

COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 20 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 « 20 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 : est-ce que tous ces travaux vont augmenter les taxes et impôts locaux ?

Habitant du quartier : pourquoi le parking de délestage des navetteurs venant des autres Régions est prévu sur le territoire de Bruxelles ?

Habitant du quartier : pourquoi le joli boulevard se situe côté Edmond Van Nieuwenhuysse et pas côté Avenue Louis Dehoux ?

Habitant du quartier : on voit que la réalisation de nouveaux transports en commun (ex : M3) est longue, ne met-on pas la charrue avant les bœufs en détruisant tout le système de communication actuelle avant qu'un nouveau système de communication doux ne soit en place ?

Perspective : Nous ne traitons pas des taxes communales, a priori le projet que nous traitons ici n'aura pas d'influence sur les taxes locales, chose pour laquelle nous ne sommes pas compétents.

Auderghem : l'ensemble des aménagements se fait sur le territoire dont la Région est compétente.

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.

Perspective : dans l'idéal et dans un système de mobilité métropolitain performant, il est mieux de mettre les P+R à proximité des gares situées sur le territoire des autres Régions, effectivement. Il se fait qu'aujourd'hui, il n'y a pas de signes très concrets à ce niveau. La question se pose de l'attitude à adopter par Bruxelles face à cette situation. Est-ce qu'on attend ? Ou est-ce que Bruxelles se donne les moyens, anticipe et prend ses responsabilités. C'est le choix qui est proposé. Le gouvernement Bruxellois a décidé de prendre ses responsabilités (à travers le PRDD). C'est un choix qui peut avoir du sens et peut accélérer les choses. Ce plan, n'est pas un plan de mobilité, c'est un plan urbain pour la qualité de vie. Bruxelles a le droit de se définir son propre avenir, de dire ce qu'elle veut pour ses quartiers. Aujourd'hui, le territoire de la commune est fracturé par une infrastructure routière destinée aux navetteuses automobiles. Le Rapport sur les incidences environnementales évaluera les impacts de cette décision et les conclusions des études de mobilité.

Auderghem : si on veut cette qualité de vie à Auderghem, il faut faire baisser la navette entrante, et opérer un report vers les transports publics en amont. Le P+R est une partie de la solution, mais ne résoudra pas tous les problèmes : les navetteurs seront poussés à interpellier leur politique. Cela étant il y a des projets de parking à Groenendael, à Louvain La Neuve, cela est très positif et cela a été testé pendant les évènements récents de la fermeture du viaduc.

Org : c'est logique qu'il y ait une liaison ferroviaire en relation avec le P+R : le projet est d'avoir un terminus de tram au niveau de l'ADEPS.

Perspective : L'option du tram 94 est beaucoup plus facile, rapide et moins chère que le métro, qui nécessite des travaux beaucoup plus conséquents et impactants. Si cette stratégie est validée, il faudra que le gouvernement prenne ses responsabilités sur des questions budgétaires, d'investissement, de phasage des travaux. Ici tout est lié, il faudra faire le P+R et le tram. Et les questions budgétaires devront suivre.

Org : chaque segment du tronçon est en fait particulier, il faut nuancer le propos. Le boulevard sera au sud là où il n'y a pas de logement. Toutes les portions ne passent pas au sud dans le projet. Il s'agit de réduire et regrouper les bandes de circulation.

Habitant du quartier : Le boulevard va être derrière mon jardin : j'aurais donc 4 bandes au lieu des 2 bandes actuelles alors ?

Habitant du quartier : comment on va entrer et sortir d'Auderghem sans y passer une heure de plus matin et soir ?

Habitant du quartier : pourquoi vous ne creusez pas un tunnel ?

Habitant du quartier : concernant les flux entrants et sortants, avez-vous des analyses sur les autres heures de la journée que les pics de la journée ?

Habitant du quartier : Je pense que la voiture n'a plus la place dans ville. J'ai peur qu'au niveau P+R on aille trop vite, qu'on réalise ce P+R pour faire quelque chose parce qu'on doit avancer. Alors qu'on a la chance d'être dans une zone Natura 2000...

Perspective : On se projette vers une situation de reconversion d'une autoroute urbaine en boulevard urbain. Nous nous projetons vers une situation plus favorable sur les questions de mobilité des prochaines années, voire 10 ans. On doit envisager que des progrès significatifs auront été faits à Bruxelles, y compris avec nos partenaires des Régions voisines. Bruxelles demande depuis longtemps que, au niveau du Fédéral et des Régions, chacun prenne ses responsabilités pour améliorer la situation.

Nous posons simplement la question : est-ce qu'un viaduc qui coupe votre territoire contribue à la qualité de vie ? Evidemment en dehors des heures de pointe, la situation ne sera pas plus compliquée.

A propos de la question du meilleur endroit pour installer le P+R ? On ne va pas trop vite. A ce stade-ci, nous montrons, s'il faut un P+R, quels sont les meilleurs endroits pour l'installer. En matière de faisabilité technique et en terme de mobilité, il se trouve que l'endroit proposé est le mieux. Comme le processus est long, si entre temps il apparaît à terme qu'il n'est pas nécessaire, si d'autres acteurs prennent leurs responsabilités, on ne le fera pas.

Dans le cadre du RIE, on est tenu d'étudier des options alternatives : celle du tunnel sera étudiée. Cela étant, un tunnel peut constituer un appel d'air pour les voitures alors que le but est de diminuer le flux entrant. Il s'agit par ailleurs d'une solution onéreuse.

ORG : un tunnel coûte très cher, et n'est pas très intéressant. Vu la configuration géographique, on ne gagnerait pas en qualité urbaine (accès et sorties seraient lourdes). Le P+R sera en dessous de la voirie.

Auderghem : là où on est le plus contraint, c'est là où le métro sort de terre et il y restera. Là, il faut effectivement choisir où mettre le boulevard, de part et d'autres des voies du métro ou d'un seul côté. Ces options ne sont pas arrêtées. On en est encore à des esquisses.

Habitant du quartier : à votre avis combien de temps vont durer les travaux ? Crainte des embouteillages dans les rues annexes. Ici, ce n'est pas Singapour où les gens travaillent jours et nuits.

Habitant du quartier : Il s'agit d'un très bon projet pour un village pas pour la porte de Bruxelles. Ce projet questionne l'accessibilité de Bruxelles.

Habitant du quartier : comment les gens vont pouvoir se rendre au Carrefour et aux commerces et garer leurs voitures ? Que va devenir le Brico et le Pizza Hut car c'est remplacé par des immeubles. Comment on peut accéder en voiture à la zone verte ? Par le boulevard du Souverain ?

Perspective : la durée de ces travaux sera une préoccupation importante, ils auront un impact, c'est certain mais la Région devra être attentive à les diminuer.

Il y a plein d'autres villes au monde qui ont cette vision, de se projeter dans un environnement plus convivial dans l'avenir et d'imaginer les conditions pour que cette vision puisse se concrétiser.

On n'est pas en train de parler d'un piétonnier ici : on parle d'un boulevard urbain. On roule sur un boulevard urbain. Si vous aviez le choix, vous prendriez l'option d'aménagement sans viaduc. Il vous sera toujours possible d'accéder en voiture aux différents sites.

Nous discutons régulièrement de cette stratégie avec les différents acteurs de ce territoire, notamment le propriétaire du site Carrefour (Redevco). Nous n'allons pas détruire les activités existantes mais proposer des reconversions pour que d'autres fonctions puissent être accueillies. Nous souhaitons réaménager ce lieu, avec notamment un parc, une place et d'autres fonctions.

Habitant du quartier : Aucune image du nouveau parking n'est présentée. Où se situera le P+R de 1500 places ? Cela ne risque pas d'être le sacrifice de ce plan ?

Habitant du quartier : On nous présente une vision pour l'avenir, mais où est le plan de mobilité ? L'étude d'impact que vous avez menée propose la création d'un parking d'environ 1000 places et d'ajouter une ligne de tram. Effectivement, dans le temps la voiture est amenée à disparaître. Il y a un impératif de dialogue avec les voisins. Quand je vous entends, j'ai l'impression qu'on ne pense qu'à nous. J'attends de mes hommes politiques qu'ils osent dialoguer avec les voisins, sinon c'est les Auderghemois qui vont en pâtir.

Habitant du quartier : j'ose espérer que le phasage des travaux sera meilleur que ce qui s'est passé à Reyers, Flagey... Pour que les travaux soient plus rapides sur la Région de Bruxelles, il faudrait peut-être assouplir le critère 'prix' du marché public. En étant rue de la Vignette, je ne vois pas comment je peux rentrer dans ma rue ?

Habitant du quartier : Où sera implanté exactement le P+R de 1500 places ? Vous avez très peu parlé du RER, qui est un passage entre les Régions et qui est essentiel dans le délestage du trafic à Bruxelles.

Org : il y a plusieurs options pour la localisation du P+R. En implantant le parking sous le plus haut point de la colline, cela permettra de le rendre invisible. Cela permettra également de créer un passage sous terrain pour les quartiers vers la Forêt.

Auderghem : sur cette question du P+R il y a une position qui consiste à dire, on ne fait pas de P+R et on en fait ailleurs. Mais je tiens à dire qu'il y aura de toute manière des P+R en dehors de Bruxelles, car cela ne suffira pas d'obtenir un transfert modal en ayant un P+R ici à l'entrée d'Auderghem. Quelles sont les différentes alternatives possibles qui ont été étudiées ? Lors des discussions du PRDD : nous avons décidé avec les Auderghemois que cela doit être en amont du boulevard du Souverain. Une des localisations connectées au métro est à Herrmann-Debroux, mais cela n'est pas confortable. Pourquoi pas au-delà du carrefour Léonard ? Cela implique des coûts supplémentaires conséquents et de traverser le viaduc des trois fontaines (en TC). Le P+R ici proposé pourrait apporter des solutions dans le quartier : stade communal et centre ADEPS, Rouge-Cloître, à la forêt de Soignes et aux quartiers environnants : voilà d'où vient la proposition : c'est le seul endroit où il n'y a rien en sous-sol.

Perspective : vous dites « il faut oser dialoguer », c'est ce que Bruxelles fait depuis plusieurs années dans différents cénacles et dans des structures de concertation fédérale avec les autres Régions. Le système institutionnel belge est tel que si une Région refuse de faire quelque chose, il n'y a pas de possibilité de lui imposer. Nous avons envie d'être plus proactif dans les initiatives métropolitaines.

Auderghem : il faut continuer à dialoguer, nous avons rencontré les échevins d'Overijse. Et il y aura des réactions positives. Les choses se font : par exemple, la ligne de bus autoroutière : il sera prévu d'instituer le dialogue.

Habitant du quartier : vous avez parlé de transversalité, le tram 94 remplit ce rôle. Mais pourquoi pas le métro directement (plus de capacité, plus rapide) ? ça coûte peut-être plus cher, mais si on pense à un plan plus global et que cela permet aux gens d'arriver en ville directement ?

Habitant du quartier : dans quelle mesure nos avis vont être pris en compte ? Quel est l'impact de l'avis qu'on va donner ? Il y aura des enjeux régionaux et communaux. Y aurait-il des parkings le long du boulevard ? Quel trafic cela suscitera dans les quartiers de logement ? Par exemple, Waze propose des circuits alternatifs.

Habitant du quartier : prolonger le tram à l'Adeps fait une étape de plus pour les navetteurs ? Cela va-t-il être attractif ? Ce P+R en amont est une bonne proposition. Pourquoi ne pas le faire ? Mais on a pas besoin de démolir le viaduc après. On pourrait déjà voir si cela fonctionne et si cela a un impact sur la mobilité. Et Auderghem pourrait profiter déjà de ce type de solution. On est une commune de transit : pourquoi ne pas commencer déjà tous ces beaux projets sans attendre la démolition du viaduc et en attendant, pourquoi ne pas embellir le viaduc ?

Habitant du quartier : comment régler vous la circulation sur le boulevard du Souverain et le futur boulevard urbain car ce sont deux boulevards qui se croisent ? Comment faites-vous passer le Marathon (un jour/année) ?

Habitant du quartier : 3 remarques positives : oui, c'est du rêve et moi j'y crois : je demande à nos élus à la commune et Région d'être plus durs et plus fermes dans le dialogue que vous avez avec les autres Régions et il faut améliorer notre qualité de vie. Donc j'applaudis ce projet à 100%. Maintenant, il y aura des soucis pour tout le monde et pour tous les quartiers. Et chacun va devoir lâcher quelque chose pour gagner un grand bout. C'est une problématique très globale. Ce qui existe aujourd'hui n'est pas viable et ça sera à un moment viable, donc autant commencer à réfléchir de toutes façons et commencer à agir, car c'est peut-être bien d'avancer.

Habitant du quartier : on a dit qu'il y aurait des constructions sur l'emplacement du Brico, sur Delta avec un tri postal. Qui va financer cela ? Si c'est du privé, il va vouloir rentabiliser. Quelles sont les limites en hauteur qu'on puisse imposer auxquelles ils ne pourront pas déroger ?

Habitant du quartier : C'est un très beau projet, on a beaucoup parlé de stratégie et de prise de responsabilité entre les Régions. On parle ici d'un peu moins de 10 % du trafic navetteur de la Région. On a parlé de dialogue entre les autres Régions. N'est-il pas grand temps, avant de dépenser des millions d'euros de montrer fermement notre position et de réactiver le péage urbain ?

Habitant du quartier : votre projet doit commencer à partir Jezus Eik. Faut-il rappeler Bruxelles est la capitale de la Flandre ?

Habitant du quartier : je fais partie des 30% à 35% de personnes à mobilité réduite. Je voudrais attirer votre attention sur le boulevard de la Woluwe. On se retrouve avec des dalles podotactiles pour les personnes à déficience visuelle qui sont placées de façon tout à fait farfelue. Il faudrait réfléchir en fonction de la circulation des piétons, puis celle de cyclistes et puis seulement la circulation carrossable. Dès le moment où on arrive à rentabiliser l'espace pour le piéton, on favorise sa circulation et cela va encourager ces usages s'ils sont bien pensés et pensés en priorité, plutôt que la voiture.

Habitant du quartier : est-ce que le report de circulation de la chaussée de Wavre a été imaginé, considéré dans ce boulevard urbain ? Quelle sera la vitesse permise sur le boulevard urbain ? C'est important, notamment pour le centre hospitalier de Delta.

Habitant du quartier : il y a une rupture législative de ce plan à l'égard du plan régional de développement. Il y a une rupture entre la Région et la commune. Il y a un périmètre qui se limite très strictement au niveau de l'E411. La commune devrait demander une étude pour mesurer les reports, il y a un besoin d'une vision globale. Il y a aussi une rupture avec les développements urbains de Delta, avec la plaine de l'ULB. Il n'y a aucune cohérence entre les choses. Il y a aussi un étonnement : vous parlez de lier les deux rives, mais en réalité le métro, c'est une rupture. Et l'autoroute ne fait que suivre ce métro jusqu'à Herrmann-Debroux. Je ne comprends pas très bien la vision transversale. Y'a quand même une cohérence dans votre plan : vous réduisez drastiquement le P+R à Delta pour en mettre un de 1500 places en amont ce qui est cohérent avec la vision. Mais tout le monde est inquiet de cette petite rue auderghemoise qu'est la chaussée de Wavre. Il serait intéressant de l'intégrer dans un périmètre élargi pour avoir une réflexion globale.

Perspective : il n'y a pas de rupture avec le PRDD puisqu'on parle d'un travail sur les entrées de ville (c'est la troisième entrée de ville de la RBC) ; l'étude d'impact (RIE) va étudier les impacts sur un périmètre beaucoup plus large que celui du périmètre strict de l'E411. Vous pourrez lire les impacts et vous pourrez voir les solutions proposées. Il y aura également une note de synthèse de ce RIE (un rapport non technique) qui sera une synthèse plus facile à lire. Sur la question du cadrage des développements, effectivement, avec ce plan, nous pourrions cadrer les ambitions privées. Sur le tram/métro : le 94 va continuer sa route jusqu'à Rodebeek, ce n'est pas une coupure de ligne mais une rupture de charge. Le tracé du 94 restera identique. Pour la question des PMR, le plan ne rentre pas dans ces détails. Cependant, à l'échelle du permis d'urbanisme, ce sera une préoccupation majeure. A l'échelle de ce plan, il y a une attention particulière sur les espaces publics, la question des personnes à mobilité réduite sera étudiée dans un temps ultérieur, à une échelle infrastructurelle.

Sur la participation, vous avez 30 jours pour nous remettre vos remarques qui seront toutes consignées dans un rapport de synthèse qui sera transmis au Gouvernement et sur base duquel celui-ci sera obligé de motiver s'il s'écarte de ce que vous avez exprimé. Dans le cadre de l'enquête publique vous aurez 60 jours, et à nouveau, le Gouvernement régional devra expliquer pourquoi il s'écarte de chacune des remarques.

Sur le péage, c'est effectivement un élément de discussion entre les Régions. Ce péage, s'il doit être efficace, doit être installé en dehors des limites de la Région, et on a besoin d'un accord avec les autres Régions à l'échelle métropolitaine. Ce n'est pas de la compétence de ce plan-ci de le proposer. Mais cela doit être discuté entre les différentes entités.

Auderghem : Les plans précis ne sont pas encore là, mais quand des éléments plus complets seront là on passera du temps ensemble, dans une vision globale. Et voir si cette ambition vous convient et si vous êtes prêts à co-créeer le projet. Le collègue d'Auderghem a fait savoir à Perspective, qu'il faut trouver du consensus pour faire des aménagements de voiries avant d'envisager d'autres développements sur le carrefour et autre, excepté au triangle Delta. Donc d'abord faire ces aménagements de voirie. On ne doit pas avoir peur du changement. Par exemple, le CHIREC, on avait prévu le pire alors qu'on constate même une amélioration au niveau de la circulation. Nous faisons le choix de la qualité de la vie à Auderghem.

5 juillet 2018