

Diagnostic, enjeux et objectifs du PAD Casernes Herrmann-Debroux

Date de la décision ministérielle	Développements principaux (3-4 mots)	Thématiques clés (3-4 mots)	Maîtrise d'ouvrage
8 mai 2018	Boulevard urbain, Logements, Equipement	Mobilité, Espace public, Paysage	Perspective

Préambule méthodologique

Ce document constitue le document prévu à l'article 2, §1er, 2° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 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.

La présente note est une synthèse des éléments de diagnostic actuellement disponibles et des enjeux qui en découlent. Vous trouverez des informations plus détaillées dans les études et analyses disponibles sur le site de Perspective aujourd'hui ou en cours d'élaboration du projet de PAD et de son Rapport sur les Incidences Environnementales.

Il s'agit d'un pré-diagnostic dans la mesure où lors de l'élaboration du projet de PAD et de son RIE, le diagnostic sera affiné et de nouvelles données, plus récentes, seront récoltées.

Périmètre



Carte du Périmètre



Le périmètre 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).

Pour l'analyse du territoire et l'identification de ces besoins et enjeux, le périmètre du PAD a été élargi. Ceci permet d'appréhender le périmètre 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...).

Diagnostic

Le territoire d'étude a connu une urbanisation progressive (16ème siècle – début du 20ème siècle) qui s'accélère après 1945 et qui n'a pas donné lieu au développement d'une centralité forte.

D'abord composé de noyaux villageois ruraux et forestiers, il est devenu, à partir de la fin du 19ème siècle, un faubourg semi-industriel (le long de la chaussée de Wavre et dans la vallée de la Woluwe) et une destination de villégiature, grâce aux premières liaisons rapides vers Bruxelles. Largement bâti après la Seconde Guerre Mondiale, il est devenu une périphérie urbaine métropolitaine.

Le périmètre, aux abords de l'autoroute E411 à l'entrée de Bruxelles, présente 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.

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. Mais l'E411 est une barrière écologique pour les grands ensembles paysagers qu'elle traverse, en particulier la forêt de Soignes.



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.

Les infrastructures routières - notamment le viaduc Herrmann-Debroux - constituent souvent des barrières visuelles et physiques.



En matière socio-démographique, la densité de population est inférieure à celle de la Région bruxelloise dans son ensemble (Auderghem : 3.671 hab/km² ; RBC : 7.361hab/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.

Enjeux et objectifs

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

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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...).

5. 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.

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 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.

Le 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).