

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (PAD) HERRMANN DEBROUX

MAI 2019

MAÎTRE D'OUVRAGE:

Perspective.brussels

Bureau bruxellois de la planification
Rue de Namur 59, B-1000 Bruxelles
contact: info@perspective.brussels

Chargées de projet:
Milène Deneubourg
Maëlle Thueux



BUREAU D'ÉTUDES:

ORG SQUARED

Koolmijnenkaai 30-34 Quai des Charbonnages
1080 Brussels
info@orgpermod.com

Alexander D'Hooghe
Luk Peeters
Marcel Smets
Yannick Vanhaelen
Hendrik Bloem
Heinrich Altenmueller
Doras Alver
Felix Schietecatte



D'ICI LA PARIS

21, rue du Faubourg St Antoine
75011 Paris
paris@d-ici-la.com



Claire Trapenard
Pauline Lefebvre
Hortense Goupil

Sweco Belgium nv

Arenbergstraat 13/1 rue d'Arenberg
1000 Brussels
info@swecobelgium.be

Delphine Desmet
Xavier Duyck
Veerle Duportail
Jurgen Roussel
Erik Vandermeersch
Bart Van de Sijpe
Eric Djitrinou
Philippe-François Descamps



ARIES Consultants SA

Rue des Combattants 96
1301 Wavre
Tel: +32 10 430 110
info@ariesconsultants.be



Gilles Ledent
Olivia Geels
Michael Allaer
Manoé de Neck
Adèle Godefroid
Marthe Lemiere
Yves Mathieu
Gilles Philipkin
Niels Regnier
Alejandro Rodriguez
Camille van den Enden
Louis Vandebroek

Common Ground

Koning Albertlaan 118
B-9000 Gent
info@common-ground.eu



Steven Michiels
Griet Noë

TABLE DES MATIÈRES

CAHIER INFORMATIF	7
1. PÉRIMÈTRE	9
1.a. Périmètre opérationnel du projet de PAD	10
1.b. Périmètre d'observation territoriale du projet de PAD	11
2. GENÈSE	17
2.a. Outil PAD	18
2.b. Historique	19
2.c. Gouvernance	20
2.d. Objet du projet de PAD Herrmann-Debroux	22
3. TERRITOIRE	25
3.a. Diagnostic	26
3.b. Enjeux	32
4. VISION ET VUE D'ENSEMBLE	35
4.a. Vision	36
4.b. Vue d'ensemble	38
VOLET STRATÉGIQUE	45
1. VISION D'ENSEMBLE — OBJECTIFS	49
1.a. Buts et objectifs généraux du projet	50
1.b. Vision d'ensemble : requalifier l'entrée de ville	51
1.c. Stratégie de mobilité	76
2. OPTIONS STRATÉGIQUES PAR SITE	103
2.1. Site 1: Delta	109
2.2. Site 2: Triangle	133
2.3. Site 3: Beaulieu	147
2.4. Site 4: Demey	171
2.5. Site 5: Herrmann-Debroux	189
2.6. Site 6: Stade-Adeps	203
2.7. Site 7: Forêt de Soignes	215
VOLET RÉGLEMENTAIRE	221
Plan des affectations	224
Plan d'implantation et des caractéristiques des constructions	238
1. Prescriptions générales	240
2. Prescriptions relatives aux espaces structurants, aux zones en surimpression et aux voiries Herrmann-Debroux	242
3. Prescriptions particulières relatives aux zones administratives Herrmann-Debroux	243
4. Prescriptions particulières relatives aux zones de forte mixité Herrmann-Debroux	244
5. Prescriptions particulières relatives aux zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux	246
6. Prescriptions particulières relatives aux zones de chemin de fer Herrmann-Debroux	247
7. Prescriptions particulières relatives aux zones d'habitation Herrmann-Debroux	248
8. Prescriptions particulières relatives aux zones de parc Herrmann-Debroux	249
9. Prescriptions particulières relatives à la zone mixte Herrmann-Debroux	249
10. Prescriptions particulières relatives à la zone d'industries urbaines Herrmann-Debroux	250
11. Prescriptions particulières relatives à la zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux	251



Illustration: le futur boulevard urbain à Herrmann Debroix

INTRODUCTION

PROJET DE PAD HERRMANN DEBROUX

Le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Herrmann Debroux s'inscrit dans les orientations du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) et indique les grands principes d'aménagement ou de réaménagement du territoire de l'entrée de ville sud-est de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ce territoire de 43,5 ha comprend la voirie métropolitaine de l'E411 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).

Le projet de PAD est un document définissant les objectifs stratégiques et leurs déclinaisons en prescriptions graphiques et littérales pour le territoire de l'entrée de ville de l'E411. Il est élaboré de manière itérative avec le rapport sur les incidences environnementales.

Le projet de PAD indique les grands principes d'aménagement ou de réaménagement du territoire qu'il vise, en termes, notamment:

- de programme des affectations ;
- de structuration des voiries, des espaces publics et du paysage ;
- de caractéristiques des constructions;
- de protection du patrimoine ;
- de mobilité et de stationnement.

DOCUMENTS DU PROJET DE PAD

Le **cahier informatif** du projet de PAD précise son périmètre, un historique de la planification, sa gouvernance, un diagnostic du site, les enjeux du territoire et la vision du PAD.

Le **volet stratégique** du projet de PAD présente les objectifs traduits spatialement au travers de cartes didactiques et de textes d'accompagnement, et littéralement les éléments stratégiques non-localisables.

Ce volet stratégique est complété par un **volet réglementaire** qui comprend les prescriptions et les documents graphiques qui détaillent à l'échelle pertinente les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence stratégique du développement.

Le projet de PAD est complété par un Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) et son Résumé Non Technique (RNT) ainsi que par une Étude Appropriée (EA).



Pour un diagnostic complet du territoire, le lecteur est renvoyé au travail de diagnostic exhaustif et transversal restitué dans l'*Étude de définition Herrmann-Debroux* (Perspective.brussels, mai 2017).

CAHIER
INFORMATIF

VOLET
STRATÉGIQUE

VOLET
RÉGLEMENTAIRE

CAHIER INFORMATIF

Le présent document est le cahier informatif du projet de 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 projet de 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.



1. PÉRIMÈTRE

1.a. Périmètre opérationnel du projet de PAD

Le périmètre opérationnel du projet de 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 :

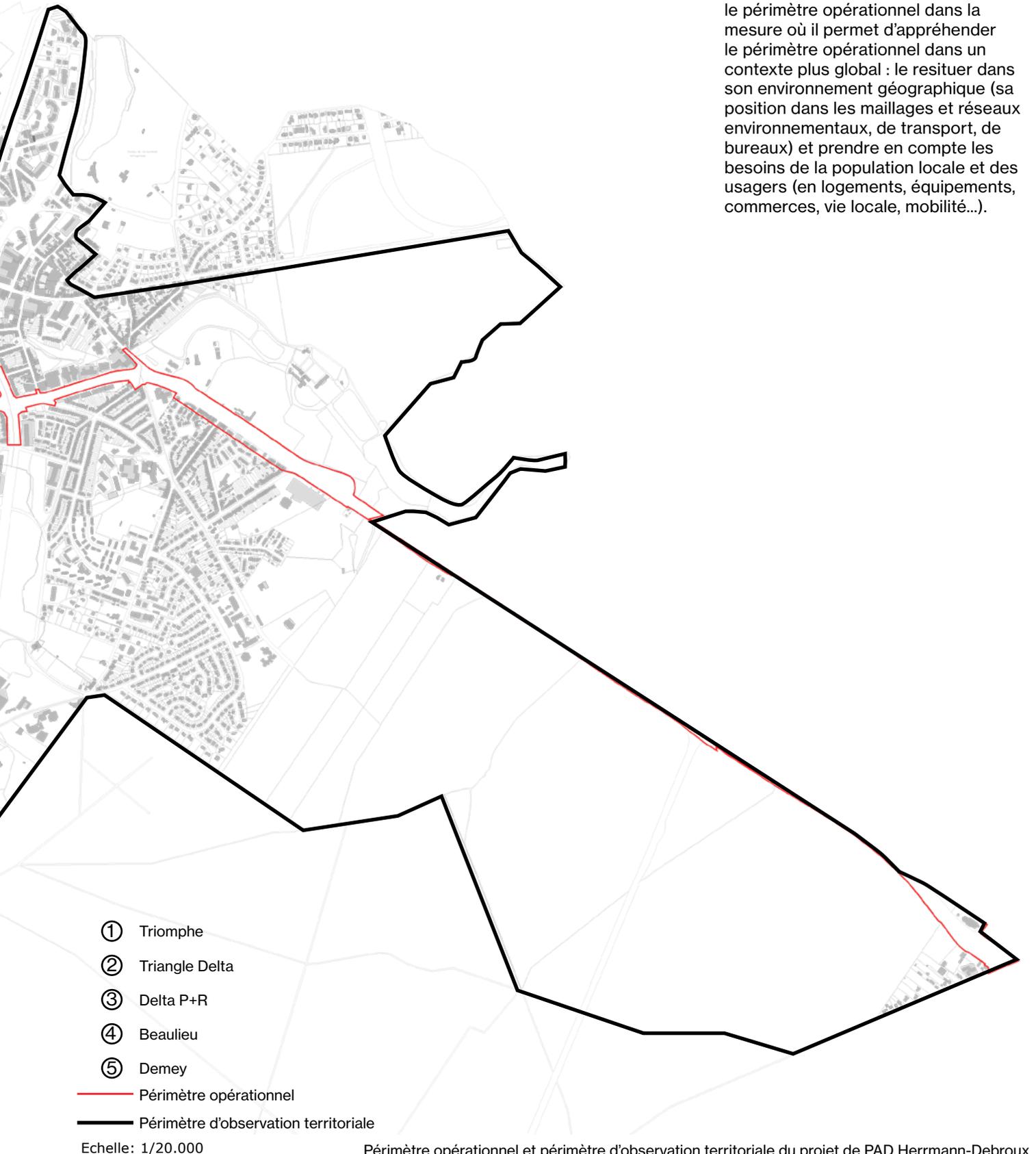
- l'ensemble de la voirie métropolitaine E411 et ses 3 viaducs mais aussi les boulevards et avenues qui longent l'autoroute et la prolongent;
- des sites en accroche qui vont faire l'objet prochainement d'une urbanisation ou d'un réaménagement: Triomphe (bâtiments à l'angle du boulevard du Triomphe et 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).



Localisation dans la Région (périmètre opérationnel)

1.b.Périmètre d'observation territoriale du projet de PAD

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...).



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.



2. GENÈSE

2.a. Outil PAD

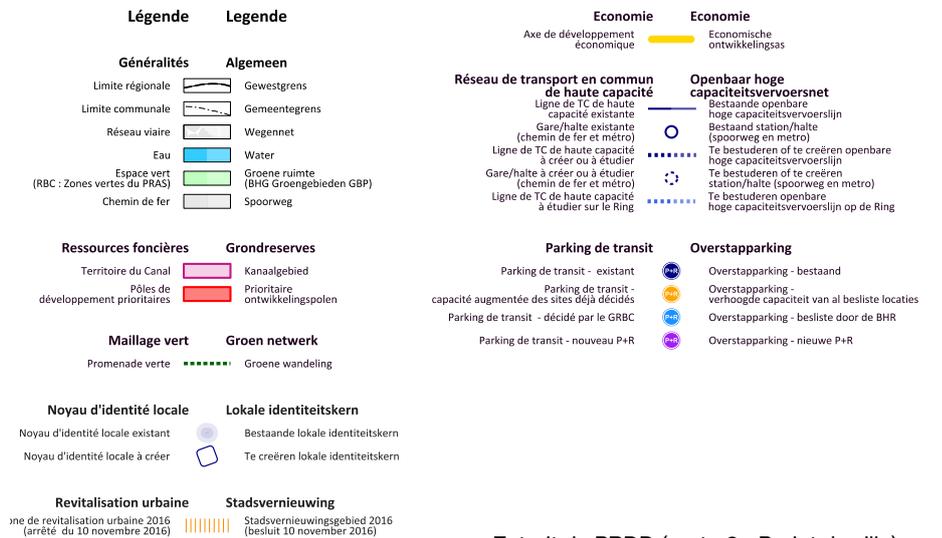
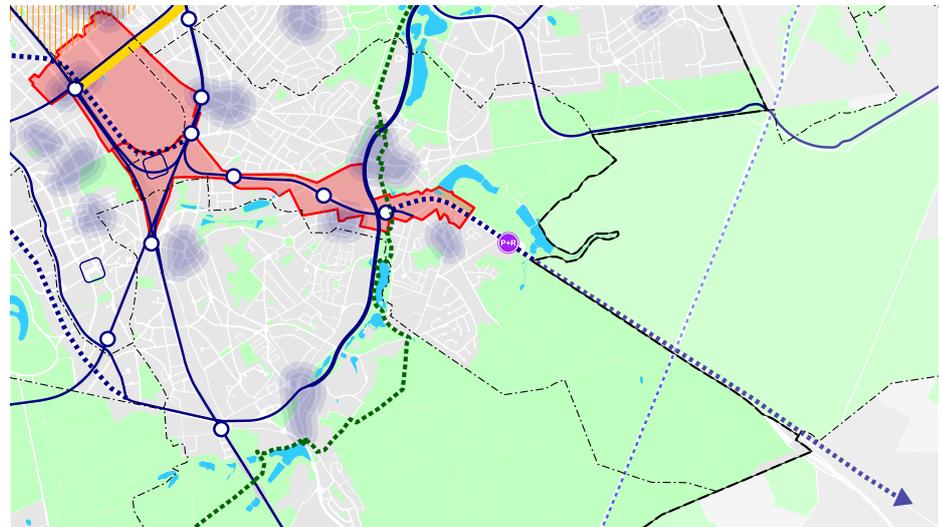
Le 08 mai 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a mandaté le Bureau Bruxellois de la Planification (BBP ou Perspective.brussels) pour l'élaboration du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Herrmann-Debroux ». Ce projet de PAD s'étend, le long de la E411, de l'entrée de la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

Le **plan d'aménagement directeur** est un nouvel outil de planification régional issu de la réforme du code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT). Il a pour but de faciliter et accélérer le développement des zones d'importance stratégique pour la Région.

Le CoBat prévoit que le PAD a valeur indicative à l'exception des dispositions auxquelles le Gouvernement donne expressément force obligatoire et valeur réglementaire (art. 30/9). L'ensemble des dispositions du PAD, indicatives et réglementaires, ont bien une valeur obligatoire mais leur force juridique varie :

- valeur des dispositions réglementaires: ces règles doivent toujours être respectées sauf dans les seuls cas de dérogations autorisées par le texte lui-même (ou un texte légal de même valeur) et aux conditions qui y sont prévues;
- valeur des dispositions indicatives: ces dispositions doivent être respectées, néanmoins, l'autorité peut et doit s'en écarter quand des circonstances nouvelles ou particulières l'exigent, moyennant motivation formelle circonstanciée mentionnée dans sa décision. Elles constituent des « lignes de conduites » qui s'imposent aux autorités lors de la délivrance des permis (et par voie de conséquence au particulier qui leur soumet son projet).

Le PAD vient se substituer au PRAS là où il est d'application.



Extrait du PRDD (carte 8 - Projet de ville)

2.b. Historique

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.

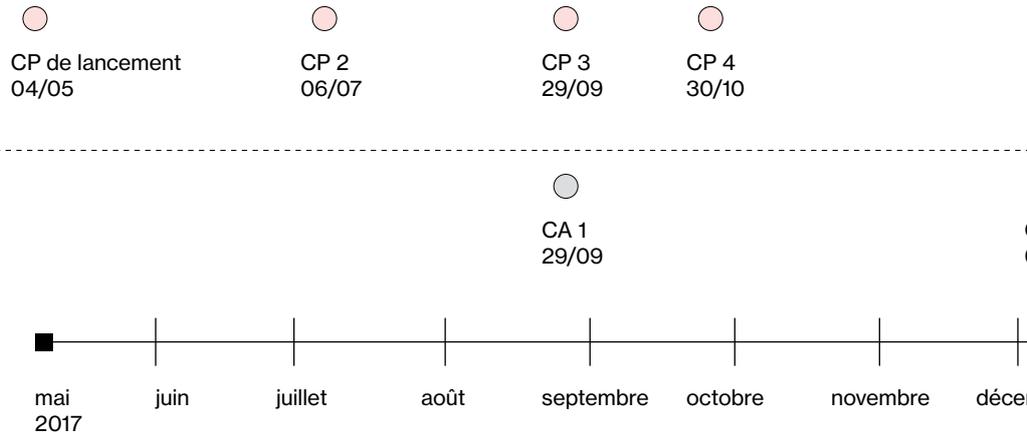
2.c. Gouvernance

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.

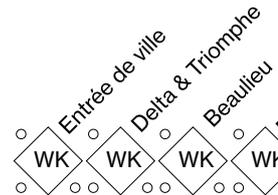
Afin de garantir la cohérence du développement du site, une approche globale et concertée est nécessaire via la réalisation d'un Plan d'Aménagement Directeur.

- 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 ORG², 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.



← - - - - - bilatérales - - - - - →



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

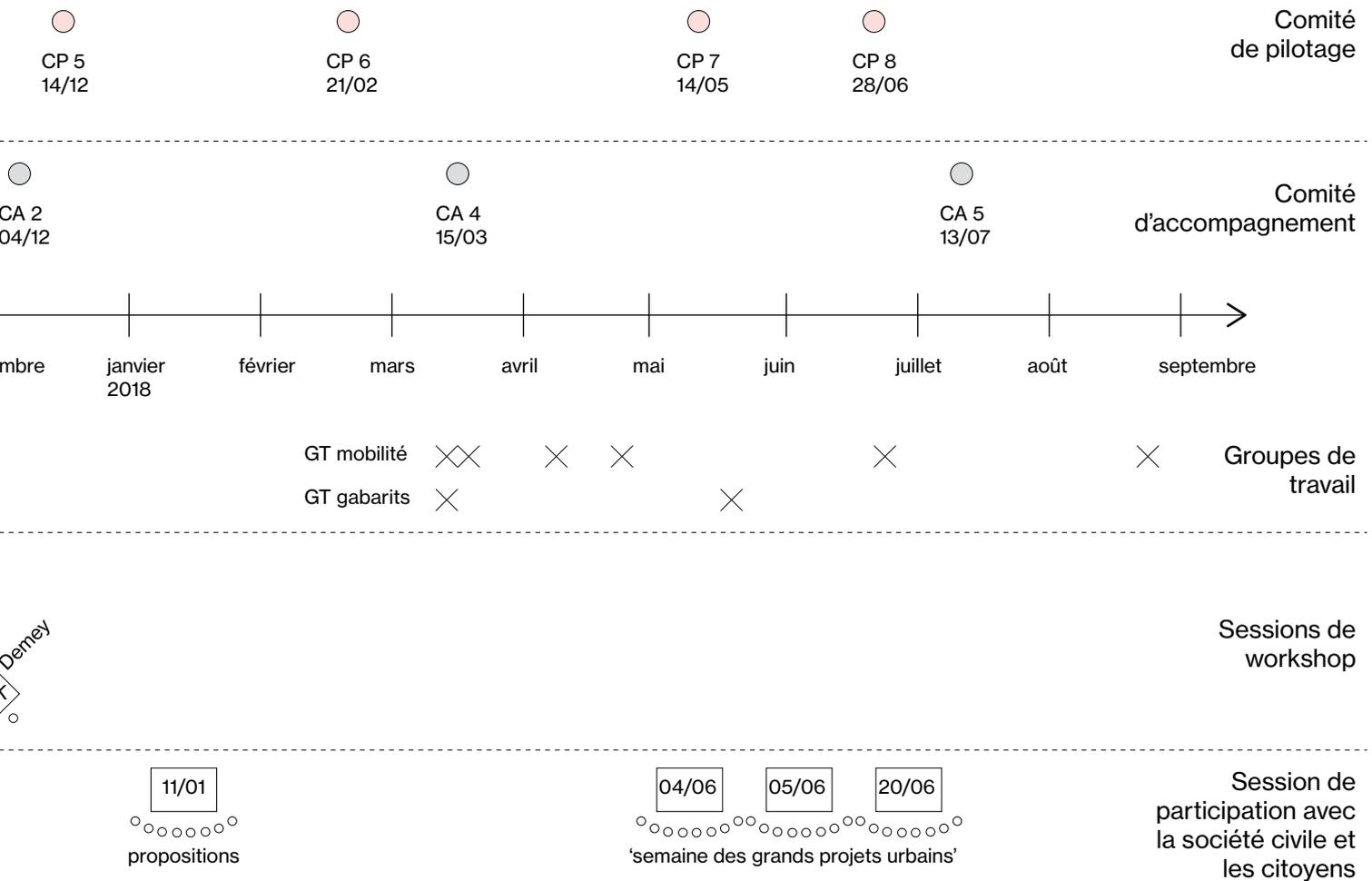
Le suivi de la réalisation du projet de PAD est assuré par un comité d'accompagnement dans lequel Perspective.brussels, la Société d'Aménagement Urbain (SAU), le Maître Architecte (bMa), Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, les communes d'Auderghem, de Watermael-Boisfort et d'Ixelles, la STIB, 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
Participants : Perspective.brussels, Bruxelles Mobilité, Commune d'Auderghem, la STIB, SAU

Groupe de travail gabarits, le 15/03/2018
Participants : Perspective.brussels, bMa, Commune d'Auderghem



SESSIONS DE WORKSHOP

Des sessions de workshops ont été tenus sur les différents sites en accroches 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

Participants : Perspective.brussels, bMa, 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

Participants : Perspective.brussels, bMa, commune d'Auderghem, Commune d'Ixelles, Bruxelles Environnement, la STIB, l'Agence Régionale du Stationnement, Bruxelles Mobilité, Cofinimo, Unibra, Thomas & Piron

Workshop « Demey », le 29/11/2017

Participants : Perspective.brussels, bMa, commune d'Auderghem, Bruxelles Environnement, la STIB, Cofinimmo, Redevco

Workshop « Beaulieu », le 16/11/2017

Participants : Perspective.brussels, bMa, 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'

2.d. Objet du projet de PAD Herrmann-Debroux

L'objectif de l'étude est d'élaborer une stratégie globale d'aménagement de l'E411 afin de faire de ce territoire un levier du développement urbain régional durable, d'anticiper et d'accompagner avec cohérence les changements à venir.

Le défi de ce projet de PAD est de déterminer à quelles conditions et sur base de quels principes il est possible de reconfigurer une structure urbaine des années 1970 (infrastructure routière et ensemble de macro-bâtiments monofonctionnels connexes) afin de les inscrire dans une perspective de développement urbain durable. Il s'agit donc de mettre en évidence le potentiel de requalification des viaducs pour que ceux-ci permettent une plus grande mixité des fonctions urbaines, de créer un/des repères de centralité locale, de favoriser les moyens de transport alternatifs à la voiture, de préserver l'environnement naturel immédiat de l'axe structurant.

Ce projet de PAD constituera le cadre urbanistique de la requalification de l'entrée de ville mais aussi des sites en accroche :

- 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).



3. TERRITOIRE

3.a. Diagnostic

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.

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.

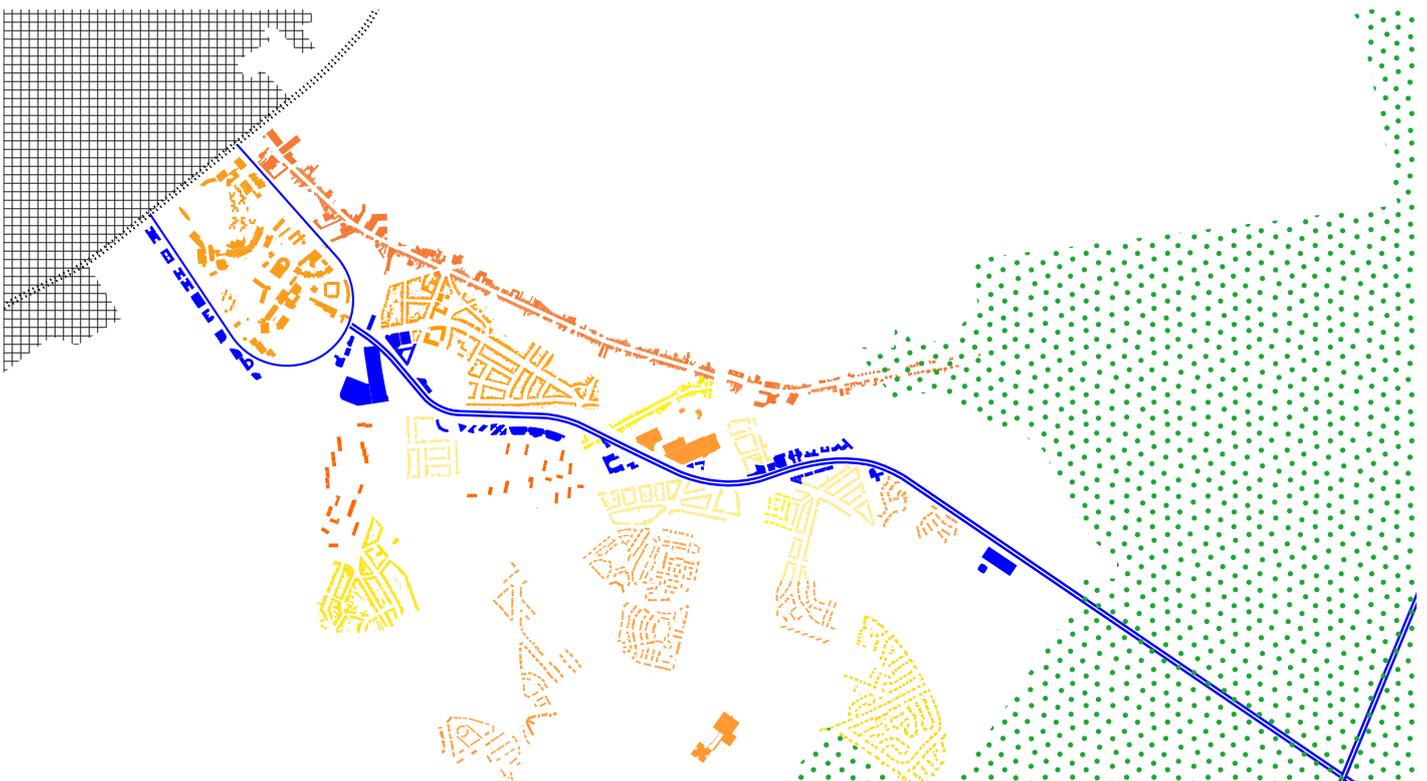


Schéma: une urbanité hétérogène entre ville et forêt

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, futur 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

UN CHAPELET DE SITUATIONS AUTONOMES

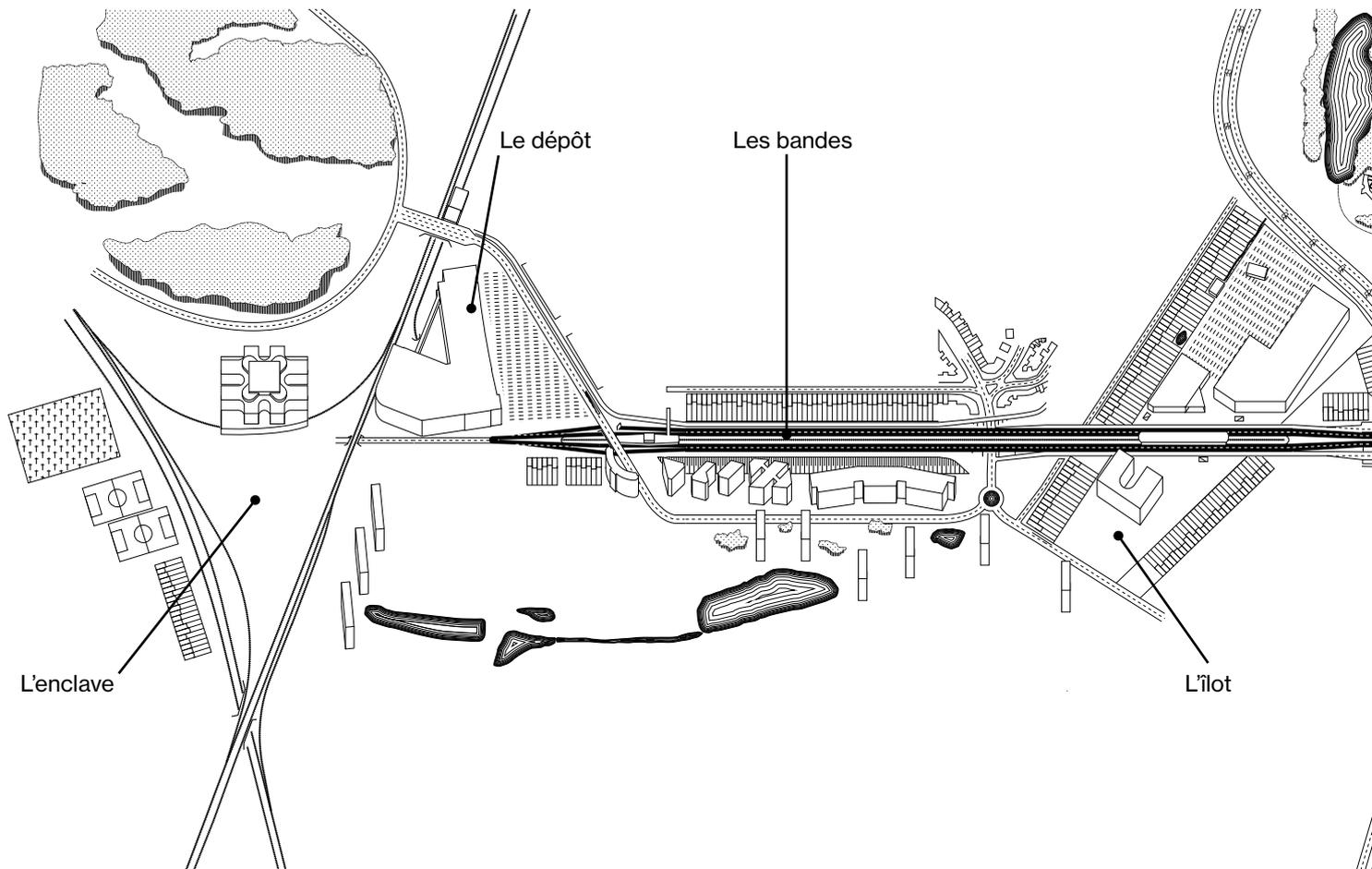
L'infrastructure traverse une série d'éléments dotés de logiques propres et relativement isolés les uns des autres. Le paysage cinétique, celui qui est perçu par ses usagers en mouvement lors de l'entrée autoroutière comme une succession d'images, est marqué par cette succession de situations.



Le dépôt



Les bandes



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

Les bandes parallèles des maisons et des bureaux de la Commission Européenne s'adossent à une série d'infrastructure: 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 dépôt des métros et ses parkings marquent la fin abrupte de l'autoroute.

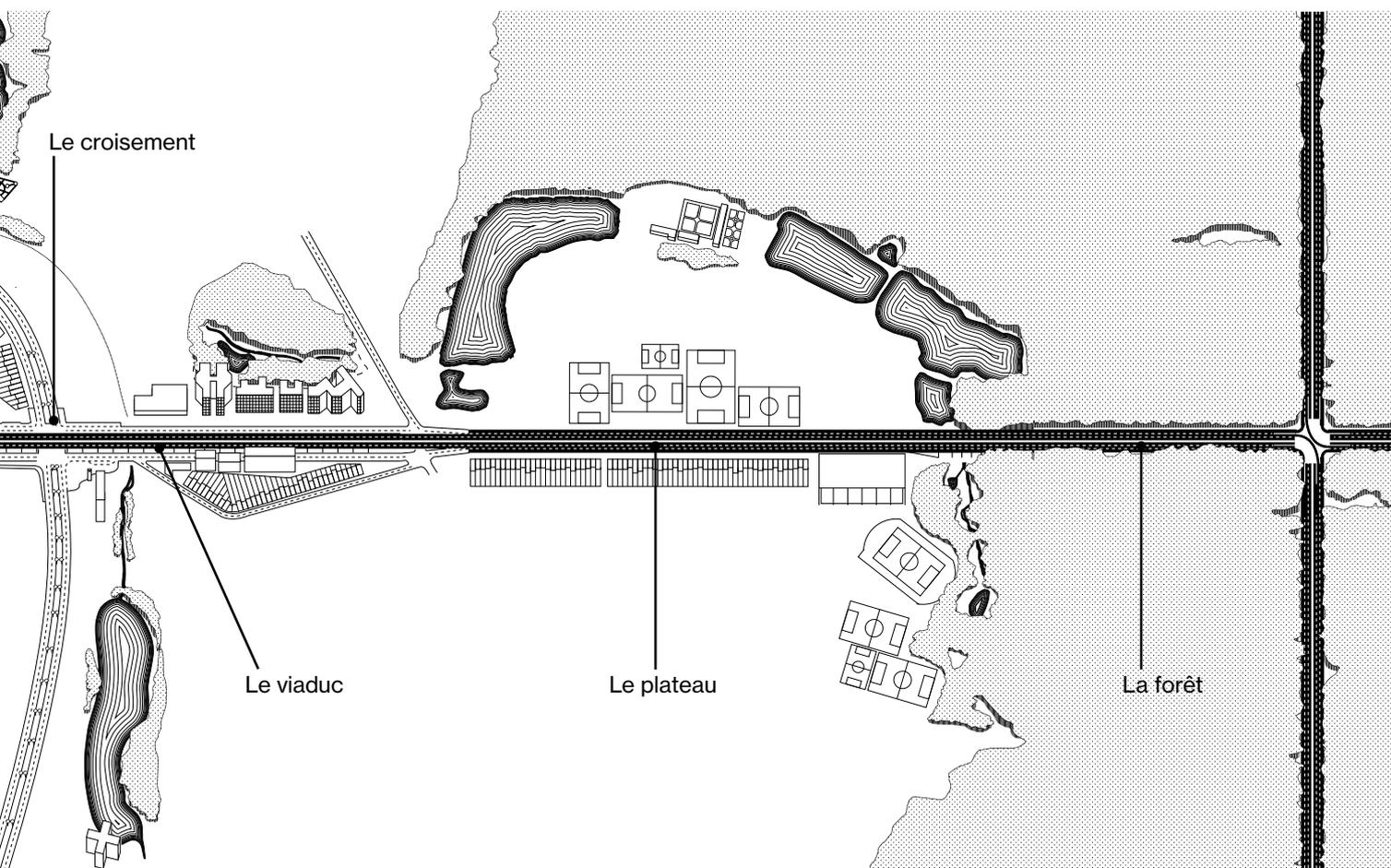


Le viaduc



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 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.

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

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, caractérisés 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.

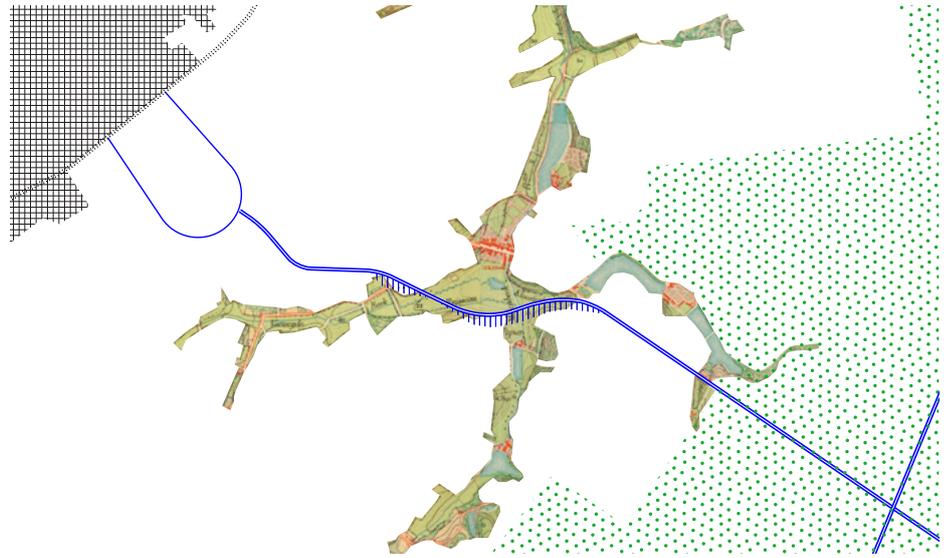


Schéma: Paysage structurant

FIGURE SINGULIERE

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.

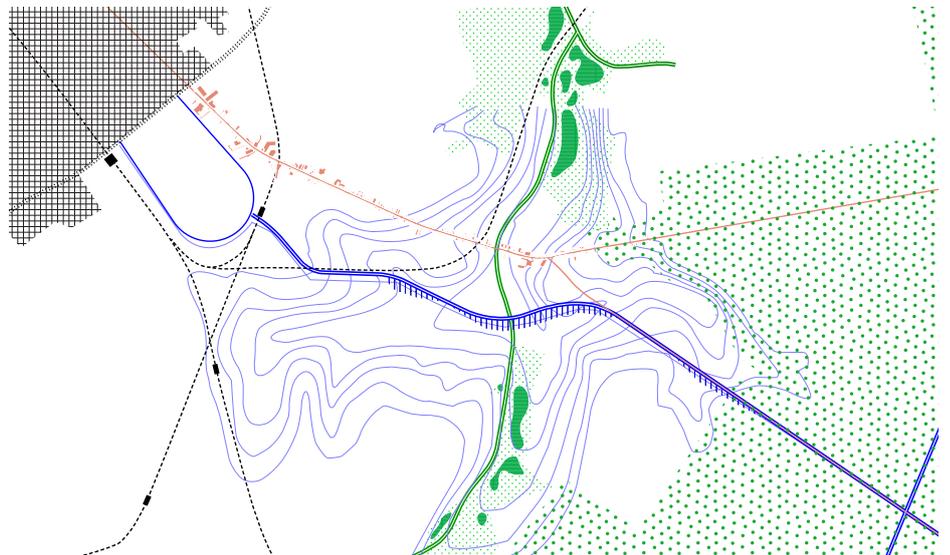


Schéma: Une figure singulière

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 en échange 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).

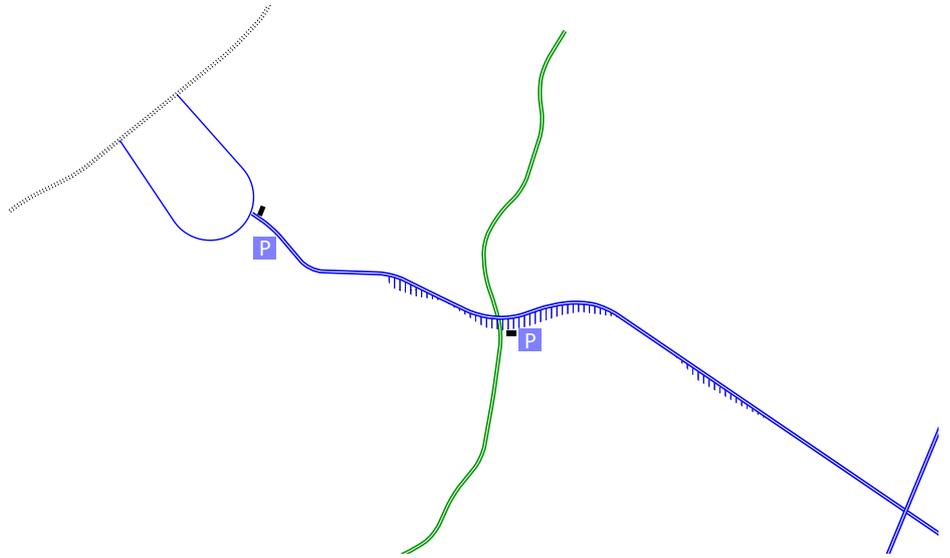


Schéma: infrastructure routière

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.

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).

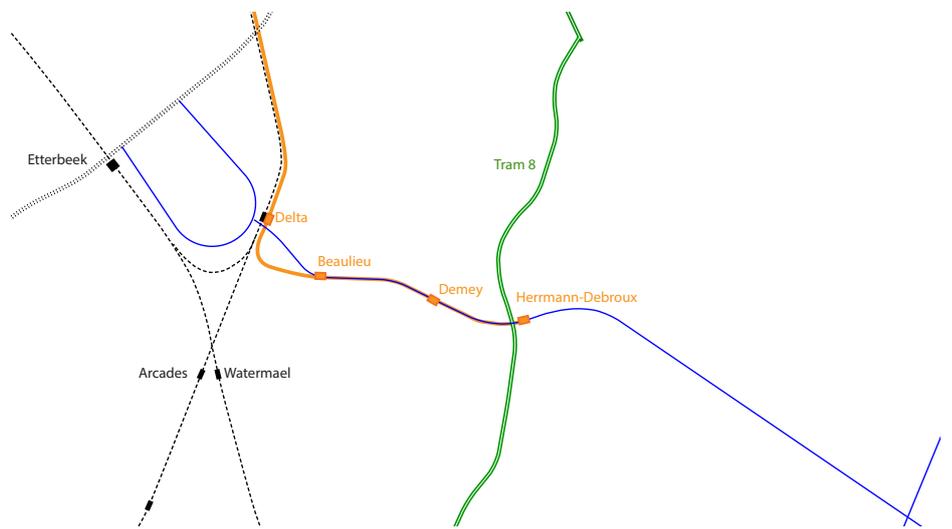


Schéma: accessibilité en transport en commun

L'axe du Boulevard du Souverain accueille quant à lui la ligne de tram 94 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.

3.b. Enjeux

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.



Pont Delta



P+R Delta



Beaulieu



Viaduc de Watermael



Demey



Herrmann Debroux



Chaussée de Wavre



Adeps



4. VISION ET VUE D'ENSEMBLE

4.a. Vision

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.

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.

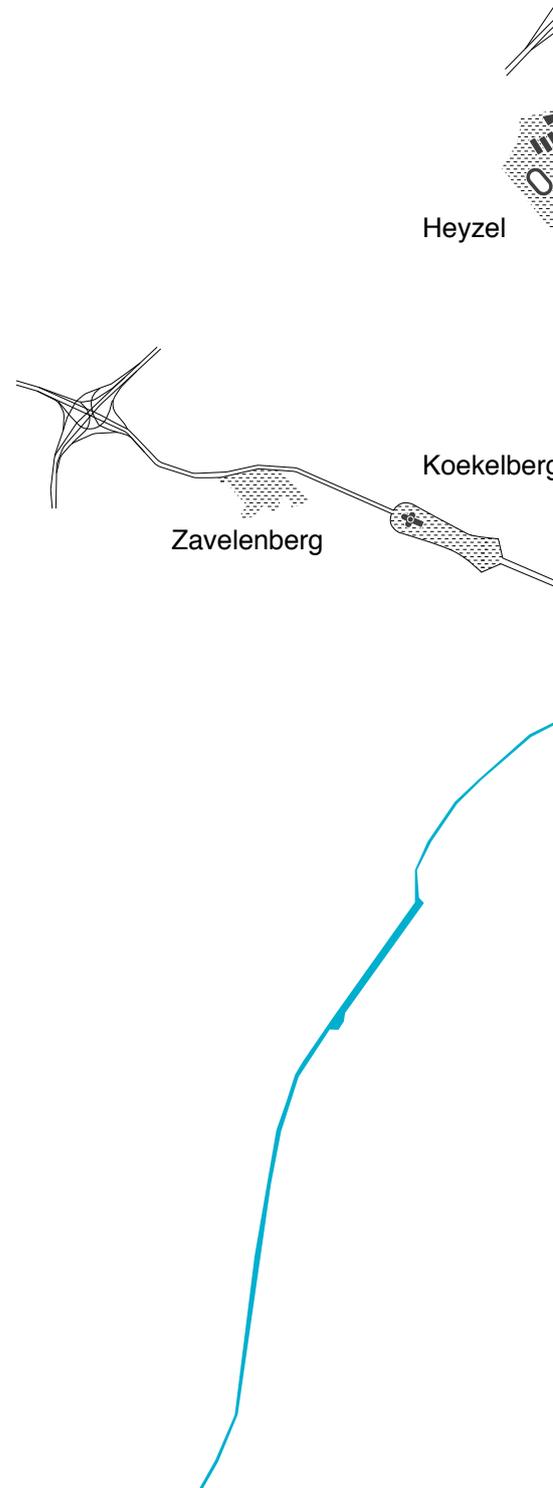
CECI N'EST PAS UN BOULEVARD

Depuis toujours le développement urbain entretient un lien étroit avec celui des infrastructures. Les chaussées tissaient 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.



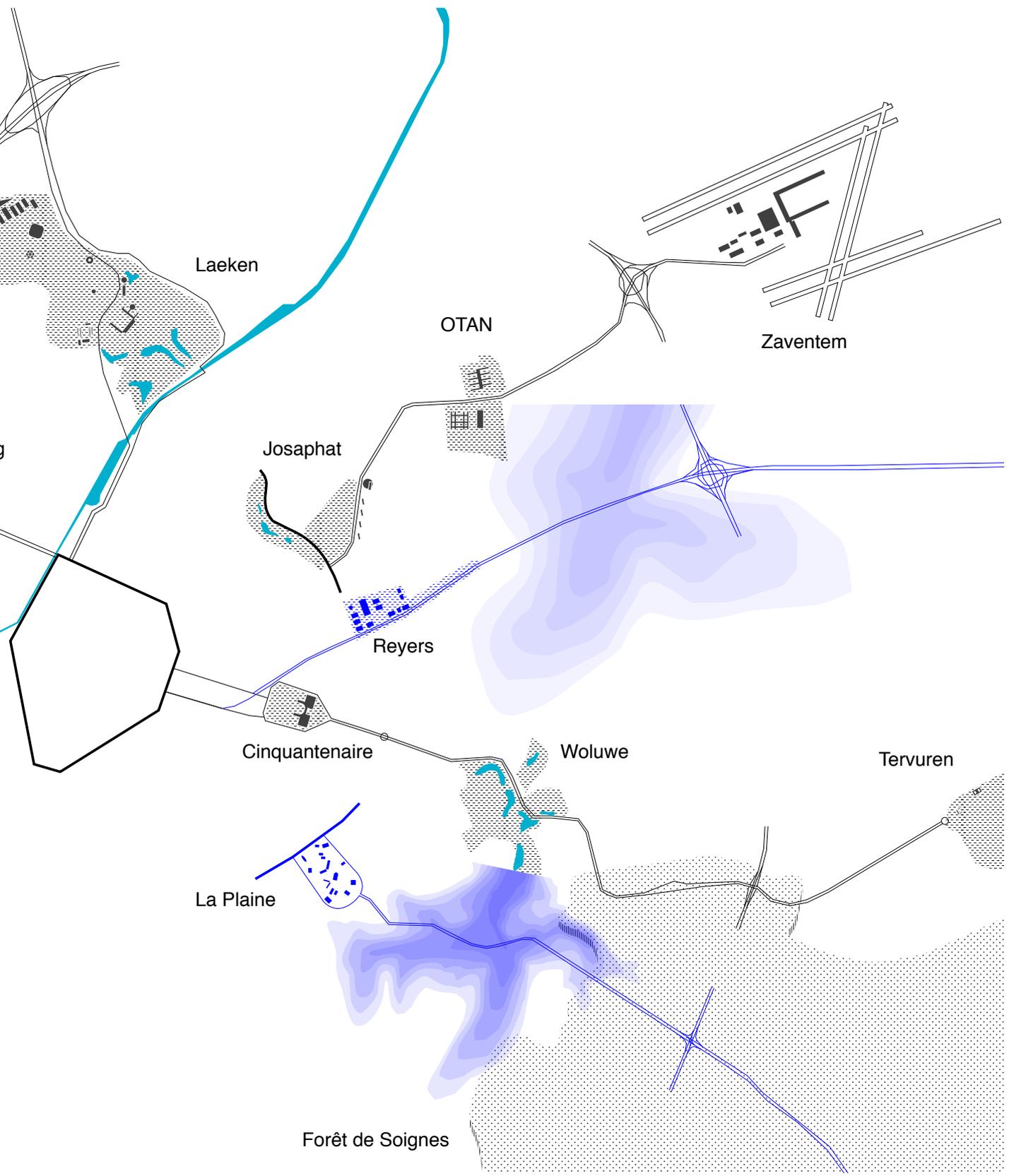
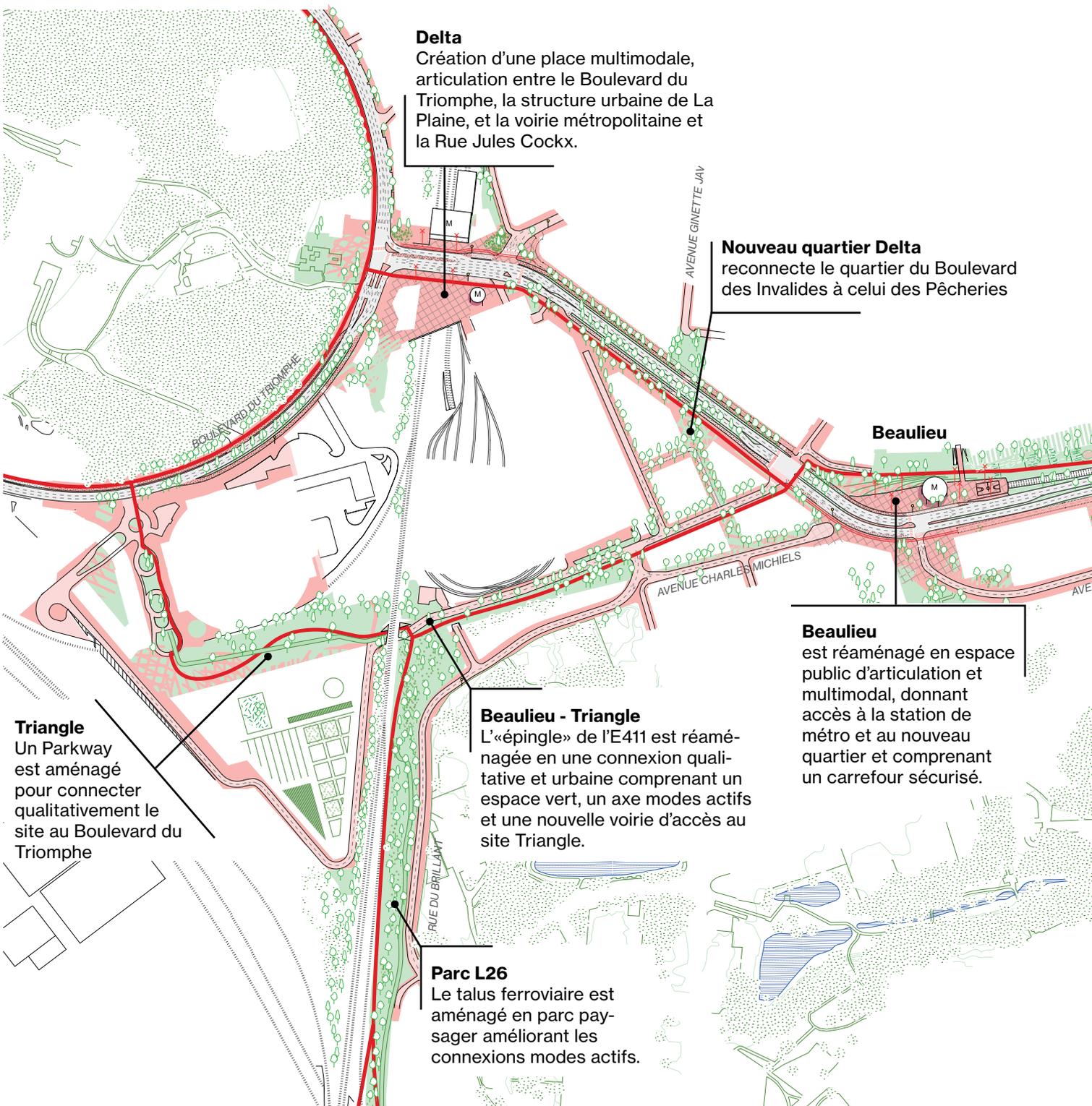


Schéma: les pénétrantes métropolitaines

4.b. Vue d'ensemble

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.

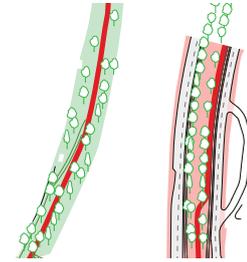


Ripage au sud

Entre Beaulieu et Demey, le métro affleure à la surface, ce qui délimite deux rives qualifiées différemment par le projet de 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.

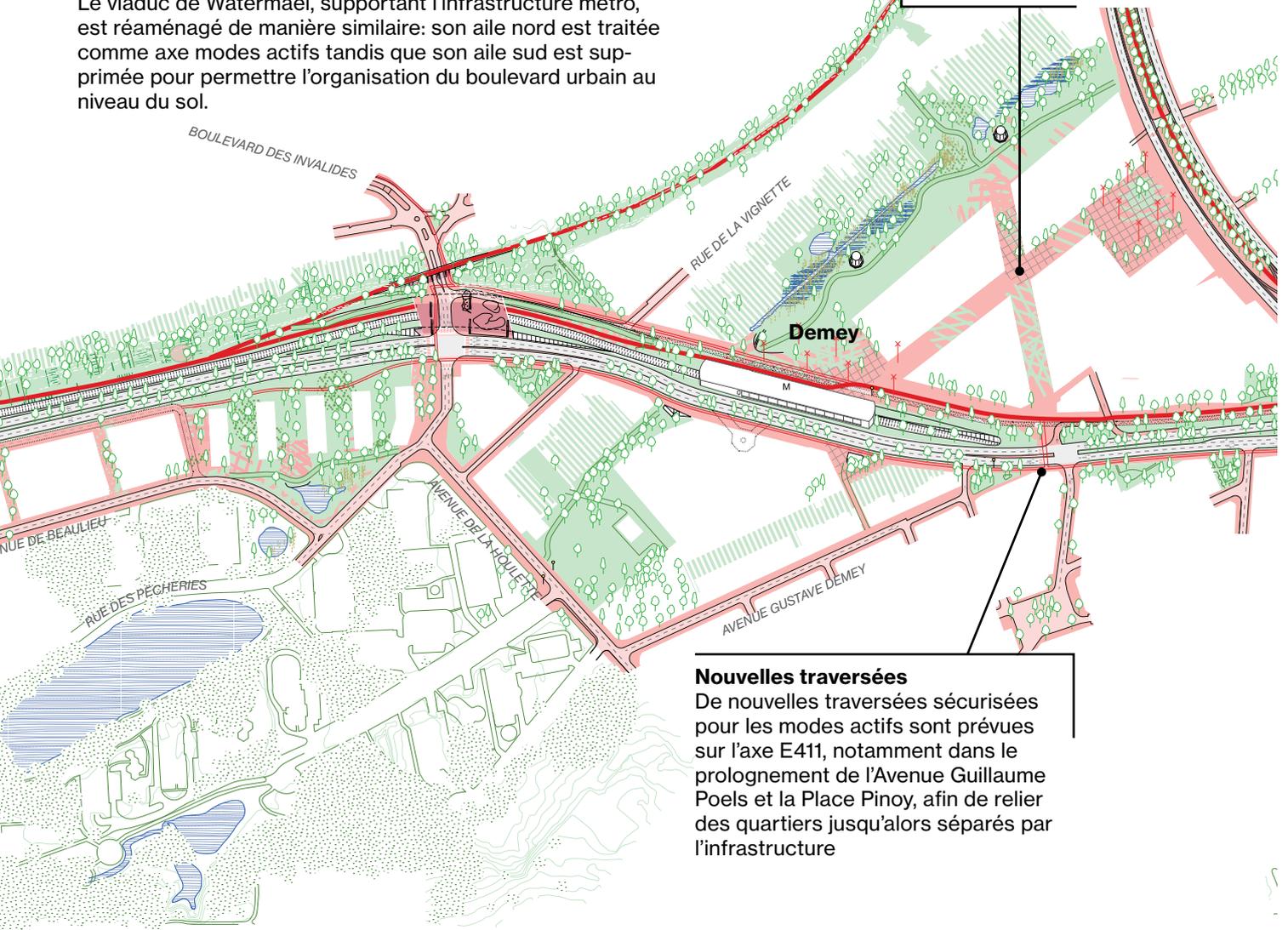
La rive sud accueille le nouveau boulevard urbain de la voirie métropolitaine.

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

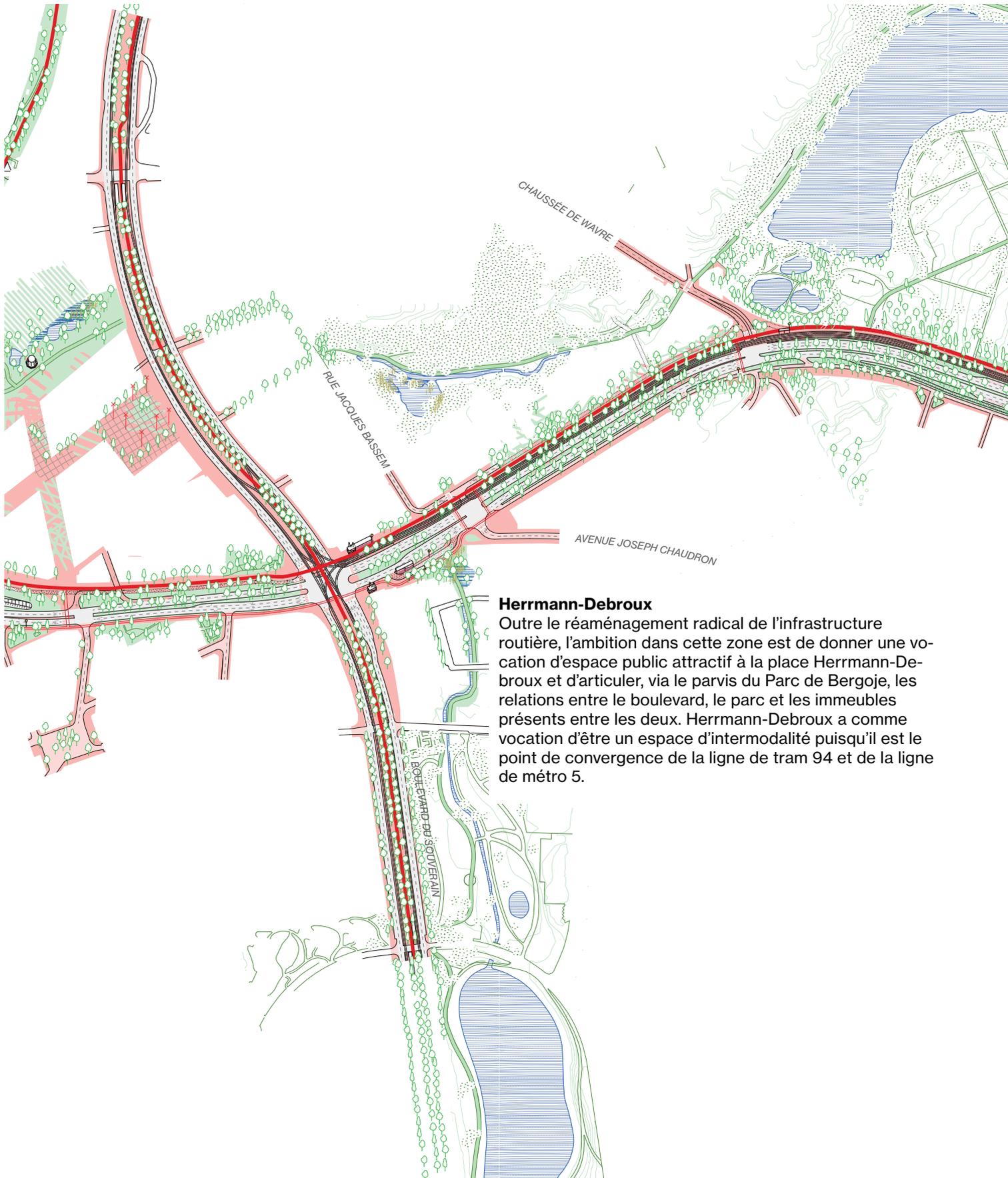
De nouvelles connexions à travers le site sont créées ainsi qu'une place publique et un parc



Nouvelles traversées

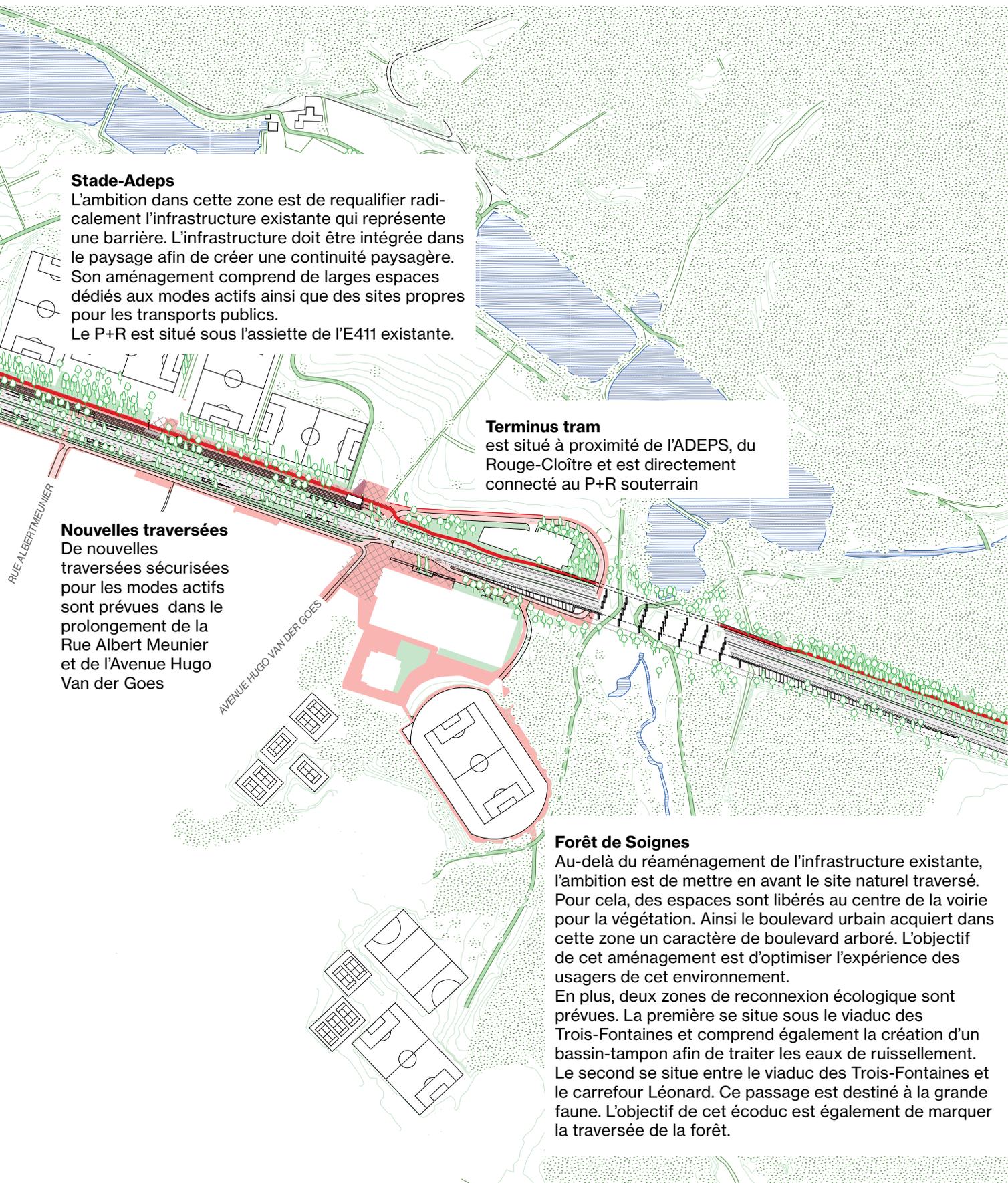
De nouvelles traversées sécurisées pour les modes actifs sont prévues sur l'axe E411, notamment dans le prolongement de l'Avenue Guillaume Poels et la Place Pinoy, afin de relier des quartiers jusqu'alors séparés par l'infrastructure

RÉAMÉNER 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 94 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 P+R 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 P+R 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 reconnexion 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

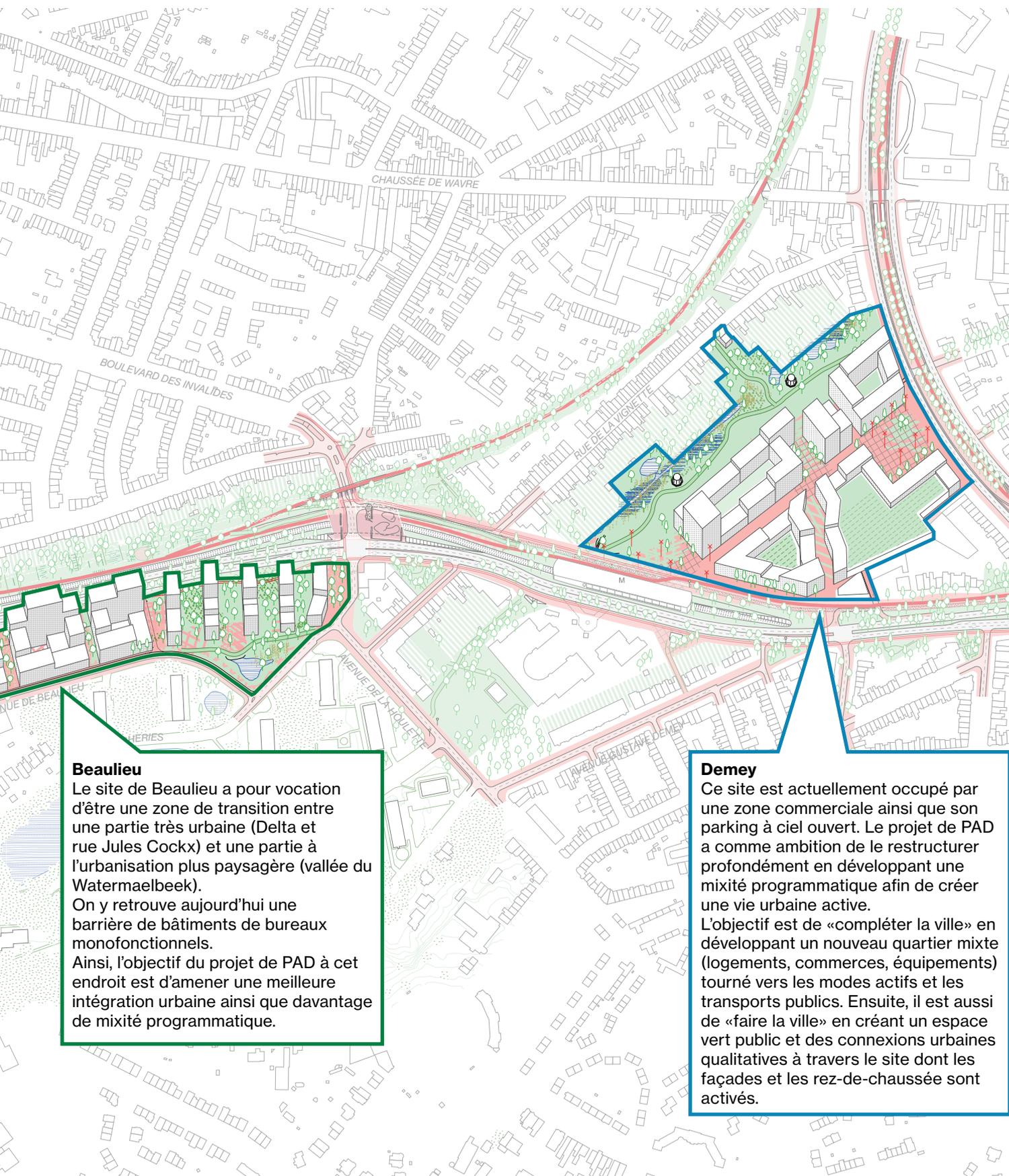
Le redéveloppement du site Triomphe, aujourd'hui occupé par des bâtiments de bureaux monofonctionnels, vise le développement d'un ensemble bâti singulier et mixte. Celui-ci a comme ambition de ponctuer l'articulation du Boulevard du Triomphe et de la rue Jules Cockx en intégrant un repère paysager.

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 projet de 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 projet de 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.

