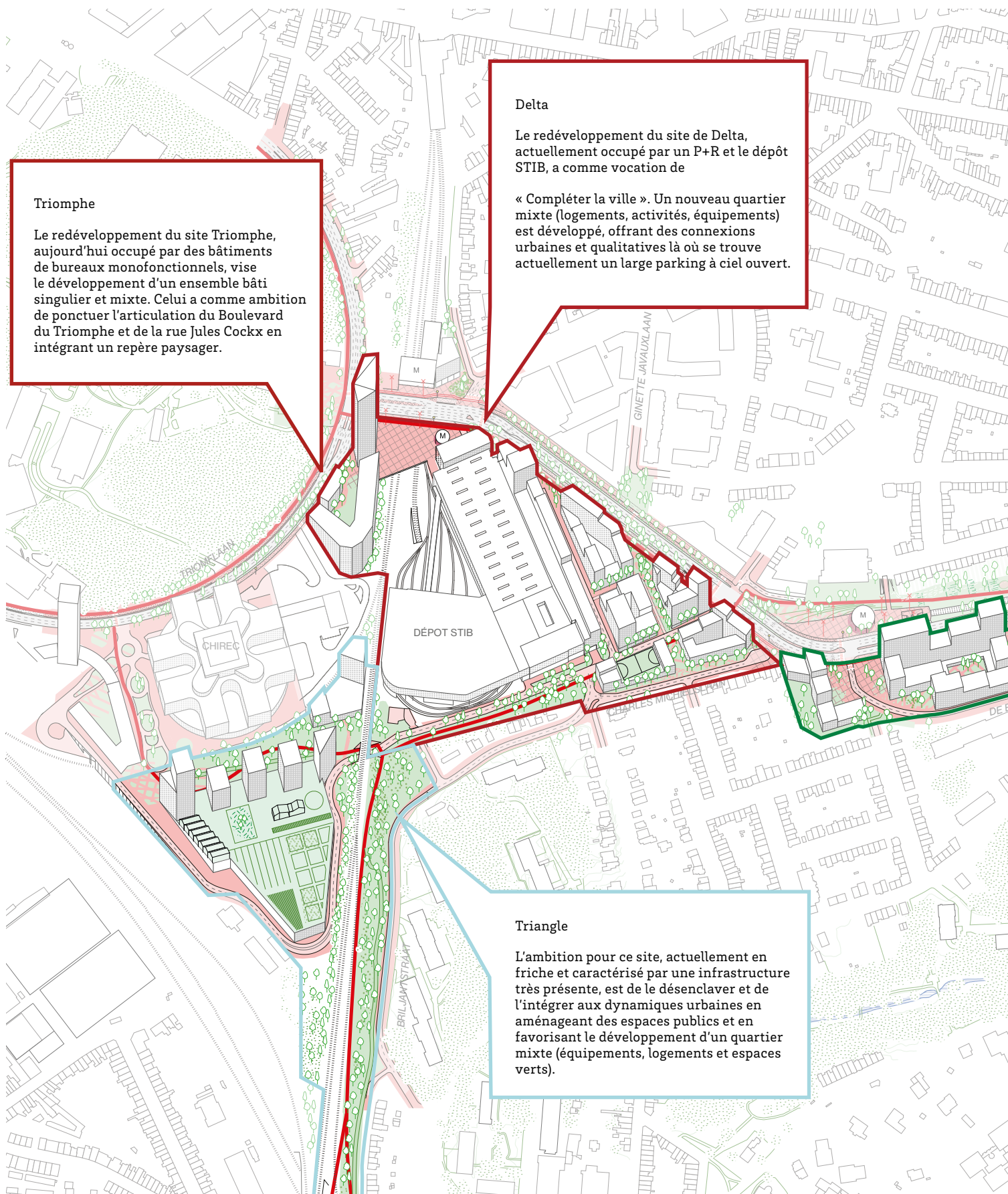
De nouvelles traversées sécurisées pour les modes actifs sont prévues dans le prolongement de la Rue Albert Meunier et de l'Avenue Hugo Van der Goes

Forêt de Soignes

Au-delà du réaménagement de l'infrastructure existante, l'ambition est de mettre en avant le site naturel traversé. Pour cela, des espaces sont libérés au centre de la voirie pour la végétation. Ainsi le boulevard urbain acquiert dans cette zone un caractère de boulevard arboré. L'objectif de cet aménagement est d'optimiser l'expérience des usagers de cet environnement.

En plus, deux zones de reconexion écologique sont prévues. La première se situe sous le viaduc des Trois-Fontaines et comprend également la création d'un bassin-tampon afin de traiter les eaux de ruissellement. Le second se situe entre le viaduc des Trois-Fontaines et le carrefour Léonard. Ce passage est destiné à la grande faune. L'objectif de cet écoduc est également de marquer la traversée de la forêt.

Sites en accroche



Triomphe

Le redéveloppement du site Triomphe, aujourd'hui occupé par des bâtiments de bureaux monofonctionnels, vise le développement d'un ensemble bâti singulier et mixte. Celui-ci a comme ambition de ponctuer l'articulation du Boulevard du Triomphe et de la rue Jules Cockx en intégrant un repère paysager.

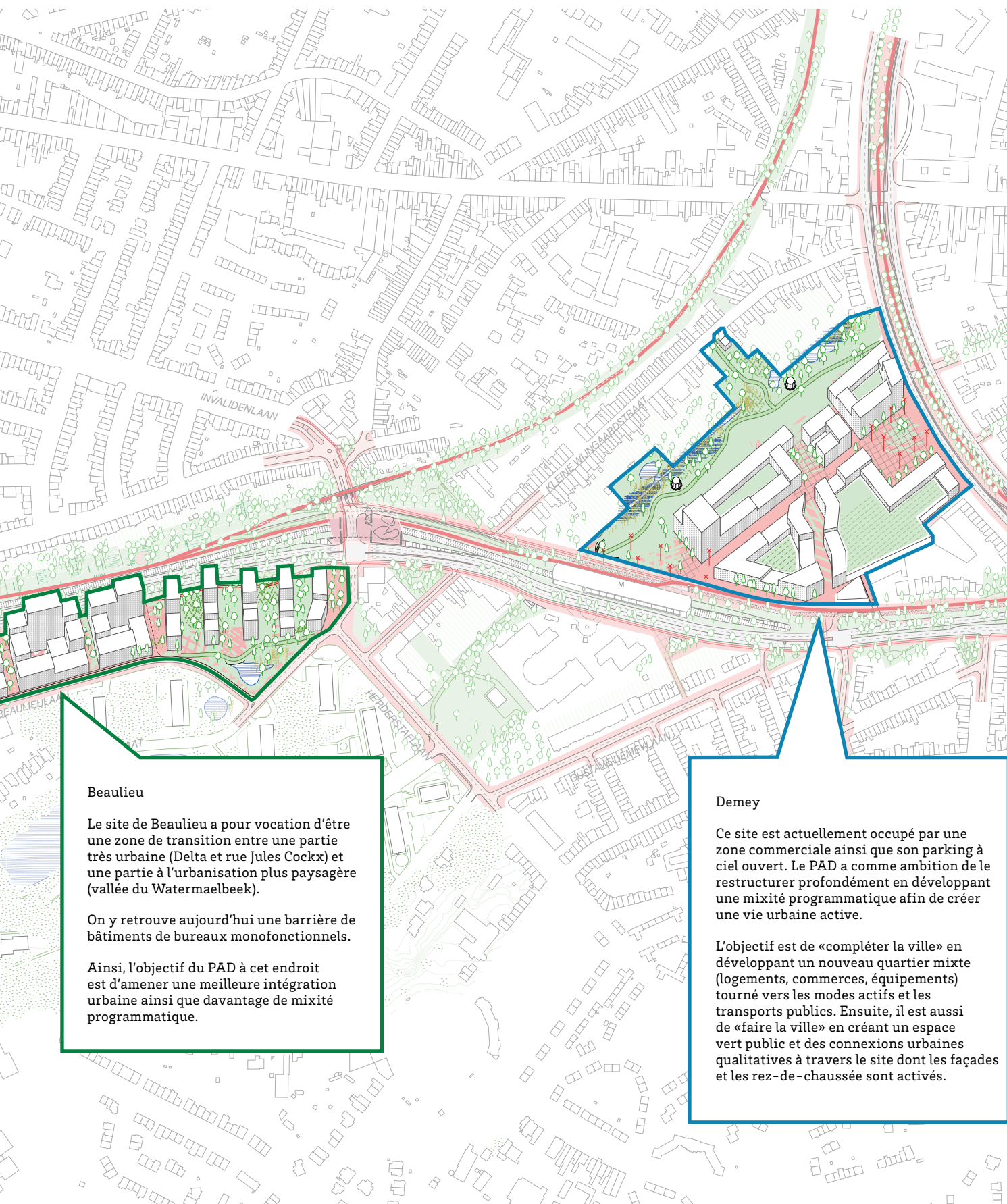
Delta

Le redéveloppement du site de Delta, actuellement occupé par un P+R et le dépôt STIB, a comme vocation de

« Compléter la ville ». Un nouveau quartier mixte (logements, activités, équipements) est développé, offrant des connexions urbaines et qualitatives là où se trouve actuellement un large parking à ciel ouvert.

Triangle

L'ambition pour ce site, actuellement en friche et caractérisé par une infrastructure très présente, est de le désenclaver et de l'intégrer aux dynamiques urbaines en aménageant des espaces publics et en favorisant le développement d'un quartier mixte (équipements, logements et espaces verts).



Beaulieu

Le site de Beaulieu a pour vocation d'être une zone de transition entre une partie très urbaine (Delta et rue Jules Cockx) et une partie à l'urbanisation plus paysagère (vallée du Watermaelbeek).

On y retrouve aujourd'hui une barrière de bâtiments de bureaux monofonctionnels.

Ainsi, l'objectif du PAD à cet endroit est d'amener une meilleure intégration urbaine ainsi que davantage de mixité programmatique.

Demey

Ce site est actuellement occupé par une zone commerciale ainsi que son parking à ciel ouvert. Le PAD a comme ambition de le restructurer profondément en développant une mixité programmatique afin de créer une vie urbaine active.

L'objectif est de «compléter la ville» en développant un nouveau quartier mixte (logements, commerces, équipements) tourné vers les modes actifs et les transports publics. Ensuite, il est aussi de «faire la ville» en créant un espace vert public et des connexions urbaines qualitatives à travers le site dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés.

