

COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 5 JUIN 2018 SUR LE
PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR «HERRMANN-DEBROUX »

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 « Herrmann-Debroux », une réunion d'information et de participation du public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) «Herrmann-Debroux » en date du « 5 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.

Habitant du quartier : Quelle est la largeur de la voie de métro ?

Habitant du quartier : Par rapport au choix de mettre les voies à droite ou à gauche, il semble que toutes les voies sont mises du côté riverain et pas du côté de l'hypermarché Demey. Pourquoi pas l'inverse ? Pour que les riverains puissent accéder directement aux zones vertes...

Habitant du quartier : Réorganiser la circulation ? Oui, mais comment et où va-t-on mettre toutes ces voitures qui passent tous les jours sur le viaduc ?

Habitant du quartier : N'a-t-il pas été question à un moment donné du déménagement du site de l'hypermarché Demey ? Remarque importante sans critiquer la vision, il faut, dans le cadre de cette vision, penser à son exécution, à sa mise en œuvre. Je connais un très mauvais exemple à Anvers. Ils ont également démoli un viaduc qui surplombait une petite ceinture de boulevard. Ces travaux durent depuis cinq ou six ans. Il y a aussi des travaux de réaménagement du sous-sol en plus du réaménagement de la surface. Ce sont des nuisances très importantes pour les riverains. Ces travaux représentent une barrière car plusieurs lignes de bus n'arrivent plus à desservir une zone. Dans la vision, est-ce qu'on va-t-on tenir compte de ce problème important ?

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.

Habitant du quartier : Merci pour la présentation. Pourquoi reconnecter les deux rives ? C'est vrai que la E411 coupe la commune d'Auderghem en deux et qu'il est, à certains endroits, assez difficile de passer d'un côté à l'autre. Oui, mais à quels endroits ? Là où il n'y a pas de viaduc. Je voudrais aussi vous faire part de l'inquiétude des riverains. On s'attend à des embouteillages au niveau du sol et à beaucoup plus de bruit. Car le viaduc ne fait pas de bruit et fait peut-être moins de pollution que le trafic au sol. Pourquoi décentrer du côté des habitations et pas de l'autre côté. Il apparaît que le viaduc des trois fontaines ne doit pas être démoli. Pourquoi ? Au niveau du P+R, est-ce qu'il y aura assez de place pour les navetteurs ? Pourquoi pas une prolongation du métro avec des parkings de dissuasion à Jezus Eik et à la Hulpe, alors je veux bien d'un boulevard urbain.

Habitant du quartier : Malheureusement prolonger la ligne de métro jusque Jezus Eik ne fonctionne plus car ce tronçon a été occupé par une station d'épuration. Ce serait bon d'avoir une confirmation de la part de Perspective pour savoir si ce métro pourrait comme même être tiré jusque Jezus Eik. C'était un des plans à l'origine.

Perspective : - première question : sur les équipements. À ce stade-ci on a identifié un certain nombre de manques. À ce stade, le PAD n'a pas pour vocation de définir le type d'équipement.

- Pourquoi l'esplanade du côté nord et pas du côté sud. La solution permet d'épaissir l'espace vert de la promenade du chemin de fer qui est très fréquentée pour avoir un espace public conséquent. Et également de sécuriser les accès, notamment de l'hypermarché Demey. Le long de la promenade verte, on aurait un espace plus large. Tandis que de l'autre côté, se trouve les bureaux de la Commission européenne ainsi que les bureaux du site Serenitas.
- Question de la mobilité : cette question est un paramètre essentiel de la réflexion et il faut ici avoir plusieurs éléments en tête. En premier lieu, tous les paramètres du plan envisagé feront l'objet d'un rapport sur les incidences qui pourra être consulté au moment de l'enquête publique. Ensuite, s'agissant d'une entrée de ville, la problématique de la navette automobile est une donnée incontournable. De manière générale, il est admis que cette question ne se règlera de manière significative que par une approche concertée à l'échelle métropolitaine entre les Régions et l'Etat fédéral. Ceci ne doit pas dispenser la Région bruxelloise de déterminer la vision qu'elle veut défendre pour l'aménagement de son territoire. C'est ce qui est réfléchi ici, en travaillant sur le cadre et la qualité de vie des habitants d'Auderghem dont les quartiers sont fracturés par une infrastructure urbaine dédiée aux navetteurs. Ce qui est fait, c'est objectiver le potentiel qu'offre une éventuelle reconversion de cette infrastructure en boulevard urbain, tout en étudiant précisément les impacts d'une éventuelle décision en ce sens. Sur le choix entre la prolongation du métro et ou du tram, c'est une question à l'état de réflexion qui devra prendre en compte les paramètres liés à la faisabilité technique, aux coûts, aux phasages opérationnels ... Sur la mobilité : il est clair que le projet est construit à l'appui de simulations. Les expériences tendent à montrer que la suppression du viaduc diminuera le flux entrant. Les expériences menées par ailleurs tendent à montrer que le flux se réduit, ça ne veut pas dire qu'il disparaît.
- Ce n'est pas 30 000 voitures, c'est environ 39 000 voitures par jour qui entrent dans la région, soit 3600 dans le sens entrant entre 8 et 9h.

- Concernant l'hypermarché à Demey, ses exploitants nous disent qu'ils souhaiteraient rester sur place. Cependant, il y aurait une réorganisation du parking. Une des propositions à l'étude, c'est de ne plus trouver une mer d'asphalte (non bénéfique pour la perméabilité des sols, la pollution, ...) mais une réorganisation du site.
- Pour ce qui est de reconnecter les deux rives. Vous avez raison, c'est sous le viaduc qu'on connecte bien les deux rives mais là où il y a des trémies, c'est plus compliqué.
- Pourquoi ne pas démolir le viaduc des trois fontaines (au niveau de l'ADEPS) : il n'y a pas de conséquence positive pour démolir ce viaduc car il rattrape le dénivelé et au niveau écologique on pourrait en l'état actuel des choses améliorer les connexions écologiques.
- Sur les travaux et la prolongation du métro: on a effectivement travaillé sur un scénario métro pendant longtemps. Mais, comme il vient d'être dit, le coût de cette option serait très important par rapport à d'autres options. La solution la plus convaincante à ce stade de nos réflexions, la plus réaliste, c'est la prolongation de la ligne 94. C'est le schéma qui est proposé là. Par rapport aux travaux, cette formule permettrait d'avoir des travaux beaucoup moins lourds que la solution métro. La gestion de ces deux chantiers sont importants, cependant nous sommes encore très loin de la planification de ces travaux. Vous avez raison de faire remarquer que le succès de l'opération sera l'équilibre trouvé par tous les acteurs pour la bonne organisation des travaux.

Habitant du quartier : Merci. Je voudrais revenir sur la base qui est votre mandat. Votre mandat est politique. Ce mandat est basé sur l'interconnexion qui est ciblé pour détruire le viaduc. Ce qu'il faut dire c'est que votre mandat c'est de détruire le viaduc. Sur la mobilité, il faut arrêter, ça ne va pas marcher. Car tant que vous n'avez pas de métro ni de parking de dissuasion, cela ne fonctionnera pas. Dites qu'il faut utiliser le tram mais les gens qui viennent de Wavre traversent Auderghem et ne s'y arrêtent pas. Si vous ne faites rien contre ce trafic, tout ce que vous faites ne servent à rien. Venez à la chaussée de Wavre. Vous verrez que tout le monde prend les petites rues dès qu'il y a des bouchons. C'est votre mandat politique qui pose problème. Vous dites que vous mettez tout au sol. Reprenons mon navetteur de Wavre. Vous allez avoir toutes sortes de passages pour piétons. Vous allez ralentir combien de fois le trafic ? Si on a pas de réelle solution pour la mobilité, cela n'a aucun sens.

Perspective : Nous avons reçu le mandat de faire des propositions urbaines pour le périmètre dont il est question aujourd'hui. Il reviendra au Gouvernement lui-même de prendre attitude par rapport à nos études et par rapport à ce qui pourra en être dit dans le cadre de la présente séquence d'information et de participation préalable ainsi que pendant l'enquête publique. Le vrai problème, ce n'est pas celui qui habite à Wavre, c'est celui qui habite dans les alentours de Wavre. La plupart des gens adapteront leur comportement en amont. Le pari qui est fait c'est que le navetteur de Wavre va modifier son comportement. L'objectif est d'encourager le recours au transports en commun. Sur la ligne 94 il est apparu que beaucoup de gens qui entraient par cette entrée-là rejoignaient la rocade, et la ligne 94 assure cette connexion.

Habitant du quartier : pourriez-vous pointer où se trouverait le P+R sur la carte ?

Perspective : Plusieurs localisations ont été pensées. Ce qui est sûr et certain, c'est que la localisation actuelle de Delta n'est pas viable. Il faut que ce P+R soit établi en amont. Une série de

localisation a été étudiée et celle qui parait la plus pertinente à ce stade est celle à hauteur du Rouge-Cloître et de l'Adeps. À hauteur de l'assiette de la voirie de l'E411 exactement.

Habitant du quartier : Pour combien de voitures ?

Perspective : C'est en cours d'étude et ça devra être approfondi.

Habitant du quartier : C'est intéressant de pouvoir venir de l'extérieur et pouvoir parquer sa voiture. Aujourd'hui on ne peut ignorer que le parking du carrefour sert aussi à ça. Pouvez-vous assurer cette quantité de stationnement dans les zones que vous allez établir par la suite ? Au niveau de la maison communale : c'est une belle architecture, mais c'est une place ratée. La place communale est vraiment morte. On pourrait la réaménager dès aujourd'hui. Le projet était de faire la traversée et de rejoindre le site du carrefour. Est-ce qu'on va implanter la maison communale sur le site carrefour ?

Perspective : Par place communale on entend place de la commune.

Habitant du quartier : Je suis Auderghemois depuis 60 ans, j'ai vu l'évolution de la commune. Le périmètre d'observation territorial est plus grand que le PAD. Vrai ? Dans le PAD, on ne reprend pas les rues avoisinantes. Vous pourriez tenir compte des infrastructures. Qu'entendez-vous pas des avenues qui longent l'autoroute. Dans la page 4 vous parlez de la diminution de l'usage de la voiture. En 2050, la voiture à l'hydrogène nous attend. Contraindre de manière trop radicale, c'est ce que vous faites ?

Habitant du quartier : Déjà bravo pour les efforts que vous faites, je salue l'initiative de la réflexion parce qu'elle est importante. Quand le plan sera-t-il publié ? Le tram irait d'où à où. Au niveau des équipements, de quoi parle-t-on ? Je trouve que c'est très bien qu'on réduise à deux voies les entrées sur Bruxelles et nos rues sont limitées à 30km/h et c'est comme ça qu'on bénéficie d'un calme quand le viaduc est à l'arrêt.

Habitant du quartier : Sur le parking P+R. pourquoi ne construirions-nous pas un bâtiment sur plusieurs étages qui aurait un accès direct, et partirait de l'autoroute et qui retournerait sur l'autoroute.

Perspective : Sur la question de où à où irait le tram. La proposition qui est ici sur la table, c'est d'imaginer que le tram soit dévié et prolongé jusque Herrman-Debroux, de Louise jusqu'au P+R et un second tram, du P+R jusque Rodebeek.

Cette déviation est de toute façon nécessaire aujourd'hui dans la prolongation envisagée du 94. La STIB en a besoin. Nous avons vu ça comme une opportunité pour réorganiser l'ensemble.

Perspective : Concernant les places de parking qui sont à Delta et Herrman-Debroux, il faut savoir qu'à Delta, on trouve beaucoup de voitures *ventouses* et peu de navetteurs. Il ne remplit pas son rôle de P+R.

Sur le timing de l'élaboration du plan, il est envisagé d'être prêt sur le fond vers l'automne 2018. A partir de là, le Gouvernement se fixera son agenda. A partir de la 1^{ère} lecture, la procédure de validation et d'instruction du plan dure environ 8 mois. **Habitant du quartier** : le coût du métro en surface n'est pas identique à celui du tram ?

Perspective : le coût est plus important pour un métro et le métro ne peut pas être traversé, contrairement au tram. Par rapport à l'option d'une reconversion en boulevard urbain, c'est une moins bonne option.

Habitant du quartier : On peut traverser les voies de tram.

Habitant du quartier : Je suis comme tout le monde ici, j'ai peur du changement. Mais nous allons devoir être confrontés à la mort du viaduc. Je voulais vous féliciter pour le travail d'anticipation d'une situation qui va se produire chez nous. L'effort qu'on fait est excellent, je voudrais que tout le monde comprenne que c'est utile.

Habitant du quartier : A Delta, il y aura la future poste et de la logistique ? Qu'en est-il ?

Habitant du quartier : Sur la mobilité, cela devrait cadrer avec les modes de déplacement. Il faut réorganiser nos façons de vivre ensemble pour réduire le nombre de déplacement.

Représentant association (ARAU) : Petit point d'histoire. En 2001, le viaduc des trois fontaines a subi une avarie et la Région a refusé l'étude d'incidence pour maintenir le trafic. L'ARAU a attaqué la Région, a obtenu cette étude d'incidence. Je voudrais rappeler que cette étude a été bénéfique. En particulier l'implantation d'une bande bus en entrée de ville et une limitation des vitesses. L'ARAU soutient la philosophie générale du projet, en particulier la démolition du viaduc Herrmann-Debroux. Les infrastructures ne sont plus de mise en ville. On en tirera des bénéfices à terme. Le viaduc Reyers a été démoli. Il y a une amélioration du paysage urbain et de la qualité de vie. C'est honnête de dire que le projet couperait la ligne 94. Nous plaçons pour la connexion la plus efficace possible. Où se trouve le P+R. votre réponse n'est pas claire. Nombre de places ? Parking enterré ? Je vous renvoie à une étude sur les P+R qui se trouve sur le site de l'ARAU. Pour nous, il faut que le P+R réponde à des questions très précises pour qu'il soit attractif pour le navetteur. Il est clair que la Région doit trouver des solutions. La solution est probablement aussi un péage urbain.

Habitant du quartier : Entre le premier coup de pioche sur le viaduc et la vision paradisiaque, combien de temps pour les travaux ? Sur le tram, si on veut de la rapidité, la longueur est trop importante. Cela ne sera pas tenable.

Habitant du quartier : Je fais Luxembourg-Bruxelles. Depuis 33 ans, j'attends que les pouvoirs publics réalisent une ligne de chemin de fer plus efficace entre Bruxelles et les autres capitales européennes. Vous pensez sincèrement que compliquer l'entrée de la capitale va réduire le trafic ? Non, je pense que cela va compliquer et faire des embouteillages impossibles. Le trafic a été

multiplié par 2 ou 3 en 33 ans. Le trafic de camions sera multiplié par 10 et cela va continuer à s'amplifier.

Habitant du quartier : le métro reste jusque Herrmann-Debroux ? Et les gens qui prennent le tram, ils descendent au métro ?

Perspective : Dans l'option testée aujourd'hui, ils peuvent rester dans le 94 ou descendre.

Perspective : énormément de gens prennent la E411 s'arrête pour travailler dans les bureaux à Auderghem et les pôles de bureaux proches.

- Sur la logistique : le projet de bpost ne signifie pas des camions en plus, ils mobilisent des camions qui sont déjà en ville, il faut le voir comme une logistique d'aide à la ville.
- Sur le P+R : clarification, on parlerait plutôt d'un parking souterrain, l'étude est en cours. On étudie chaque localisation. On étudie le pour et le contre de chaque option.
- Pour les travaux : il faudra bien sûr réfléchir à un phasage et un planning qui réduisent les impacts et les nuisances pour les riverains.

Perspective : Aucune décision n'a encore été prise par le Gouvernement. Il ne nous appartient pas, dans le cas où un Gouvernement n'a pas encore pris de décision, de gérer complètement l'opérationnel et de décider quand les travaux vont commencer. Et quand le Gouvernement prendra des décisions, il va demander à ses opérateurs de préciser comment vont se passer les travaux. Ces timings devront être précisés et il nous faudra un mandat de la part du Gouvernement. Il faudra répondre à ces questions légitimes.

20 juin 2018