

COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 7 JUIN 2018 SUR LE  
PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR «BORDET »

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 public<sup>1</sup>, 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 « Bordet », une réunion d'information et de participation du public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) «Bordet » en date du « 7 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.

---

**Un habitant de Schaerbeek** qui a participé aux réunions du métro 3 pose les questions suivantes : Où peut-on récupérer de l'espace pour les logements ? Quel type d'habitants la Région souhaite-t-elle attirer ? Il faut une carte avec les revenus dans le diagnostic. Une problématique importante est le bruit de l'aéroport, que faire pour les logements ?

**Un riverain** qui a travaillé 24 ans dans le quartier, a participé aux réunions du métro 3, habite près du cimetière, estime que le carrefour Bordet est raté suite aux tensions entre communes et Région au sujet du Décathlon. Il n'y a pas de piste cyclable. Le tram 94 doit remonter par Bordet pour arriver au dépôt, ce n'est pas prévu. On n'a pas prévu de parking de dissuasion dans l'étude métro 3. Une école près du Aldi amène beaucoup de circulation, comme l'Otan. Cet axe devient très embouteillé. L'Otan a déménagé, que faire ? Encore du logement ? Il y en a trop. Les nouveaux logements sont acquis uniquement par des investisseurs. Sa rue est maintenant surnommée « Mumbai street ». Le terrain a évolué. Tous les jours, des camionnettes se garent. Que fait-on de l'ancienne caserne de pompiers ? On pourrait faire une déchetterie.

**Perspective** précise qu'il n'y a pas encore trop de logement à Bruxelles et certainement pas trop de logement social, que la hauteur des immeubles n'est pas définie, rappelle qu'on se trouve dans quartier péri-urbain déstructuré et que l'objectif est bien de lui donner de la cohérence pour une

---

<sup>1</sup> 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.

meilleure qualité de vie, il faut effectivement prendre en compte le fait qu'on se trouve dans la zone de survol des avions. En ce qui concerne les revenus, le quartier se caractérise par une présence de ménages à revenus moyens inférieure à la moyenne régionale. Il faut créer des pistes cyclables, il en manque, aussi pour se rendre au travail. D'où le projet de RER vélo.. En ce qui concerne le tram 94, les informations seront vérifiées. Les logements sont nécessaires pour créer une urbanité. A priori, la piste de travail et de ne pas prévoir les logements côté boulevard mais davantage en lien avec un grand paysage.

**Un intervenant** éverois se renseigne sur l'arrivée du métro et s'interroge sur le potentiel de développement prévu à l'est. Le côté ouest serait plus ancien, il n'y aurait pas grand-chose à faire. Ce constat est étonnant : il faut requalifier le centre urbain d'Evere, améliorer la qualité de la vie. La chaussée de Haecht est un égout à bus. Pour les riverains, cela nécessite une amélioration. Il s'étonne de n'avoir rien entendu sur le fait que, sur les cartes, tous les axes sont dirigés du sud-est vers le nord-ouest. Pour aller à Neder-Over-Heembeek, ce n'est pas très loin, mais un grand contournement est nécessaire à cause de la barrière formée par Schaerbeek-Formation et le canal.

**Un habitant** de l'avenue Bordet, faisant partie du conseil de quartier du centre d'Evere, explique qu'on va plus vite à Meiser par les petites rues que par les grands axes. L'aménagement est catastrophique. Bordet n'est donc pas la zone d'accès importante qu'on imagine. Beaucoup d'Everois travaillent avec l'aéroport. Il ne faut donc peut-être pas exagérer le problème des avions.

**Un intervenant** plaide pour que les bus de De Lijn s'arrêtent à un terminus à Bordet.

**Perspective** explique que, sur le côté ouest, des choses seront proposées mais ce ne sera pas le même type d'interventions. L'idée n'est pas de favoriser la voiture mais les transports en commun. Il est rappelé qu'on est dans une phase embryonnaire de l'étude urbaine, raison pour laquelle toutes les ambitions ne sont pas encore exprimées.

**La Ville de Bruxelles** (Rik Van de Perre, Département Urbanisme) estime que l'image montrant la différence des tissus morphologiques différenciés entre l'ouest de Bordet (habitat) et l'est (grandes entités économiques), (p. 4 de la brochure comprenant le périmètre, le diagnostic, enjeux et objectifs du PAD-Bordet) devrait être nuancée et placée dans un contexte plus large. Un peu plus loin à l'est du périmètre envisagé pour le projet de plan se trouve le village de Haren (territoire de la Ville de Bruxelles), qui lui aussi connaît une croissance démographique importante et qui est actuellement très mal desservi en transports en commun.

Pour la Ville de Bruxelles, le critère de 800 m autour de la gare de Bordet pour délimiter la zone du PAD envisagé et de son RIE est, au vu de la situation sur place, assez arbitraire.

Le périmètre envisagé semble s'arrêter au Middelweg (bordure ouest de la voirie) et plus au nord à la limite du domaine du dépôt-STIB (en zone d'équipements d'intérêt collectif). Il ne comprend pas le « Pôle d'Echange de Haren » presque adjacent au périmètre envisagé.

Ce Pôle d'Echange est localisé dans le prolongement du Middelweg. Il relie les deux gares SNCB de Haren (sur les lignes 26 et 36) et est situé juste à côté du dépôt STIB (futur dépôt de métro). Il est localisé à proximité du centre (résidentiel) de Haren et de la chaussée de Haecht.

Le Pôle d'Echange de Haren (modes actifs – transports en commun) a été conçu à l'époque, programmé et réalisé (derniers travaux d'infrastructure en cours) pour mieux desservir en

transports en commun la population et les activités économiques de Haren et de servir comme élément structurant dans le futur développement de Haren.

Le schéma directeur de Haren, élaboré par la Ville en 2014, prévoyait déjà le prolongement du Métro Nord jusqu'au dépôt STIB et le Pôle d'Echange.

La Ville demande d'étendre vers l'Est le périmètre du PAD envisagé pour Bordet (pour inclure le Pôle d'Echange de Haren et ses abords) et d'évaluer dans un RIE la possibilité de créer une station de métro à hauteur de ce Pôle (en extension du programme du dépôt STIB métro/tram/bus).

**Une habitante** s'interroge sur l'impact de la prison en termes de mobilité sur ce périmètre.

**Perspective** estime la volonté de relier les gares de Haren intéressante. Il faudra estimer si le pôle de Haren doit figurer dans le périmètre pour faire le lien en termes de mobilité.

**Un intervenant** signale qu'il y a le long de la chaussée de Haecht une série d'industries un peu obsolètes à requalifier.

**Un représentant de la Défense** (Jean-Jacques Henrotin) 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.

**Perspective** estime qu'une gouvernance particulière est nécessaire pour les terrains de la Défense, car situés sur deux Régions. Le PAD envisagé pour Bordet peut aller plus vite et le plan pour les terrains de la Défense prendra son ancrage dans les réflexions sur Bordet.

22 juin 2018