

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR HERRMANN- DEBROUX

Séminaire d'analyse de
projets urbains

Camille Eechautd
Marie Vanaschen
2019-2020



TABLE DES MATIÈRES

0. INTRODUCTION	4
1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE URBAIN	5
1.1. Région de Bruxelles-Capitale	5
1.1. E411 et viaduc Herrmann-Debroux	5
1.2. Commune d'Auderghem	6
2. HISTORIQUE DU PAD HERRMANN-DEBROUX	7
2.1. Analyse chronologique du PAD Herrmann-Debroux	7
2.2. Etat d'avancement actuel du PAD Herrmann-Debroux	9
3. PRINCIPAUX ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA VILLE	10
3.1. Repenser le rôle des infrastructures routières	10
3.2. Améliorer la qualité de vie des Bruxellois	10
4. ETAT DE LA RÉFLEXION	12
4.1. Site Triangle	12
4.2. Site Triomphe	12
4.3. Site Delta	12
4.4. Site Beaulieu	12
4.5. Site Demey	12
4.6. Herrmann-Debroux	13
4.7. Stade Adeps	13
5. CARTOGRAPHIE DES ACTEURS DU PROJET	14
5.1. Acteurs institutionnels	15
5.2. Acteurs mandatés par les acteurs institutionnels	16
5.3. Société civile	16
6. OUTILS URBANISTIQUES	18
6.1. Le plan régional de développement durable (PRDD)	18
6.2. Le plan régional d'affectation du sol (PRAS)	18
6.3. Les plans d'aménagement directeur (PAD)	18
7. PRINCIPALES LEÇONS	21
8. BIBLIOGRAPHIE	23

0. INTRODUCTION

Le viaduc Herrmann-Debroux est un thème qui a été largement exploité dans l'actualité bruxelloise ces dernières années. Mis en service en 1973, fermé en 2003 suite à un incendie qui affaiblissait sa structure, le gouvernement bruxellois a finalement décidé de le démolir à travers le plan d'aménagement directeur, voté en mai dernier, (RTBF, 2019). Le plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux dépasse d'ailleurs les réflexions sur le futur de cette infrastructure de taille et envisage une réflexion sur l'entièreté de cette entrée autoroutière dans Bruxelles, avec pour objectif principal de réduire au maximum la congestion, trop présente dans la commune d'Auderghem.

Dans ce travail, nous synthétiserons le processus global du projet de PAD Herrmann-Debroux, en abordant le contexte du projet, son historique, les enjeux principaux, les acteurs et les outils mis en place durant le processus. Nous terminerons par une évaluation du projet en relevant les points négatifs et positifs qui découlent de ce même processus.

1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE URBAIN

1.1. RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Le projet de plan d'aménagement directeur Herrmann Debroux se situe dans la région de Bruxelles-Capitale. Cette région se compose de 19 communes (Fig. 1). Les deux communes concernées par le projet sont Auderghem et Watermael-Boitsfort, situées au sud, (Deneubourg, 2019).

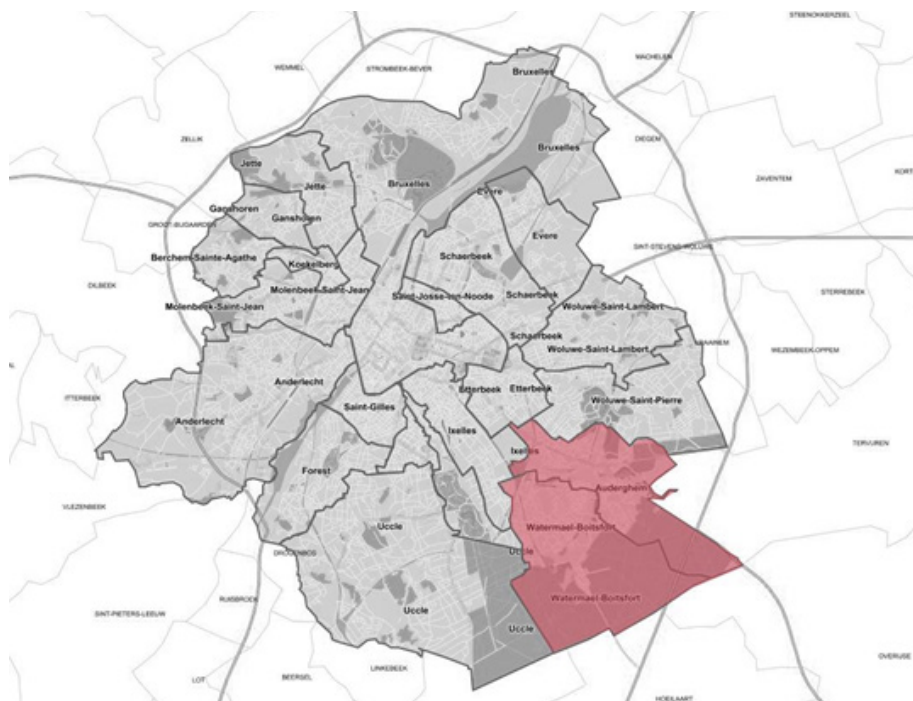


Fig. 1 : Région de Bruxelles-Capitale (Source : Bruxelles Environnement, 2017)

1.1. E411 ET VIADUC HERRMANN-DEBROUX

La E411 est une des autoroutes qui permet de rejoindre Bruxelles depuis la Flandre. Cette voie rapide traverse la commune d'Auderghem et se trouve, à certains endroits, surélevée par des tronçons en viaduc.

Ces structures posent évidemment question puisqu'elles demandent un entretien conséquent que la région bruxelloise est incapable de fournir. Le viaduc Herrmann-Debroux a d'ailleurs connu un certain nombre de problèmes d'instabilité qui ont poussé les autorités à fermer certains tronçons.

Enfin, cette entrée d'autoroute pose également question. Elle engendre des désagréments dans la commune à cause de la congestion quotidienne autour de cet axe d'entrée qu'est le site Herrmann-Debroux. Ce trafic ne fera d'ailleurs que croître si aucune solution n'est trouvée autour de l'axe. Les autorités bruxelloises ont donc pour objectifs de retravailler cette

entrée, afin de proposer d'autres alternatives à la voiture et d'améliorer la qualité des espaces publics autour de ce bras d'autoroute.

Cette réflexion autour des entrées de Bruxelles n'est pas propre au site Herrmann-Debroux. Les autorités bruxelloises s'inspirent en effet de la démolition du viaduc Reyers et du travail effectué en 2015 autour de cette autre entrée de Bruxelles, (Deneubourg, 2019).

1.2. COMMUNE D'AUDERGHEM

Des deux communes impactées par le projet Herrmann-Debroux, la commune d'Auderghem est celle qui est la plus touchée par l'autoroute. Elle est coupée en deux par la E411. La population s'est fortement mobilisée autour du projet de PAD Herrmann-Debroux qui vise avant tout à améliorer la qualité de vie au sein de la commune.

Lorsqu'on observe l'ensemble du territoire communal d'Auderghem, on remarque cependant qu'un tiers du territoire est occupé par des espaces verts (Forêt de Soignes entre autres). La population auderghemoise se trouve au dessus de la moyenne bruxelloise en termes de taux d'emplois (Fig. 3). Cette population est également caractérisée par une population active plutôt âgée lorsqu'on la compare avec les autres communes bruxelloises, (Fig. 2). Cette commune, bien qu'elle soit traversée par des axes autoroutiers forts, reste assez attractive grâce à la proximité avec de nombreux espaces verts et des modes de transports variés (tram, bus, autoroute, etc.).



Fig. 2 : Age moyen 2019, année (Source : Statbel)

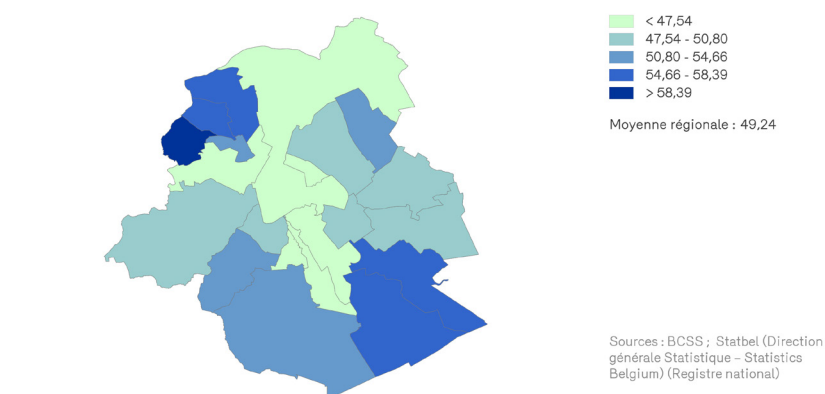


Fig. 3 : Taux d'emploi, % (Source : Statbel)

2. HISTORIQUE DU PAD HERRMANN-DEBROUX

Cette partie de travail vise avant tout à retracer les grandes étapes qui ont marqué le projet de plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux. Elle aidera à comprendre la chronologie dans laquelle tous les événements ont eu lieu (Fig. 4).

2.1. ANALYSE CHRONOLOGIQUE DU PAD HERRMANN-DEBROUX



Fig. 4 : Historique du PAD Herrmann-Debroux

2003 - Incendie d'une partie du viaduc

Une partie du viaduc est endommagée en 2003 suite à l'incendie d'un chalet, situé sous sa structure. Le viaduc est ainsi fermé le temps des travaux de renforcement. Cette fermeture entraîne inévitablement une plus grande congestion dans cette entrée de ville de Bruxelles, (RTBF, 2019).

2008 - Schéma directeur

Bien que le PAD débute officiellement en 2014, une première tentative d'aménagement avait été menée par le gouvernement bruxellois. Un schéma directeur avait en effet été réalisé sur la zone Delta en 2018, (Urban.brussels, 2019a). Le périmètre étudié concernait les communes d'Auderghem, Watermael-Boitsfort et Ixelles. Cet outil prévoyait de développer l'infrastructure autoroutière et de limiter le trafic de transit, fort présent dans la commune d'Auderghem. Le réaménagement du site Delta, acheté en 2005 par la région bruxelloise y était également envisagé. Ce document n'a finalement jamais été approuvé par le gouvernement. Il ne rencontre d'ailleurs plus les nouveaux objectifs d'aménagement du territoire fixés par la région bruxelloise en 2014, (ARAU, 2010).

Mai 2014 - Déclaration de politique régionale

Dans sa déclaration de politique régionale, le gouvernement bruxellois oriente son action sur dix lieux stratégiques prioritaires, comprenant le site Delta Herrmann-Debroux, (Urban. brussels, 2019b). Celui-ci fera ainsi l'objet d'un plan d'aménagement directeur. Dans la foulée, le gouvernement bruxellois arrête un périmètre opérationnel, dans lequel le PAD sera d'application.

2014 - Étude de définition

L'étude de définition est réalisée par le département de connaissance territoriale, un des services issus de Perspective.brussels. Elle "revêt deux fonctions principales : établir un diagnostic précis de la situation existante et des projets sur le périmètre observé ; définir les principaux enjeux à traiter et énoncer une série d'ambitions régionales et de recommandations pour l'équipe de projet en charge de l'élaboration du PAD.", (Perspective.brussels, 2017, p.5). Ce premier travail vise donc à préparer le futur plan d'aménagement directeur qui aura lieu sur la zone.

2016 - Lancement du marché public

Perspective.brussels, désignée par le gouvernement bruxellois comme l'administration compétente pour la réalisation des PAD, lance une procédure de marché public négociée avec publicité européenne. Le futur gagnant sera chargé d'une mission de Design uniquement pour la réalisation du PAD et du rapport sur les incidences environnementales, (Perspective.brussels, 2019a).

Cette procédure se compose de deux phases. Une première de sélection des associations de bureaux en fonction de leurs compétences et de leurs références. Cinq candidats sont retenus et peuvent proposer une vision du PAD. Un seul groupe sera sélectionné par Perspective.brussels pour réaliser le PAD et le RIE, (Deneubourg, 2019).

2017 à 2018 - Désignation des bureaux d'étude et lancement du PAD

Perspective.brussels sélectionne l'association Org Squared (urbanisme), D'ici là (paysage), SWECO (mobilité), Common Ground (participation citoyenne) et ARIES (RIE) pour réaliser la mission. Cette étape lance le début du plan d'aménagement Herrmann-Debroux, (Perspective.brussels, 2019b).

Le projet réalisé par les bureaux d'étude passe ensuite par une série de comités, de groupes de travail et de workshops, pour être sans cesse réévalué et reconfiguré en fonction des volontés et des connaissances de chaque partie présente à ces réunions, (Perspective.brussels, 2019c). Le RIE est élaboré, parallèlement à ces réunions. Il impacte également le PAD et oblige parfois les bureaux d'étude à revoir certains aspects du projet ayant une trop grande incidence environnementale, (Deneubourg, 2019).

2019 - Adoption en première lecture par le gouvernement bruxellois

“Après deux années de travail, de dialogue avec les acteurs privés et publics, et de concertation citoyenne, le projet de Plan d’Aménagement Directeur (PAD) Herrmann-Debroux a été approuvé en première lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ce 16 mai 2019.” (Perspective.brussels, 2019b).

2.2. ETAT D’AVANCEMENT ACTUEL DU PAD HERRMANN-DEBROUX

Puisqu’il a été approuvé une première fois par le gouvernement, le plan doit maintenant passer par une enquête publique, ouverte aux citoyens jusqu’au 9 décembre 2019. Cinq instances (Commission royale des monuments et sites, Conseil de l’environnement de la région Bruxelles-Capitale, Conseil économique et social de la région Bruxelles-Capitale, Conseil consultatif du logement, Commission régionale de la mobilité) devront également être consultées avant de pouvoir amener le PAD devant le gouvernement pour une approbation en seconde lecture, (Deneubourg, 2019).

3. PRINCIPAUX ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

3.1. REPENSER LE RÔLE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Comme nous l'avons expliqué précédemment dans le travail, la reconversion des viaducs qui permettent d'accéder à Bruxelles n'est pas propre au site Herrmann-Debroux. Cependant, le projet permet de questionner le rôle de telles infrastructures sur la mobilité et sur l'espace public qui en résulte.

Les ambitions des autorités publiques à travers le PAD Herrmann-Debroux visent à améliorer la mobilité à l'entrée du site en valorisant les transports en commun et réduisant l'importance de la voiture sur l'espace public.

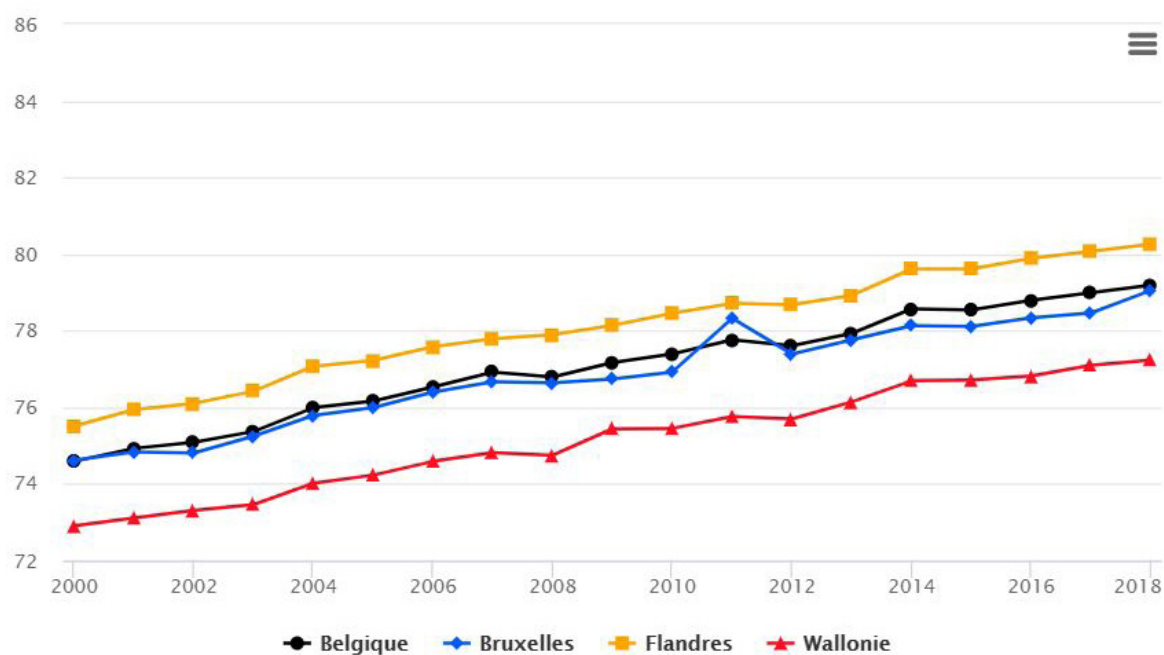
3.2. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES BRUXELLOIS

- Créer des lieux d'une plus grande urbanité pour mieux faire société.
- Assurer une fluidité entre les quartiers.
- Rendre plus perméable l'axe d'entrée de Bruxelles qui traverse les paysages et les espaces publics.
- Anticiper et accompagner les changements de manière graduelle et évolutive.
- Valoriser la création d'espaces verts et garantir une continuité paysagère.
- Apporter une mixité sociale et fonctionnelle dans les différents quartiers.
- - Réduire la pollution en ville.

L'espérance de vie en Belgique est de 81.5 ans en moyenne. Cependant, on constate de nombreuses disparités régionales. En effet, l'espérance de vie est plus élevée en Flandres (82.3 ans), qu'à Bruxelles (81.5 ans) et en Wallonie (79.9 ans). Sur ces graphiques, Bruxelles est en dessous de la moyenne belge, (Statbel, 2019). La qualité de l'air et la pollution présente à Bruxelles n'est pas étrangère à ces chiffres. Il est essentiel d'améliorer la qualité de l'environnement et les aménités, afin d'attirer les gens dans le centre-ville aujourd'hui délaissé pour la périphérie.

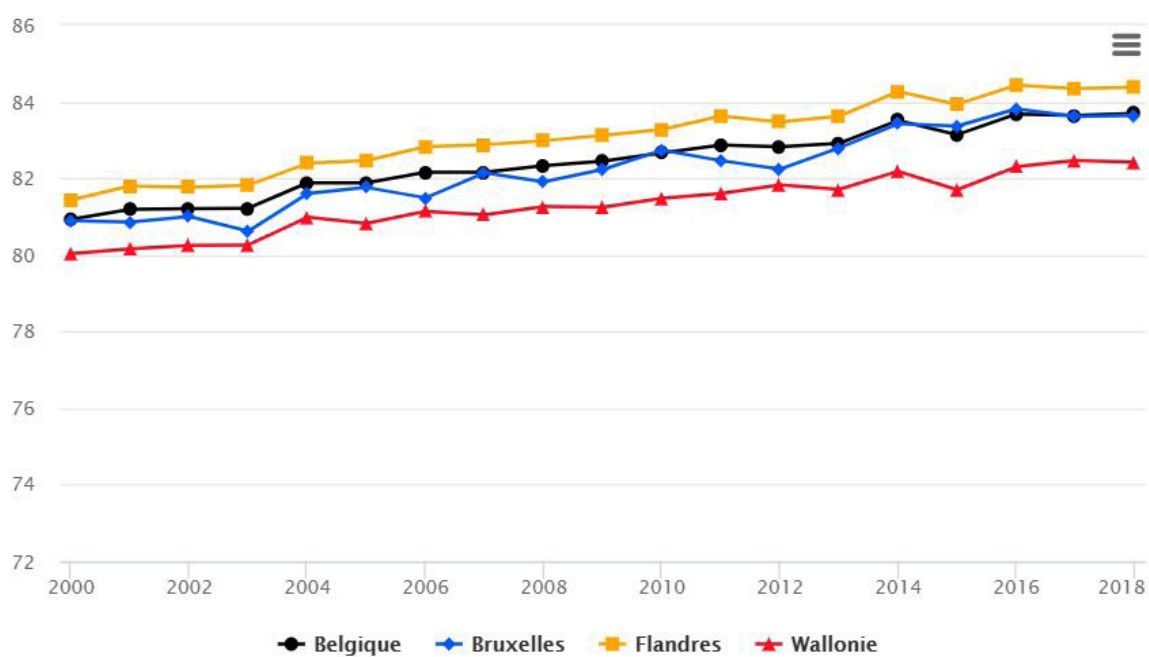
Espérance de vie à la naissance des hommes, Belgique et régions, 2000-2018

Source : Statbel [1]



Espérance de vie à la naissance des femmes, Belgique et régions, 2000-2018

Source : Statbel [1]



4. ETAT DE LA RÉFLEXION

4.1. SITE TRIANGLE

Actuellement, le site Triangle est une friche ferroviaire encadrée par trois voies de chemin de fer. L'idée est d'y implanter les équipements contraignants comme la commission Bruxelles propreté et les services B-Post dans l'épaisseur de la dalle. La toiture, elle, accueillerait des activités d'agriculture urbaine et un parc (Deneubourg, 2019).

4.2. SITE TRIOMPHE

Les bâtiments de bureaux mono fonctionnels implantés à l'angle du boulevard du Triomphe et de l'avenue de Beaulieu ne fonctionnent plus aujourd'hui. Il serait intéressant d'y créer un quartier mixte (logements + bureaux). Le site Triomphe est le seul endroit du projet où il est possible de construire en hauteur, d'après le PAD et les études d'ombrage (Deneubourg, 2019).

4.3. SITE DELTA

Le site Delta est investi par le dépôt de la STIB ainsi qu'un parking de dissuasion, qui ne fonctionne pas comme tel. Le PAD suggère de supprimer le parking et de créer un quartier mixte. En effet, Bruxelles manque d'un lieu d'action productive, d'entrepôts, de brasseries ou encore de lieux de recyclage par exemple, (Deneubourg, 2019).

4.4. SITE BEAULIEU

Le site est occupé par les bureaux mono fonctionnels de la commission européenne qui forment une rupture nette dans le paysage. La valorisation et la création d'espaces verts permettrait de garantir une continuité paysagère et d'inscrire un quartier mixte davantage dans son contexte (Deneubourg, 2019).

4.5. SITE DEMEY

Un parking de plus de 1000 places pour le magasin Carrefour occupe le site Demey. Pour les habitants d'Auderghem, ce parking représente leur centre, car la commune manque d'une place publique.

Ce parking n'étant pas qualitatif, le PAD propose de le supprimer, de créer un quartier mixte, d'augmenter la qualité des espaces publics, de requalifier les espaces verts, le cours d'eau et l'étang présents sur le site, aujourd'hui délaissés.

4.6. HERRMANN-DEBROUX

Le site Herrmann-Debroux fait l'objet d'un réaménagement radical de l'infrastructure routière. La destruction du viaduc donne lieu à une continuité paysagère et permet une meilleure visibilité et un accès vers le parc de Bergoie.

Les espaces résiduels présents sous le viaduc feront place à un espace public plus qualitatif. Cela mènera à une amélioration de la qualité de vie des citoyens et à un renforcement du sentiment de sécurité (Deneubourg, 2019).



Fig. 8 : Viaduc Herrmann-Debroux AVANT
(Source : Perspective Bruxelles, 2019)



Fig. 9 : Viaduc Herrmann-Debroux APRES
(Source : Perspective Bruxelles, 2019)

4.7. STADE ADEPS

La réduction des bandes de circulation et la compensation par la création d'une ligne de tram et d'un parking relais permet de répondre aux problèmes de mobilités et de valoriser les espaces verts (Deneubourg, 2019).

5. CARTOGRAPHIE DES ACTEURS DU PROJET

Dans cette partie, nous examinerons les acteurs clés du projet en les identifiant selon leur importance dans le processus global du PAD. Un très grand nombre d'acteurs est présent sur le projet d'élaboration du PAD Hermann-Debroux, nous ne précisons donc que les acteurs ayant exercé un rôle majeur. Le schéma ci-dessous (Fig. 10) ne reprend d'ailleurs que les acteurs présents dans l'élaboration du PAD avant son adoption en première lecture. D'autres acteurs interviendront dans la suite du processus d'élaboration.

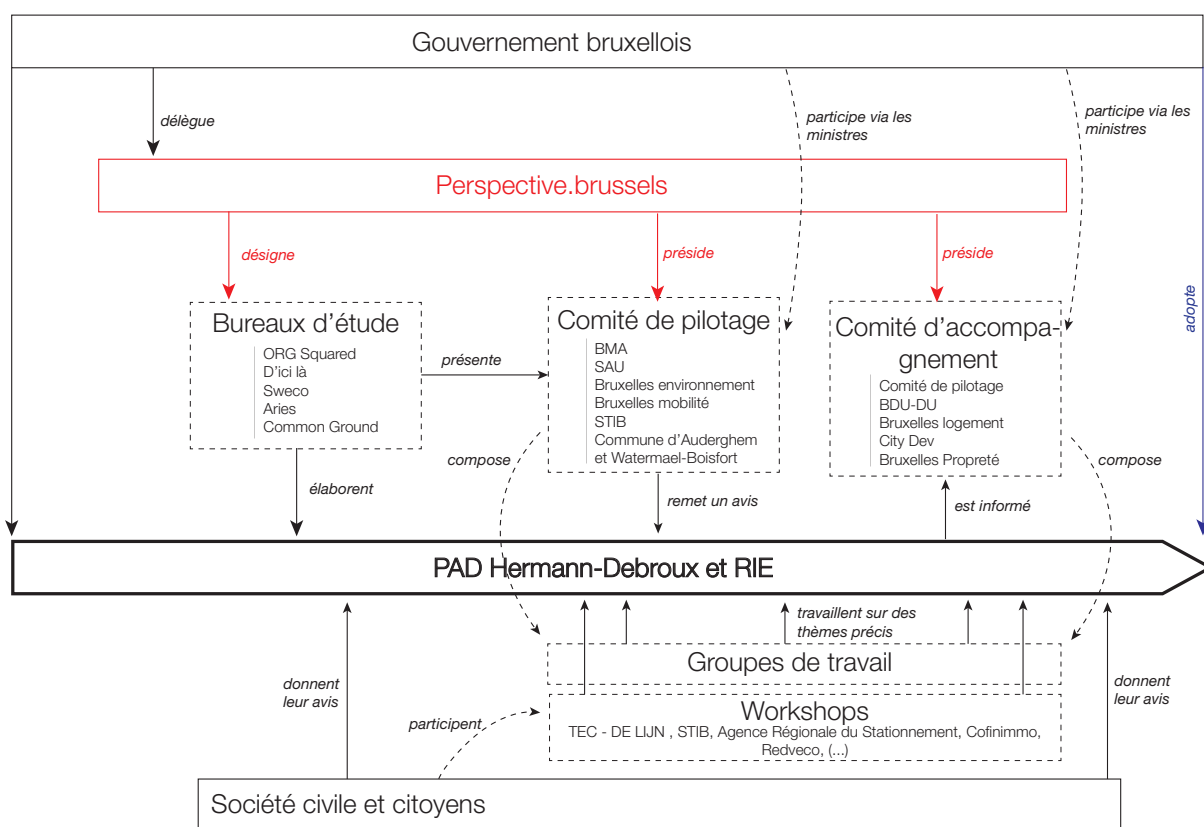


Fig. 10 : Organigramme des acteurs du projet

5.1. ACTEURS INSTITUTIONNELS

5.1.1. Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale

Le gouvernement bruxellois est sans doute l'organe de pouvoir qui a le plus d'importance dans l'élaboration du PAD Herrmann Debroux. D'abord, celui-ci crée le nouvel outil qu'est le PAD en révisant le CoBAT. Ensuite, il identifie une série des zones d'enjeux prioritaire à travers sa déclaration de politique régionale de 2014, déclaration renouvelée en 2019 par le nouveau gouvernement. Le site Delta Herrmann-Debroux a donc été inclu dans ces zones à retravailler et fera l'objet d'un PAD, (Urban.brussels, 2019).

Le gouvernement délimite le périmètre opérationnel dans lequel le futur PAD pourra entrer en vigueur. Il délègue la mission de maîtrise d'ouvrage à Perspective.brussels.

Bien qu'il ne soit pas chargé de l'élaboration et de la gestion du dossier au jour le jour, le gouvernement exerce toutefois un contrôle sur le projet en cours à travers les représentants des ministres en charge de l'Aménagement du territoire et de l'urbanisme, de l'Economie, et de la Mobilité qui siègent dans le comité de pilotage et d'accompagnement, ainsi que du représentant du ministre en charge de l'Environnement et de la secrétaire d'Etat en charge de la propreté publique siégeant uniquement dans le comité d'accompagnement du projet, (Perspective.brussels, 2019c).

Le gouvernement aura également comme mission d'adopter le PAD en première, deuxième et troisième lecture avant son entrée en vigueur, (Deneubourg, 2019).

5.1.2. Département de stratégie territoriale de Perspective.brussels

« Le pilotage du projet de PAD (maîtrise d'ouvrage) est assuré par Perspective.brussels. », (Perspective.brussels, 2019c, p. 20) et plus précisément par le département de stratégie territoriale, chargé d'élaborer les PAD.

Perspective.brussels délèguera sa mission à une série de bureaux d'étude spécialisés dans la réalisation de PAD. Le département s'occupera toutefois du suivi du projet au quotidien et soutiendra les bureaux d'étude dans leurs démarches.

Ensuite, Perspective.brussels présidera et pilotera les réunions (comités de pilotage, d'accompagnement, groupes de travail, workshops) qui regroupent une série d'acteurs publics et privés impactés de près ou de loin par le futur PAD. Il coordonne ainsi les bureaux d'étude et les autres acteurs présents dans la discussion.

5.1.3. Société d'Aménagement Urbain (SAU)

« La Société d'Aménagement Urbain assurera la coordination et la mise en œuvre opérationnelle du projet pour la Région. » (Perspective.brussels, 2019c, p. 20).

5.1.4. Autres acteurs publics impliqués dans le processus

D'autres acteurs publics sont impliqués par le biais des comités de pilotage : le Maître Architecte (bMa), Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, les communes d'Auderghem et de Watermael-Boisfort, la STIB. Ces organes sont ainsi informés de l'évolution de la réflexion et peuvent également remettre un avis sur les propositions faites.

Le comité d'accompagnement reprend, quant à lui, tous les membres du comité de pilotage et une série d'autres membres (la STIB, Bruxelles Développement Urbain – Direction Urbanisme, Bruxelles Logement, CityDEV et l'Agence Bruxelles-Propreté). Il a pour objectif d'informer les membres de l'évolution du projet.

Enfin, une série de réunions en plus petits comités (groupes de travail) sur des questions précises telles que la mobilité ou les gabarits sont organisées avec des membres des deux comités, sélectionnés pour leur compétence en la matière. (Perspective.brussels, 2019c).

5.2. ACTEURS MANDATÉS PAR LES ACTEURS INSTITUTIONNELS

Les bureaux d'étude ORG Squared, Sweco, D'ici là et Common Ground sont sélectionnés par Perspective.brussels pour réaliser le Plan d'Aménagement Directeur Herrmann-Debroux. Ils sont ici uniquement chargés de la mission de conception, le volet opérationnel n'existant pas dans le plan.

Le groupe ARIES est chargé du rapport sur les incidences environnementales (RIE). Il a donc pour mission d'évaluer les propositions émises par les autres bureaux d'étude.

5.3. SOCIÉTÉ CIVILE

5.3.1. Propriétaires privés

Une série de propriétaires privés possèdent des terrains identifiés et compris dans le périmètre opérationnel du PAD Herrmann-Debroux. Ils sont donc consultés à travers des réunions en workshops ou groupes de travail. L'idée de les inclure dans le processus est d'avant tout négocier avec ces acteurs pour les pousser à investir sur certains terrains qui leur appartiennent. Par exemple, une discussion est en cours avec le propriétaire privé du

site Carrefour, un des plus rentables de Belgique pour le pousser à construire des logements. La perte financière liée à la diminution de son parking serait ainsi compensée par une rentrée en vente de logements.

Inclure tous ces acteurs privés dans le processus permet à Perspective.brussels de connaître les possibilités véritables sur le site.

5.3.2. Citoyens

Les citoyens sont impliqués de deux manières différentes dans le projet. D'une part, le milieu associatif, représentatif des citoyens de la commune d'Auderghem majoritairement est consulté à travers une série de workshops organisés par Perspective.brussels.

Ensuite, des réunions d'informations sur l'avancement du projet sont faites par Perspective.brussels. Le citoyen doit d'ailleurs être obligatoirement consulté par le biais d'une enquête publique avant que le PAD puisse être adopté en seconde lecture.

6. OUTILS URBANISTIQUES

6.1. LE PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PRDD)

Le PRDD de 2018 (dernier plan en vigueur) définit la vision territoriale du Gouvernement bruxellois. Quatre grands axes sont développés :

- Développer de nouveaux quartiers,
- Améliorer le cadre de vie,
- Développer l'économie urbaine,
- Favoriser le déplacement multimodal, (Perspective Bruxelles, 2019).

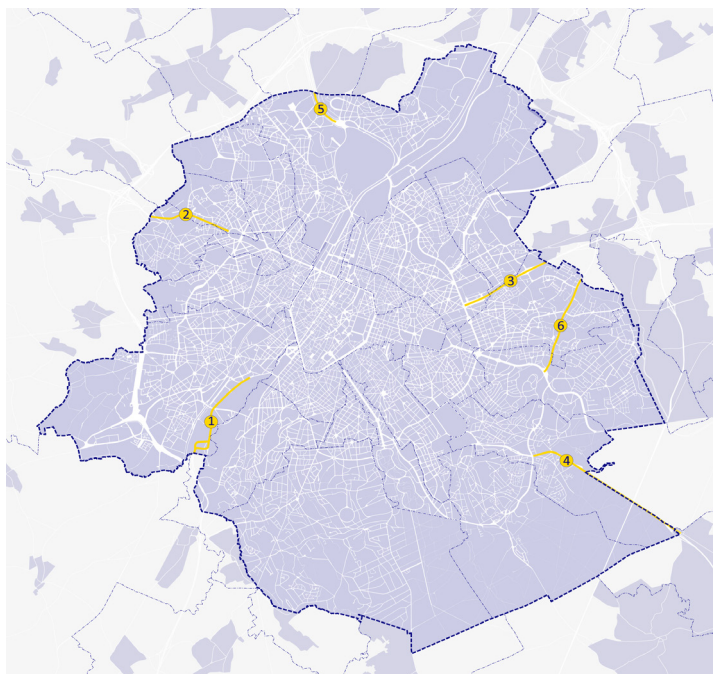


Fig. 12 : Axes pénétrants PRDD (Source : Perspective. brussels, 2019)

6.2. LE PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS)

Le PRAS est l'équivalent du Plan de secteur en Région wallonne. Il définit les affectations des sols en Région bruxelloise et a une valeur réglementaire. Cependant, le PAD permet de déroger au PRAS dans le périmètre opérationnel défini (Perspective.brussels, 2019a).

6.3. LES PLANS D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (PAD)

6.3.1. Définition

Le PAD est un outil récent, de compétence régionale, apparu suite à la révision du CoBAT

(Code bruxellois de l'aménagement du territoire). Le Gouvernement définit les zones d'enjeux ainsi que les périmètres opérationnels. Il délègue ensuite la maîtrise d'ouvrage du PAD au département "stratégie territoriale" de Perspective Bruxelles.

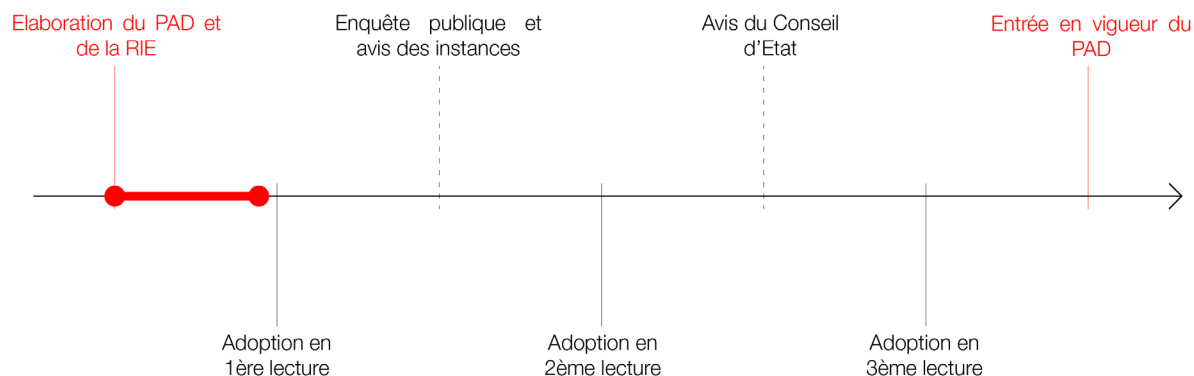


Fig. 13 : Ligne du temps de la procédure d'élaboration du PAD

6.3.2. Procédure d'élaboration

Un projet de PAD est réalisé par le Gouvernement. Un rapport sur les incidences environnementales (RIE) est ensuite élaboré et soumis à une enquête publique durant 60 jours. Parallèlement à cette enquête publique, le projet et le RIE sont soumis pour avis aux instances consultatives (La Commission royale des Monuments et des Sites, le Conseil de l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, le Conseil Consultatif du Logement, la Commission régionale de la Mobilité, les administrations communales concernées, Perspective Bruxelles et Bruxelles Environnement).

Après l'enquête publique, le Gouvernement soumet le dossier pour avis à la Commission Régionale de Développement (CRD). Le Gouvernement adopte le plan définitivement en 3ème lecture, après avoir pris connaissance des résultats de l'enquête et des avis émis.

Le plan entre en vigueur 15 jours après sa publication au Moniteur belge (Perspective Bruxelles, 2019).

Aujourd'hui, le PAD Hermann-Debroux est au stade de l'adoption en première lecture.

6.3.3. Le PAD Hermann-Debroux

Le périmètre opérationnel Hermann-Debroux se trouve à l'entrée de la ville de Bruxelles, également à la frontière avec la région flamande. Ce périmètre opérationnel 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 viaducs, mais aussi les

boulevards et avenues qui longent l'autoroute et la prolongent.

- Cinq sites en accroche qui vont faire l'objet prochainement d'urbanisation ou d'un réaménagement : Le site Triomphe, le site Delta, le site Triangle, le site Beaulieu et le site Demey (Perspective.brussels, 2019a).

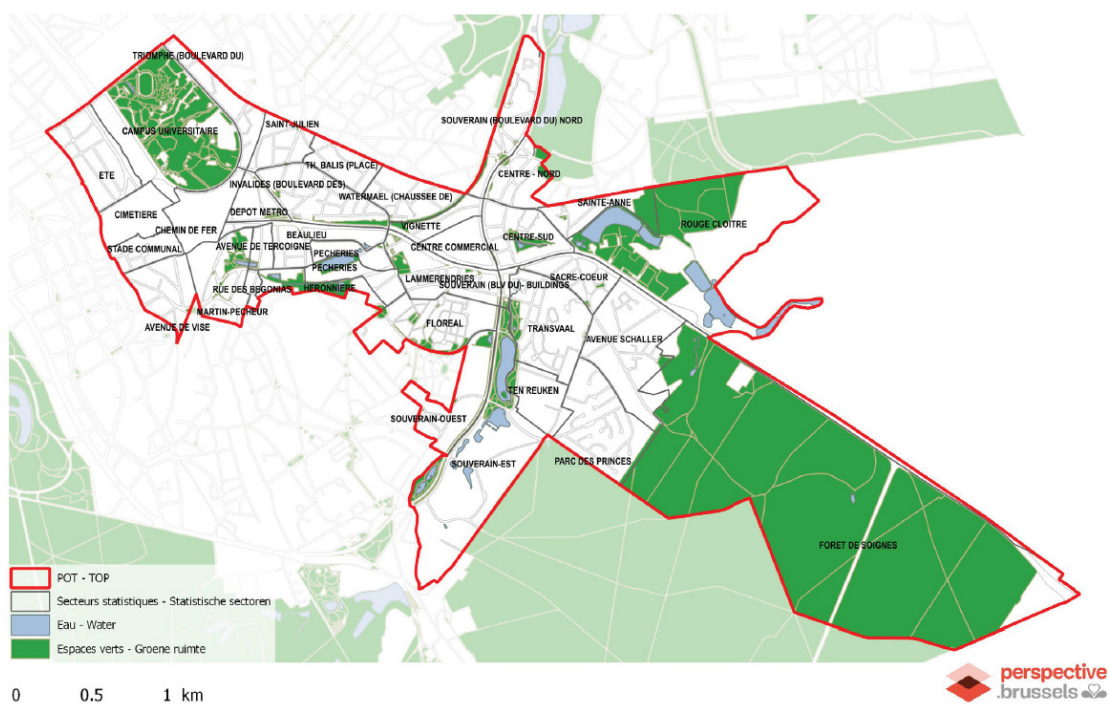


Fig. 14 : Périmètre opérationnel Herrmann-Debroux (Source : Perspective Brussels, 2019).

7. PRINCIPALES LEÇONS

7.1. LES POINTS FORTS DU PROJET

Tout d'abord, le Plan d'aménagement directeur est un nouvel outil mis en place par la région bruxelloise. Cet outil, comparable à un master plan est intéressant car il lie le stratégique au réglementaire avec comme objectif final d'améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers visés par le périmètre opérationnel.

Le PAD Herrmann-Debroux est d'autant plus intéressant qu'il traduit une prise de position importante de la région bruxelloise en faveur des transports en commun et des modes doux et en défaveur de la voiture, afin d'améliorer la mobilité à l'entrée de Bruxelles, ainsi que les espaces publics existants. Cette volonté n'est pas propre au site Herrmann-Debroux mais est mis en œuvre de manière assez volontaire dans ce projet, en réduisant parfois la capacité des infrastructures routières de moitié (Deneubourg, 2019).

Enfin, une multitude d'acteurs concernés par le PAD sont pris en compte. Ils sont autant publics que privés. Le projet tend également à inclure le citoyen et les associations de quartiers aux discussions autour du projet.

7.2. LES POINTS FAIBLES DU PROJET

Un des points faibles majeurs est la mauvaise relation entre la région bruxelloise et la région flamande. En effet, les problèmes de mobilité en région bruxelloise doivent être réfléchis à une échelle beaucoup plus vaste que le périmètre Delta Herrmann-Debroux envisagé ici. Cependant, la mésentente entre les différents acteurs régionaux rend la collaboration inter-régionale difficile. Ce travail à une échelle plus vaste aurait principalement permis une coordination entre les deux régions sur le thème de la mobilité.

De manière plus générale, le grand nombre d'acteurs et de réunions présents au cours du processus rend les discussions et l'avancée du projet difficiles. Il est parfois nécessaire de concéder certains points.

De plus, le budget important des travaux rend la réalisation du projet incertaine, alors que l'impact des travaux risque d'empirer la mobilité et la qualité de vie des habitants à court terme.

7.3. CONCLUSION

Le cas étudié dans ce travail est un outil mis en œuvre par des pouvoirs publics à valeur indicative et réglementaire. Il a donc un impact moins direct que des projets d'urbanisme opérationnel. Cet outil est récent et en cours. Il nous est donc assez difficile d'avoir le recul nécessaire pour l'évaluer comme il se doit.

Cependant, l'étude de ce projet nous a permis de constater que l'élaboration d'un outil d'aménagement du territoire est un processus long et complexe, impliquant de nombreux acteurs. Une bonne coordination est donc essentielle pour atteindre un résultat.

8. BIBLIOGRAPHIE

ARAU.(2010).Schémadirecteurdelta:halteàlapollutiondel'air.[Conférencedepresse]Consulté le 24/12/19 sur : <https://arau.org/au/8bc1b399533b8f74835dcea74b6dd5c5cbc4b938.pdf>

Auderghem. (2019). Le PAD Herrmann-Debroux : un projet déterminant pour l'avenir d'Auderghem. Consulté le 31/12/19 sur : <https://www.auderghem.be/PAD>

Deneubourg, M. (2019). Le plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux. Communication présentée au cours de séminaires de projets urbains, Liège.

Deneubourg, M. (Novembre 2019b). Communication personnelle.

ORG Urbanism. (2019). Project : Urban highway removal in Brussels. Consulté le 31/12/19 sur : <http://urbanism.orgpermod.com/projects/hermann-debroux/>

Perspective.brussels. (2017). Etude de définition, synthèse. Bruxelles, Belgique : Perspective.brussels.

Perspective.brussels. (2019a). Plans stratégiques et réglementaires - Plans d'Aménagement Directeur (PAD). Consulté le 24/12/2019 sur : <https://perspective.brussels/fr/plans-reglements/plans-strategiques-et-reglementaires-plan-damenagement-directeur-pad>

Perspective.brussels. (2019b). Delta Herrmann-Debroux. Consulté le 24/12/19 sur : <https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/delta-herrmann-debroux>

Perspective.brussels. (2019c). Projet de plan d'aménagement Herrmann-Debroux, cahier informatif. Bruxelles, Belgique : Perspective.brussels.

RTBF. (2019). Viaduc Herrmann-Debroux : l'histoire d'un ouvrage contesté... et illégal. Consulté le 31/12/19 sur : https://www.rtbf.be/info/societe/detail_viaduc-herrmann-debroux-l-histoire-d-un-ouvrage-conteste-et-illegal-videos?id=10222446

Urban.brussels. (2019a). Les schémas directeurs. Consulté le 24/12/19 sur : <https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/les-schemas-directeurs>

Urban.brussels. (2019b). Réforme CoBAT. Consulté le 24/12/19 sur <https://urbanisme.irisnet.be/actualites-accueil/reforme-cobat-2>

Perspective.brussels. (2018). Plan d'aménagement directeur. Réunion d'information et de participation. Bruxelles. http://perspective.brussels/sites/default/files/poles/ppt_herrmann-debroux.pdf