

Avis de l'ARAU dans le cadre de la consultation relative aux projets de PAD (9), 10 juillet 2018

PAD Bordet : réparer le périurbain par la ville et non par le périurbain



Contrairement à d'autres PAD, le périmètre de Bordet est très grand (195 hectares) et disparate puisqu'il réunit, autour de l'avenue Léopold III et de l'avenue Bordet, des quartiers très différents en termes d'affectations comme de formes urbaines.

Il est justifié par le projet de métro nord, qui aurait comme terminus Bordet.

Le périmètre couvre des territoires situés sur les juridictions d'Evere et de la Ville de Bruxelles (Haren). Il n'intègre pas, au nord, le site de la gare de formation de Schaerbeek qui a fait l'objet d'un schéma directeur commencé en 2008 et approuvé par le Gouvernement en 2014, ni, à

l'est, les installations nouvelles et anciennes de l'OTAN, situées de part et d'autre de l'avenue Léopold III mais doit être pesé en lien avec ces deux enjeux majeurs à long terme.

De la pertinence de traiter le périurbain

Depuis toujours, les habitants de Haren ont le sentiment désagréable d'être considérés comme des infra-citoyens. Le territoire est morcelé par des infrastructures peu amènes : canal de Willebroek, friche de la gare de Formation, trois lignes de chemin de fer, viaducs ferroviaires, zonings industriels, incinérateur, dépôts de la STIB, dépôts clandestins persistants, nuisances aéroportuaires, ferroviaires et routières... Cerise sur le gâteau, c'est aussi le site choisi par l'État pour une nouvelle prison ! Le diagnostic du PAD établit les constats et montre bien, entre autres, que les niveaux de bruit et de pollution sont élevés. Les séances d'information ont mis en évidence ce sentiment de rejet.

Comment y répondre ? Le fait que la Région prenne la main, via le PAD, sur cette partie du territoire de la Ville va-t-il résoudre les problèmes des Harenois et des Everois ?

L'ARAU est intervenu ces dernières années afin de contester diverses initiatives qui, dans cette partie de la ville, vont à l'encontre de l'urbanité :

- le diablo, infrastructure ferroviaire qui réunit la Flandre à l'aéroport de Zaventem sans trop de bénéfice pour les Bruxellois qui le co-financent deux fois : via les contributions à l'État belge et via la fameuse « taxe diablo » ;
<http://www.arau.org/fr/urban/landing/1/141>
- le tunnel routier devant l'OTAN, financé également par l'État belge au nom de la sécurité des installations de l'OTAN ;
<http://www.arau.org/fr/urban/detail/84/otan>
- le réaménagement récent de l'avenue Léopold III, conçu cette fois par la Région (Bruxelles mobilité et la STIB) à l'occasion du prolongement de la ligne de tram 62 vers Eurocontrol en 2014. L'ARAU a critiqué en vain le caractère encore trop routier de cet aménagement (2x2 bandes, pistes cyclables faméliques) ;
- le projet de méga prison conçue par l'État belge dans une perspective de relégation alors que Haren renoue avec son histoire de territoire productif et de zone maraîchère et que plusieurs études dont localement *Bruxelles 2040* démontrent que la relocalisation de la production agricole dans le péri-urbain est incontournable ;
- les divers permis délivrés pour des banques ou des centres commerciaux (Décathlon) traités de manière périurbaine (avec diverses déclinaisons de l'immeuble bloc à la boîte à chaussures, systématiquement précédés d'un vaste parking gratuit qui incite à user et abuser de ce mode...)

Le PAD ambitionne à juste titre de créer à Bordet une « entrée de ville » mais ces précédents inspirent peu confiance. Les projets de stations de métro tels que dessinées par la STIB et/ou Beliris pour Evere en particulier restent dans cette esthétique périurbaine. Il faudra un changement radical d'optique et en particulier l'intensification urbaine par le renforcement d'une offre commerciale complémentaire aux zones d'emploi (Horeca) et la réduction de l'emprise automobile sur les déplacements et les espaces publics.

- C'est pourquoi, l'ARAU estime qu'un *park and ride* à Bordet doit être exclu. Il aurait en effet pour effet d'inciter les travailleurs des zonings situés à Bordet à aller vivre en périphérie plutôt qu'à Bruxelles et d'inciter les navetteurs à venir en voiture même quand ils ont une alternative ferroviaire à disposition (gare de Bordet).

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/355/creer-des-parkings-de-dissuasion-a-bruxelles-une-fausse-bonne-idee>

Comme l'explique l'analyse postée sur le site de l'ARAU : « Étant donné les inconvénients majeurs du système de P+R (effets pervers sur la mobilité, gaspillage de ressources foncières, coût élevé), certains des chercheurs ayant étudié de près la question proposent une alternative : *« Ces spécialistes proposent donc plutôt, lorsque c'est possible, la construction sur ces sites de nouveaux logements associés à des commerces de proximité, le tout étant bien connecté à des TCU performants. L'avantage de cette formule serait en outre de freiner la périurbanisation tout en absorbant une (petite) partie de la croissance démographique bruxelloise (Innov Iris, 2011). »*

Réparer le périurbain par la ville et non par le périurbain, tel est l'enjeu à Bordet.

De la mobilité : la faible densité ne justifie pas le métro

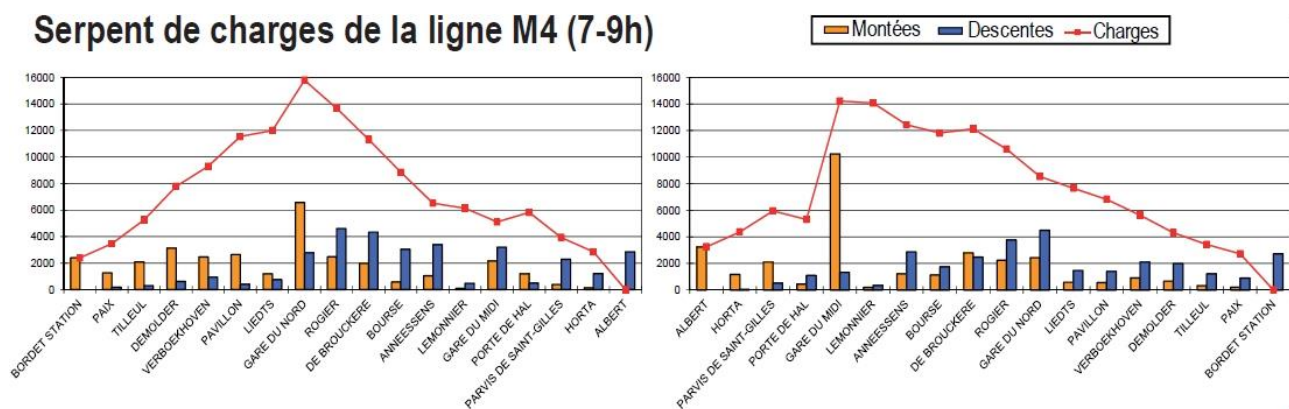
Le métro Nord n'est pas la solution. D'abord, il n'apporterait pas de solution avant 2028 (en étant très très optimiste). Ensuite, et l'ARAU s'est prononcé à de multiples reprises sur ce point, la densité au nord de la Cage aux Ours ne le justifie pas. La densité dans le périmètre du projet de PAD est relativement faible (5.099 hab/km²).

La demande projetée de déplacements est par conséquent faible. Selon le consortium Bureau Métro Nord (BMN), chargé par la Région de l'étude de l'opportunité socio-économique du métro Nord, la « charge » du métro ne serait que d'un peu plus de 1.000 voyageurs/heure à Bordet (dans la direction du centre-ville) à l'heure de pointe du matin (quand la demande est la plus forte). Cette projection, à l'horizon 2040, a de plus été faite sur base d'un scénario « volontariste » prenant pour hypothèse un fort report modal de la voiture vers les transports en commun. Pour mémoire, selon les spécialistes un métro ne se justifie qu'à partir de 8 à 10.000 voyageurs/heure/sens, seuil abaissé à 6.000 dans le plan Iris II mais qui serait toujours très loin d'être atteint à Bordet.

Il est piquant de lire, dans le compte-rendu du Forum de quartier organisé par la Ville à Haren le 24 janvier 2013 qu'« un représentant de la STIB » était aussi présent et c'est ainsi qu'on a appris que vu la densité de population de Haren, il était hors de question de mettre en place une ligne de tram. » <http://haren.blogs.sudinfo.be/archive/2013/week04/index.html>
Que dire du métro dont la Région évoquait un prolongement de Bordet vers Haren, d'un côté et d'Albert vers Uccle, de l'autre ?

Le schéma directeur Schaerbeek Formation faisait une recommandation plus utile : prolongement du tram 94 entre Roodebeek et Bordet, voire Neder via un viaduc sur la vallée de la Senne qui serait également très utile aux cyclistes.

« D'autres tracés sont plutôt des suggestions pour le long terme (post 2040) : un tramway depuis la Vallée de la Woluwe, passant par Bordet, traversant la Vallée de la Senne avec un viaduc pour modes douces pour rejoindre les nouvelles zones d'habitat de Neder-over-Heembeek. » La Ville a en effet développé de nombreux sites de logements à NHE. »



(source : BMN)

Si un « grand équipement métropolitain » se développe à Evere (on parle d'un stade national de hockey) la desserte en TC devra être prévue en amont.

- Afin de répondre dans l'immédiat aux difficultés de mobilité dans le périmètre de Bordet, l'ARAU demande que la STIB renforce considérablement la fréquence du 62 qui est indigne (10 minutes en heure de pointe et 20 minutes le samedi, le dimanche et en soirée) ! Le compte-rendu de la réunion d'information consacrée au PAD Josaphat énonce que « l'augmentation de la fréquence de la ligne 62 (...) a ainsi déjà été évoquée ». La Région doit mettre cet objectif dans le contrat de gestion de la STIB car c'est crucial en amont des développements à Josaphat comme à Bordet et sur le site ex OTAN.
- La desserte en transports publics (bus) des zonings Da Vinci et de la chaussée de Haecht doit également être renforcée.
- La disponibilité des trains S 7/4/5//9 et IC 17-27 doit être promue par l'ensemble des acteurs, y compris la STIB.
- L'ARAU est par ailleurs favorable au concept de RER vélo qui peut trouver son terrain de prédilection le long des barrières urbaines (voie ferrées, canal, ...)

Les enjeux invisibles

Éviter l'effet « cul-de-sac » en reliant Bordet à Schaerbeek Voyageurs, à Haren et à NOH

Le schéma directeur de Schaerbeek Formation, étudié à partir de 2008 par Secchi-Vigano et Idea Consult montre que « Schaerbeek-Formation est aujourd'hui un point d'entonnoir entre les quartiers centraux de la ville et les territoires en développement de Neder-over-Heembeek dans le Nord-Ouest et de Haren/Evere dans le Nord-Est. » C'est pourquoi l'ARAU estime que le PAD Bordet doit être pensé dans la continuité des réflexions sur Schaerbeek Formation.

Cette friche ferroviaire devrait être dépolluée par des techniques phytosanitaires et son désenclavement anticipé en lien avec NOH, Haren, Bordet et Roodebeek.

Nouvelles perspectives sur le site ex OTAN ?

À l'est du périmètre du PAD, le devenir du site actuellement en voie de désaffectation par l'OTAN qui traverse l'avenue Léopold III est des plus secrets. Le site de la SAU indique laconiquement : « La Défense nationale, propriétaire du terrain, étudie les potentialités de reconversion de ce vaste site qui se libérera prochainement avec le déménagement du siège de l'Otan de l'autre côté du boulevard Léopold III. Perspective.brussels, le Bureau Bruxellois de la Planification, est chargé de la planification stratégique de la zone, située à proximité immédiate du Ring autoroutier et de l'aéroport. » (sic). Or, lors d'une des réunions d'information, un représentant de la Défense « se demande quelles sont les intentions de la Région par rapport aux terrains de la Défense. Y aura-t-il un PAD séparé ? Si oui, des impacts de l'un par rapport à l'autre sont à prévoir ». Certes !

Domage que Perspective ne partage pas ses vues sur ce site dans le cadre du présent PAD limitrophe. Des relocalisations d'entreprises pourraient être envisagées à ce endroit (une ZEMU) si le site de Bordet venait à se réurbaniser car il est moins impacté par les nuisances aériennes. Il importe de ne pas reproduire à ex OTAN les erreurs faites à Bordet et donc de diversifier les zones d'emploi et de prévoir une desserte en TC. Les zonings se vident faute de mixité... Dans tous les cas, la desserte de ce site ex OTAN, via entre autres le prolongement prévu de la ligne 62 vers l'aéroport doit être anticipé.

Afin d'améliorer l'esthétique des lieux et la qualité de l'environnement (verdurisation, lutte contre les îlots de chaleur), l'ARAU demande qu'un rideau d'arbres d'alignement soit planté le long de l'avenue Bordet pour assurer une forme de cohérence avec le boulevard Léopold III et cacher le peigne à poux de l'OTAN.

Conclusion

C'est en particulier le poids de la voiture qui confère à Bordet son caractère périurbain. Faute d'une desserte satisfaisante par la SNCB et la STIB, alors que les rails de train et de tram sont là, les développements concédés par la Commune et la Région sont autocentrés (dans les deux sens du terme).

L'ARAU demande que le RIE intègre l'étude des liens entre Haren village-Bordet et le site ex OTAN pour les modes doux. Comme pour l'ensemble des PAD, un des préalables indispensables à la réussite du développement de ce nouveau quartier est la réduction des flux automobiles, en particulier ceux provenant justement du Ring et de la E40. A cet égard il est préoccupant que Perspective déclare ne pas connaître le nombre de véhicules entrants via l'avenue Léopold III.

Analyse connexes de l'ARAU

Schéma Directeur Schaerbeek-Formation

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/104/schaerbeek-formation>

Sur le projet de métro

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/94/transports-en-commun>

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/4/pourquoi-vouloir-le-metro-aujourd-hui>

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/256/metro-nord-tram-55-supprime>

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/352/le-metro-a-uccle-miroir-aux-alouettes>

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/372/avis-de-l-arau-sur-le-projet-de-modification-du-pras-relatif-au-projet-de-metro-nord-sud>

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/374/plus-de-metro-moins-de-voitures>

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/384/metroisation-de-la-station-albert-terminus-tout-le-monde-descend>

Sur le tunnel de l'OTAN

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/84/otan>

Voir sur Haren

<http://haren.blogs.sudinfo.be/vivre-a-haren/>

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles

info@arau.org
www.arau.org