

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (PAD) GARE DE L'OUEST

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

5 décembre 2019



Vu la demande d'avis sollicitée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le projet de PAD Gare de l'Ouest reçue en date du 10 octobre 2019 ;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

La Commission s'est réunie les 28 mars, 9 mai, 25 juin, 12, 21 novembre et 5 décembre 2019.

Après avoir entendu le représentant du Cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort;

La Commission émet en date du 5 décembre 2019, l'avis suivant :

1. RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DEFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD GARE DE L'OUEST

Le PRDD s'emploie à mobiliser le territoire :

1. Pour **construire l'armature du développement territorial** et développer de nouveaux quartiers. Ceci, selon une armature polycentrique et aux différentes échelles en mobilisant les ressources foncières, en maîtrisant et répartissant la croissance démographique au sein du territoire, tout en privilégiant le logement public.
2. Pour **développer un cadre de vie agréable**, durable et attractif, tout en préservant l'équilibre entre les quartiers et au travers de nouveaux équipements, d'espaces publics et espaces verts de qualité, tout en promouvant le patrimoine, en renforçant, préservant et améliorant le paysage naturel.
3. Pour le **développement de l'économie urbaine**, en renforçant les axes économiques, (pôles de compétitivité à rayonnement international), tout en soutenant l'économie de proximité.
4. Pour **favoriser le déplacement multimodal** en renforçant les portes d'entrée dans la région (échelle internationale et nationale), en renforçant la structure de mobilité par la définition d'une structure « macro » des réseaux, - les corridors de mobilité (échelle métropolitaine – régionale, - et en mettant l'accent sur les déplacements locaux reconnaissant aux nœuds multimodaux (ferroviaire, routier, les modes actifs, ...) leur rôle prépondérant, y compris pour la logistique intra-régionale.
5. La concertation avec les différents acteurs aux différentes échelles, des instruments régionaux qui permettent une planification dynamique et cohérente pour un développement régional qui associe le citoyen font partie du processus de réussite du PRDD.

Le PRDD vise à organiser le territoire régional en différentes échelles selon une armature polycentrique et à y répartir harmonieusement l'essor démographique.

Cette structuration territoriale se divise en 4 niveaux : l'hypercentre-ville, les centres urbains, les centres interquartiers et les centres de quartier.

Le site de la Gare de l'Ouest fait partie de l'hypercentre et joue donc un rôle à l'échelle internationale, métropolitaine, régionale et locale.

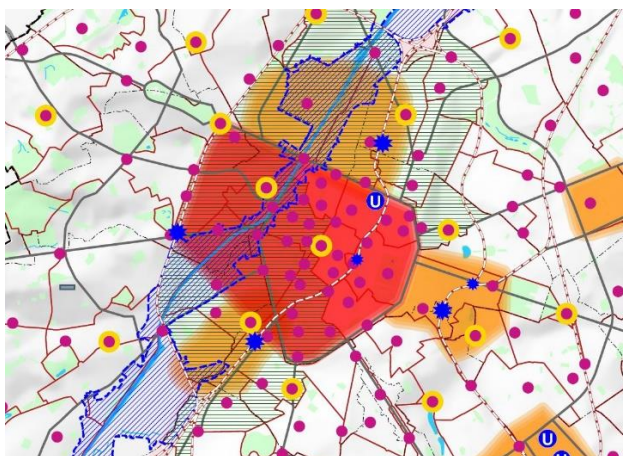
Ce site se présente aujourd'hui comme une friche ferroviaire qui partage la commune de Molenbeek-Saint-Jean en deux, le long de la ligne de chemin de fer L28.

Il offre une opportunité en matière de nouvelles connexions entre les quartiers et son développement doit s'axer sur un espace public lisible et structuré autour des nœuds de transports publics.

Selon le PRDD, les lignes directrices du PAD Gare de l'Ouest sont les suivantes :

- En matière d'infrastructures :
 - Un site plus ouvert sur les quartiers environnants et la métropole structuré autour des nœuds de transports.
 - Des constructions sur 90.000 m² dont 50 % de logements (80 % de logements publics et 20 % privés), 27.000 m² d'activités économiques (bureaux, activités productives) ainsi que des équipements dont un moins une école secondaire.
- En matière de mobilité :
 - Deux traversées est-ouest minimum réservées aux cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite.
 - Une grande promenade cyclo-piétonne nord/sud le long de la ligne 28.
 - Un parking partagé entre l'ensemble des fonctions.
- En matière de paysage :
 - Des espaces verts dont un parc de minimum 3 ha.
 - Le maintien du patrimoine industriel présent sur la friche.

Description du Projet



Armature spatiale		Ruimtelijke ruggengraat
Centre de quartier		Wijkcentrum
Centre interquartier		Interwijken centrum
Centre urbain		Stedelijk centrum
Hypercentre ville		Hyperstadscentrum

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Le Plan d'aménagement directeur Gare de l'Ouest porte sur le territoire de la ZIR 3 du PRAS et sur les abords immédiats de celle-ci et propose une réaffectation de la friche que constitue actuellement cette zone.

Les gares de la région bruxelloise sont un point d'ancrage dans la ville et ont le potentiel d'être de véritables lieux de destination si elles sont connectées à des espaces publics d'envergure et équipées de programmes attractifs.

Le PAD prévoit de revoir les gares de l'Ouest, Beekant et Osseghem pour renforcer leur rôle de destination en accueillant de nouveaux programmes car elles contribuent à l'identité du site et jouent un rôle à l'échelle métropolitaine et locale.

Une nouvelle fonction est prévue sur le site par la STIB qui consiste en de futures voies ferroviaires intégrant préalablement un remisage métro temporaire.

Le PAD prévoit également la création d'un parc, de logements, de possibilités d'implantations économiques pouvant générer de l'emploi au niveau local, d'équipements publics, le tout implanté autour d'une nouvelle structure d'espaces publics qui améliore les liens entre les quartiers.

2. AVIS

Outre l'avis qui suit, la Commission se réfère également à ses remarques générales relatives à l'ensemble des PAD qui examinent entre autre, la manière dont les grands objectifs du PRDD sont rencontrés.

Plans régionaux

La Commission souligne l'importance du lien à établir avec le PRDD. Le site de la Gare de l'Ouest est en effet repris au sein de l'hypercentre ville, comme territoire stratégique pour le développement de la Région, idéal pour accueillir de grandes fonctions métropolitaines nécessitant une accessibilité forte. Ainsi, la Commission relève une analyse spatiale essentiellement centrée sur les différents quadrants, ce qui rend la vision générale du développement futur du site plus difficile à appréhender.

Elle demande d'intégrer un résumé du diagnostic établi dans l'étude de définition réalisée en 2016 par l'ADT dans le volet informatif du PAD.

Elle apprécie que le volet stratégique du PAD consacre un de ses axes aux questions d'ancrage du site au niveau métropolitain.

La Commission trouverait utile de mieux faire apparaître la place que tient le site au sein de la structure urbaine, telle que décrite par le PRDD, ainsi que son rôle au niveau métropolitain, notamment dans la programmation prévue. Le rayonnement du programme au-delà des quadrants décrits dans le plan mériterait d'être développé.

Elle trouverait pertinent d'intégrer une réflexion globale sur l'avenir du chemin de fer à Bruxelles avec le développement futur de la Gare de l'Ouest dans sa dimension ferroviaire en lien avec le métro et les transports en commun (RER, TEC, De Lijn) et de réfléchir à l'avenir de cette gare par rapport au surencombrement de la Jonction Midi/Nord. Elle pourrait avoir un rôle alternatif et répondre à une réelle demande en cohérence avec le PRDD. L'emprise des voies ferrées étant restée intacte, la gare de l'Ouest pourrait absorber une desserte plus importante. Une réelle ambition d'imposer des trains sur cette jonction est indispensable et permettrait d'avoir une image de Bruxelles plus forte.

La Commission estime qu'il manque à ce PAD un « urban attractor » qui aille au-delà de l'environnement immédiat. C'est un endroit qui doit contrebalancer l'attractivité du quartier européen et le Pentagone en devenant un lieu de visite.

Pour donner à ce site un rayonnement large, il serait utile de mettre plus encore en avant à la fois le rôle du site en tant que de nœud de transport et zone d'accueil de fonctions économiques (micro brasserie, pôle alimentaire) et culturelles (musée de la diversité, maison de la culture arabe ou salle de concert).

1. Périmètre

Le périmètre concerné par le PAD se situe entièrement sur la commune de Molenbeek-Saint-Jean et porte sur le territoire de la ZIR 3 du PRAS et sur les abords immédiats de celle-ci.

La Commune de Molenbeek-Saint-Jean demande de préciser le périmètre et d'y inclure la rue Vandenpeereboom de façade à façade.

Avis

La Commission rencontre la demande de la commune de Molenbeek et demande que le lien avec la rue Vandenpeereboom apparaisse plus clairement.

La Gare de l'Ouest possède un réel potentiel de nœud à l'échelle métropolitaine, au vu de son excellente desserte tant en train qu'en métro.

La Commission est d'avis que ce potentiel pourrait être encore mieux valorisé au sein du PAD, par une réflexion allant au-delà des limites qui ont été déterminées.

Pour rappel, la Commission souligne, comme mentionné dans son avis global pour l'ensemble des PAD, qu'il ne s'agit pas tant d'élargir le périmètre du PAD, mais plutôt de prendre en compte, au sein d'un périmètre d'observation et d'analyse, les projets dans les quartiers alentours. Cela permet de dégager une vision globale de ces futures interventions pour que le PAD puisse préciser les orientations souhaitables afin d'assurer le développement de ces projets en cohérence avec le PAD.

La Commission suggère de développer plus avant la question des liens, axes et cheminements avec le quartier dans l'optique de développer une urbanité avec les quartiers qui l'entourent.

Par ailleurs, la Commission estime que la gare doit articuler différents quartiers environnants en définissant les portes d'entrée et pose la question de l'avenir:

- De l'entrepôt Delhaize
- De la Rue Vandepereboom
- Du dépôt bus

Au vu de l'annonce récente de l'entreprise Delhaize de quitter les bâtiments qu'elle occupe, la Commission estime que ceux-ci pourraient être intégrés à la réflexion générale de l'avenir de ce site.

Elle prend acte que ce site fait actuellement l'objet d'une étude urbanistique menée conjointement par perspective.brussels et citydev.brussels qui devrait aboutir début 2020 sur différents scénarii de programmation et qu'il fait partie d'un périmètre de préemption adopté par le Gouvernement.

Elle pose également la question du dépôt STIB (Jacques Brel) qui se déploie à 50 m du site. Elle se demande si cela a du sens de maintenir un parking/dépôt autobus de grande envergure dans cette zone qui est un des plus grands pôles multimodaux (Gare Bruxelles Ouest + station Gare de l'Ouest) de la Région. Ce terrain pourrait être plus judicieusement occupé par des fonctions qui recherchent la proximité de points d'accès multimodaux. La Commission est d'avis que le PAD pourrait inclure le dépôt dans sa réflexion.

2. Typologie urbaine

Le PAD ambitionne de faire le lien avec le tissu existant de la rue Vandenpeereboom (faible hauteur) et les tours de logement le long de l'avenue De Roovere par des logements de moyenne hauteur. Une rue arrière sera créée permettant de développer une mixité de fonctions. Le socle urbain aura 2 niveaux (6m) pour avoir une flexibilité d'activités.

Cette forme urbaine de balcon devrait permettre selon le PAD :

- De créer une barrière acoustique luttant contre les nuisances sonores du trafic ferroviaire et du métro ;
- D'envisager une réversibilité des programmes vu son volume (parkings hors-sol, équipements, activités productives) ;
- D'accueillir des bandes plantées pour améliorer le maillage vert et socio-récréatif ;
- D'avoir une perspective inédite sur le rail en réduisant l'impression de densité et de hauteur des barres de logement.

Avis

La Commission émet des doutes importants sur la viabilité des séquences spatiales proposées pour le « quadrant quartier ».

Le rez-de-chaussée de la rue Vandenpeereboom est exclusivement affecté à des fonctions productives. Cela risque de poser des problèmes d'activation de l'espace public, de sécurité et de contrôle social, potentiellement aggravés en cas de vide locatif de ces espaces. En outre, le dimensionnement du profil de la rue et des cours industrielles n'est pas vérifié par rapport aux largeurs et rayons de braquage des camions.

La séquence d'accès aux logements est également problématique en termes de contrôle social. En effet, en soirée, depuis la rue Vandenpeereboom, il faudra traverser une cour entre des bâtiments industriels fermés, monter un escalier (non-adapté aux PMR) et puis circuler sur une dalle en hauteur longeant le chemin de fer et l'Infrabel Academy (vraisemblablement fermée en dehors des heures de bureau). Corollairement, le positionnement des entrées de logement sur le « balcon » se fait au détriment de l'activation de la rue Vandenpeereboom, qui ne bénéficie plus d'aucune fonction résidentielle au rez-de-chaussée.

Plus fondamentalement, la CRD remet en cause le choix d'un urbanisme de dalle, disposant des espaces publics (le balcon) sur le toit de fonctions privées (les entrepôts). Outre des problèmes de contrôle social et d'activation des espaces publics, cette superposition risque de poser d'important problèmes de gestion à moyen et long terme (responsabilités en cas de travaux d'entretien/rénovation/transformation, gestion de cette servitude en cas de changement de propriétaire des bâtiments, impossibilité d'évolution différenciée des bâtiments, etc.).

3. Logement

Le PAD veut développer un nouveau quartier mixte comprenant au maximum 90 000 m² de nouvelles constructions, avec au minimum 50% de logements dont 80% seront publics.¹

Des réclamants dont la commune de Molenbeek, le Conseil de l'Environnement et le Conseil économique et Social, regrettent que le PAD n'impose pas plus de balises concernant la construction de logements sociaux. Ils n'y retrouvent pas de garantie quant à l'affectation des logements en logements sociaux. Cela répondrait à un besoin tant au niveau local qu'au niveau régional.

Des réclamants demandent de mettre l'accent sur une plus grande mixité des types de logements publics et de ne pas limiter l'affectation aux équipements et activités productives.

Avis

La Commission prend note que le PAD prévoit 80 % logement public et 20 % de logement privé. Elle suggère de développer un volet opérationnel pour clarifier comment ce logement pourra être développé concrètement (désignation des opérateurs, d'un budget et d'un calendrier). Elle prend acte qu'une note opérationnelle comportant ces éléments est en rédaction par la SAU en collaboration avec le référent logement.

Elle soutient la demande de logements sociaux et demande de réfléchir aux formules qui permettront de maintenir la propriété publique du foncier : séparation des droits réels entre propriété du bâti et du terrain (emphytéose), par exemple.

Dans l'hypothèse où le terrain ne serait pas public, la Commission suggère de préciser les intentions en termes de type de logement et de proportion souhaitable de logements sociaux dans un document réglementaire.

La Commission constate que le modèle d'habitat est en mutation. Elle pose la question de savoir quel type d'habitat social est envisagé et suggère d'en réserver une part à de nouvelles formes d'habitat (ex : habitat groupé).

4. Activités productives/Mixité fonctionnelle

Le PAD prévoit de réaliser une forme urbaine avec un volume d'une hauteur limitée permettant d'accueillir une multitude de programmes (logements, équipement d'intérêt collectif, commerces et activités productives).

Les activités productives ou commerces seront compatibles avec le logement mais le PAD n'en précise pas la nature.

Le Conseil de l'Environnement regrette que rien n'ait été imposé dans les affectations pour les activités productives alors que Bruxelles souffre d'un manque d'espace pour celles-ci. Elle recommande dès lors d'y réserver un pourcentage.

¹ RIE page 36

Avis

Dans le respect du PRDD, le développement du site doit produire une nouvelle centralité urbaine avec un rayonnement régional et métropolitain.

Préservation d'espaces pour l'activité productive

La Commission rejoint le Conseil de l'Environnement et suggère de préciser dans le volet réglementaire du PAD, un pourcentage d'activités économiques à réserver pour ce site par rapport aux logements. Les activités productives et espaces polyvalents doivent être privilégiés.

Préservation des caractéristiques socio-économiques du quartier

La Commission demande de tenir compte des caractéristiques socio-économiques du quartier environnant (chômage important) et de proposer des activités en rapport avec les besoins/demandes sur le marché du travail. Il faut privilégier les activités productives qui tiennent compte du taux de chômage et de la demande locale sur le marché du travail pour éviter le risque d'attirer des activités administratives recherchant une bonne accessibilité.

Elle est d'avis que pour réussir la mixité fonctionnelle, il faut maintenir les caractéristiques sociales et culturelles de la population présente dans ce quartier. Il s'agit de transformer une économie communautaire et localisée en une économie urbaine qui profite à la population locale et Bruxelloise en général.

Occupation temporaire

Pour réussir et atteindre les objectifs de mixité fonctionnelle, il serait bon d'approfondir la question de l'occupation temporaire car elle génère la future activité locale. C'est une nouvelle manière de susciter des vocations plutôt que de créer des bâtiments et d'attendre que des activités s'y implantent. C'est l'occasion d'accueillir des entreprises qui auront fait leur preuve et acquis de la maturité par l'occupation temporaire. L'occupation temporaire mériterait d'être réfléchi dans ce sens et d'être développée au sein de la planification et de la programmation du site.

Logistique

La Commission demande de traiter la question de la logistique urbaine : les chaînes logistiques déterminent les questions de mobilité, d'accessibilité, ainsi que les possibilités d'avoir des circuits de distribution plus complexes qu'aujourd'hui. Cela lui paraît d'autant plus important pour ce site qu'on y prévoit des activités de production.

A cet égard, le modèle BAM (Bâtiments à destinations multiples) de CityDev pourrait être une référence pour la logistique tenant compte du cycle de vie des entreprises.

Il faut relever que l'activité logistique nécessite une réflexion relative à l'accès des bâtiments depuis l'espace public. Bien que cet aspect soit abordé dans le PAD, la Commission est d'avis qu'on peut encore l'approfondir.

5. Réversibilité des affectations

Le PAD développe le principe de la réversibilité des affectations sur l'ensemble du site. Ainsi il préconise que des espaces affectés à usage de bureaux soient conçus de manière à pouvoir être aisément reconvertis en logement, sans devoir procéder à des travaux structurels.

Le PAD propose plusieurs possibilités de fonctions dans le socle : parking, atelier, équipement sportif, recypark.

La CRM demande que le projet s'inscrive dans une évolution à long terme et prévoi la réversibilité des espaces de parkings et leur reconversion (par exemple des espaces en sous-sol avec une plus grande hauteur sous plafond pour accueillir d'autres usages comme des livraisons ou des équipements).

Avis

La Commission apprécie la recherche de réversibilité des bâtiments inscrite dans le PAD.

Elle constate toutefois que si le volume du socle des bâtiments situés rue Vandenpeereboom est important, son programme n'est pas encore défini, ce qui risque de faire échouer le projet. Tout y est possible mais l'espace des rez-de-chaussée étant limité, la Commission pose la question de savoir comment garantir la présence d'activités dans le socle et d'éviter le risque de se retrouver majoritairement avec du parking. Elle propose de régler cette question dans le volet réglementaire.

La Commission demande qu'une même réflexion soit réalisée en matière de réversibilité des logements et de préciser les règles nécessaires en vue de la conversion éventuelle du logement traditionnel en d'autres formes de logement. Elle suggère d'introduire l'obligation de réversibilité dans le volet réglementaire.

Elle recommande, par ailleurs de reprendre dans le PAD les modalités de suivi de la mise en œuvre du programme, de manière à répondre aux difficultés potentielles que l'on rencontrera dans la gestion d'un espace public comportant deux niveaux.

6. Quadrant Parc activé

Le PAD prévoit l'aménagement d'un parc activé et d'un parc protégé qui s'inscrivent comme nouvelle séquence d'un système de parc linéaire le long du paysage ferroviaire.

La zone de parc aura une superficie de 27 000 m² et 3 000 m² de parc supplémentaires seront créés dans la zone d'équipement et administrative.

L'espace de biodiversité comportera 7 000 m².

La partie accessible au public sera donc de 3ha et l'espace naturel non accessible de 30 ares.

Le PRDD et le Plan Régional Nature ont des objectifs en matière de renforcement quantitatif et qualitatif du maillage vert et d'accessibilité des bruxellois à la nature.

Bruxelles-Environnement estime que ces objectifs ne sont pas rencontrés par le futur parc de 3ha. Le site comporte actuellement 6ha d'espaces verts qui même s'ils ne sont pas accessibles au public, rendent des services écosystémiques non négligeables.

Avis

La Commission estime que les espaces naturels sont insuffisants et regrette que la partie naturelle soit réduite dans le projet : 30 ares représentent à peine la surface d'un jardin.

Elle estime, comme Bruxelles-Environnement, que réserver 3ha sur la totalité de la surface pour la partie « parc activé » ne sera pas suffisant² même s'il faut tenir compte des espaces verts prévus dans les autres quadrants.

Tout l'espace vert est concentré au lieu d'être diffusé au travers de l'ensemble du projet. Le reste des espaces verts sera privatisé et donc inaccessible au public. L'introduction de vergers et de potagers est dès lors exclue.

La Commission plaide en faveur d'un parc paysager dont le développement est intégré dès le départ dans le plan. Elle demande qu'on étudie une solution permettant d'atténuer l'impact sonore des voies de chemin de fer par une structure légère.

La Commission demande qu'on prenne en compte les qualités paysagères actuelles du site. A cet égard, le chemin de fer est un élément paysager important.

Cela entrerait en concordance avec le développement du maillage vert. A cet égard, la vision paysagère pourrait être mieux valorisée encore dans le PAD.

La Commission suggère également de penser à développer l'agriculture urbaine, notamment les « park farm ». Les potagers collectifs rencontreraient une demande sociale et participeraient à une animation du quartier.

La Commission propose d'inscrire le développement des espaces publics et espaces verts dans le volet réglementaire pour leur donner plus de force.

Enfin, elle redoute que les espaces de parc posent des problèmes de sécurité liés au fait de leur proximité avec le chemin de fer. Elle suggère d'assurer la sécurité du parc en prévoyant des fonctions actives le long de ses abords afin d'en augmenter le contrôle social.

7. Equipements

Des réclamants constatent que malgré le manque alarmant d'infrastructures d'accueil de l'enfance et de la petite enfance, le PAD n'aborde pas ce sujet. Les besoins en services et équipements collectifs du quartier doivent être pris en compte dans le développement du PAD pour adapter l'offre aux besoins. Ces réclamants insistent pour que les services soient développés concomitamment ou préalablement aux logements (crèches, écoles, salle de jeu intérieure pour les plus petits, maison de jeunes).

Avis

La Commission rencontre ces avis et demande, en outre, vu le nombre de métiers en pénurie, de prévoir plus spécifiquement une école technique, ce qui rencontrerait la demande potentielle de la population présente dans les quartiers alentours.

Par ailleurs, elle précise qu'une gare est une plateforme qui se développe et accueille de nombreux visiteurs. Les équipements doivent donc tenir compte des besoins futurs.

² Comme point de comparaison, le parc de Bruxelles a une superficie de 8ha

8. Environnement

Avis

La Commission n'a pas trouvé dans le RIE l'examen d'alternatives de couverture des voies de chemin de fer en vue de réduire les nuisances sonores. Les structures de construction qui entourent la gare doivent être prêtes à accueillir une couverture sans dommage au niveau constructif. Des solutions diverses peuvent être trouvées (couverture béton, en partie structure légère/végétale) qui donneraient une plus grande attractivité au site et en amélioreraient les conditions d'habitabilité.

Elle renvoie également à ses remarques générales sur les PAD relatives à la résilience climatique.

9. Mobilité – Accessibilité du site

Le site et ses friches constituent un axe important en matière ferroviaire et de métro. Il en va de même axialement pour les chaussées de Ninove et de Gand.

Le site a par ailleurs longtemps constitué une fracture urbaine séparant des quartiers et des populations. Par le développement rapide du cœur du site, le PAD participera au changement d'image de la friche et complètera les maillages locaux et régionaux existants par de nouvelles connexions longitudinales et transversales pour piétons, cyclistes et PMR :

- Connexion Nord-Sud : la promenade cyclo-piétonne L28 longeant la ligne ferroviaire et permettant des connexions rapides à travers et au-delà du site de la Gare de l'Ouest.
- Connexion Est-Ouest : la passerelle Beekant rénover et élargie permettant une accessibilité pour tous les modes actifs (PMR, cyclistes, piétons)

La CRM regrette que l'ensemble des cheminements du site ne soient pas accessibles à tous (personnes âgées, PRM, ...) et demande que le principe d'accessibilité pour tous soit inscrit dans le volet réglementaire pour encadrer les futurs plans architecturaux.

Le PAD préconise les modes actifs en raison de la desserte en transports en commun et veut limiter le nombre d'emplacements de parkings. Il propose une mutualisation du stationnement entre les différentes fonctions (logements, équipements, bureaux, etc.) qui s'implanteront dans le quadrant « quartier » dans le socle longeant la L28.

La Commission régionale de la mobilité (CRM) rappelle que l'offre de stationnement incite à l'usage de la voiture alors que le quartier bénéficie d'une excellente accessibilité en transports publics. Dans ce cadre, l'ambition doit être de diminuer l'offre de stationnement afin d'anticiper l'évolution des pratiques de mobilité et la réduction du transport motorisé individuel.

Elle est favorable à la mutualisation du stationnement entre fonctions, mais demande à ce que la priorité soit donnée à l'implantation d'autres fonctions. Elle constate que le principe de mutualisation des parkings ne trouve pas de réponse concrète dans le PAD et que rien ne s'oppose au projet de développement de 405 places de parking supplémentaires dans le socle.

La CRM insiste pour qu'il y ait suffisamment de parkings vélo pour les logements, mais aussi pour les visiteurs des nombreuses fonctions du site, et éventuellement pour les riverains. Elle insiste sur la nécessité de prévoir des places de parking pour PMR en suffisance.

Elle demande encore :

- Des espaces de livraison hors voirie avec une hauteur sous plafond permettant d'accueillir des petits camions.
- Des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

La Commission pense qu'il faut accompagner les mesures d'un travail pédagogique et d'information au public en tenant compte de la composition socioéconomique de la population locale. Une mobilisation vers une transition modale devrait être prévue en cherchant à donner un ancrage culturel à d'autres mobilités.

Elle demande que le PAD prenne en compte les grandes orientations du PRDD par rapport aux cyclistes (aménagement d'infrastructure et équipements). Le projet concret d'implantation de pistes cyclables devra permettre une circulation confortable et connecter les itinéraires cyclables entre eux dans les différents aménagements.

Avis

La Commission régionale rejoint les demandes formulées la CRM pour le stationnement vélo. L'offre doit être suffisante et évolutive pour tenir compte de l'évolution de la part modale du vélo à Bruxelles et ce d'autant plus à côté d'une gare.

La Commission soutient la CRM dans sa demande de diminution de places de parking vu la situation exceptionnelle de ce site desservi par 4 lignes de métro, sans compter la L28, le RER et les autres lignes de transports en commun. Il est crucial de ne pas ouvrir l'espace public au parking si l'on veut encourager la mobilité douce. Cela ne ferait qu'augmenter le nombre de voitures.

La Commission suggère d'intégrer les recommandations formulées dans le RIE en termes de ratios de places de stationnement par logement pour les véhicules motorisés et les vélos (0,7 emplacement pour les voitures et entre 1,2 et 1,4 emplacements vélo par logement).

En ce qui concerne la livraison, cette question est liée aux fonctions économiques. Il serait logique d'avoir des zones de distribution locales. Des dispositifs alloués à la distribution par vélos cargos (point de stockage, lieu de stationnement, zone de chargement, etc..) devraient être prévus pour encourager ce mode de déplacement. Good Move propose une architecture logistique.

La Commission insiste, à l'instar de la CRM, pour que l'ensemble de la chaîne logistique soit pris en charge.

10. Volet opérationnel

Des réclamants déplorent le fait qu'une note opérationnelle soit prévue postérieurement à l'adoption du PAD et demande qu'elle soit jointe au projet étudié.

Avis

La Commission se réfère à sa note générale sur la question du volet opérationnel.

La Commission rejoint les réclamants. Elle demande que soit joint au volet stratégique. Elle prend acte du fait que les questions opérationnelles ne sont pas intégrées au sein des PAD et que la SAU prépare une note opérationnelle qui comportera des éléments portant sur le budget, les opérateurs, le calendrier,). La Commission est, en effet d'avis qu'une note opérationnelle est indispensable pour assurer une gouvernance forte et la réussite du projet.

11. Volet réglementaire

La CRMS constate que le volet réglementaire est peu étayé par rapport au volet stratégique. Il ne garantit dès lors pas suffisamment le développement des projets futurs. Par exemple, il donne des prescriptions générales fixant les caractéristiques des constructions (hauteur des immeubles) mais n'accorde qu'un caractère stratégique aux principes relatifs au socle.

Bruxelles-Environnement estime que le volet réglementaire facilite trop de dérogations qui risquent de permettre des projets trop denses. Elles devraient être définies dans un cadre précis pour ne pas créer d'insécurité juridique et garantir les objectifs régionaux.

Avis

La Commission recommande d'affiner les dispositions du volet réglementaire afin d'y inclure des garanties de qualité suffisantes (notamment quant à la profondeur des bâtiments pour garantir qu'ils soient traversants). Elle demande que soient mentionnées clairement les dispositions des plans et règlements existants auxquels le PAD entend déroger.