

COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 4 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 « 4 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 : Pouvez-vous expliquer comment on va raccrocher les boulevards et avenues au niveau de l'Adeps ?

Habitant du quartier : Où se trouverait le parking de dissuasion ? Où vont passer les voitures qui passent tous les jours par cette entrée de ville ?

Habitant du quartier : Depuis une bande de circulation a été supprimée dans le but de la réserver aux bus, il y a beaucoup plus de circulation sur la chaussée de Wavre. Les voitures risquent de se déposer sur les quartiers et cela va occasionner des nuisances.

Perspective : La question de la mobilité est bien entendu un élément significatif dans le projet de réaménagement du site. La solution à la problématique de mobilité ne se fera que de manière concertée. Nous pensons, en tant que Région, que c'est en montrant un avenir souhaitable que les autres acteurs s'impliqueront. De plus, l'analyse de l'impact de la mobilité du projet se fait de manière approfondie dans le cadre du Rapport d'Incidence Environnementale (RIE).

On peut difficilement dire qu'il n'y aura aucun impact négatif mais la question est de savoir ce qu'on met en place pour les éviter. Il y a toute une série d'éléments à mettre en place pour résoudre les

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.

questions de mobilité : les parking-relais en sont un exemple. Il y a toute une série de chose au sujet desquelles le Gouvernement va devoir prendre ses responsabilités s'il approuve le projet de plan.

En ce qui concerne la mise en place d'un boulevard urbain et la question de savoir où il commence et où il s'arrête, ce que nous considérons comme important c'est que le changement doit commencer le plus en amont possible pour améliorer la qualité de l'entrée de ville.

Habitant du quartier : Vous utilisez beaucoup le terme qualitatif. J'aimerais savoir en quoi cela consiste. Pourquoi n'a-t-on pas envisagé un tunnel ? Un boulevard urbain suppose des feux rouges. En termes de flux, il n'y a pas de diminution mais beaucoup de nuisances en raison du trafic et des d'arrêts-démarrages. En combien de temps se ferait le projet ?

Habitant du quartier : On parle, par ailleurs, d'élargir le ring à partir du carrefour Léonard. Il faudrait assurer la cohérence entre les différents projets.

Habitant du quartier : Sur votre diapositive qui identifie la place Pinoy, il y a un carrefour. Il y avait, sur la diapositive, un feu rouge. Il faut réaliser que ce feu rouge va engendrer des bouchons inimaginables et poser de gros problèmes en terme de qualité de l'air. Si on met des parkings de dissuasion, cela suppose le prolongement du métro, je suppose.

Perspective : En ce qui concerne l'idée du tunnel, dans le cadre du RIE, on est tenu d'étudier des alternatives au projet. L'alternative du tunnel est analysée dans ce cadre. Nous conservons un petit *a priori* néanmoins sur l'hypothèse du tunnel. Le coût d'une infrastructure de ce type est énorme et le tunnel peut produire l'effet inverse que l'effet recherché si l'objectif est de diminuer le flux automobile entrant dans la ville.

Une remarque importante concernant ce nombre des 39.000 voitures entrant par jour sur le viaduc. Il s'agit d'un chiffre de la situation actuelle, nous faisons le pari qu'avec les changements de comportements et des efforts consentis par la Région (parking en amont du Boulevard du Souverain, etc.) et les autres acteurs de la mobilité (notamment l'Etat fédéral et les autres Régions), ce chiffre sera largement réduit. L'objectif est clairement de réduire ce nombre.

En ce qui concerne la question du métro, la connexion entre le parking et le réseau de transports en commun est évidemment un prérequis incontournable. La forme que prendra cette connexion (métro, tram, ou autre) n'est pas fixée et la possibilité de relier le tram 94 est testée actuellement.

Concernant le feu rouge mentionné, l'idée est d'ouvrir la station ce qui nécessite un carrefour pour sécuriser la traversée. Il n'y aurait pas tellement plus de feux rouges ailleurs.

A nouveau, tous les impacts du projet de plan, dont ceux sur la mobilité évidemment, sont étudiés le RIE est en cours de réalisation. Il sera soumis à enquête publique.

Habitant du quartier : Comment s'assurer que l'avis des personnes âgées sera pris en compte ? Comment intègre-t-on les personnes à mobilité réduite ?

Habitant du quartier : Une question relative aux instances de décision. Le parlement intervient-il dans le processus d'adoption du PAD ? Les conseils communaux sont-ils invités à voter ? Le peuple est souverain.

Concernant le parking de transit, le parking de l'hypermarché semble vous intéresser. Il est pourtant fort éloigné du carrefour Léonard. Il semble qu'il y ait un abandon des habitants situés à proximité du carrefour Leonard.

Habitant du quartier : Ce qui est important du point de vue de la mobilité c'est le créneau 7h-9h du matin. Combien de personnes ont besoin de passer par Auderghem ? Un tunnel serait une solution.

Le parking de dissuasion doit-être le plus près possible du carrefour Léonard. Et si on ne peut pas empiéter sur la forêt, il faudrait le mettre sur la route.

Habitant du quartier : Où se trouverait le parking de dissuasion ? Va-t-on empiéter sur la forêt ?

Perspective : C'est le gouvernement qui approuve le projet de plan. Chaque commune concernée est membre du comité de pilotage de l'élaboration du Plan d'Aménagement Directeur et l'avis du Conseil communal est demandé parallèlement à l'enquête publique.

En ce qui concerne le peuple souverain, notez que vous vous trouvez dans un processus de participation inédit. Ce processus va devenir une manière structurelle de travailler. Chaque remarque sera consignée dans un pv et un rapport qui obligeront le Gouvernement à motiver spécifiquement sa décision.

La localisation précise du parking de dissuasion est à l'étude. Le mieux serait qu'il soit le plus en amont possible du carrefour Léonard. L'idée n'est pas de porter atteinte à la Forêt de Soignes mais bien de valoriser les espaces publics.

En ce qui concerne les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, on se situe ici à l'échelle d'un plan. On ne va pas dans le détail de chaque projet. C'est à l'échelle de chaque projet immobilier ou d'infrastructure que ceci devra être vérifié.

Habitant du quartier : C'est intéressant et c'est bien d'adapter les infrastructures pour diminuer le trafic automobile. Faire un tunnel, c'est reporter le problème sur les autres. La seule solution c'est de diminuer l'arrivée des voitures.

Habitant du quartier : L'étude de définition montre qu'il va y avoir beaucoup de logements. On n'est pas contre, mais nous souhaiterions être associés à l'élaboration d'un PPAS (pour le quartier Archiducs).

Habitant du quartier : Il s'agit d'une entrée de ville. Quand on évoque la réduction plutôt que l'élargissement des entrées pour les voitures, ça fait paniquer les autres régions et pourtant Bruxelles étouffe. Je ne crois pas beaucoup à la solution « parking relais ». Au niveau des chiffres, on voit que ça ne marche pas. Il faut que les voitures aillent le plus près possible des gares RER mais qu'elles ne prennent pas toute la place aux alentours des gares RER non plus.

On n'entend pas beaucoup nos représentants bruxellois sur les questions des voitures de société, chez nous le train en interurbain est largement sous-exploité à la différence de villes comme Londres.

Habitant du quartier : La station « Hermann-Debroux » est un terminus dont la trémie monte en-dessous de la rue Chaudron. Est-il techniquement envisageable de la prolonger dans la mesure où ça monte ? Quid de l'enfouissement du métro entre les stations « Beaulieu » et « Demey » ?

Habitant du quartier : A-t-on envisagé un péage ? Suivez-vous tous les projets en cours pour vous assurer qu'ils entrent en cohérence avec ce Plan d'Aménagement Directeur ? Qui, après l'approbation par le Gouvernement, sera en charge du pilotage du projet pour les 10 ou 20 prochaines années ? Quid du bus ? Overijse a déjà demandé à De Lijn d'augmenter le nombre de bus. Ce serait bien que la Région de Bruxelles-Capitale fasse aussi la demande.

Habitante : On parle beaucoup de qualité de vie mais qu'en est-il ? Que va-t-on abattre comme arbres ? Les exemples montrés sont très minéralisés. Que se passe-t-il pour la nature ? Qu'est ce qui va disparaître ?

Perspective : Concernant votre préoccupation sur la nature, c'est bien entendu un aspect principal pour la Région. C'est bien de cela dont il est question quand on parle de qualité de vie. Dans ce projet, à ce stade, il y a au moins trois endroits où on crée des espaces publics et où crée des connexions. Il s'agit aussi de connexions écologiques.

En ce qui concerne les transports en commun, on est en pour-parler avec la STIB sur ce projet de plan. Nous nous gardons la possibilité d'envisager d'autres moyens que le tram pour la connexion avec le P+ R.

Nous confirmons également que tous les impacts seront analysés par des bureaux spécialisés.

En ce qui concerne le péage urbain, c'est bien entendu une option intéressante. Cette discussion se situe au niveau de la négociation entre la Région de Bruxelles-Capitale et les Régions voisines. Ce n'est pas au niveau du présent projet de plan que cette option peut être analysée.

De manière générale, il est admis que les solutions les plus performantes en ce qui concerne la mobilité doivent toucher la navette automobile et être imaginée à l'échelle métropolitaine.

En ce qui concerne la solution « bus », bien sûr que le bus est une solution qui doit être développée. Le bus pose nécessairement la question de sa limite de capacité, principalement en heures de pointes.

Sur l'enfouissement du métro, il faut avoir en tête que tout enfouissement est financièrement bien plus lourd à porter que d'autres options. La piste du tram est analysée et semble intéressante.

19 juin 2018