

# Avis de Wolu-Inter-Quartiers concernant le Plan Régional de Développement Durable

## Préambule

Tout d'abord, nous tenons à signaler l'incohérence de la démarche de la Région de proposer ce plan stratégique (PRDD) qui doit définir la vision, la stratégie du développement urbain de la Région de Bruxelles-Capitale alors que le PRAS démographique a déjà été adopté en 2013, que la réforme du CoBAT est presque finalisée et que les modifications du RRU sont déjà en cours de réflexion. La logique aurait voulu d'adopter en premier lieu le PRDD avant d'envisager de modifier les autres plans qui sont censés en découler et qui eux sont réglementaires.

Ensuite, et d'une manière générale, nous trouvons le PRDD pas assez ambitieux. En effet, ce plan stratégique propose de nombreux projets, pour la plupart déjà en cours, pour 2025, mais la vision à l'échelle 2040 se cantonne à quelques intentions, aucun engagement fort n'étant pris.

En outre, la presse annonce déjà une participation citoyenne à l'enquête publique bien en dessous des espérances. La Région ayant mis 7 ans à produire ce plan, nous trouvons que le délai de deux mois laissé aux citoyens pour analyser 126 pages de PRDD, 777 pages de rapport d'incidences et 130 pages d'évaluation appropriée est bien trop court pour permettre aux Bruxellois d'émettre un avis complet et argumenté.

De plus, le plan présenté manque d'assises théoriques ; il rassemble un ensemble d'intentions, de projets et d'ambitions, mais ne démontre pas leur intérêt ou leur nécessité. Le document ne met pas en avant la série d'études qui ont dû être réalisées pour accoucher d'une telle vision stratégique. Dès lors, nous pouvons nous demander si certains constats prônés par ces études n'ont pas été éludés et font donc de ce document un plan purement politique, négocié et adapté au lieu d'être un document pragmatique, appuyé sur une vision réfléchie et constatée du développement urbain.

De surcroît, l'ambition du PRDD semble aussi timide face aux grands défis environnementaux auxquels le monde va devoir faire face dans les prochaines décennies.

Finalement, nous rappelons que le pré requis à ce plan est le boom démographique annoncé ; même s'il est indéniable que la population de la Région va augmenter, il nous semble essentiel de rappeler que les chiffres présentés ne sont que des projections et que la démographie n'est malheureusement pas une science exacte.

## **Axe 1. Mobiliser le territoire pour développer un nouveau quartier et assurer une production ambitieuse de logements.**

Dans cet axe, axé sur la production de logements et la densification de la ville, le PRDD identifie différents « Pôles de développement prioritaire ».

Ces pôles vont concentrer les actions publiques pour faire émerger, sur leurs territoires, *des nouveaux quartiers et mener un développement urbain équilibré*<sup>1</sup>.

Cette volonté de développer ces pôles montre déjà la faiblesse d'une vision à l'échelle du territoire de la RBC qui plante d'ores et déjà le décor en proposant de travailler surtout sur quelques grands projets sans se soucier de l'ensemble du territoire et parfois même des alentours immédiats de ces nouveaux quartiers et sans aborder le problème de la mobilité en Région Bruxelles-Capitale.

### **Pôle Reyers:**

En effet, le pôle dit « Reyers » propose la création d'une cité des médias, de logements et d'équipements. Mais ce projet possède des lacunes sur plusieurs points:

La création de ce nouveau pôle à Reyers aura des impacts sur la mobilité du quartier et des autres quartiers alentours, notamment en termes de circulation automobile. Le PRDD n'envisage pourtant aucune solution de ce côté-là ; la création d'un parking de dissuasion en amont de la E40 et d'une ligne de transport en commun reliant Diamant par exemple aurait été un premier pas dans le bon sens. Faut-il rappeler que 75 % des travailleurs de la VRT utilisent leurs voitures pour se rendre au travail.

D'autre part, le projet prévoit la réduction de la E40 en parkway et le réaménagement du boulevard Reyers entre le square Vergote et Meiser (inclus). Nous sommes en faveur de ces propositions, mais elles n'auront de réel impact que si le réaménagement se prolonge au minimum jusqu'à Montgomery dans une échéance courte (2025) et qu'une refonte totale de la seconde ceinture à long terme (2040) est envisagée.

Ensuite, le cadre de vie : la création d'un « parc urbain » de 8ha<sup>2</sup> soulève aussi des questions. À aucun moment le PRDD ne définit ce qu'est un « parc urbain ». Les futurs habitants du pôle Reyers auront besoin d'espaces de qualités. Nous espérons que le « parc urbain » ne se limitera pas à une bande engazonnée entre des immeubles, mais apportera une réelle amélioration aux nouveaux habitants, aux riverains déjà installés et à la biodiversité.

### **Site de développement spécifique et de seconde couronne:**

Le PRDD identifie également des sites de développement spécifique ainsi que des pôles en seconde couronne à densifier. Le campus de l'UCL à Woluwe y est repris, c'est une zone déjà très dense par la présence des facultés universitaires, de diverses hautes écoles, de l'hôpital et de ces différents services. La mise en site de développements spécifiques de cette zone permet de conforter l'UCL dans ses plans d'agrandissement de l'hôpital ("Hôpital 2025"<sup>3</sup> qui projette la construction d'au moins trois grands bâtiments supplémentaires). Nous comprenons l'impératif de développer l'offre hospitalière en RBC et de maintenir la qualité, reconnue internationalement de nos hôpitaux. Mais, ces plans ne laissent que peu de place à l'avenir de l'Université et des Hautes Écoles implantées sur le site déjà fort encombré actuellement.

<sup>1</sup> Plan Régional de Développement Durable ; Région Bruxelles-Capitale ; 2017 ; p.8.

<sup>2</sup> Plan Régional de Développement Durable ; Région Bruxelles-Capitale ; 2017 ; p.21.

<sup>3</sup> <http://www.saintluc.be/hopital-2025/>

De plus, la densification du site ne se fera pas sans conséquence, notamment en ce qui concerne la mobilité. L'agrandissement de l'hôpital, l'augmentation de capacité qui en découle ainsi que l'augmentation de fréquentation des Hautes Écoles et de l'Université doivent être pris en compte dans les futures études d'incidences, à une échelle métropolitaine au vu de la proximité immédiate du site de la frontière régionale avec la Flandre. En outre, ces augmentations doivent prendre en compte la qualité de vie des étudiants résidant sur le site, la compatibilité avec leur mode de vie et la quiétude des patients mais aussi des riverains.

Un autre pôle est identifié dans ce chapitre, le site de Roodebeek. Le PRDD entérine le fait que le pôle va devenir plus dense en une seule et unique phrase, nous demandons à avoir plus de précisions. La zone désignée sur plan comme étant le "site de Roodebeek" est déjà très dense et il ne reste que peu de terrain non bâti. La zone se situant en fond de vallée, la préservation de zone non imperméabilisée est indispensable afin de lutter contre les inondations, malheureusement fréquentes.

La zone indiquée sur la carte "Pôles de seconde couronne" couvre notamment le parc Saint-Lambert et le parc de Neerveld qui jouent tous les deux, un rôle indispensable de zone humide et de zone tampon entre les habitations et le boulevard de la Woluwe. Ces deux parcs doivent en plus d'être préservés, faire l'objet d'un réaménagement prenant en compte la gestion des eaux pluviales et de ruissellements.

Nous imaginons, vu qu'aucune information n'est dans le texte, que la densification de la zone s'adresse surtout au projet dit "Jacques Brel" ainsi qu'à une réaffectation des bureaux du boulevard de la Woluwe en logements. Nous tenons donc à rappeler que la zone, et surtout ce versant, est déjà fortement imperméabilisée et que les bureaux du boulevard ont déjà presque tous été reconvertis en logements ou sur le point de l'être.

## **Stratégie 2 : proposer une densification maîtrisée.**

Dans ce chapitre le PRDD tente d'expliquer sa stratégie de densification en vue d'accueillir les nouveaux habitants issus du boom démographique.

Tout d'abord, le document établit une priorité dans ces approches de la densification, priorité qui pose déjà question. En effet, le PRDD prône en premier lieu le "*[...] comblement des dents creuses, constructions de terrains non bâtis [...] urbanisation de friches [...]*"<sup>4</sup>, la première des priorités dans une région enclavée sujette à une augmentation de population ne devrait-elle pas être la lutte contre les logements inoccupés ? Cette lutte est présente dans le document, mais en dernière partie et seulement pour quelques lignes et sans aucun engagement fort. La Région va certes devoir se densifier, mais cette densification doit se faire de manière réfléchie en commençant par valoriser TOUT le bâti existant avant de condamner les derniers espaces perméables, abritant de la biodiversité ou susceptible de faire l'objet d'initiatives citoyennes (agriculture urbaine par exemple).

Ensuite, le PRDD prône l'application de plusieurs principes de densification, ces principes sont pertinents, mais dans le cas du principe "*liée à une bonne accessibilité en transport public*"<sup>5</sup> on se retrouve souvent dans une situation problématique. En effet, certaines zones sont peu denses, mais

<sup>4</sup> Plan Régional de Développement Durable ; Région Bruxelles-Capitale ; 2017 ; p.37.

<sup>5</sup> Plan Régional de Développement Durable ; Région Bruxelles-Capitale ; 2017 ; p.38.

aussi peu accessibles en transport en commun ce qui mène à une stagnation de la situation. La STIB ne souhaitant pas augmenter son offre vers ces quartiers, vu qu'ils ne desservent pas un nombre suffisant d'habitants, mais la Région ne veut pas densifier ces quartiers, car ils ne sont pas bien desservis, c'est le serpent qui se mord la queue ! Certaines zones évitent donc de participer à l'effort collectif de densification imposé par ce plan.

Finalement, le PRDD propose à plusieurs endroits, l'implantation de tours, iconique ou d'ampleur régionale. Nous nous opposons fermement à la création de telles tours, le PRDD souligne lui-même " [...] que la construction de tours ne présente pas toujours une densité plus élevée que d'autre typologie [...] "<sup>6</sup>. Les tours sont un héritage d'un urbanisme dépassé qui n'est plus souhaitable dans notre environnement urbain. Elles posent un ensemble de problèmes et d'incidences qui rendent ces abords inutilisables et leurs coûts sont extrêmement élevés tant à la construction qu'à l'entretien.

De plus, une zone identifiée à Woluwe-Saint-Lambert se situe en partie dans le périmètre de la réserve naturelle de l'Hof Ter Musschen qui est une zone humide protégée. Cela met en doute la faisabilité même de la construction d'une tour dans cette zone, surtout en évitant toutes perturbations pour la faune et la flore voisine. L'autre axe mentionné est le boulevard de la Woluwe, nous nous opposons aussi à la création de tours le long de cet axe. Le bâti présent y est déjà assez haut, et la Région n'a nullement besoin d'une tour dépassant le "skyline" surtout en fond de vallée et en seconde couronne où la typologie du bâti n'est pas compatible.

## **Axe 2 : Mobiliser le territoire en vue du développement d'un cadre de vie agréable, durable et attractif.**

Sous ce titre se cache donc le volet "environnement" du PRDD, qui pêche aussi par son manque d'ambition ; dès le début du texte il fixe son objectif : " [...] valoriser les espaces structurants de la ville, c'est-à-dire les espaces publics, d'importance régionale ou locale, porteurs d'identité et de lisibilité de la structure urbaine. "<sup>7</sup>. Il parle donc de "valorisation", l'objectif n'est donc pas de créer de nouvelles structures, mais bien de valoriser l'existant.

### **Stratégie 1: Les équipements comme supports de la vie quotidienne**

Le PRDD propose la création de "noyaux d'identité locale", nous proposons dès lors la création d'un de ces noyaux aux alentours de l'axe Marcel Thiry, qui devrait accueillir de nouveaux habitants avec la transformation des bureaux en logements, mais qui risque à terme de manquer cruellement d'équipements et de rester une cité dortoir où l'usage de l'automobile est prédominant.

Dans la logique de "ville de proximité" prônée par le PRDD, le commerce de proximité devrait avoir une place importante. Pourtant le PRDD ne prend aucun engagement concret, mais entérine la création d'un nouveau centre commercial au Heysel malgré les pertes sèches de clientèle que crée ce genre d'infrastructures, aux petits commerces de proximités.

<sup>6</sup> Plan Régional de Développement Durable ; Région Bruxelles-Capitale ; 2017 ; p.39.

<sup>7</sup> Plan Régional de Développement Durable ; Région Bruxelles-Capitale ; 2017 ; p.44.

### **Stratégie 6 : Renforcer le paysage naturel**

Dans cette partie, le PRDD se plonge sur le maillage vert et bleu, le texte ne donne aucun engagement fort et la vision défendue n'est aucunement novatrice. L'ensemble du chapitre est malheureusement déjà dépassé et en aucun cas précurseur.

Concernant la biodiversité, le PRDD propose d'assurer une "*gestion adéquate*" des zones de protection et de revalorisation des sites semi-naturels. Or actuellement, beaucoup de ces zones sont gérées par des associations ; est-il prévu d'augmenter leurs subsides ? Ou de créer un organe permettant une "meilleure" gestion ? Rien n'est expliqué et aucun engagement n'est pris.

### **Stratégie 7 : Préserver et améliorer le patrimoine naturel régional**

Dans ce chapitre, le PRDD annonce la création de zones de confort qui vise un niveau sonore inférieur à 50db, mais reste flou sur leurs emplacements. Ces zones seront-elles généralisées dans les parcs ? Le parc des Sources et la promenade de la Woluwe seront-ils classés en "*zone de confort*" ?

Un paragraphe est aussi consacré au sol, malheureusement il ne prend en compte que le point de vue de la pollution de ce dernier. Pourtant le sol est une ressource que nous devons protéger et pas seulement pour son utilité comme surface. Le sol est un élément central de la biosphère qui régule de grands équilibres, prévient le risque d'inondation et tempère les effets d'îlots de chaleurs. Il nous semble nécessaire de réaliser des "audits" des terrains avant de bâtir afin de hiérarchiser les zones bâtissables et de préserver les plus intéressantes au niveau biologique et physique.

## **Axe 4 : Mobiliser le territoire pour faire de la mobilité un facteur de développement urbain durable**

Premièrement, il nous semble évident que la mobilité est une discipline transversale qui aurait dû transparaître dans chacun des axes précédents et ne pas être relayée en dernier dans ce texte.

Deuxièmement, peu d'engagements sont pris sous couvert d'un futur "plan mobilité", pourtant il est indispensable d'avoir une vision de la mobilité pour chacun des projets que contient le PRDD. Il est impensable de prévoir un ensemble de projets aussi conséquent que les projets présents dans le PRDD sans avoir une vision globale, complète et définie de la mobilité en RBC.

Troisièmement, en utilisant les parts modales pour calculer les déplacements, le PRDD minimise les objectifs du plan IRIS II qui étaient, eux, exprimés en kilomètres parcourus. Il faut donc faire preuve de cohérence et garder les mêmes critères dans l'évaluation et dans les objectifs de réduction de pression automobile dans la Région.

Quatrièmement, aucune solution concrète n'est envisagée pour réduire l'afflux des camions, la pollution qu'ils provoquent ainsi que le bruit généré. La seule création d'un Centre de Distribution Urbain ne sera pas suffisante pour réduire de façon significative la présence de semi-remorques et de camions d'un certain gabarit dans la Région.

Finalement, nous sommes déçus de ne pas voir de mesures fortes prises au niveau de la mobilité comme l'instauration d'un péage urbain ou d'une véritable offre unique en termes de mutualisation

des transports en commun. En effet, si les Bruxellois utilisent de plus en plus de moyens de transport alternatif à la voiture individuelle (vélos, marche à pieds, transport en commun, voitures partagées), les navetteurs continuent d'affluer massivement en voiture. Les initiatives fédérales étant continuellement retardées (RER, création d'un "chèque" mobilité, ...), la Région doit prendre ses responsabilités pour améliorer la qualité de vie des Bruxellois et pour respecter ses objectifs en termes de réduction de pression automobile.

Nicolas Moulin,  
Coordinateur de Wolu-Inter-Quartiers ASBL.