

# **HERRMANN-DEBROUX**

## **PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR**

### **Volet stratégique et réglementaire**

**JANVIER 2022**

**ÉTUDE RÉALISÉE PAR**

ORG Urbanism & Architecture – D'ICI LÀ Paris – Sweco Belgium nv – ARIES Consultants SA – Common Ground  
pour la Direction Stratégie territoriale, perspective.brussels

**PHOTO DE COUVERTURE**

© Jonathan Ortegat

**MISE EN PAGE**

Tipik

**CONTACT**

herrmann-debroux@perspective.brussels

**ÉDITEUR RESPONSABLE**

Antoine DE BORMAN, Directeur général de perspective.brussels – Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2022 perspective.brussels

D/2022/14.054/04

# HERRMANN-DEBROUX

## PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

### Volet stratégique et réglementaire

JANVIER 2022





# TABLE DES MATIÈRES

<b>VOLET STRATÉGIQUE</b>	<b>7</b>
<b>1. VISION D'ENSEMBLE – OBJECTIFS</b>	<b>9</b>
1.A. Buts et objectifs généraux du projet	9
1.B. Vision d'ensemble : requalifier l'entrée de ville	11
1.B.1. Ancrage Territorial – Affirmer les paysages traversés	14
1.B.2. Structure – Une armature d'espaces publics	20
1.B.3. Urbanisation – Compléter la ville et/ou corriger les rives	28
1.B.4. Transversalité – Des espaces publics liants	34
1.C. Stratégie de mobilité	38
1.C.1. Favoriser la réduction du trafic automobile	38
1.C.2. Rappel des enjeux de mobilité à l'échelle métropolitaine	40
1.C.3. Stratégie de mobilité à l'échelle du PAD	42
1.C.3.1. Hub de mobilité avec connexion forte aux transports publics	42
1.C.3.2. Modes actifs et transports publics	44
1.C.3.3. Réduire l'infrastructure routière	50
1.C.3.4. Stationnements	64
<b>2. OPTIONS STRATÉGIQUES PAR SITE</b>	<b>69</b>
2.1. Site 1 : Delta	75
2.1.A. Esplanade Delta - un espace public à l'échelle du pôle intermodal	78
2.1.B. Triomphe : immeubles singuliers mixtes	82
2.1.C. Rue Jules Cockx	85
2.1.D. Quartier Jules Cockx	86
2.1.E. Espace Michiels	93
2.2. Site 2 : Triangle	99
2.2.A. Pac L26	102
2.2.B. Parkway	104
2.2.C. Quartier urbain d'activités et de logements	106
2.3. Site 3 : Beaulieu	113
2.3.A. Place Beaulieu	116
2.3.B. Parc de l'ancienne voie de chemin de fer	118
2.3.C. Parvis du quartier de bureaux et logements	120
2.3.D. Quartier de bureaux et de logements	123
2.3.E. Viaduc de Watermael	131
2.4. Site 4 : Demey	137
2.4.A. Parc urbain Demey	140
2.4.B. Parvis Demey	142
2.4.C. Centre urbain habité et commercial	144
2.4.D. Traversée Pinoy	149
2.5. Site 5 : Herrmann-Debroux	155
2.5.A. Place Herrmann-Debroux	158
2.5.B. Parvis du Parc du Bergoje	162
2.6. Site 6 : Stade-Adeps	169
2.7. Site 7 : Forêt de Soignes	181
<b>VOLET RÉGLEMENTAIRE</b>	<b>187</b>
Prescriptions graphiques	189
Prescriptions littérales	189



# VOLET STRATÉGIQUE

Le présent texte est accompagné de commentaires, illustrations et références architecturales. Ces éléments n'ont qu'une valeur d'illustration et d'exemples et éclairent le lecteur sur l'esprit du texte du volet stratégique au travers de recommandations et de références utiles. Ces éléments ne peuvent avoir d'influence sur les démarches et procédures d'ordre planologique ou urbanistique.

Le présent document concerne la vision stratégique de l'inscription urbaine et paysagère de la requalification des infrastructures routières de la voirie métropolitaine de l'E411 et les principes stratégiques de développement de ses sites en accroche.

Ce document est structuré en 2 chapitres principaux :

Le premier chapitre (Vision d'ensemble - objectifs, à la page 9) présente les 4 grandes ambitions du PAD concernant la requalification de la voirie métropolitaine Léonard - Delta et le développement des sites en accroche. Ces ambitions sont chacune présentées et explicitées à l'échelle de l'ensemble du PAD. Les objectifs du PAD y sont décrits selon ces différentes thématiques.

Ce chapitre présente également les orientations choisies par le PAD concernant la stratégie de mobilité à mettre en œuvre pour permettre et favoriser la requalification de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.

Le deuxième chapitre (Options stratégiques par site, à la page 69) présente les principes de développement des sites en accroche de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.

Le périmètre du volet stratégique est différent du périmètre du volet réglementaire. La stratégie de mobilité à mettre en œuvre nécessite notamment de traiter dans ce volet stratégique un plus grand territoire, incluant notamment le passage de la E411 à travers la Forêt de Soignes, qui ne nécessite pas de changement au niveau réglementaire.



# 1. VISION D'ENSEMBLE – OBJECTIFS

## 1.A. BUTS ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX DU PROJET

### Améliorer la qualité de vie

L'enjeu de la qualité de vie dans les quartiers est au centre des préoccupations régionales et le PAD s'inscrit dans ce principe en visant l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers. Celle-ci nécessite la modération et la réduction du trafic de la E411, s'inscrivant dès lors dans la volonté plus globale de réduire le trafic automobile à l'échelle de la Région décidée par le gouvernement et d'en atténuer les impacts sur la qualité de la vie et la sécurité (notamment dans le cadre du Plan Good Move). L'objectif régional est en effet de diminuer globalement la perméabilité au trafic sur l'ensemble de la Région en travaillant prioritairement sur l'apaisement des quartiers (réduction du transit au profit de la circulation des transports publics, vélos et piétons) ainsi que sur la régulation des flux sur les grands axes (en contrôlant notamment le trafic en entrée de ville). Les moyens pour atteindre cet objectif sont assez clairs : réduction de la capacité, amélioration de l'efficacité des mobilités douces et des transports publics, réaménagement du Carrefour Léonard pour encourager les flux de rocade dans l'aménagement et la signalisation et marquer l'entrée de ville dès le ring, création d'un hub de mobilité avec connexion forte à un réseau de transport public à haut niveau de service qui le relie au centre-ville pour favoriser le report modal, .... Mais ils nécessitent d'être qualifiés et spatialisés. Le PAD peut ainsi être considéré comme un plan d'action qui accompagne, formalise, oriente de manière qualitative et fait des choix en considérant la cohérence de ces actions vis à vis de cet objectif, et en tenant en compte les projets en cours.

La requalification de l'infrastructure est une de ces actions qualifiantes. L'objectif est de retrouver le lien étroit qui a toujours existé entre les développements urbains et les infrastructures. Une nouvelle figure associant mobilité, paysage et développement urbain est ainsi proposée pour que l'infrastructure retrouve un rôle clé dans la clarification du tissu existant et des projets à venir.

### Passage d'une infrastructure routière à une infrastructure paysagère qualifiante

Le recalibrage de la E411 entend changer le statut de cette infrastructure. L'objectif est de générer un réel dialogue entre infrastructure et espace urbain. Considérer l'infrastructure non plus uniquement comme une infrastructure routière mais comme une infrastructure paysagère multimodale, retissant des liens à l'échelle locale, libérant des espaces continus pour la végétation, les modes actifs et les transports en commun tout en optimisant et pacifiant les flux routiers.

### Sortir d'une conception linéaire le long de l'infrastructure et considérer les logiques locales transversales

La requalification de la E411 est l'occasion de ne pas considérer uniquement les logiques linéaires liées à l'infrastructure, mais aussi les transversalités. Le recalibrage de l'infrastructure et les projets de développements doivent ainsi permettre de retrouver ou de développer les cohérences et continuités paysagères et programmatiques transversales qui sont aujourd'hui entravées par les bandes de circulation, les rampes d'accès aux viaducs et l'emprise du métro aérien.

## Faire la ville

L'ambition globale qui oriente les développements urbains est de passer des logiques suburbaines qui marquent certains développements actuels à des logiques plus urbaines. Là où sont aujourd'hui présents quelques grandes emprises monofonctionnelles offrant peu de qualités, à l'accessibilité principalement automobile, ne participant pas à l'activation des espaces publics et fonctionnant de manière isolées, le PAD vise le développement de mixités programmatiques et sociales (par la construction de logements accessibles et adaptés), de gabarits permettant des porosités et de reconnecter les quartiers, pour créer une vie urbaine faisant également vivre les espaces publics nouvellement créés.

## Adapter le développement urbain à la nouvelle infrastructure paysagère

Ces développements sont orientés vers la nouvelle infrastructure paysagère qui est proposée. L'objectif est de conforter les relations paysagères mises en place par les développements urbains, qui en renforcent les limites, les activent et les définissent clairement. Le développement urbain entend également redonner des limites claires aux continuités bâties existantes qui ont été interrompues par la E411. Cette cohérence entre développement urbain et logique paysagère permet de donner un cadre structurant et d'orienter qualitativement les développements à venir, également du point de vue programmatique.

## Allier les programmes autour d'espaces publics et paysagers structurants

En cohérence avec la volonté de diminution du trafic, le PAD entend développer les programmes autour des espaces publics et paysagers structurants, et principalement dans les zones bien accessibles en transport collectif. L'objectif est de faire émerger des figures paysagères et programmatiques possédant leur identité propre mais intégrées dans leur quartier.

## Stratégie opportuniste – phasage flexible

Réaliser des changements radicaux à court et moyen terme est une volonté forte du PAD. La requalification de l'infrastructure ne dépend pas sur tout son tracé de la destruction du viaduc Herrmann-Debroux. Recalibrer certains tronçons est possible afin d'assurer une qualité d'espace public dès les premiers aménagements, préfigurant les transformations qui seront réalisées à grande échelle et à plus long terme. Le PAD s'inscrit dans la perspective d'un phasage (à définir) de sorte que les développements pouvant générer une augmentation substantielle des déplacements (sans solution de mobilité ad hoc), ne devraient être autorisés qu'une fois l'infrastructure routière recalibrée (en ce compris avec une offre de stationnement hors-voiries), les transports en commun et les infrastructures pour les modes actifs opérationnels, afin qu'ils soient acteurs d'un transfert modal en cohérence avec la vision de mobilité portée par le PAD et la Région bruxelloise.

## 1.B. VISION D'ENSEMBLE : REQUALIFIER L'ENTRÉE DE VILLE

La vision stratégique du PAD concernant la zone E411 est détaillée selon 4 grandes ambitions :

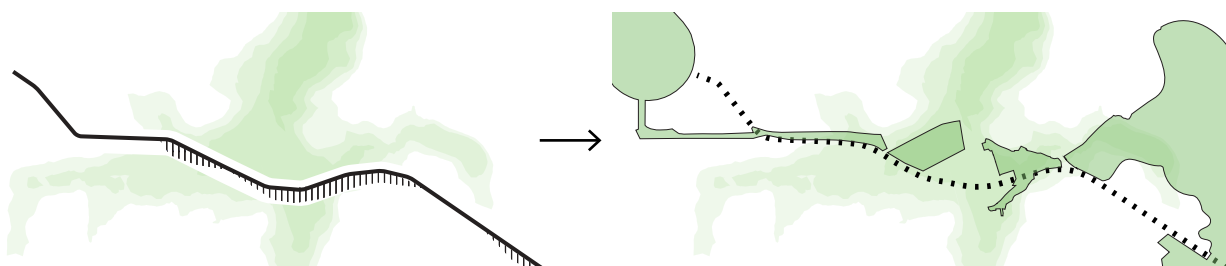
- › Ancrage territorial ;
- › Structure ;
- › Urbanisation ;
- › Transversalités.

Chaque ambition reprend une cartographie représentant la spatialisation à l'échelle du PAD.

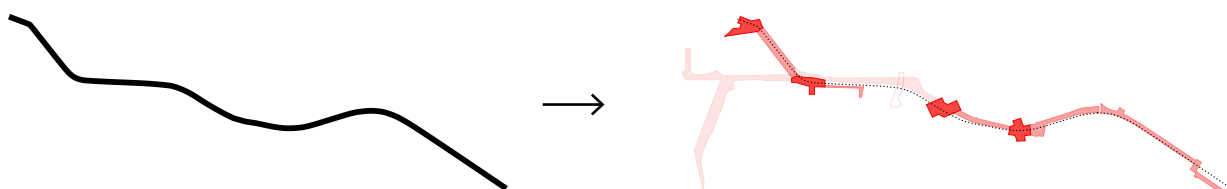
Un texte accompagne ces cartes et des schémas explicitent les orientations et objectifs stratégiques portées par chacune de ces ambitions au sein du PAD.

Le PAD différencie dans la représentation des surfaces et des vecteurs. Les surfaces représentent des espaces stratégiques clairement délimités auxquels sont associés des qualités spécifiques. Les vecteurs représentent des relations ou des liens stratégiques à conforter ou à créer, selon leurs spécificités.

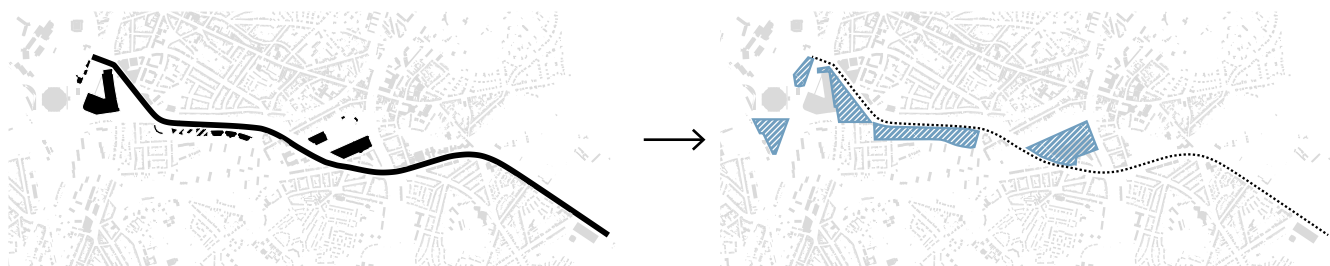
### Ancrage territorial : Affirmer les paysages traversés



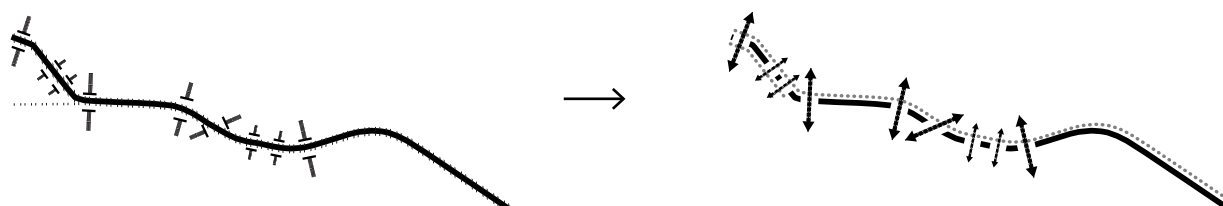
### Structure : Une armature d'espaces publics



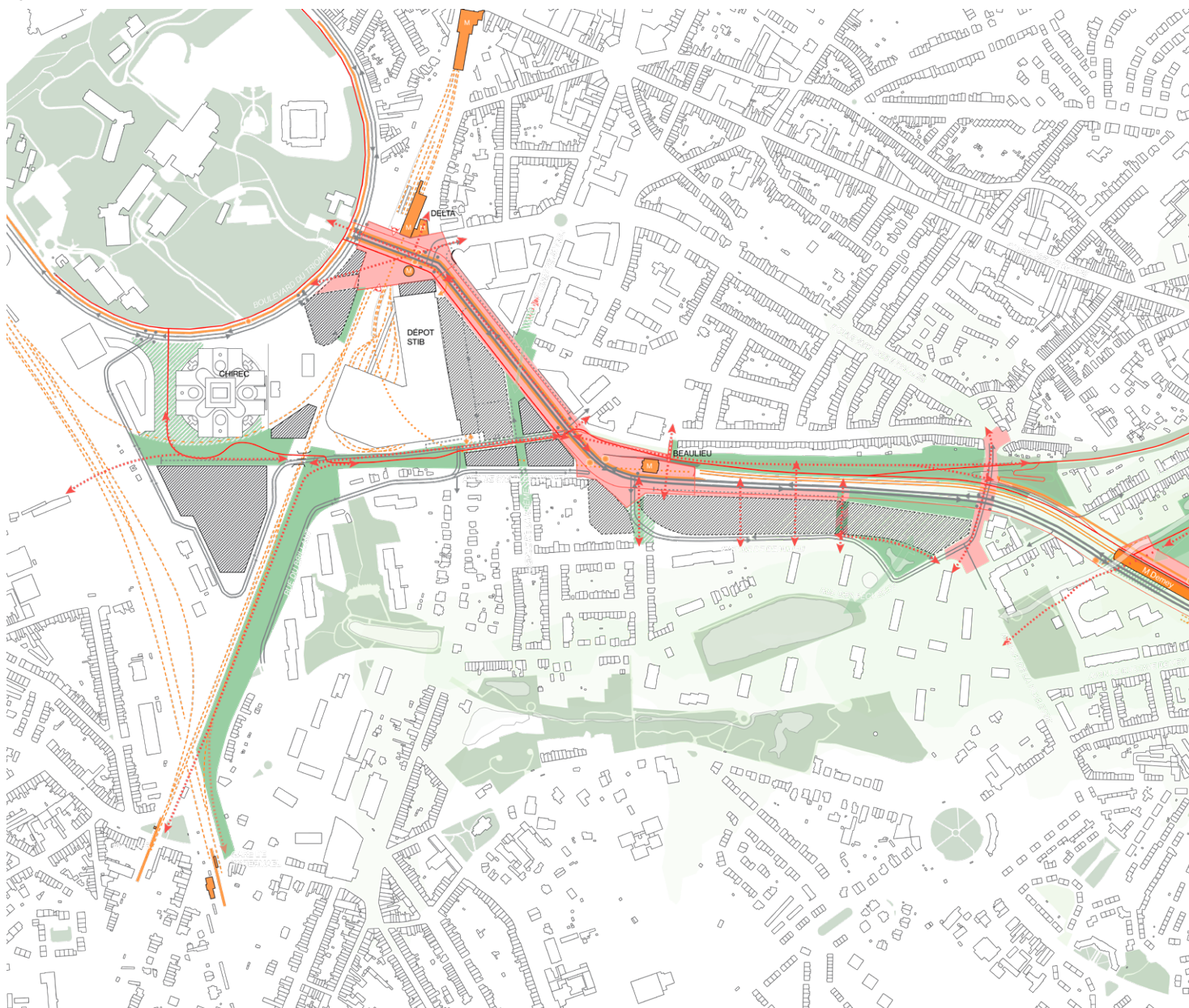
### Urbanisation : Compléter la ville et/ou corriger les rives



### Transversalité : Des espaces publics liants



## Synthèse

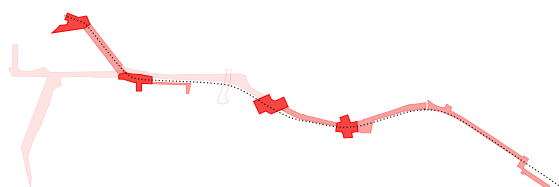
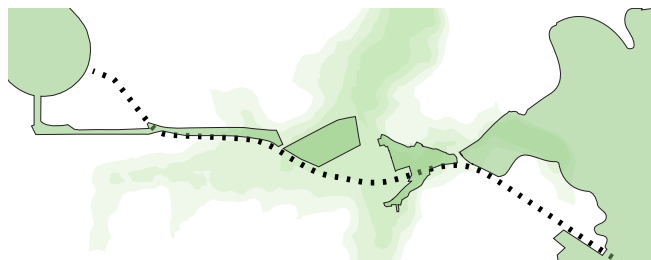


### Ancrage territorial Affirmer les paysages traversés

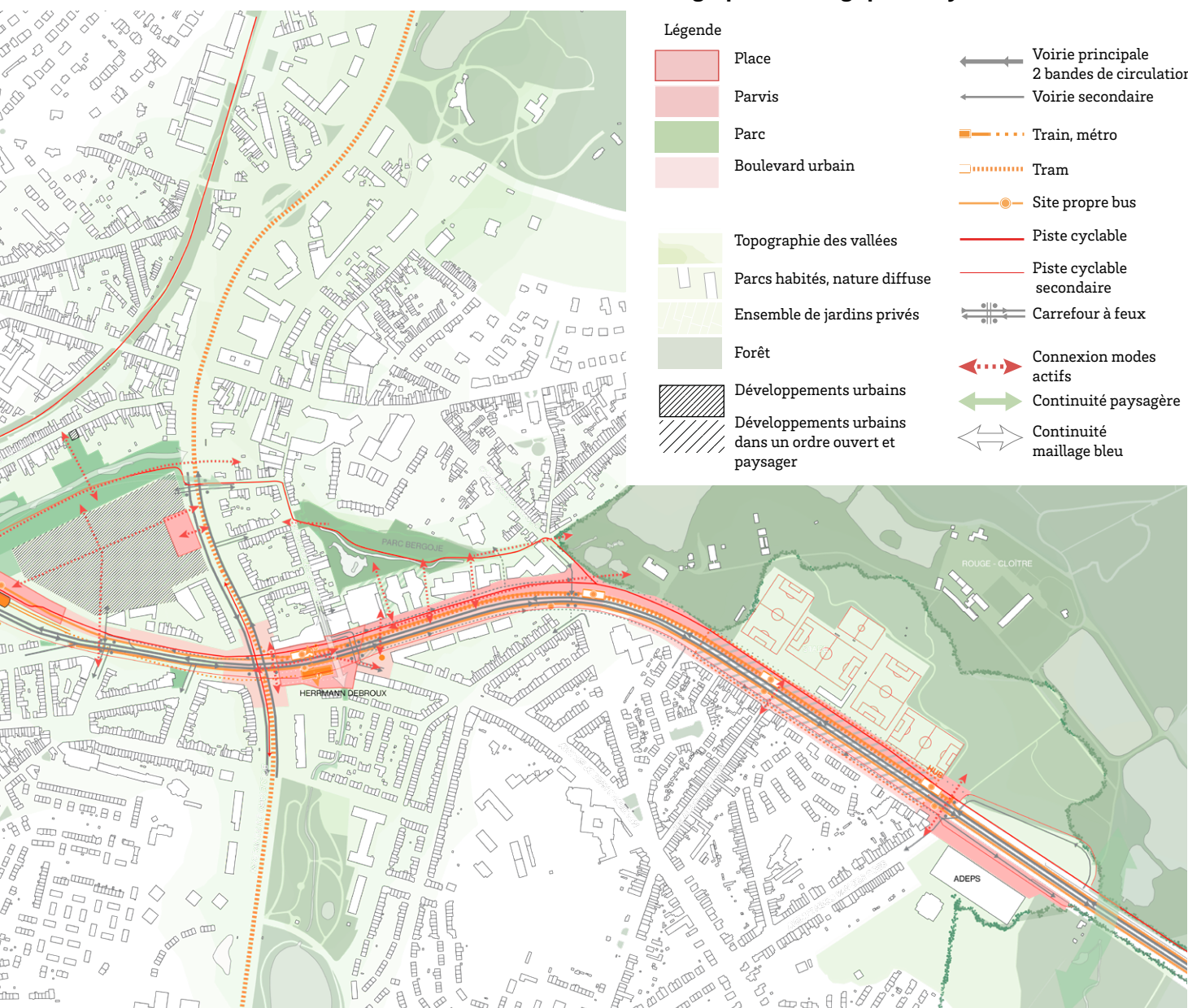
Le territoire de l'entrée de ville de la E411 est marqué par l'autonomie du faisceau routier linéaire qui s'affranchit des conditions et des qualités du territoire qu'il traverse et fragmente. Le PAD a comme objectif le renforcement des structures paysagères existantes, la dissipation du paysage de l'infrastructure au profit de la mise en place d'un paysage liant, en s'appuyant sur la géographie et en aménageant des figures transversales structurantes.

### Structure Une armature d'espaces publics

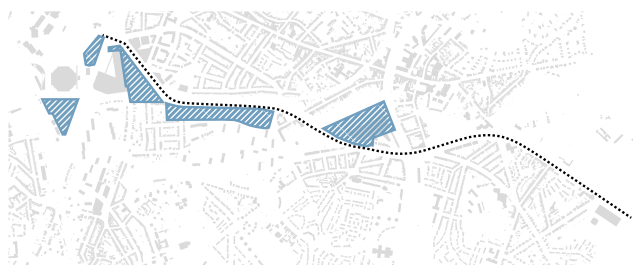
Le PAD a comme objectif d'offrir une armature d'espaces publics générant une nouvelle structure urbaine sur les espaces gagnés sur l'infrastructure. L'enjeu est ici de constituer un maillage qui articule et supporte les contextes locaux et l'ampleur régionale de l'entrée de ville. Ces espaces publics répondent ainsi au manque criant d'espaces de qualité le long de la E411, pour améliorer le cadre de vie et générer des continuités et des centralités dans cette urbanité fragmentée.



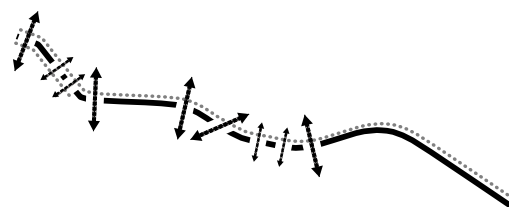
## Cartographie stratégique de synthèse du PAD

**Urbanisation****Compléter la ville et/ou corriger les rives**

La paysage bâti joutant la E411 est caractérisé aujourd'hui par une certaine fragmentation, des éléments de suburbanité et des mono-fonctionnalités. Un objectif du PAD est ainsi de concevoir un cadre urbanistique d'ensemble permettant au bâti de s'intégrer dans des logiques urbaines et cohérentes, articulées aux espaces publics et paysagers liés à la requalification de l'infrastructure afin de construire un cadre bâti de façades actives au pourtour de ces nouveaux espaces, de reconnecter les quartiers et de créer une vie urbaine active.

**Transversalité****Des espaces publics liants**

Face à la coupure que représente aujourd'hui la E411 dans le territoire, le PAD a comme objectif de retrouver et de développer des cohérences et des continuités de manière transversale à l'infrastructure. La multiplication et la diversification des connexions, de part et d'autre mais également le long de l'axe de la E411, sont ainsi un des objectifs du PAD afin de retisser et recoudre des liens à l'échelle locale et supra-locale et changer durablement le cadre de vie et ses qualités d'usages.



## 1.B.1. Ancrage Territorial — Affirmer les paysages traversés

La requalification de l'E411 projette une transformation radicale de l'une des entrées majeures de la région bruxelloise et représente à la fois une occasion exceptionnelle et une condition sine qua non au développement urbain des quartiers fragmentés par le passage de l'infrastructure. Dissiper le paysage de l'infrastructure signifie délaissier la logique du faisceau routier linéaire et autonome au profit d'un paysage liant entre les différentes entités qui s'y trouvent confrontées de Delta jusqu'au Carrefour Léonard dans la Forêt de Soignes. Ce paysage liant suppose que l'infrastructure trouve son caractère dans le paysage et la géographie traversés contrairement à sa nature autonome.

En s'appuyant sur la géographie, le PAD a l'ambition de révéler des figures paysagères majeures structurantes : les vallées de la Woluwe et ses affluents le Watermaelbeek et le Roodkloosterbeek, la Forêt de Soignes et les abords de la Plaine.

Là où commence le viaduc Herrmann-Debroux passe la vallée de la Woluwe. Délaissier le viaduc au profit d'une valorisation du sol serait porteuse d'un espace public généreux, fort d'un paysage continu du parc de Bergoje au Nord au réseau de parcs accompagnant le boulevard du Souverain au sud. Cette volonté de porter une attention particulière à la géographie et à la nature des sols est motivée par la vulnérabilité des sites requalifiés. En fond de vallée, ils sont en effet soumis à des risques d'inondation, aujourd'hui accentués par un renvoi quasi systématique des eaux de pluies à un réseau d'égouts saturé. A ce titre, une gestion raisonnée de l'eau en milieu naturel est une condition nécessaire au développement urbain dans la vallée.

La Forêt de Soignes est quant à elle une pièce de nature de proximité majeure à l'échelle de Bruxelles. Sa traversée est à reconsidérer en termes d'intégration dans un site naturel. Le PAD tient à ce titre compte du plan de gestion de la Forêt de Soignes et du plan Horizon +.

Cette ambition se traduit dans les objectifs suivants au sein du PAD :

- › Affirmer les paysages traversés par la lisibilité de la géographie du site ;
- › Développer des mesures transversales favorisant la nature et la biodiversité ;
- › Recréer des continuités paysagères de part et d'autre de l'E411 et par là, de minimiser la rupture physique que représente l'infrastructure routière ;
- › Compléter les maillages vert et bleu interrompus par l'E411, notamment le Watermaelbeek, en amont et en aval ;
- › Maximaliser la perméabilité et la végétalisation des espaces publics ;
- › Intégrer la gestion des eaux de manière durable dans l'aménagement et ce, en lien avec le paysage de vallées ;

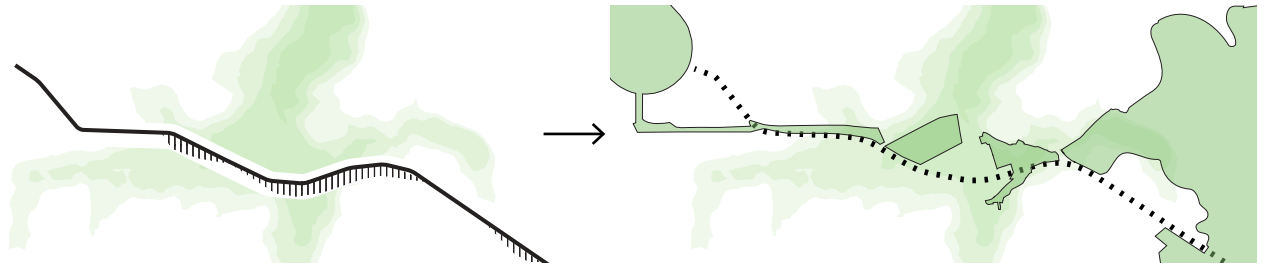
- › De construire des espaces verts locaux qui s'articulent aux conditions géographiques, aux quartiers existants, et aux développements à venir ;
- › Programmer les espaces ouverts afin que ceux-ci soient des lieux de séjour, d'activité et de destination à l'échelle locale et supra-locale ;
- › Recréer des connexions écologiques de part et d'autre de l'E411 au niveau de la Forêt de Soignes.

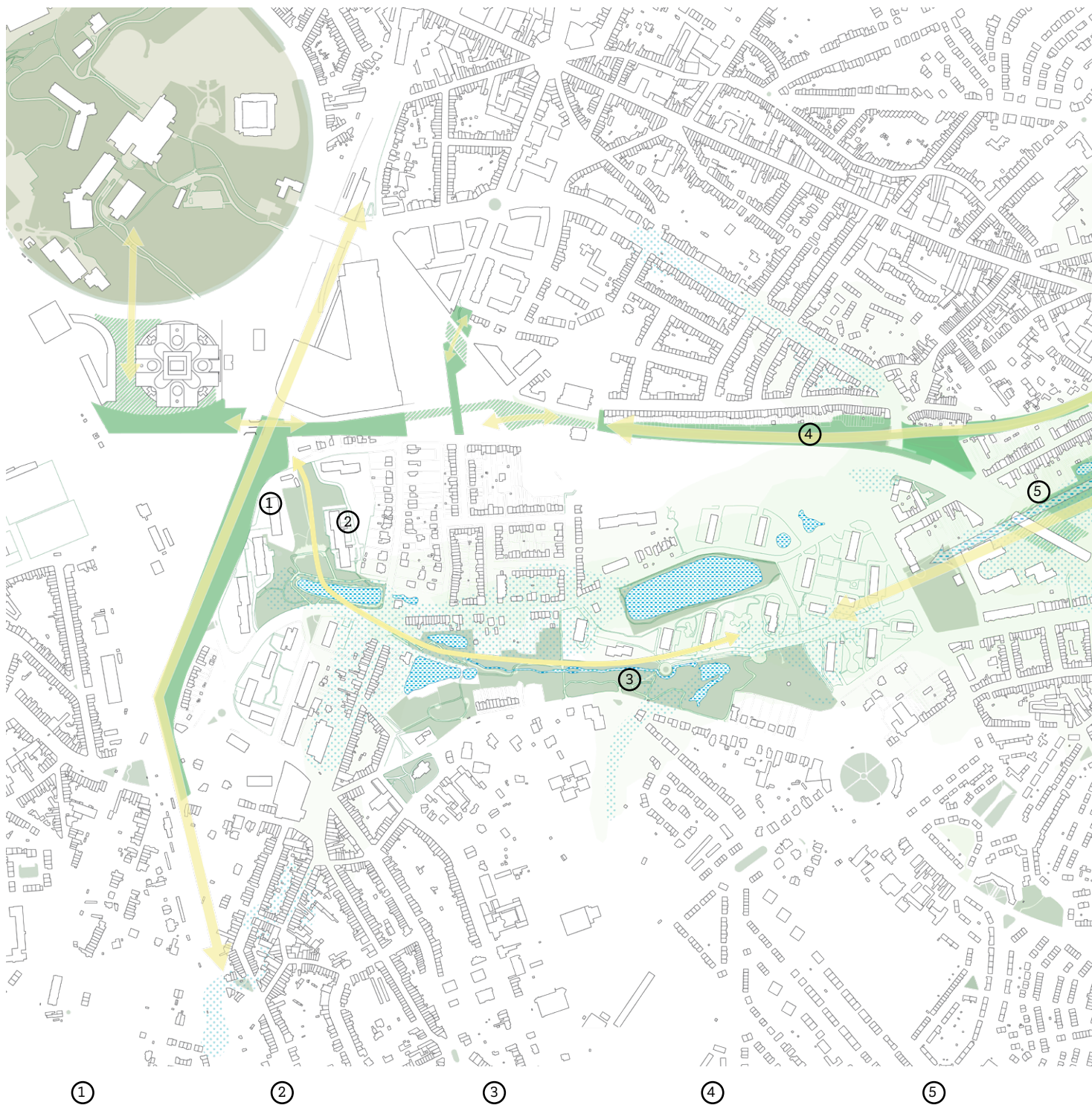
Concrètement, cette ambition se traduit au niveau de la E411 par les moyens suivants :

- › L'adaptation du profil de la voirie au niveau de la Forêt de Soignes pour marquer la traversée de ce paysage ;
- › Le traitement paysager sous le viaduc des Trois-Fontaines pour valoriser les continuités paysagères et créer une zone de reconnexion écologique compte tenu de la réalisation du Hub de mobilité qui permet de libérer le stationnement existant sous le viaduc ;
- › La réalisation d'un bassin de décantation (sous la forme soit d'un bassin tampon, soit d'une zone de lagunage) assurant le traitement des eaux de ruissellement au niveau du viaduc des Trois-Fontaines de manière durable et naturelle ;
- › La création d'une épaisseur d'espace public et paysager tout le long de la rive nord du parcours de la E411 depuis le site ADEPS ;
- › La création de liens entre le Parc Bergoje et le nouveau boulevard ;
- › Le renforcement de la continuité paysagère entre la Vallée de la Woluwe et le Parc Bergoje ;
- › La valorisation du maillage vert et bleu du Watermaelbeek (parc de la Héronnière, parc Tercoigne) de l'autre côté de l'E411 par la création d'un nouvel espace vert 'parc urbain Demey' ;
- › L'ouverture du Watermaelbeek de manière paysagère au sein de ce nouvel espace vert ;
- › L'étude de la faisabilité économique et technique de la reconnexion du Watermaelbeek en aval avec la Woluwe ;
- › L'élargissement et la continuation de la promenade verte de la station de métro Demey jusqu'au boulevard du Triomphe en passant par le site du Triangle et jusqu'à la gare de Watermael le long de la Ligne 26. La création de ces parcs de liaison valorise les topographies, les cheminements et ces conditions paysagères particulières ;
- › Au niveau de la vallée du Watermaelbeek, la récupération des eaux de ruissellement de manière durable et intégrée (notamment les eaux de pluies du CHIREC via des pertuis existants) compense les projets construits sur dalle au Triangle-Delta ;
- › La création d'un passage à (grande) faune (ecoduc) entre Trois-Fontaines et le carrefour Léonard.

Au niveau réglementaire, cette ambition se traduit notamment par la création de zones de parc et de zones de continuité paysagère.

**Ancrage territorial : Un socle naturel, des paysages reconstitués**





① Parc de la ligne 26

② Parc Tercoigne (existant)

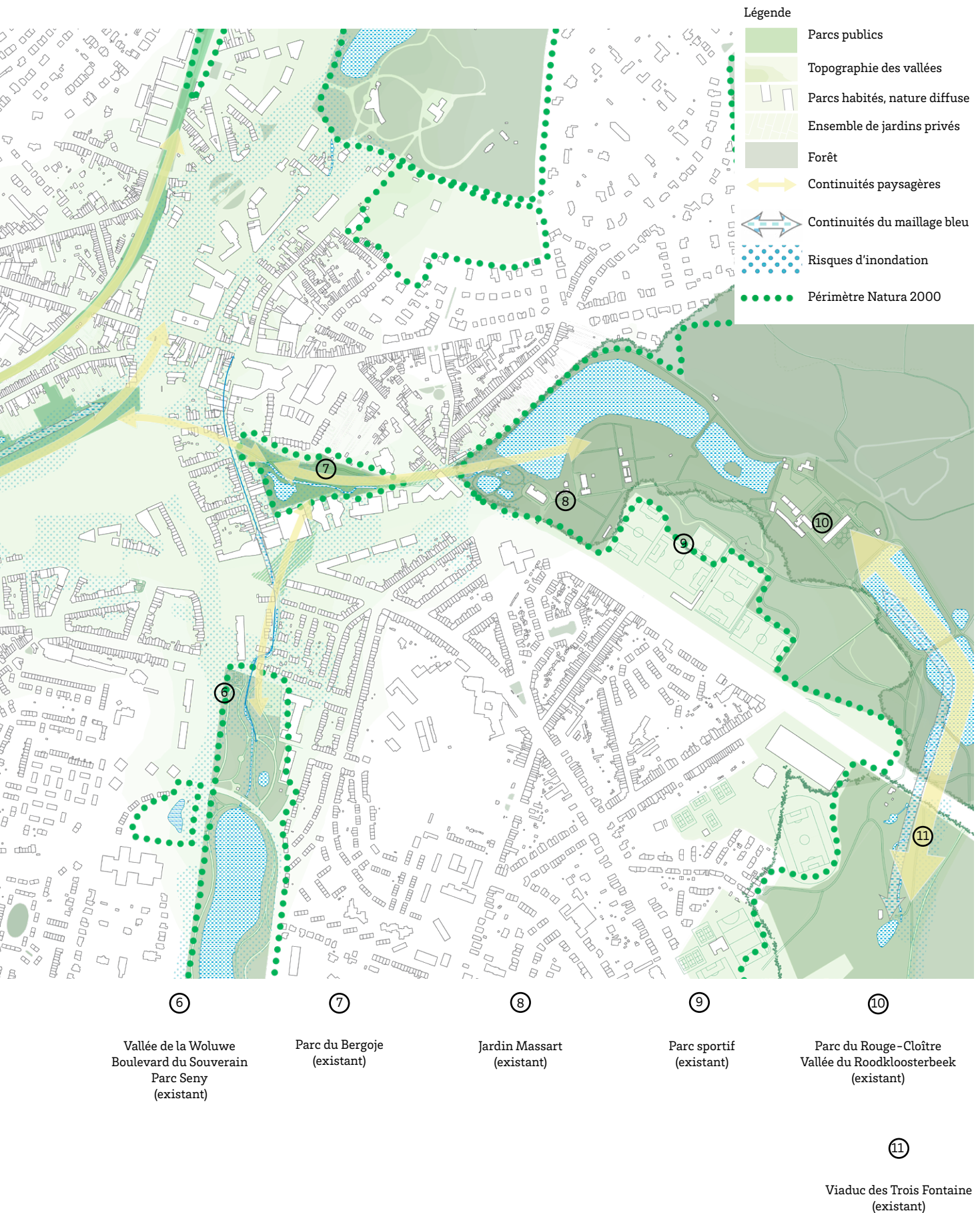
③ Vallée habitée du Watermaelbeek  
Parc de la Héronnière (existant)

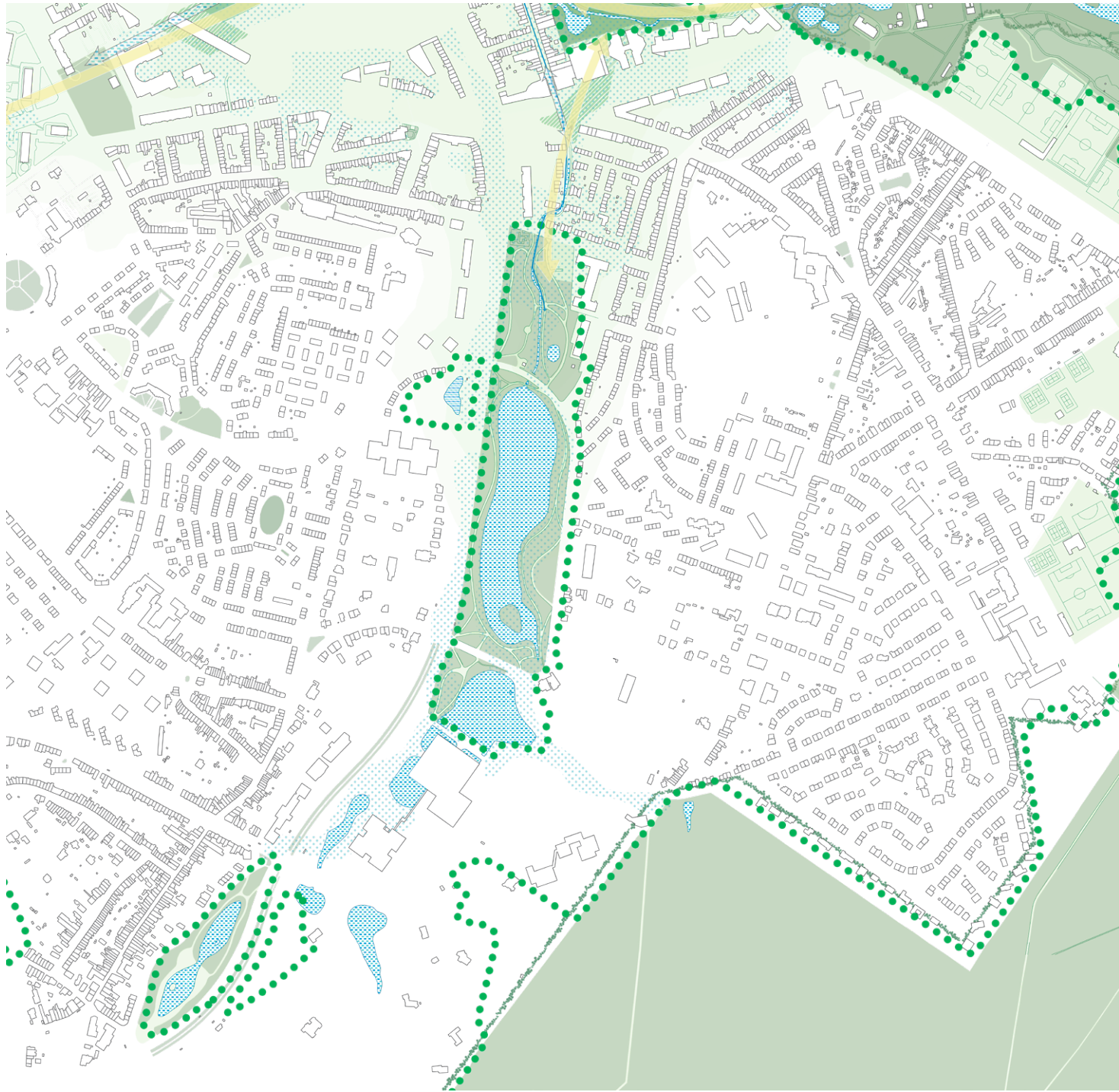
④ Parc de l'ancienne voie de  
chemin de fer

⑤ Parc urbain Demey

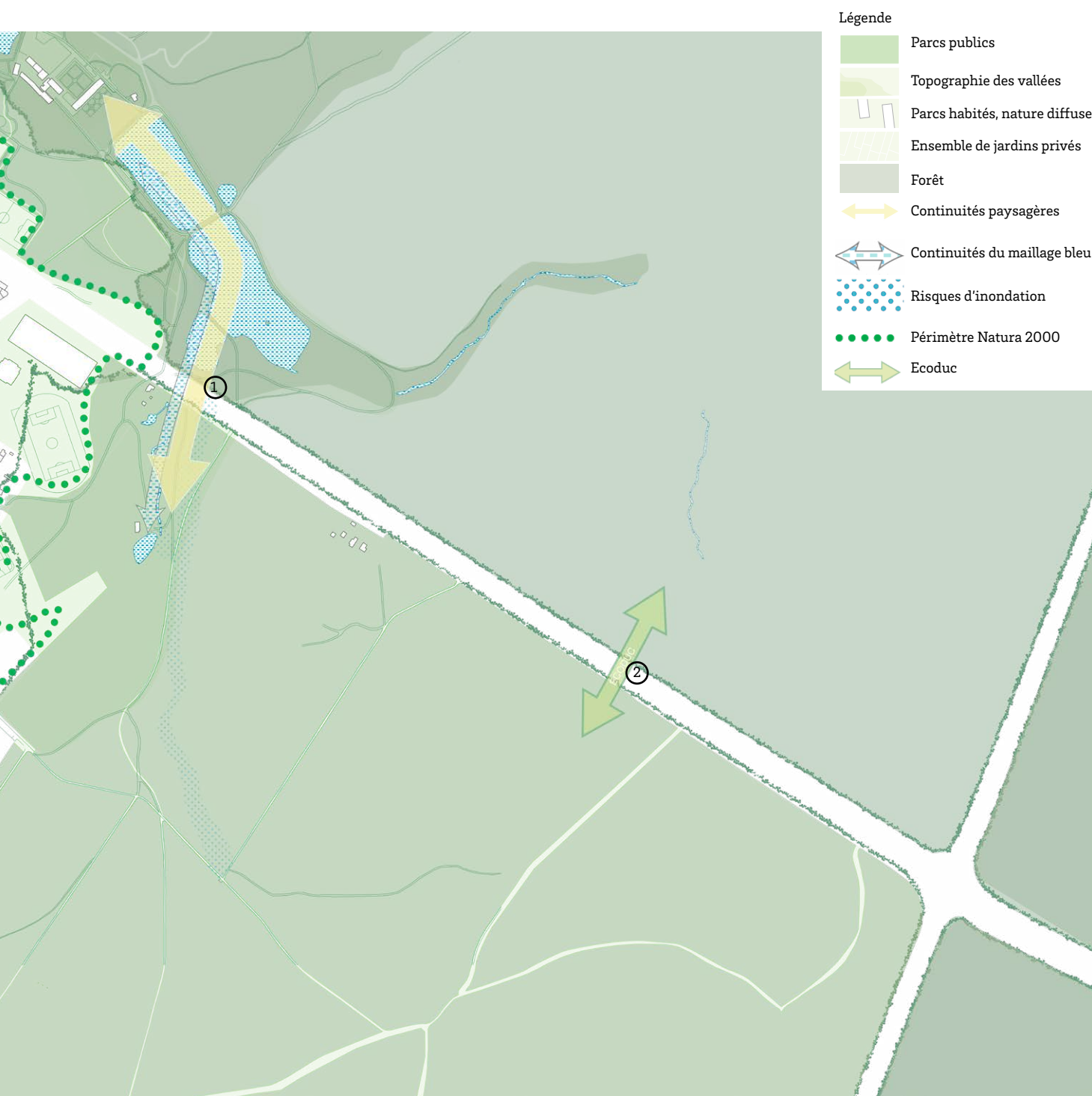


Carte stratégique «Ancrage territorial»





## Carte stratégique «Un socle naturel»



①

Le traitement paysager sous le viaduc des Trois-Fontaines pour valoriser les continuités paysagères et créer une zone de reconnexion écologique

②

Création d'un passage à (grande) faune (Ecoduc) entre Trois-Fontaines et le carrefour Léonard (localisation indicative).

## 1.B.2. Structure — Une armature d'espaces publics

Le PAD a l'ambition d'offrir à l'entrée de ville une structure d'espaces publics formant ensemble une véritable infrastructure paysagère sur l'emprise libérée au nord de l'E411 par la requalification de l'infrastructure routière. Cette structure d'espaces publics entend s'accrocher successivement aux tissus existants ou au grand paysage et générer ainsi sur 3km de long une diversité d'espaces publics aux épaisseurs variables. Les points d'intensité préexistants tels que les stations de métro, les centralités de quartier ou les principaux croisements de mobilité sont confortés grâce à un maillage avec le déjà-là.

Ainsi, depuis la Forêt de Soignes jusqu'à Triomphe, le PAD propose une succession pour le piéton de parvis, parcs urbains, de places, de promenades ou de boulevards. Les qualités urbaines de chacune des séquences traversées sont valorisées et le paysage de l'infrastructure autoroutière est réaménagé.

L'ambition est de garantir des espaces publics au niveau du sol possédant des qualités permettant des usages diversifiés (le passage, le séjour, la desserte) pour tous et plus conviviaux. Il s'agit donc de rééquilibrer la répartition des espaces dévolus aux différents modes de déplacement et aux différents usages (aujourd'hui fortement en faveur des déplacements automobiles).

Le PAD fait le choix de rééquilibrer la répartition des espaces dévolus aux différents modes de déplacement et aux différents usages en concentrant les espaces dévolus aux déplacements automobiles au sud de l'emprise du métro aérien, considérant que la largeur de l'espace existant au nord est insuffisante pour y aménager les bandes de circulation automobile. Cela permet de créer un espace public dénué de trafic automobile de la station Beaulieu à la station Demey, d'aménager de nouveaux accès de plain-pied à ces stations et de créer des espaces d'agrément et de repos pour les quartiers environnants au sein d'un parc.

Par rapport au viaduc Herrmann-Debroux, celui-ci nuit à la qualité de l'espace public qu'il est possible d'aménager au niveau du sol, où il existe suffisamment d'espace pour accueillir qualitativement les différents modes de déplacements et les différents usages de l'espace public. La démolition du viaduc permettra notamment de garantir à l'espace public au niveau du sol des qualités en termes d'ouverture visuelle, d'ensoleillement, de plantations et de gestion des eaux pluviales. La reconversion du viaduc existant en espace public n'est pas compatible avec un équilibre des espaces dévolus aux différents modes et aux différents usages. Elle ne permet pas de garantir un maillage fin d'espaces publics et ne garantit pas non plus un contrôle socio-spatial suffisant

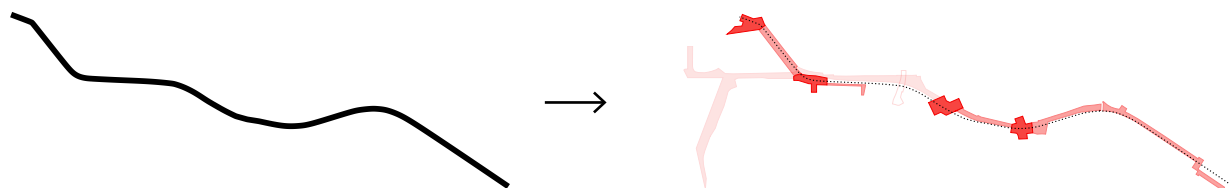
Affirmer par les espaces publics les paysages traversés est un enjeu de la requalification de l'infrastructure de façon à garantir une cohésion territoriale et durable au développement urbain. Cette armature d'espaces publics offre une trame d'invariants inscrits à grande échelle, véritable socle pour les développements urbains à venir.

Les différents types d'espaces publics et leurs spécificités sont définis dans les pages suivantes.

Cette ambition se traduit dans les objectifs suivants au sein du PAD :

- › Créer d'une chaîne d'espaces publics cohérents tout le long du parcours de la E411 ;
- › Construire un maillage d'espaces publics articulant et étant support des contextes locaux existants et des développements à venir ;
- › Valoriser les structures paysagères et les qualités des espaces ouverts ;
- › Créer des espaces de qualité pour améliorer le cadre de vie, générer des continuités et des liens entre les quartiers existants fragmentés et à venir et créer des centralités publiques, lieux de convergence, de séjour et de déambulation ;
- › Rééquilibrer l'espace dévolu aux véhicules automobiles avec les espaces dévolus aux modes actifs et à la détente ;
- › Minimiser la rupture physique que représentent l'infrastructure routière et les mobilités en les intégrant dans des espaces publics partagés ;
- › Améliorer la convivialité, l'accessibilité et l'image des transports publics en leur aménageant des espaces publics qualitatifs et adaptés à la multi-modalité ;
- › Mettre en place une typologie d'espaces publics en fonction de leur intensité, de leur programmation et de leurs usages ;
- › Programmer des espaces publics favorisant la mixité sociale, la diversité d'usages et renforçant les identités des lieux ;
- › Articuler et générer un cadre public cohérent délimitant et orientant clairement les développements urbains ;
- › Passer d'une image autoroutière à une image urbaine.

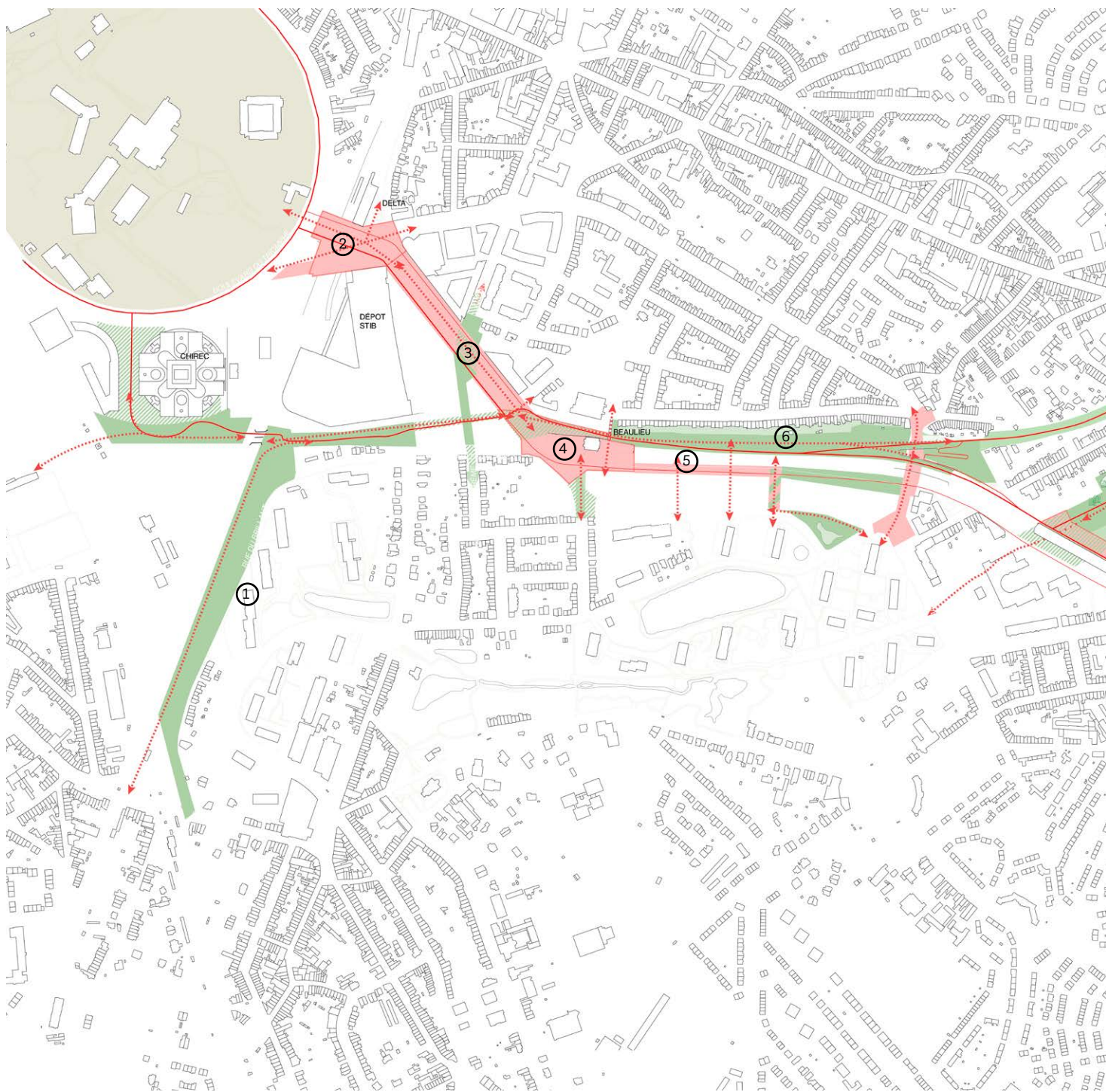
## Structure : Une armature d'espace public



Concrètement, cette ambition se traduit au niveau de la E411 par les moyens suivants :

- › Libérer la partie nord de l'emprise de la E411 actuelle au profit de la création d'espaces publics qualitatifs ;
- › Créer quatre types d'espaces publics répartis le long de l'entrée de ville : des places, des parcs, des parvis et un boulevard urbain ;
- › Garantir la cohérence et la lisibilité d'ensemble des différents espaces publics à créer en développant une typologie claire, permettant de développer un vocabulaire spatial commun et cohérent ;
- › Accorder une attention particulière à un aménagement de qualité de l'espace public adaptés aux besoins des différents genres et des différentes tranches d'âge (enfants, adolescents, adultes, familles, public mixte, personnes âgées) ;
- › Articuler des espaces publics clairement définis, des paysages structurants revalorisés ou créés et les futurs développements ;
- › Simplifier l'articulation des différents modes de transports publics, de leurs arrêts, et des modes de déplacements actifs au sein de ces espaces ;
- › Définir des fronts bâtis aux façades actives pour activer ces espaces publics ;
- › Limiter le stationnement en voirie tout en tenant compte des habitants riverains ;
- › Gérer les accès automobiles pour les dessertes locales à destination en ce compris pour les livraison et travaux.

Au niveau réglementaire, cette ambition se traduit notamment par des espaces structurants, des zones de parc, des zones de continuité paysagère et des liserés de façades actives



①

Parc de la ligne 26

Parc ferroviaire

②

Triomphe - Delta

Esplanade Delta

③

Rue Jules Cockx

Boulevard urbain d'entrée de ville

④

Beaulieu

⑤

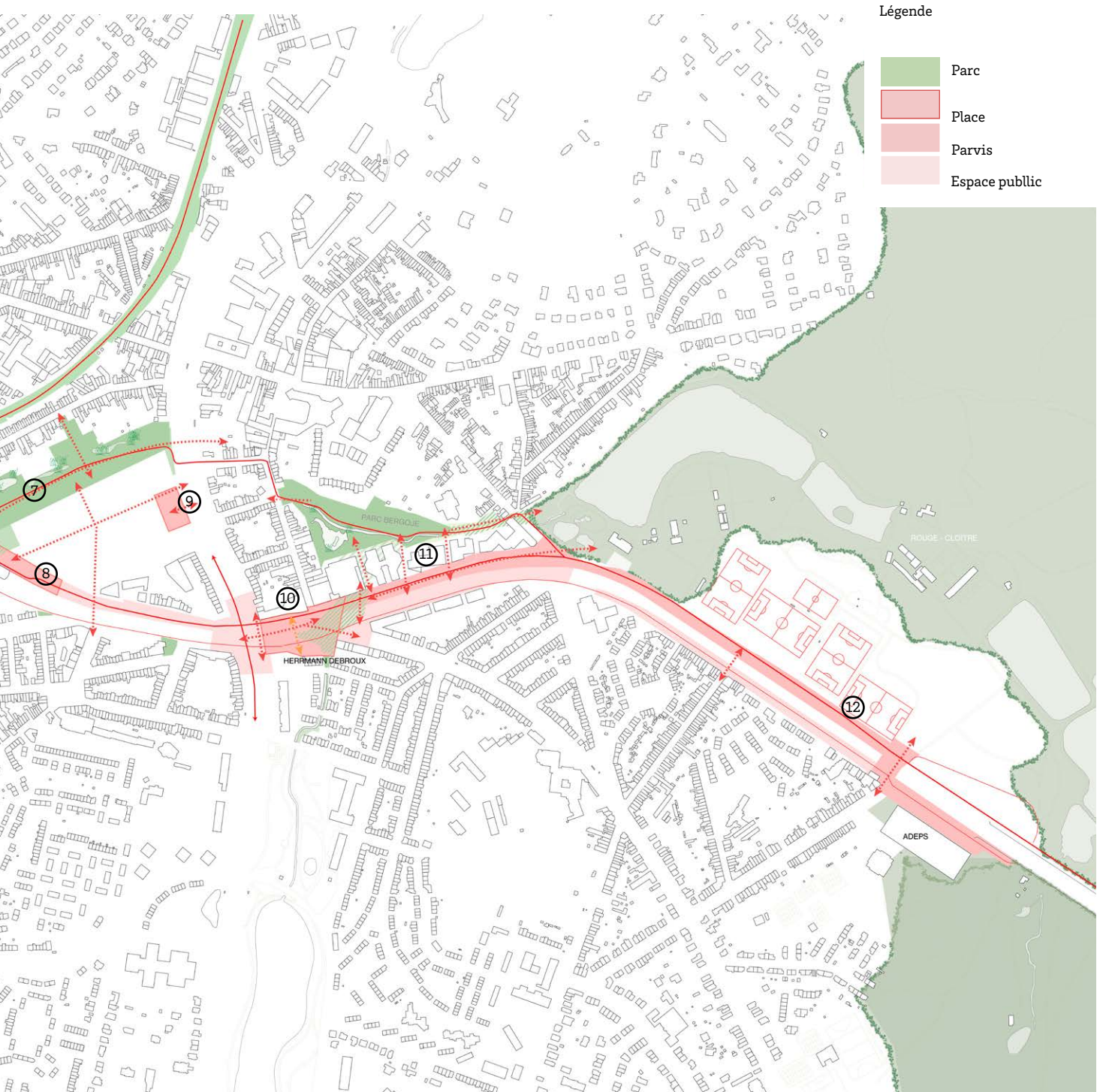
Beaulieu

Parvis Place

⑥

Parc de l'ancienne voie de chemin de fer  
Parc

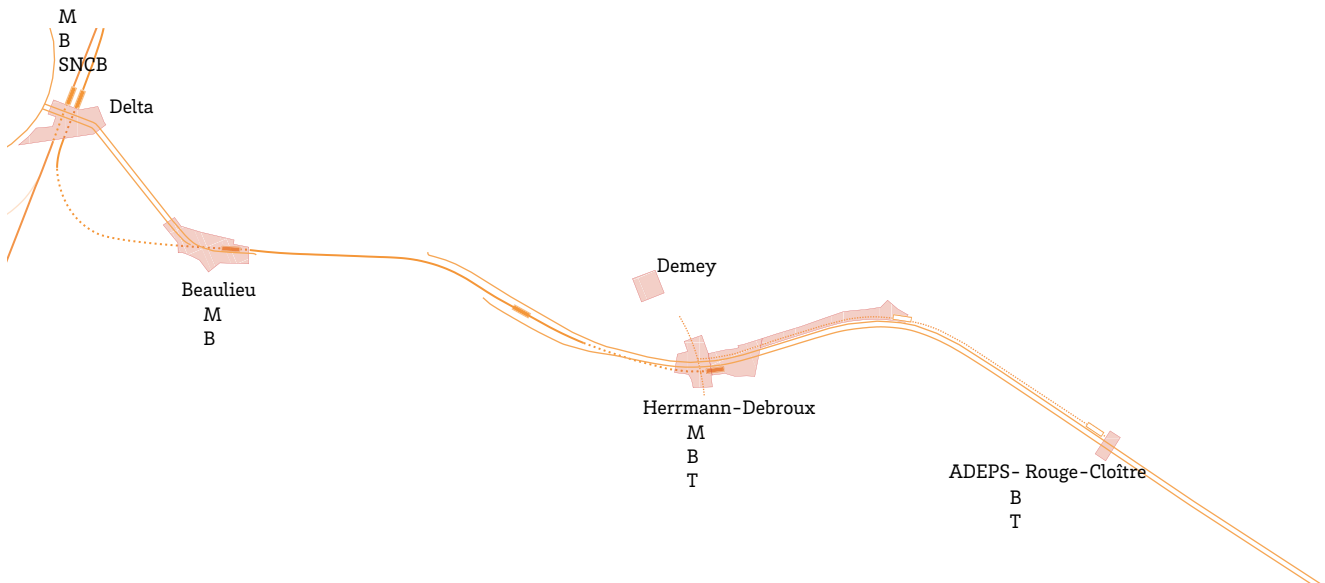
Carte stratégique «Structure»



- Légende
- Parc
  - Place
  - Parvis
  - Espace public

- ⑦  
Demey  
Parc urbain
  - ⑧  
Demey  
Parvis
  - ⑨  
Demey  
Place
  - ⑩  
Herrmann-Debroux  
Place
  - ⑪  
Avenue Herrmann -  
Drebroux  
Parvis du Parc de Bergoje
- ⑫  
Stade - ADEPS  
Parvis de liaison haute

## Typologies des espaces publics



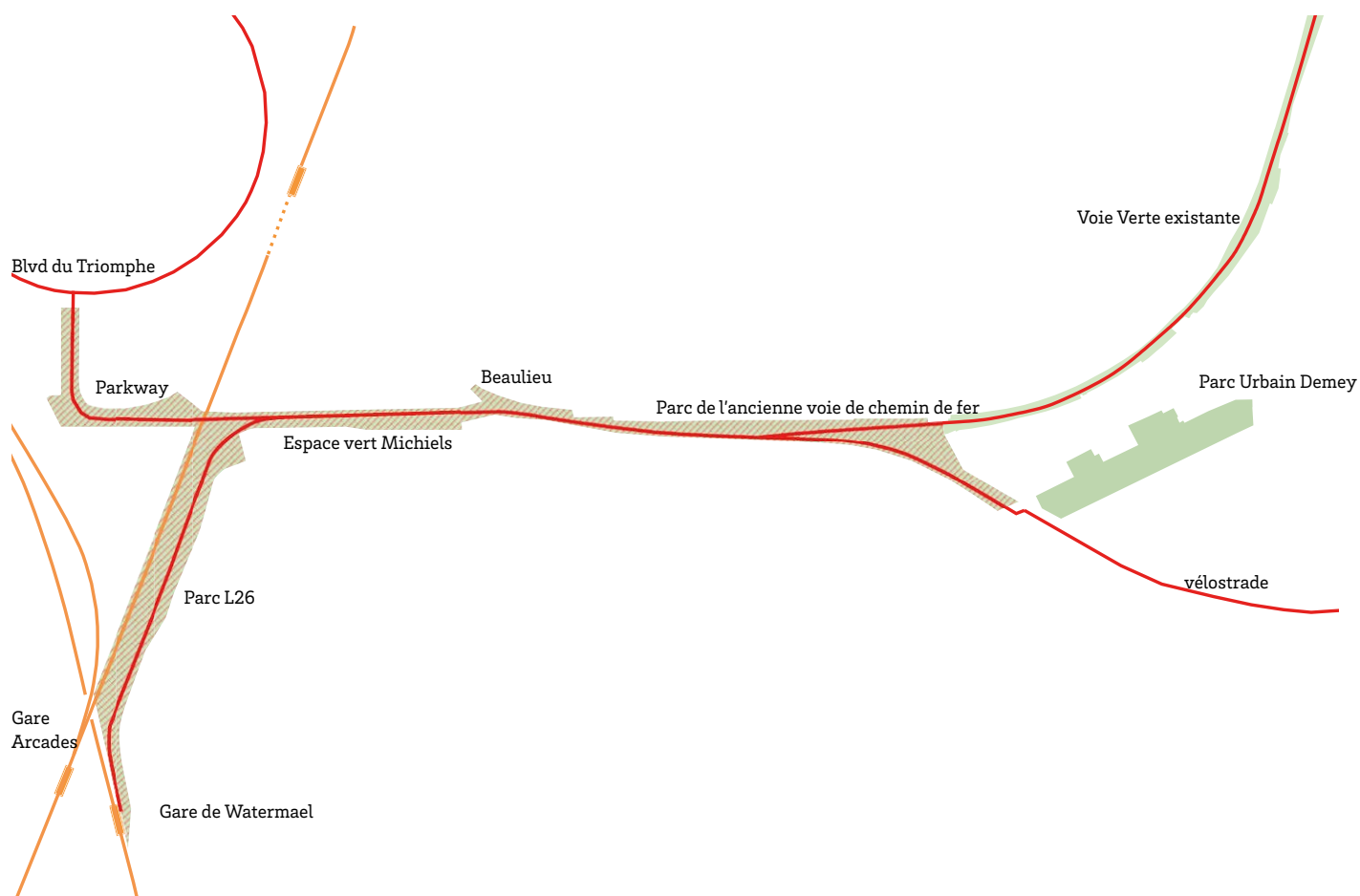
### Places

L'enjeu de ces places est de conforter une centralité préexistante sur un espace public partagé et apaisé. Pour cela, les projets de requalification veillent à raccorder les différents niveaux et réseaux de la manière la plus respectueuse des niveaux existants. En accrochant ainsi les tissus qui la bordent, les places trouvent leur caractère dans le déjà-là. Certaines de ces places requalifiées donnent accès aux stations de métro et simplifient la transition d'un mode transport à l'autre.

5 places sont proposées par le PAD :

- Au niveau de la station Delta, rassemblant des arrêts de métro, de train et de bus, elle permet le franchissement des infrastructures ferroviaires et routières ;
- Au niveau de la station Beaulieu, rassemblant des arrêts de métro et de bus ; elle articule à la fois les flux et les programmes existants et en développement ;
- Au niveau de Demey, le long du Boulevard du Souverain, elle articule le redéveloppement du site Demey et offre une centralité publique d'échelle communale.
- Au niveau de la station Herrmann-Debroux, rassemblant les arrêts de métro, de bus et de tram, elle s'articule autour de la vallée de la Woluwe.
- Au niveau de l'ADEPS-Rouge-Cloître, elle rassemble les arrêts de bus et le terminus du tram. Elle articule les relations entre le parvis donnant accès au Stade d'Auderghem et le parvis donnant sur l'ADEPS et qualifie une traversée et un nouvel accès vers le parc du Rouge-Cloître et la Forêt de Soignes.





## Parcs

Le PAD propose la création de parcs de liaison.

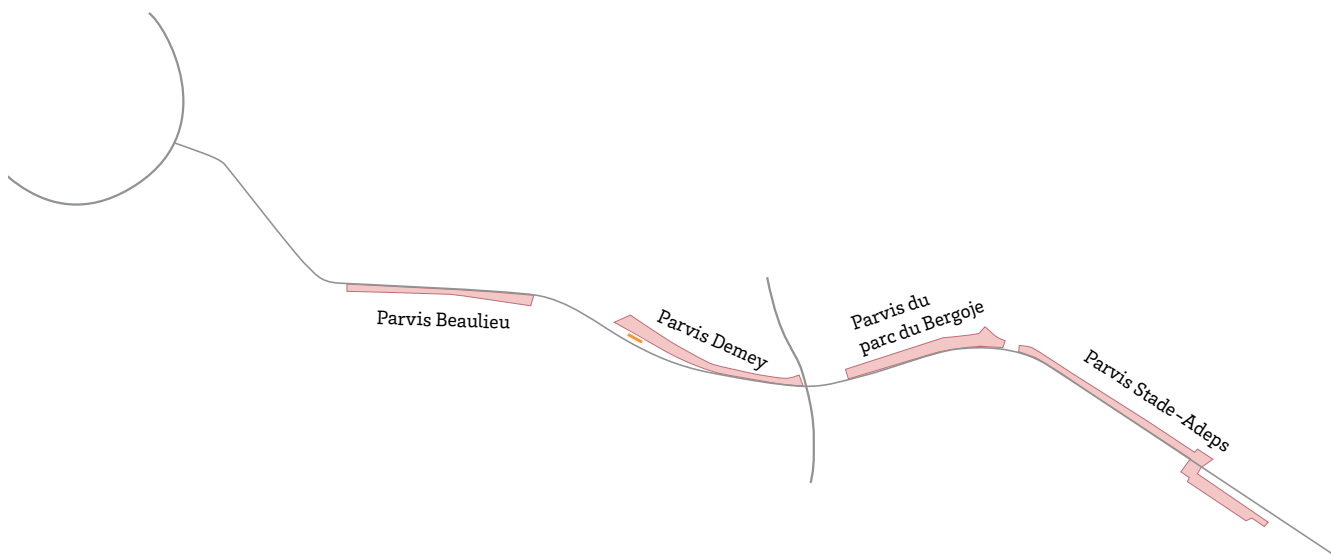
Leur ouverture et leur élargissement a pour vocation de retrouver un socle naturel qui rende aux grands systèmes géographiques leur valeur et leur usage. Ces espaces entendent ainsi offrir des continuités et des cheminements qui s'intègrent au sein d'un maillage plus large, tout en aménageant une programmation et des usages répondant aux besoins locaux. Ils s'accrochent à des entités préexistantes comme des fonds de parcelles de jardins (face à Beaulieu), de talus ferroviaires (L 26) ou de ruptures de niveau (derrière le dépôt STIB), assurant le rôle de liens à échelle territoriale et offrant de nouveaux voisinages à échelle locale.

Ils articulent les mobilités actives (pistes cyclables et cheminements piétons) au sein d'un espace public paysager. Au sein des parcs, la cohabitation entre vélos et piétons fera l'objet d'une

attention particulière afin d'éviter les conflits entre les différentes activités tout en permettant le développement du réseau Vélo Plus (Good Move).

Les parcs proposés partent de la voie verte existante et la prolongent dans deux directions : vers le boulevard du Triomphe en passant par le site du Triangle et vers la Gare de Watermael en longeant la ligne 26 et ses talus paysagers.

Un parc urbain est prévu au niveau de la station Demey. Celui-ci entend révéler le territoire structurant des vallées traversant la voirie métropolitaine et spécifiquement celle du Watermaelbeek. Le ru du Watermaelbeek y est à mettre en valeur par un traitement paysager de fond de vallée tout le long de la frontière nord-ouest du parc.



## Parvis

Le PAD propose la création de parvis.

L'enjeu de ces espaces est de qualifier les relations qu'entretient un ensemble bâti et/ou paysager avec l'espace public qui s'y étend à ses pieds.

Le PAD envisage la création d'espaces partagés, où les nécessités d'une desserte par des véhicules à ces ensembles bâtis et/ou paysagers est subordonnée à la création d'un espace public de qualité favorisant les modes actifs et/ou les transports publics. Le stationnement n'y est pas autorisé (sauf localement pour les besoins des riverains), seul le déchargement de biens ou de personnes l'est.

Le PAD propose la création de 4 parvis :

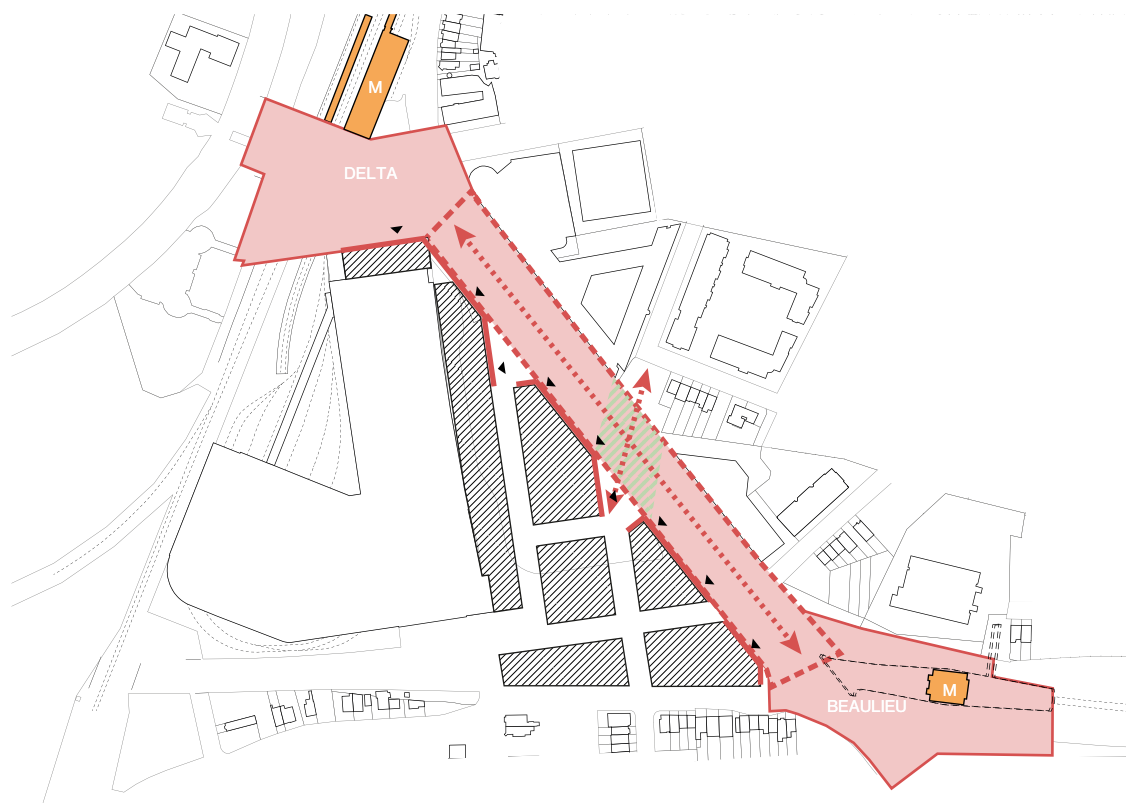
- Au niveau de Beaulieu, au pied des développement côté Boulevard. Ce parvis répond à la nécessité d'une probable desserte pour ces développements mais considère que celle-ci doit être subordonnée à la création d'un espace public qualitatif permettant des connexions et formant un cadre aux façades actives des développements à venir ;
- Au niveau de la station Demey, de l'actuelle Avenue Louis Dehoux et Gustave Demey. Ce parvis permet la desserte d'une part de la station de métro de plein-pied et l'arrêt de bus, de l'ilôt d'habitation qui forme l'angle avec le Boulevard du Souverain et d'autre part du site Redevco. A nouveau, la

desserte locale est subordonnée à la création d'un espace public qualitatif permettant des connexions et formant un cadre aux façades actives des développements à venir ;

- Au niveau de l'Avenue Herrmann-Debroux, entre le Boulevard du Souverain et la Chaussée de Wavre. Ce parvis est destiné à articuler la nécessité d'un accès véhicules au bâti avec la valorisation de la continuité paysagère entre la Vallée de la Woluwe et le Parc Bergoje. Il intègre également un site propre dédié aux lignes de bus et tram ainsi qu'une voie cycliste de grande ampleur.
- Au niveau du Stade et de l'Adeps. Ce parvis intègre un site propre dédié aux lignes de bus et tram ainsi qu'une voie cycliste de grande ampleur. Il qualifie également dans un espace public de qualité les accès au Jardin Massart, au stade d'Auderghem, à l'Adeps et au Parc du Rouge-Cloître. Sa situation en bordure de ces espaces paysagers remarquables permet de leur donner une façade publique et de minimiser l'impact de la voirie.



↑ Illustration d'un espace public de type parvis. Ici, le Parvis du Parc du Bergoje.



### Boulevard urbain

Le PAD propose la création d'un espace public de type boulevard urbain.

L'enjeu de cet espace est de qualifier par le traitement de l'espace public une voirie structurante bordée des deux côtés par des continuités bâties de gabarit similaire.

Le PAD entend affirmer la vocation de cet espace en tant que continuité publique majeure située entre deux places multimodales d'importances que sont Delta et Beaulieu.

Cet espace public de type boulevard urbain est caractérisé par une symétrie de son profil, où les espaces de voirie, centraux, sont bordés de larges espaces piétons qui délimitent un front bâti dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés par des programmes accessibles au public.

Le stationnement et la décharge de biens ou de personnes ne sont pas autorisés sur le boulevard en dehors des espaces prévus à cet effet.

Le Boulevard Urbain donne un cadre et une structure clairs pour le développement du site Delta.



↑ Illustration du boulevard urbain. Ici, la Rue Jules Cockx

### 1.B.3. Urbanisation – Compléter la ville et/ou corriger les rives

Le PAD a l'ambition de concevoir un cadre urbanistique d'ensemble qui permette au développement de passer des logiques actuelles à des logiques plus cohérentes.

Là où sont aujourd'hui présents de grandes emprises monofonctionnelles offrant peu de qualités, à l'accessibilité principalement automobile, ne participant pas à l'activation des espaces publics et fonctionnant de manière isolées, le projet envisage le développement de mixités programmatiques, de gabarits permettant des porosités et de reconnecter les quartiers pour créer une vie urbaine faisant également vivre les espaces publics nouvellement créés.

Les nouveaux principes d'aménagement des sites en accroche entendent également redonner des limites claires aux continuités bâties existantes qui ont été interrompues par la E411. Il s'agit ici à la fois de compléter la ville là où elle est interrompue par des surfaces dédiées au trafic automobile (P+R Delta, Parking du carrefour) mais également de corriger les rives bâties de la E411 qui renforcent la coupure que représente l'infrastructure.

Le PAD vise ainsi la construction d'un cadre bâti de façades actives s'intégrant dans des logiques urbaines et cohérentes, articulé aux espaces publics et paysagers liés à la requalification de l'infrastructure afin de reconnecter les quartiers et de créer une vie urbaine active.

Cette cohérence entre développement urbain et logique paysagère permet de donner un cadre structurant et d'orienter qualitativement les développements à venir, également du point de vue programmatique.

A ce titre, les équipements suivants sont jugés prioritaires :

- › infrastructures scolaires (crèches, écoles), et sportives ;
- › équipements d'accueil et logements adaptés aux personnes âgées ;
- › recypark ;
- › un dépôt de bus pour la STIB ;
- › un centre destiné à l'ARP ;
- › d'autres équipements publics à rayonnement local pourraient être envisagés sous réserve d'analyse du contexte, du foncier disponible et de leur compatibilités avec les autres fonctions présentes.

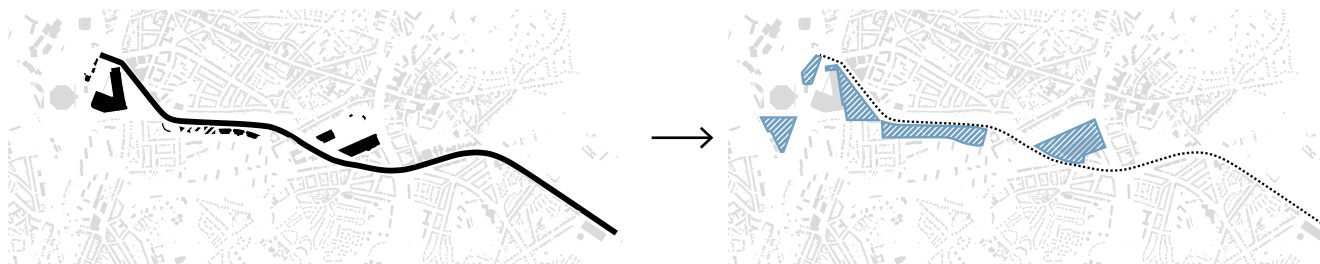
Différentes hypothèses pour les équipements seront étudiées pour les différents sites en listant les options possibles.

Cette ambition se traduit dans les objectifs suivants au sein du PAD :

- › Mettre en place une configuration urbanistique définitive traduisant la nature urbaine de cette entrée de ville, en cohérence avec les espaces publics et les paysages structurants ;
- › Activer les façades et fronts bâtis autour des espaces publics et paysagers structurants ;
- › Développer une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active ;
- › Produire minimum 50% de logements à finalité sociale (locatif social, locatif modéré, acquisitif social) parmi les logements créés pour les terrains dont la Région est propriétaire conformément à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 ;
- › Recoudre les coupures et la fragmentation présente dans le paysage bâti, minimiser les ruptures et favoriser les continuités et les porosités, accentuer les liens avec les maillages existants ;
- › Articuler et générer un cadre public cohérent délimitant et orientant clairement les développements urbains ;
- › Développer les sites en cohérence avec la stratégie de mobilité développée à l'échelle du PAD, c'est-à-dire privilégier les zones bien accessibles par modes actifs et transports publics pour l'implantation de programmes générant une attraction importante ;
- › Créer des identités urbaines claires, participant à la compréhension d'une part, des structures et de l'échelle du territoire, et d'autre part, des points d'intensités urbaines, par des gabarits spécifiques agissant comme marqueurs, des repères urbains qui ponctuent l'entrée de ville ;
- › Valoriser des développements urbains durables et circulaires.

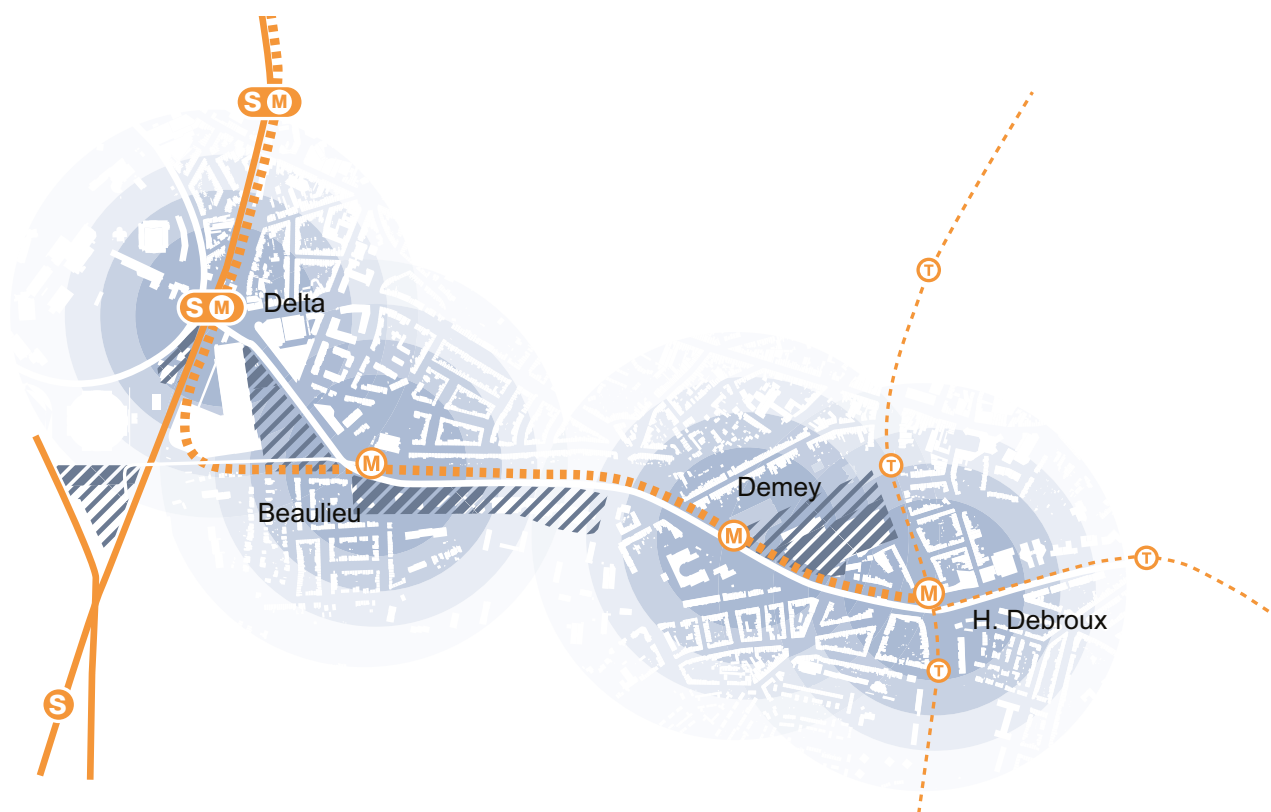
Des objectifs spécifiques supplémentaires sont précisés pour certains sites (voir 2.).

## Urbanisation : Compléter la ville et/ou corriger les rives

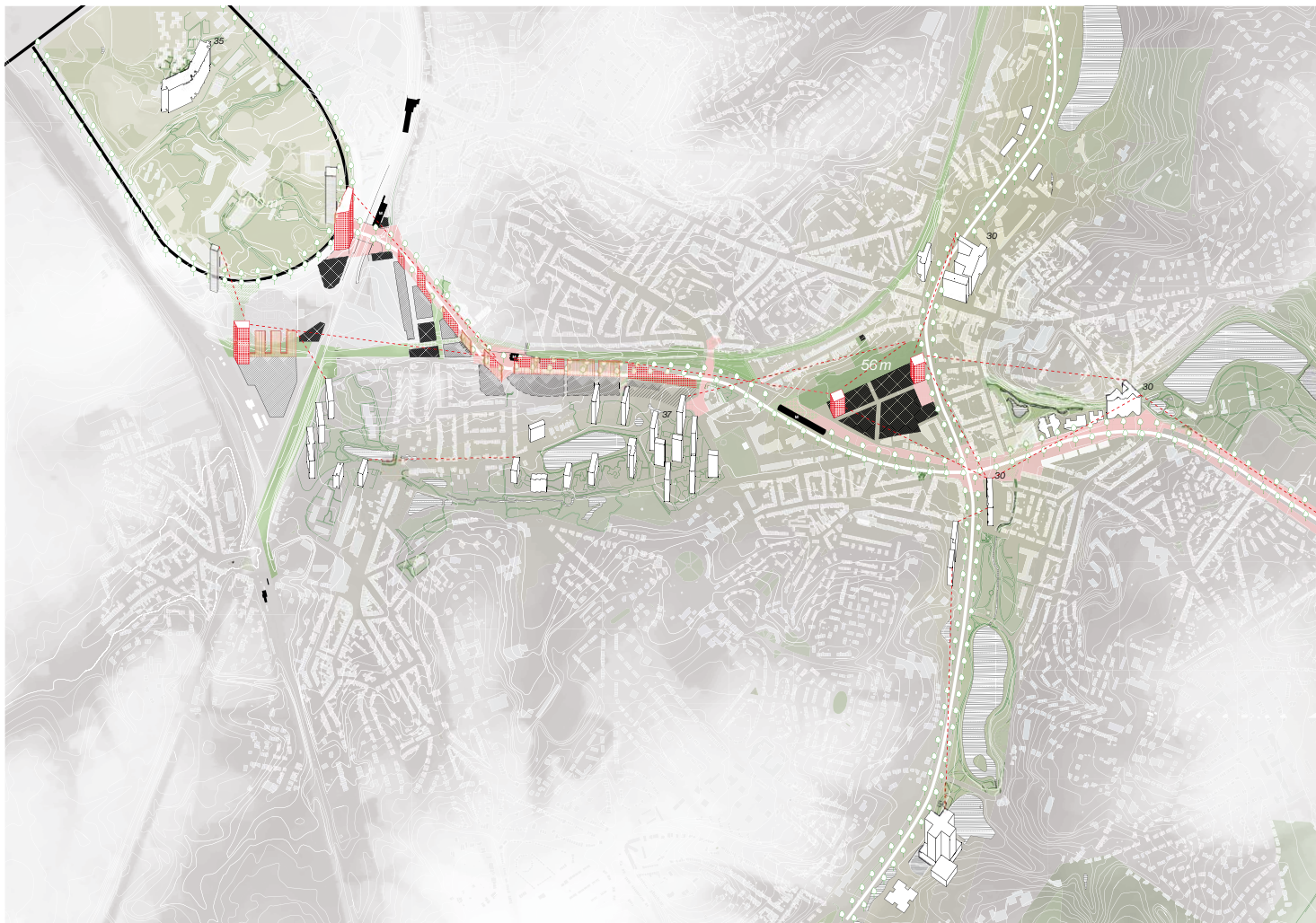


Concrètement, cette ambition se traduit au niveau de la E411 par les moyens suivants, notamment réglementaires :

- › La mise en place d'une configuration urbanistique définitive traduisant la nature urbaine de cette entrée de ville ;
- › Des changements d'affectations pour permettre la création de mixité programmatique ;
- › Des prescriptions réglementaires supplémentaires afin de garantir une mixité programmatique dans les zones ne nécessitant pas de changement d'affectation ;
- › La création de liserés de façades actives au droit des espaces publics et paysages structurants ;
- › La création de porosités cyclo-piétonnes au travers de zone d'affectation pour renforcer le maillage cyclo-piéton ;
- › L'articulation entre des espaces publics clairement définis, des paysages structurants revalorisés ou créés et les futurs développements ;
- › La limitation du nombre d'emplacements de stationnement automobile autorisé en fonction des besoins réels compte tenu des alternatives disponibles (voir I.C.) ;
- › La valorisation des alternatives de déplacement, notamment par la création d'emplacements de stationnement pour les vélos de grande dimension ;
- › La gestion des accès automobiles pour les dessertes locales à destination ;
- › L'intégration des objectifs du PREC et des principes de durabilité et de gestion intégrée des eaux de pluies.



↑ Schéma : recentrement autour des noeuds de transports publics bénéficiant d'une bonne accessibilité



### Vision paysagère des immeubles élevés

Le PAD propose la création d'éléments bâtis dont les gabarits spécifiques leur permettent d'agir comme marqueurs ou éléments de repères urbains qui ponctuent l'entrée de ville.

L'enjeu de ces immeubles élevés est de favoriser la lisibilité des structures et des identités urbaines et paysagères qui composent l'entrée de ville.

L'enjeu est de valoriser le paysage urbain (topographie, vues et perspectives), la morphologie urbaine (continuités bâties ou paysagères) et la programmation urbaine (espaces publics structurants, lieux d'intermodalités, lieux de mixités et de fonctions à vocation collective).

Des immeubles élevés sont ainsi préconisés et traduits notamment par des repères paysagers dans le volet réglementaire aux endroits suivants :

- › aux points d'articulations et/ou le long des cheminements principaux, selon les modes de déplacements, pour marquer et les perspectives visuelles et permettre l'orientation (repères paysagers site Triomphe et Triangle, gabarits plus élevés le long de l'axe métropolitain, cf. Boulevard du Souverain) ;
- › à proximité des stations de métro et des espaces publics structurants qui y seront aménagés, pour permettre l'orientation vers ces nouveaux lieux de centralité ou des fonctions à vocation collective sont également prévues (repères paysagers site Triomphe et Demey, gabarits élevés site Delta et Beaulieu) ;
- › aux points d'articulations avec les paysages structurants, pour révéler les vallées et les continuités paysagères, permettre de les repérer dans le tissu urbain et l'orientation (repère paysager site Demey et Triangle, cf. immeubles élevés parc Tercoigne et de la Héronnière).



← Schéma : vision paysagère des immeubles élevés

### Économie circulaire, durabilité et gestion intégrée des eaux de pluies

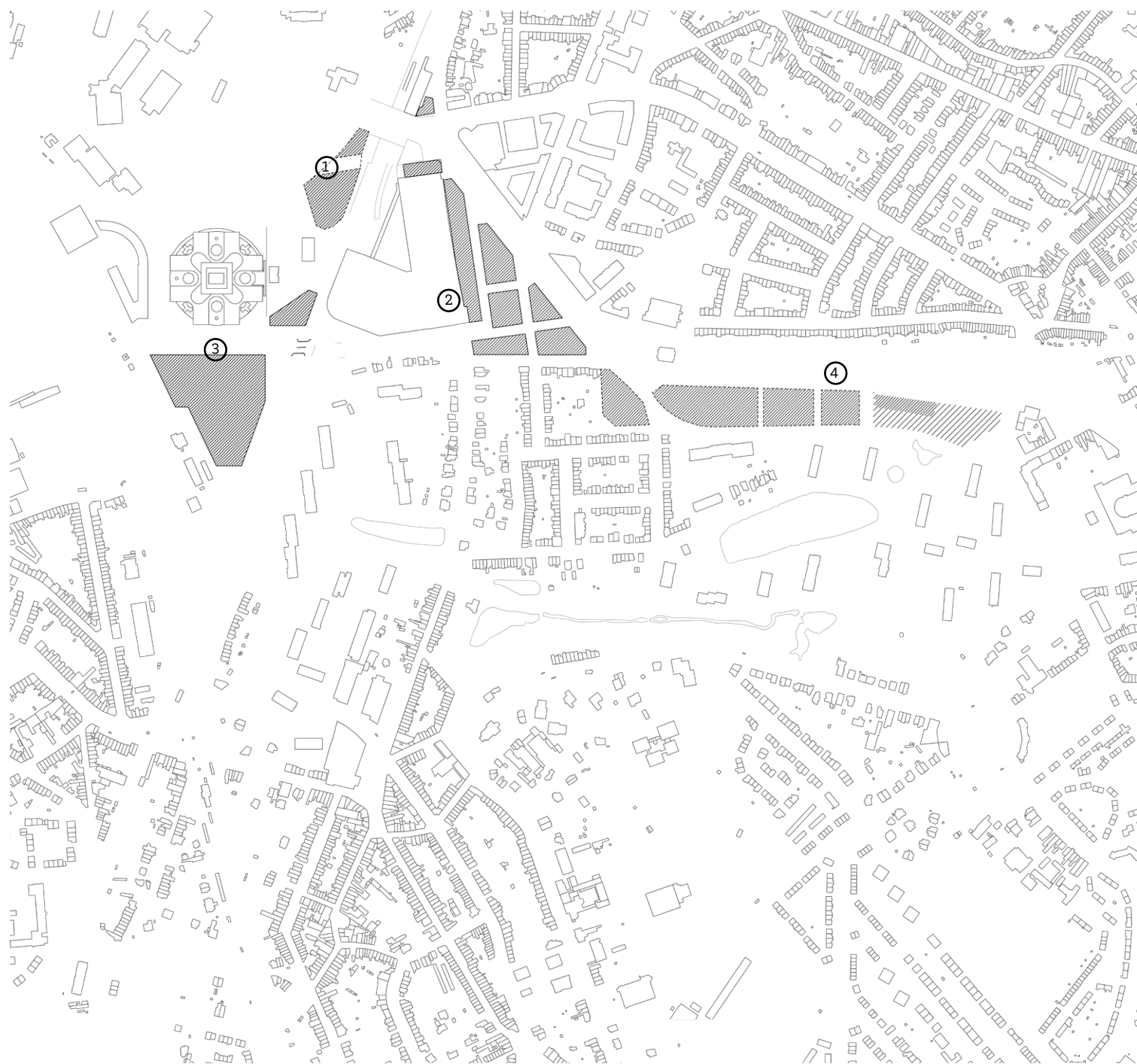
Le PAD entend favoriser des développements immobiliers durables et circulaires. A ce titre, les développements immobiliers (et leur mise en oeuvre) intègrent les principes de l'économie circulaire et respectent les objectifs du Plan Régional d'Economie Circulaire et des principes de durabilité. En particulier, les projets visent à réduire et à gérer les déchets produits, visent une gestion énergétique performante, visent le réemploi des matériaux et la transformation des bâtiments existants ou à construire.

Ainsi, chaque projet de reconversion ou de démolition-reconstruction devra analyser le potentiel de reconversion de l'immeuble, de réemplois des matériaux et de circularité, fournir une

analyse architecturale du bien et prouver que la démolition est l'option la plus durable.

De plus, quand cela est possible, une occupation temporaire de l'immeuble ou du site est prévue.

Enfin, chaque projet veillera à une gestion intégrée des eaux de pluies, lorsqu'un cours d'eau ou un pertuis est présent, celui-ci sera prioritairement utilisé comme exutoire des trop pleins des ouvrages de rétentions (aériens) réalisés. Lorsque plusieurs projets sont réalisés de manière concomitante et lorsque cela est techniquement faisable, on veillera à ne prévoir qu'un point de rejet de ces trop-pleins d'eau de pluie.



①

Triomphe

②

Dépôt STIB et P+R Delta

③

Delta Triangle

④

Beaulieu



Carte stratégique «Urbanisation»



⑤

Demey

## 1.B.4. Transversalité – Des espaces publics liants

Le PAD a l'ambition de multiplier et de diversifier les connexions de part et d'autre et le long du boulevard urbain.

L'armature d'espaces publics qu'offre la requalification de l'E411 renoue avec le socle naturel et le tissu urbain alentour, laissant ainsi des figures transversales prendre le dessus sur la logique linéaire préexistante. Ainsi des espaces publics raccordent des grandes pièces jusqu'alors dissociées par leur topographie, ou par les infrastructures qui les parcourent.

L'action ciblée réalisée sur chacun des espaces publics en font des liants qui simplifient ou permettent les transitions d'une entité à l'autre.

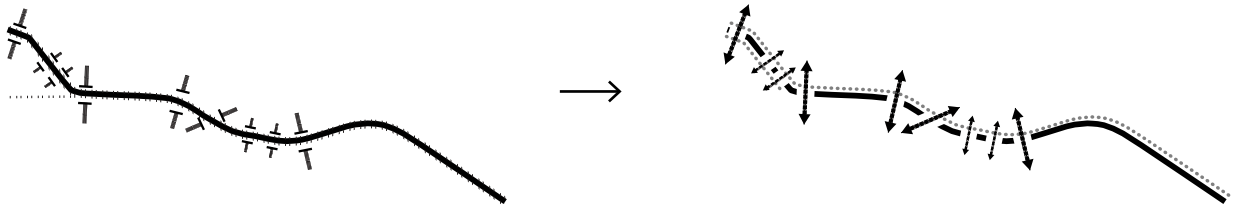
Cette porosité assure l'imbrication entre les différentes échelles. Ces pièces liantes donnent en effet accès au grand territoire, en rendant lisibles et accessibles ses grandes entités (la vallée, la forêt...) en même temps qu'à échelle locale, elles raccordent des pièces urbaines jusqu'alors séparées, leur offrant ainsi un nouveau voisinage.

Cette ambition se traduit dans les objectifs suivants au sein du PAD :

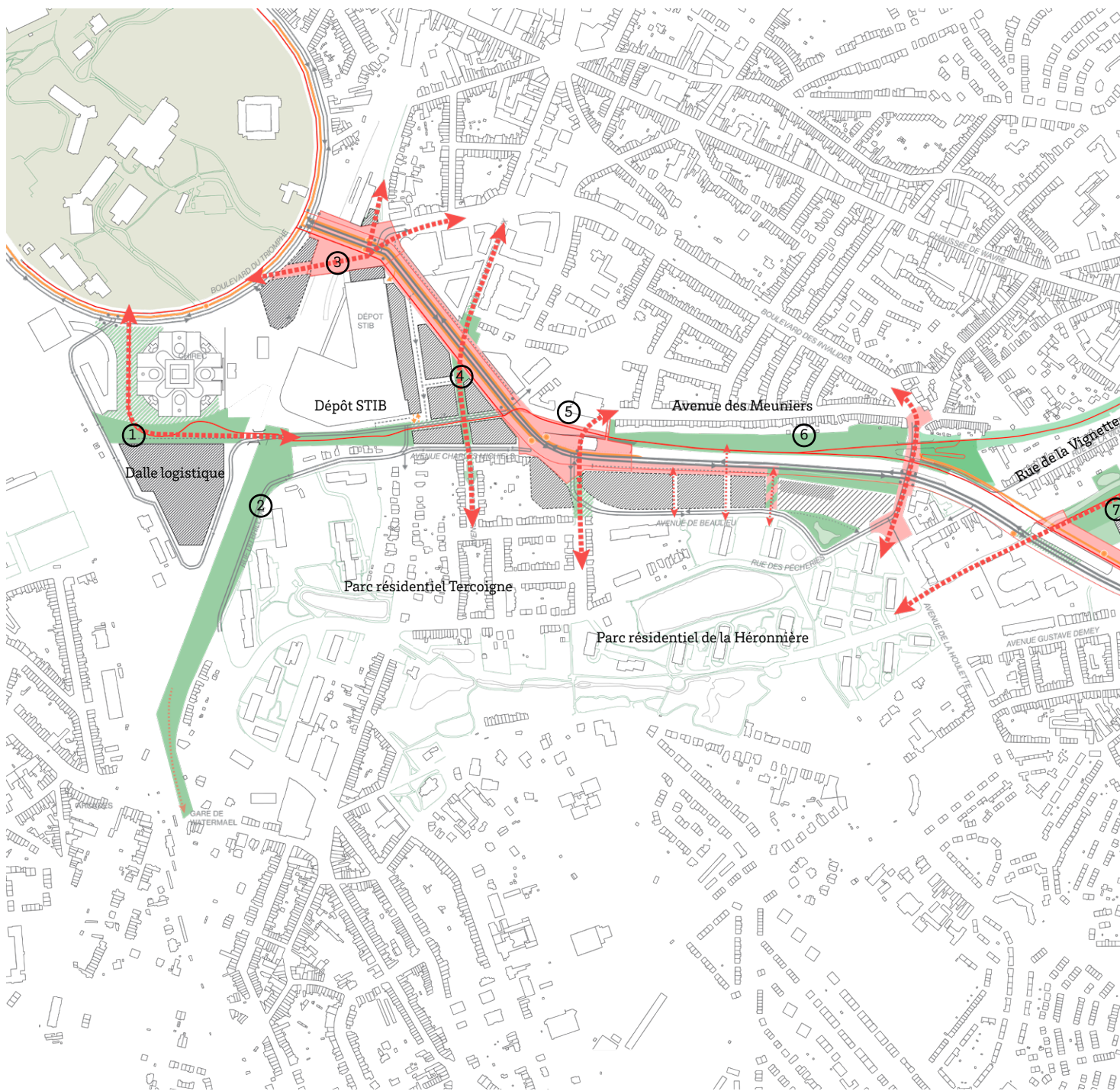
- › La création de nouveaux cheminements traversant et/ou longeant la voirie ;
- › L'adaptation de la voirie pour permettre des traversées sécurisées pour les modes actifs ;
- › L'aménagement d'infrastructures piétonnes et cyclistes qualitatives, répondant notamment aux vademecums publiés par Bruxelles-Mobilité ;
- › Rendre plus poreuses les limites actuelles ;
- › La création d'une chaîne d'espaces publics tout le long du parcours de la E411 ;
- › La création d'espaces de qualité pour améliorer le cadre de vie, générer des continuités et des liens entre les quartiers existants fragmentés et à venir et créer des centralités publiques, lieux de convergence, de séjour et de déambulation ;
- › Minimiser la rupture physique que représentent l'infrastructure routière et les mobilités en les intégrant dans des espaces publics unitaires ;
- › La constitution d'un maillage d'espaces publics articulant et étant support des contextes locaux existants et des développements à venir ;
- › La valorisation des structures paysagères et des qualités des espaces ouverts, agissant comme connexions transversales ou longitudinales ;
- › Recréer des connexions écologiques de part et d'autre de l'E411 au niveau de la Forêt de Soignes.

Concrètement, cette ambition se traduit au niveau de la E411 par les moyens suivants, notamment réglementaires :

- › La libération de la partie nord de l'emprise de la E411 actuelle au profit de cheminements transversaux ;
- › La création de quatre types d'espaces publics répartis le long de l'entrée de ville intégrant des nouvelles connexions de part et d'autre ou le long de la voirie : des places multimodales, des parcs de lisière, des parvis et un boulevard urbain ;
- › La création de nouveaux carrefours pour permettre des traversées sécurisées pour les modes actifs ;
- › La création de nouvelles traversées ;
- › L'articulation entre des espaces publics clairement définis, des paysages structurants revalorisés ou créés et les futurs développements ;
- › L'articulation des différents modes de transports publics, de leurs arrêts, et des modes de déplacements actifs au sein de ces espaces et leur accessibilité transversale ;
- › La création de porosités cyclo-piétonnes au travers de zone d'affectation pour renforcer le maillage cyclo-piéton ;
- › La définition de liseré de façades actives pour l'activation des cheminements ;
- › La création d'un passage à (grande) faune (Ecoduc) entre Trois-Fontaines et le carrefour Léonard.

**Transversalité : Des espaces publics liants**

↑ Illustration d'une nouvelle traversée sécurisée pour les modes actifs.  
Ici, la traversée Pinoy dans le prolongement de l'Avenue Guillaume Poels.



①

Parkway du Triangle  
Désenclavement des plateformes isolées

②

Parc L26  
Paysage liant entre la dalle logistique et le parc résidentiel de Tercoigne

③

Triomphe-Delta  
Plateforme de franchissement des rails

④

Rue Jules Cockx  
Boulevard urbain à deux rives

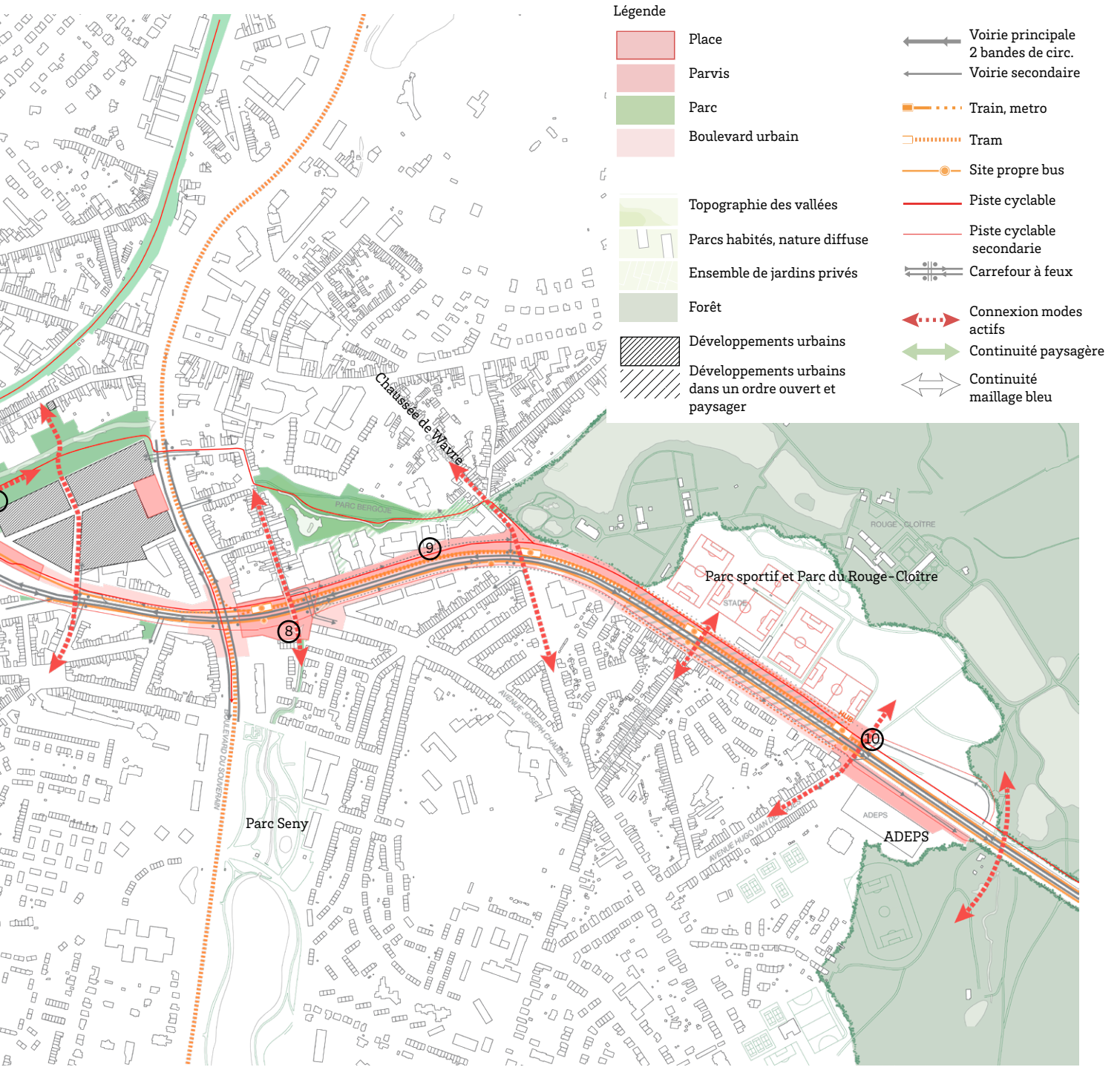
⑤

Beaulieu  
Place d'articulation entre les flux

⑥

Parc du chemin de fer  
Élargissement depuis les jardins de la rue des Meuniers jusqu'aux rails du métro

Carte stratégique « Transversalité »



- Légende**
- Place
  - Parvis
  - Parc
  - Boulevard urbain
  - Topographie des vallées
  - Parcs habités, nature diffuse
  - Ensemble de jardins privés
  - Forêt
  - Développements urbains
  - Développements urbains dans un ordre ouvert et paysager
  - Voirie principale 2 bandes de circ.
  - Voirie secondaire
  - Train, metro
  - Tram
  - Site propre bus
  - Piste cyclable
  - Piste cyclable secondaire
  - Carrefour à feux
  - Connexion modes actifs
  - Continuité paysagère
  - Continuité maillage bleu

7 Parc Demey  
Extension de la vallée et valorisation du parcours du Watermaelbeek

8 Herrmann-Debroux  
Place partagée, ouverte sur la Woluwe

9 Bergoje  
Porosité entre le parc existant et l'espace public créé

10 Rouge-Cloître - ADEPS  
Liaison haute, apaiser l'entrée de ville

## 1.C. STRATÉGIE DE MOBILITÉ

### 1.C.1. Favoriser la réduction du trafic automobile

L'enjeu de la qualité de vie dans les quartiers est au centre des préoccupations. La réduction du trafic automobile vise ainsi à atténuer ses impacts sur la qualité de vie et la sécurité. L'objectif visé par la Région en termes de mobilité au sein du PRDD et du PRM est de diminuer globalement la perméabilité au trafic sur l'ensemble de la Région en travaillant prioritairement sur l'apaisement des quartiers (réduction du transit au profit de la circulation des transports publics, vélos et piétons) ainsi que sur la régulation des flux sur les grands axes (en contrôlant notamment le trafic en entrée de ville). Le PAD s'inscrit dans ces objectifs régionaux.

La mobilité ne forme pas l'objectif principal du projet mais elle reste donc une condition préalable majeure pour le réaménagement radical de l'infrastructure et l'amélioration de la qualité de la vie dans les quartiers.

La voirie métropolitaine de la E411 représente en effet aujourd'hui une pénétrante majeure de la Région. Sa requalification en boulevard urbain implique une modération importante du trafic automobile sur cet axe. En effet, si la requalification de l'infrastructure routière en boulevard de 2x2 bandes en elle-même ne réduit pas en soit la capacité de l'axe, la suppression des éléments infrastructurels autoroutiers d'évitement des croisements qui l'accompagne, tels le viaduc Herrmann-Debroux ou les tunnels de Beaulieu, réduisent la capacité générale actuelle de l'axe Léonard-Delta.

Les études et simulations réalisées dans le cadre de l'élaboration du PAD ont montré que la réduction de capacité engendrée par la requalification de l'infrastructure induisait de facto un report modal important vers les transports publics et ce, notamment,

bien en amont de l'axe Léonard-Delta. Cela démontre l'intérêt et l'effet positif sur les pratiques de mobilité d'un projet ambitieux de requalification urbaine d'une entrée de ville, comme le présent PAD le propose. Ce report modal attendu n'est néanmoins pas suffisant à lui seul pour garantir une fluidité du trafic le long du futur boulevard urbain au vu de la capacité désirée pour celui-ci.

Pour répondre à ce constat, maintenir des qualités d'accessibilité et limiter la congestion pour le sud-est de la Région, les objectifs et les mesures préconisées par le PAD Herrmann-Debroux sont dès lors très ambitieux au niveau de la mobilité.

La première mesure est le renforcement du report modal attendu par le développement de solutions alternatives au transport automobile permettant un transfert modal majeur. Comme repris dans le PRDD et le PRM, de nombreuses solutions sont à développer à des échelles dépassant celle du PAD (RER, taxation, réseau cyclable étendu, P+R en dehors de la RBC).

La requalification de la voirie métropolitaine de la E411 nécessite également le développement de mesures de mobilité à l'échelle du PAD et des quartiers alentours. Il s'agit de favoriser les piétons et les cyclistes et d'atténuer les impacts du trafic automobile sur la qualité de vie et la sécurité au sein des quartiers. Il faut donc rééquilibrer les espaces dédiés aux différents modes de déplacement et prévoir la protection et l'amélioration des conditions piétonnes et cyclistes dans les quartiers. Le trafic automobile sur le territoire du PAD Herrmann-Debroux est ainsi à modérer en intervenant d'une part sur l'aménagement du boulevard urbain et le dessin de son infrastructure et, d'autre part, en intervenant sur la génération de déplacement induite par les développements prévus par le PAD.

Le PAD préconise dès lors 2 stratégies complémentaires qui sont développées ci-après :

- › Une stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine visant à favoriser le report modal en amont de l'entrée de ville, qui s'inscrit dans la stratégie de mobilité à l'échelle de la RBC ;
- › Une stratégie de mobilité à l'échelle du PAD et des quartiers alentours. Celle-ci se développe en 4 volets principaux :
  - Construire un hub de mobilité (un P+R étendu) disposant d'une connexion forte aux transports publics pour favoriser le report modal au sein de la RBC, en complément de la stratégie à l'échelle métropolitaine ;
  - Favoriser les modes actifs (piétons et cyclistes) et les transports publics ;
  - Réduire l'infrastructure afin d'arriver à une capacité désirée pour la voirie métropolitaine Léonard - Delta et reconfigurer les schémas de circulation ;
  - Adapter l'offre de stationnement automobile autorisée au sein des développements pour modérer la génération de déplacements automobiles induite, et favoriser les alternatives.

## 1.C.2. Rappel des enjeux de mobilité à l'échelle métropolitaine

Réduire le trafic automobile qui emprunte la voirie métropolitaine de l'E411 nécessite de développer une stratégie de mobilité à une échelle dépassant celle du présent PAD, afin de favoriser le report modal le plus en amont possible des déplacements quotidiens. Cela implique dès lors une concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Région flamande et la Région wallonne sur les mesures concrètes à mettre en œuvre à l'échelle métropolitaine afin de favoriser le report modal.

Le projet de restructuration de l'axe E411 en boulevard urbain s'inscrit dans la stratégie de mobilité à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale et de la zone métropolitaine :

- › du Plan Régional de Développement Durable ;
- › du nouveau Plan Régional de Mobilité (GoodMove 2030) qui vise - entre autres - à réduire le volume des déplacements effectués en voiture dans, vers et depuis la région bruxelloise.

Comme nous l'avons déjà indiqué, les études et simulations réalisées dans le cadre de l'élaboration du PAD ont montré que la réduction de capacité engendrée par la requalification de l'infrastructure induisait de facto un report modal important vers les transports publics et ce, notamment, bien en amont de l'axe Léonard-Delta. Celui-ci doit néanmoins être renforcé pour répondre à la capacité désirée sur le boulevard urbain.

Au vu des ambitions en terme de mobilité que nécessite la requalification de l'infrastructure routière, Le PAD préconise 7 mesures spécifiques pour améliorer et renforcer les alternatives au déplacement en voiture :

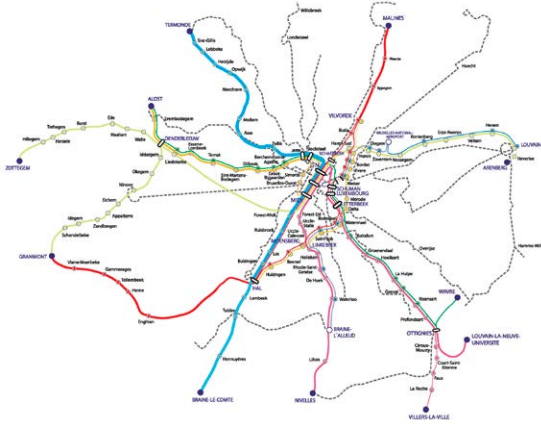
- › Le renforcement de l'offre de transports publics à l'échelle métropolitaine pour favoriser un report modal, notamment en lien avec la mise en œuvre du RER (offre de trains et bus). Une analyse complémentaire des lignes et des fréquences à renforcer devrait être menée ;
- › L'analyse de l'offre existante et prévue actuellement de P+R situés proches des gares ou des arrêts de transports publics devrait être menée à l'échelle métropolitaine pour déterminer les localisations, les gammes d'alternatives à proposer en fonction des besoins de mobilité (mouvements entrants ou sortants de la RBC) (types de transports publics, zone de covoiturage, parking vélo, station de voiture partagées, ...) et les capacités de P+R nécessaires, en ce compris le hub de mobilité proposé dans le PAD ;
- › La création et la multiplication de l'offre de P+R situés hors de la Région de Bruxelles-Capitale, à proximité des gares ou des

arrêts de transports publics. La création de ces P+R est complémentaire à la création d'un hub de mobilité sur le PAD ;

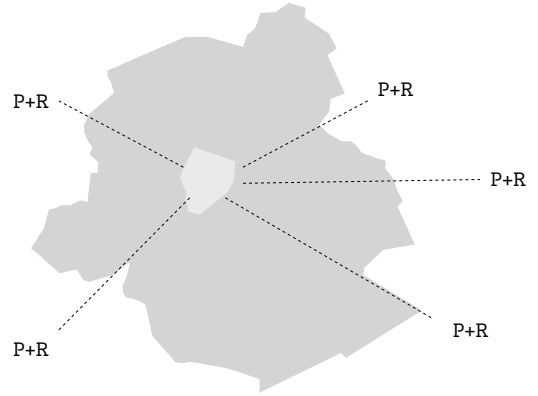
- › La création coordonnée d'un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle métropolitaine, traversant les frontières régionales. Ce réseau cyclable devrait veiller à offrir des itinéraires continus soutenus par des infrastructures adaptées (pistes cyclables sur site propre, large, éclairée et limitant les points de conflit avec les autres modes). Une connexion à ce réseau interrégional, et un itinéraire cyclable est prévu dans le cadre du PAD pour l'axe Léonard - Delta. Le développement de ce réseau à l'échelle métropolitaine devrait faire l'objet d'une analyse complémentaire ;
- › Le réaménagement du carrefour Léonard pour encourager les flux de rocade dans l'aménagement et la signalisation et marquer l'entrée de ville dès le ring ;
- › Le choix d'orientations urbanistiques durables favorisant un recentrement autour des nœuds de transports publics ;
- › L'encouragement du télétravail, en lien avec l'évolution des technologies et du monde du travail, pour réduire le besoin de déplacements professionnels ;
- › Enfin, considérant que les infrastructures routières sont dimensionnées pour l'heure de pointe et qu'un nombre important de véhicules empruntant l'E411 à ces horaires ne sont occupés uniquement que par leur conducteur se rendant ou quittant le travail, favoriser le covoiturage et les navettes entreprises pourrait avoir des effets importants sur les flux en entrée de ville. Chaque densification du nombre de personne par véhicule amène en effet une diminution immédiate du nombre de véhicule circulant sur le tronçon, qui se répercute sur le dimensionnement de l'infrastructure routière et les nuisances. Contrairement aux mesures précédentes, favoriser le covoiturage et les navettes entreprises ne nécessitent pas d'investissements publics importants et peut être mis en place rapidement. Les politiques existantes en Région de Bruxelles-Capitale telles que les Plan de Déplacements des Entreprises, les incitants (prime pour l'organisation de navette, etc.), les actions de sensibilisation à destination des entreprises et/ou du citoyen, sont à renforcer. Éventuellement, et en fonction du succès de cette politique, les véhicules utilisés pour le covoiturage ou les navettes entreprises pourraient utiliser certaines bandes de circulation réservées au bus. Cette mesure pourrait faire l'objet d'un projet-pilote.



Schéma «Stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine»



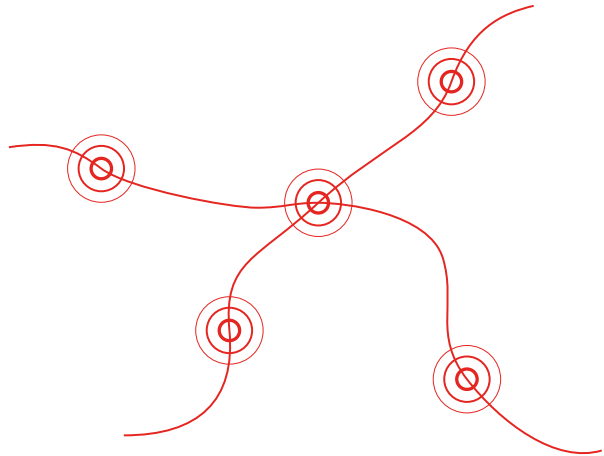
RER



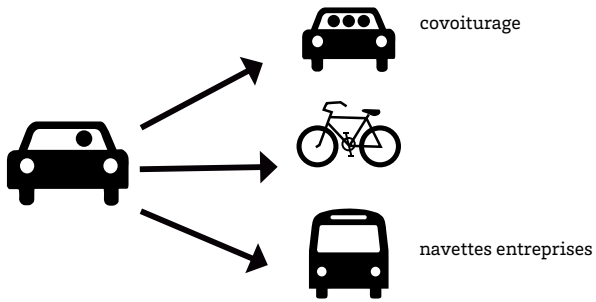
augmentation offre P+R  
hors Région de Bruxelles-Capitale



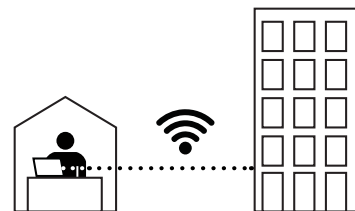
réseau cyclable  
de grande qualité



recentrement  
autour des noeuds  
de transport en commun



transfert modal majeur



Télétravail

## 1.C.3. Stratégie de mobilité à l'échelle du PAD

### 1.C.3.1. Hub de mobilité avec connexion forte aux transports publics

Le PAD prévoit la mise en place d'un hub de mobilité avec connexion forte aux transports publics à l'entrée de ville de la voirie métropolitaine de l'E411. Ce hub a notamment comme objectif de permettre le report modal pour les automobilistes qui ne peuvent se reporter sur des alternatives à l'échelle métropolitaine. Il s'agit de conserver la fonction de parking existant actuellement en entrée de ville, notamment au niveau du P+R Delta, mais qu'il est nécessaire de réorganiser et de déplacer en amont du Boulevard du Souverain pour permettre d'atteindre la capacité désirée sur le boulevard le plus en amont possible et de supprimer le Viaduc Herrmann-Debroux.

Fonctionnellement, le hub de mobilité proposé se rapproche d'un parking relais (ou P+R) tels qu'ils existent actuellement. Il s'agit donc d'une infrastructure offrant un grand nombre d'espaces de stationnement à destination d'automobilistes leur permettant d'y laisser leur véhicule et de continuer leur trajet en transport public s'ils se rendent en ville, et inversement s'ils en sortent. En considérant le positionnement stratégique de cette infrastructure en entrée de ville, la diversité des pratiques et des besoins de déplacement, la diversification des alternatives au transport automobile, la présence d'un certain nombre de ligne de bus interrégionales et la possibilité d'un développement de celles-ci, le PAD préconise de ne pas limiter à priori cette infrastructure de changement de mode déplacement à la seule fonction de parking relais (P+R) et propose dès lors la mise en place d'un « hub de mobilité ». Celui-ci pourrait aussi répondre à d'autres besoins de déplacements, en offrant notamment les infrastructures suivantes :

- des emplacements de stationnement réservés à des voitures partagées, permettant par exemple à des habitants de la RBC ne possédant pas de véhicule de sortir de la Région depuis le hub ;
- des emplacements sécurisés pour vélos, partagés ou non, permettant par exemple à des automobilistes entrant dans la Région de continuer leur trajet à vélo ;
- des zones dédiées au covoiturage, permettant par exemple à un conducteur de déposer de manière sécurisée ses passagers qui continueraient leur trajet avec un autre mode ;
- des arrêts pour des bus interrégionaux express qui pourraient permettre de desservir d'autres P+R dans la zone métropolitaine ou des sites attracteurs situés à proximité du ring, etc.

En termes de capacité, le PAD préconise la création d'un hub de 800 à 1.500 places, correspondant notamment à la réorganisation des places de parking actuellement existantes, qui sont partiellement utilisées comme P+R, au niveau du P+R Delta, sous le Viaduc Herrmann-Debroux et sous le Viaduc des Trois Fontaines. Une étude complémentaire devrait être menée pour déterminer la capacité, l'emplacement et la programmation exacts du hub de mobilité.

Le hub de mobilité doit être connecté de manière forte à un réseau de transport public de haute capacité qui le relie au centre-ville, et cela, dès sa mise en service. Il y a donc lieu de prévoir le hub en lien avec le métro et/ou un tram à haut niveau de service sur site propre sur tout son tracé.

Après analyse de différentes alternatives, le PAD préconise la construction du hub de mobilité sous l'assiette de l'E411 actuelle au niveau de la zone Stade d'Auderghem, qui nécessite le prolongement de l'accessibilité en transports publics. Prolonger la ligne de métro 5 au-delà de la station Herrmann-Debroux en suivant le tracé de l'E411 est techniquement très complexe et implique de reconstruire la station Herrmann-Debroux car elle est aujourd'hui dans l'axe de l'Avenue Joseph Chaudron.

Le PAD propose dès lors de prolonger le réseau de tram pour desservir le hub de mobilité. Il s'agit de s'inscrire dans le Plan de Développement du Réseau Structurant en projet de la STIB par le biais d'une scission de la ligne de tram 8 et le prolongement des deux lignes résultantes jusqu'à la zone Stade d'Auderghem – ADEPS pour connecter le hub de mobilité.

Le Plan de Développement du Réseau Structurant de la STIB indique en effet que les contraintes d'exploitation amenées par les prolongements successifs de la ligne de tram 8 nécessitent de scinder celle-ci. Cette scission entraîne la création de 2 lignes distinctes nécessitant chacune un terminus technique. La zone Stade d'Auderghem - ADEPS est une zone pertinente pour localiser ces terminus.

La ligne 8 sera ainsi scindée en deux tronçons équilibrés : un tronçon Louise - ADEPS, correspondant à la fonction de radiale de cette ligne structurante ; et le tronçon ADEPS - Roodebeek (dans un premier temps), correspondant à la fonction de rocade. Les correspondances entre ces deux tronçons seront efficacement organisées au niveau d'Herrmann-Debroux, en lien avec la requalification préconisée par le PAD. Cet arrêt offrira également aux deux tronçons une correspondance avec la ligne de métro 5. Ensuite les deux lignes rejoindront en site propre leur terminus au niveau de l'ADEPS où elles offriront aux usagers du hub de mobilité une offre de transport suffisante.

Cette solution permet ainsi également de rendre accessible aux bruxellois les sites de Rouge-Cloître, de l'ADEPS, du Stade d'Auderghem et de la Forêt de Soignes par un transport public efficace, tout en leur offrant une infrastructure de parking mutualisée.

La scission de la ligne 8 n'exclut pas la possibilité de conserver une liaison directe Louise-Roodebeek, en fonction des études de mobilité à venir de la STIB.

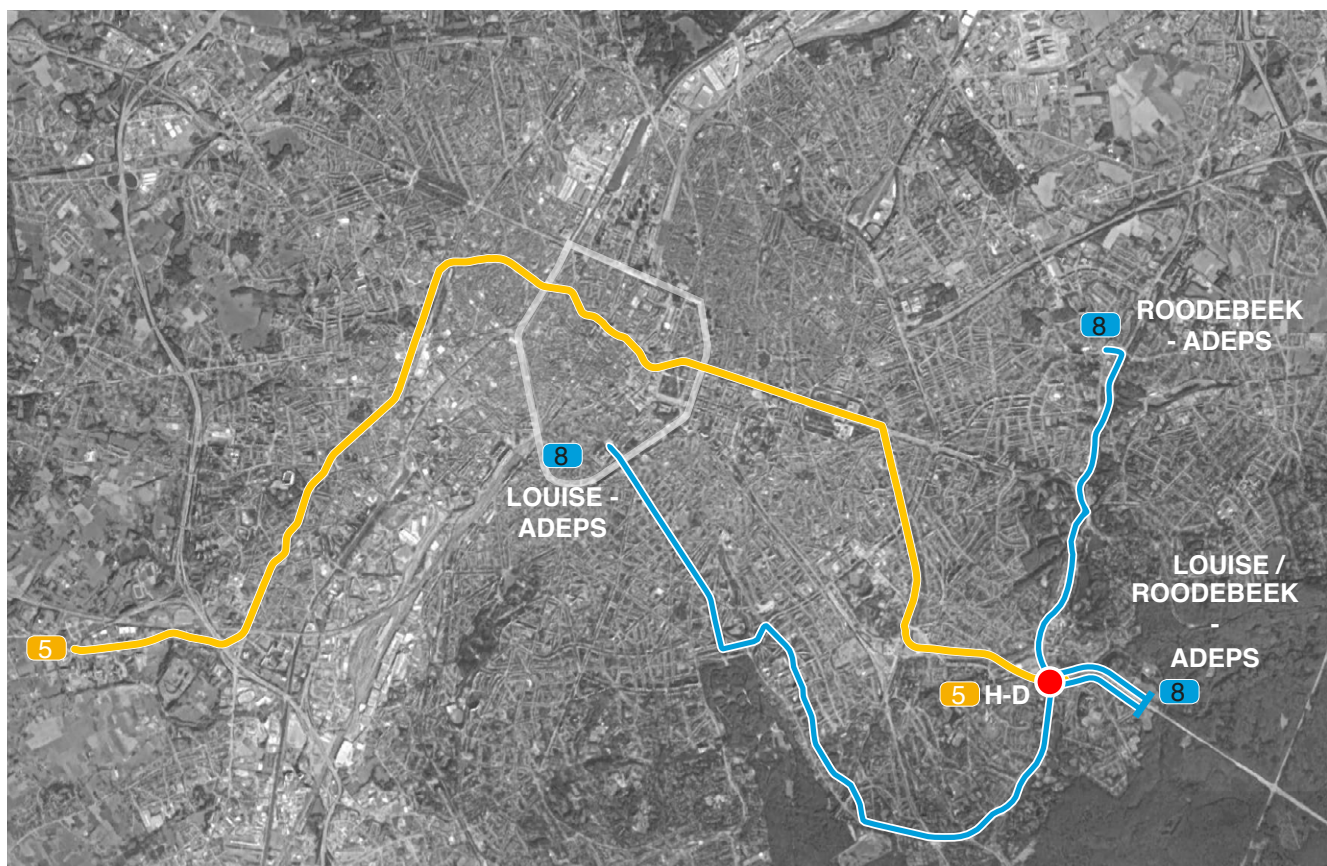
Il est à noter que la cohabitation du prolongement des lignes de tram 8 jusqu'à la zone Stade d'Auderghem – ADEPS et du viaduc Herrmann-Debroux n'est techniquement pas garantie. Si la faisabilité technique est infirmée, une alternative temporaire de connexion du hub de mobilité pourrait être mise en place pendant la démolition du viaduc (par exemple par la mise en place de navettes bus).

Concrètement, le PAD prévoit les actions suivantes :

- › La réorganisation et la centralisation des places de P+R existantes dans un nouveau hub de mobilité situé sous l'assiette de l'E411 existante ;
- › La connexion du hub de mobilité à un transport public efficace par le biais de la scission de la ligne 8 et de la prolongation des 2 lignes résultantes jusqu'à des terminus au niveau de l'ADEPS.

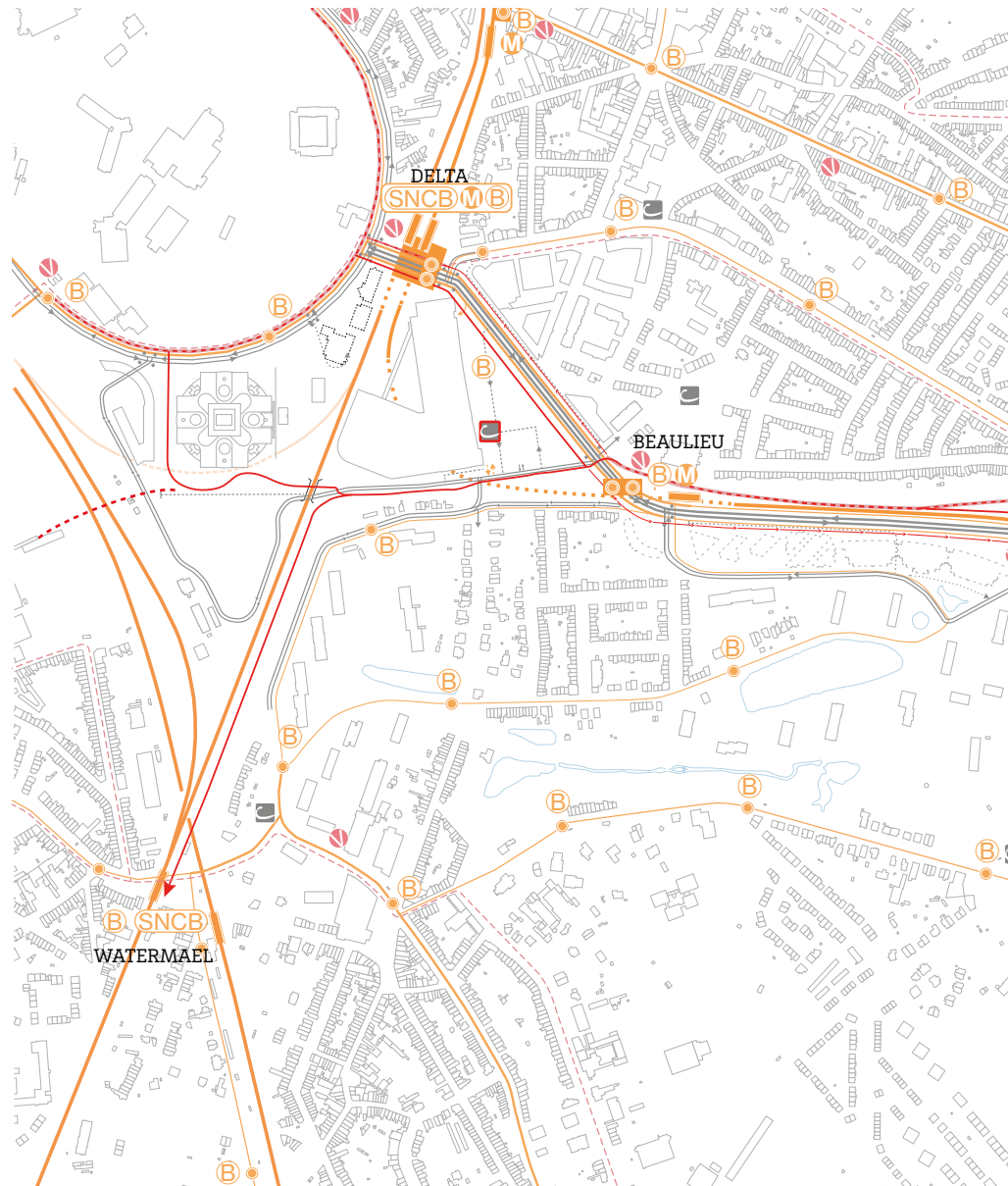


↑ Schéma «Option de localisation du P+R du PAD»



↑ Schéma «P+R avec connexion forte aux réseaux de transports publics»

### 1.C.3.2. Modes actifs et transports publics

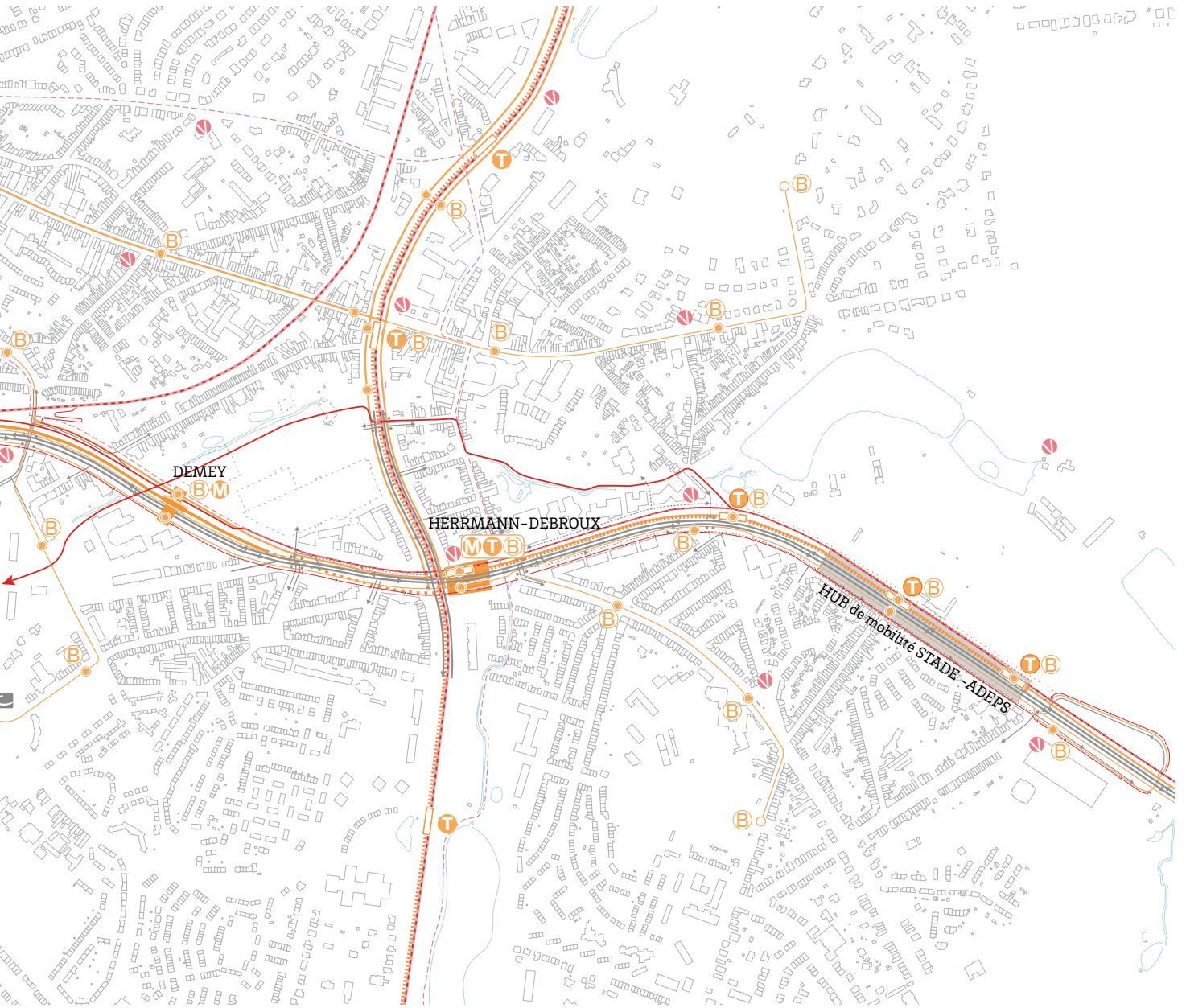


Le PAD entend favoriser l'usage et la convivialité des déplacements par modes actifs et par les transports publics.

Pour augmenter les parts modales actives et de transport public, le PAD propose les solutions suivantes :

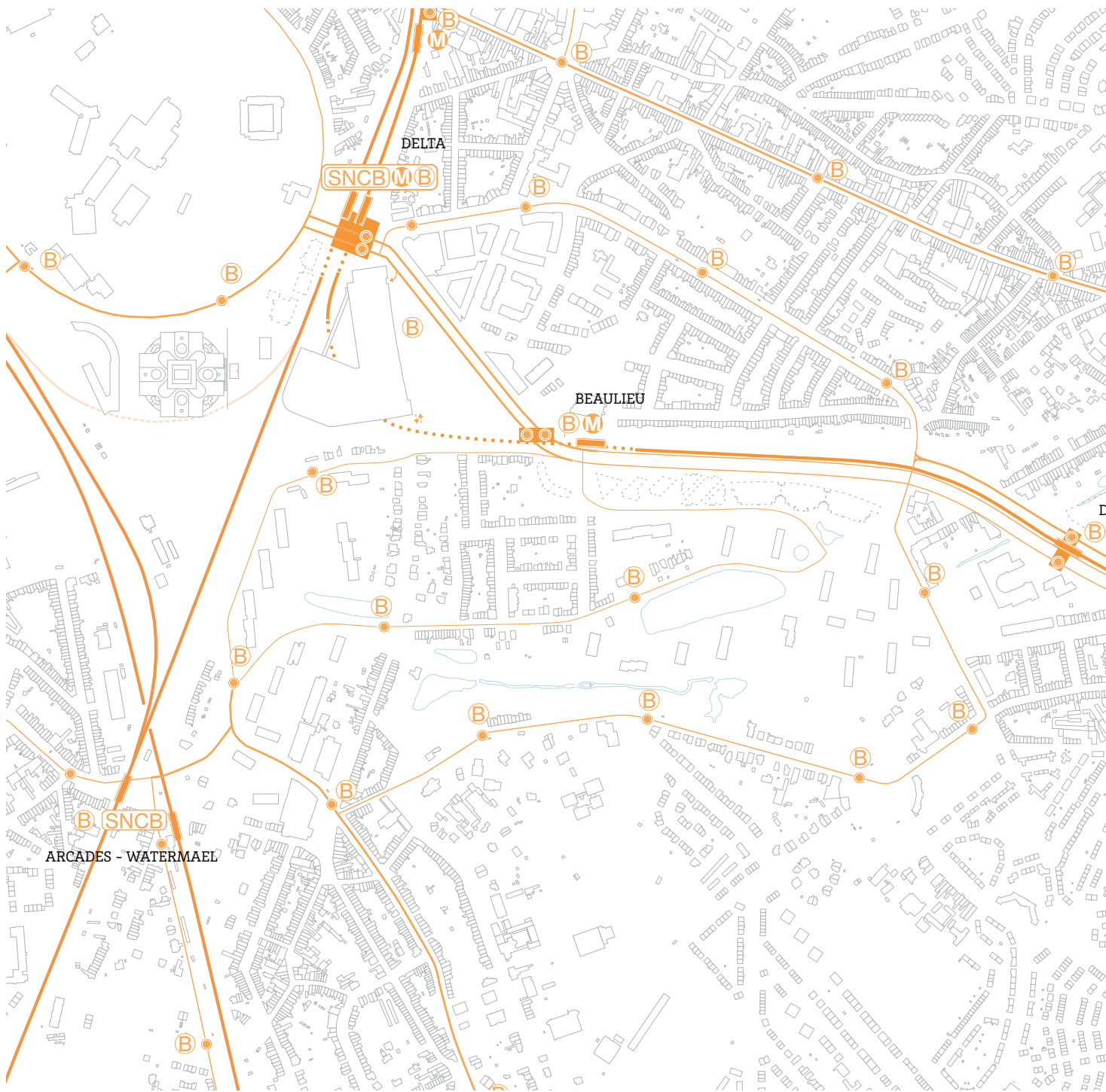
- › La création d'un large espace continu le long du tracé de la voirie métropolitaine de la E411 destiné à accueillir de manière qualitative des infrastructures dédiées aux modes actifs. Au sein des espaces verts, la cohabitation entre vélos et piétons fera l'objet d'une attention particulière afin d'éviter les conflits entre les différentes activités tout en permettant le développement du réseau Vélo Plus (Good Move) ;
- › L'amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité des 4 stations de métro présentes sur le site du PAD par les modes actifs ;
- › L'amélioration des traversées de la voirie métropolitaine de la E411 et le renforcement des maillages local et supra-local de cheminements piétons et cyclistes. Il s'agit de favoriser les piétons et les cyclistes, leur protection et l'amélioration des aménagements aussi dans les quartiers alentours ;
- › La création de places multimodales, destinées à favoriser les changements de modes de transports, entre modes actifs, métro, tram et bus ;
- › La création de stationnements vélo sécurisés aux principaux noeuds intermodaux ;
- › Le renforcement de l'efficacité des transports en commun, avec notamment le prolongement de l'offre tram en site propre jusqu'à l'ADEPS ;
- › La création de site propre pour les lignes de transports en commun utilisant la voirie métropolitaine de la E411. Là où des sites propres continus ne sont techniquement pas possible, le PAD préconise la création de bandes dédiées aux bus en amont des carrefours. Si l'aménagement le permet, ces bandes pourraient éventuellement, selon les cas et selon leur utilisation, être utilisées également par les véhicules utilisés pour le covoiturage ou les navettes entreprises ;
- › La valorisation des alternatives de déplacement, notamment par la création d'emplacements de stationnement pour les vélos de grande dimension dans les immeubles.

Carte stratégique «modes actifs et transports publics»

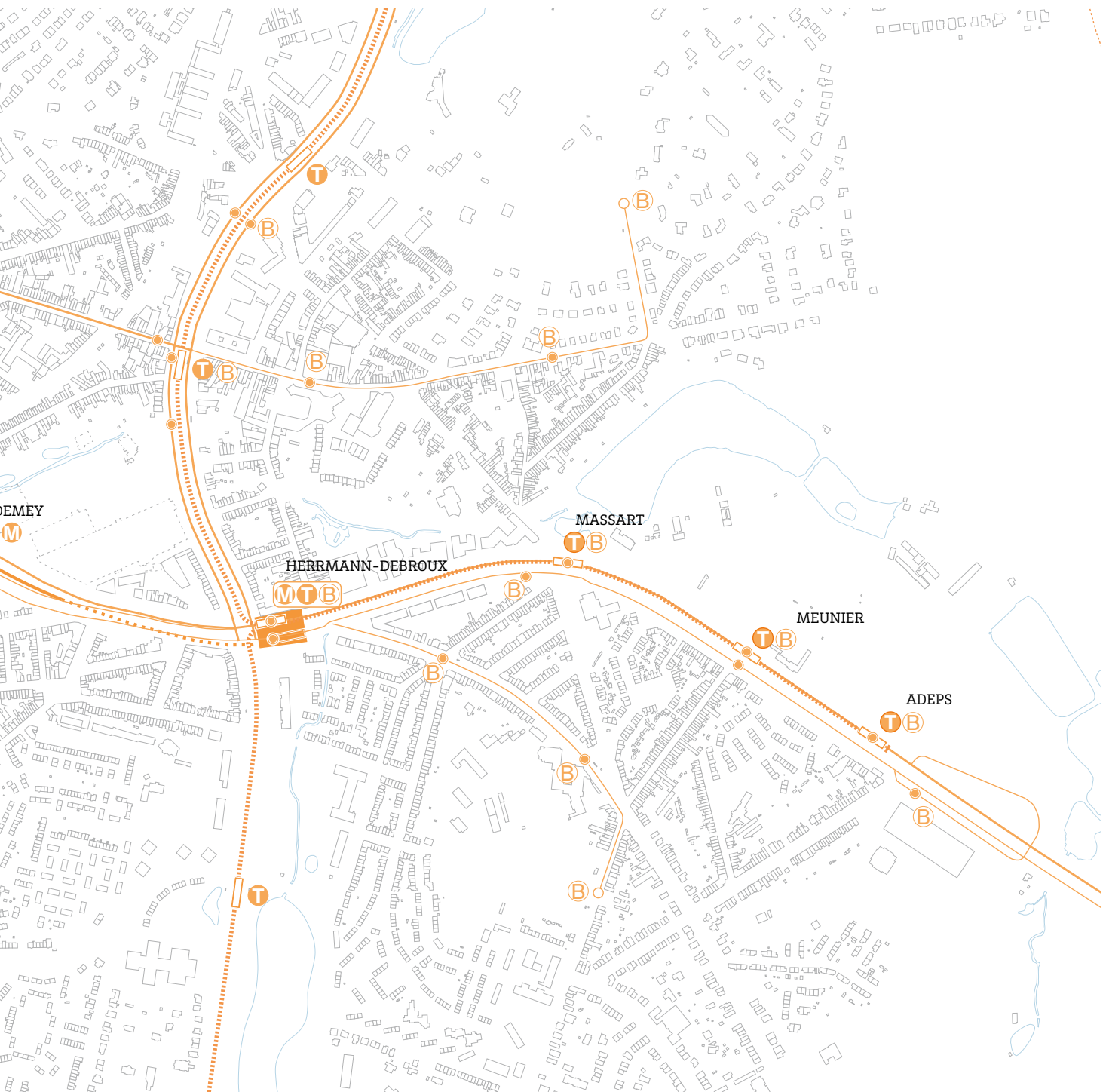


Légende

- |  |   |                  |
|--|---|------------------|
| Ligne de métro                           | Ligne de bus                              | Station vilo     |
| Ligne de tram                            | Point d'intermodalité                     | Arrêt de bus     |
| Emplacement hub de mobilité (P+R)        | ICR                                       | Gare de train    |
| Piste cyclable existante                 | Nouvelle piste cyclable unidirectionnelle | Station de métro |
| Nouvelle piste cyclable bidirectionnelle | Arrêt de tram                             |                  |



## Carte stratégique «transports publics»



## Légende

— Ligne de métro  
(aérien / souterrain)

- - - Ligne de tram

▭ Emplacement hub de  
mobilité (P+R)

— Ligne de bus

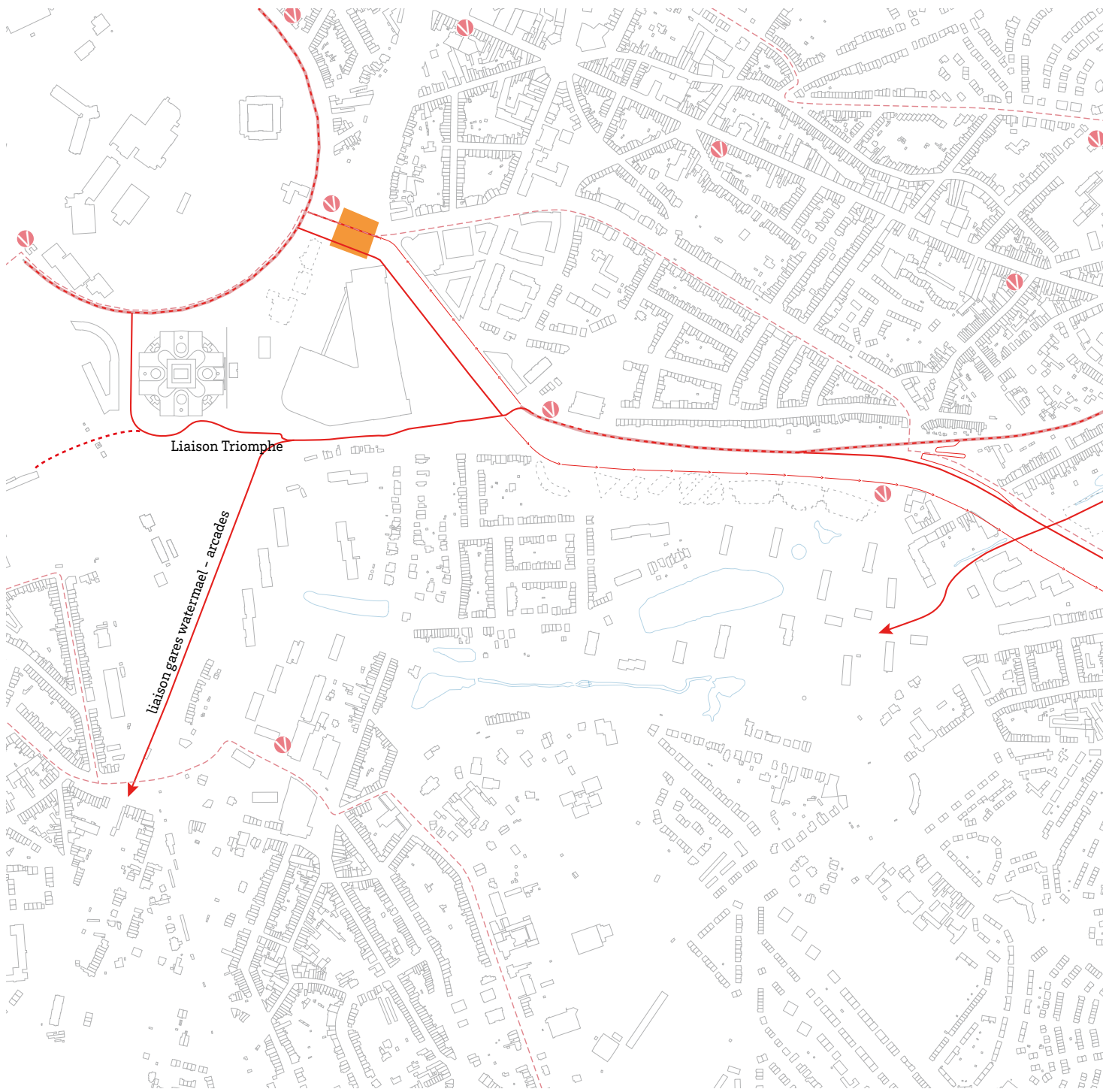
⊗ Point d'intermodalité

○ Arrêt de bus

SNCF Gare de train

M Station de métro

T Arrêt de tram

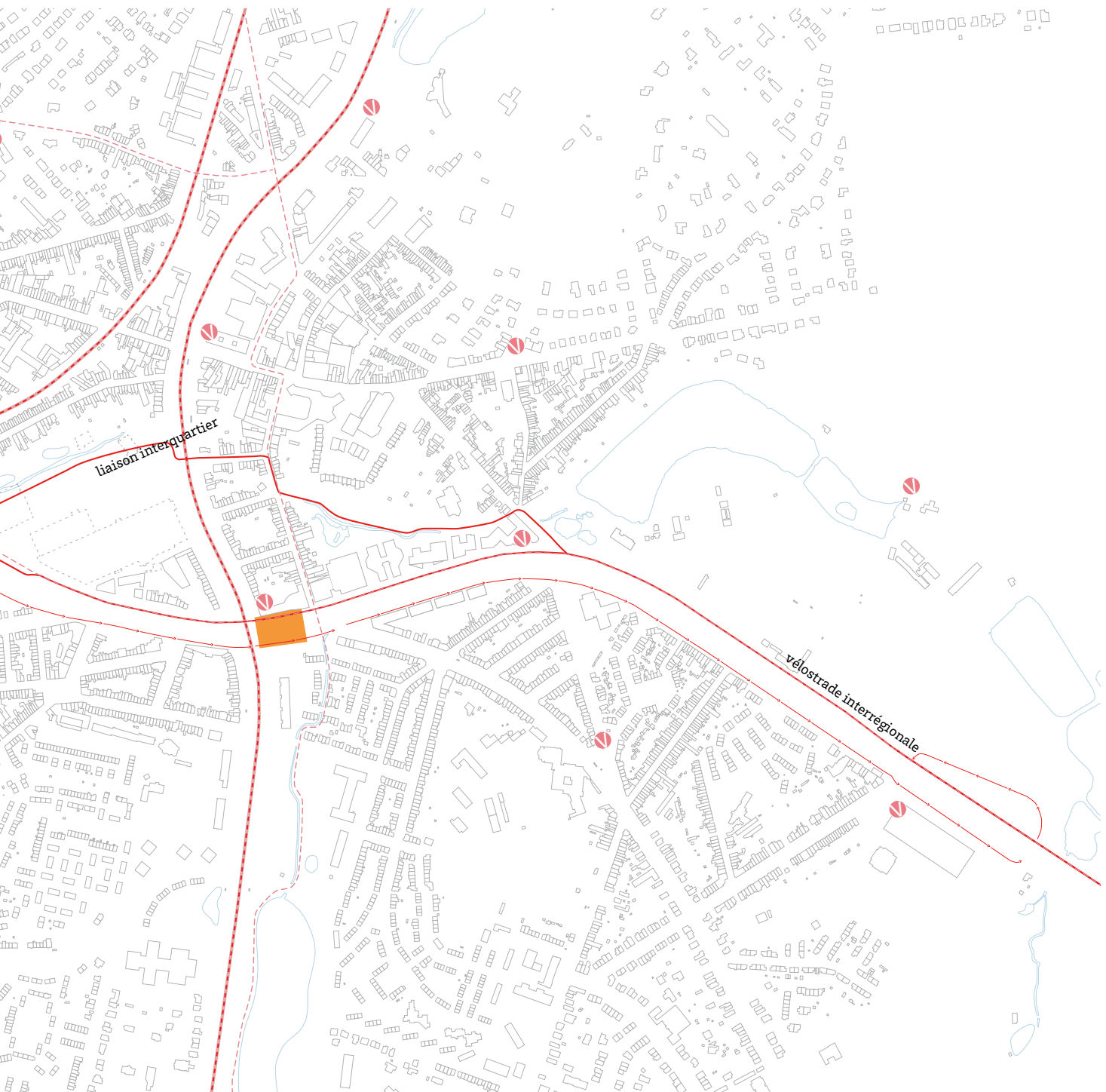


Liaison Triomphe






Liaison gares watermael - arcades



## Carte stratégique «modes actif»



## Légende

-  ICR
-  Station vilo
-  Piste cyclable existante
-  Nouvelle piste cyclable bidirectionnelle
-  Nouvelle piste cyclable unidirectionnelle

### 1.C.3.3. Réduire l'infrastructure routière

Le PAD préconise la réduction de l'empreinte infrastructurelle de la voirie métropolitaine de l'E411 et son réaménagement en boulevard urbain de 2x2 bandes de circulation automobile sur tout son parcours.

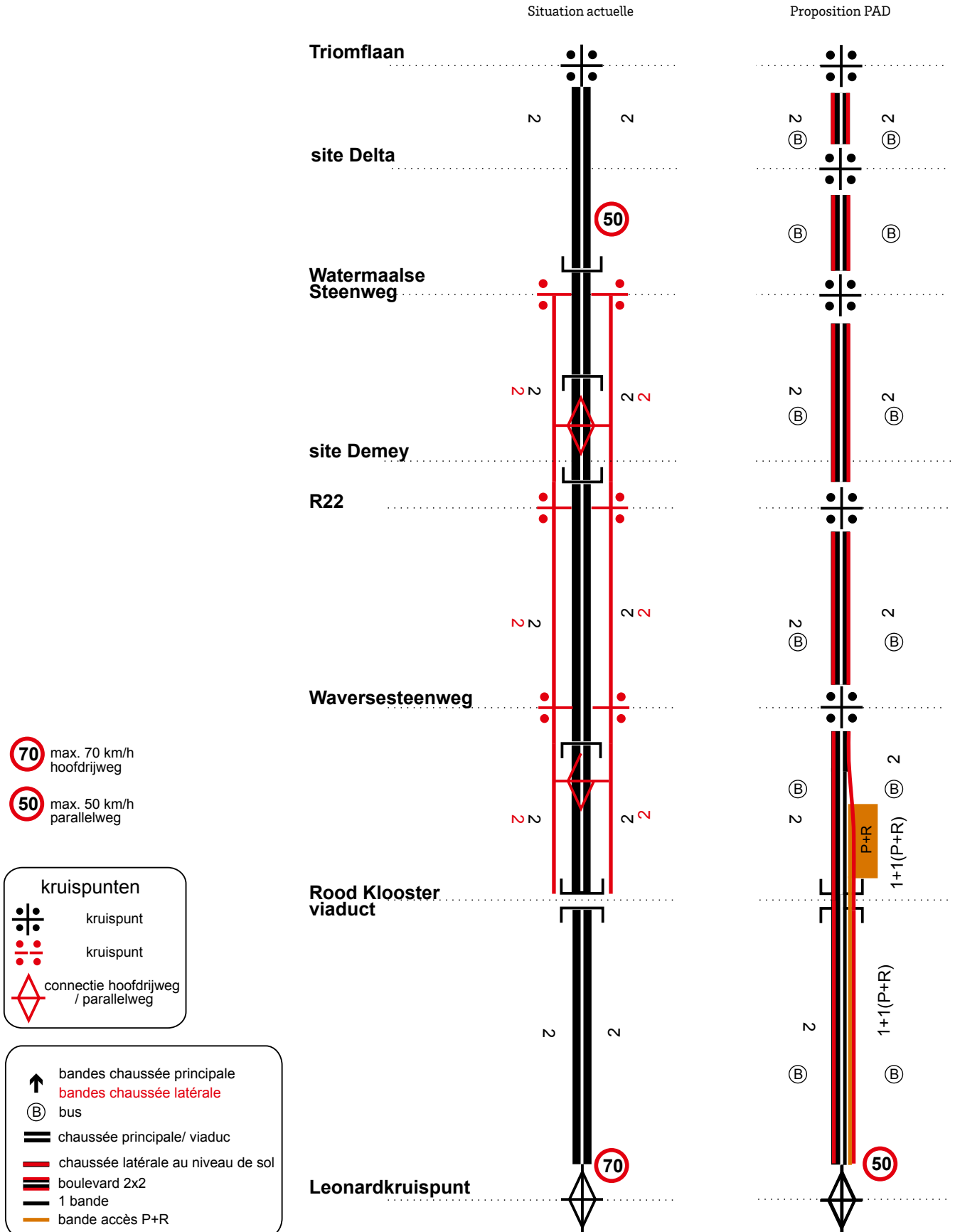
Ce rétrécissement permet de donner à la E411 un caractère urbain en reconvertissant les espaces gagnés en des espaces publics qualitatifs sur son parcours. Outre leur intérêt pour la qualité de vie, ces espaces gagnés sur l'infrastructure routière permettent également la création d'infrastructures continues dédiées aux modes actifs et la création de site propre pour les bus et tram qui favorise l'usage et la convivialité des déplacements par modes actifs et par les transports publics, et donc l'utilisation d'alternatives à l'automobile.

Le PAD propose dans ce cadre le réaménagement des jonctions entre la voirie métropolitaine de l'E411 et les voiries transversales sous la forme de carrefours positionnés au niveau du sol. Cette suppression des éléments infrastructurels autoroutiers d'évitement des croisements, tels le viaduc Herrmann-Debroux ou les tunnels de Beaulieu, réduisent la capacité générale actuelle de l'axe Léonard-Delta.

En effet, ce sont alors ces carrefours qui déterminent la capacité réelle de l'axe (celle-ci étant dépendante du nombre de véhicules pouvant passer par phase de feux par exemple). A ce titre, les études et simulations ont montré que le carrefour à la jonction du Boulevard du Souverain et de l'axe Léonard Delta est le point déterminant du réseau.

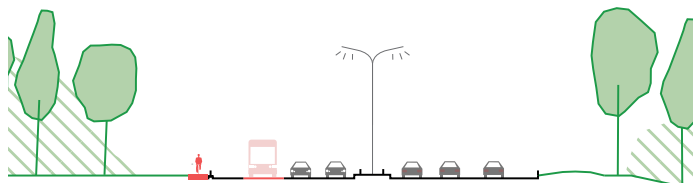
Ce constat a comme corollaire que la capacité désirée de l'axe Léonard-Delta en entrée de ville est dès lors celle du carrefour avec le Boulevard du Souverain. Tout offre de capacité supérieure à celle du carrefour provoquera un effet d'entonnoir.

↓ Schéma «Réaménagement de l'infrastructure en boulevard urbain»

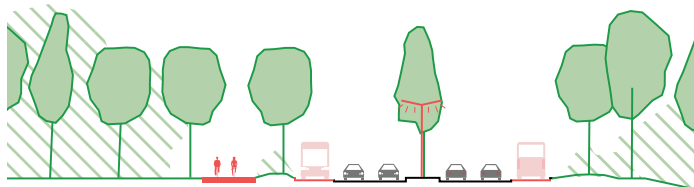


**Illustrations : réduction de l'infrastructure routière au profit de la création d'espaces publics qualitatifs accueillant des infrastructures dédiées aux modes actifs et transports publics**

↓ Vue dans la Forêt de Soignes vers le Carrefour Léonard :  
Situation existante



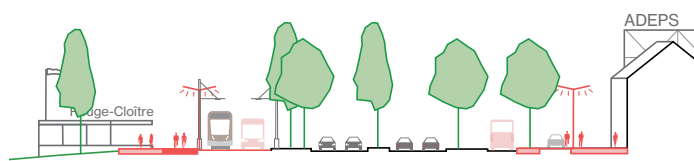
↓ Illustration situation future possible



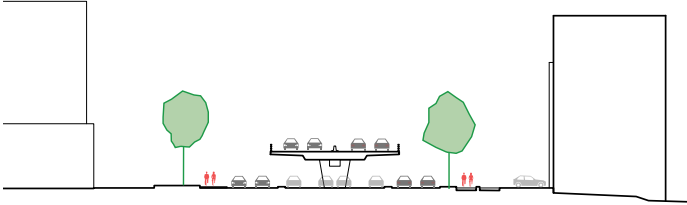
↓ Vue à hauteur de Stade vers Herrmann-Debroux :  
Situation existante



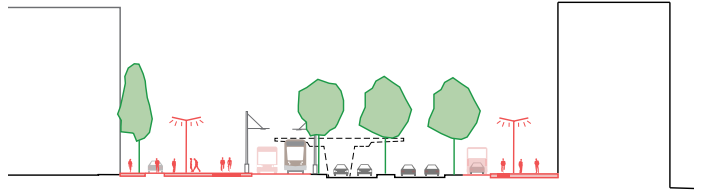
↓ Illustration situation future possible



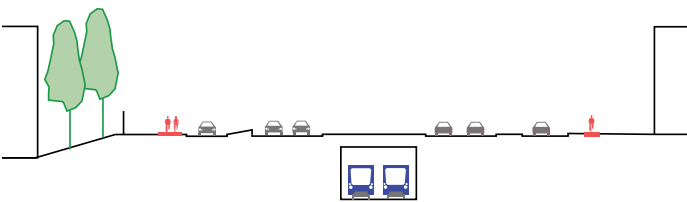
↓ Vue d'Herrmann-Debroux vers le Carrefour Léonard :  
Situation existante



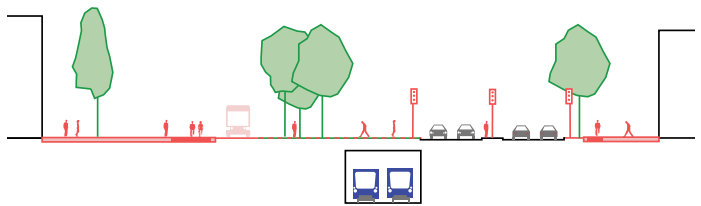
↓ Illustration situation future possible



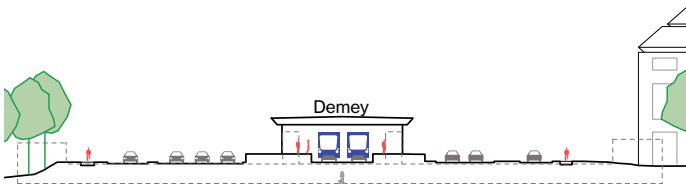
↓ Vue de Herrmann-Debroux vers Demey :  
Situation existante



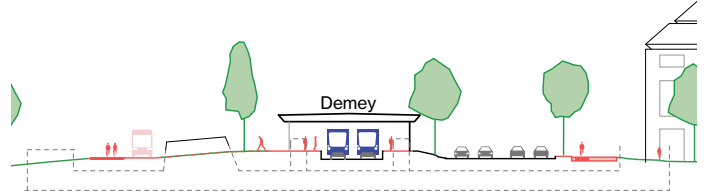
↓ Illustration situation future possible



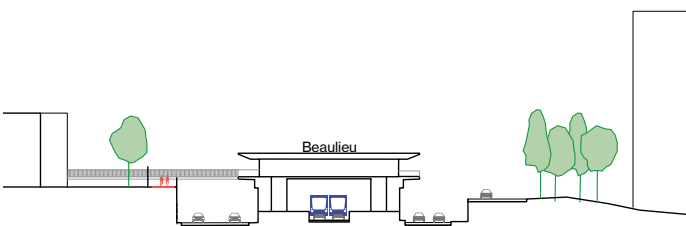
↓ Vue de Demey vers Herrmann-Debroux :  
Situation existante



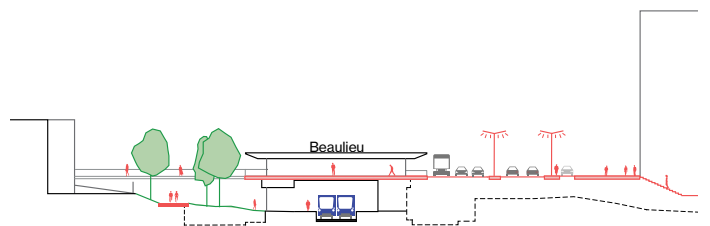
↓ Illustration situation future possible



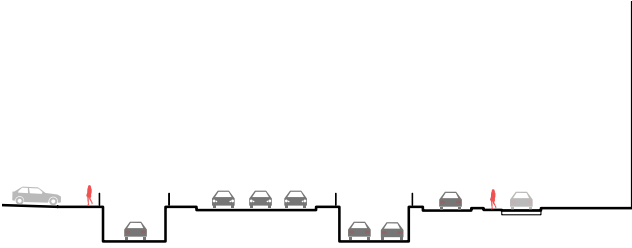
↓ Vue de Beaulieu vers Delta :  
Situation existante



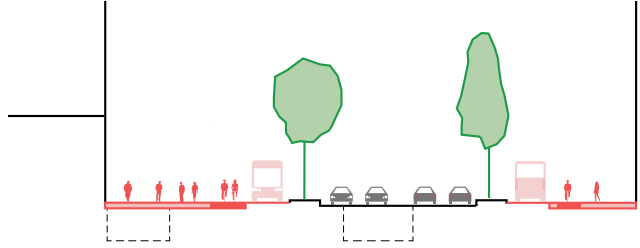
↓ Illustration situation future possible



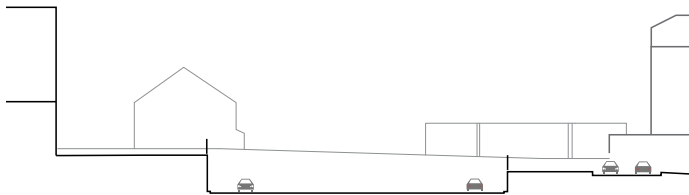
↓ Vue de Beaulieu vers Delta :  
Situation existante



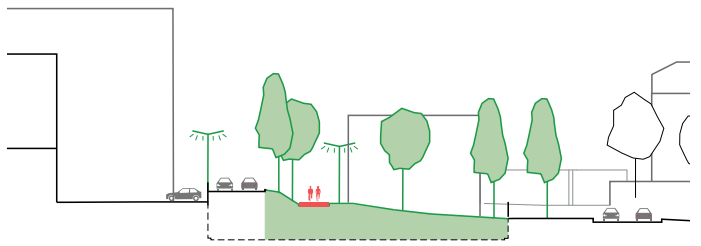
↓ Illustration situation future possible

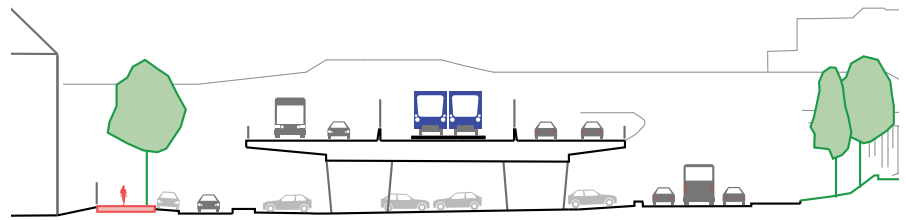


↓ Vue de Triangle vers Beaulieu :  
Situation existante

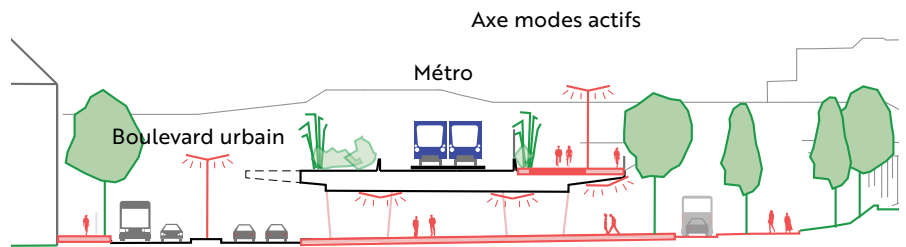


↓ Illustration situation future possible

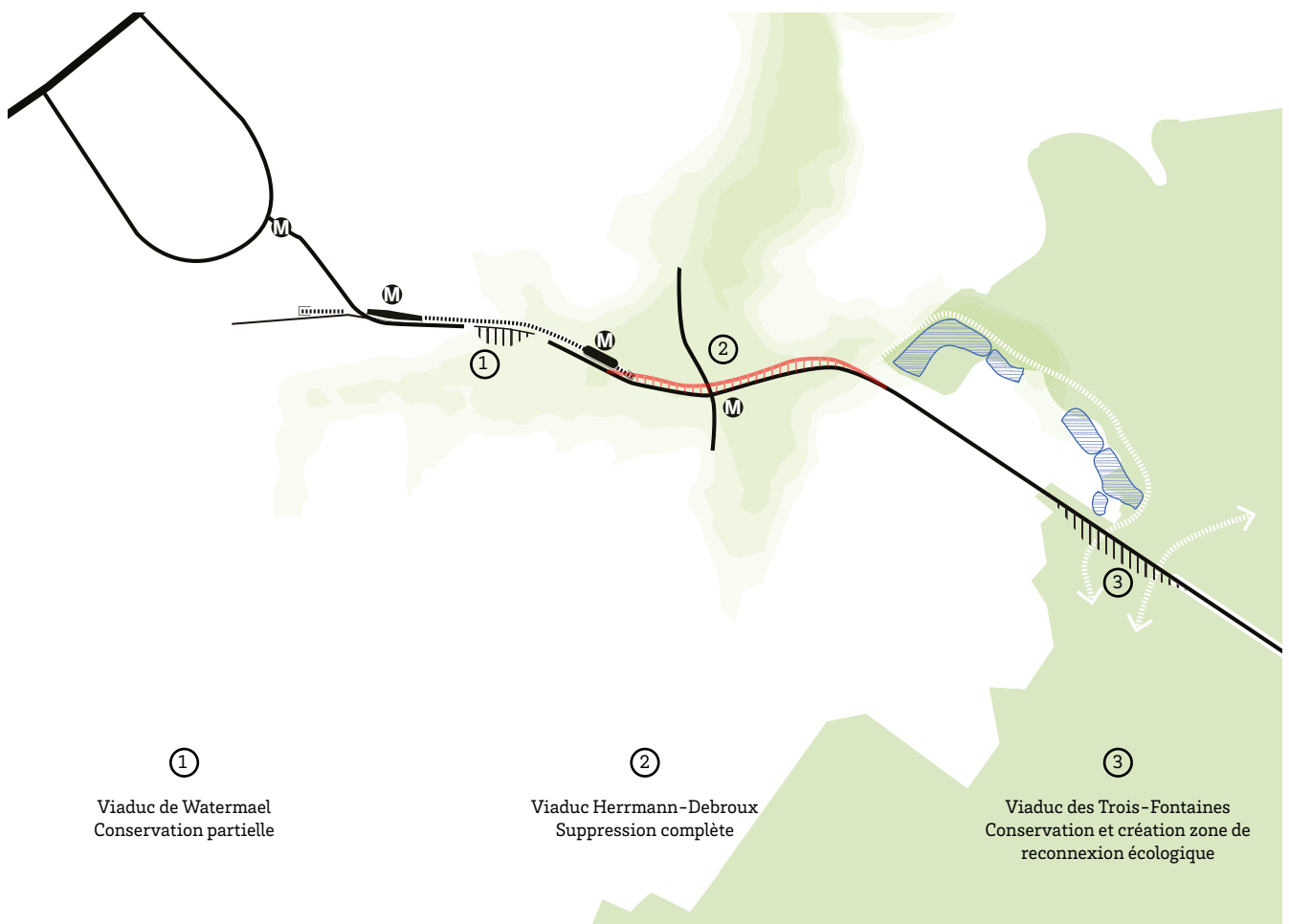




↑ Vue en coupe du viaduc de Watermael vers Beaulieu :  
Situation existante



↑ Illustration situation future possible





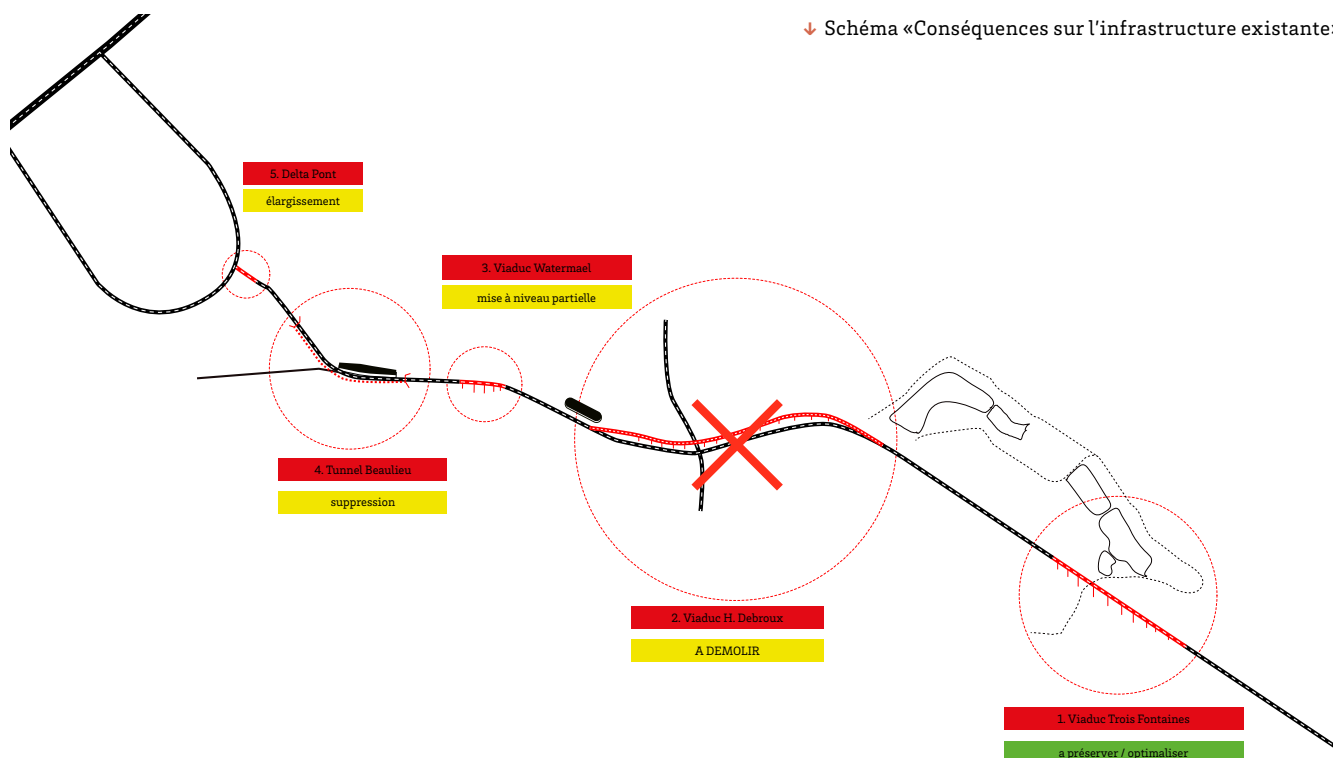
La voirie métropolitaine de l'E411 est composée de plusieurs infrastructures de franchissement. Son réaménagement a des conséquences différentes pour ces différents ouvrages.

- › La suppression complète du viaduc Hermann-Debroux ;
- › La conservation du viaduc de Watermael, mais uniquement des structures de franchissement au bénéfice de la ligne de métro et des modes actifs ;
- › La conservation du viaduc des Trois Fontaines afin de créer une zone de reconnexion écologique ;
- › La suppression des tunnels au niveau de Beaulieu ;
- › L'élargissement du pont Delta.

Concrètement, le PAD préconise les actions suivantes :

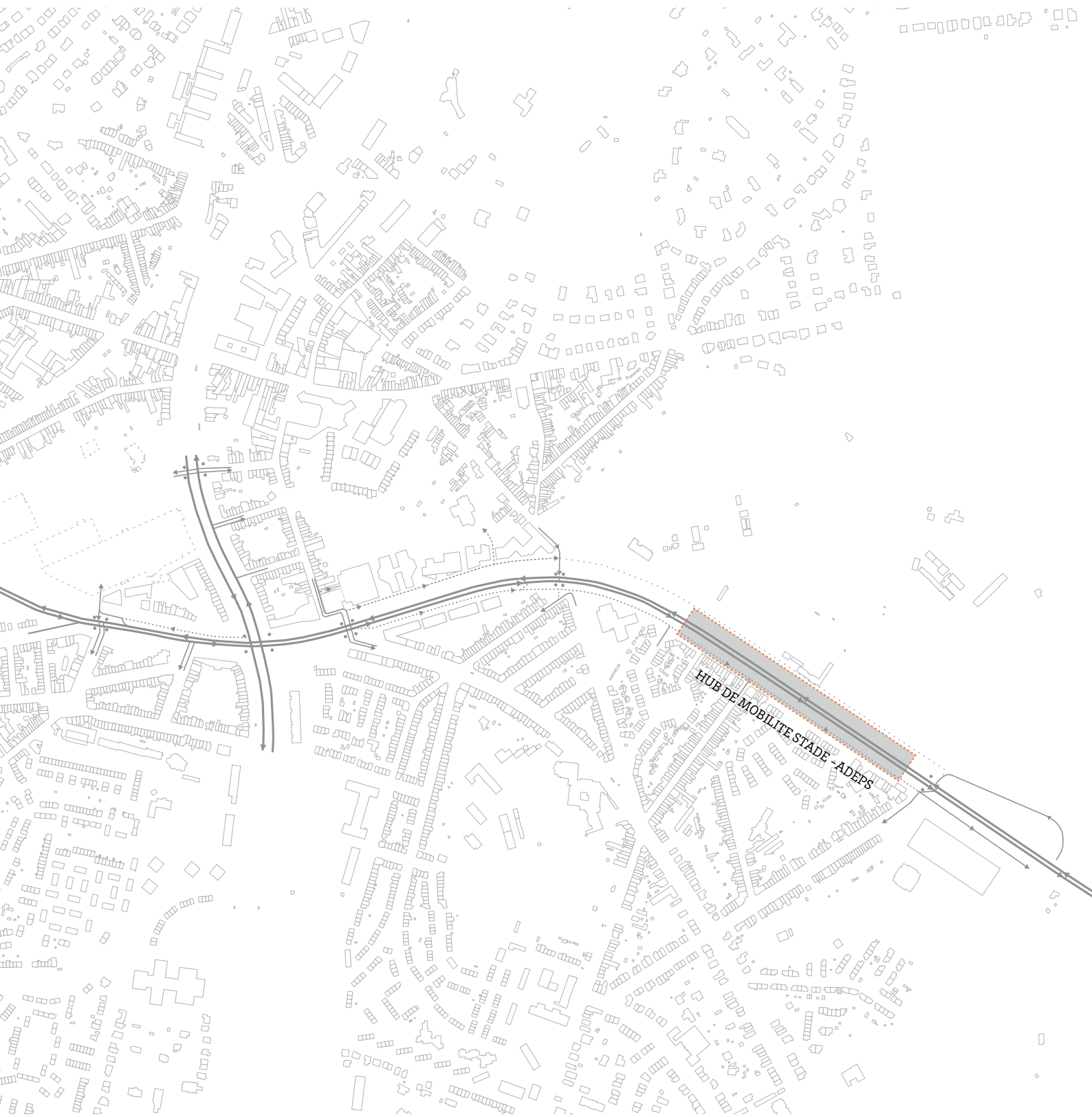
- › Le réaménagement de la voirie métropolitaine de l'E411 en un boulevard urbain de 2x2 bandes de circulation ;
- › La limitation de la vitesse à 50 km/h dès le Carrefour Léonard ;
- › La création de carrefours au niveau du sol pour les jonctions avec les voiries principales ponctuant le parcours de la voirie métropolitaine de l'E411 : Chaussée de Wavre, Boulevard du Souverain, Boulevard des Invalides et Avenue de Beaulieu ;

- › La préservation du Viaduc des Trois-Fontaines et l'optimisation des continuités paysagères sous celui-ci ;
- › La suppression du Viaduc Hermann-Debroux ;
- › Afin d'éviter que le carrefour avec le Boulevard du Souverain ne soit un goulet d'étranglement, la limitation des flux en entrée de ville vers le carrefour à une bande sur le tronçon Léonard-Adeps. L'autre bande est réservée pour les usagers se rendant au hub de mobilité ;
- › Le prolongement de la bande bus en entrée de ville ;
- › La suppression du viaduc routier de Watermael (mais la conservation du viaduc du métro et de la partie nord pour les modes actifs) ;
- › Le remblaiement des trémies et tunnels au niveau de Beaulieu pour venir créer un niveau de ville cohérent ;
- › L'élargissement du pont Delta au bénéfice des modes actifs.
- › Les aménagements des voiries visent à réduire les nuisances acoustiques de celles-ci et à atteindre les objectifs du plan de lutte et de prévention du bruit et des vibrations en RBC.





## Carte stratégique «voiries»



## Légende

- ←← Vairie principale  
2 bandes de circulation
- ← Vairie secondaire

- ←- - - - - Vairie de desserte locale - espace partagé
- ▭ Emplacement hub de mobilité (P+R)



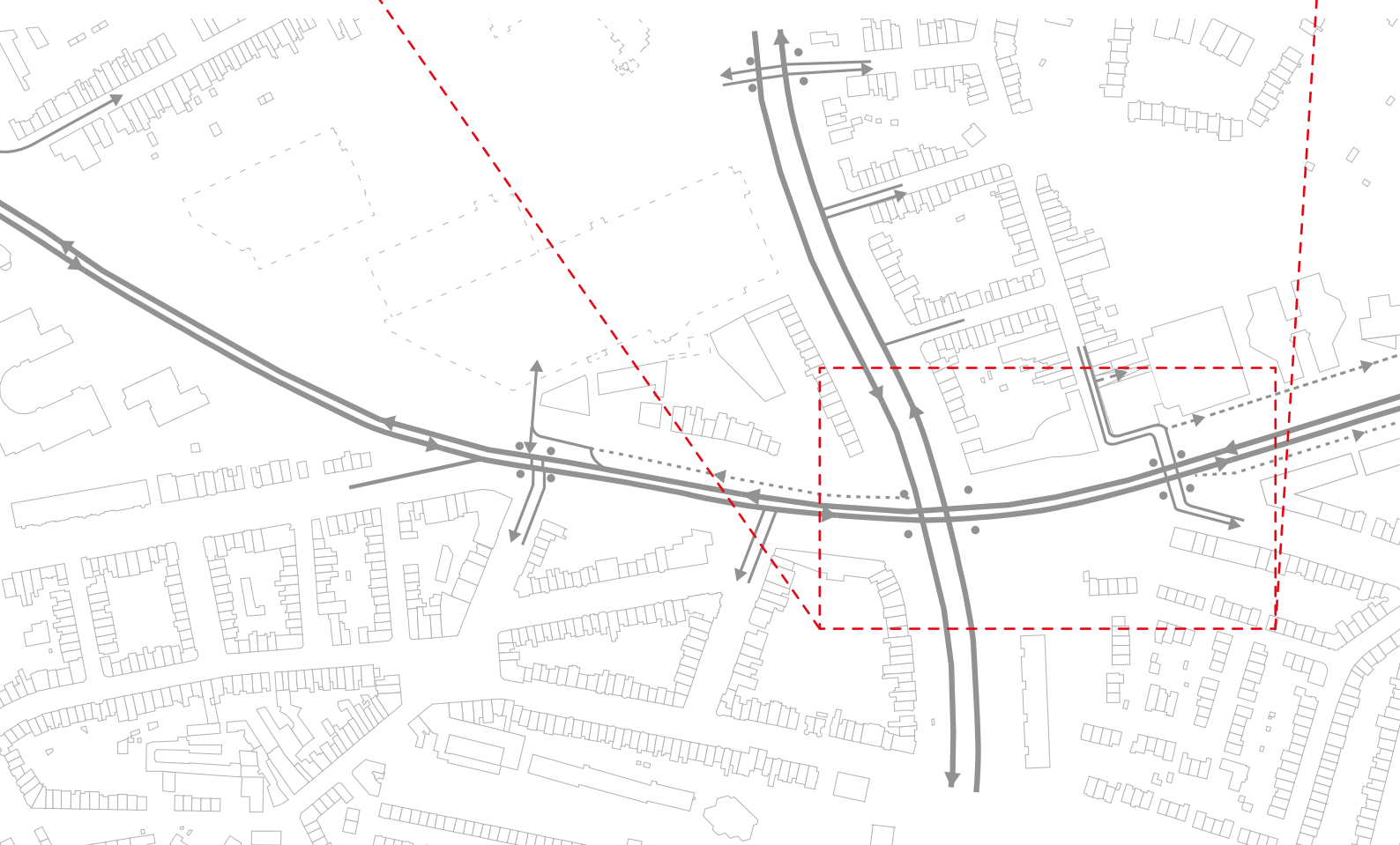
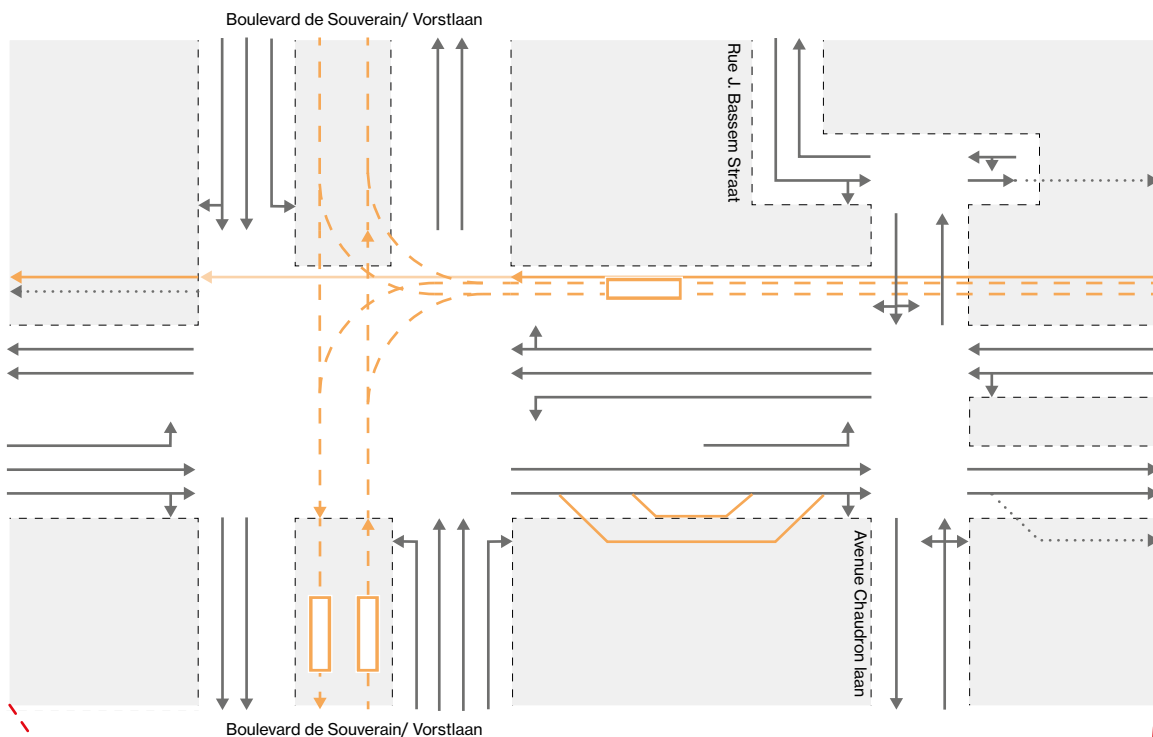
Station Cambio



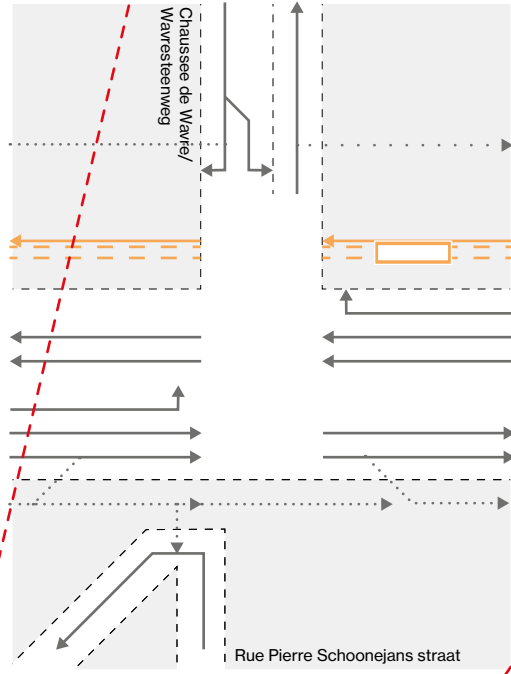
Station Cambio projecte

## Calibrage des carrefours

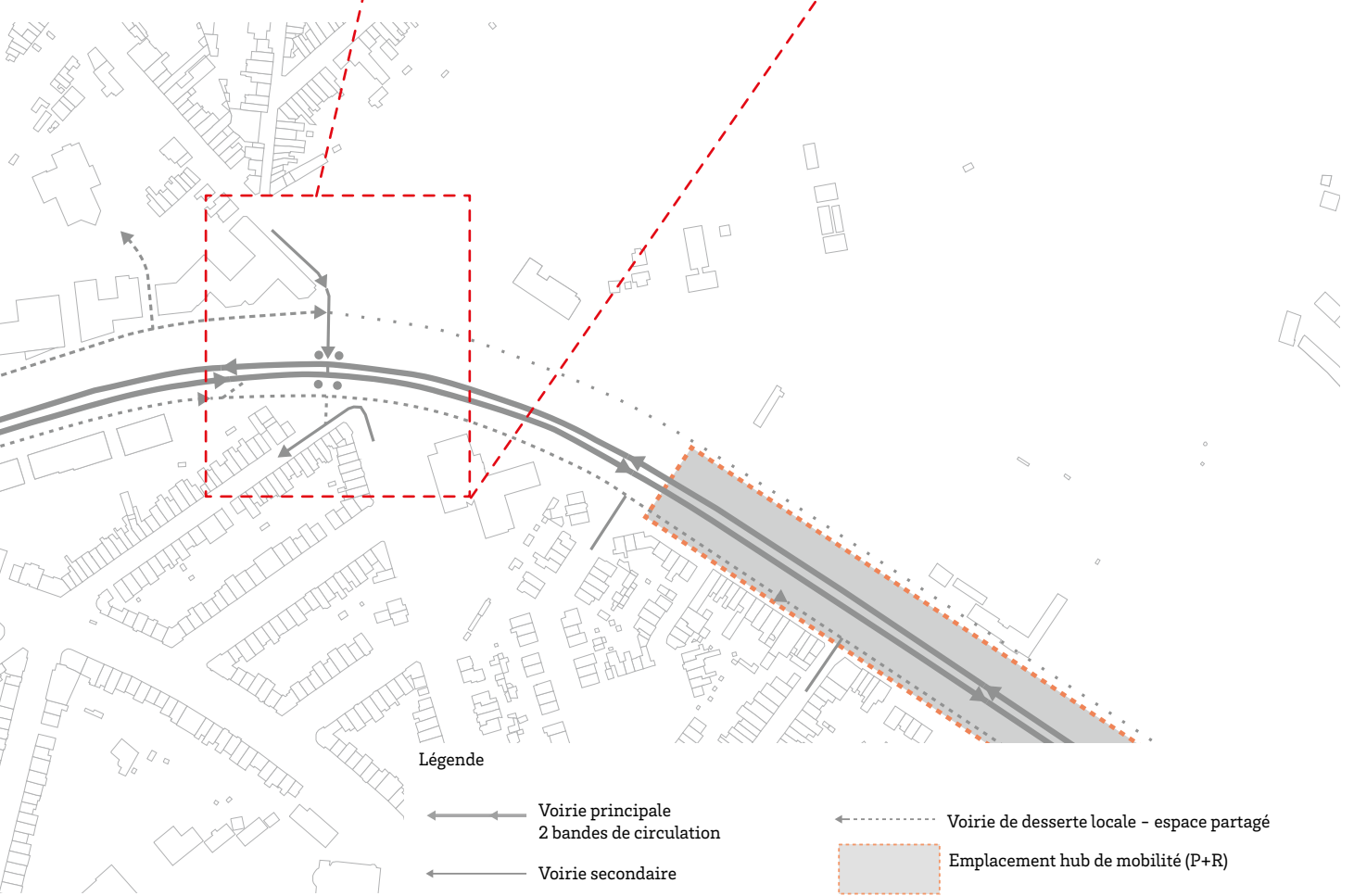
### Carrefour Boulevard du Souverain



### Carrefour Chaussée de Wavre (double sens)

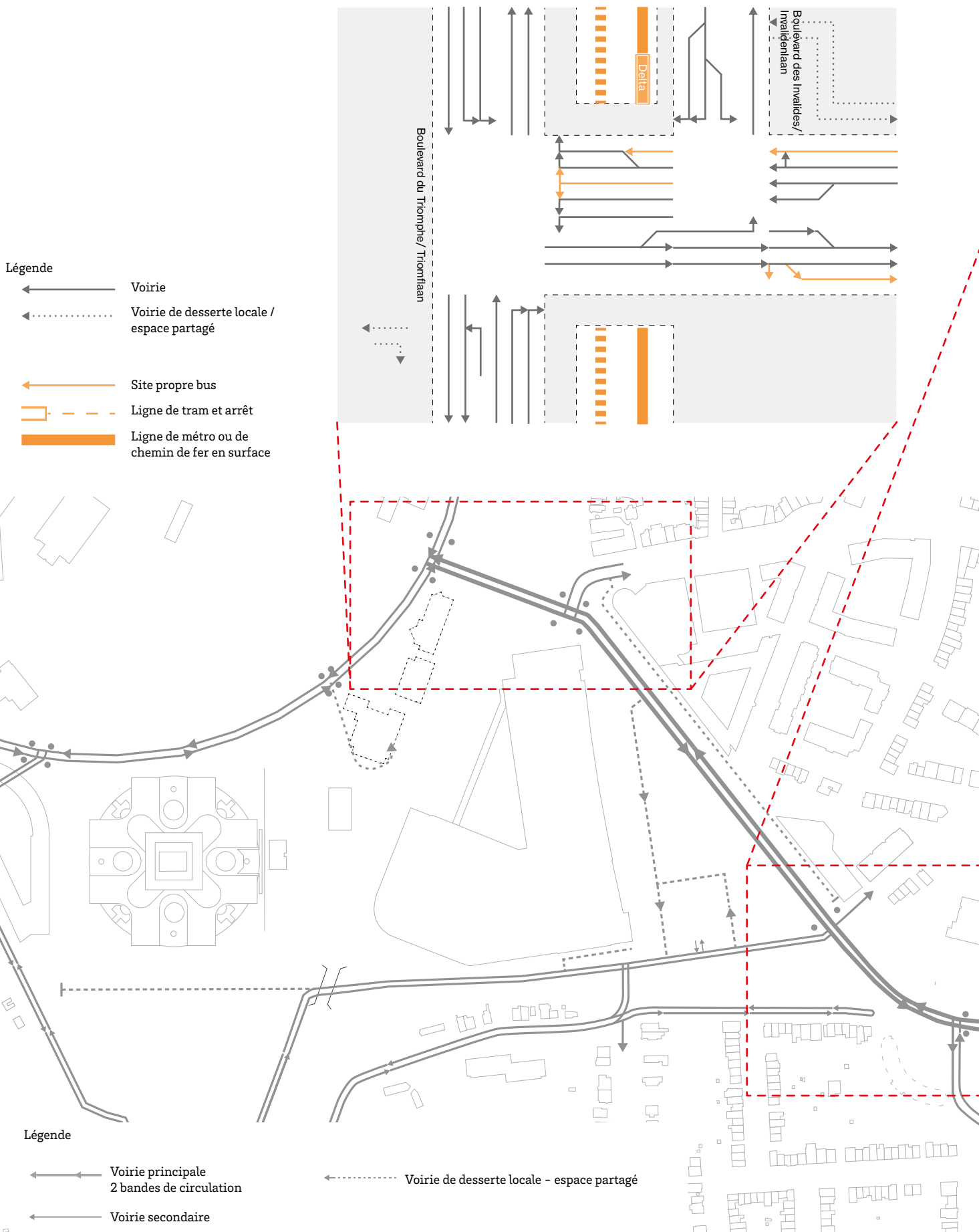


- Légende**
- ← Voirie
  - ←... Voirie de desserte locale / espace partagé
  - ←... Espace partagé uniquement accessible au service de secours
  - ← Site propre bus
  - Ligne de tram et arrêt
  - Ligne de métro ou de chemin de fer en surface



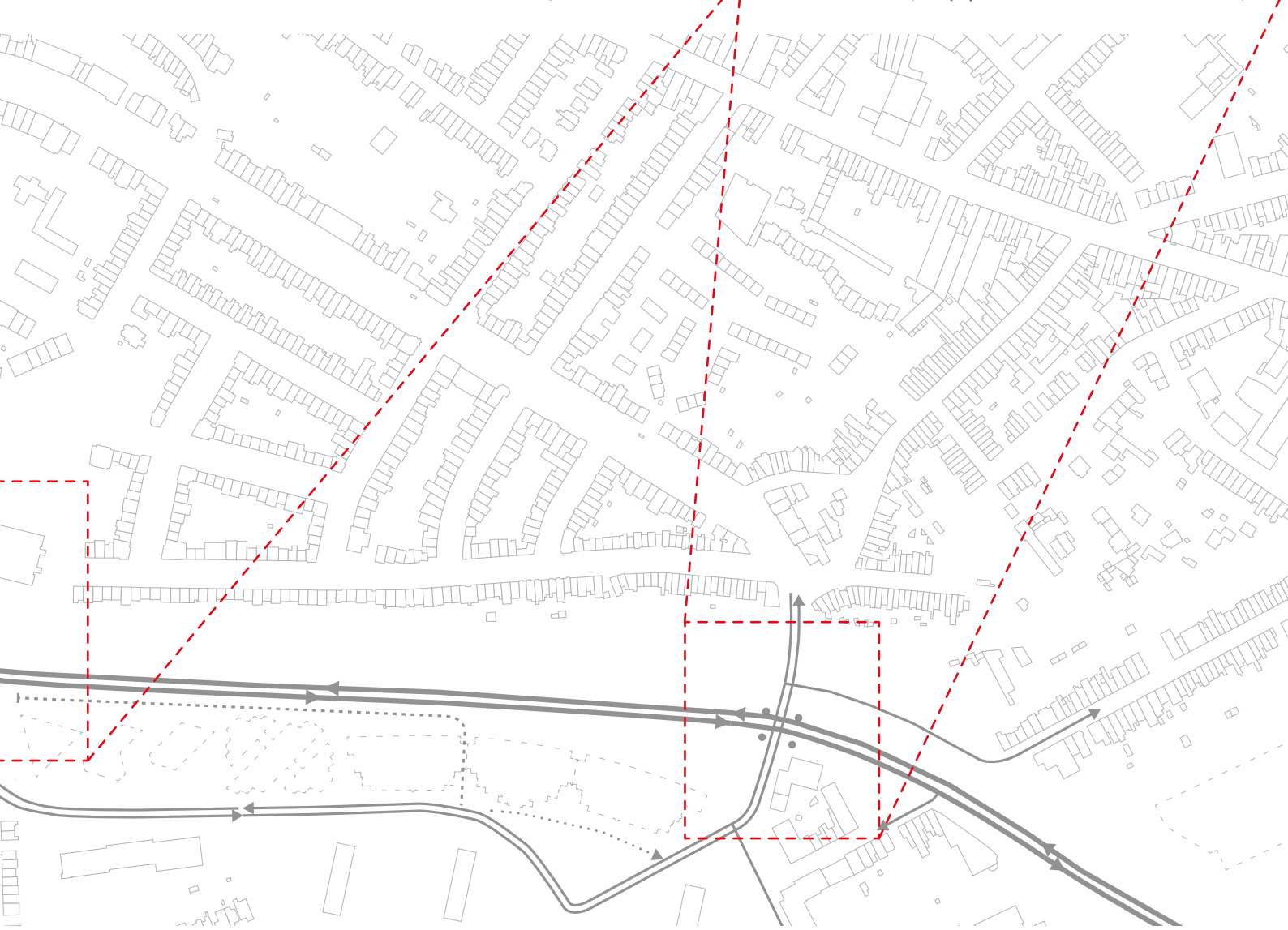
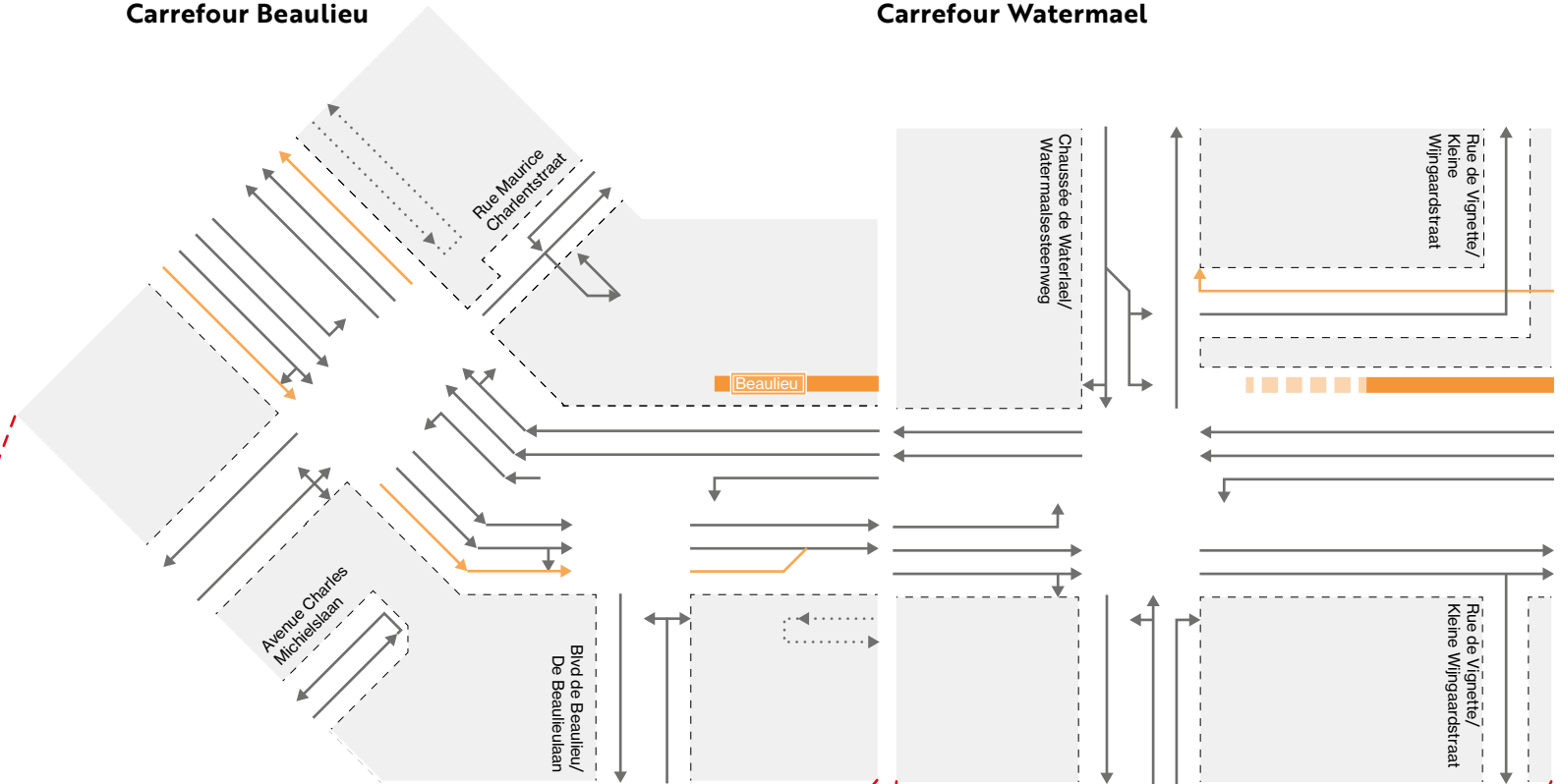
- Légende**
- ← Voirie principale 2 bandes de circulation
  - ← Voirie secondaire
  - ←... Voirie de desserte locale - espace partagé
  - Emplacement hub de mobilité (P+R)

### Carrefour Boulevard du Triomphe



### Carrefour Beaulieu

### Carrefour Watermael



### 1.C.3.4. Stationnements

La modération du trafic automobile sur le territoire du PAD nécessite d'intervenir sur la génération de déplacements qui pourrait être induite par les développements prévus dans le cadre du PAD. Il s'agit d'une question de développement urbain cohérent avec les ambitions, objectifs et les moyens mis en œuvre au sein du PAD. Ainsi, le Plan d'Aménagement Directeur prévoit non seulement la réduction de l'infrastructure routière et de sa capacité mais également le développement de toute une série de mesures visant à favoriser les alternatives durables en termes de transport, ainsi que la création d'une vie urbaine active et mixte, centrée sur des espaces publics qualitatifs. En cohérence avec ces éléments, le PAD a intégré comme objectif de privilégier les zones bien accessibles par modes actifs et transports publics pour l'implantation de programmes générant une attraction importante.

Il serait ainsi dommageable que les développements urbains proposés par le PAD génèrent malgré tout des déplacements automobiles qui viendraient augmenter le besoin de capacité et la congestion alors que le PAD vise à réduire l'emprise de la voiture pour améliorer la qualité de vie.

La meilleure manière d'éviter que les développements urbains ne génèrent des déplacements automobiles non-désirés est de

limiter la facilité et l'attrait de ce mode de déplacement pour rejoindre lesdits programmes en intervenant sur l'offre de stationnement disponibles pour/au sein de ceux-ci.

Le PAD préconise dès lors la limitation des nombres de places de parking autorisées en fonction des besoins réels compte tenu des alternatives disponibles ou prévues dans le cadre du PAD et la valorisation des modes de déplacement alternatifs.

A l'heure actuelle, l'offre de stationnement en dehors des voiries est encadrée au niveau régional par le Règlement Régional d'Urbanisme, plus précisément au sein du Titre VIII « Les normes de stationnement en dehors de la voie publique ». Le RRU étant un outil réglementaire connaissant des mises à jour régulières en fonction des politiques régionales, au contraire d'un PAD qui fixe en un temps T les grands principes d'aménagement du territoire qu'il vise, il est logique que l'offre de stationnement au sein du territoire du PAD continue d'être encadrée par le RRU.

Néanmoins, les ambitions du PAD Herrmann-Debroux en termes de mobilité et d'amélioration de l'accessibilité en transports publics et modes actifs nécessitent une mise en cohérence.



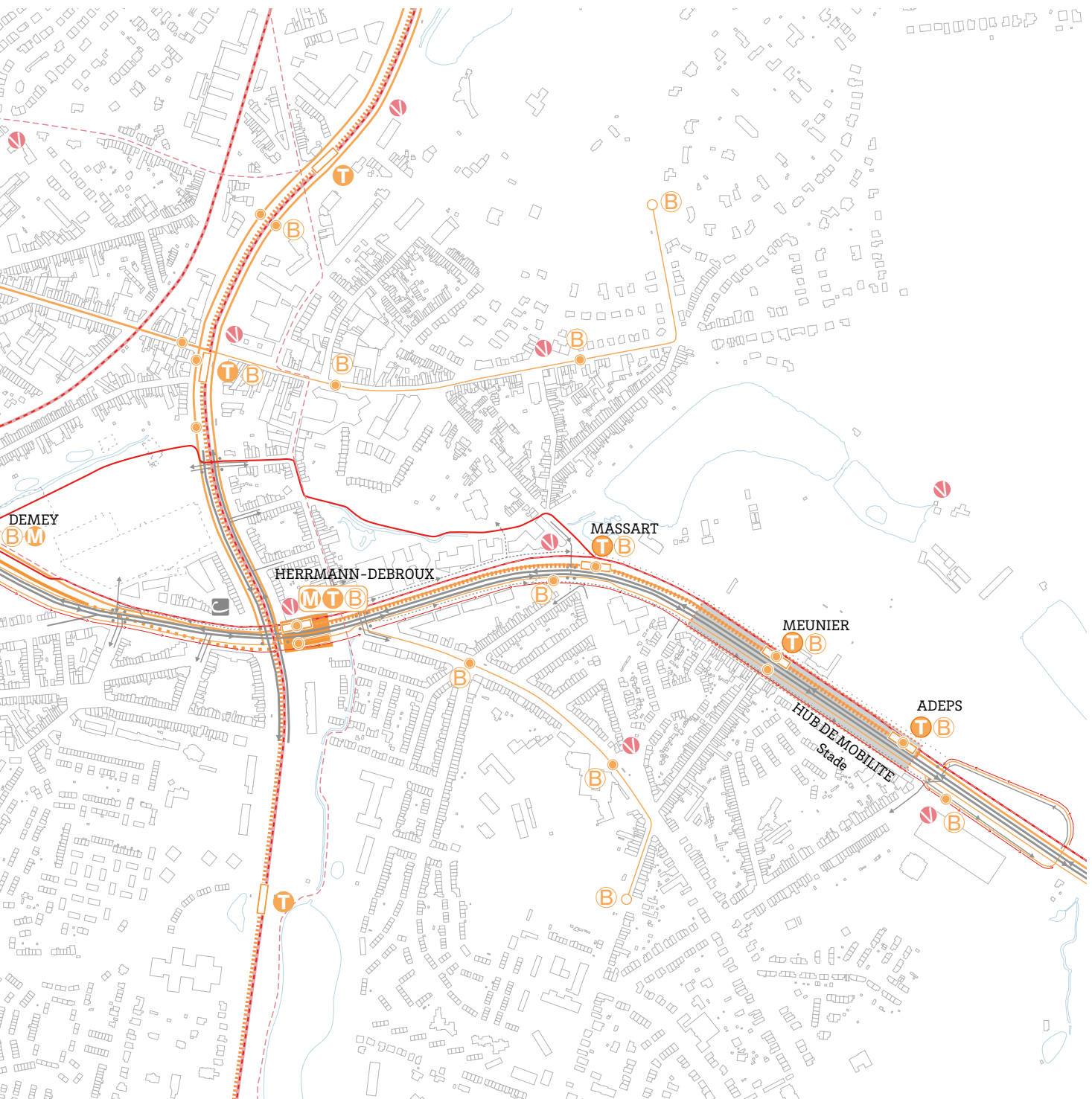
Concrètement, le PAD préconise les mesures suivantes :

- › Une mise à jour de la carte des zones d'accessibilité COBRACE visée au titre VIII du RRU en fonction des améliorations prévues en termes de mobilité et d'amélioration de l'accessibilité en transports publics et modes actifs au sein du territoire du PAD et une prise en compte des infrastructures pour les modes actifs ;
- › Une réflexion sur les ratios préconisés par zones et types d'activités en fonction des ambitions de densité portées par le PAD ;
- › La valorisation des alternatives de déplacement, notamment par la création d'emplacements de stationnement pour les vélos de grande dimension dans les immeubles ;
- › Une réflexion sur l'intégration des offres de véhicules partagés ;
- › Un accompagnement en général des demandeurs afin qu'ils élaborent une politique de mobilité cohérente avec les objectifs du PAD ;
- › Un accompagnement des programmes de bureaux afin qu'ils développent au sein de leur entreprise des politiques favorisant les alternatives à l'automobile (covoiturage, navette entreprise, télétravail,...) ;
- › Favoriser une offre de stationnement en dehors des voiries dans des immeubles reconvertibles plutôt qu'en sous-sol, tout en respectant les prescriptions relatives aux liserés de façades actives, pour faciliter la mutualisation, la diminution et la reconversion de ces infrastructures ;
- › Une attention particulière à la capacité désirée en termes de flux automobile du boulevard urbain lors de la délivrance des permis autorisant des places de stationnement.

Enfin, le PAD recommande que dans le cadre des projets soumis à évaluation des incidences, le demandeur veille à démontrer la compatibilité de son projet avec les ambitions de mobilité du PAD.



## Carte de synthèse «Stratégie de mobilité à l'échelle du PAD»

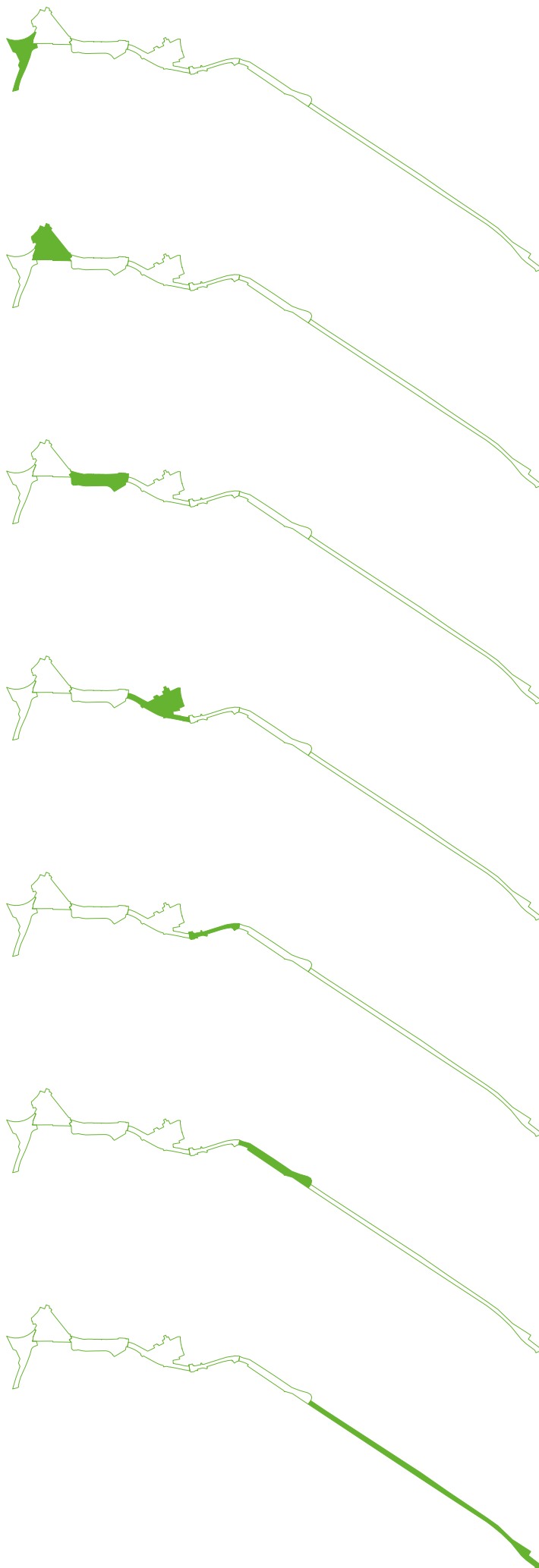


## Légende

	Voirie principale 2 bandes de circ.		Ligne de bus		Station vilo
	Voirie secondaire		Point d'intermodalité		Arrêt de bus
	Ligne de métro		ICR		SNCB Gare de train
	Ligne de tram		Piste cyclable existante		Station de métro
	Emplacement hub de mobilité (P+R)		Nouvelle piste cyclable bidirectionnelle		Arrêt de tram
			Nouvelle piste cyclable unidirectionnelle		Station Cambio



## 2. OPTIONS STRATÉGIQUES PAR SITE



## Les principes de développement sont définis dans ce chapitre.

Au vu de l'échelle du PAD, et afin de pouvoir définir plus précisément les aspects stratégiques qui structurent l'ensemble des sites, une découpe site par site a été réalisée.

- › Le premier site Delta rassemble les sites en accroche « **Triomphe** », occupé par les bâtiments à l'angle du Boulevard du Triomphe et de l'Avenue de Beaulieu, et « **Delta P+R & dépôt STIB** », zone occupée par le dépôt de la STIB et le parking de dissuasion, et les espaces publics attenants ;
- › Le deuxième site Triangle concerne le site en accroche « **Triangle Delta** », actuelle friche ferroviaire, et les espaces publics attenants ;
- › Le troisième site Beaulieu concerne le site en accroche « **Beaulieu** », occupé par les bureaux de la commission européenne, et les espaces publics attenants ;
- › Le quatrième site Demey concerne le site en accroche « **Demey** », occupé notamment par le centre commercial, et les espaces publics attenants ;
- › Le cinquième site **Herrmann-Debroux** concerne les espaces publics situés entre le Boulevard du Souverain et de la Chaussée de Wavre ;
- › Le sixième site **Stade-ADEPS** concerne les espaces publics situés entre la Chaussée de Wavre et le viaduc des Trois Fontaines ;
- › Le septième et dernier site **Forêt de Soignes** concerne l'infrastructure routière entre le viaduc des Trois Fontaines et le carrefour Léonard.



















Cette découpe permet d'aborder avec précision les spécificités de chaque site sur lesquels se déploie la vision d'ensemble. Ils sont ensuite eux-mêmes découpés en différents sites qui permettent de spécifier les aspects stratégiques. Ceux-ci sont ensuite décrits site par site, tant sur les aspects liés aux espaces ouverts, que sur ceux relatifs aux zones bâties.

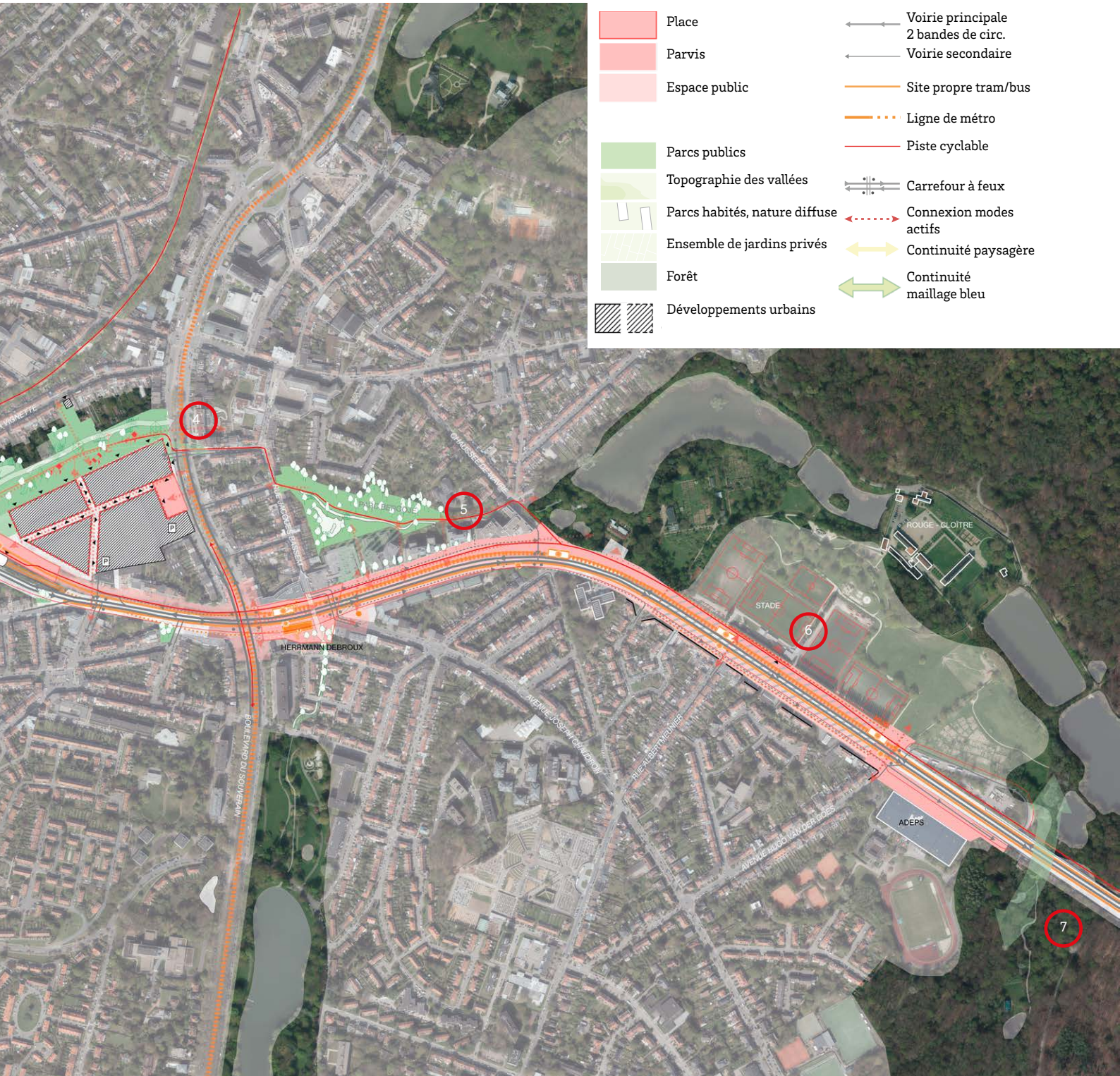
La légende des illustrations se trouve à la page 187.





Légende

- |   |                               |   |  |
|---|-------------------------------|---|--|
|  | Place                         |  | Voirie principale<br>2 bandes de circ. |
|  | Parvis                        |  | Voirie secondaire                      |
|  | Espace public                 |  | Site propre tram/bus                   |
|  | Parcs publics                 |  | Ligne de métro                         |
|  | Topographie des vallées       |  | Piste cyclable                         |
|  | Parcs habités, nature diffuse |  | Carrefour à feu                        |
|  | Ensemble de jardins privés    |  | Connexion modes actifs                 |
|  | Forêt                         |  | Continuité paysagère                   |
|  | Développements urbains        |  | Continuité maillage bleu               |



4

Demey

5

Herrmann-Debroux

6

Stade - ADEPS

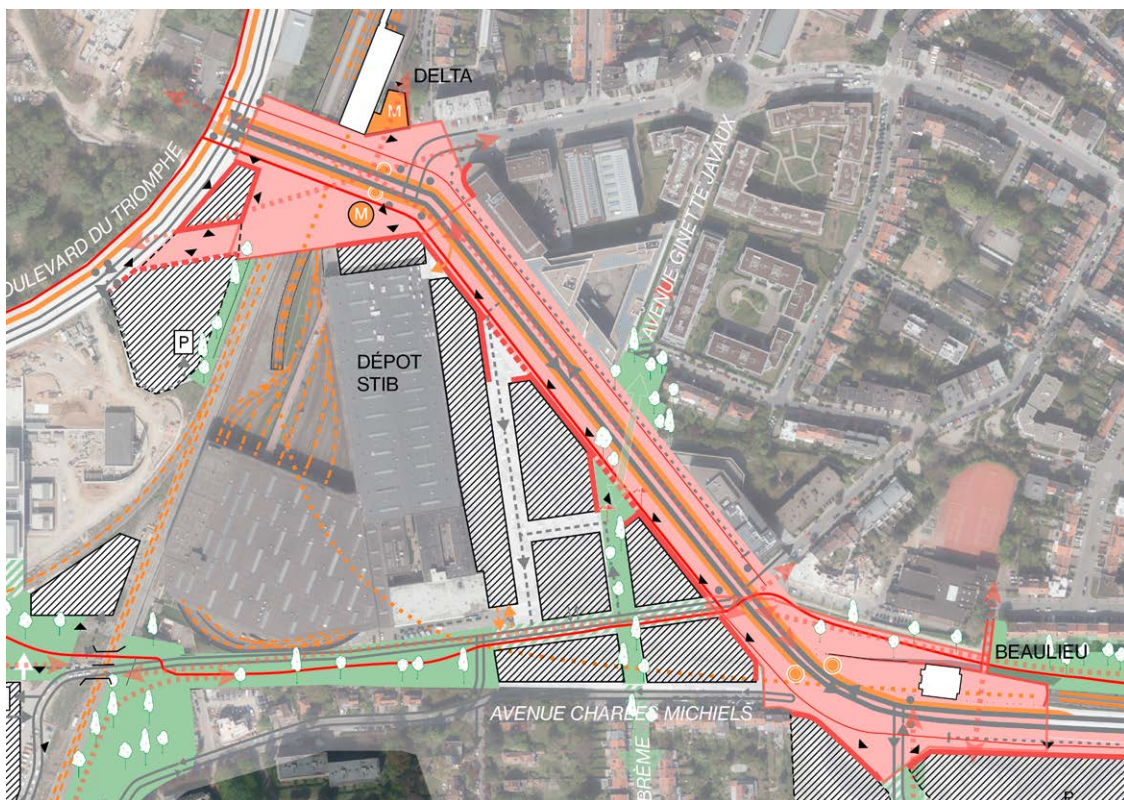
7

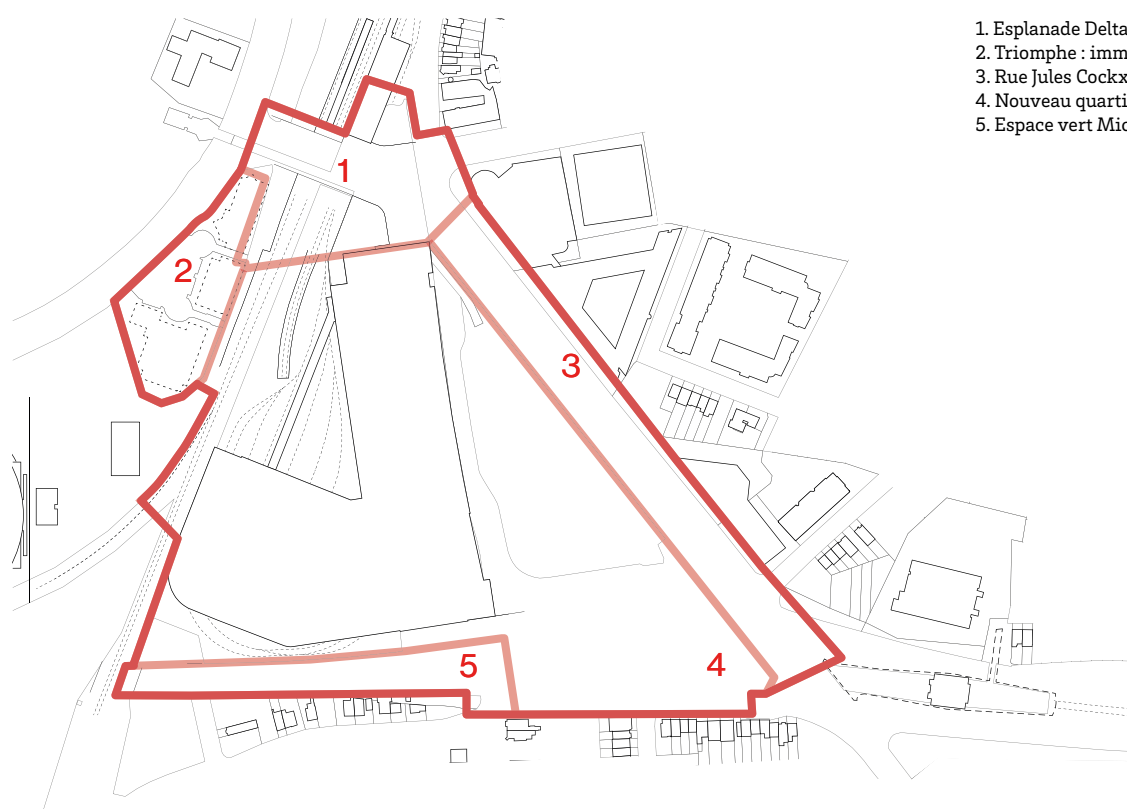
Forêt de Soignes



## 2.1. SITE 1 : DELTA







1. Esplanade Delta
2. Triomphe : immeubles singuliers mixtes
3. Rue Jules Cockx
4. Nouveau quartier Delta
5. Espace vert Michiels

Encadré par le Boulevard du Triomphe, la rue Jules Cockx (dont la typologie se rapproche d'un boulevard) et l'Avenue Michiels, le site Delta s'inscrit comme l'élément d'articulation entre la requalification de la voie métropolitaine de l'E411 préconisée par le PAD et la figure structurante de l'ancienne plaine des manœuvres. Aujourd'hui fin abrupte d'une autoroute, le PAD entend changer radicalement cette partie de la Région et lui donner un renouveau conforme aux ambitions urbaines de la Région.

Le site 1 Delta rassemble les sites en accroche « Triomphe » et « Delta P+R & dépôt STIB » et les espaces publics attenants.

#### Vocation :

Le redéveloppement du site Delta a une double vocation :

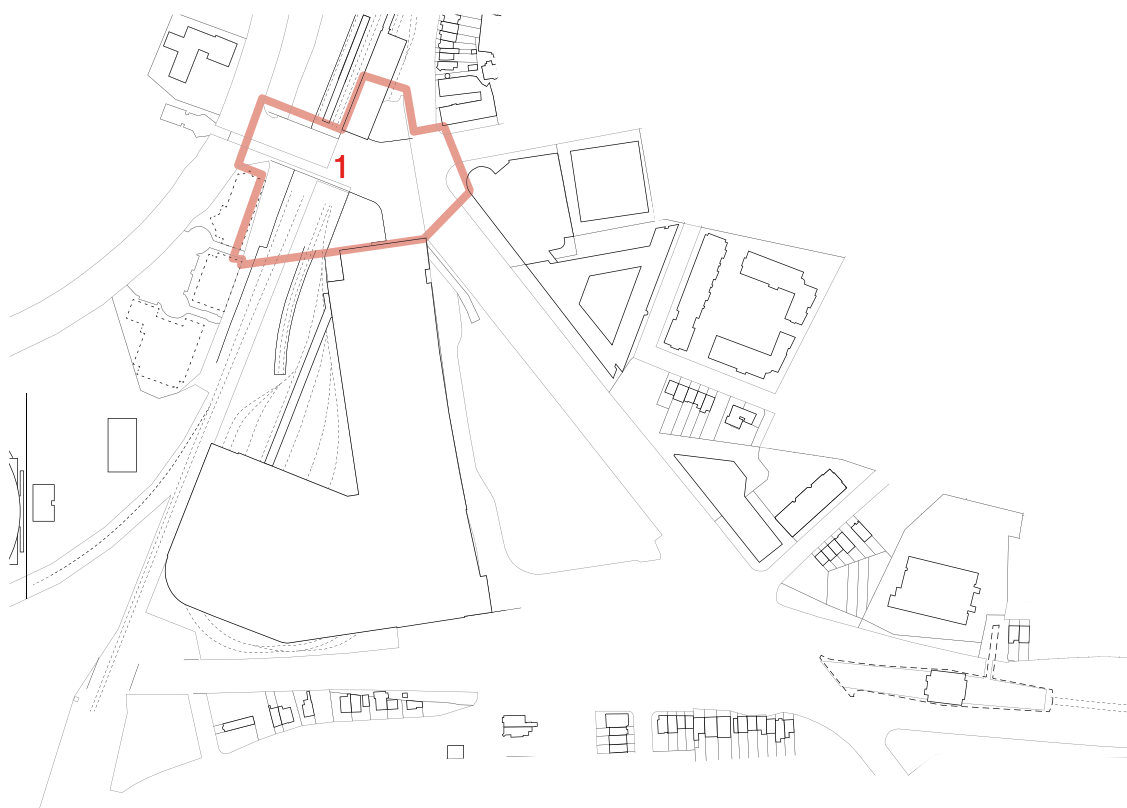
- › il vise d'une part à «compléter la ville» en développant un nouveau quartier mixte (logements/activités/équipement) qui permet des connexions urbaines et qualitatives là où l'espace est aujourd'hui occupé par un large parking à ciel ouvert ou par des immeubles monofonctionnels ;
- › D'autre part, il vise à «faire ville», en requalifiant l'articulation entre le Boulevard du Triomphe et la structure urbaine de la Plaine, et la voirie métropolitaine d'entrée de ville, la rue Jules Cockx, qui la rejoint. Ces deux structures se rencontrent au niveau du pôle d'inter-modalité que représentent la station et la gare Delta.

#### Principe d'aménagement :

Le site Delta est subdivisé en 5 sites qui précisent les aspects stratégiques :

- › L'esplanade Delta dont la vocation est d'être un élément d'articulation entre les boulevards et un espace public attractif de convergence et d'inter-modalité ;
- › Le site Triomphe, dont la vocation est de devenir un ensemble mixte ponctuant l'articulation des boulevards par un élément singulier agissant comme repère paysager et participant à l'amélioration des cheminements ;
- › La rue Jules Cockx, dont la vocation est d'être un espace public structurant de type boulevard, reliant les stations Delta et Beaulieu et cadrant le redéveloppement du quartier ;
- › Le quartier Jules Cockx qui vise à «compléter la ville» par la création d'un quartier mixte répondant aux enjeux régionaux ;
- › L'espace Michiels, dont la vocation est de devenir un espace d'agrément et de connexion modes actifs et écologiques, articulant le rapport entre le dépôt, le nouveau quartier et les quartiers existants et accueillant des équipements.

## 2.1.A. Esplanade Delta - un espace public à l'échelle du pôle intermodal



### Vocation :

L'esplanade Delta est située à l'articulation de deux figures urbaines notables, le Boulevard du Souverain et la voirie métropolitaine d'entrée de ville, la rue Jules Cockx, qui le rejoint. Elle comprend les accès à la gare de train et à la station de métro Delta, ainsi que les arrêts de bus de lignes structurantes.

L'esplanade Delta est aménagée comme un espace public répondant à cette double vocation d'articulation et d'inter-modalité.

Elle agit comme un espace public de rotule, entre les systèmes viaires en fer à cheval de la plaine et la figure linéaire de l'entrée de ville, tout en étant un lieu d'interfaces et de connexions entre les modes de mobilités actives et publiques, et les quartiers environnants dont les façades cadrant l'esplanade sont activées.

De par sa situation en belvédère au-dessus des voies, elle offre de plus des perspectives visuelles importantes et une lisibilité de la structure urbaine qui permet de matérialiser son rôle d'articulation et de lieu de convergence.

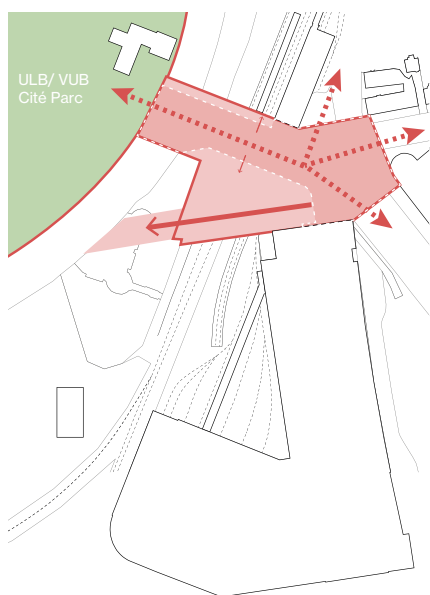
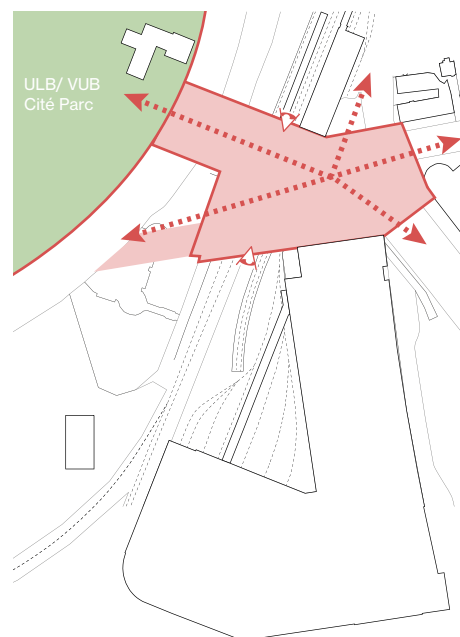
Il s'agit d'un espace structurant.

### Principe d'aménagement :

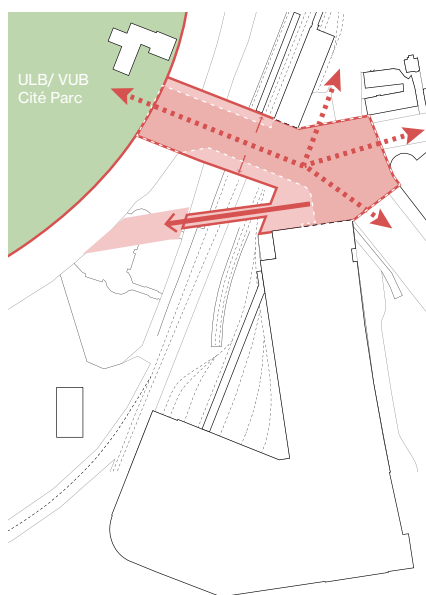
- › L'esplanade est conçue comme un large espace ouvert unitaire permettant de dégager des perspectives visuelles importantes sur son environnement et spécifiquement au-dessus des voies de la L26 ;
- › Les voiries sont localisées centralement à l'espace ;
- › Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées ;
- › L'espace d'inter-modalité s'organise principalement face à la gare et à la station de métro côté nord, pour lequel le pont est élargi ;
- › Une nouvelle entrée pour la station de métro/gare est créée dans un nouvel immeuble mixte ;
- › Une nouvelle entrée pour la station de métro/gare est créée côté sud, au sein de l'esplanade, face à un nouvel immeuble accueillant les bureaux de la STIB ;
- › Un nouvel accès aux quais de la gare Delta est créé depuis l'esplanade côté nord, pour lequel le pont est élargi ;
- › Un espace public 'belvédère' de séjour pourrait être créé sur un élargissement du pont Delta côté sud ;
- › Celui-ci pourrait conforter les cheminements vers le Chirec par le site Triomphe.

## Structurer les connexions

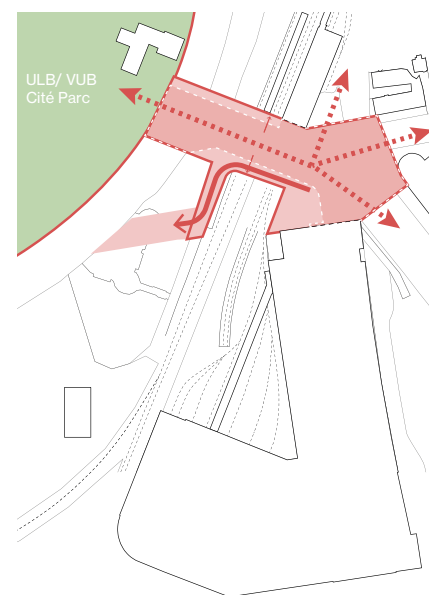
L'esplanade sera conçue comme un espace public de convergence qui renforce les cheminements pour modes actifs et l'accessibilité des stations de transport public pour les différents quartiers. L'objectif est d'optimiser les connexions vers le Boulevard du Triomphe et le Chirec par un élargissement du pont Delta qui pourrait être intégré à l'esplanade, tandis que les connexions vers le Boulevard des Invalides, la rue Jules Cockx et la Rue des Trois Ponts sont confortées.



Alternative 0 : élargissement maximaliste du pont Delta reliant l'esplanade à la porosité cyclo-piétonne des immeubles singuliers mixtes du site Triomphe et au Boulevard du Triomphe.



Alternative 1 : création d'une passerelle cyclo-piétonne reliant l'esplanade à la porosité cyclo-piétonne des immeubles singuliers mixtes du site Triomphe et au Boulevard du Triomphe, accompagné d'un élargissement limité du pont Delta existant.

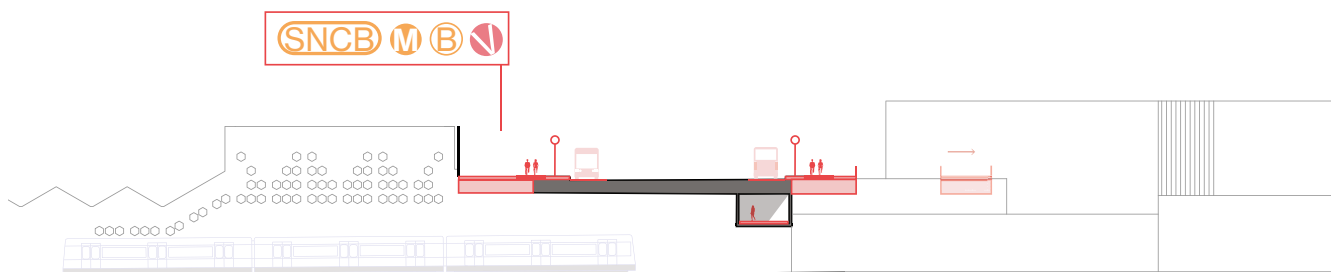
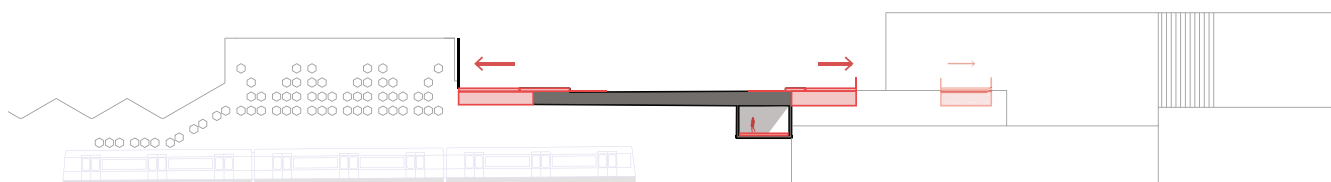
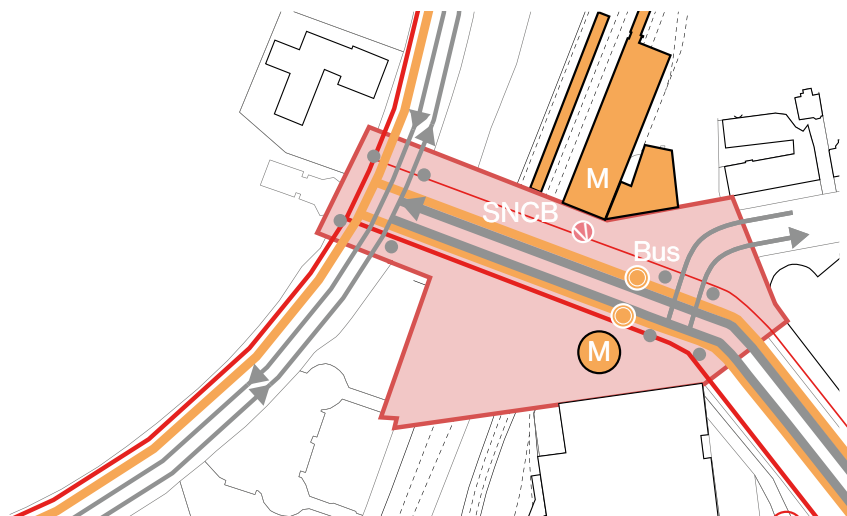


Alternative 2 ou situation provisoire dans l'attente de l'élargissement maximaliste ou de l'alternative 1 : élargissement limité du pont Delta existant connecté à une voie cyclo-piétonne longeant les voies de chemin de fer et reliant la porosité cyclo-piétonne des immeubles singuliers mixtes du site Triomphe et au Boulevard du Triomphe.

### Modes actifs et espace de circulation

Les réseaux de déplacements pour modes actifs (piétons, vélos, etc.) sont localisés de part et d'autre de la voirie afin de renforcer la fonction d'une part, de séjour du belvédère sur les voies et d'autre part, d'espace d'inter-modalité face à la station de métro et la gare de train de l'autre côté du boulevard. Les espaces de voiries sont organisés centralement au sein de l'espace public, en différenciant les voies dédiées aux bus des 2 bandes de circulation automobile.

Un espace covoiturage peut être organisé aux alentours de l'esplanade Delta, notamment sur la Rue des Trois Ponts.

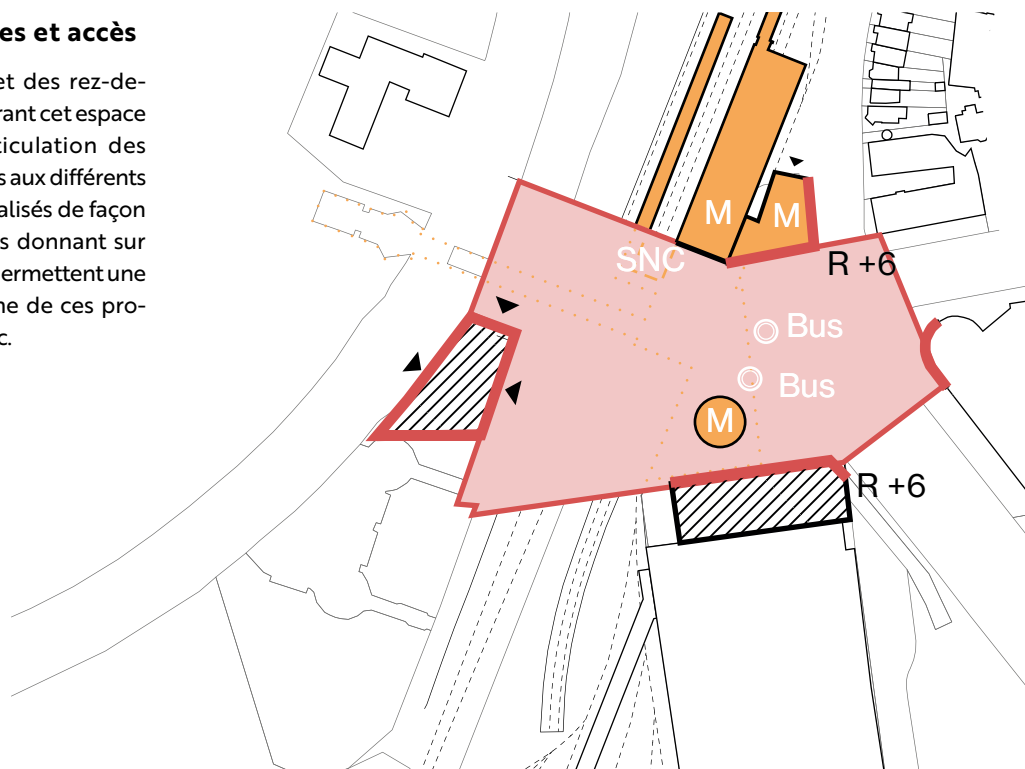


Coupe transversale illustrative de l'élargissement du pont Delta. Sur la droite, création d'une passerelle cyclo-piétonne (alternative 1 page précédente)



### Liseré de Façades actives et accès

Le traitement des façades et des rez-de-chaussée des immeubles cadrant cet espace public doit permettre l'articulation des immeubles à celui-ci. Les accès aux différents programmes seront donc localisés de façon préférentielle sur les façades donnant sur l'esplanade. Ces façades leur permettent une lisibilité et une mise en scène de ces programmes dans l'espace public.



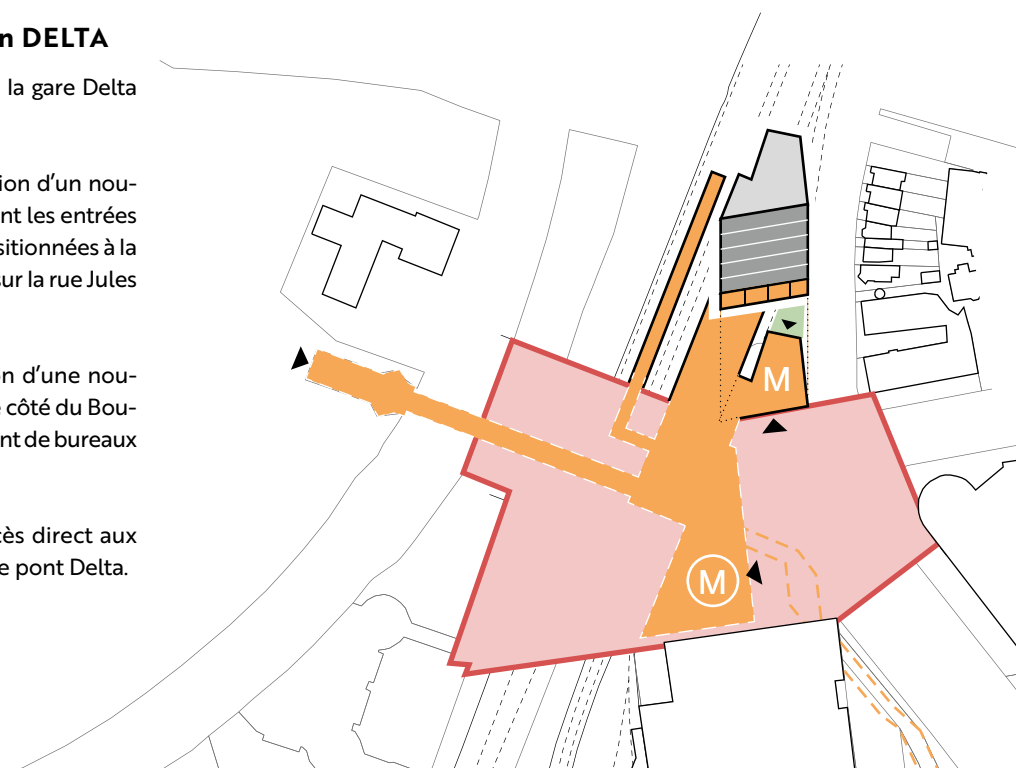
### Accès à la gare et station DELTA

L'accessibilité à la station et à la gare Delta est améliorée.

Premièrement par l'implantation d'un nouveau bâtiment signal accueillant les entrées et sorties de la station STIB positionnées à la fois sur Rue des Trois Ponts et sur la rue Jules Cockx (esplanade Delta).

Deuxièmement par la création d'une nouvelle entrée et sortie de l'autre côté du Boulevard, face au nouveau bâtiment de bureaux du dépôt STIB.

Enfin par la création d'un accès direct aux quais de la gare Delta depuis le pont Delta.



## 2.1.B. Triomphe : immeubles singuliers mixtes



Le développement du site Triomphe répond aux objectifs du PAD relatifs aux développements urbains :

- › Le développement d'une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active ;
- › L'activation des façades et des fronts bâtis autour des espaces publics et paysagers structurants ;
- › L'implantation de programmes générant une attraction importante au sein des zones bien accessibles par modes actifs et transports publics ;
- › La création d'identités urbaines claires, participant à la compréhension d'une part, des structures et de l'échelles du territoire, et d'autre part, des points d'intensités urbaines, par des gabarits spécifiques agissant comme marqueurs, des repères paysagers.

La situation existante, consistant en 3 immeubles monofonctionnels autonomes ne répond pas à ces objectifs.

### Vocation

Le site Triomphe comprend le développement d'un ensemble bâti singulier ponctuant l'articulation du Boulevard du Triomphe et de la Rue-boulevard Jules Cockx et permettant l'inscription du site dans le paysage collectif et la lisibilité de la structure urbaine.

Cet ensemble bâti comprend un rez-de-chaussée activé par des programmes commerciaux et de loisirs, cohérents avec son degré d'accessibilité élevé tandis que les niveaux supérieurs sont dévolus à des programmes de logements, hôteliers ou d'activités et de bureaux.

Le site améliore les cheminements des modes actifs en facilitant les déplacements de l'Esplanade Delta vers le Chirec notamment, par la création d'une porosité cyclo-piétonne.

### Principe d'aménagement :

- › Le site est aménagé pour conforter le rôle et l'importance de l'espace public intermodal de l'Esplanade Delta et intègre une porosité cyclo-piétonne améliorant les cheminements vers le Chirec ;
- › Les rez-de-chaussée et les façades sont activés et se distinguent par leur traitement pour conforter les programmes accessibles au public qu'ils accueillent ;
- › Les gabarits préconisés confortent le rôle d'élément singulier et d'articulation du site par rapport à la structure urbaine.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

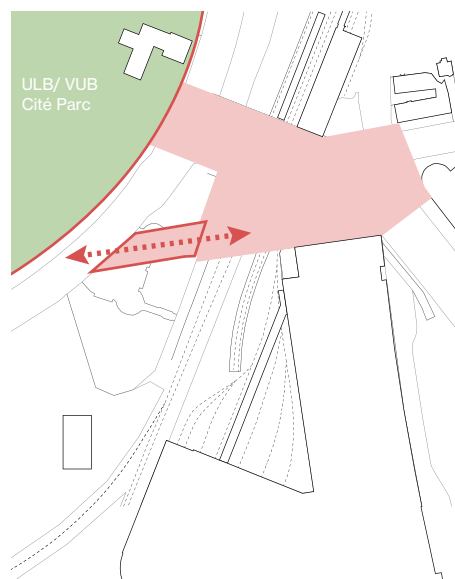
Le site Triomphe est affecté en zone administrative. Celle-ci est compatible avec la vocation du site.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › la mixité programmatique ;
- › les rez-de-chaussée actifs, par la création d'un liseré de façades actives ;
- › les gabarits, notamment par un repère paysager ;
- › l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création d'une porosité cyclo-piétonne, en cas d'élargissement du Pont Delta.

### Porosité cyclo-piétonne

La création d'une porosité cyclo-piétonne, d'une largeur et d'une hauteur de minimum 12m et ouverte également en dehors des horaires d'activités des activités au rez-de-chaussée, en continuité et dans le cas de l'élargissement du pont Delta, en lien avec l'esplanade Delta, améliore les parcours des modes actifs pour rejoindre notamment le Chirec.



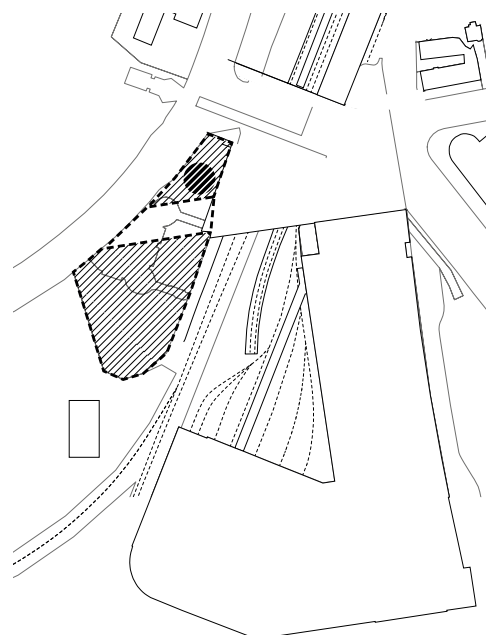
### Zone de bâtisse


Les limites de zone de bâtisse sont précisées au regard des limites parcellaires dans l'illustration ci-contre. Les implantations de bâtiments s'écartent de la limite parcellaire côté rue Jules Cockx pour permettre l'élargissement de l'espace public.

### Gabarits

Conformément à son statut de repère paysager agissant comme marqueur urbain de l'articulation de la voie métropolitaine et du Boulevard du Triomphe, les gabarits préconisés prévoient un ensemble bâti s'élevant au maximum à 80m côté Rue Jules Cockx et redescendant harmonieusement à maximum 40m côté Chirec.

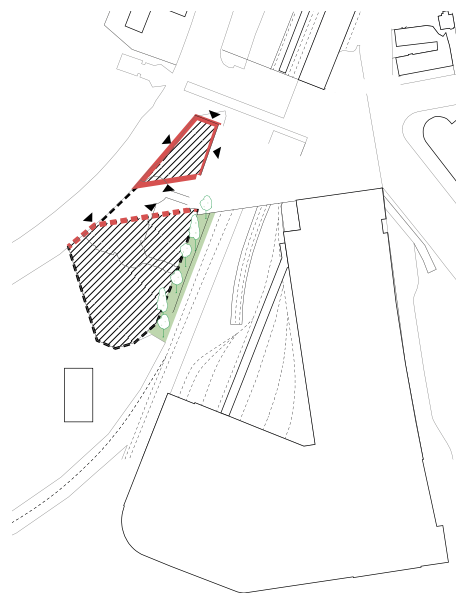
L'ensemble bâti se décline avec un programme de loisir et de commerces et d'équipements aux premiers étages et au sous-sol, de portée locale et métropolitaine en lien avec l'espace public et l'offre de transports en commun présente à ses abords.



 Repère paysager

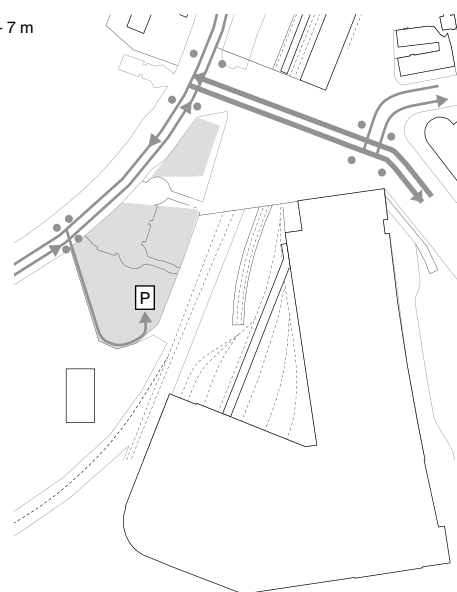
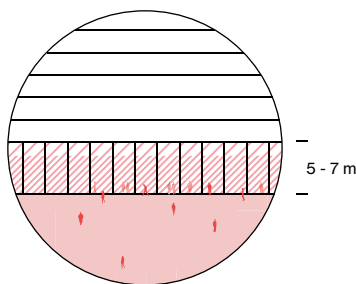
### Liseré de façades actives et accès

Compte tenu de la spécificité du site localisé à proximité d'un espace public majeur et très bien connecté aux transports publics, le traitement des premiers niveaux se distingue en aménageant des façades activées qui s'articulent à l'espace public tel que précisé ci-contre. Ces façades articulent les accès aux activités de loisirs, commerciales ou d'équipements et leur permettent une visibilité et une mise en scène de ces programmes dans l'espace public.

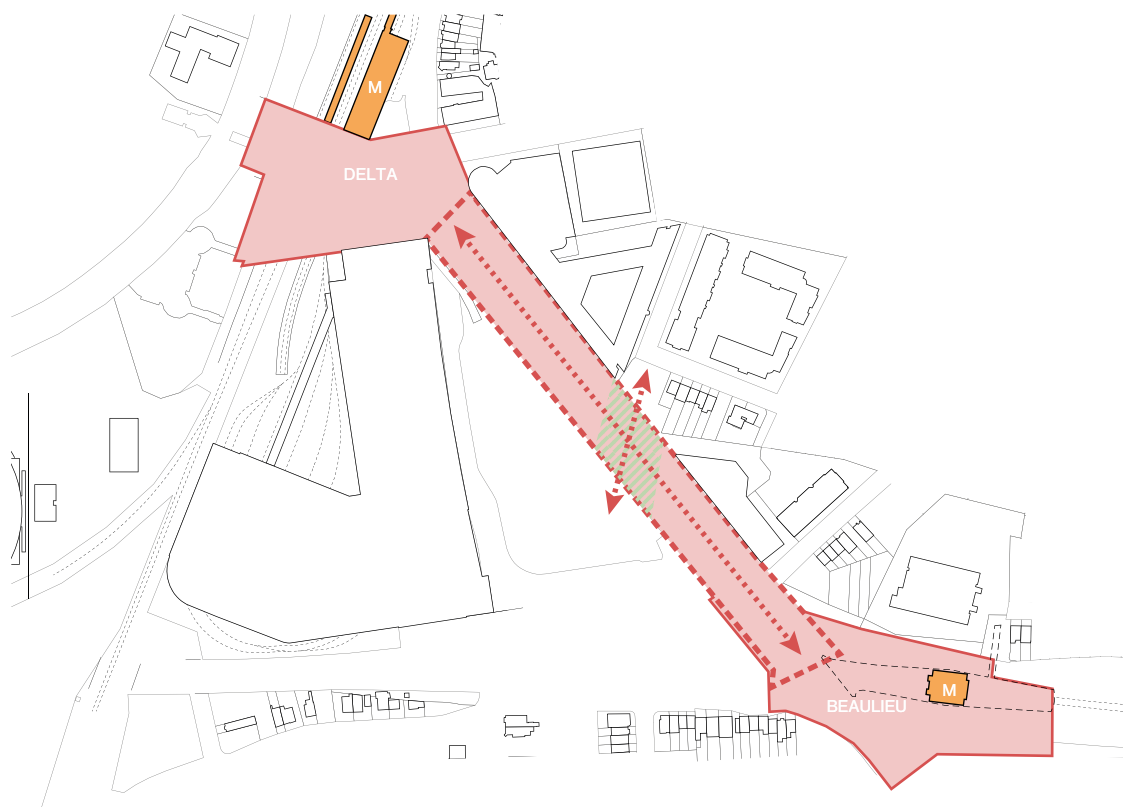


### Circulations

L'accès à un parking souterrain est localisé de façon privilégiée sur le Boulevard du Triomphe et de manière à limiter les encombrements ou gênes pour les modes actifs. Les emplacements de stationnement sont situés dans les niveaux du sous-sol. Les règlements en vigueur sont d'application, en considérant une zone d'accessibilité classée A (aujourd'hui B), au regard de la grande accessibilité du site par les transports publics. A ce titre, le ratio nombre de place de parking/logement prévu au RRU est considéré comme une valeur maximale, et non minimale.



## 2.1.C. Rue Jules Cockx



### Vocation :

La rue Jules Cockx est un espace public structurant de type boulevard, intégrant les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta dans un aménagement qualitatif, réservant de larges espaces dédiés aux modes actifs.

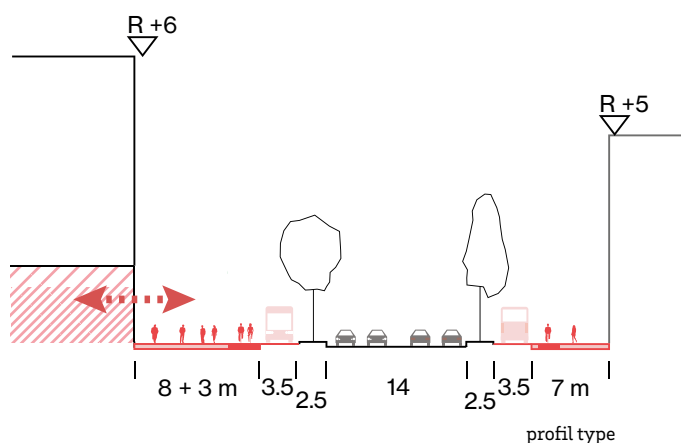
Il a un rôle de voirie structurante, bordée des deux côtés par des continuités bâties de gabarit similaire et à l'échelle de la largeur du boulevard.

Il relie l'Esplanade Delta et sa gare et station, à la place et station de métro Beaulieu.

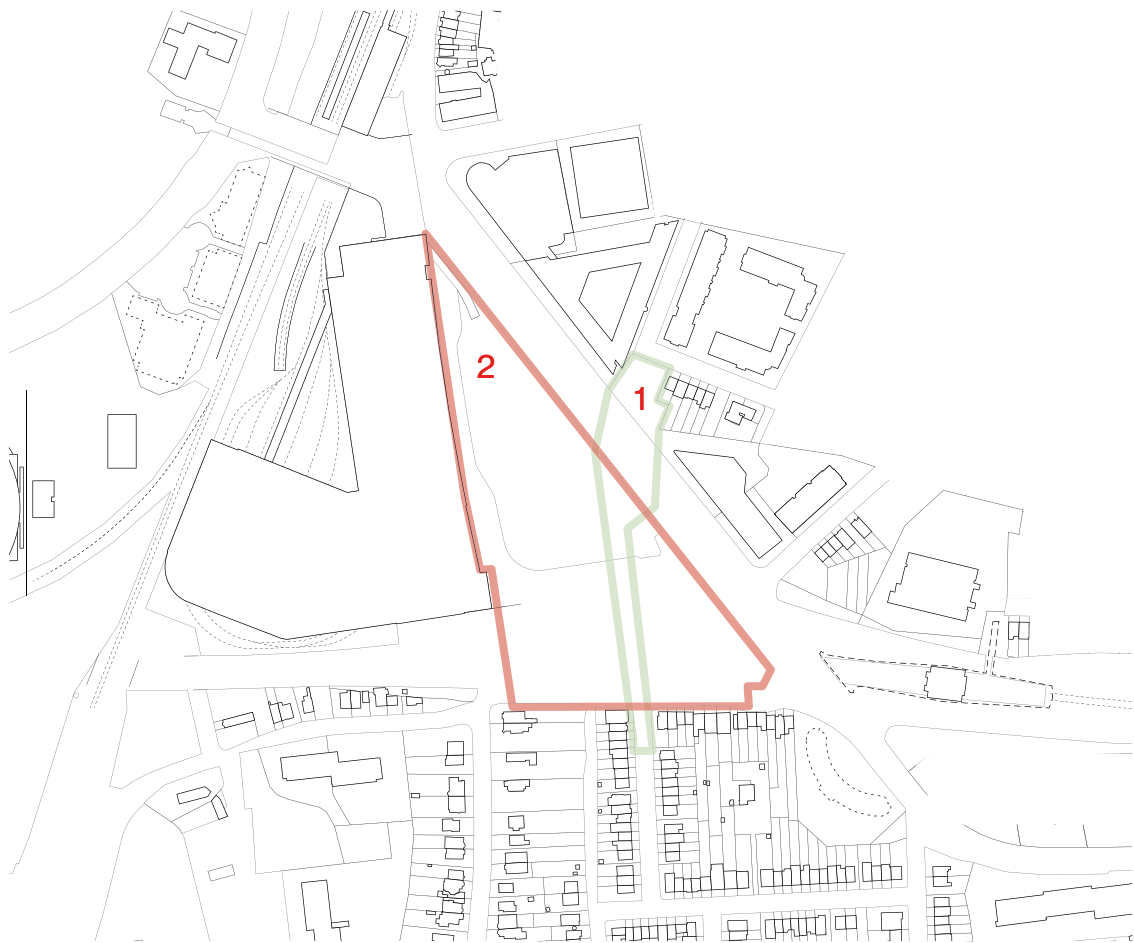
Ses larges espaces piétons symétriques délimitent un front bâti dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés par des programmes accessibles au public.

### Principe d'aménagement :

- Boulevard arboré, comprenant de larges espaces piétons et intégrant les réseaux dédiés aux modes actifs et aux transports publics dans son aménagement ;
- Traversée dans le prolongement de l'espace vert de l'Av. Ginette Javaux ;
- Façades actives pour les rez-de-chaussée dédiés à des commerces de proximité ou des équipements (voir 2.1.d).



## 2.1.D. Quartier Jules Cockx



### Vocation :

Le quartier Jules Cockx entend «compléter la ville» par la création d'un nouveau quartier mixte (logements/activités/équipement) qui permet des connexions urbaines et qualitatives là où l'espace est aujourd'hui occupé par un large parking à ciel ouvert.

Il répond aux objectifs régionaux inscrits notamment dans la Déclaration de politique régionale (2019-2024), notamment la construction de logements accessibles et adaptés répondant à l'objectif de mixité sociale, des nouveaux espaces publics ainsi que des équipements d'intérêt général tout en favorisant l'installation de nouvelles entreprises à Bruxelles et en garantissant une bonne desserte en transports publics. La qualité de vie, la qualité architecturale et paysagère de ces nouveaux quartiers est également un objectif poursuivi comme prévu dans le Plan régional de développement durable (PRDD), notamment le développement de la «ville de proximité» où équipements et services de la vie quotidienne, commerces et espaces verts sont accessibles via les modes actifs pour tous les habitants.

### Principe d'aménagement :

Le site Jules Cockx est subdivisé en 2 éléments qui précisent les aspects stratégiques :

- › La liaison Brème Javaux qui entend d'une part créer une connexion pour modes actifs reliant les quartiers aujourd'hui interrompus par l'infrastructure. D'autre part, permettre d'aérer

le nouveau quartier par la création d'un espace paysager le structurant ;

- › Les nouveaux immeubles, qui concernent les nouveaux développements mixtes ;

### Affectation et prescriptions réglementaires :

L'affectation du site du quartier Jules Cockx passe d'une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public en une zone de forte mixité.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › la mixité programmatique ;
- › les rez-de-chaussée actifs, par la création d'un liseré de façades actives ;
- › les gabarits ;
- › l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création d'une porosité cyclo-piétonne.

Le dépôt STIB conserve son affectation en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public.

Une prescription additionnelle permet la création de commerces et de logements aux étages de l'équipement.

## Liaison brème javaux



### Vocation :

La liaison Brème Javaux entend d'une part créer une connexion pour modes actifs reliant les quartiers aujourd'hui interrompus par l'infrastructure. D'autre part, permettre d'aérer le nouveau quartier par la création d'un espace paysager le structurant ;

Il s'agit d'un espace ouvert de proximité, accessible via les modes actifs pour tous les habitants et utilisateurs du futur quartier.

### Principe d'aménagement :

- › Aménagement pour modes actifs de 4 mètres de large, utilisable par le SIAMU ainsi que ponctuellement par les véhicules des habitants et les véhicules d'entretien, intégré dans un projet d'aménagement paysager comprenant plantations, mobilier urbain, éclairage, etc. ;
- › Traitement paysager en pente douce amenant habitabilité, aération et qualité d'espace de séjour local au quartier environnant et créant une connexion entre l'Avenue de la Brème et l'Avenue Ginette Javaux. La liaison Brème Javaux fait minimum 16 mètres de large.

### Traitement paysager

La liaison Brème-Javaux est aménagée en espace partagé à dominance végétale pour amener habitabilité, aération et qualité d'espace de séjour local au sein du nouveau quartier. Elle articule la connexion entre les deux quartiers jouxtant le quartier Jules Cockx.

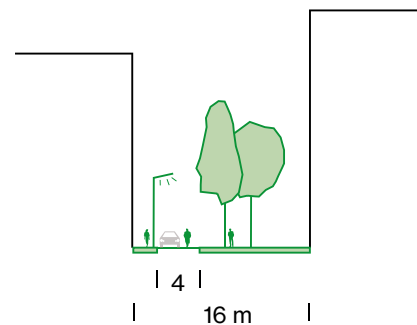
Elle est en pente douce et se situe dans le prolongement de l'Avenue de la Brème et de l'Avenue Ginette Javaux.

Elle s'élargit au niveau de sa jonction à la rue – boulevard Jules Cockx, où elle est entièrement dédiée aux modes actifs et aménagée en espace vert répondant à l'espace vert situé en face. L'aménagement du boulevard matérialise la connexion paysagère et sécurise la traversée des modes actifs.



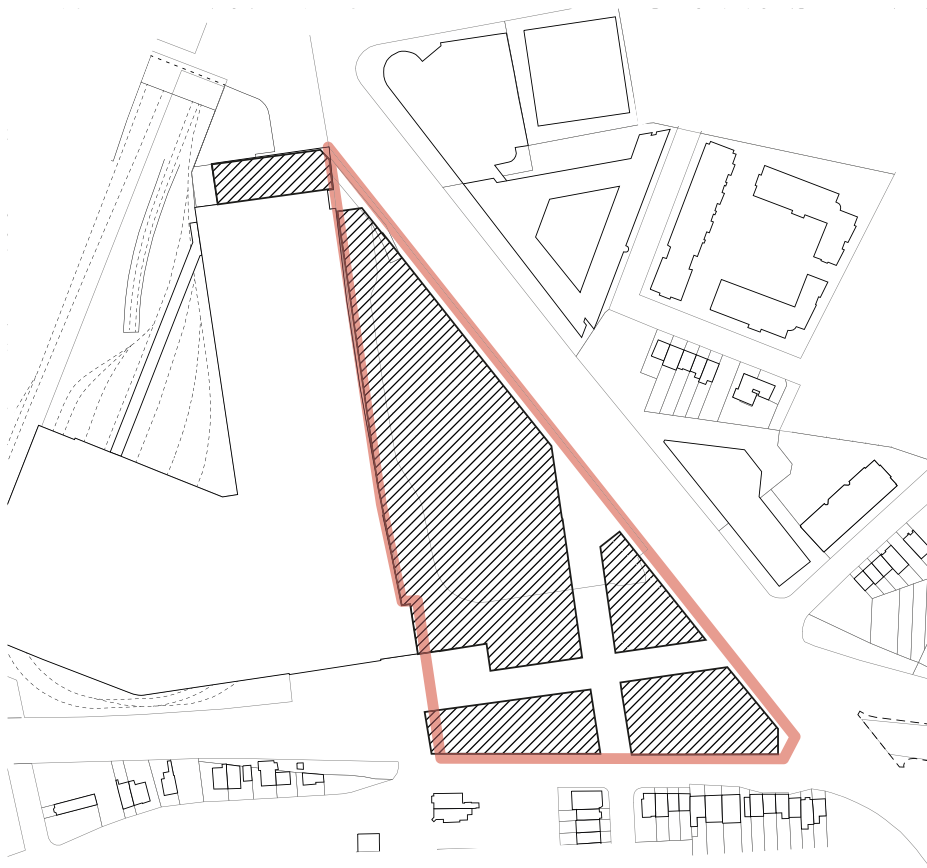
### Porosité cyclo-piétonne et espace de circulation

La liaison est aménagée à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large au sein d'un espace ouvert faisant au minimum 16 mètres de large. Cette promenade est accessible aux véhicules d'entretien et véhicule SIAMU ainsi que ponctuellement aux habitants pour les livraisons.





## Nouveaux immeubles



Le PAD préconise la transformation du P+R Delta existant en un nouveau quartier de logements et d'activités.

Ce quartier a comme vocation de compléter la ville et, considérant la très bonne accessibilité du site entre les gare et les station Delta et Beaulieu, d'offrir un nouveau quartier pilote au niveau de sa dépendance au transport individuel automobile.

Les espaces de stationnement pour véhicules individuels sont dès lors extrêmement limités par rapport aux normes en vigueur tandis que des espaces de stationnement dédiés aux modes de transports partagés sont encouragés.

Le PAD propose deux variantes pour ce site, considérant dans la variante B la possibilité d'extension du dépôt STIB pour accueillir de nouveaux bus articulés électriques.

Dans la variante A qui conserve le dépôt STIB dans son emprise actuelle, l'arrière du site (côté dépôt donc) s'organise autour d'espaces d'activités productives situés aux premiers niveaux et permettant de diminuer la présence visuelle de la façade du dépôt.

Les deux variantes proposent le développement d'un large programme de logements, couplé au développement d'un liseré commercial ou d'équipements le long de la rue-boulevard Jules Cockx pour y développer une activité urbaine mixte.

### Principe d'aménagement :

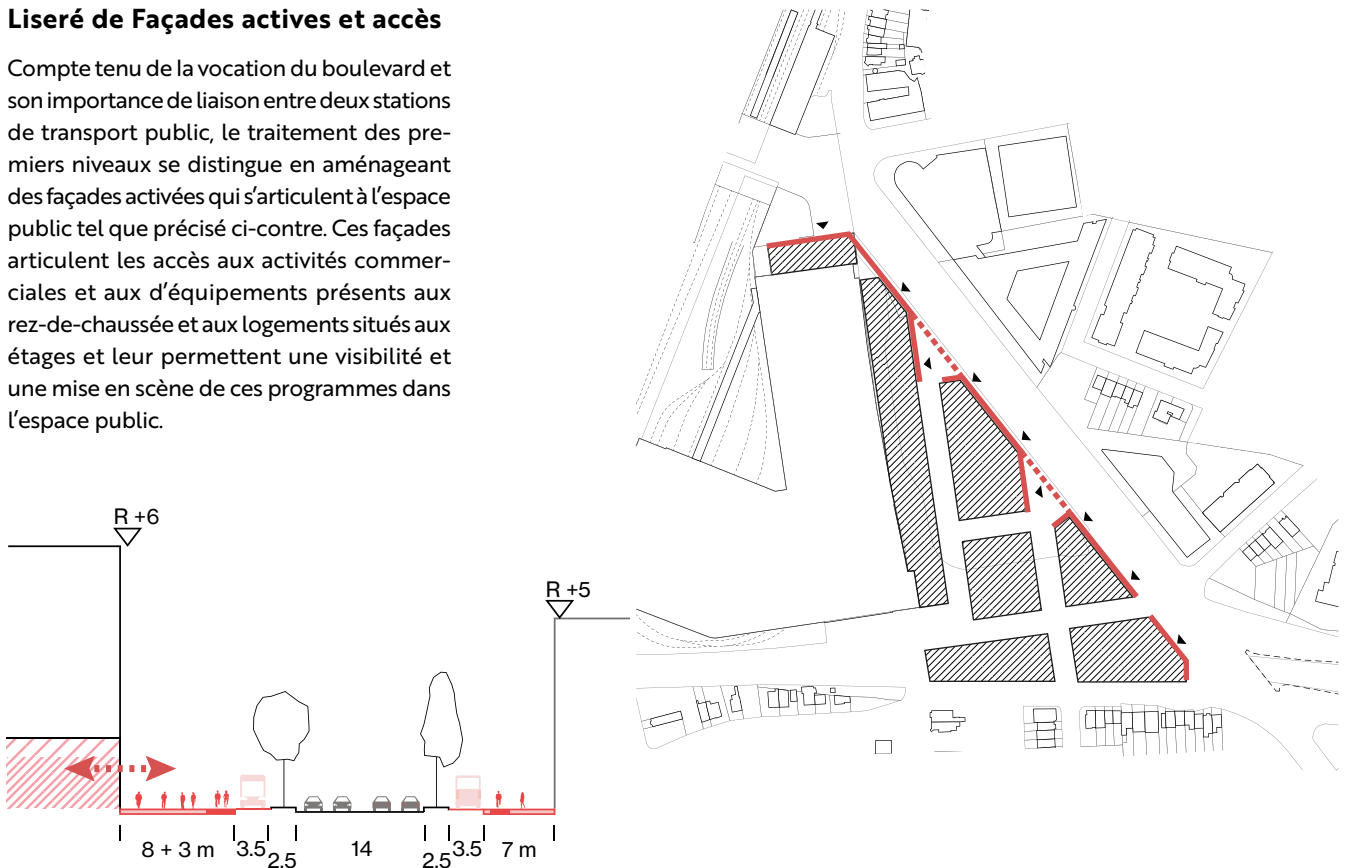
- › La création de nouvelle zone de bâtisse créant un front bâtis sur la rue Jules Cockx dont les gabarits préconisés répondant à l'espace ouvert du boulevard, dont les rez-de-chaussée sont dédiés à des activités productives ou à du commerces de proximité sur le boulevard et les niveaux supérieurs à des logements ou des espaces de bureaux ;
- › La création d'un maillage d'espaces partagés pour desservir le site ;
- › La création d'un parking souterrain accessible par la nouvelle voirie vers le site Triangle au sud, à destination des employés de la STIB et des habitants et utilisateurs du quartier ;
- › L'accès et la sortie principales du dépôt s'organisent sur la nouvelle voirie vers le site Triangle au sud.



↑ Illustration de la Rue Jules Cockx en regardant vers Delta

### Liseré de Façades actives et accès

Compte tenu de la vocation du boulevard et son importance de liaison entre deux stations de transport public, le traitement des premiers niveaux se distingue en aménageant des façades activées qui s'articulent à l'espace public tel que précisé ci-contre. Ces façades articulent les accès aux activités commerciales et aux d'équipements présents aux rez-de-chaussée et aux logements situés aux étages et leur permettent une visibilité et une mise en scène de ces programmes dans l'espace public.

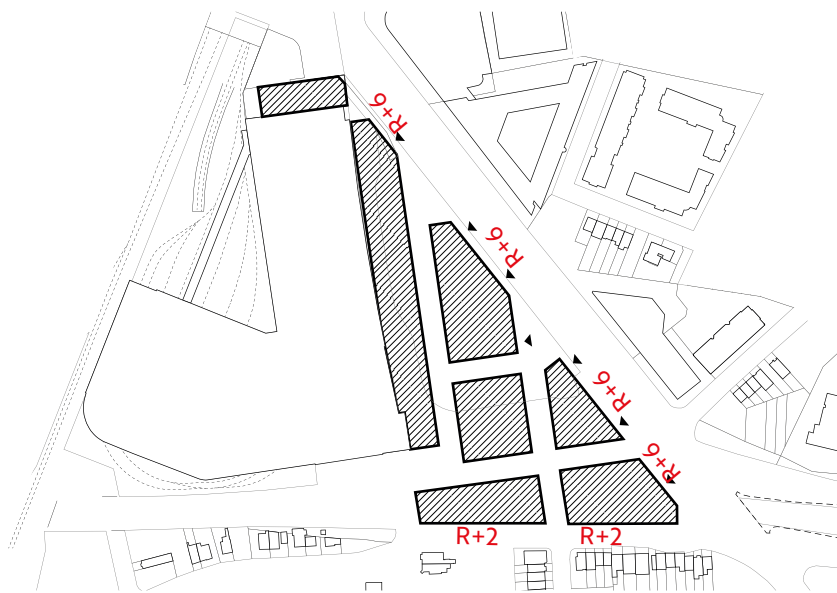


## Zone et front de bâtisse et gabarits

De nouvelles zones de bâtisse sont établies sur le site. L'implantation des immeubles est obligatoirement réalisée à l'alignement/front de bâtisse le long de la rue-boulevard Jules Cockx et des liserés figurant sur le schéma ci-contre.

Les gabarits préconisés sur la voie métropolitaine sont d'une hauteur moyenne de 7 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 9 niveaux, permettant des variations de hauteurs et de marquer les perspectives en fonction des espaces ouverts. Les autres constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 1 niveau et maximum 5 niveaux, à l'exception des constructions situées le long de la Rue Michiels dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux.

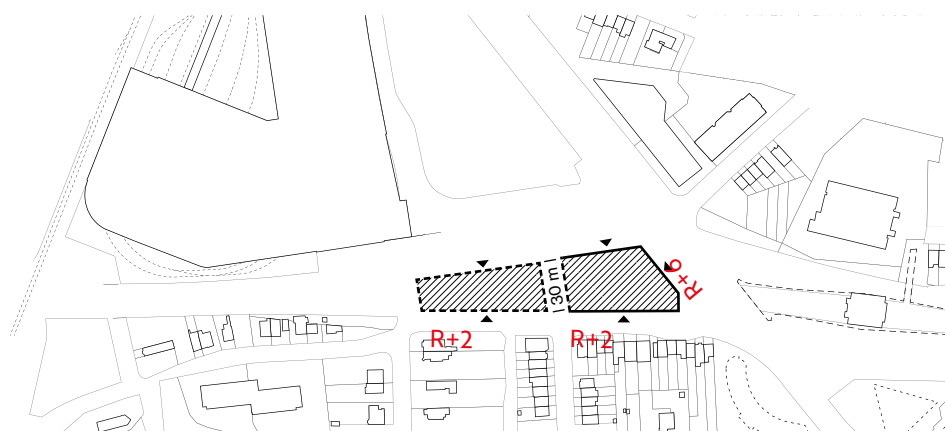
Les premiers niveaux de ces implantations sont dédiés à des activités productives ou commerciales le long de la rue-boulevard Jules Cockx et éventuellement à des équipements. Les niveaux supérieurs sont principalement dédiés à des logements ou éventuellement à des espaces de bureaux.



## Équipement

Un équipement (de type scolaire ou sportif par exemple) pourrait s'inscrire dans les zones de bâtisses situées au sud du site. Cette implantation s'articule avec l'environnement paysager offert par l'espace Michiels. Les gabarits préconisés proposent une hauteur moyenne correspondant à 3 niveaux côté Avenue Michiels, et 7 niveaux côté Place Beaulieu.

Éventuellement, cet équipement pourrait profiter des espaces situés sous le pont de Beaulieu et aujourd'hui utilisés comme tunnel routier. Éventuellement, l'utilisation de l'espace en tunnel côté nord pourrait permettre à l'équipement de bénéficier d'une entrée au niveau de l'ouverture de la station de métro sur le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer (2.3.b).



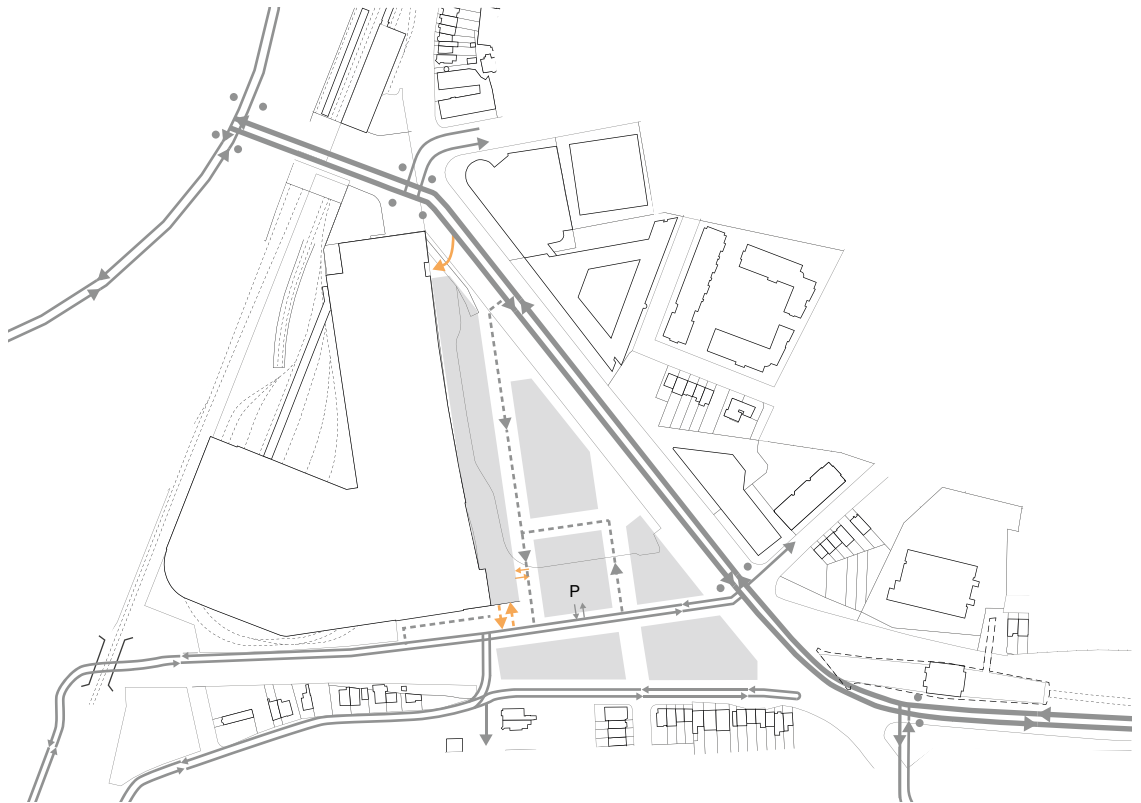
## Accès et espace de circulation

Les accès et espace de circulation sont définis ci-contre.

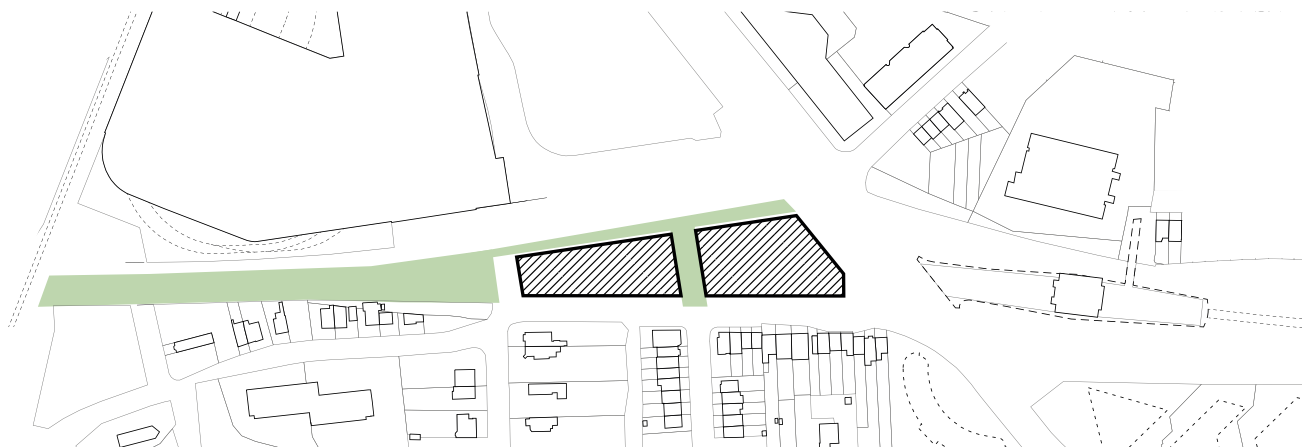
Le site est distribué par un maillage d'espace partagé pour la desserte locale et les livraisons, à l'exception de l'entrée du dépôt STIB au nord du site et à l'exception des voiries destinées également à l'usage des véhicules STIB.

L'accès à un parking souterrain et au dépôt STIB est défini au point 2.1.e.

Un nombre suffisant d'emplacements de stationnement est prévu au sein de ce parking pour les employés de la STIB.



## 2.1.E. Espace Michiels



Le PAD préconise la transformation de l'assiette de l'E411 dédiée au demi-tour en un espace paysager s'étendant du chemin de fer de la L26 jusqu'à la Place Beaulieu. Cet espace paysager entend traiter et articuler qualitativement le rapport à l'arrière du dépôt STIB existant, la nouvelle voirie desservant le site Triangle, les quartiers d'habitations situés de l'autre côté de l'Avenue Charles Michiels et le nouveau quartier Jules Cockx. Conçu à la fois comme espace d'agrément et de respiration pour le quartier, l'espace Michiels a également comme vocation de proposer une connexion «modes actifs» permettant de prolonger la promenade de l'ancienne voie de chemin de fer jusqu'au Boulevard du Triomphe en passant par le site Triangle et jusqu'à la Gare de Watermael en passant par le Parc L26.

### Vocation :

La vocation de cet espace paysager est double :

- › D'une part, aménager qualitativement les relations entre Beaulieu et le site du Triangle, que ce soit pour les «modes actifs», ou pour le trafic automobile, séparés par une topographie ;
- › D'autre part, de compléter le maillage d'espace vert et de connexion biologique, des talus ferroviaires de la L26 dont il est le prolongement, jusqu'à la Forêt de Soignes.

### Principe d'aménagement :

- › Un espace paysager, intégrant un axe modes actifs et comprenant un aménagement paysager intégrant plantations, mobilier urbain, éclairage, etc. ;
- › Un traitement paysager diffus, favorisant l'infiltration ;
- › Une nouvelle voirie d'accès au site du Triangle de 7 mètres de large au minimum. Celle-ci donne également accès au parking souterrain et au dépôt STIB décrits dans au point précédent ;
- › Des activités au sein de cet espace vert qui s'articulent aux équipements adjacents.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

L'affectation de l'espace Michiel est en zone de voiries.

La création d'une zone de continuité paysagère en surimpression garantit son aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs ».

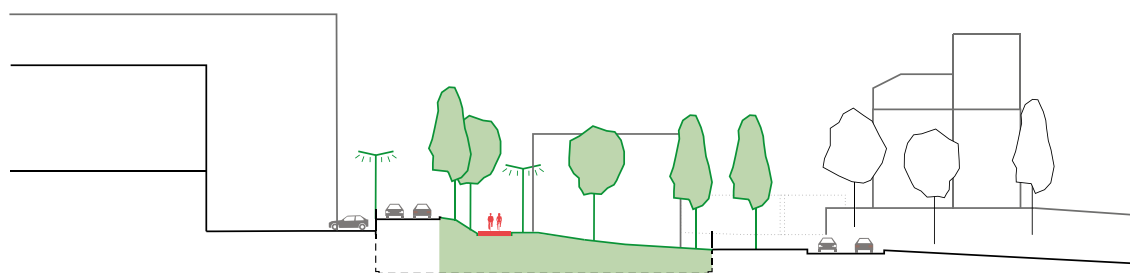
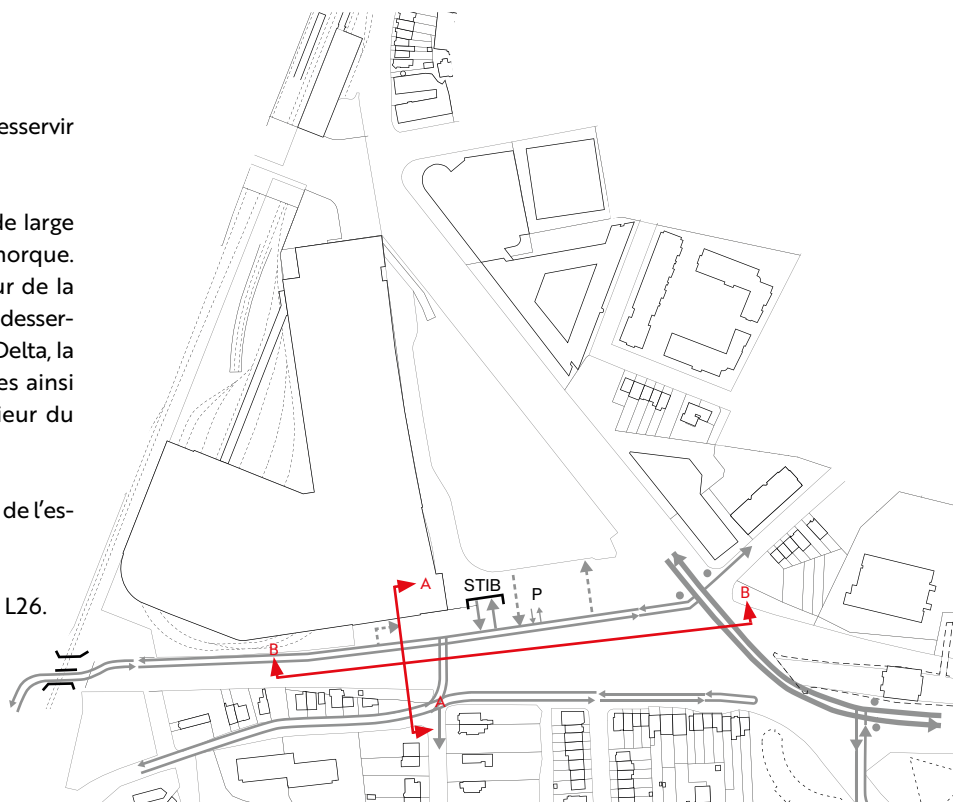
### Espaces de circulation + logistique

Une nouvelle voirie est créée pour desservir le site Triangle.

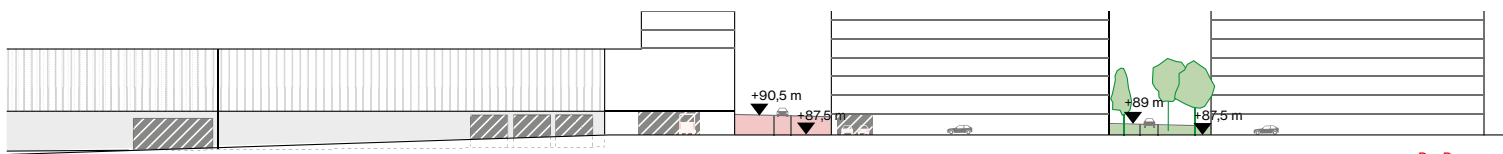
Celle-ci fait au minimum 7 mètres de large et supporte le charroi de semi-remorque. Cette voirie, connectée au carrefour de la Place Beaulieu permet également de desservir le parking souterrain pour le site Delta, la zone de stationnement des saleuses ainsi qu'éventuellement le niveau inférieur du dépôt STIB agrandi pour les bus.

La zone de voirie est situé en aplomb de l'espace paysager.

La voirie utilise le pertuis sud sous la L26.



A - A

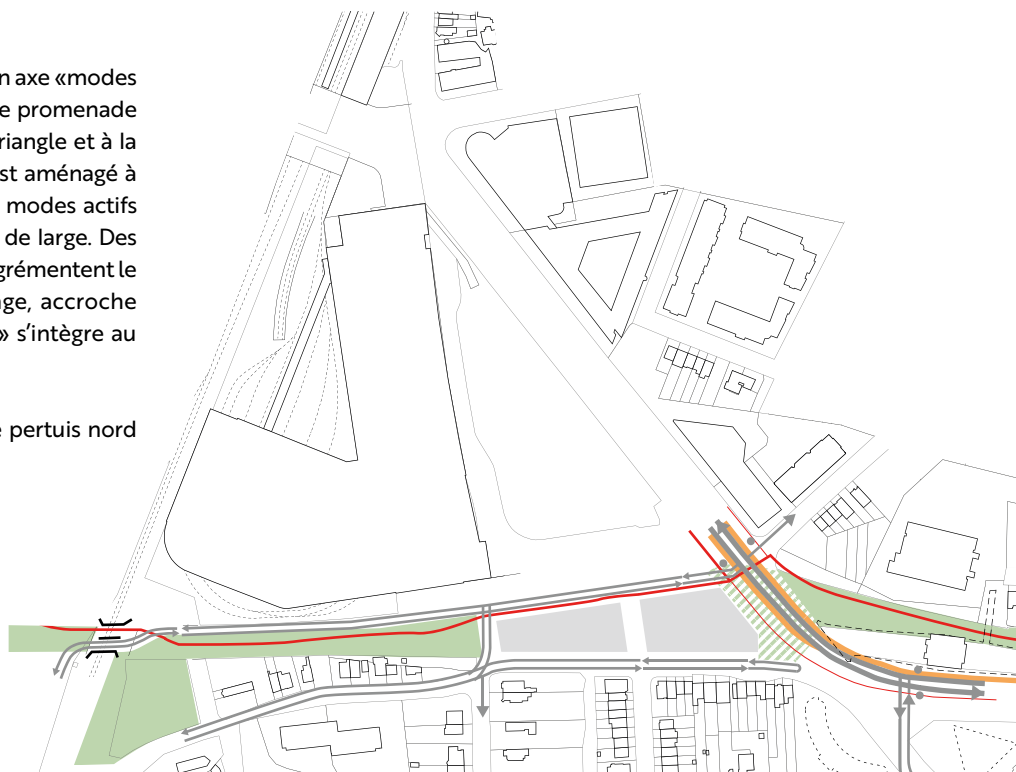


B - B

### Axe «modes actifs»

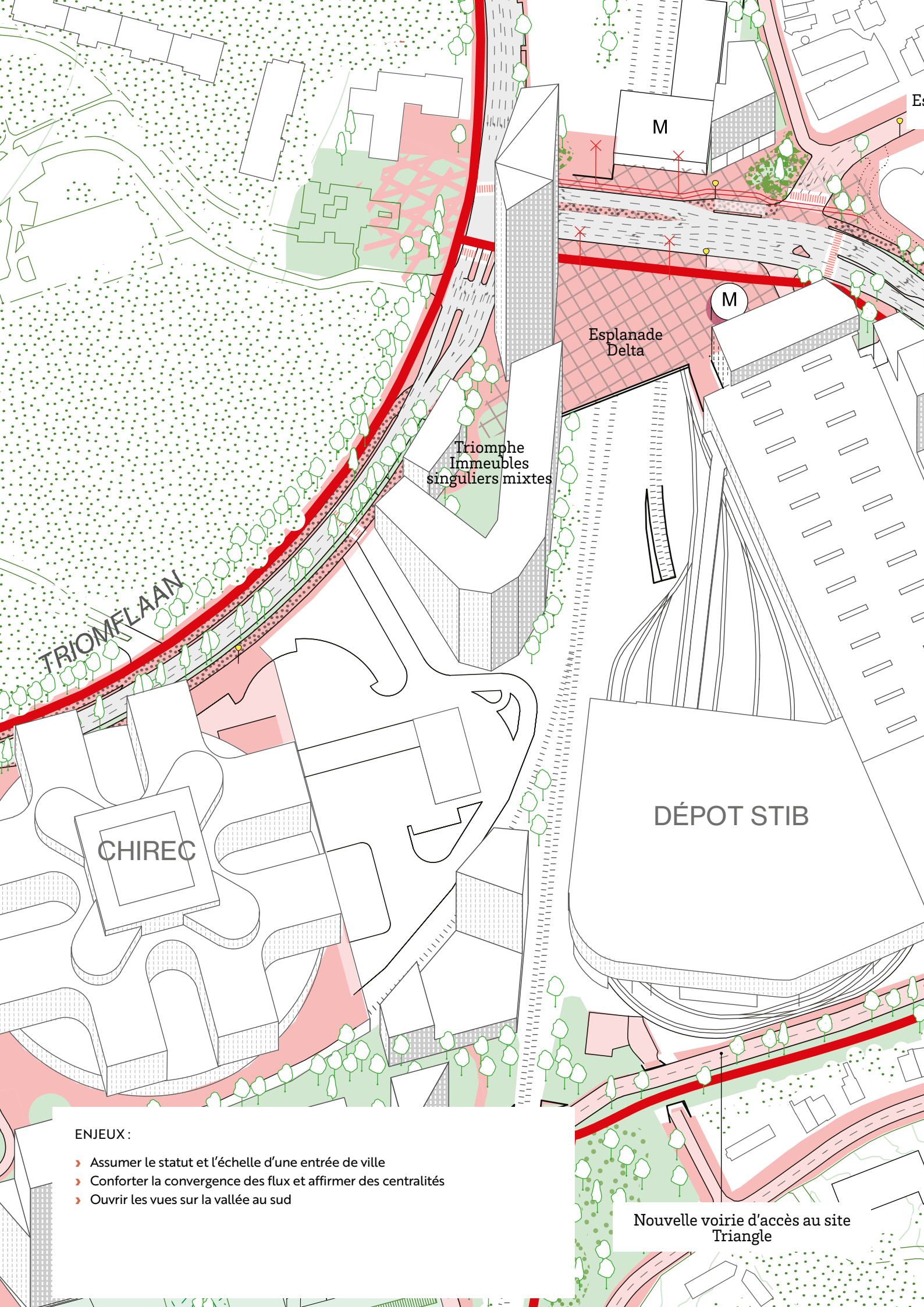
L'espace Michiels comprend un axe «modes actifs» qui connecte l'ancienne promenade du chemin de fer au site du Triangle et à la gare de Watermael. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairage, accroche vélo, etc). L'axe «modes actifs» s'intègre au traitement paysager.

L'axe «modes actifs» utilise le pertuis nord sous la L26.



### Activité dans l'espace Michiels en lien avec l'équipement

A proximité de l'équipement, l'espace vert est aménagé en conséquence et est pensé pour s'articuler avec son programme. Zone de jeux, zone de sport, aires de repos, zone de drop-on drop-off pour l'école, zone de stationnement vélos, parvis de l'école.



**ENJEUX :**

- › Assumer le statut et l'échelle d'une entrée de ville
- › Conforter la convergence des flux et affirmer des centralités
- › Ouvrir les vues sur la vallée au sud

Nouvelle voirie d'accès au site Triangle



espaces publics partagés  
(14 m x 300 m)

Boulevard urbain à deux  
rives (40 m x 450 m)

TE JAVAUxLAK

GIN

quartier Jules  
Cockx

Place Beaulieu

M

CHARLES MICHIELSLAAN

Couverture de l'E411

espace michiels

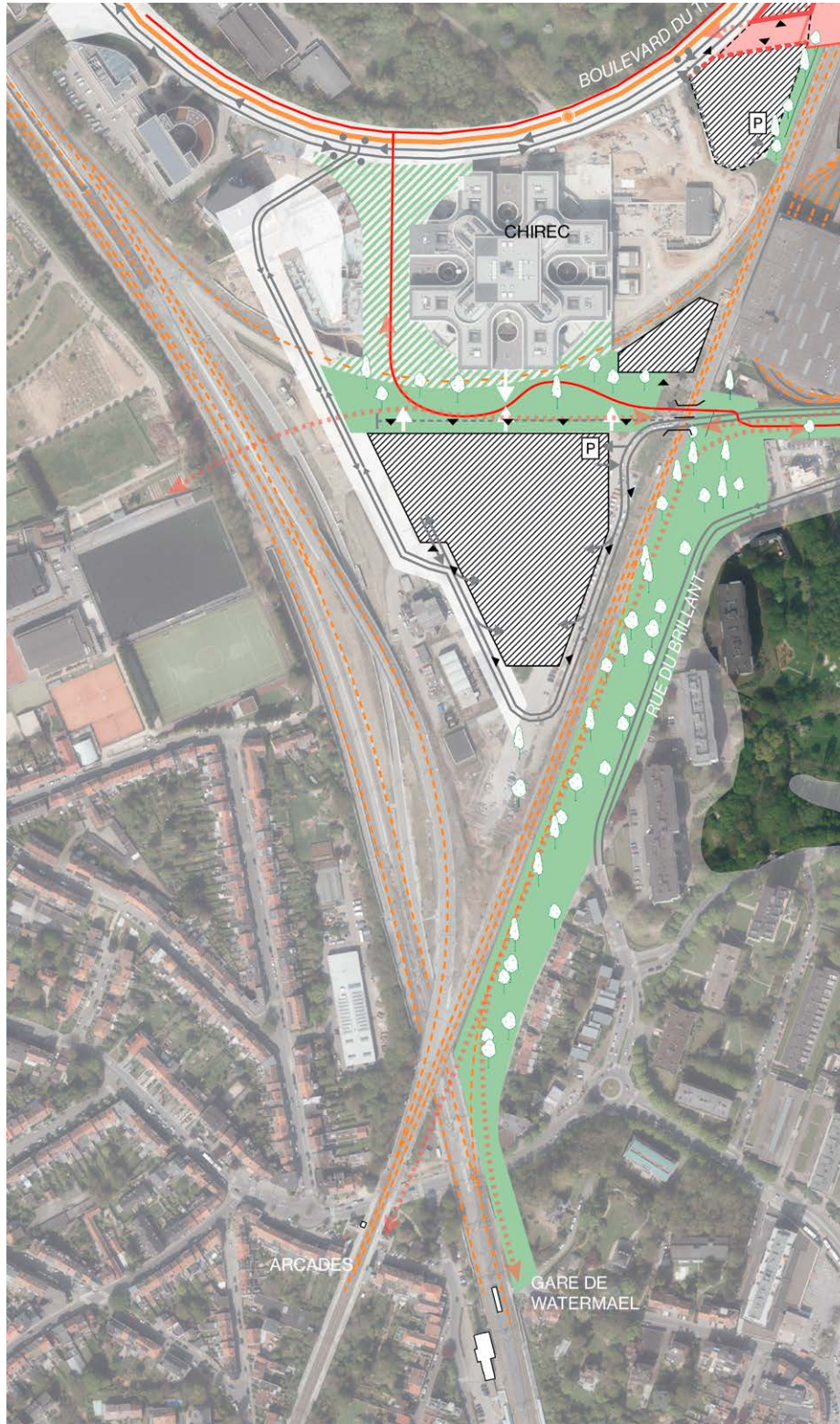
Liaison Brême Javaux





## 2.2. SITE 2 : TRIANGLE





**Vocation :**

Le développement du site Triangle vise à désenclaver ce site caractérisé par la forte présence des infrastructures. L'objectif du PAD est de l'intégrer aux dynamiques urbaines, en aménageant des continuités d'espaces publics permettant son désenclavement, et le développement d'un quartier mixte.

Il répond aux objectifs régionaux inscrits notamment au PRDD, qui reprend l'implantation d'un nouveau quartier mixte (équipements/logements/espaces verts) sur le Triangle-Delta, ainsi que dans les lignes directrices de l'aménagement de Delta-Triangle dont les orientations ont été approuvées par le Gouvernement le 14 juillet 2016. Notamment :

- L'organisation générale du site à partir d'une voirie périphérique qui suit la géométrie du site et dessert les différents programmes disposés en mitoyenneté horizontale (formant ainsi un socle commun). Cette voirie sera également accessible aux modes doux.
- La nécessité d'implantation d'une voirie en pente qui permet de lier l'aboutissement de l'E411 au niveau de dalle CHIREC.
- L'implantation d'un programme d'équipements et/ ou d'activités productives et/ ou logistiques (par exemple un centre de l'ARP à mutualiser avec un dépôt de transport en commun de la STIB).
- L'implantation d'un programme de logements.
- La nécessité pour chaque activité s'implantant dans le socle de réaliser un niveau de toiture continu permettant ainsi de développer un espace vert sur la toiture conjointe.
- A partir du niveau de toiture, des émergences de logements, équipements d'intérêt collectif ou bureaux peuvent être développés soit au-dessus des activités installées dans le socle, soit en mitoyenneté horizontale à ceux-ci.
- La nécessité de désenclaver le site au maximum, tant pour les véhicules mécanisés que pour les piétons et cyclistes.

**Principe d'aménagement :**

Pour répondre à ces enjeux, le PAD préconise le développement de 3 sites dont les aspects stratégiques sont développés dans les pages suivantes :

- L'aménagement du Parc L26 pour participer au désenclavement du site pour les modes actifs en confortant une connexion de la Gare de Watermael jusqu'à l'Espace vert Michiels et la station Beaulieu ;



1. Parc L26  
2. Parkway  
3. Quartier urbain d'activités et de logements

- L'aménagement d'un Parkway entre le CHIREC et le quartier urbain d'activités et de logements pour d'une part, désenclaver le site au nord et à l'est et, d'autre part pour créer un espace public de qualité et en continuité avec les structures urbaines pour «accrocher» le programme de logements ;
- Face à ce parkway, l'implantation d'une zone de bâtisse triangulaire dont le front nord accueille des éléments hauts dédiés aux programmes de logements et de bureaux et la partie sud, basse, des équipements et des activités productives et/ou logistiques mixtes sur lesquels se développe un espace planté en toiture.

## 2.2.A. Pac L26

### Vocation :

Le Parc L26 a pour vocation d'être un espace vert d'agrément permettant :

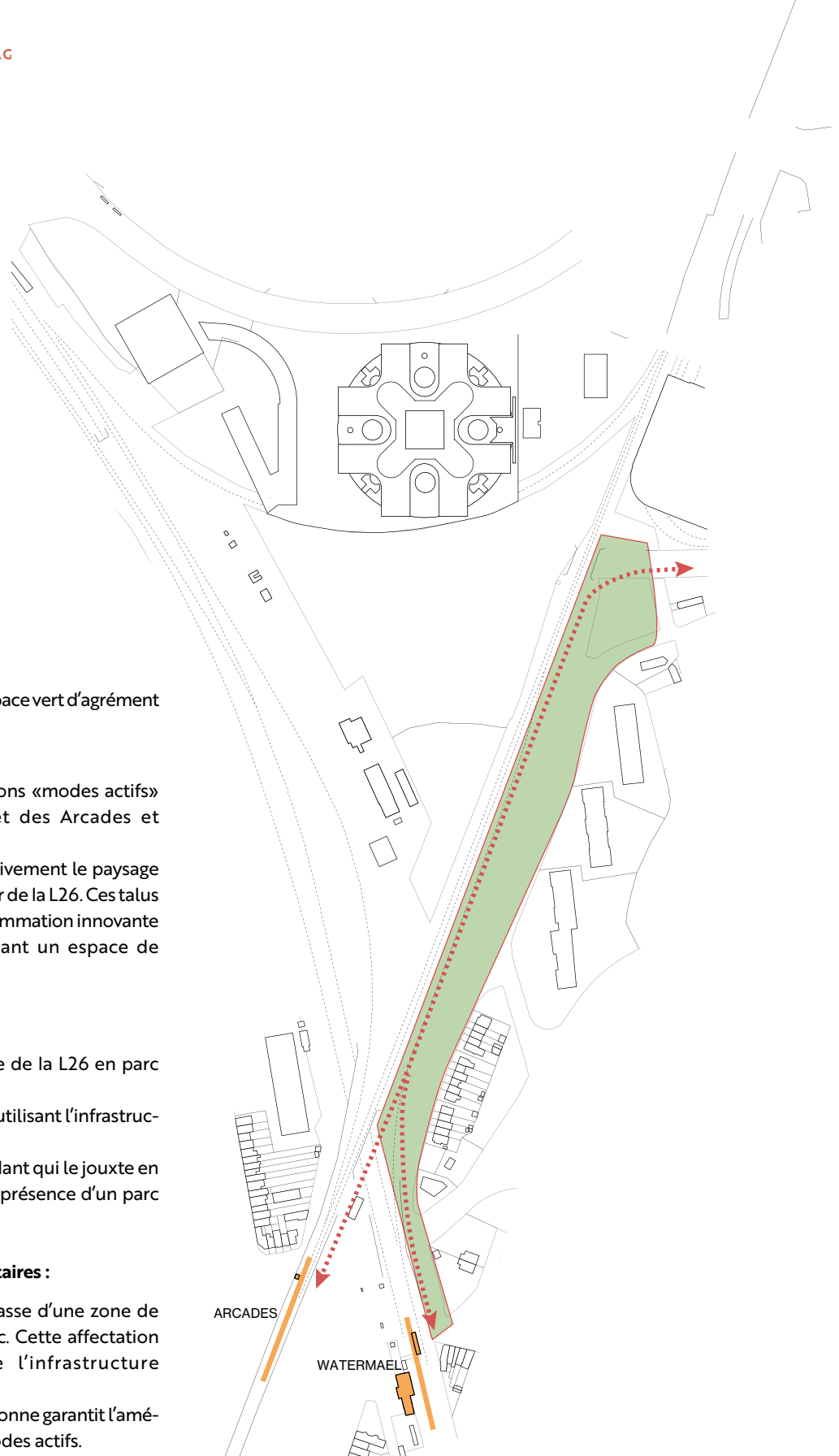
- D'une part d'améliorer les connexions «modes actifs» entre les gares de Watermael et des Arcades et Auderghem ;
- D'autre part de développer qualitativement le paysage particulier des talus de chemin de fer de la L26. Ces talus peuvent être le support d'une programmation innovante d'espace public en pente en faisant un espace de destination.

### Principe d'aménagement :

- L'aménagement du talus ferroviaire de la L26 en parc paysager équipé ;
- L'intégration d'un axe modes actifs, utilisant l'infrastructure ferroviaire déclassée ;
- Le réaménagement de la Rue du Brillant qui le jouxte en voirie locale et apaisée, adapté à la présence d'un parc en lisière.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

- L'affectation du site du Parc L26 passe d'une zone de chemin de fer en une zone de parc. Cette affectation nécessite le déclassement de l'infrastructure ferroviaire.
- La création d'une porosité cyclo-piétonne garantit l'amélioration des cheminements des modes actifs.
- Dans le cas où l'axe «modes actifs» ne peut pas être aménagé sur la voie de chemin de fer, les connexions "modes actifs" entre les gares de Watermael et des Arcades et Auderghem sont aménagées sur la rue du Brillant
- Les accès à la programmation innovante d'espace public en pente organisée sur la partie des talus pouvant être accessibles au public sont dans ce cas organisés par la rue du Brillant.



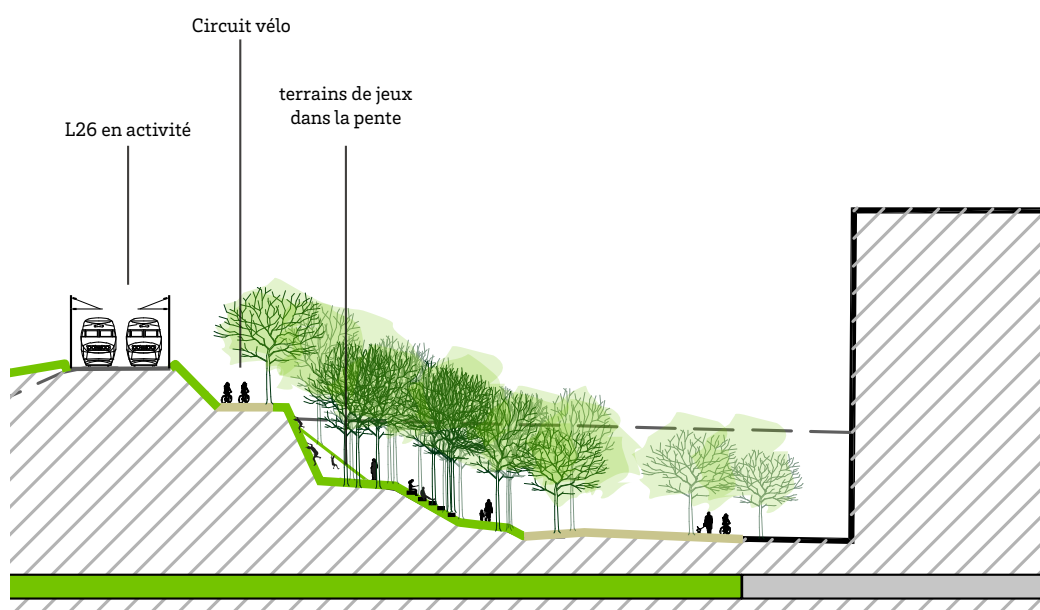
## Activités dans l'espace vert

L'espace vert est aménagé pour proposer des programmes et activités s'articulant avec le contexte du quartier environnant et considérant la topographie particulière afin d'être un espace de promenade, de détente, de rassemblement et de loisir. Plaine de jeux, terrains de sports, etc.



Parc de Belleville, Base paysage

Référence



## Axe «Modes Actifs» et porosité cyclo-piétonne

L'espace Parc L26 comprend un axe «modes actifs» qui connecte les gares de Watermael et des Arcades à l'espace vert Michiels. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large qui peut profiter de la voie de chemin fer déclassée. Une porosité cyclo-piétonne est prévue jusqu'à la gare Arcades. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairage, accroche vélo, etc.). L'axe «modes actifs» s'intègre au traitement paysager avec respect de sa fonction de corridor écologique.

Dans le cas où l'axe «modes actifs» ne peut pas être aménagé sur la voie de chemin de fer, il est aménagé sur la rue du Brilliant à partir d'une rue cyclable\*.

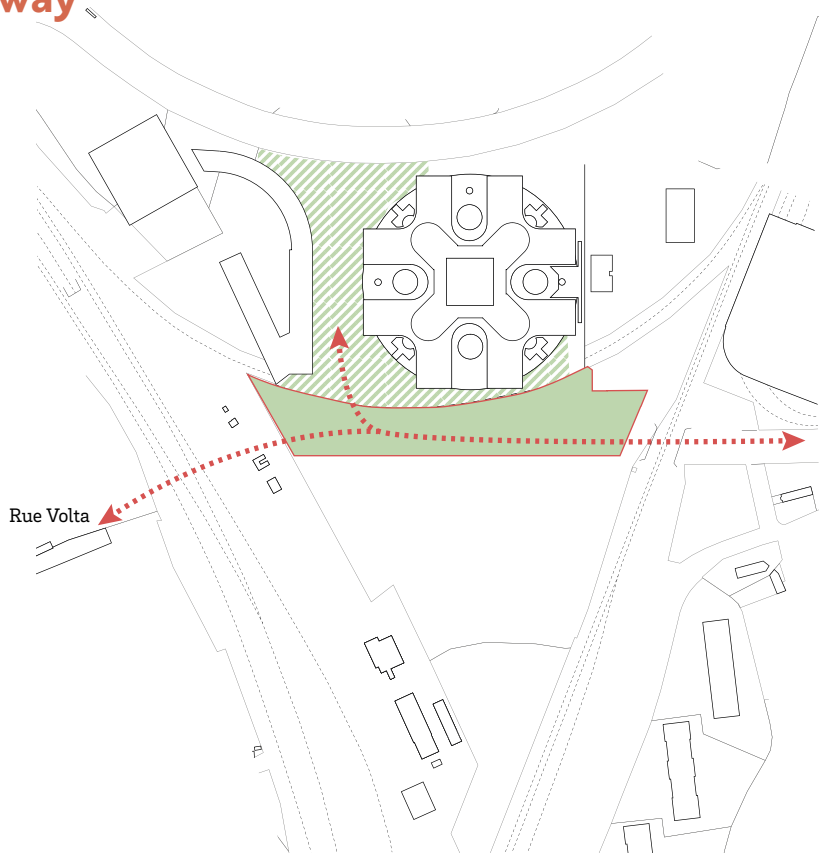


Parc du Vallon, Lyon, l'ex paysage

Référence

\* A préciser sur base de l'Étude technique pour la réalisation d'une voie verte entre Moensberg (Uccle) et Delta (Auderghem).

## 2.2.B. Parkway



### Vocation :

La vocation du Parkway est d'être un espace d'agrément permettant de désenclaver le site du Triangle sous plusieurs formes :

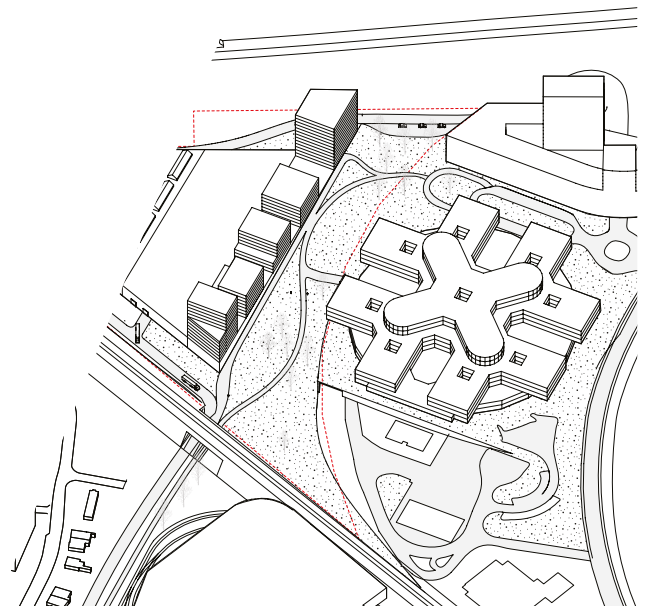
- › D'une part, en permettant des connexions «modes actifs» entre le niveau haut du Chirec, l'espace vert Michiels et la Gare de Watermael situés au niveau bas du site ;
- › D'autre part, de donner les qualités de relations nécessaires au programme de logements et de bureaux avec l'espace public qu'il représente, conçu dans la continuité d'espaces publics existants ou programmés ;
- › Enfin, d'offrir aux logements programmés sur le site de l'habitabilité, en articulant leurs relations avec les infrastructures fort présentes que sont le Chirec, qui pourra également en profiter, et la voie de chemin de fer L26B .

### Principe d'aménagement :

- › Un espace public en pleine terre et en pente douce, comprenant un axe modes actifs et aménagé de manière paysagère et intégrant du mobilier urbain adapté ;
- › Un traitement paysager favorisant l'infiltration ;
- › L'espace public rejoint les niveaux qui déterminent les barrières du site. Ainsi il rejoint le niveau de la dalle du Chirec au nord ouest et le niveau bas du perruis sous la L26 ;
- › Cet espace public en pente détermine le niveau des rez-de-chaussée des immeubles qui s'y accrochent ;
- › La réalisation du Parkway devra se réaliser en intégrant les contraintes d'ELIA et d'Infrabel.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

- › L'affectation du site du Parkway passe d'une zone de chemin de fer en une zone d'entreprises en milieu urbain dotée d'une zone en surimpression Parkway spécifique.
- › Celle-ci garantit l'aménagement en parc majoritairement en pleine terre.
- › Une porosité cyclo-piétonne en surimpression garantit l'amélioration du maillage cyclo-piéton.

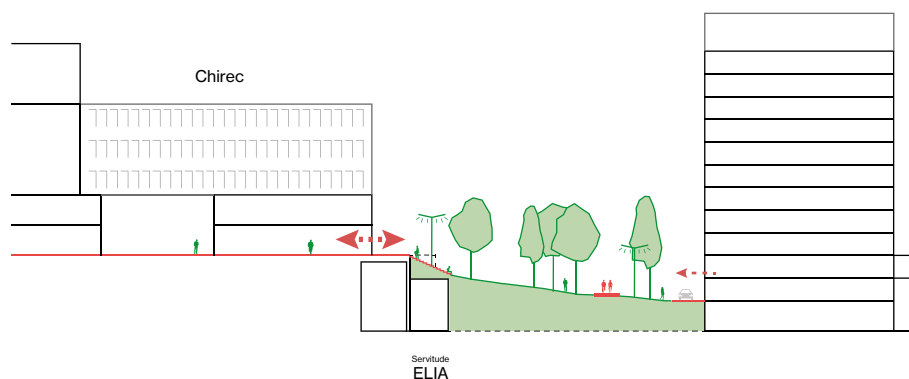


vue axonométrique illustrant le Parkway



## Activités dans l'espace vert

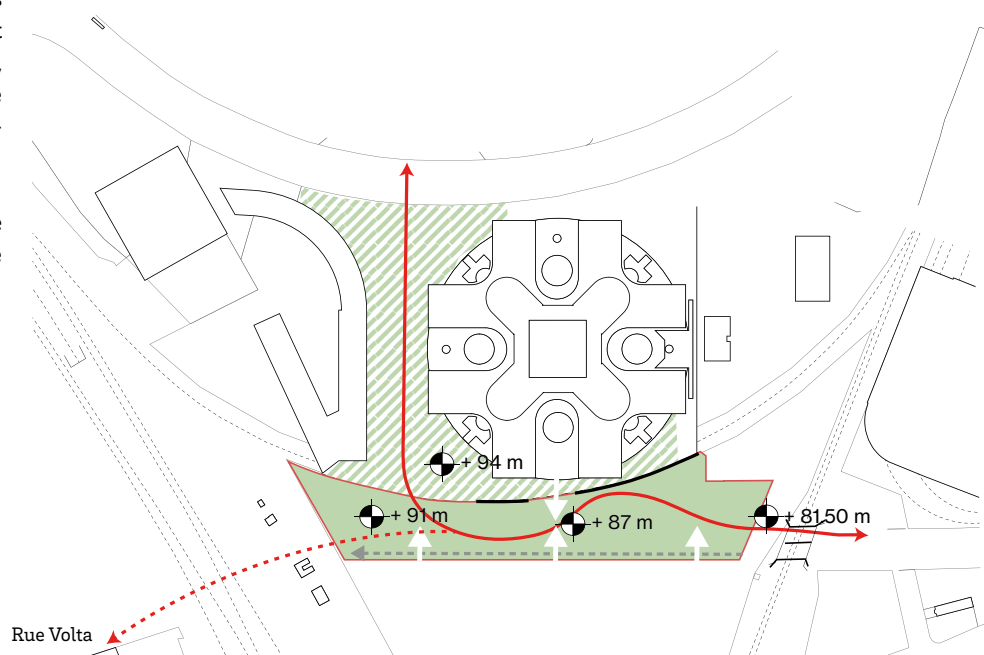
Le Parkway est aménagé afin de proposer des programmes et activités s'articulant avec le contexte du quartier environnant afin d'être un espace de promenade, de détente, de rassemblement et de loisir tels des plaines de jeux, terrains de sports, kiosques, etc. Cet aménagement entend répondre à sa vocation d'espace d'agrément, tant pour le Chirec, que pour les programmes pré-conisés sur le site du Triangle.



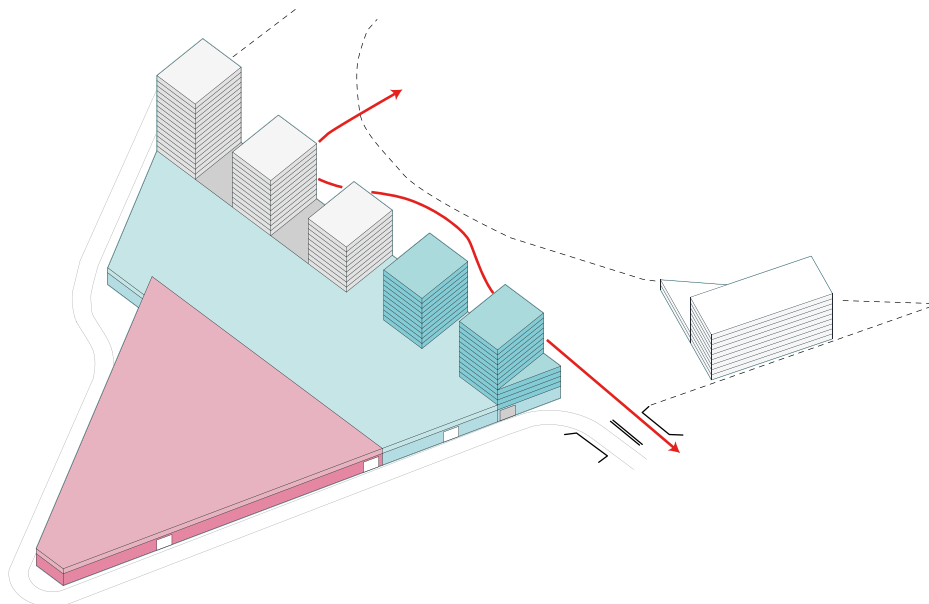
## Porosité cyclo-piétonne

Le Parkway comprend une porosité cyclo-piétonne qui connecte l'espace vert Michiels et le parc L26 à l'esplanade du Chirec et au Boulevard du Triomphe. Cette porosité est aménagée à partir d'une promenade en pente pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairage, accroche vélo, etc.). La porosité cyclo-piétonne s'intègre au traitement paysager.

L'aménagement de la porosité cyclo-piétonne permet le passage des véhicules du SIAMU.



## 2.2.C. Quartier urbain d'activités et de logements



### Vocation :

Le développement d'un quartier mixte sur le site Triangle entend favoriser son désenclavement en l'intégrant dans les dynamiques urbaines.

Il répond aux objectifs régionaux inscrits notamment au PRDD, qui reprend l'implantation d'un nouveau quartier mixte (équipements/logements/espaces verts) sur Delta-Triangle, ainsi que dans les lignes directrices de l'aménagement de Delta-Triangle dont les orientations ont été approuvées par le Gouvernement le 14 juillet 2016.

Le quartier mixte a ainsi comme vocation d'accueillir des équipements et des activités productives et/ou logistiques sur sa pointe sud, tandis que sur sa face nord se développe un programme de logements qui bénéficient d'une accroche urbaine grâce au Parkway et/ou de bureaux liés aux activités présentes dans la pointe sud.

La toiture des équipements et activités productives et/ou logistiques est aménagée en espace planté qui pourrait être accessible au public, et orienté de préférence vers la création d'un pôle d'agriculture urbaine en toiture, participant à en faire un espace de destination.

### Principe d'aménagement :

- › Une zone de bâtisse triangulaire, desservie par une voirie périphérique qui rejoint le niveau du CHIREC et participe à son désenclavement vers la voirie métropolitaine Léonard - Delta ;

- › Des immeubles dédiés aux équipements, activités productives et/ou logistiques situés sur la partie sud de la zone de bâtisse. Ceux-ci s'implantent afin de réaliser un niveau de toiture continu à la hauteur de la dalle existante du centre hospitalier permettant ainsi de développer un espace planté (par exemple : agriculture urbaine) sur la toiture conjointe.
- › Un front urbain dédié à un programme de logement un programme et/ou de bureaux liés aux activités présentes dans la pointe sud, qui s'accrochent au Parkway et qui émergent du niveau de la dalle existante du centre hospitalier ;
- › La création d'un espace planté, et orienté de préférence vers la création pôle d'agriculture urbaine en toiture, accessible au public, à niveau avec le niveau de la dalle existante du centre hospitalier.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

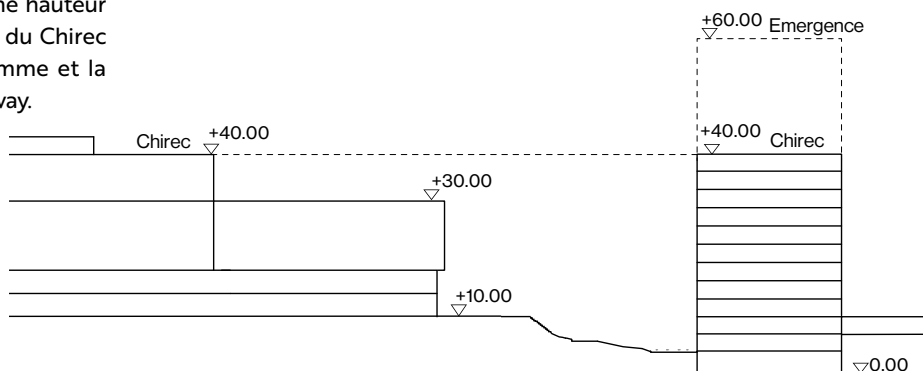
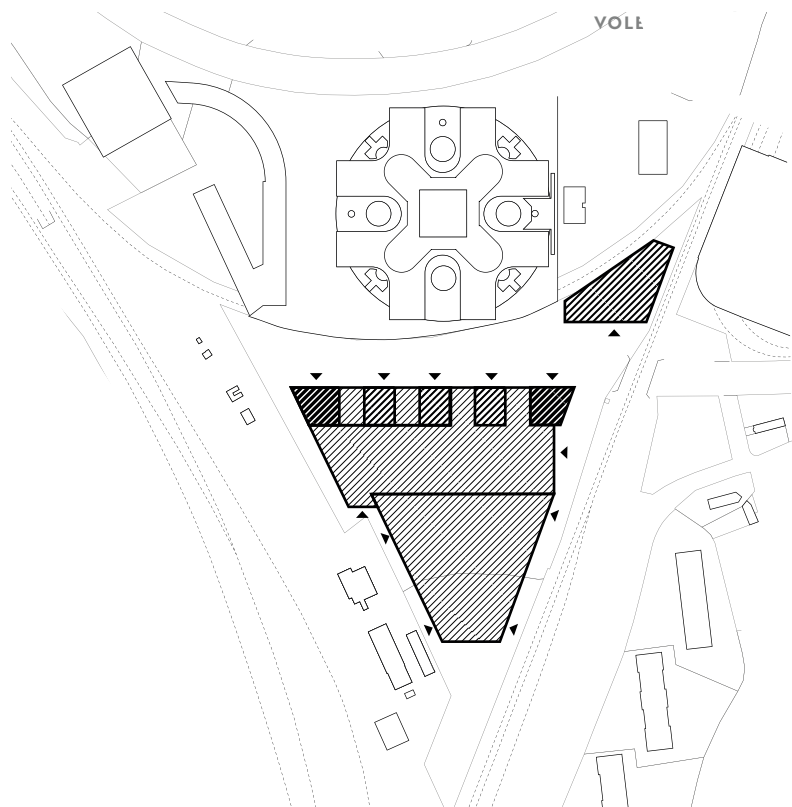
L'affectation du site du quartier urbain d'activités et de logements passe d'une zone de chemin de fer en une zone d'industrie urbaine sur la partie sud et une zone d'entreprises en milieu urbain correspondant au front urbain.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › un niveau de toiture continu définissant une dalle à la hauteur de la dalle existante du centre hospitalier pouvant accueillir le programme prévu ;
- › la mixité programmatique ;
- › les gabarits, dont un repère paysager ;
- › les dégagements latéraux entre les immeubles du front urbain ;
- › la localisation des accès aux logements en façade des rez-de-chaussée donnant sur le parkway.

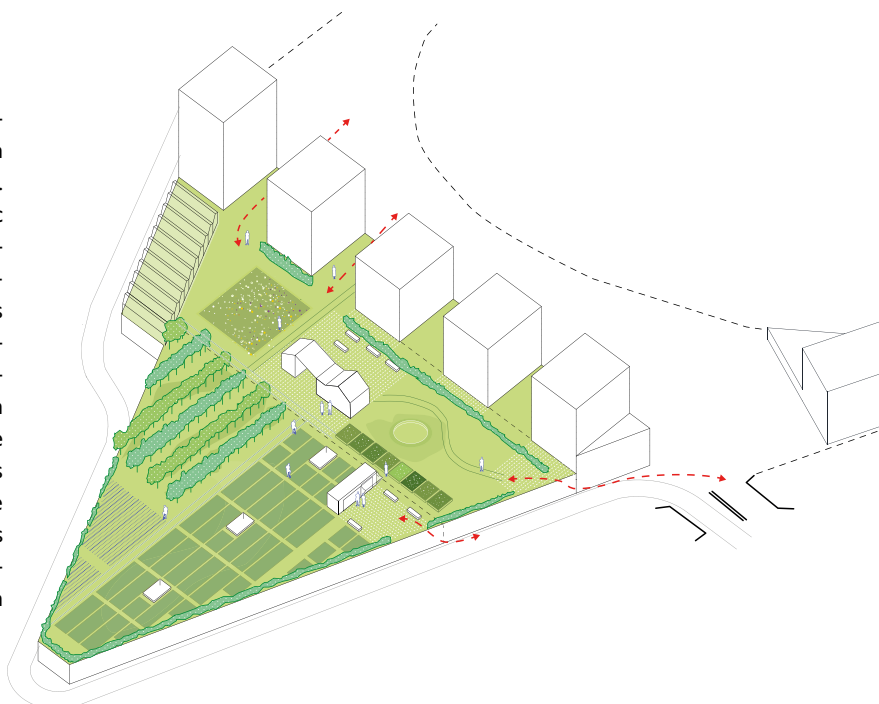
## Zône et front de Bâtisse

Des nouvelles zones de bâtisse sont établies sur le site. L'implantation des immeubles est réalisée à l'alignement/front de bâtisse le long des liserés figurant sur le schéma ci-contre. Les gabarits proposent d'une part une emprise triangulaire dont une partie basse arrivant à une hauteur correspondant à la hauteur du niveau de la dalle du Chirec, accueillant des niveaux d'espaces logistiques ou d'équipements et des parkings; et cinq émergences côté parkway d'une hauteur maximale correspondant à la hauteur du Chirec (40m), à l'exception de l'émergence la plus à l'ouest dont la hauteur maximale dépasse de 20 m maximum le centre hospitalier afin d'agir comme repère paysager. Ces émergences sont dédiées à des logements ou des bureaux dont les accès se font sur la façade nord côté parkway. Des dégagements latéraux entre ces émergences garantissent le bon ensoleillement du Parkway. D'autre part, une zone de bâtisse est proposée au nord-est, celle-ci propose une hauteur maximale correspondant à la hauteur du Chirec (40m), avec un socle dont le programme et la façade s'articule avec l'espace du Parkway.



## Pôle d'agriculture urbaine en toiture

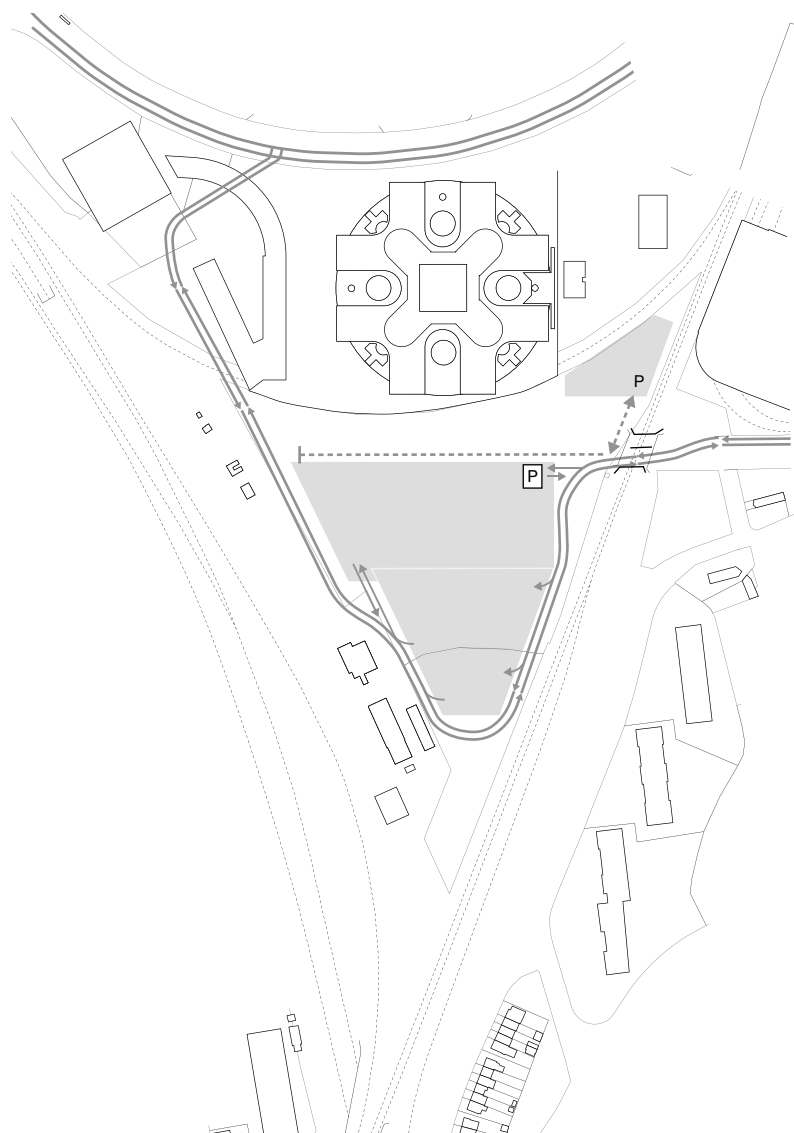
Un espace paysager planté dédié de préférence à l'agriculture urbaine est prévu sur la dalle (niveau Chirec) de l'emprise triangulaire. Cet espace pourrait être accessible au public et pourrait comprendre des espaces de productions agricoles (ferme urbaine), des potagers collectifs, des serres, des espaces verts pérennes plantés, et/ou des espaces pédagogiques ainsi que des abris et espaces d'accueil. Le traitement de la toiture permet la rétention des eaux de pluie et la gestion de celles-ci pour limiter le ruissellement. Les éventuels espaces techniques en toiture propres au besoin des programmes localisés dans les immeubles sont limités au maximum, regroupés et mutualisés sur la toiture.



## Espaces de circulation et accès

Le site est desservi par une voirie périphérique longeant la zone de bâtisse triangulaire, connectée à l'est au carrefour Beaulieu via une nouvelle voie (2.1.e) passant par le pertuis de la L26 qui est dédoublé, et connectée au nord au boulevard du Triomphe via la rampe Infrabel et l'accès au parking du Chirec. Il s'agit d'une voirie pour du trafic à destination du site Triangle ou du Chirec. Cette voirie ne constitue pas une liaison permettant au trafic routier de relier le carrefour Beaulieu au boulevard du Triomphe. Cette voirie fait minimum sept mètres de large et permet le passage de charroi de semi-remorque. Les accès «véhicule» aux immeubles du site triangle sont organisés le long de cette voirie circulaire et sont limités par immeuble. Les réglementations en vigueur sont d'application.

Côté Parkway (2.2.b) une voirie de desserte en cul-de-sac conçue comme un espace partagé permet le passage ponctuel des véhicules des habitants pour les chargements/déchargements, des véhicules de livraison et des véhicules d'entretien et SIAMU. Ceux-ci peuvent également emprunter la porosité cyclo-piétonne aménagée au sein du Parkway.



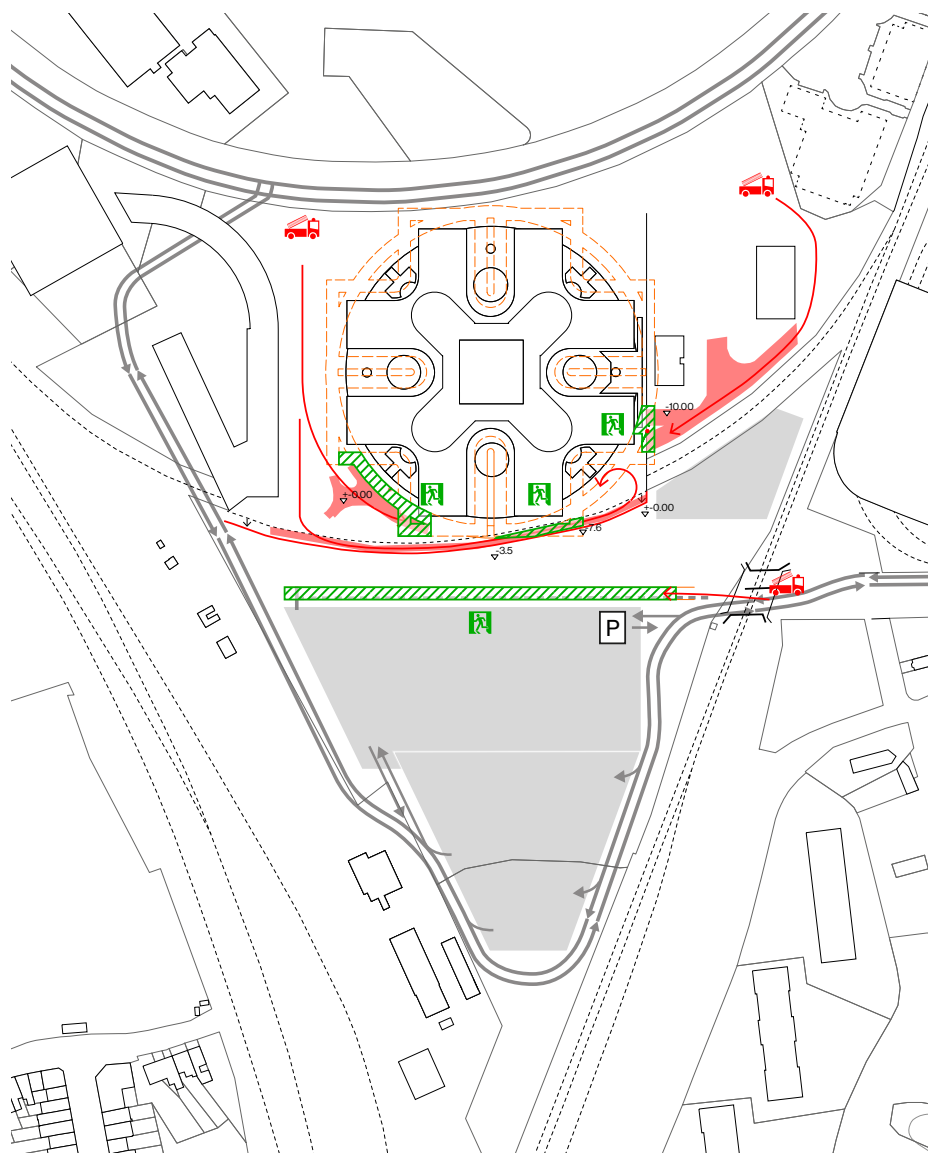
## Accessibilité des services de secours

La mise en oeuvre du parkway permet de garantir l'accessibilité opérationnelle SIAMU des façades sud du centre hospitalier.

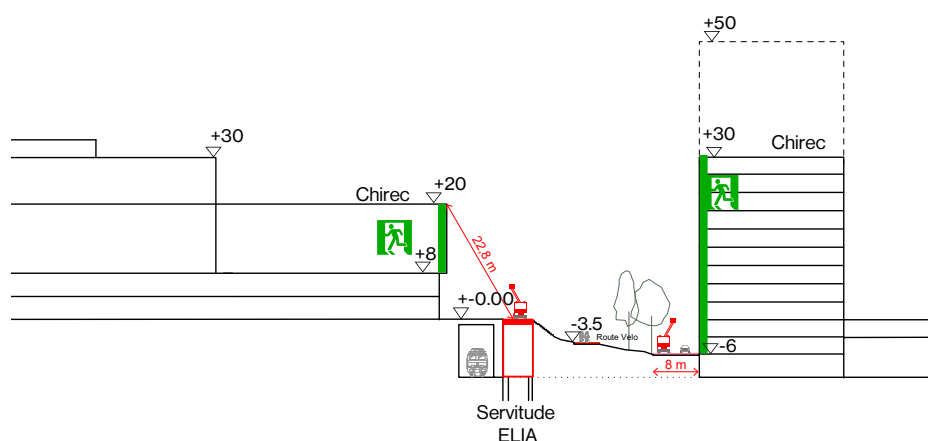
A ce titre, l'aménagement du Parkway, et plus spécifiquement du recul du mur de soutènement de 4m pour garantir la servitude ELIA et un chemin d'évacuation pour le chemin de fer, peut permettre d'aménager une zone d'accès accessible aux véhicules SIAMU au niveau de la dalle du centre hospitalier sur toute la façade sud.

L'aménagement permet de cette manière au CHIREC de répondre aux normes de base avec une accessibilité garantie depuis le niveau de la dalle et accessible directement depuis le Boulevard du Triomphe par l'esplanade du CHIREC.

La voie de desserte en cul-de-sac permet quant à elle l'accessibilité opérationnelle des façades des immeubles à l'alignement du quartier urbain d'activités et de logements.



- Zones d'accès accessible aux véhicules SIAMU
- Zones d'accessibilité opérationnelle aux façades





CHIREC

HERRI

Parkway

Quartier urbain d'activités et de logements

Toiture activée

Voirie périphérique

BRILJANTSTRAAT

Liaison haute vers Arcades

Liaison basse vers Watermael et Arcades



**ENJEUX :**

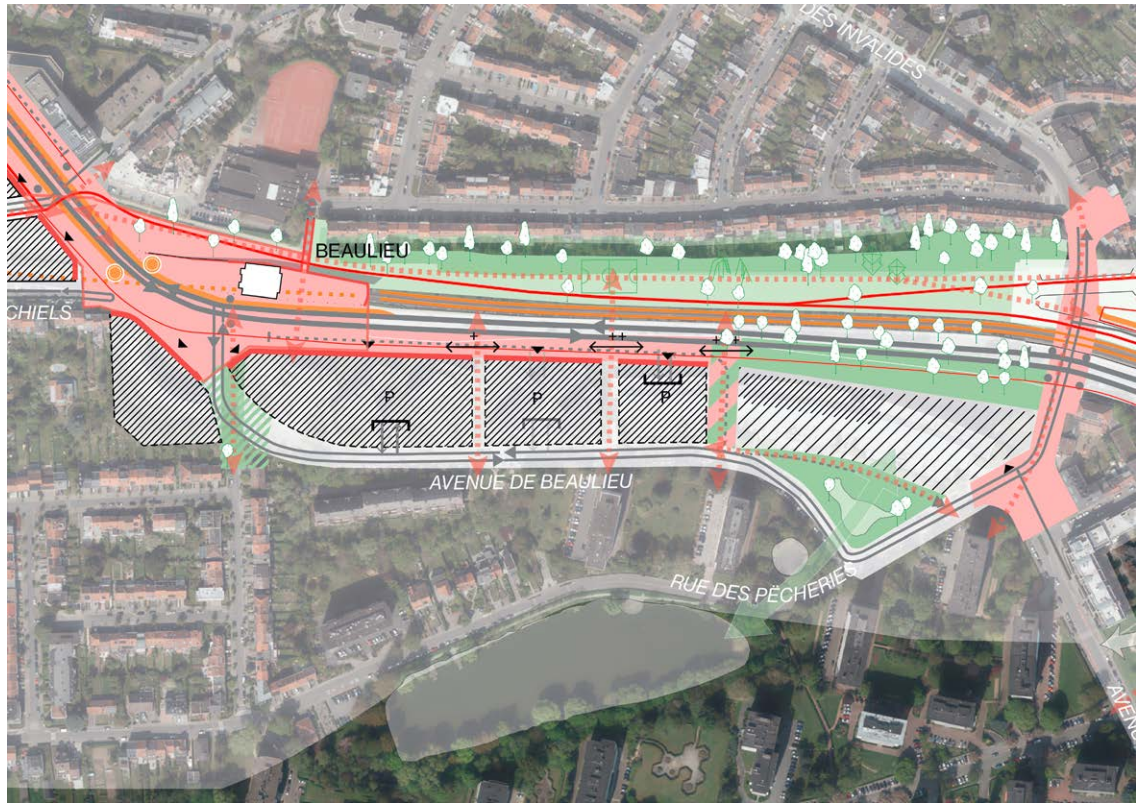
- Valoriser le paysage ferroviaire
- Raccorder les gares de Watermael et Arcades au réseau cyclable à travers le parc
- Valoriser les continuités paysagères





## 2.3. SITE 3 : BEAULIEU







1. Place Beaulieu
2. Parc de l'ancienne voie de chemin de fer
3. Parvis du quartier de bureaux et logements
4. Quartier de bureaux et logements
5. Viaduc de Watermael

#### Vocation :

Le site Beaulieu est un moment de transition au niveau de la voirie métropolitaine Léonard - Delta entre une partie très urbaine, représentée par le site Delta et la rue-boulevard Jules Cockx programmés, et une zone à l'urbanisation plus paysagère, centrée sur la figure de la vallée du Watermaelbeek.

C'est aussi sur ce site que l'infrastructure du métro rejoint la surface, délimitant deux rives de part et d'autre de la barrière physique qu'elle crée.

Le PAD utilise cette situation pour qualifier différemment ces deux rives. La rive nord est dédiée à la création d'espaces publics qualitatifs, de promenade pour les modes actifs et de séjours pour les quartiers, permettant de relier et d'offrir une armature publique à ce territoire aujourd'hui marqué par les infrastructures.

La rive sud quant à elle accueille le nouveau boulevard urbain de la voirie métropolitaine Léonard - Delta de 2x2 bandes.

Sur cette rive sud se présente au niveau de Beaulieu une bande-représentant une barrière supplémentaire- de bâtiments de bureaux monofonctionnels.

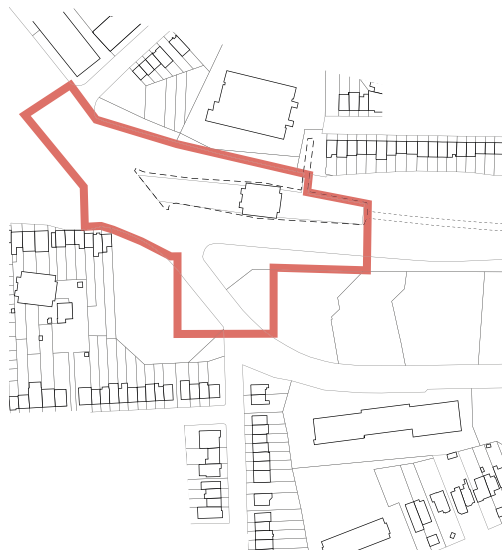
L'objectif du PAD est ici d'y amener une meilleure intégration urbaine et une mixité programmatique qui permettent de «faire ville» et d'améliorer les relations entre les quartiers d'habitations situés au sud, et la Place Beaulieu, qui se veut un espace public de convergence et d'intermodalité.

#### Principe d'aménagement :

Le site Beaulieu est subdivisé en 5 sites qui précisent les aspects stratégiques :

- › La Place Beaulieu dont la vocation est d'être un élément d'articulation et de rotule entre les voiries et les quartiers environnants, développant un espace public attractif de convergence et d'intermodalité ;
- › Le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer, dont la vocation est d'aménager qualitativement les relations «modes actifs» de Demey à Beaulieu, complétant le maillage d'espace vert et de connexion écologique depuis la Forêt de Soignes et d'en faire un lieu de destination, offrant des espaces d'agrément et de repos pour les quartiers environnants ;
- › Le Parvis du quartier de bureaux et logements, dont la vocation est d'articuler de manière qualitative la relation entre les immeubles programmés et le boulevard, qui comprend une voie de desserte ;
- › Le Quartier de bureaux et logements proprement dit, dont les principes d'aménagement visent à une meilleure intégration urbaine et au développement d'une mixité programmatique ;
- › Le Viaduc de Watermael, qui vise à qualifier la traversée des faisceaux d'infrastructure et d'améliorer les relations inter-quartiers.

## 2.3.A. Place Beaulieu



### Vocation :

La place Beaulieu est située à l'articulation de la voirie métropolitaine Léonard - Delta et la rue-boulevard Jules Cockx programmé.

Elle comprend les accès à la station de métro Beaulieu, ainsi que les arrêts de bus de lignes structurantes.

La place Beaulieu est aménagée comme un espace public répondant à cette double vocation d'articulation et d'intermodalité.

Elle agit comme un espace public de rotule au niveau de la figure linéaire de l'entrée de ville et les connexions vers le site Triangle, l'Avenue Michiels et la Rue Maurice Charlent, tout en étant un lieu d'interfaces et de connexions entre les modes de mobilités actives et publiques, et les quartiers environnants.

Sa situation, au croisement de ces différentes voiries, offre de plus des perspectives visuelles importantes et une lisibilité de la structure urbaine qui permet de matérialiser son rôle d'articulation et de lieu de convergence.

Elle est également un moment de croisement entre les grandes continuités paysagères longitudinales prévues au PAD (du site Triangle à la Forêt de Soignes) et la structure plus urbaine de la rue-boulevard Jules Cockx.

Enfin, sa topographie particulière, héritée de sa situation 'au milieu' de l'autoroute, permet d'envisager une relation très qualitative entre la station de métro et le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer programmé d'où il serait possible d'accéder aux quais de métro de plain-pied.

### Principe d'aménagement :

- La place est conçue comme un large espace ouvert unitaire permettant de dégager des perspectives visuelles importantes sur son environnement ;
- Les voiries sont localisées centralement à l'espace ;
- Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées, l'axe « modes actifs » du Parc de l'ancienne voie de chemin de fer la traverse ;
- L'espace d'inter-modalité s'organise principalement face à la station de métro côté sud ;
- Un espace public paysager, articulant les différences de niveaux est créé au nord en continuité du Parc de l'ancienne voie de chemin de fer ;
- La Place Beaulieu reconfigure l'articulation de l'Avenue de Beaulieu sur la voirie métropolitaine Léonard - Delta en confortant la structure des îlots des quartiers situés au sud. L'espace public de la Place Beaulieu s'étend au sud pour s'accrocher à ceux-ci.

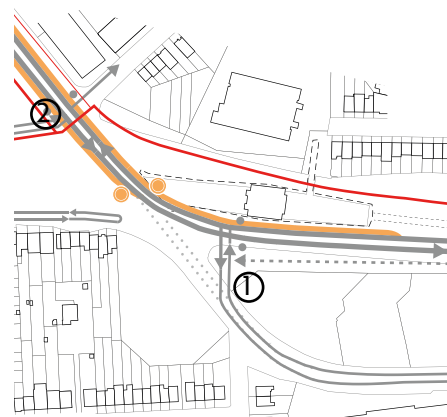
### Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site de la Place Beaulieu est actuellement un espace structurant, au sein duquel la station de métro est affectée en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public. L'affectation passe sur la partie nord du site en zone de parc (voir ) et des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- la possibilité d'une affectation aux commerces qui constituent le complément usuel de la station de métro ;
- son aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

## Espace de circulation

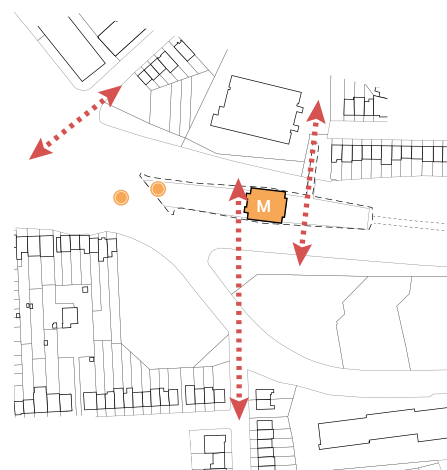
La place organise les espaces de voirie de manière centralisée sous la forme d'un carrefour à deux intersections successive (1 - Avenue Beaulieu, 2- nouvelle voirie d'accès au site Triangle et Rue Maurice Charlent). En allant vers Delta, une voie dédiée au bus est aménagée avant le carrefour pour donner la priorité à ceux-ci. En allant vers Léonard, les bus réintègrent la voirie grâce à un feu de signalisation prioritaire.



## Accès à la station de métro, inter-modalité et gestion des traversées

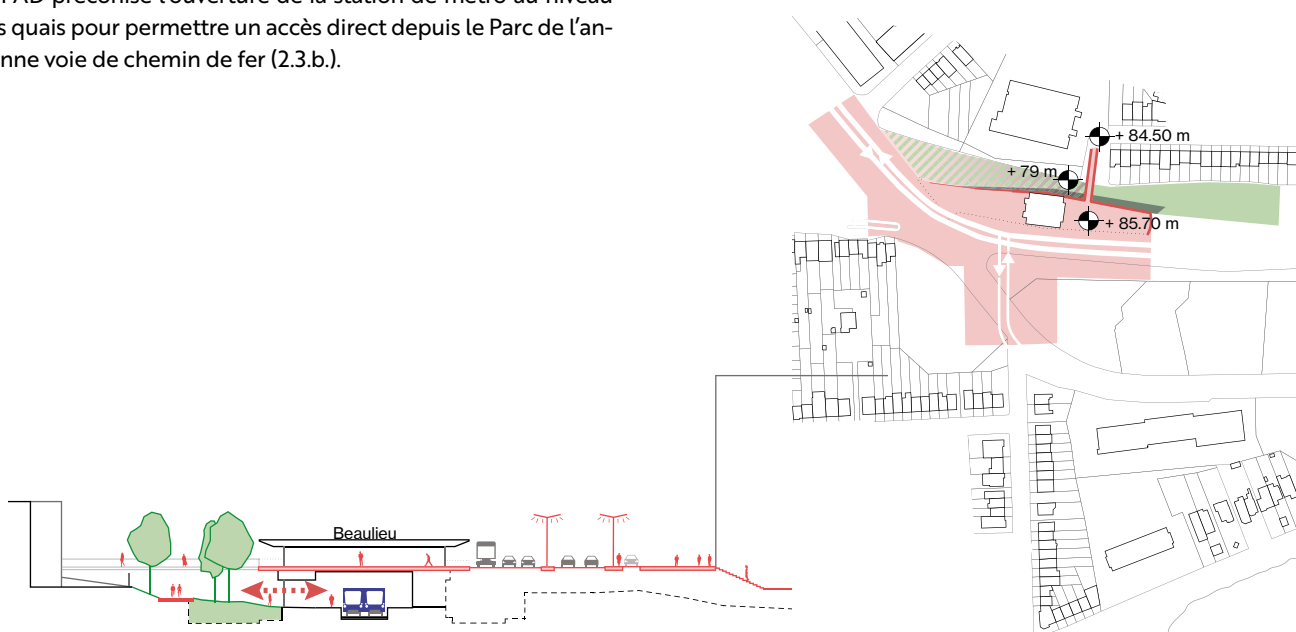
La place Beaulieu est conçue comme un espace public de convergence centrée sur la station de métro. Elle renforce les cheminements et l'accessibilité des transports publics pour le quartier. Les traversées de la voirie sont organisées en lien avec le carrefour et les feux tricolores qui sécurisent les traversées au droit de l'Avenue Beaulieu et de la Rue Maurice Charlent. Depuis l'Avenue des Meuniers, la place Beaulieu est accessible via la passerelle existante.

Les arrêts de bus sont positionnés sur la rue-boulevard Jules Cockx.

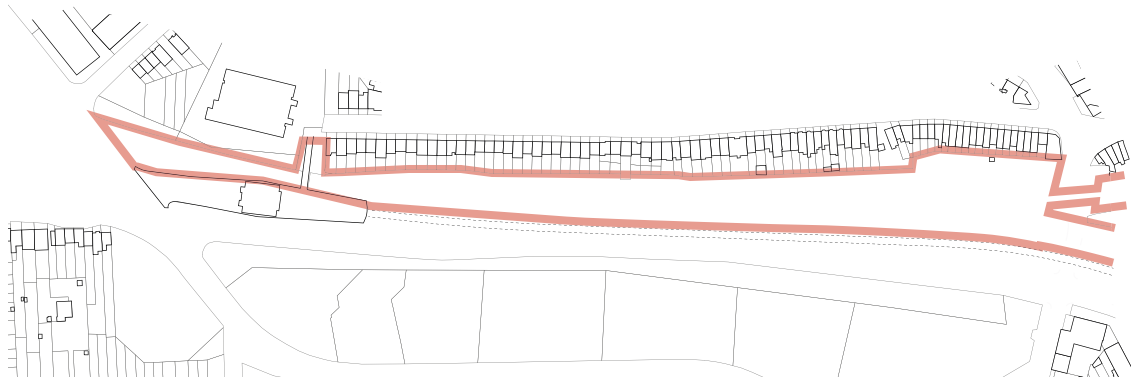


## Gestion des différences de niveaux

Le PAD préconise l'ouverture de la station de métro au niveau des quais pour permettre un accès direct depuis le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer (2.3.b.).



## 2.3.B. Parc de l'ancienne voie de chemin de fer



Le PAD préconise la transformation de l'assiette de l'E411 situé au nord de l'infrastructure du métro en un espace vert s'étendant du Parvis programmé à Demey jusqu'à la Place Beaulieu. Cet espace vert entend d'une part conforter l'axe «modes actifs» présent mais également traiter et articuler qualitativement le rapport à l'arrière des jardins d'habitations existants et la présence de l'infrastructure du métro.

Le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer est également conçu comme espace d'agrément et de respiration pour le quartier.

### Vocation :

La vocation de cet espace vert parc est double :

- › De conforter la vocation de cet espace dédié en partie aujourd'hui aux «modes actifs», et en faire également un lieu de destination, offrant des espaces d'agrément et de repos, pour les quartiers existants (zone de jeux, zone de sport, aires de repos, parcours santé) ;
- › De compléter le maillage d'espace vert et de connexion biologique, des talus ferroviaires jusqu'à la Forêt de Soignes.

### Principe d'aménagement :

- › Un espace vert, intégrant un axe «modes actifs» et comprenant un aménagement paysager intégrant plantations, mobilier urbain, éclairage, etc. ;
- › Des espaces d'activités confortant son rôle d'espace social, récréatif, pédagogique, paysager et écologique pour le quartier ;
- › Un traitement paysager articulant les relations aux jardins des habitations de l'Avenue des Meuniers par un recul suffisant, une topographie et/ou une végétation dense adaptée ;
- › Un traitement paysager favorisant l'infiltration.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

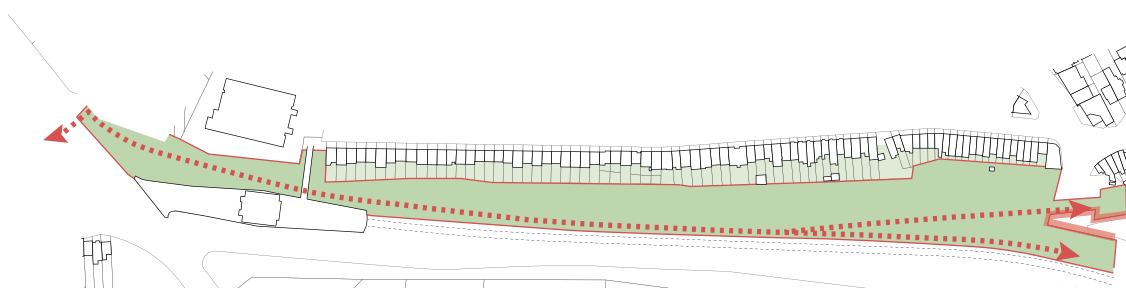
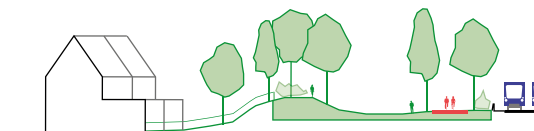
L'affectation du site du Parc de l'ancienne voie de chemin de fer passe d'un espace structurant en zone de parc.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › la possibilité de créer ou modifier des voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation durant toute la période précédant la réalisation du plan pour permettre la mise en œuvre de la stratégie de mobilité du PAD.
- › l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création d'une porosité cyclo-piétonne.

## Porosité cyclo-piétonne

Le parc comprend une porosité cyclo-piétonne qui reprend l'axe «modes actifs» existant et le conforte. Celui-ci continue l'axe «modes actifs» métropolitain venant de Léonard et celui de la promenade de l'ancien chemin de fer vers Woluwe et les connecte aux axes modes actifs présents dans l'espace vert Michiels et sur la rue-boulevard Jules Cockx. La porosité est aménagée à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairage, accroche vélo, etc.). Il s'intègre au traitement paysager du parc.



## Activités dans l'espace vert

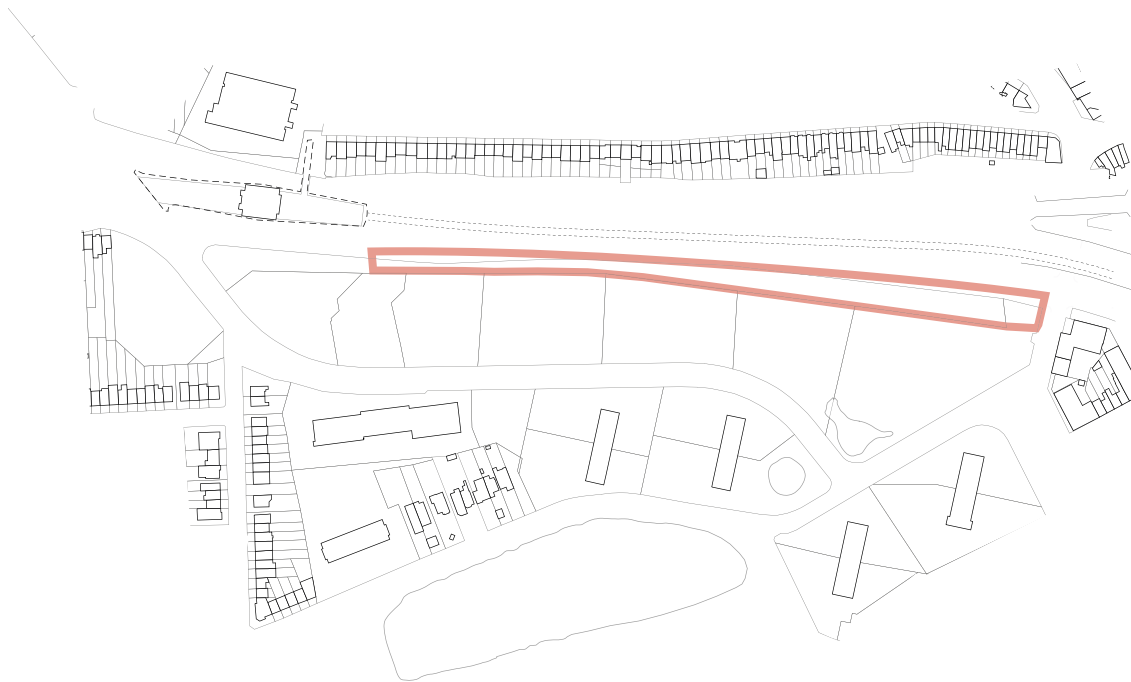
L'espace vert est aménagé pour proposer des programmes et activités s'articulant avec le contexte du quartier environnant afin d'être un espace de promenade, de détente, de rassemblement et de loisir. Plaine de jeux, terrains de sports, kiosque, etc.

L'aménagement de l'espace vert est réalisé de telle manière à garantir une privacité aux jardins des habitations de l'Avenue des

Meuniers par un recul suffisant des activités et un traitement végétal plus dense. Eventuellement et en fonction de la topographie, certains de ces jardins peuvent bénéficier d'un accès piéton sur le parc. Celui-ci est alors aménagé afin de garantir une zone de recul suffisante, avec un traitement paysager générant une privacité de cet accès.



## 2.3.C. Parvis du quartier de bureaux et logements



### Vocation :

Le parvis du quartier de bureaux et logements est un espace public structurant le quartier, qualifiant le rapport entre celui-ci et les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta dans un aménagement qualitatif, réservant de larges espaces dédiés aux modes actifs.

Il matérialise dans son aménagement la transition au niveau de la voirie métropolitaine Léonard - Delta entre une partie très urbaine, représentée par le site Delta et la rue-boulevard Jules Cockx programmés et la Place Beaulieu, et une zone à l'urbanisation plus paysagère, centrée sur la figure de la vallée du Watermaelbeek vers la Chaussée de Watermael.

Ses larges espaces piétons minéraux délimitent dans sa première partie un front bâti dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés, sur lesquels sont situés les accès piétons aux immeubles. Il intègre également sur cette partie de son parcours une voirie de desserte pour les immeubles, intégrée à l'espace public comme espace partagé.

Sur sa deuxième partie rejoignant le niveau de la Chaussée de Watermael, il conforte par son aménagement paysager la figure de la vallée du Watermaelbeek. Les cheminements « modes actifs » sont ici aménagés au sein d'une promenade arborée qui conforte la valeur écologique des talus existants.

Cette deuxième partie du parvis génère un espace de recul qualitatif pour le développement d'immeubles en ordre ouvert au sein de la continuité territoriale de la vallée.

### Principe d'aménagement :

- › Parvis matérialisant la transition entre une zone urbaine - minérale et intégrant une voie de desserte - et une zone paysagère - aménagée en espace vert de promenade.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du parvis du quartier de bureaux et logements est un espace structurant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › son aménagement paysager dans sa deuxième partie et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.



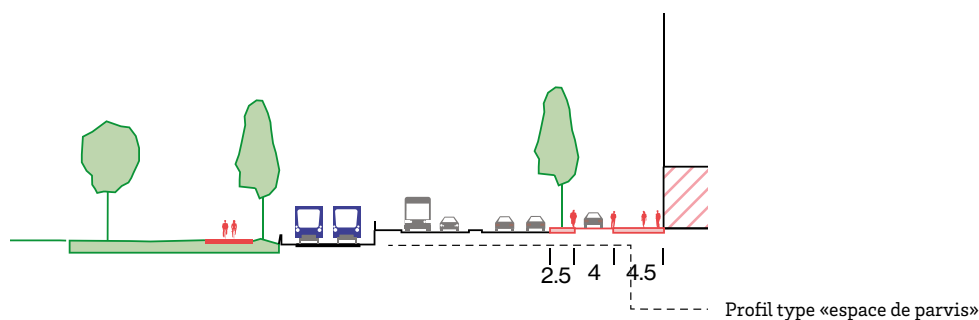
## Espace de parvis

La première partie du site est aménagée comme un parvis minéral qualifiant un front bâti dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés, sur lesquels sont situés les accès piétons aux immeubles. Il intègre également une voirie de desserte pour les immeubles, intégrée à l'espace public comme espace partagé.

## Espace Paysager

La deuxième partie du site conforte par son aménagement paysager la figure de la vallée du Watermaelbeek. Les cheminements «modes actifs» de minimum 4 mètres de large sont ici aménagés au sein d'une promenade arborée qui conforte la valeur écologique des talus existants.

Cette deuxième partie du parvis génère un espace de recul qualitatif pour le développement d'immeubles en ordre ouvert au sein de la continuité territoriale de la vallée. Ceux-ci confortent les porosités et les ouvertures sur le paysage de la vallée de Watermael dans la continuité du parc de de la Herronière.

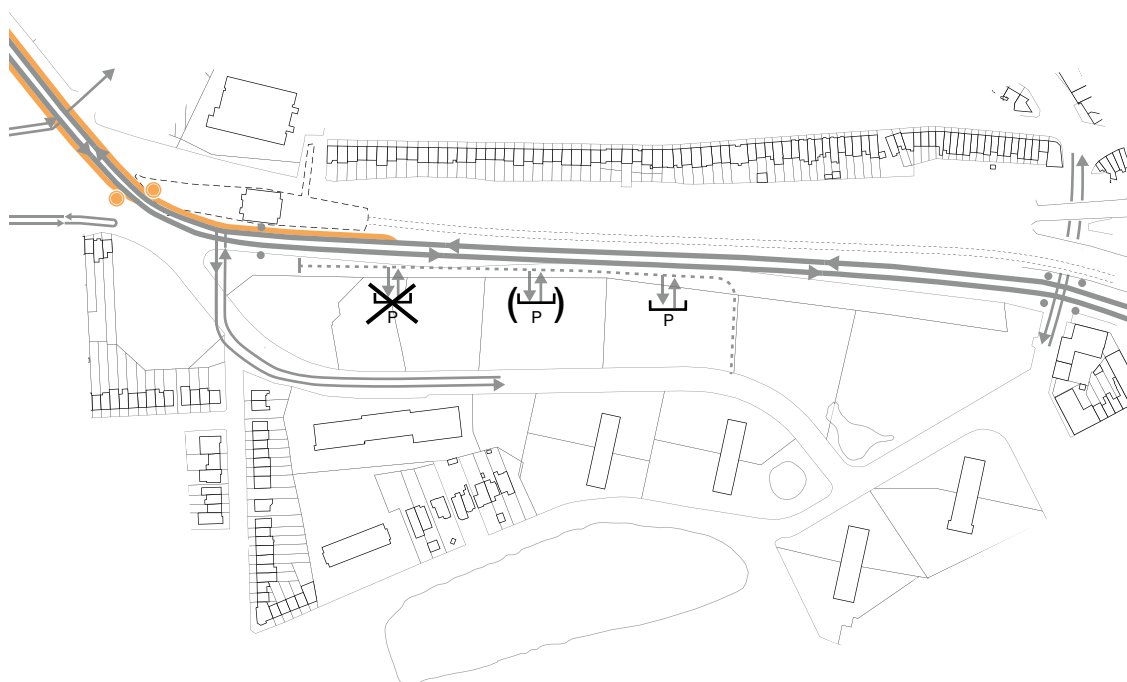


### Espaces de circulation et accès

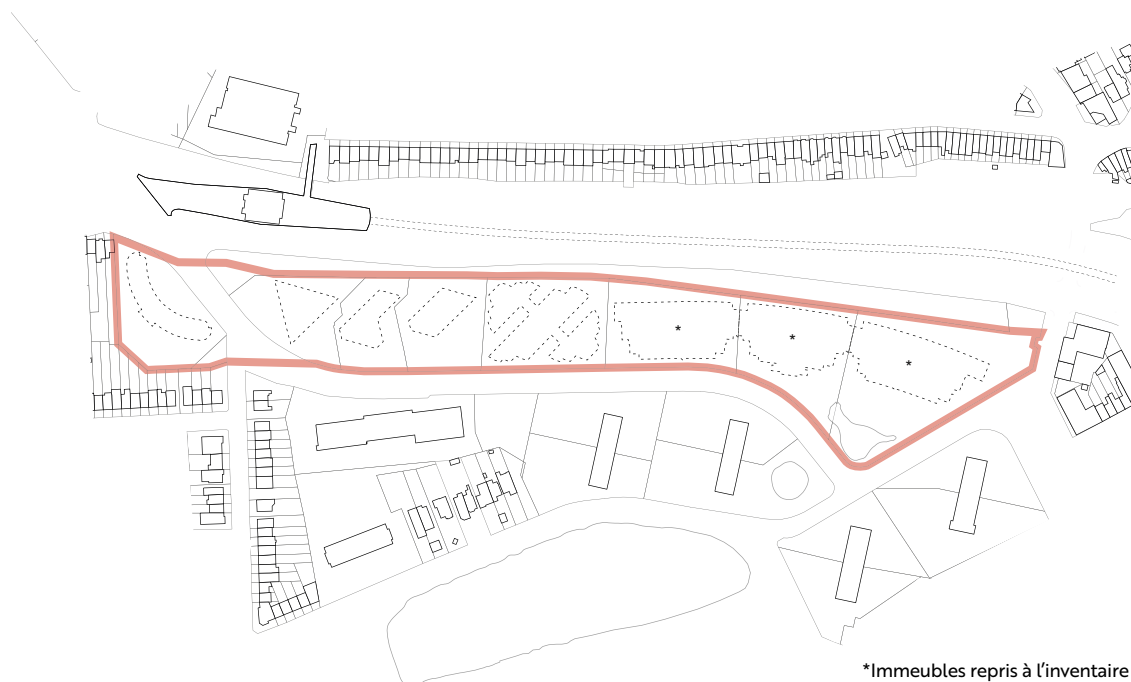
Le parvis du quartier de bureaux et de logements comprend une voirie d'accès et de desserte des stationnements des ensembles bâtis à front de boulevard. Cette voirie est aménagée comme un espace partagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Cette promenade est accessible au véhicule d'entretien, aux véhicules à destination et véhicules SIAMU. Cette voirie peut donner accès à des

emplacements de stationnements qui sont situés dans les niveaux du sous-sol par rapport au niveau du parvis, en limitant au maximum le nombre d'accès et l'encombrement des façades des rez-de-chaussée (voir 2.3.d).

L'emplacement des accès limite la longueur d'accès sur l'espace partagé depuis l'Avenue Beaulieu.



## 2.3.D. Quartier de bureaux et de logements



\*Immeubles repris à l'inventaire

Le développement du site Beaulieu répond aux objectifs du PAD relatifs aux développements urbains :

- › Le développement d'une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active ;
- › L'activation des façades et des fronts bâtis autour des espaces publics et paysagers structurants ;
- › L'implantation de programmes générant une attraction importante au sein des zones bien accessibles par modes actifs et transports publics ;
- › La création d'identités urbaines claires, participant à la compréhension d'une part, des structures et de l'échelles du territoire, et d'autre part, des points d'intensités urbaines, par des gabarits spécifiques agissant comme marqueurs, des repères urbains qui ponctuent l'entrée de ville.

La situation existante, consistant en immeubles monofonctionnels autonomes et suburbains ne répond pas à ces objectifs. Certains des immeubles existants sont repris à l'inventaire.

### Vocation :

Le site Beaulieu comprend le développement d'un ensemble bâti matérialisant la transition au niveau de la voirie métropolitaine Léonard - Delta entre une partie très urbaine, centrée autour de la Place Beaulieu, et une zone à l'urbanisation plus paysagère, centrée sur la figure de la vallée du Watermaelbeek, vers la Chaussée de Watermael. Il permet dès lors l'inscription du site dans le paysage collectif et la lisibilité de la structure urbaine et territoriale.

Le site améliore les cheminements des modes actifs en facilitant les déplacements entre le parvis et la Place Beaulieu et le quartier des Pêcheries par la création de porosités publiques pour modes actifs.

Cet ensemble bâti intègre la morphologie au contexte présent avec d'une part, un ensemble de bâtis formant un front urbain cadrant l'articulation urbaine que représente la place Beaulieu et le boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta. D'autre part, un ensemble de bâtis s'intégrant à la structure morphologique présente autour des étangs de la Pêcherie, soit des immeubles organisés en ordre ouvert et établis au sein de l'ensemble paysager que représente la vallée du Watermaelbeek et ses étangs.



↑ Illustration du site Beaulieu depuis la Place Beaulieu.

**Principe d'aménagement :**

- › Le site est aménagé pour conforter le rôle et l'importance de l'espace public intermodal de la Place Beaulieu et intègre des porosités piétonnes améliorant les cheminements vers celle-ci ;
- › Ses immeubles répondent au contexte morphologique et paysager, entre le côté Place Beaulieu très urbain aux fronts bâtis à l'alignement, et le côté Chaussée de Watermael, plus paysager et en ordre ouvert. De même, les programmes sont localisés de manière privilégiée en positionnant les logements sur l'Avenue de Beaulieu et les espaces de bureaux côté boulevard urbain ;
- › Les gabarits préconisés s'intègrent au contexte présent, en différenciant les gabarits côté voirie métropolitaine, bénéficiant d'un large espace ouvert, et les gabarits côté Avenue de Beaulieu, plus compatibles avec les quartiers d'habitations.

**Affectation et prescriptions réglementaires :**

Le site du quartier de bureaux et de logements est affecté en zone administrative. La partie du site à l'ouest de l'Avenue de Beaulieu passe en zone mixte pour une meilleure intégration avec la zone d'habitation adjacente. La partie sud-est du site passe en zone de parc pour pérenniser et mettre en valeur l'étang existant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

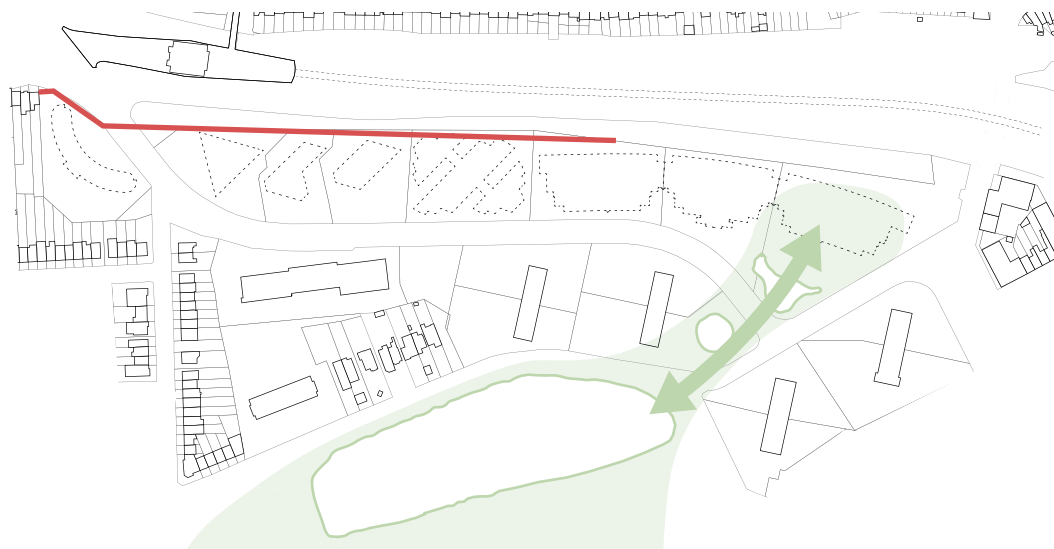
- › la mixité programmatique ;
- › les rez-de-chaussée actifs, par la création d'un liseré de façades actives ;
- › les gabarits ;
- › l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création de porosités cyclo-piétonnes.

### Intégrer la morphologie au contexte présent

Le PAD préconise de développer l'îlot délimité par l'E411, l'Avenue de Beaulieu et la Chaussée de Watermael pour qu'il réponde au contexte morphologique et paysager.

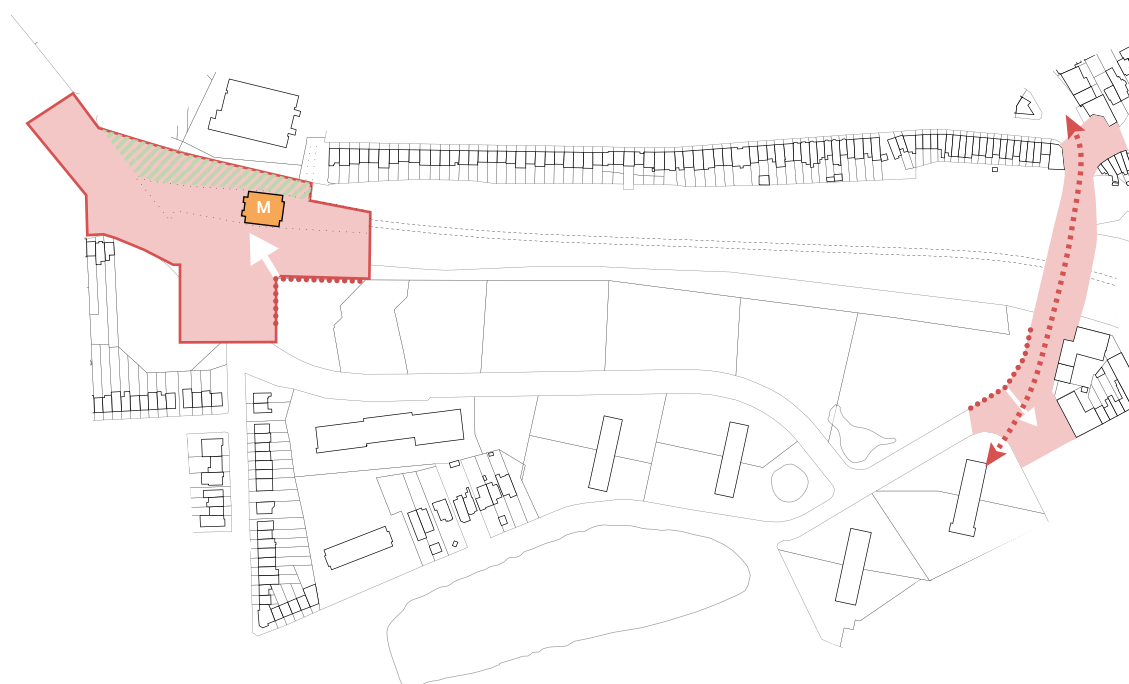
- › D'une part, un ensemble de bâtis formant un front urbain cadrant l'articulation urbaine que représente la place Beaulieu et le boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta ;

- › D'autre part, un ensemble de bâtis s'intégrant à la structure morphologique présente autour des étangs de la Pêcherie, soit des immeubles organisés en ordre ouvert et établis au sein de l'ensemble paysager que représente la vallée du Watermaelbeek et ses étangs.



### Fronts bâtis pour structurer les connexions

Le PAD entend conforter le rôle structurant des deux connexions que sont l'Avenue de Beaulieu et la Chaussée de Watermael par des fronts bâtis afin d'établir leur fonction de repères urbains dans les cheminements.



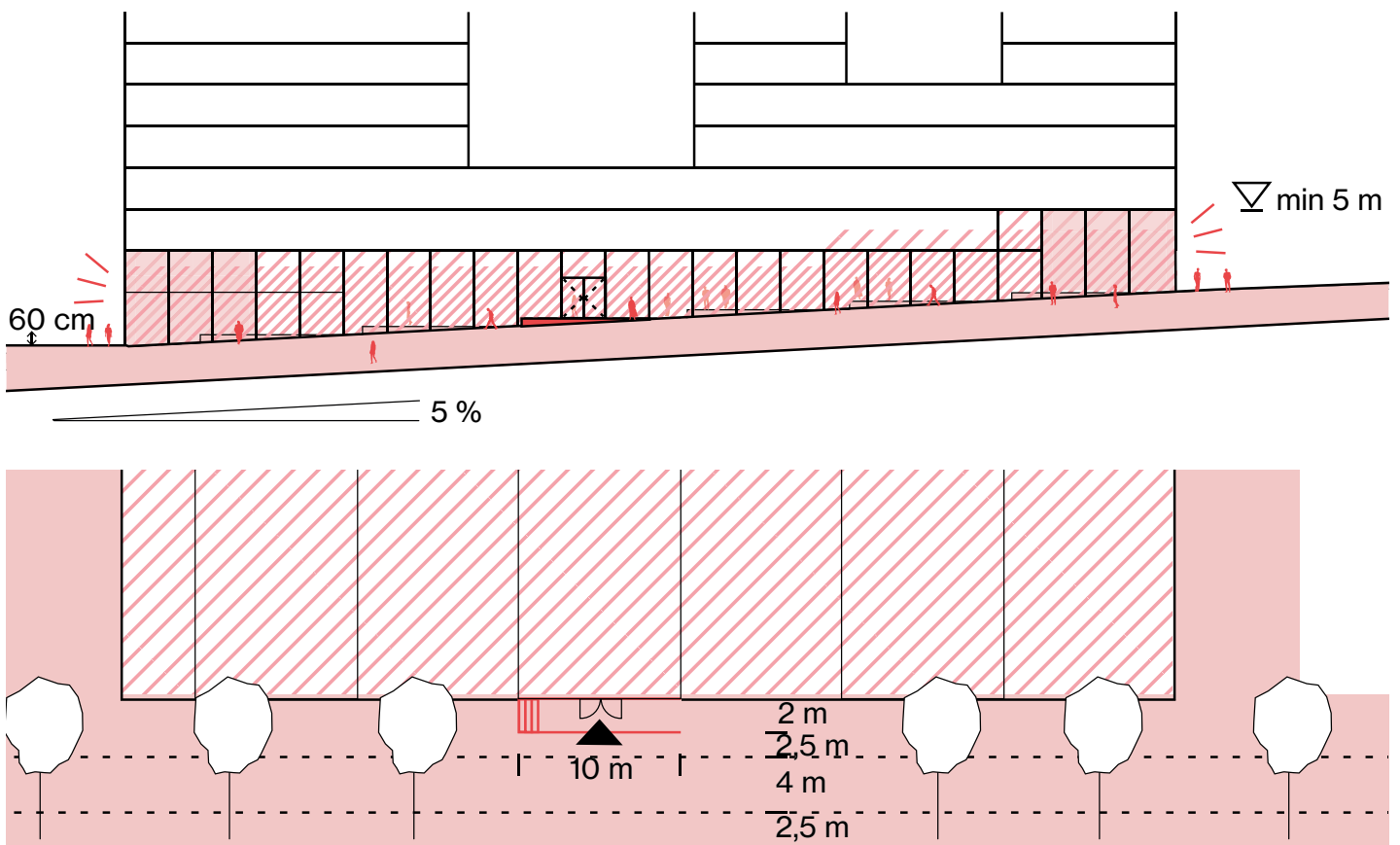
### Principe de traitement des rez-de-chaussée en pente

Compte tenu de la présence d'un parvis et du boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, le traitement des premiers niveaux des ensembles bâtis se distingue en aménageant un liseré de façades actives qui s'articulent au parc tel que précisé ci-contre. Ces façades articulent les accès aux activités présents aux rez-de-chaussée et aux étages. Elles permettent une visibilité et lisibilité de ces programmes depuis l'espace public.

Compte tenu de la topographie particulière du site, qui est en pente relativement importante de la Place Beaulieu descendant

vers le Boulevard des Invalides et la Chaussée de Watermael, le rez-de-chaussée est aménagé de telle manière à suivre le niveau de l'espace public en pente afin de garantir une visibilité et une activation de l'espace public pour les passants. La différence de hauteur entre le niveau du sol de l'espace public en pente, et le niveau horizontal du rez-de-chaussée intérieur est de maximum 60cm.

Au niveau des entrées à front de parvis, des plateaux ponctuels sont aménagés afin de faciliter la gestion des différences de niveaux. Ceux-ci sont réalisés tels que définis sur le schéma ci-contre.



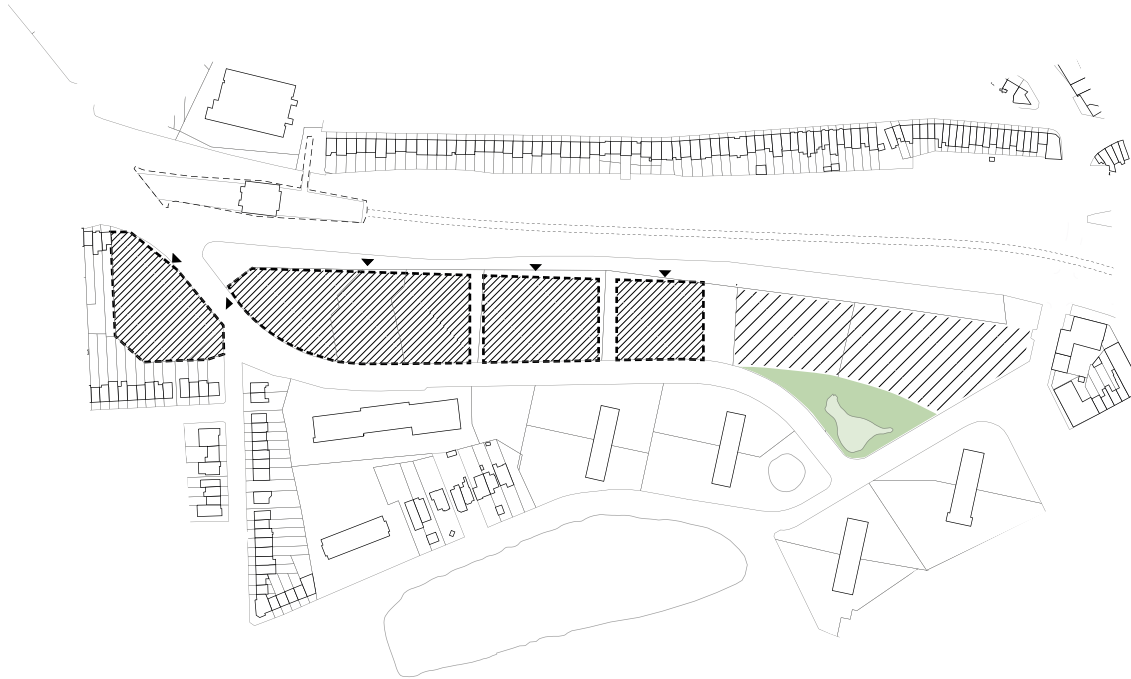


## Zones et front de bâtisse

Les limites de zone de bâtisse sont précisées au regard des limites parcellaires dans l'illustration ci-contre. Les porosités «modes actifs» interrompent celles-ci en tant que zone non-aedificandi. Une illustration est proposée dans les schémas suivants.

Cinq zones de bâtisses sont donc délimitées dans l'îlot délimité par l'E411, l'Avenue de Beaulieu et la Chaussée de Watermael.

L'implantation des immeubles est obligatoirement réalisée à l'alignement/front de bâtisse pour les trois premières zones de bâtisses, en partant de la station de métro, côté boulevard et parvis de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.





## Gabarits

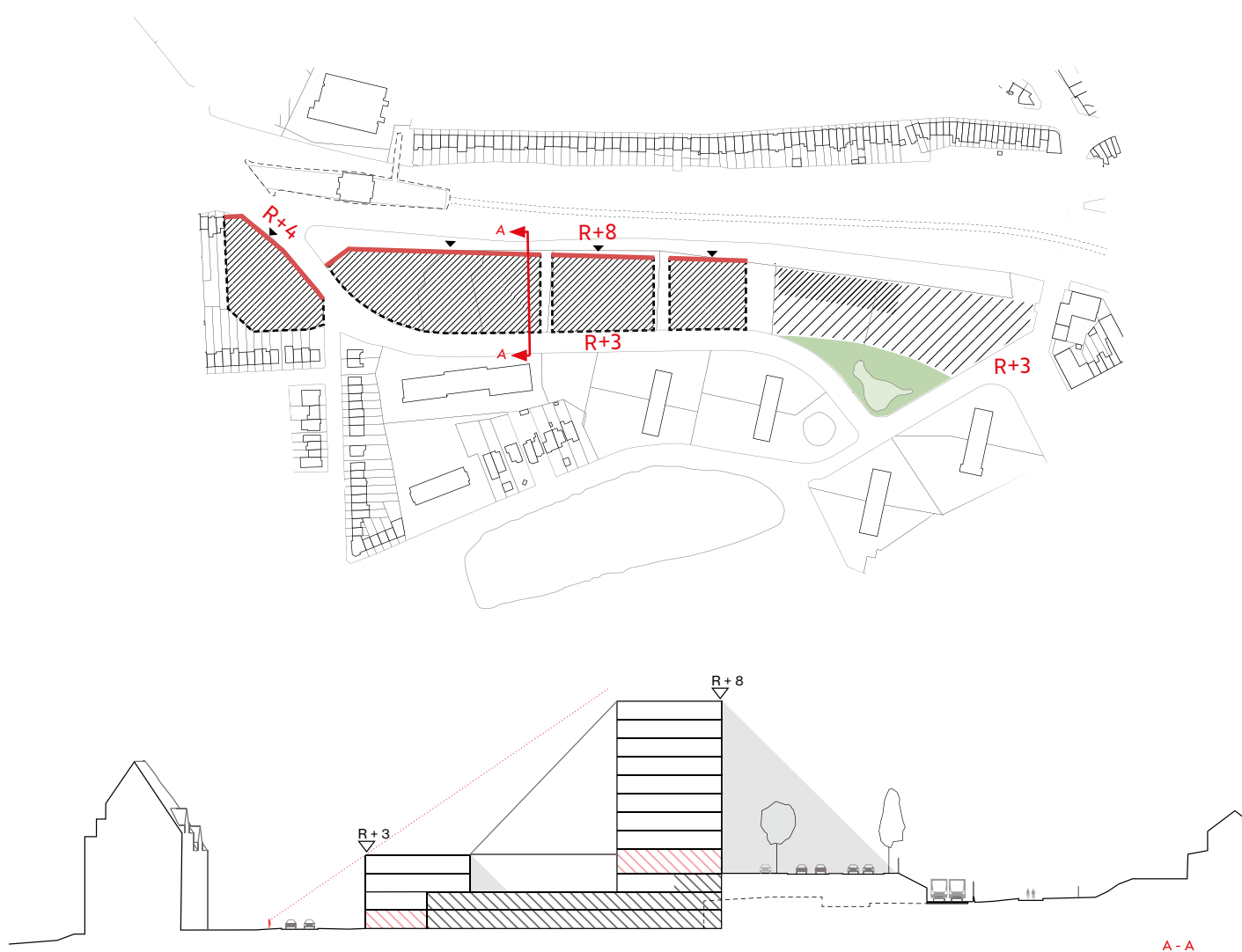
Les gabarits préconisés sont d'une hauteur moyenne de 34m par permis et sont de minimum 16m et maximum 37m à partir du niveau moyen du trottoir de l'avenue de Beaulieu au plus proche du bâtiment. Cela correspond à 9 niveaux par permis et minimum 3 niveaux et maximum 10 niveaux côté boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, en considérant la dimension des espaces ouverts.

Une hauteur moyenne par permis de 4 niveaux par permis et de minimum 3 niveaux et maximum 5 niveaux est préconisées côté Avenue de Beaulieu. Ces gabarits permettent de réduire la

visibilité des gabarits préconisés côté voirie métropolitaine Léonard - Delta depuis le niveau de l'Avenue Beaulieu.

Côté chaussée de Watermael, la hauteur moyenne des gabarits préconisés correspond à 4 niveaux (+ ou - 1).

Côté Avenue Charles Michiels, les gabarits préconisés sont d'une hauteur moyenne de 5 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 6 niveaux. Un raccord est établi entre les constructions de hauteurs différentes, en ce compris les constructions existantes situées en dehors de la zone.

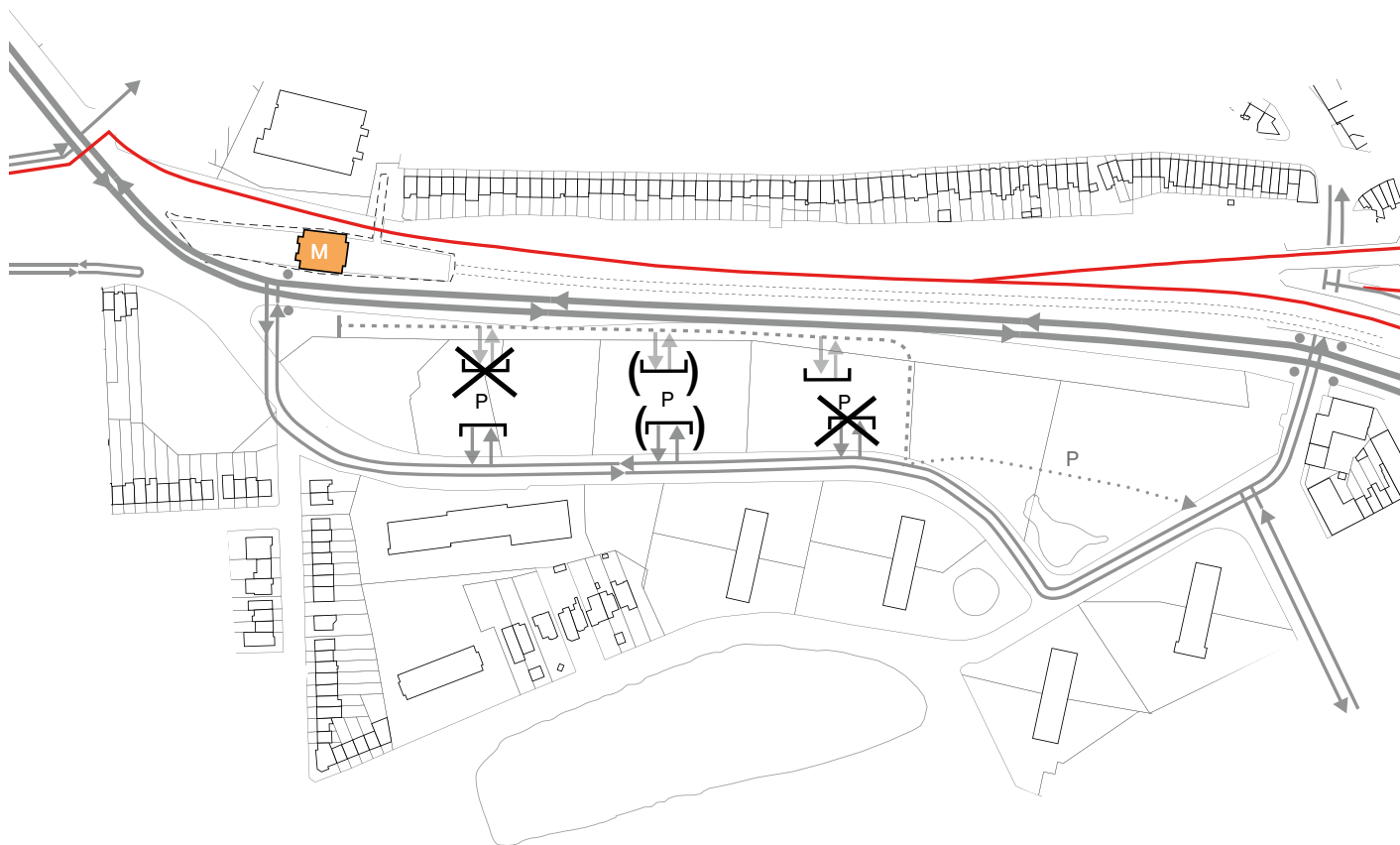


## Espaces de circulation et accès

Les accès et espaces de circulation sont définis ci-contre. Le site est accessible depuis l'Avenue Beaulieu et le parvis. Les accès vers les stationnements sont aménagés pour ne pas provoquer des encombrements ou gêner les modes actifs. Les emplacements de stationnement sont situés dans les niveaux du sous-sol par rapport au niveau du parvis côté boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, en limitant au maximum l'encombrement des façades des rez-de-chaussée, tant côté parvis que côté Avenue Beaulieu. Les chargements et déchargements se déroulent dans des bâtiments fermés dont les caractéristiques urbanistiques et esthétiques sont adaptées au cadre urbain et s'accordent avec le voisinage, en particulier avec le logement proche.

Les accès aux emplacements de stationnement situés dans les niveaux du sous-sol par rapport au niveau du parvis côté boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta sont aménagés afin de limiter le trafic de transit et l'encombrement sur l'Avenue Beaulieu et le parvis en diminuant la distance éloignant l'entrée des parkings des accès par les voiries principales. Ainsi la position des entrées de ces parkings est favorisée :

- › pour Avenue Beaulieu, côté Place Beaulieu ;
- › pour le parvis, côté chaussée de Watermael.



## 2.3.E. Viaduc de Watermael



### Vocation :

Le viaduc de Watermael est un espace public structurant les relations inter quartier et permettant une traversée de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.

Son aménagement réduit la surface dédiée aux véhicules et permet une traversée sécurisée et aisée de la voirie métropolitaine Léonard - Delta au niveau du carrefour avec le Boulevard des Invalides et la Chaussée de Watermael. L'espace public gagné permet un aménagement tant paysager qu'urbain au niveau de l'espace situé sous le viaduc. A cet endroit, des activités publiques profitant de la couverture du viaduc sont aménagées, confortant le rôle structurant de cet espace au niveau des quartiers environnants et l'activant.

C'est un lieu de connexion et de jonction entre les axes « modes actifs » est-ouest qui traversent le PAD, et un axe nord-sud reliant le quartier des Pêcheries à la station Delta.

Le viaduc en lui-même est aménagé en supprimant l'aile sud, pour permettre l'organisation des voiries et du carrefour au niveau du sol, et en traitant la partie nord comme un axe « modes actifs » qualitatif. Il reçoit un aménagement paysager.

### Principe d'aménagement :

- › L'aménagement garantit de larges espaces publics en bordure des voiries qui sont limitées ;
- › Un espace public couvert est aménagé sous le viaduc et prévoit des activités urbaines ;
- › Les axes « modes actifs » sont confortés et leur connexions améliorées ;
- › Les traversées sont sécurisées, aisées et organisées autour du carrefour à niveau ;
- › Le viaduc est adapté pour répondre à sa vocation de support aux mobilités actives et au transport public.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du viaduc de Watermael est un espace structurant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

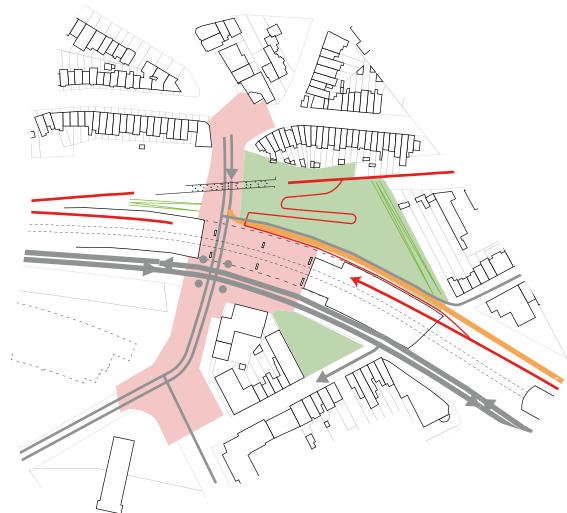
- › son aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

### Espace de circulation

Le carrefour aménageant les connexions entre la voirie métropolitaine Léonard - Delta et le Boulevard des Invalides - Chaussée de Watermael est aménagé sur le côté sud du viaduc, au niveau du sol.

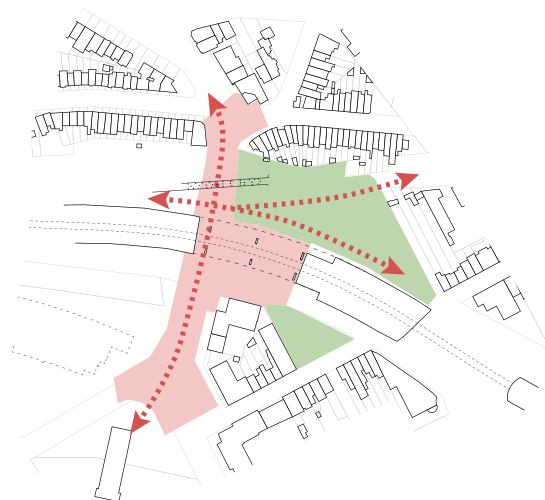
Le carrefour intègre des traversées «modes actifs» sécurisées.

Les voies du Boulevard des Invalides sont aménagées sur le côté ouest (côté Beaulieu) afin de générer un large espace public couvert côté est (Demey).



### Axes «modes actifs»

Le site du viaduc de Watermael comprend la jonction et le croisement entre l'axe «modes actifs» métropolitain est-ouest Léonard - Delta, l'axe «modes actifs» existant de l'ancienne voie de chemin de fer et un axe «modes actifs» reliant le quartier des Pêcheries à la station Delta par le Boulevard des Invalides.



### Activités de l'espace public

L'espace public du viaduc de Watermael est aménagé comme un espace public paysager, en lien avec le parc de l'ancienne voie de chemin de fer, et urbain, profitant de la présence d'un espace public couvert par le viaduc pour répondre à sa vocation d'espace d'agrément et de déambulation.

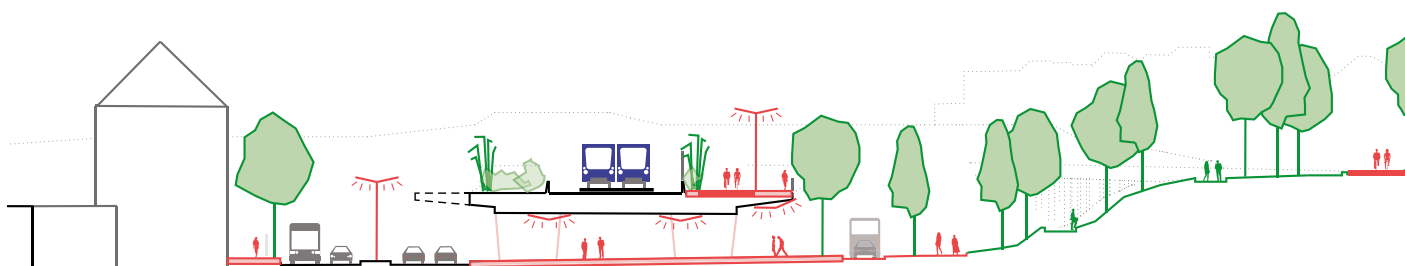
L'espace sous le viaduc est aménagé pour accueillir des activités urbaines, comme un skate park ou autre activité ludique adapté au quartier. Du mobilier urbain adapté agrémente cet espace public en conséquence (bancs, éclairages, accroche vélo, éléments destinés à l'utilisation ponctuelle, etc.).

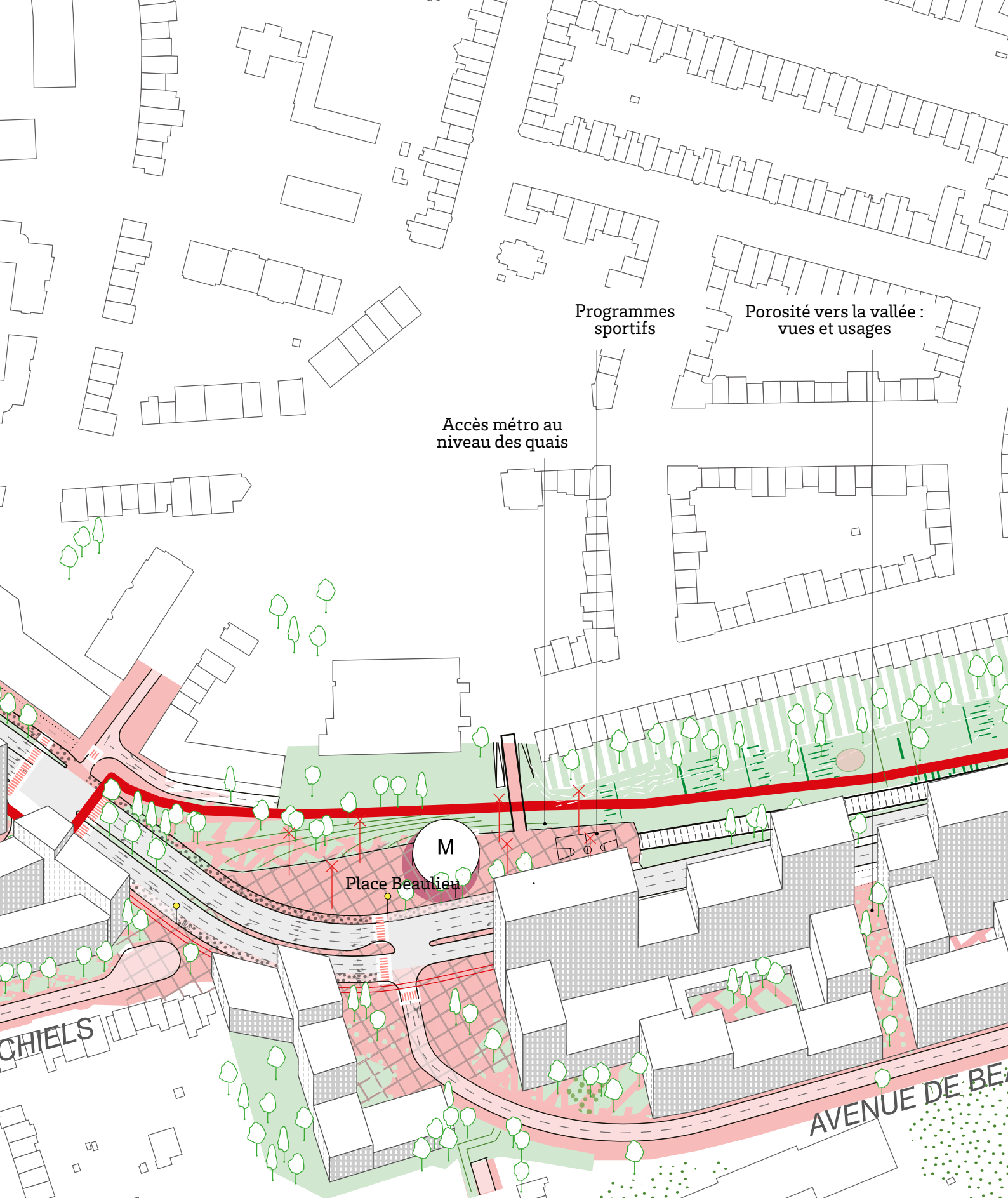


### Adaptation et utilisation du viaduc

Le viaduc du Watermael est adapté pour répondre à sa vocation de support aux mobilités actives et au transport public.

L'aile côté sud est supprimée pour réduire l'encombrement visuel et permettre l'organisation des voies de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, tandis que la partie nord est aménagée pour l'axe «modes actifs». La partie centrale est dévolue à l'infrastructure métro qui est confortée. Le viaduc reçoit un aménagement paysager, reliant le parc de l'ancienne voie de chemin de fer et le parc urbain Demey.





Programmes sportifs

Porosité vers la vallée : vues et usages

Accès métro au niveau des quais

M

Place Beaulieu

CHIELS

AVENUE DE BE...

**ENJEUX :**

- Conforter les porosités et les ouvertures sur le paysage de la vallée de Watermael.
- Intégrer la morphologie bâtie, dans la continuité de la Rue Jules Cockx et du parc de Tercoigne

BOULEVARD DES INVALIDES

Immeubles en ordre ouvert dans le prolongement du parc de Tercoigne

Parc de liaison

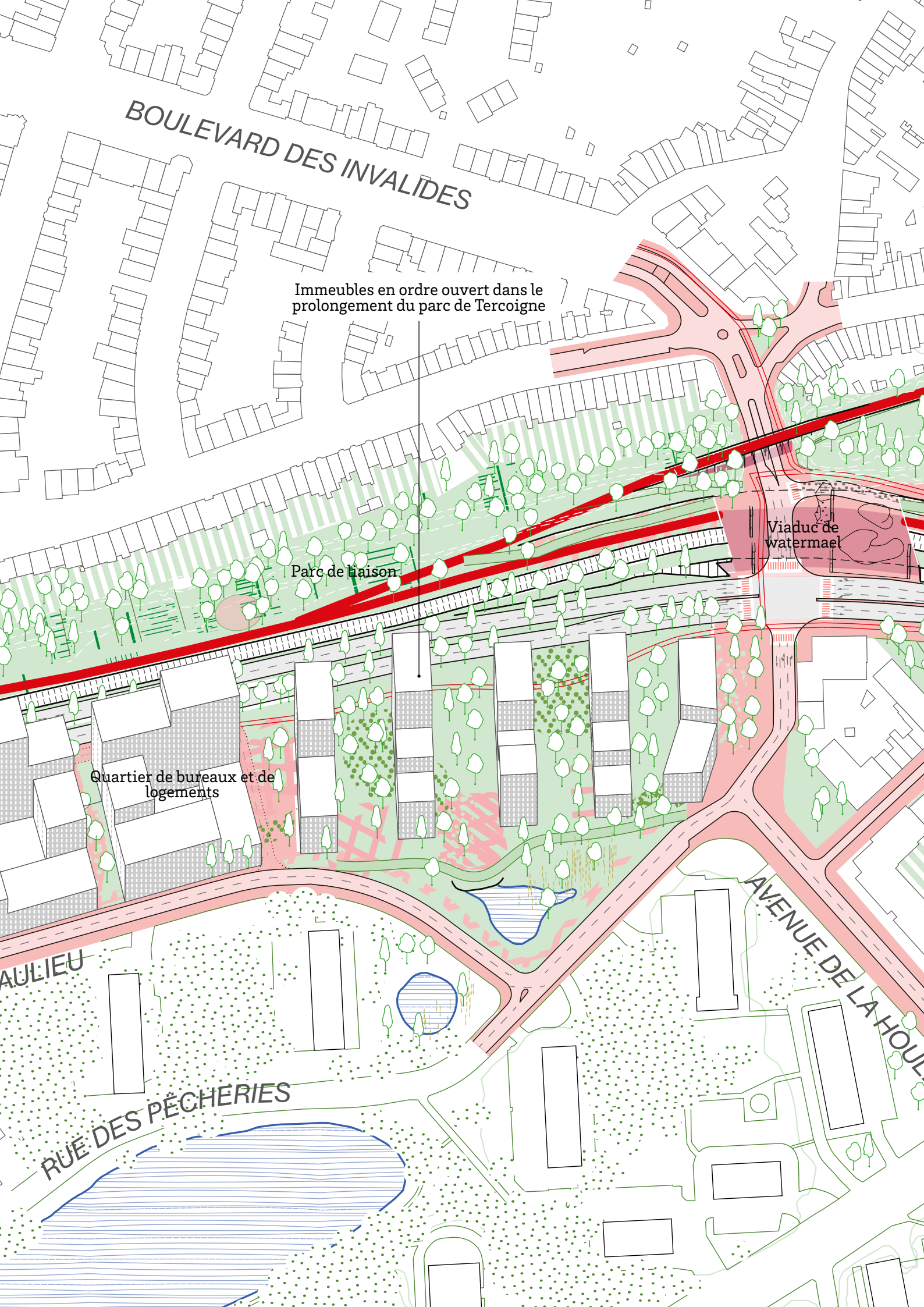
Viaduc de watermael

Quartier de bureaux et de logements

AULIEU

RUE DES PÊCHÉRIES

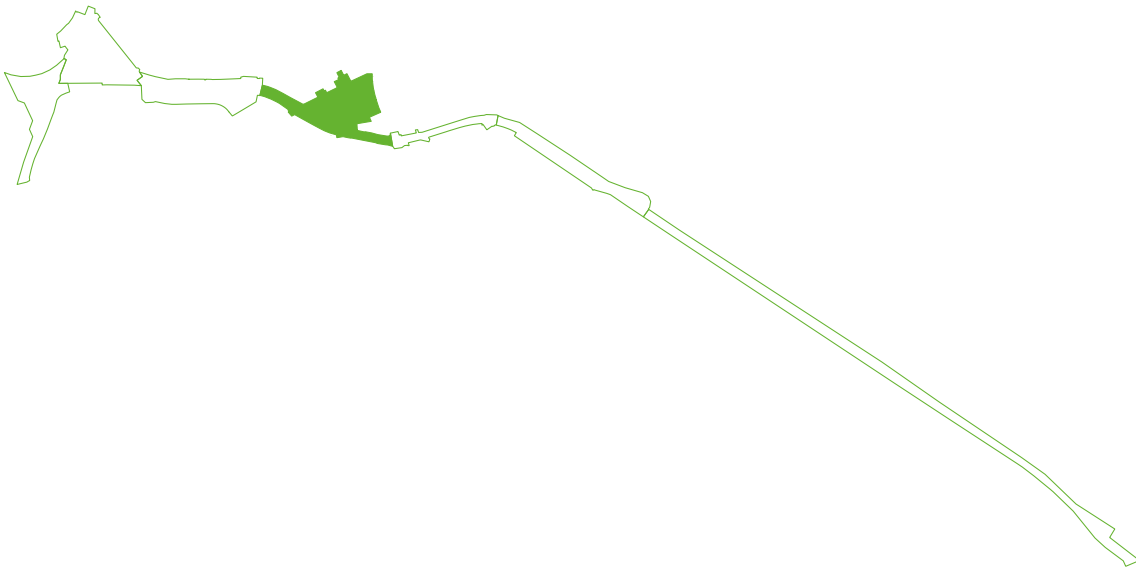
AVENUE DE LA HOULE

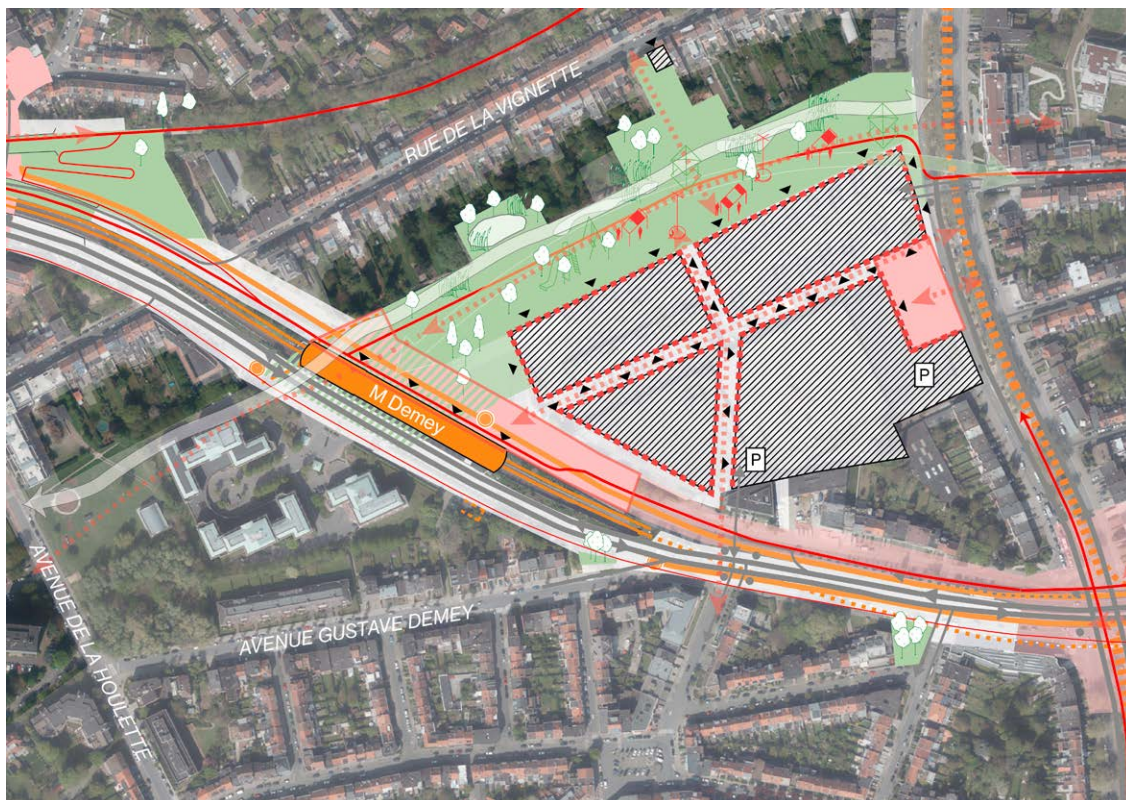


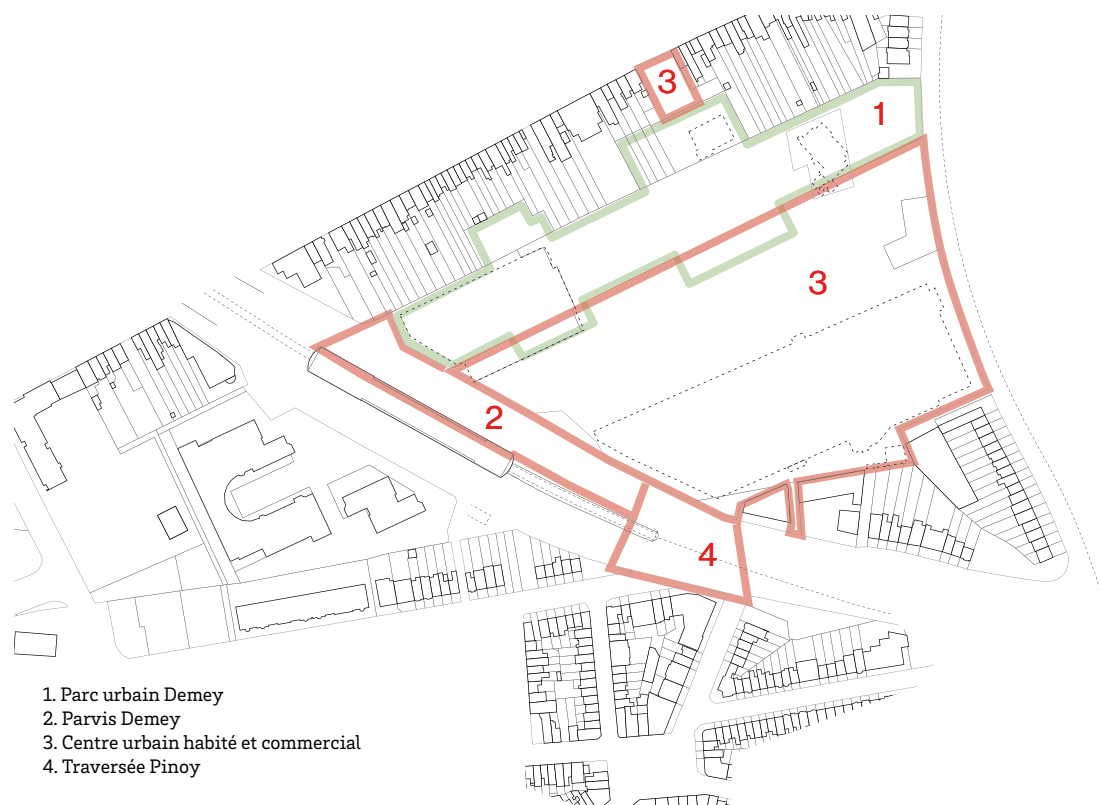




## 2.4. SITE 4 : DEMEY







Situé entre le Boulevard du Souverain et la voirie métropolitaine Léonard - Delta, le site Demey est aujourd'hui caractérisé par la présence d'une zone commerciale de vente au détail que l'on peut caractériser de suburbaine et monofonctionnelle, centrée sur un large parking asphalté à ciel ouvert. Elle s'insère au sein d'un îlot d'habitations dont les jardins finissent abruptement sur une petite zone verte, reprenant l'ancien tracé du Watermaelbeek, qui fait office de zone tampon très limitée avec la zone commerciale et son parking.

Le PAD entend changer radicalement ce site qui participe à la lecture automobilocentrique de la zone afin de lui donner un renouveau conforme aux ambitions urbaines de la région et aux objectifs du PAD, notamment :

- › Le développement d'une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active ;
- › L'activation des façades et des fronts bâtis autour des espaces publics et paysagers structurants ;
- › L'implantation de programmes générant une attraction importante au sein des zones bien accessibles par modes actifs et transports publics ;
- › La création d'identités urbaines claires, participant à la compréhension d'une part, des structures et de l'échelle du territoire, et d'autre part, des points d'intensités urbaines, par des gabarits spécifiques agissant comme marqueurs, des repères urbains qui ponctuent l'entrée de ville.

La situation actuelle n'est pas compatible avec ces objectifs.

#### Vocation :

Le redéveloppement du site Demey a une double vocation :

il vise d'une part à «compléter la ville» en développant un nouveau quartier mixte (logements/commerces/équipements

éventuels), orienté sur une accessibilité par la station de métro Demey, là où l'espace est aujourd'hui occupé par une zone commerciale centrée sur l'automobile qui n'a pas sa place en ville :

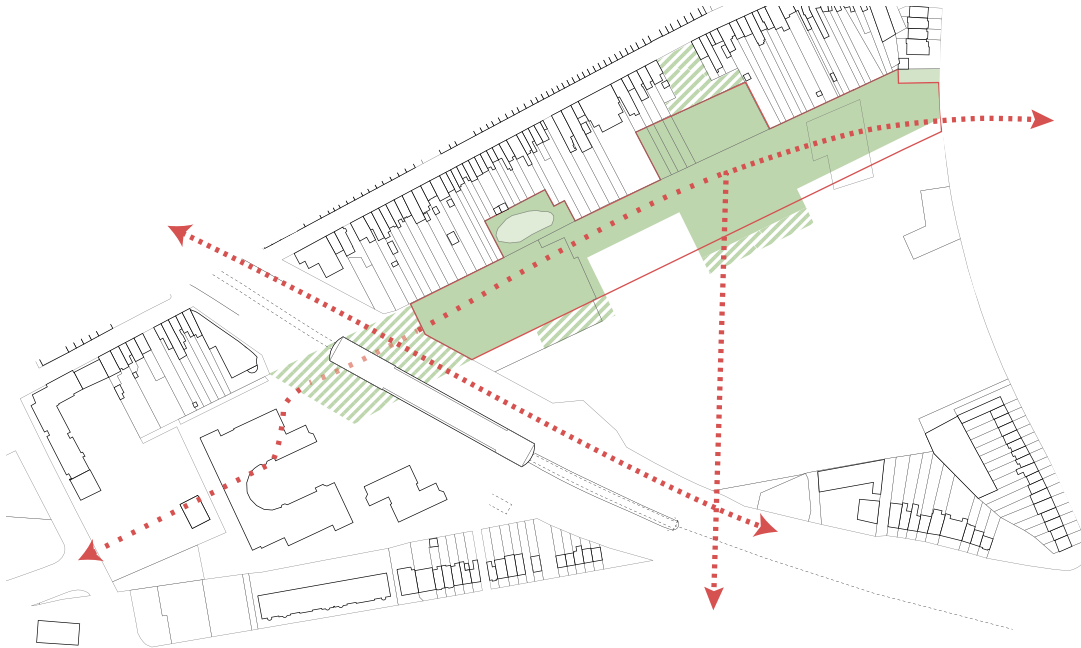
D'autre part, il vise à «faire ville», en requalifiant l'inscription de ce site au sein de son contexte. Cette vocation se traduit d'une part par la création d'un espace vert public, lieu de convergence, de séjour et d'activités, centré sur la figure de la vallée du Watermaelbeek et permettant de clarifier et de participer à la compréhension des structures et de l'échelle du territoire. D'autre part, la création de connexions urbaines et qualitatives à travers le site, dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés, et qui s'inscrivent dans le maillage des rues et des places des quartiers environnants.

#### Principe d'aménagement :

Le site Demey est subdivisé en 4 sites qui précisent les aspects stratégiques :

- › Le Parc Urbain Demey, dont la vocation est d'être un espace public paysager majeur, révélant le territoire structurant des vallées traversant la voirie métropolitaine et offrant un espace de détente et d'agrément aux quartiers environnants ;
- › Le Parvis Demey, dont la vocation est d'être un espace public structurant, qualifiant la relation du site à la station de métro Demey et l'inscrivant dans la continuité des espaces publics de la voirie métropolitaine Léonard - Delta ;
- › La traversée Pinoy, qui vise à inscrire le site dans le réseau de rues et places des quartiers environnants ;
- › Le Centre urbain habité et commercial proprement dit, qui vise à «compléter la ville» par la création d'un quartier mixte s'intégrant à son contexte et répondant aux enjeux régionaux.

## 2.4.A. Parc urbain Demey



Le PAD préconise la création d'un espace vert destiné à valoriser et révéler la vallée du Watermaelbeek, à compléter le maillage vert et bleu en mettant en place des continuités paysagères à l'échelle large du territoire, et permettant d'affirmer ce paysage particulier, traversé par la voirie métropolitaine.

Cet espace vert a comme vocation d'être un parc urbain valorisant d'une part, le rapport entre le fond de vallée au coteau habité de la rue de la Vignette et, d'autre part, la redéfinition des développements du site commercial de Demey et de l'îlot de la Héronnière.

Ce parc urbain qualifie également l'intégration de la station de métro Demey et sa relation à l'espace public en l'intégrant au parc urbain.

Il s'agit d'un espace public paysager majeur, révélant le territoire structurant des vallées traversant la voirie métropolitaine et offrant un espace de détente et d'agrément aux quartiers environnants.

### Principe d'aménagement :

- › Un espace vert d'une surface minimale de 2,4 ha, intégrant un espace partagé entre cyclo-piétons et voie de desserte de 6m de large et comprenant un aménagement paysager intégrant

plantations, mobilier urbain, éclairage, etc. La surface de 2,4 ha correspond à un parc d'une largeur moyenne de 50m sur la frange nord-ouest du site. Lors de l'aménagement du futur parc, la partie des potagers en zone d'habitation rue de la Vignette devra être relocalisée au sein du parc. Cette surface des potagers sera ajoutée au 2,4 ha du parc ;

- › Le parc a une largeur minimale de 27 m ;
- › Une partie aménagée en espace vert humide, comprenant le ru du Watermaelbeek et l'intégrant dans un traitement paysager de fond de vallée, tout le long de la limite nord-ouest du parc. Cette partie du parc devrait participer à la gestion intégrée des eaux pluviales du site Demey, pérenniser l'étang classé et mettre en valeur le maillage bleu ;
- › L'implantation ou la programmation, au sein de cet espace vert, d'activités qui s'adressent aux quartiers existants et au quartier habité et commercial programmé, et conforte son rôle social, récréatif, pédagogique, paysager et écologique.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

L'affectation du site du Parc urbain Demey passe d'une zone de forte mixité en une zone de parc et une zone de forte mixité.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

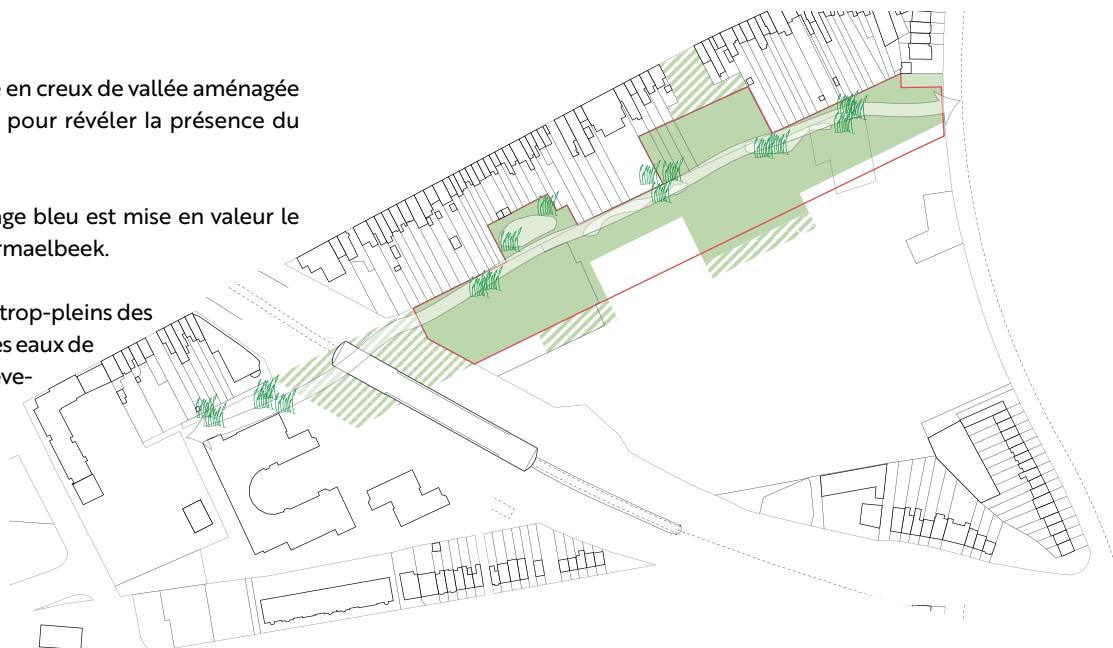
- › un espace vert public d'une surface minimale de 2,4 ha.

## Watermaelbeek

L'espace vert comprend une zone en creux de vallée aménagée en espaces humides d'agrément pour révéler la présence du Watermaelbeek.

La présence de l'eau et du maillage bleu est mise en valeur le long du tracé historique du Watermaelbeek.

De plus, l'espace vert recueille les trop-pleins des dispositifs de gestions intégrées des eaux de pluies de tous les immeubles à développer sur le site.



## Activité dans l'espace vert

L'espace vert est aménagé en conséquence des développements prévus en bordure de celui-ci et est pensé pour s'articuler avec le programme de centralité publique, commerciale et habitée du site Redevco.

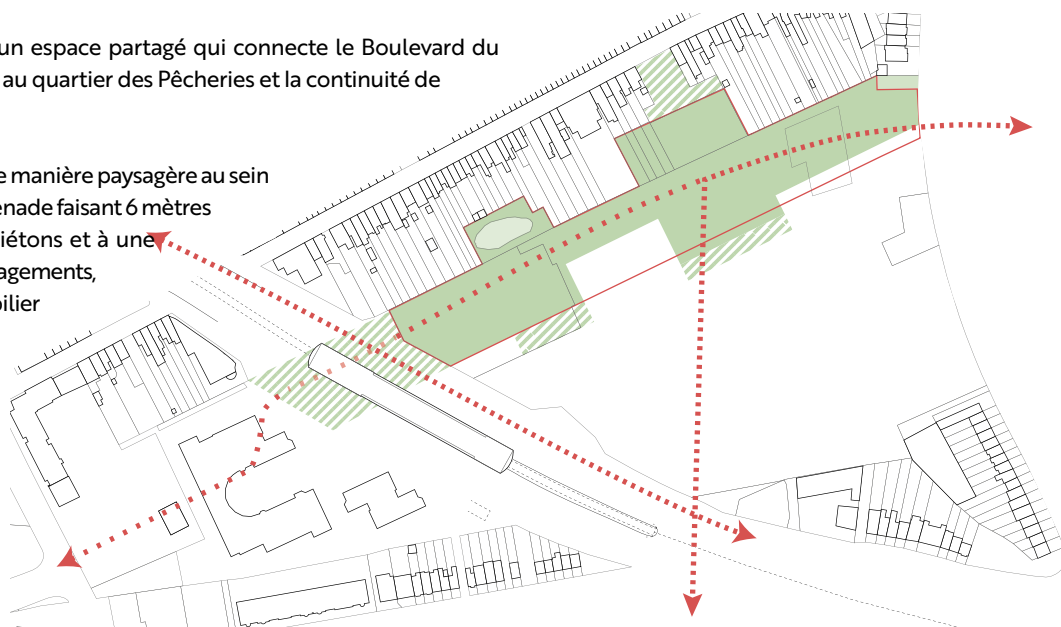
Il intègre dès lors des équipements de jeux et de détente.



## Espace partagé

Le parc urbain Demey comprend un espace partagé qui connecte le Boulevard du Souverain et la vallée de la Woluwe au quartier des Pêcheries et la continuité de la vallée du Watermaelbeek.

Cet espace partagé est aménagée de manière paysagère au sein de l'espace vert à partir d'une promenade faisant 6 mètres de large. Il est réservé aux vélos, piétons et à une voirie de desserte (livraisons, déménagements, accès SIAMU). Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairages, accroche vélo, etc.). L'espace partagé se connecte prioritairement à la traversée Pinoy (2.4.d). La traversée de la barrière que représente l'infrastructure du métro est améliorée par la requalification du tunnel d'accès au métro existant à l'ouest pour faciliter le passage des vélos.



## 2.4.B. Parvis Demey



↑ Illustration du Parvis Demey depuis la Rue de la Vignette.

Le PAD préconise la création d'un parvis permettant d'articuler des accès de plain-pied avec la station de métro Demey. Ce parvis a également comme vocation de qualifier la relation de la station de métro avec le parc urbain Demey dans laquelle elle s'intègre,

Cet espace public a de plus comme vocation d'être un chaînon de l'axe « modes actifs » parcourant le PAD d'est en ouest et permettant des relations « modes actifs » d'échelle métropolitaine de Léonard à Delta.

Une voie dédiée aux bus locaux, avec un arrêt de bus permettant l'accès au site Demey et les correspondances bus - métro, est également comprise dans son aménagement.

Il s'agit dès lors à la fois d'un espace public paysager, de déambulation, d'agrément, de convergence et de rencontre, pouvant servir ponctuellement pour des activités d'échelles supra locales.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du parvis Demey est actuellement un espace structurant, au sein duquel la station de métro est affectée en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › la possibilité d'une affectation aux commerces qui constituent le complément usuel de la station de métro ;
- › l'aménagement paysager du parvis et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

## Zone de continuité paysagère

Le parvis Demey comprend un axe «modes actifs» qui traverse celui-ci d'est en ouest et permet la connexion métropolitaine Léonard-Delta. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement.

Le parvis comprend également une voie dédiée au passage de bus qui connecte le Boulevard du Souverain au Boulevard des Invalides. Cette voie dédiée a une largeur de 3.5 mètres et se développe parallèlement à l'axe «modes actifs». Un arrêt de bus

est prévu au sein du parvis pour permettre les correspondances bus-méto.

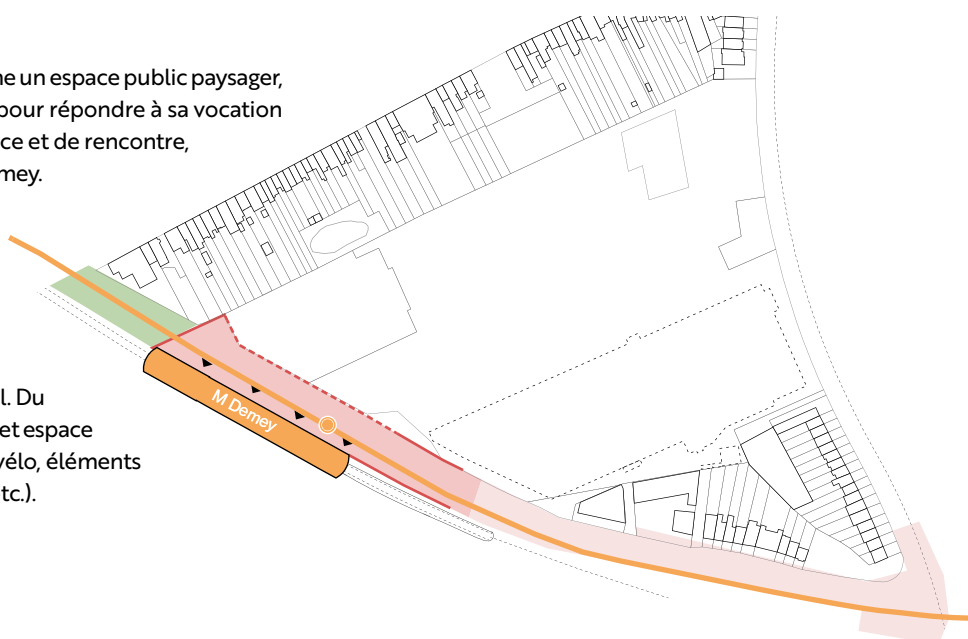
Une voirie de desserte locale en espace partagé est prévue à l'est. Dans cette zone, la circulation des véhicules motorisés est autorisée pour l'accès aux bâtiments riverains uniquement. La voirie assure un accès public, dans de bonnes conditions de circulation pour les piétons et cyclistes. La partie carrossable de la voirie est réduite au strict minimum : elle permet l'accès aux bâtiments riverains en tenant compte des besoins en charroi des activités riveraines.



## Activités de l'espace public

Le parvis Demey est aménagé comme un espace public paysager, en lien avec le parc urbain Demey, pour répondre à sa vocation d'espace d'agrément, de convergence et de rencontre, en lien avec la station de métro Demey.

Des zones plus minérales sont également aménagées pour accueillir des activités ponctuelles, comme des brocantes ou autres événements ponctuels publics d'intérêt local et supra-local. Du mobilier urbain adapté agrémente cet espace public (bancs, éclairages, accroche vélo, éléments destinés à l'utilisation ponctuelle, etc.).



## 2.4.C. Centre urbain habité et commercial



Le Centre urbain habité et commercial vise à redévelopper la zone commerciale selon des principes conformes aux objectifs du PAD et aux objectifs régionaux, notamment du Plan régional de développement durable (PRDD), qui comprend le développement de la «ville de proximité» où équipements et services de la vie quotidienne, commerces et espaces verts sont accessibles via les modes actifs pour tous les habitants.

Le Centre urbain habité et commercial vise à «compléter la ville» et à «faire ville» par la création d'un quartier mixte s'intégrant à son contexte et répondant à ces enjeux.

### Principe d'aménagement :

- › Un quartier s'orientant notamment sur le Parc urbain Demey, mettant en valeur la vallée du Watermaelbeek et son ru par un aménagement paysager de fond de vallée. Le front bâti du centre urbain habité et commercial présente des variations d'alignement pour permettre des élargissements de la zone de parc ;
- › Des porosités cyclo-piétonnes publiques dotées de liserés de façades actives traversant le site et améliorant les cheminements au travers du site ;
- › Une place publique accueillant des commerces de proximité sur son pourtour ;
- › Des zones de bâtisses créant un quartier urbain et mixte, piétonnier et aux rez-de-chaussée commerciaux et qualifiant par leurs gabarits les relations aux axes et espaces publics structurants adjacents ;
- › Une intériorisation des zones de livraisons et des parkings afin de garantir la compatibilité des activités en termes de bruit.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du centre urbain habité et commercial est affecté en zone de forte mixité. Celle-ci est compatible avec la vocation du site.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › la mixité programmatique ;
- › les rez-de-chaussée actifs, par la création d'un liseré de façades actives ;
- › les gabarits, notamment par un repère paysager ;
- › l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création de porosités cyclo-piétonnes ;
- › un traitement qualitatif et intégré de la limite avec le Parc urbain Demey, garantissant un espace vert public d'une surface minimale de 2,4 ha.

L'affectation de la partie du site situé côté Rue de la Vignette en zone de forte mixité passe en zone d'habitation.



## Parc urbain Demey

Le centre urbain habité et commercial Demey comprend sur sa frange nord-ouest une partie du parc urbain Demey dont les principes sont définis au point. Celui-ci a une surface minimale de 2,4 ha et une largeur minimale de 27m. Il connaît des variations de largeur permettant son élargissement vers le centre urbain habité et commercial. La surface de 2,4ha correspond à un parc d'une largeur moyenne de 50m sur la frange nord-ouest du site.



## Porosités cyclo-piétonnes

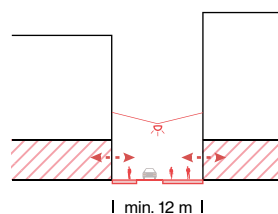
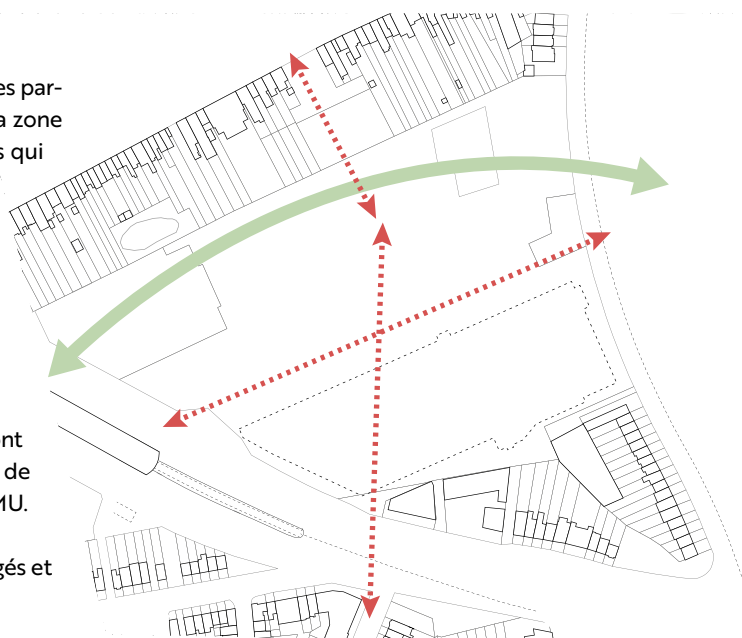
Le centre urbain habité et commercial Demey améliore les parcours et cheminements des «modes actifs» au sein de la zone en comprenant des porosités cyclo-piétonnes publiques qui interrompent les zones de bâtisses. En plus de la connexion comprise dans le parc, celles-ci permettent, au minimum, une connexion de l'Avenue Guillaume Poels jusqu'au parc urbain Demey, une connexion depuis la Rue de la Vignette jusqu'au parc et une connexion longitudinale permettant une connexion du Boulevard du Souverain au parvis Demey.

Ces porosités ont une largeur minimale de 12 mètres et sont aménagées de manière à permettre le passage ponctuel de véhicules d'entretien ou de livraison et de véhicules SIAMU.

Elles sont dès lors aménagées comme des espaces partagés et publics, à priorité pour les «modes actifs».

Elles sont accessibles au public également en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement).

La prescription additionnelle 04.04.08 prévoit un espace partagé compris dans le parc urbain Demey (2.4.a.). Celui-ci est également repris dans la prescription additionnelle 12.03 de la zone de parc Demey. Il s'agit du même espace partagé qui doit être aménagé au sein du parc urbain Demey.



## Place publique

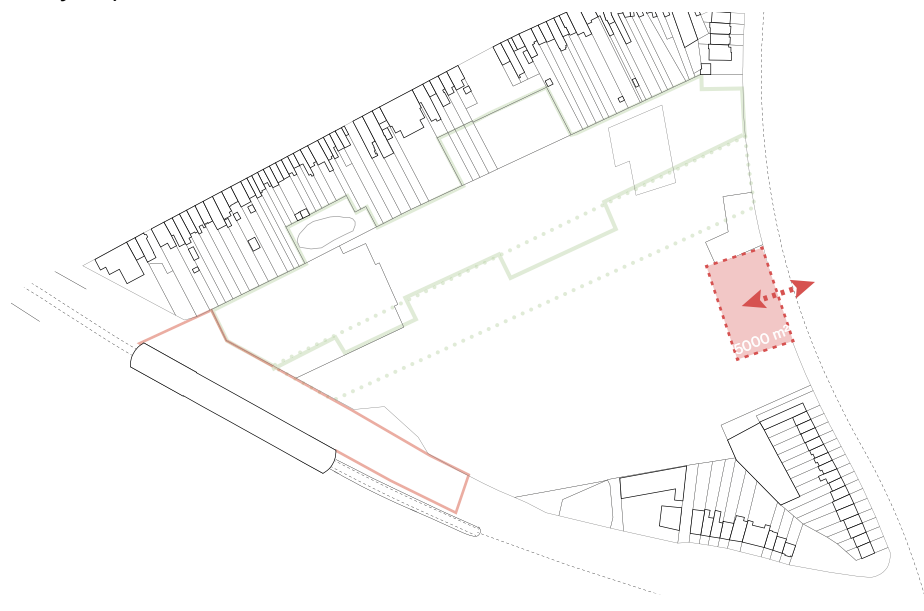
Le centre urbain habité et commercial Demey comprend une place publique d'une surface minimale de 5.000 m<sup>2</sup>.

Cet espace public a comme vocation d'être une place publique pour Auderghem autour de laquelle des équipements et des commerces de proximités pourront s'agréger.

Elle est située côté Boulevard du Souverain et articule l'entrée du centre urbain habité et commercial par un espace public d'entrée d'où partent certaines porosités cyclo-piétonnes.

Elle intègre des équipements comme des éléments de mobilier urbain de diverses natures : bancs, kiosque, accroches-vélo, fontaine, etc. Son aménagement est pensé de telle manière à ce que les commerces de proximité sur son pourtour puissent s'étendre sur l'espace public (terrasses, devantures, présentoirs, ...).

Un soin particulier est apporté à l'aspect paysager. L'aménagement est conçu en prolongation du parc adjacent. Il facilite le déplacement des piétons et des vélos.



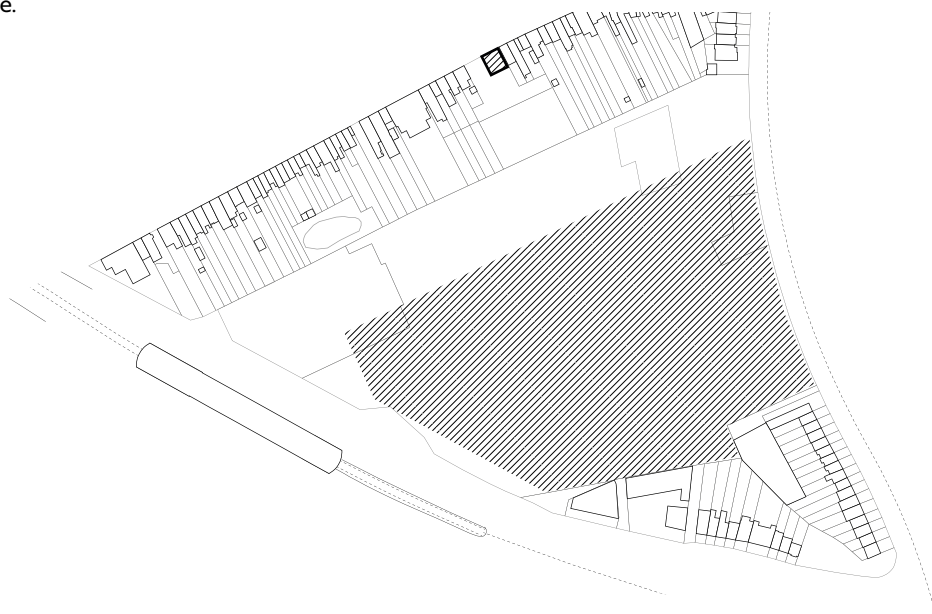
## Zone de bâtisse

Les limites de zone de bâtisse sont précisées au regard des limites parcellaires dans l'illustration ci-contre.

La zone de bâtisse principale est délimitée par les limites parcellaires au sud-est, par le parc urbain Demey au nord et par l'élargissement de l'espace public face à la station de métro Demey au sud-ouest. Des élargissements du parc urbain Demey peuvent déplacer la limite de la zone de bâtisse.

Les porosités cyclo-piétonnes de 12 mètres de large interrompent celles-ci, ainsi que la place publique en tant que zone non-aedificandi. Un exemple est proposé dans les schémas suivants.

Une zone de bâtisse est délimitée entre la Rue de la Vignette et le parc urbain pour articuler et qualifier l'entrée de celui-ci et la continuité du front bâti de la Rue de la Vignette.





↑ Illustration de la place publique depuis le Boulevard du Souverain.

### Fronts de bâtisse et gabarits

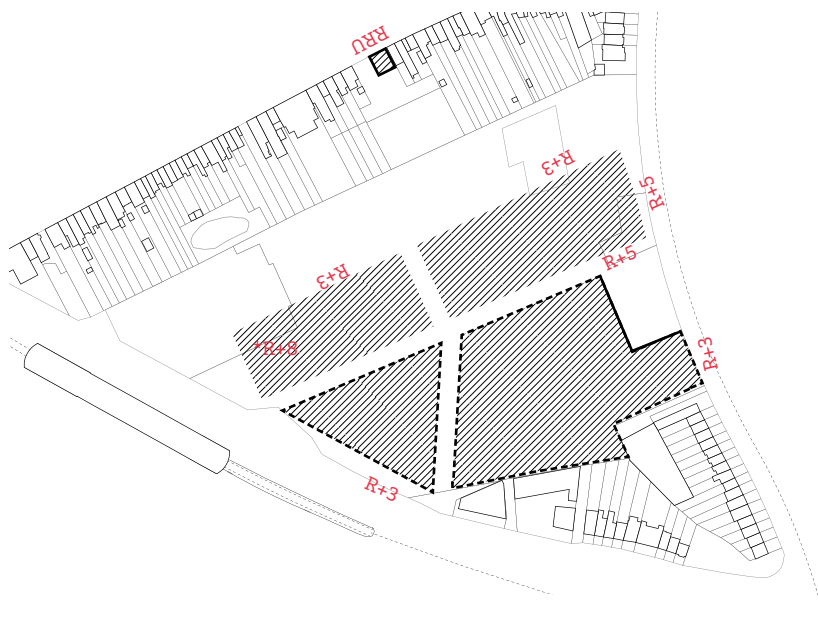
Les gabarits préconisés s'articulent d'une part aux fronts bâtis existants des boulevards du Souverain et de la voirie métropolitaine Léonard - Delta et de la Rue de la Vignette.

En règle générale, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et de maximum 5 niveaux sur l'ensemble de la zone du centre habité et commercial, avec les exceptions suivantes :

Côté Rue de la Vignette, les gabarits préconisés sont ceux du RRU.

D'autre part, les gabarits préconisés s'articulent à la dimension des espaces ouverts prévus au centre du site :

- Face au parc urbain Demey, les gabarits prévoient un ensemble bâti s'élevant à maximum 4 niveaux pour permettre son ensoleillement ;
- Face à la place publique, côté nord, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 6 niveaux par permis et sont de minimum 2 niveaux et maximum 7 niveaux ;
- Face à la station de métro, un repère paysager d'une hauteur maximum de 9 niveaux est préconisé.

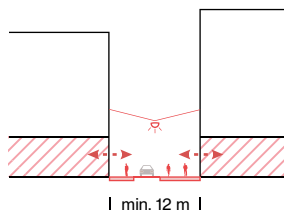


Les immeubles s'implantent librement dans la zone, pour autant que :

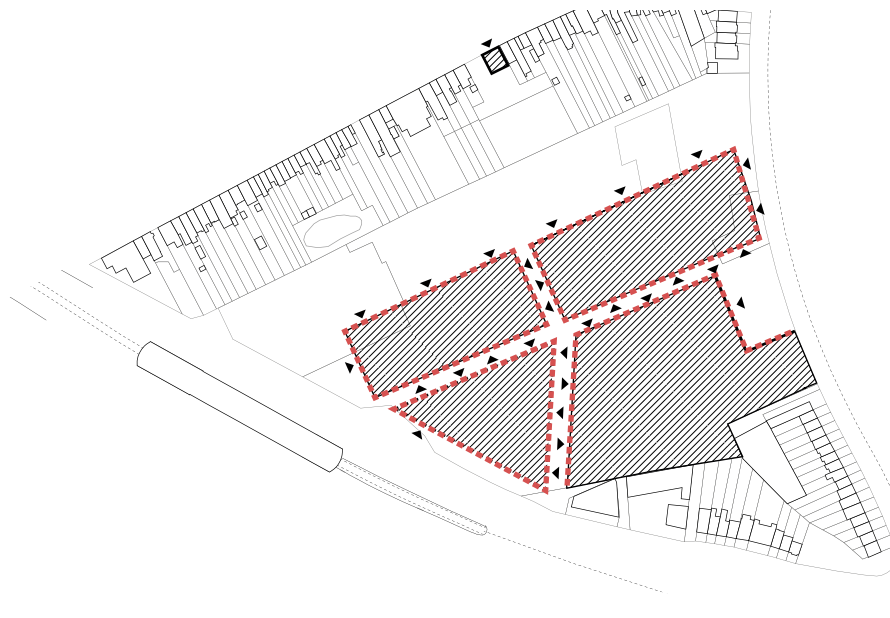
- Les immeubles forment de par leur deux premiers niveaux un plan de façade principal à l'alignement le long du parc urbain demey et sur le pourtour de la place publique. Des décrochés sont autorisés.

### Liseré de façades actives et accès

Compte tenu de la vocation commerciale du site, le traitement des premiers niveaux se distingue en aménageant un liseré de façades actives qui s'articule à l'espace public (parc, place et porosités modes actifs) tel que précisé ci-contre.

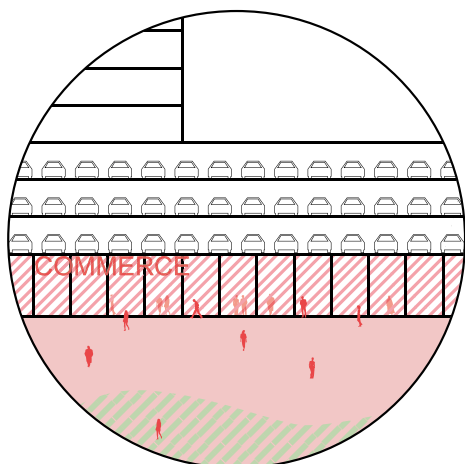


Ces façades articulent les accès aux activités commerciales et aux équipements présents aux rez-de-chaussée et aux logements et activités présentes aux étages. Elles permettent une visibilité et lisibilité de ces programmes depuis l'espace public.

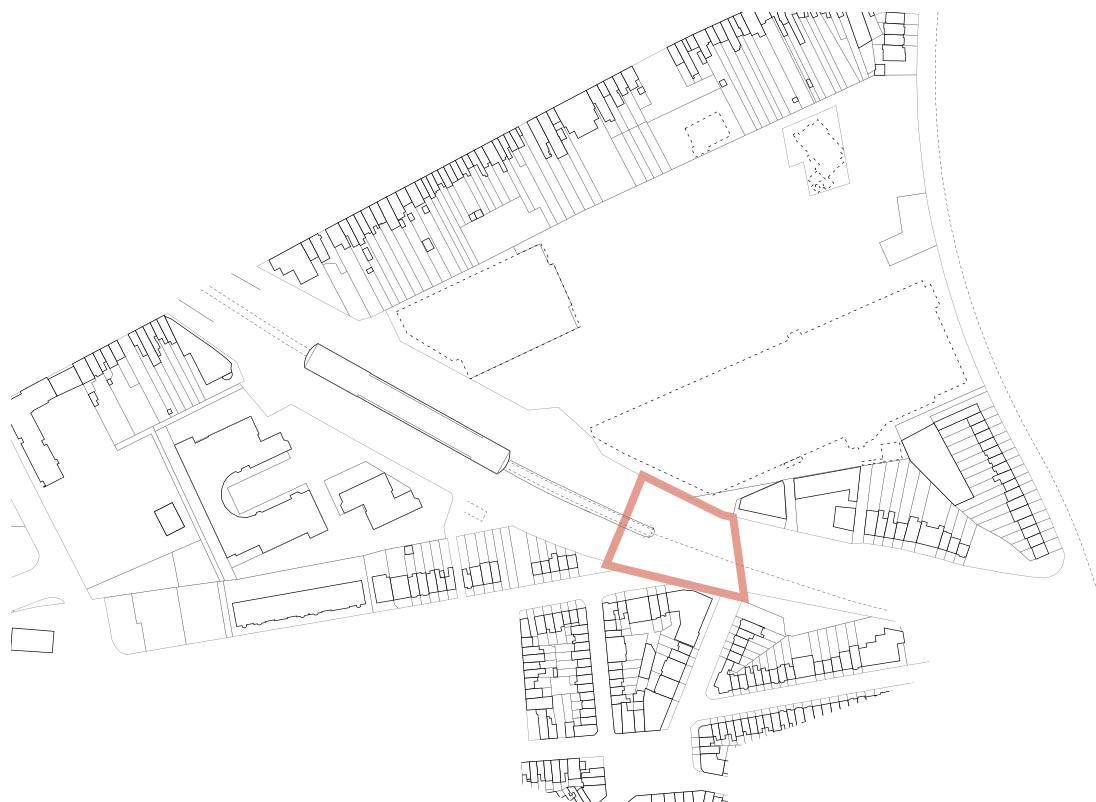


### Stationnement et espaces de circulation

Les accès et espaces de circulation sont définis ci-contre. Le site est accessible depuis le Boulevard du Souverain et le boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta. Les accès vers les stationnements et pour les livraisons sont aménagés pour ne pas provoquer des encombrements ou gêner les modes actifs. Les emplacements de stationnement sont situés dans les niveaux du sous-sol ou aux étages, en limitant au maximum l'encombrement des façades des rez-de-chaussée. Les accès camions sont centralisés en un seul accès. Les chargements et déchargements se déroulent dans des bâtiments fermés dont les caractéristiques urbanistiques et esthétiques sont adaptées au cadre urbain et s'accordent avec le voisinage, en particulier avec le logement proche.



## 2.4.D. Traversée Pinoy



### Vocation :

- › La traversée Pinoy est un espace public permettant la traversée de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.
- › Elle permet un cheminement du noyau commercial de la Place Edouard Pinoy par l'Avenue Guillaume Poels, au centre habité et commercial du site Demey et sa place communale dédiée aux commerces de proximité et à la Rue de la Vignette à travers le parc urbain Demey.

### Principe d'aménagement :

- › Une traversée «modes actifs» sécurisée au minimum par un passage piéton et par un plateau et un espace central entre les voies.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site de la traversée Pinoy est affecté en espace structurant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › l'aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

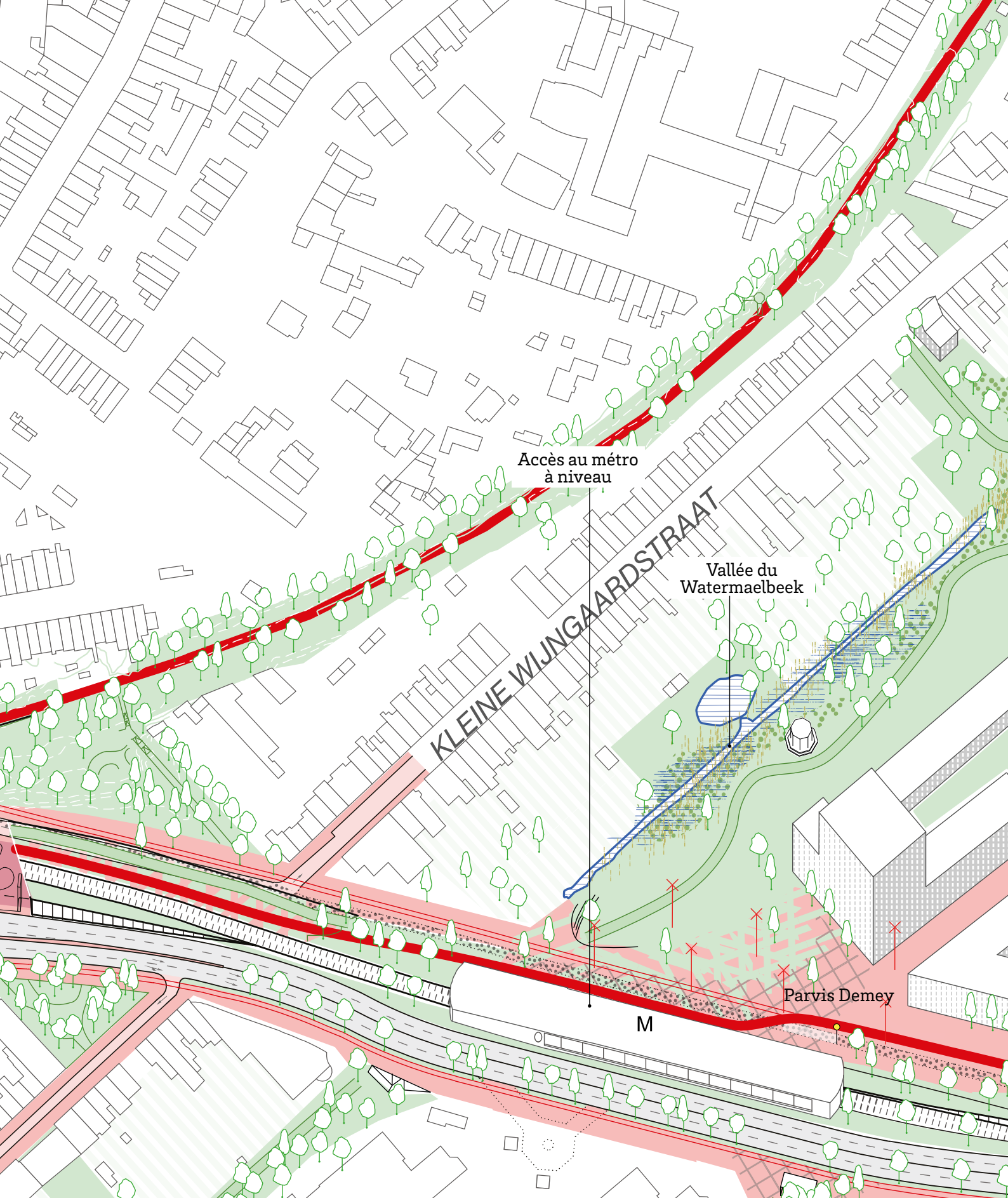
### Traversée face à l'Avenue Guillaume Poels

Le PAD préconise la création d'une traversée piétonne de la voirie métropolitaine Léonard - Delta face à l'Avenue Guillaume Poels. Cette traversée entend permettre des connexions «modes actifs» entre le noyau urbain de la Place Edouard Pinoy, et le centre urbain habité, commercial et paysager de Demey. Cette traversée est sécurisée au minimum par la création d'un plateau et d'un passage piéton.





↑ Illustration de la traversée Pinoy dans le prolongement de l'Avenue Guillaume Poels.



**ENJEUX :**

- › Valoriser la continuité du sol de la vallée du Watermaelbeek
- › Intégrer la station de métro Demey au parc urbain
- › Accompagner la transition vers le parc habité de la Herronière





Porosité cyclo-piétonne

Parc Urbain Demey

Place publique

Centre habité et commercial

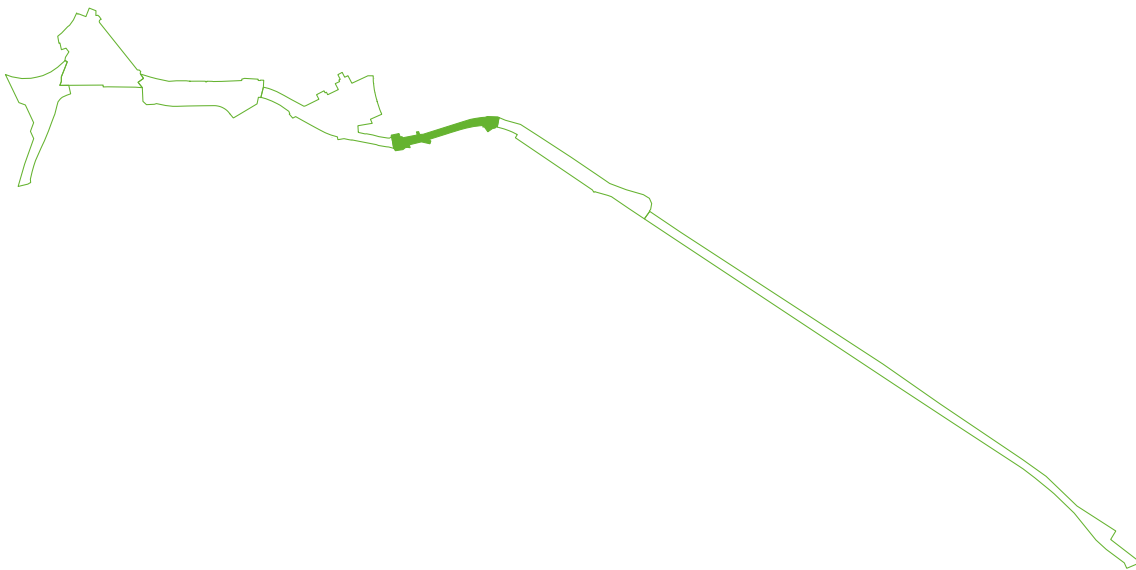
Traversée Pinoy

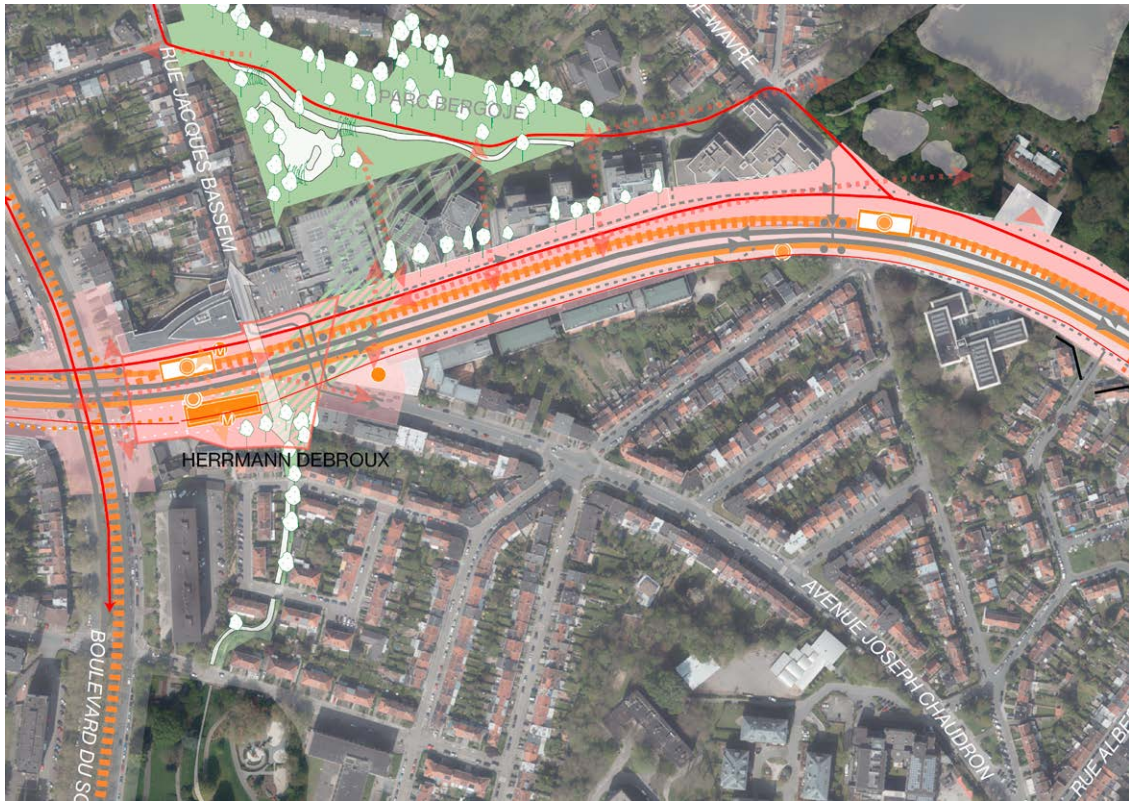
JACQUES





## 2.5. SITE 5 : HERRMANN-DEBROUX







1. Place Herrmann-Debroux  
2. Parvis du Parc du Bergoje

#### Vocation :

Le site Herrmann-Debroux vise à la requalification radicale de l'infrastructure routière, marquée aujourd'hui par la présence du viaduc Herrmann-Debroux, et son intégration dans un cadre urbain et paysager.

Il s'agit également du point de convergence entre la ligne de tram 8 et la ligne de métro 5 qui a son terminus à Herrmann-Debroux. Le site Herrmann-Debroux a ainsi comme vocation d'être un espace d'inter-modalité pour permettre des correspondances efficaces.

Plus à l'est, le réaménagement vise également à rendre lisible dans l'aménagement du nouveau boulevard la présence du Parc de Bergoje, situé derrière les immeubles de bureaux. Un espace de parvis y est dédié, dont l'aménagement apporte un soin particulier à l'aspect paysager et intègre une voirie de desserte pour ces immeubles, aménagée en espace partagé.

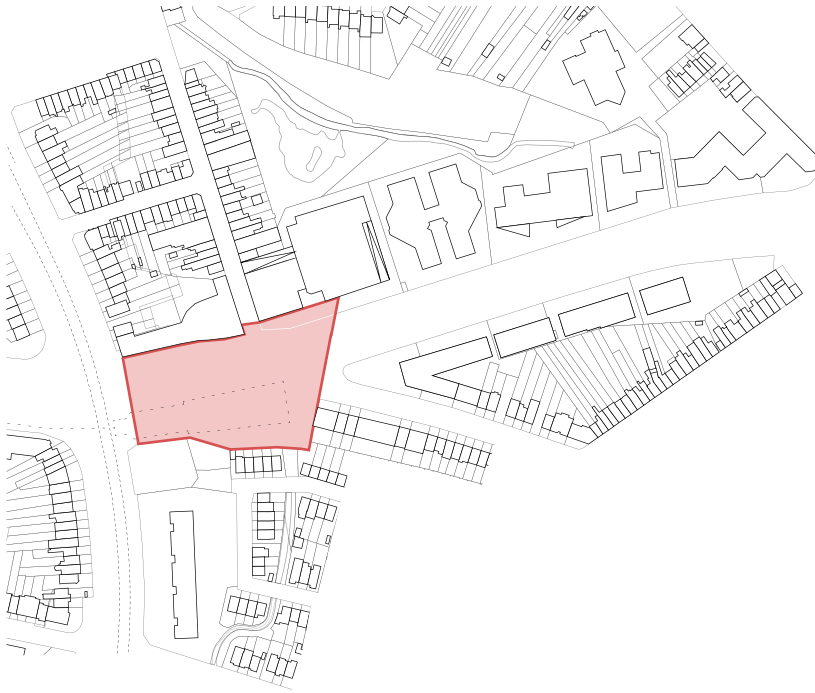
Le réaménagement du boulevard intègre également le prolongement de la ligne de tram 8 jusqu'à l'ADEPS par la création d'un site propre utilisable par les bus en entrée de ville.

#### Principe d'aménagement :

Le site Herrmann-Debroux est subdivisé en 2 sites qui précisent les aspects stratégiques :

- › La place Herrmann-Debroux dont la vocation est d'être un espace public attractif de convergence et d'inter-modalité, matérialisant la continuité du maillage vert et bleu de la Woluwe ;
- › Le Parvis du Parc de Bergoje, dont la vocation est d'articuler de manière qualitative et paysagère la relation entre le boulevard, le Parc de Bergoje et les immeubles situés entre les deux. Ce parvis comprend une voie de desserte pour ces immeubles ainsi que le site propre pour le prolongement de la ligne de tram 8.

## 2.5.A. Place Herrmann-Debroux



### Vocation :

La Place Herrmann-Debroux est aménagée comme un espace public répondant à sa double vocation d'espace d'inter-modalité et de continuité du maillage vert et bleu.

Elle agit comme un lieu d'interfaces et de connexions entre les modes de mobilités actives et publiques, et les quartiers environnants.

### Principe d'aménagement :

- › La place Herrmann-Debroux est conçue comme un large espace ouvert unitaire ;
- › Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées ;
- › L'espace d'inter-modalité s'organise principalement côté nord, où sont positionnés les arrêts de tram, de bus en sens d'entrée de ville, et l'accès à la station de métro tandis que la rive sud accueille les arrêts de bus en sortie de ville ainsi qu'un accès à la station de métro ;
- › Une nouvelle entrée pour la station de métro est créée à l'angle de l'avenue Joseph Chaudron et de l'Avenue Herrmann-Debroux ;

- › L'aménagement de l'espace renforce le maillage vert et bleu. Notamment en mettant en valeur la présence de la vallée de la Woluwe par un aménagement paysager prolongeant le tracé de la Woluwe et la structure de parc, notamment le parc Seny, se développant le long du Boulevard du Souverain vers la rue Jacques Bassem.

Une attention particulière est également apportée aux continuités paysagères à mettre en place vers le Parc du Bergoje présent derrière les immeubles de l'Avenue Herrmann-Debroux, en lien avec le Parvis du Parc de Bergoje.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site de la Place Herrmann-Debroux est affecté en espace structurant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › l'aménagement paysager de la place et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

## Intermodalité

La place Herrmann-Debroux est conçue comme un espace public de convergence centrée sur la station de métro, les arrêts de tram de la ligne 8 et les arrêts de bus. Elle renforce les cheminements et l'accessibilité des transports publics pour le quartier. Les arrêts de bus sont confortés à leur emplacement actuel. Les arrêts de tram dans les deux sens sont déplacés du Boulevard du Souverain et positionnés sur la rive nord du nouveau boulevard, afin de garantir d'une part une correspondance optimale à la scission de la ligne 8 en deux tronçons, et d'autre part, avec la station de métro dont un accès est présent sur cet espace. Un nouvel accès à la station de métro est préconisé sur la parcelle située à l'angle de l'avenue Joseph Chaudron et de l'Avenue Herrmann-Debroux.



## Traversées

Les traversées au niveau du carrefour avec le Boulevard du Souverain sécurisent les traversées de la voirie. Une traversée est également sécurisée entre l'avenue Joseph Chaudron et la Rue Jacques Bassem.

La station de métro Herrmann-Debroux représente une traversée supplémentaire.



### Continuités paysagères

La Place Herrmann-Debroux est aménagée de manière paysagère pour renforcer le maillage vert et bleu interrompu par la voirie métropolitaine Léonard - Delta. Elle matérialise la continuité du maillage bleu de la vallée de la Woluwe vers la Rue Jacques Bassem. Elle articule également la connexion entre la vallée de la Woluwe et le Parc Seny, et la vallée du Roodkloosterbeek présente au niveau du Parc du Bergoje.

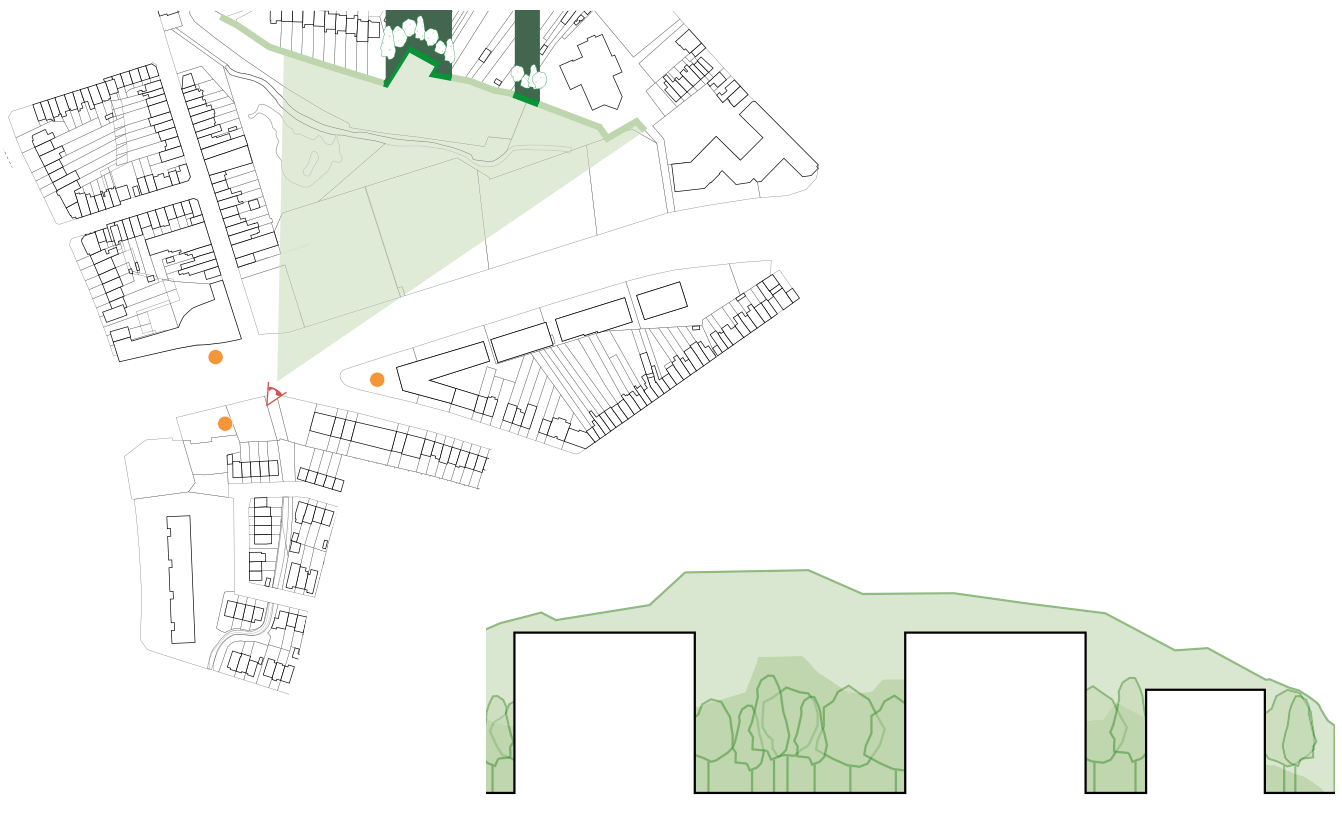
Au sein de ces parcs, la cohabitation entre vélos et piétons fera l'objet d'une attention particulière afin d'éviter les conflits entre les différentes activités tout en permettant le développement du réseau Vélo Plus (Good Move).



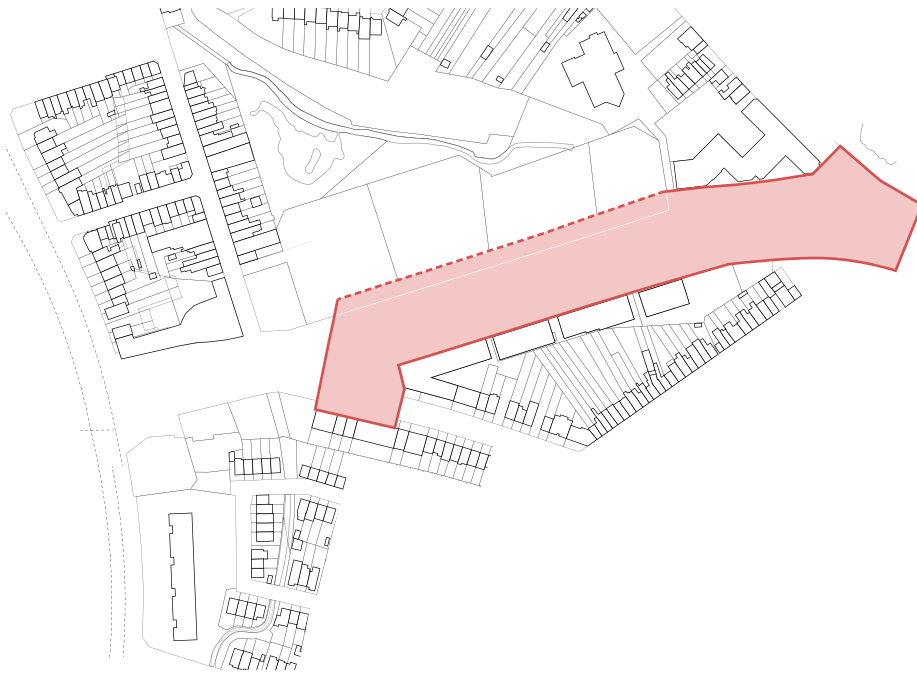


## Visibilité de la colline du Bergoje

L'aménagement de la Place Herrmann-Debroux permet de mettre en scène et de révéler les vues panoramiques sur la colline du Parc de Bergoje afin de renforcer les spécificités du territoire, sa topographie et les continuités paysagères.



## 2.5.B. Parvis du Parc du Bergoje



### Vocation :

Le Parvis du Parc du Bergoje est un espace public structurant, intégrant les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta dans un aménagement qualitatif, réservant de larges espaces dédiés aux modes actifs et intégrant des sites propres pour les transports publics : tram et bus.

Il vise de plus à articuler de manière qualitative et paysagère la relation entre la voirie métropolitaine Léonard - Delta, le Parc du Bergoje et les immeubles situés entre les deux.

### Principe d'aménagement :

- › Les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta sont localisées centralement à l'espace ;
- › Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées aux carrefours ;
- › Les sites propres pour les transports publics sont répartis sur les deux rives du boulevard. La rive nord accueille le site propre pour les deux voies de tram, utilisé également par les bus en

entrée de ville tandis que la rive intègre un site propre pour les bus en sortie de ville ;

- › Des voiries de desserte des véhicules à destination locale sont créées de part et d'autre du boulevard. Côté nord, elle est aménagée comme espace partagé ; côté sud, elle est partagée avec le site propre du bus. Les stationnements en voirie sont interdits sur ces voiries de desserte ;
- › Une attention particulière est apportée aux continuités paysagères à mettre en place devant le Parc du Bergoje, présent derrière les immeubles de l'Avenue Herrmann-Debroux, pour le rendre visible au niveau du Boulevard.

### Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du Parvis du Parc du Bergoje est affecté en espace structurant.

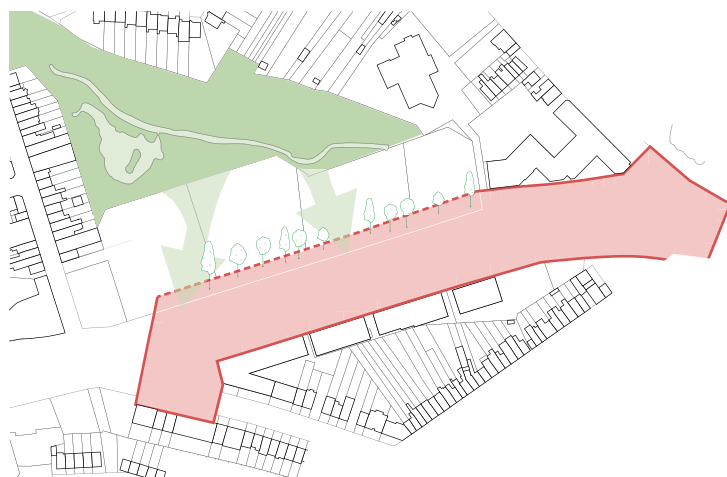
Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › l'aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

### Zone de continuité paysagère Extension du Parc du Bergoje

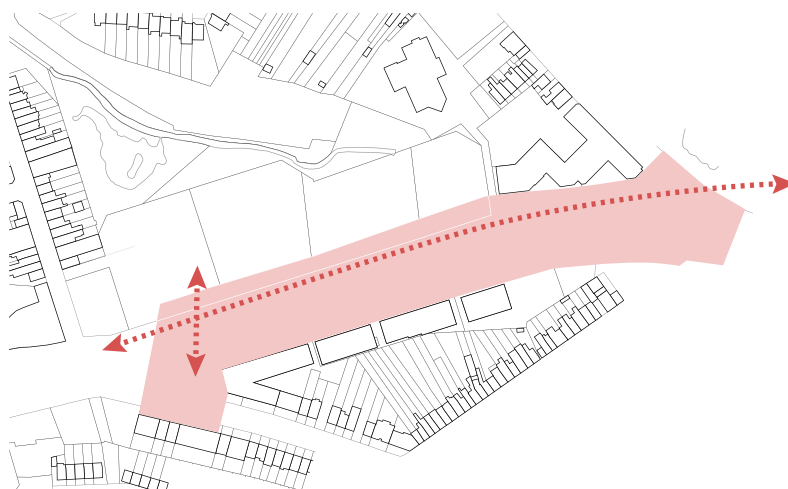
Le parvis du Parc du Bergoje est aménagé comme un espace public paysager, étendant le Parc du Bergoje, pour répondre à sa vocation d'espace d'agrément, de déambulation et de rencontre.

Du mobilier urbain adapté agrémente cet espace public (bancs, éclairages, accroches vélos, etc.).



### Axe «modes actifs»

Le parvis du Parc de Bergoje comprend un axe «modes actifs» bidirectionnel qui traverse celui-ci d'est en ouest et permet la connexion métropolitaine Léonard-Delta. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 3 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement.



## Stationnement et espaces de circulation

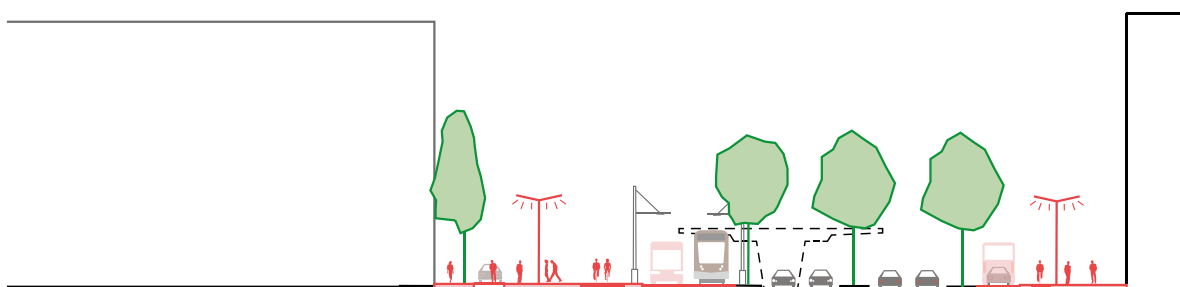
Le parvis comprend des accès carrossables aux immeubles au sein du Parc du Bergoje. Ces accès sont rassemblés au sein d'une voirie de desserte à sens unique aménagée comme espace partagé avec les modes actifs qui prolonge la Rue Jacques Bassem et connecte la Chaussée de Wavre. Cette voirie est accessible au véhicule d'entretien, aux véhicules à destination et véhicules SIAMU. Cette voirie peut donner accès à des emplacements de stationnements qui sont situés dans les niveaux du sous-sol par rapport au niveau du parvis, en limitant au maximum le nombre d'accès et l'encombrement des façades des rez-de-chaussée.

Côté sud, une voie de desserte est également présente pour desservir les immeubles. Cette desserte locale est partagée avec le site propre du bus. La circulation des véhicules motorisés privés est autorisée pour l'accès aux bâtiments riverains uniquement. Cette voirie est également accessible aux véhicules d'entretien, aux véhicules à destination et véhicules SIAMU. La voirie assure un accès public, dans de bonnes conditions de circulation pour les piétons et cyclistes.

Des deux côtés du boulevard, les emplacements de stationnement en voirie sont interdits.

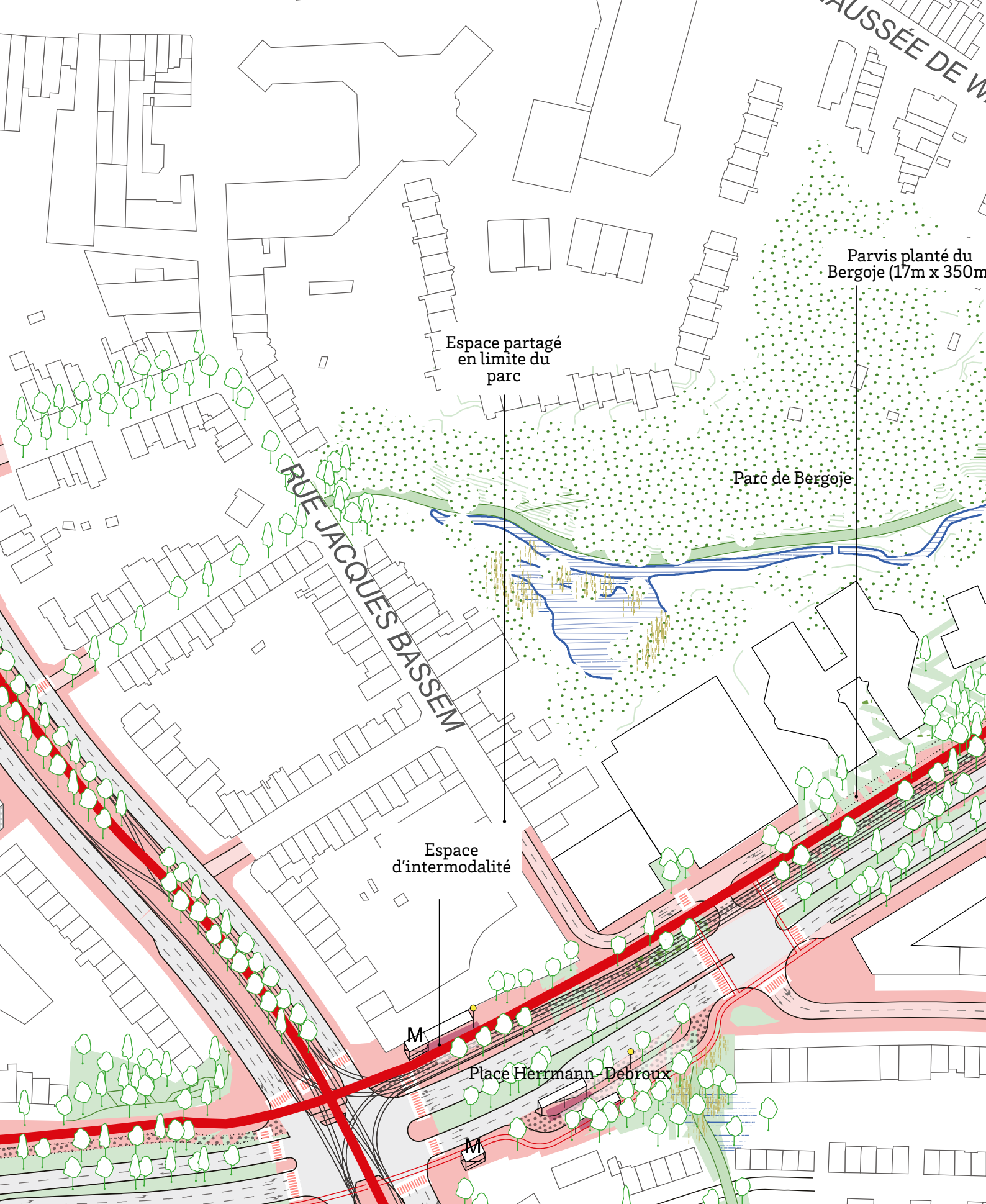


Côté nord est également présent le site propre dédié aux lignes de tram et au bus en entrée de ville. Celui-ci a une largeur minimale de 7 mètres de large et réduit au strict minimum la possibilité de conflit avec les autres usagers de l'espace public. Un soin particulier est apporté au traitement du site propre et à son aspect en prolongation de l'aménagement général de l'espace public. Voir profil type du boulevard ci-contre.



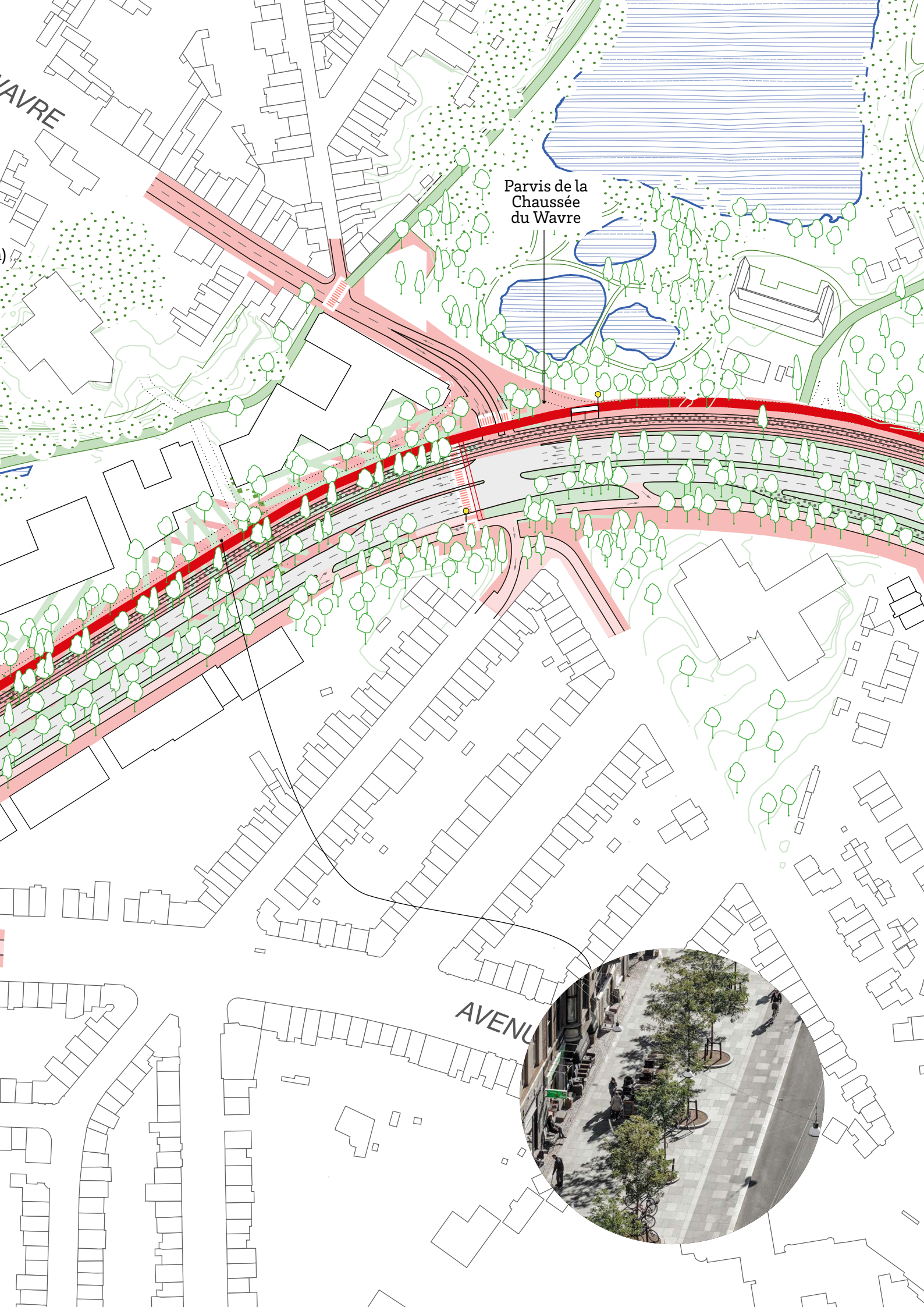


↑ Illustration du Parvis du Parc du Bergoje depuis la place Herrmann-Debroux.



**ENJEUX :**

- Valoriser la continuité de parc le long de la vallée de la Woluwe
- Donner une visibilité et un accès au parc du Bergoije depuis Herrmann-Debroux
- Conforter l'extension du parc du Bergoije par un espace partagé planté



AVRE

Parvis de la  
Chaussée  
du Wavre

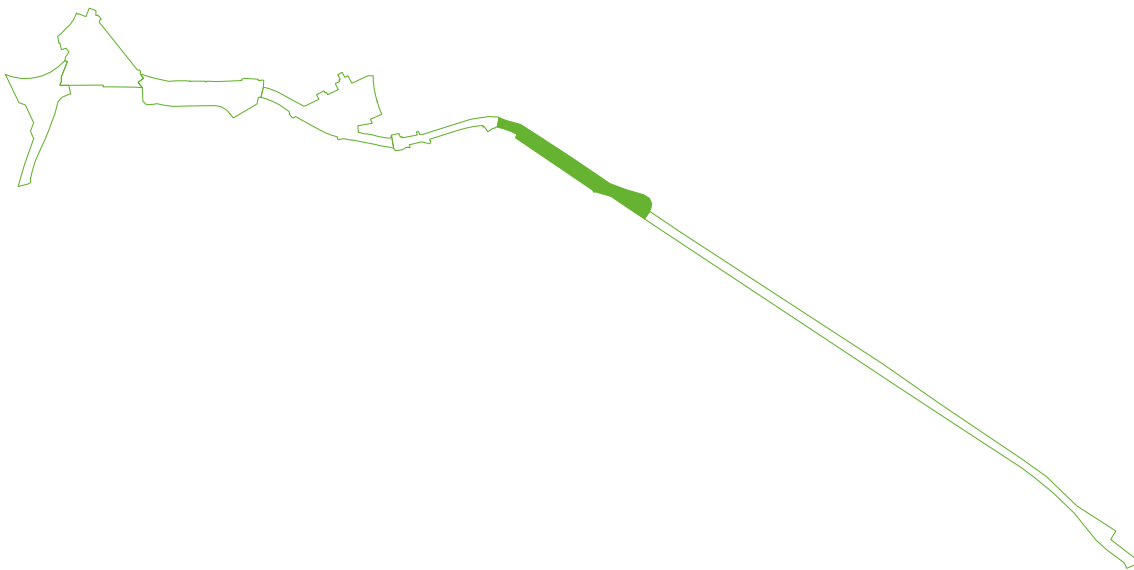
AVENUE







## 2.6. SITE 6 : STADE-ADEPS





**Vocation :**

Le site Stade-ADEPS vise la requalification radicale de l'infrastructure routière, qui représente aujourd'hui une barrière large et infranchissable, et son intégration dans un cadre paysager, en lien avec la présence des espaces ouverts du Rouge-Cloître.

Son aménagement réserve de larges espaces dédiés aux modes actifs et intègre des sites propres pour les transports publics : tram et bus.

Il vise de plus à articuler de manière qualitative et paysagère la relation entre la voirie métropolitaine Léonard - Delta, le Parc du Rouge-Cloître, la zone récréative et sportive du Stade d'Auderghem et l'ADEPS, dont il qualifie les accès.

**Principe d'aménagement :**

- › Les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta sont localisées centralement à l'espace ;
- › Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées ;
- › Les sites propres pour les transports publics sont répartis sur les deux rives du boulevard. La rive nord accueille le site propre pour les deux voies de tram, utilisé également par les bus en entrée de ville tandis que la rive sud intègre un site propre pour les bus en sortie de ville ;

- › Des voiries de desserte sont créées de part et d'autre du boulevard. Côté nord, elle est aménagée comme espace partagé uniquement accessible aux véhicules d'urgence et aux livraisons ; côté sud, elle est partagée avec le site propre du bus ;
- › Une attention particulière est apportée aux continuités paysagères à mettre en place devant l'ensemble paysager et récréatif côté nord.

**Affectation et prescriptions réglementaires :**

Le site du Stade-ADEPS est affecté en espace structurant pour l'espace public et en zone d'habitation.

Un parking de transit est localisé sur la carte des affectations du sol pour permettre la réalisation du hub de mobilité en sous-sol.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- › l'aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

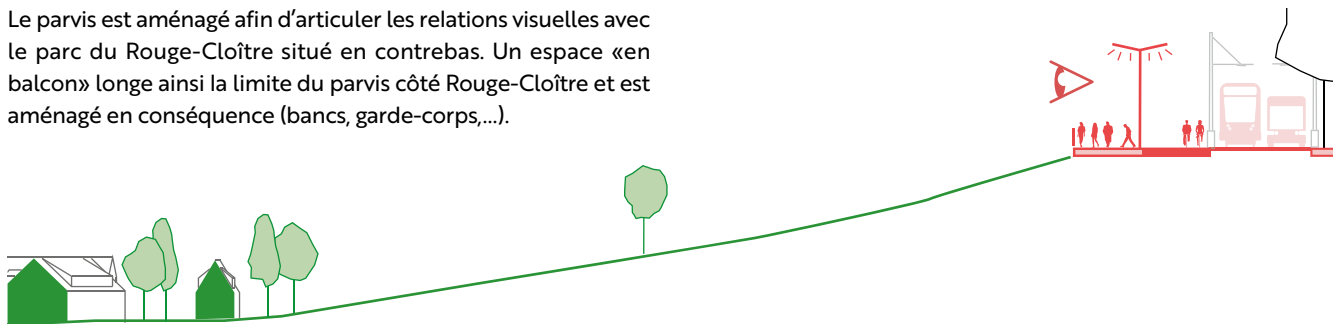
### Zone de continuité paysagère Axe «modes actifs»

Le parvis comprend un axe «modes actifs» qui traverse celui-ci d'est en ouest et permet la connexion métropolitaine Léonard-Delta. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 3 mètres de large.

Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement.

### Balcon sur le Rouge-Cloître

Le parvis est aménagé afin d'articuler les relations visuelles avec le parc du Rouge-Cloître situé en contrebas. Un espace «en balcon» longe ainsi la limite du parvis côté Rouge-Cloître et est aménagé en conséquence (bancs, garde-corps,...).



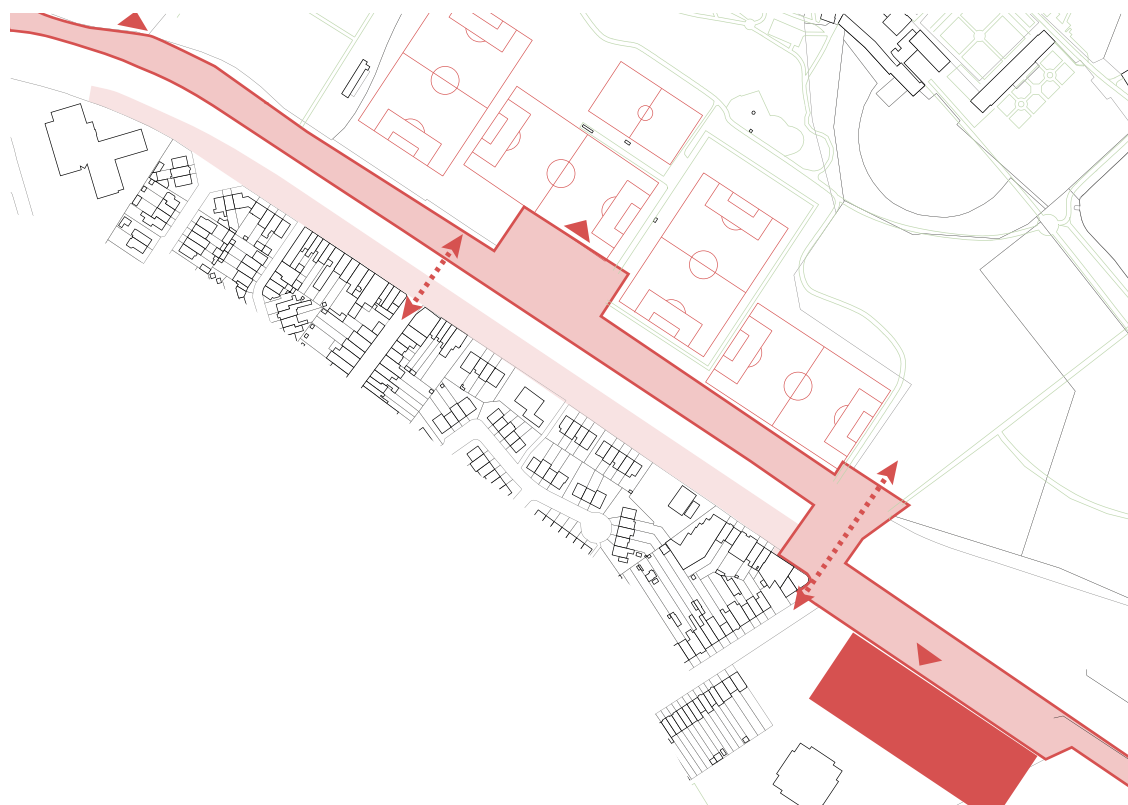
### Accès au parc du Rouge-Cloître, continuités paysagères

Le parvis est aménagé de manière paysagère et valorise la grande entité paysagère que représente le parc du Rouge-Cloître et la Forêt de Soignes par une trame végétale forte. Il comprend également l'aménagement qualitatif des accès au parc du Rouge-Cloître, du stade d'Auderghem, du Jardin Massart et, de l'autre côté de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, du complexe de l'ADEPS.



### Accès et traversées

Le Parvis permet les accès au parc du Rouge-Cloître, du stade d'Auderghem, du Jardin Massart et, de l'autre côté de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, du complexe de l'ADEPS. Des traversées de la voirie métropolitaine Léonard - Delta sécurisées sont aménagées au droit de la Rue Albert Meunier et de l'Avenue Hugo Van der Goes. Les arrêts de tram/bus sont localisés à proximité de celles-ci.



### Stationnement et espaces de circulation

Côté nord, le parvis intègre le site propre dédié aux lignes de tram et au bus en entrée de ville. Celui-ci a une largeur minimale de 7 mètres et réduit au strict minimum la possibilité de conflit avec les autres usagers de l'espace public. Un soin particulier est apporté au traitement du site propre et à son aspect en prolongation de l'aménagement général de l'espace public. Des arrêts de tram/bus sont prévus au niveau du Stade d'Auderghem et face à l'ADEPS. Une voirie carrossable est prévue côté nord pour les véhicules d'urgence et les livraisons. Celles-ci est partagée avec l'axe «modes actifs».

Côté sud, une voie de desserte est également présente pour desservir les immeubles. La circulation des véhicules motorisés

privés est autorisée pour l'accès aux bâtiments riverains uniquement. Cette voirie est également accessible au véhicule d'entretien, aux véhicules à destination et véhicules SIAMU. La voirie assure un accès public, dans de bonnes conditions de circulation pour les piétons et cyclistes.

De ce côté du boulevard, des espaces de stationnement en voirie sont autorisés.

Un dépose minute peut être aménagé devant l'ADEPS

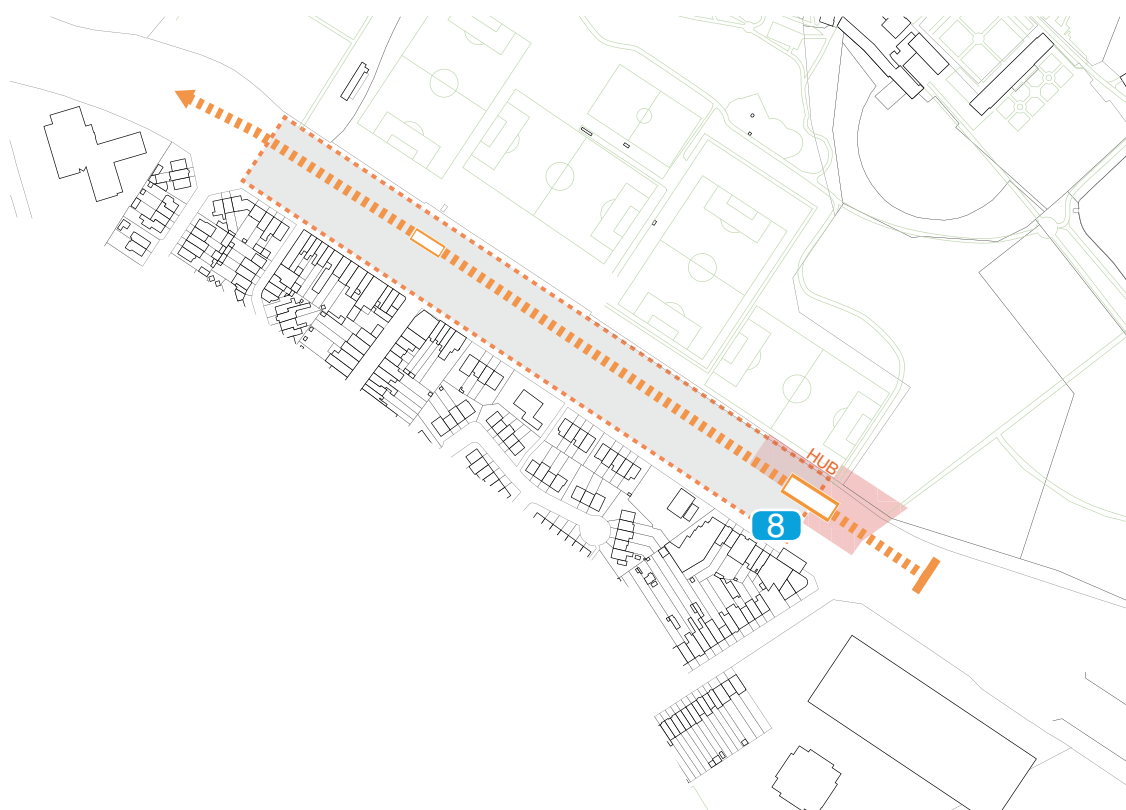
Voir profil type du boulevard ci-contre.



## Terminus des deux lignes de tram 8

Le côté nord intègre également les terminus des deux lignes 8 face à l'ADEPS. Ceux-ci sont intégrés à l'aménagement de l'espace public, limite les conflits tout en garantissant les traversées modes actifs définies ci-avant.

L'aménagement des terminus des lignes de tram devra prendre en compte et permettre l'aménagement du Recypark.



## Hub de mobilité

Un hub de mobilité est aménagé sous l'assiette des voiries et du parvis. Il répond aux objectifs de la stratégie de mobilité (1.c.3.1). Il permet également de mutualiser les besoins de stationnement, notamment de l'ADEPS et du Stade d'Auderghem.

Ses accès carrossables sont organisés directement depuis la voirie métropolitaine Léonard - Delta sans interrompre les espaces publics dédiés aux modes actifs. Ils sont suffisants pour garantir un bon fonctionnement.

Les entrées/sorties du hub de mobilité pour les modes actifs sont localisées à proximité des arrêts de tram/bus et des traversées de la voirie métropolitaine.

Le hub de mobilité propose notamment les services suivants, à préciser dans une étude complémentaire :

- › service de parking relais (emplacements de stationnement) ;
- › emplacements de stationnement réservés à des voitures partagées ;
- › emplacements sécurisés pour vélos ;
- › zones dédiées au covoiturage ;
- › drop-off zones pour stationnement des véhicules en libre-service ;
- › arrêts pour des bus interrégionaux express ;
- › autres outils de mobilité servicielle.

## Recypark

Le Recypark régional est pérennisé.

Ses abords sont aménagés de manière paysagère et valorisent la grande entité paysagère que représente le parc du Rouge-Cloître et la Forêt de Soignes par une trame végétale forte.

L'aménagement du Recypark devra prendre en compte et permettre l'aménagement des terminus des lignes de tram.

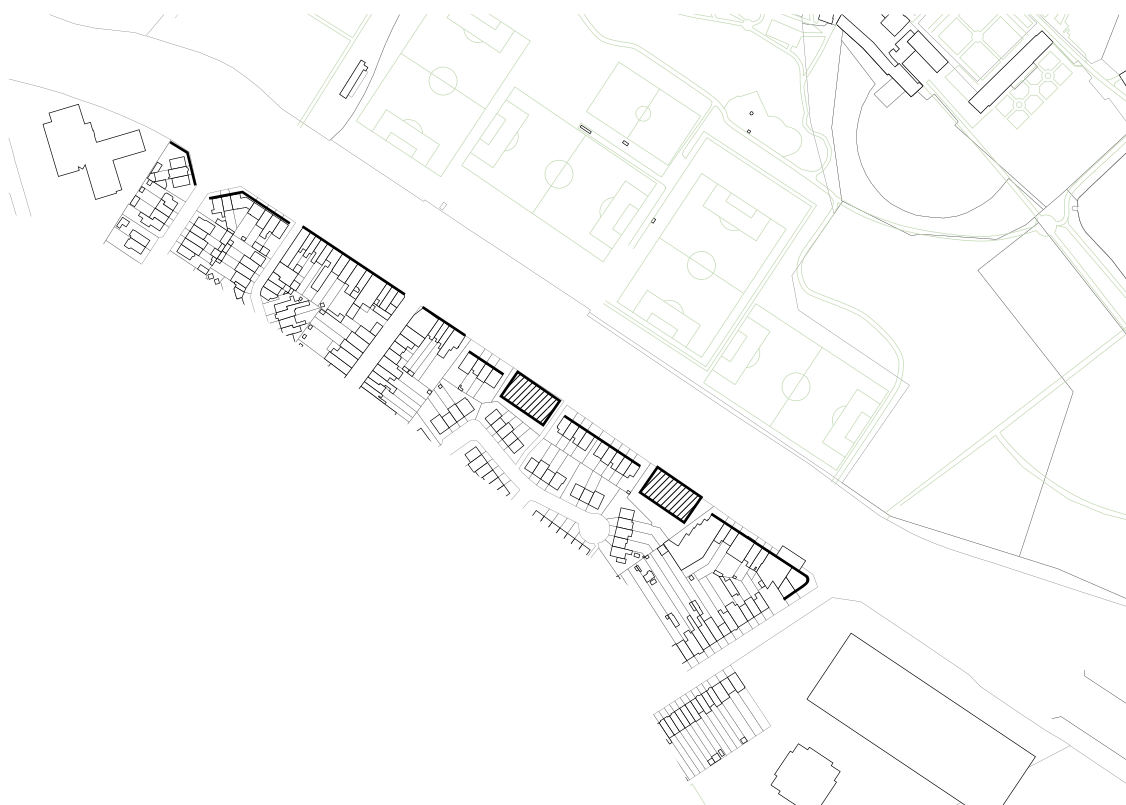


## Zone de bâtisse

Les limites de bâtisse sont précisées au regard des limites parcellaires dans l'illustration ci-contre. Les ensembles bâtis se déclinent avec un programme de commerces de proximité au rez-de-chaussée et des logements aux étages supérieurs.

## Façades actives et accès

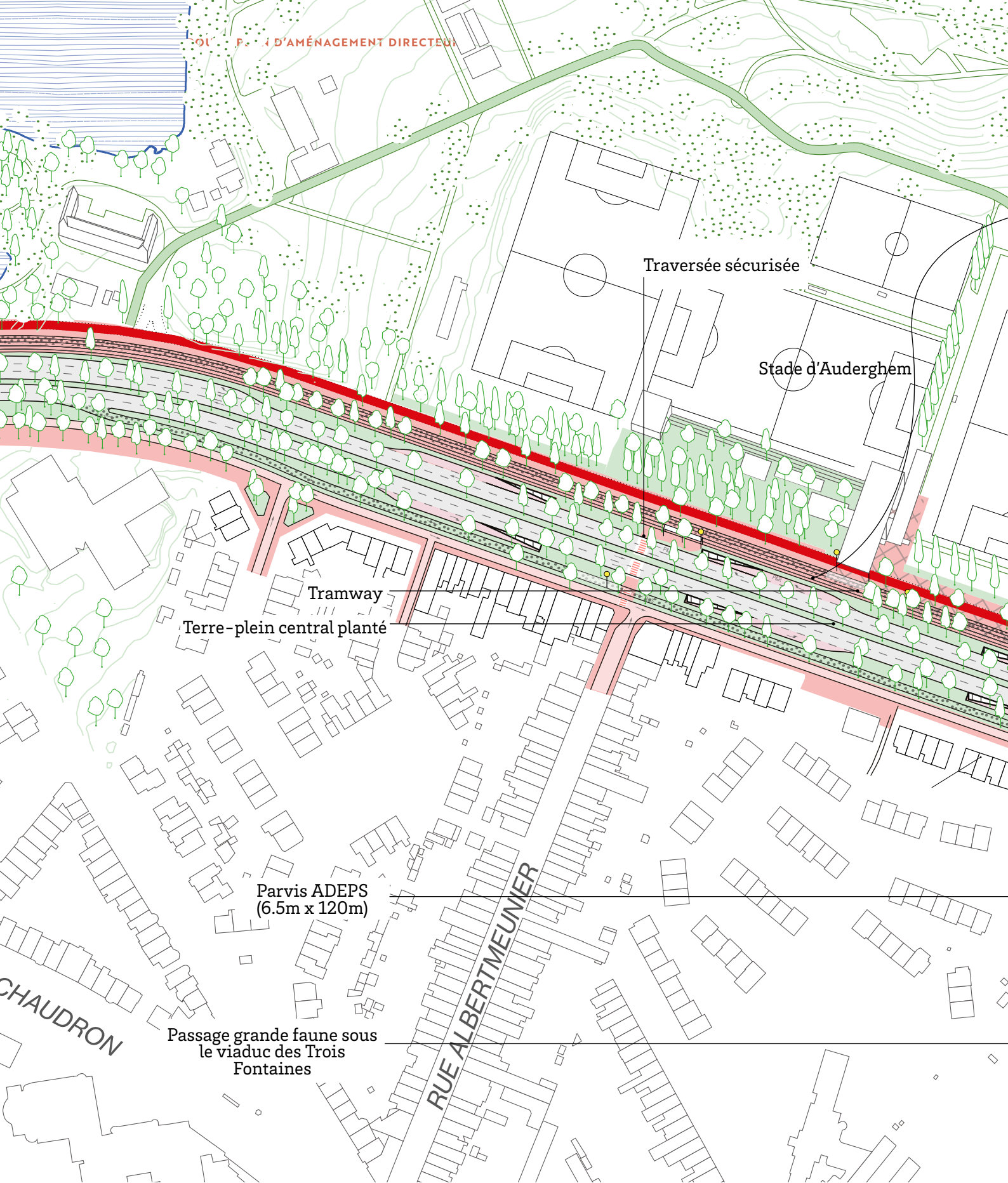
Compte tenu de la présence de programme à destination du public aux rez-de-chaussée, le traitement des façades des nouveaux immeubles se distingue en aménageant des façades actives qui s'articulent à l'espace public. Ces façades actives articulent les accès aux commerces de proximité et aux logements côté Transvaal et à l'équipement pour le stade d'Auderghem côté Rouge-Cloître.







↑ Illustration de la voirie métropolitaine le long du Stade d'Auderghem.



Traversée sécurisée

Stade d'Auderghem

Tramway

Terre-plein central planté

Parvis ADEPS  
(6.5m x 120m)

Passage grande faune sous  
le viaduc des Trois  
Fontaines

ENJEUX :

- › Valoriser la traversée d'un site naturel
- › Conforter l'entrée d'équipements publics
- › Accompagner la traversée de l'infrastructure pour raccorder les quartiers existants aux grandes entités paysagères
- › Assurer la traversée sous le viaduc des Trois fontaines pour le passage de grande faune

Rouge-Cloître



Porto, Maia



Amiens, voie de forêt

Rampe d'accès au hub de mobilité

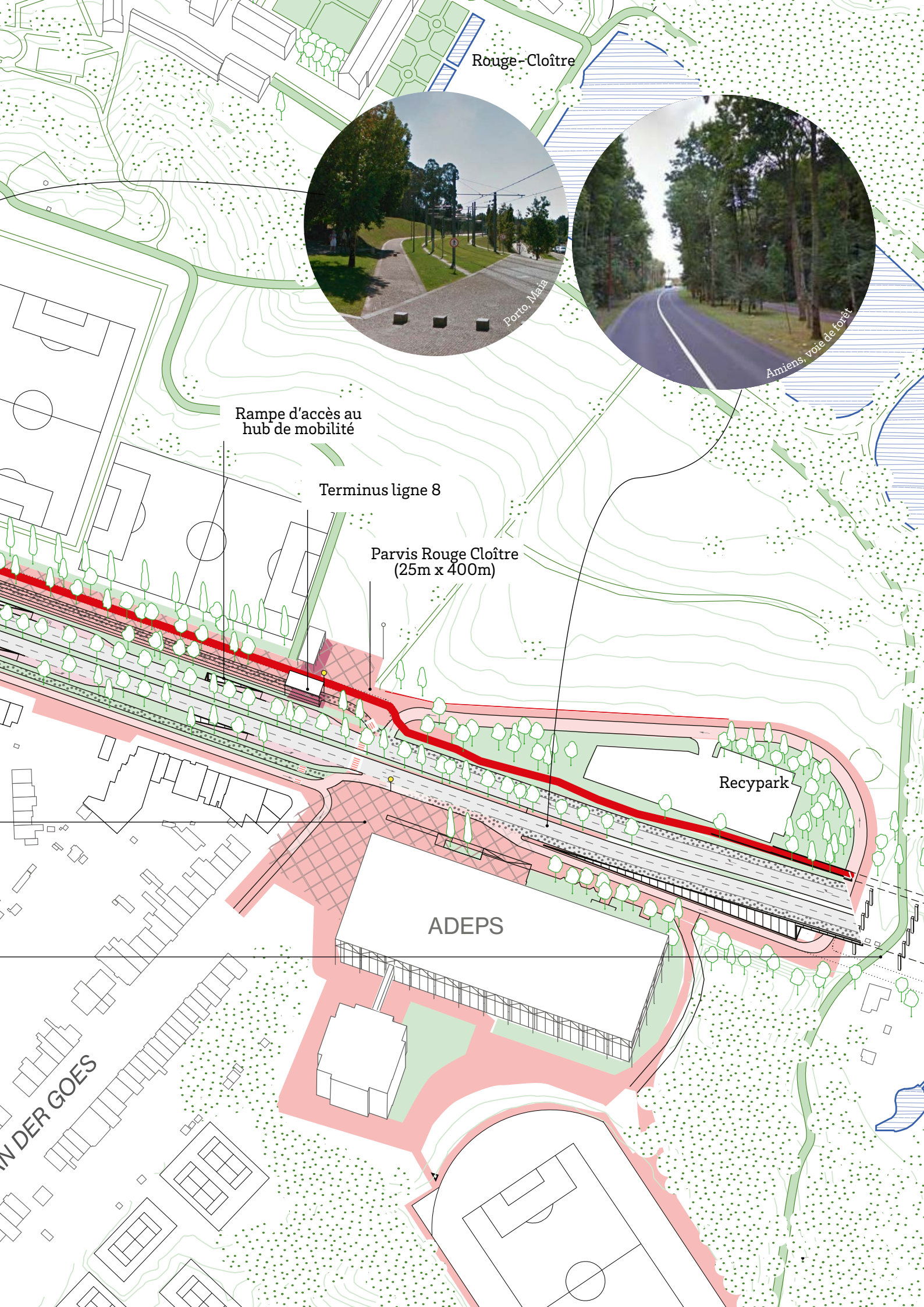
Terminus ligne 8

Parvis Rouge Cloître (25m x 400m)

Recypark

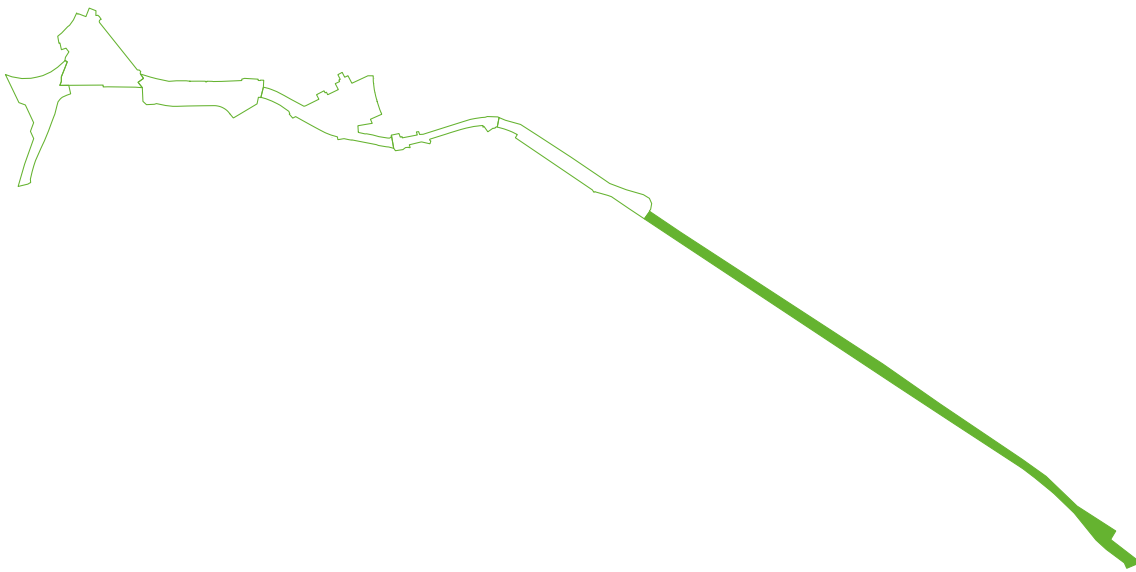
ADEPS

IN DER GOES





## 2.7. SITE 7 : FORÊT DE SOIGNES



## Traversée de la Forêt de Soignes

Le PAD préconise la requalification de l'infrastructure routière, affectée en espace structurant, jusqu'au Carrefour Léonard et Jesus-Eik. Cette requalification comprend deux aspects :

- (1) Verdurisation : valoriser la traversée d'un site naturel

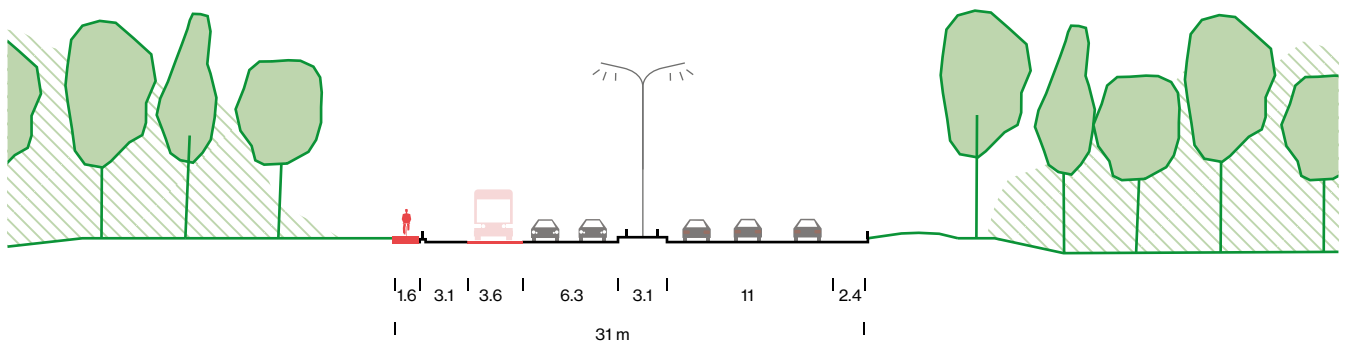
Le boulevard urbain est traité dans son tronçon traversant la Forêt de Soignes, de l'ADEPS à Jesus-Eik, afin de valoriser la traversée d'un environnement vert et paysager. Son profil est adapté afin de libérer des espaces continus pour la végétation entre les deux directions de trafic et l'axe modes actifs. Celui-ci se développe préférentiellement sur sa rive nord, qu'il doit de toute manière rejoindre harmonieusement à hauteur de l'ADEPS. Ces aménagements se font en respectant l'empreinte actuelle de l'infrastructure et permettent de donner à ce tronçon un caractère de boulevard arboré. L'objectif est ici d'optimiser de façon significative l'expérience des usagers qui profiteront d'un environnement paysager et arboré articulant et marquant la transition entre le Ring et la E411 et les quartiers urbains d'Auderghem.

- (2) Aménagement pour les mobilités publiques et actives et contrôle de la fluidité du boulevard urbain.

Sur le tronçon ADEPS - Carrefour Léonard, la requalification de l'infrastructure comprend la création de sites propres pour les bus entrant et sortant de la Région, ainsi que l'aménagement d'une large infrastructure sécurisée et adaptée aux modes actifs et spécifiquement à un itinéraire cyclable inter-régional (minimum 4,5m de largeur).

Sur ce tronçon, la largeur des zones de sécurité pour le trafic est réduite ainsi que la vitesse, diminuant le bruit et les autres nuisances.

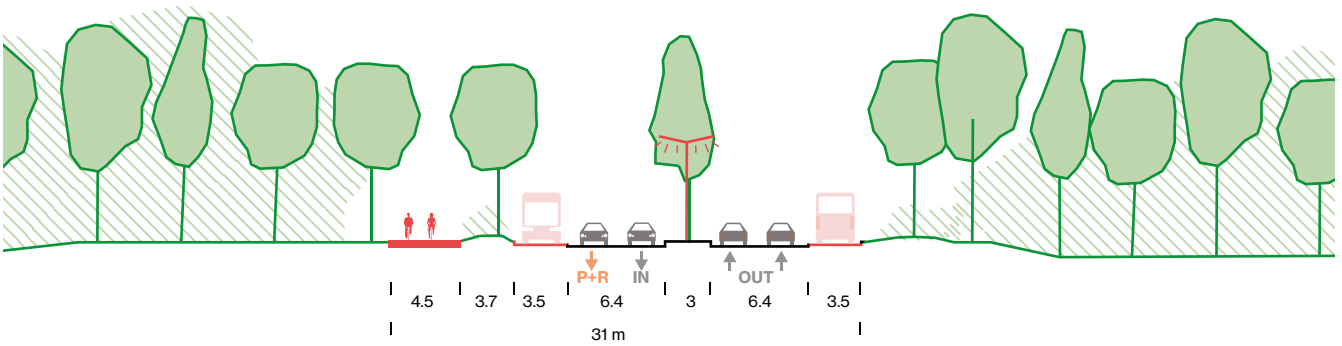
En entrée de ville, les deux bandes de circulation automobile sont adaptées afin d'une part, de ne pas compromettre la fluidité du trafic de l'ensemble du boulevard, et, d'autre part, de favoriser l'utilisation du Hub de mobilité et du report modal. Ainsi, une des deux bandes est réservée aux usagers se rendant au Hub de mobilité tandis que l'autre est à destination des usagers désirant entrer en ville.



↑ Profil type actuel en regardant vers le Carrefour Léonard



↑ Illustration de la voirie métropolitaine au niveau de la Forêt de Soignes en regardant vers le carrefour Léonard



↑ Profil type préférentiel en regardant vers le Carrefour Léonard

### Zones de reconnexion écologique

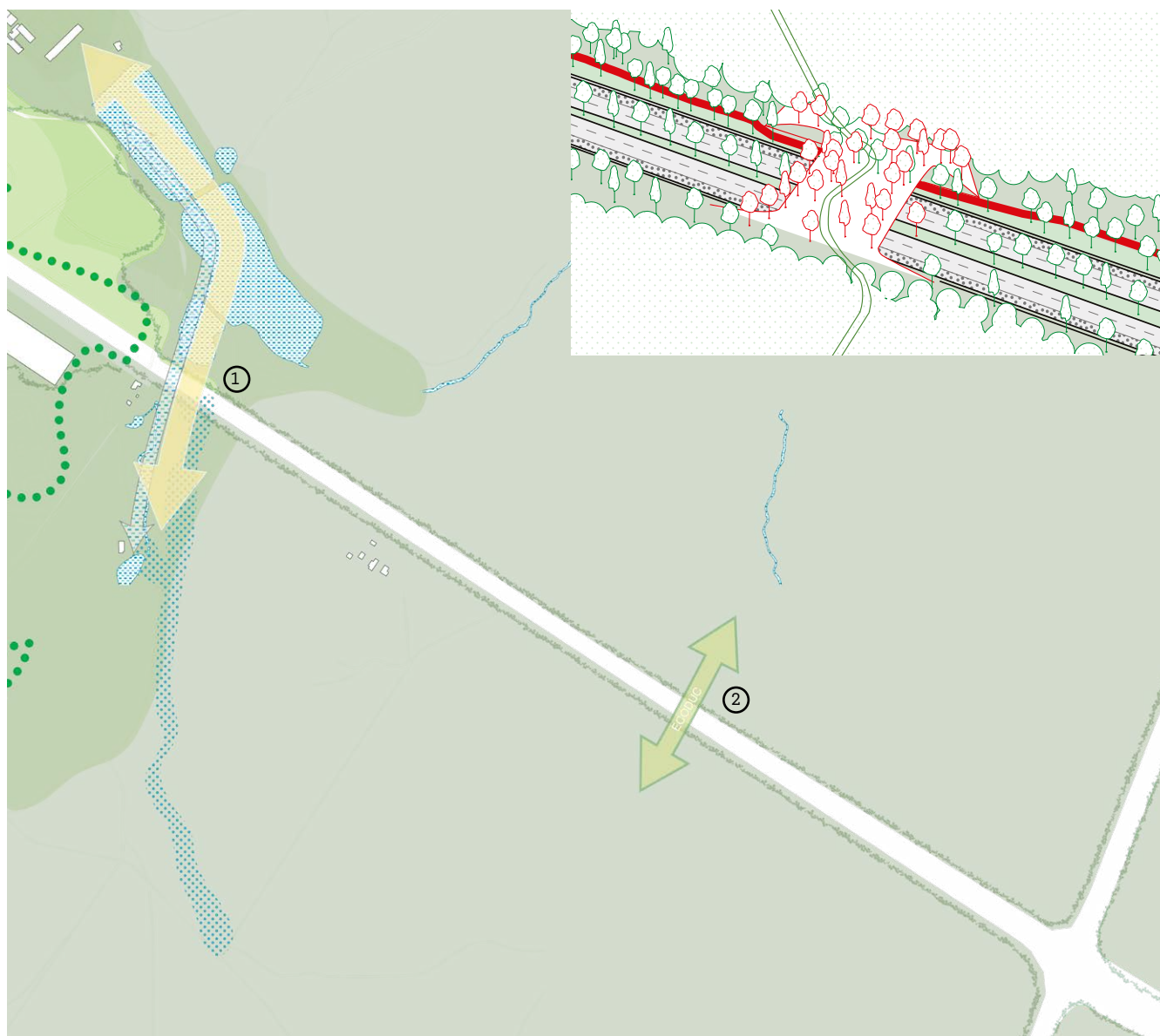
Le PAD préconise la création d'au moins deux zones de reconnexion écologique :

- (1) Sous le Viaduc des Trois-Fontaine

La création du hub de mobilité sous l'infrastructure routière libère l'espace aujourd'hui utilisé comme lieu de stationnement sous le viaduc des Trois Fontaines. Le PAD préconise à cet endroit un traitement paysager permettant la création d'une zone de reconnexion écologique de part et d'autre de l'infrastructure routière. Cette zone peut également comprendre la réalisation d'un bassin de décantation (sous la forme soit d'un bassin tampon, soit d'une zone de lagunage) assurant le traitement des eaux de ruissellement du viaduc de manière durable et naturelle.

- (2) Entre le Viaduc des Trois-Fontaines et le Carrefour Léonard


Le PAD préconise l'aménagement d'un passage à grande faune de part et d'autre de l'infrastructure routière afin de créer une zone de reconnexion écologique au cœur de la Forêt de Soignes. L'aménagement d'un écoduc est ainsi préconisé, considérant que celui-ci marquera également visuellement la traversée de la forêt.




















↑ Schéma localisation des zones de reconnexion écologique (localisation indicative de l'écoduc)














# LÉGENDE

 Périmètre concerné









## Mobilité

-  Voirie principale  
2 bandes de circulation
-  Voirie secondaire
-  Espace partagé, en cul-de-sac
-  Espace partagé
-  Carrefour à feux
-  Ligne de métro, train
-  Ligne de tram
-  Ligne de bus
-  Point d'intermodalité
-  Accès dépôt bus STIB
-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Piste cyclable unidirectionnelle
-  Emplacement hub de mobilité (P+R)
-  Arrêt de bus
-  Gare de train
-  Station de métro
-  Arrêt de tram









## Espace public

-  Parc
-  Parcs habités, nature diffuse
-  Place
-  Parvis
-  Espace public
-  Biotope humide
-  Connexion modes actifs
-  Connexion maillage vert
-  Connexion maillage bleu
-  Passage par station de métro
-  Point de vue




## paysage

-  Topographie des vallées
-  Forêt
-  Ensemble de jardins privés
-  Risque d'inondation
-  Périmètre Natura 2000
-  Continuité paysagère
-  Ecoduc
-  Continuité maillage bleu

## Développements

-  Développements urbains
-  Développements urbains à l'alignement
-  Développements urbains à l'alignement non défini
-  Développements urbains dans un ordre ouvert et paysager
-  Différence de gabarit
-  Repère paysager
-  Liseré de façades actives à l'alignement
-  Liseré de façades actives à l'alignement non défini

## Coupes

-  Accès
-  Façade activant l'espace public
-  Connexion visuelle







Le périmètre du volet réglementaire est différent du périmètre du volet stratégique. La stratégie de mobilité à mettre en œuvre nécessite notamment de traiter dans le volet stratégique un plus grand territoire, incluant notamment le passage de la E411 à travers la Forêt de Soignes, qui ne nécessite pas de changement au niveau réglementaire.

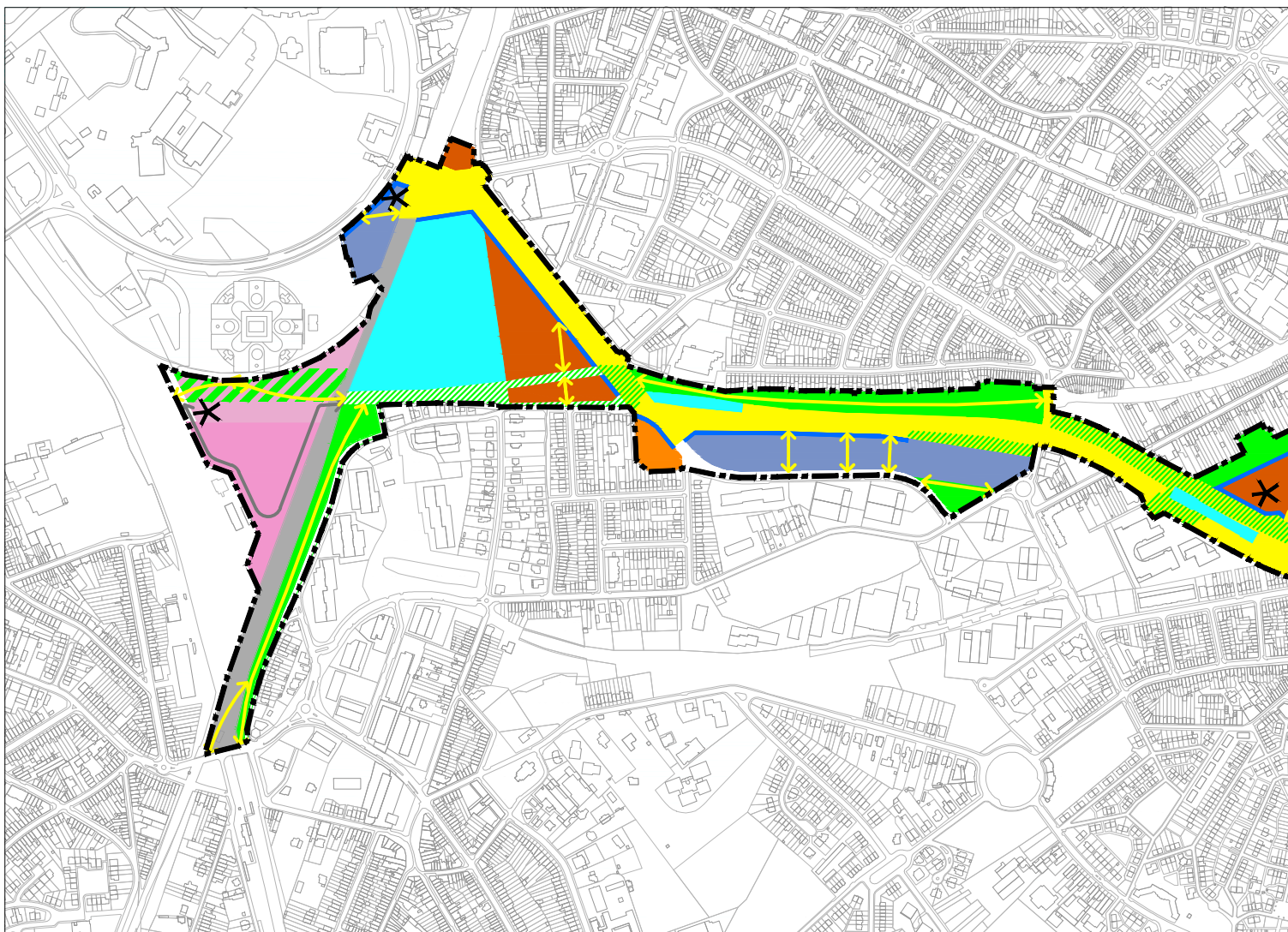
### PRESCRIPTIONS GRAPHIQUES

Plan des affectations	190
Illustration* - zoom site 1	192
Illustration* - zoom site 2	194
Illustration* - zoom site 3	196
Illustration* - zoom site 4	198
Illustration* - zoom site 5	200
Illustration* - zoom site 6	202
Plan d’implantation et des caractéristiques des constructions	204


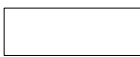


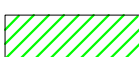




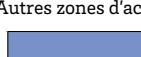


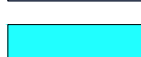

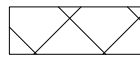




### PRESCRIPTIONS LITTERALES

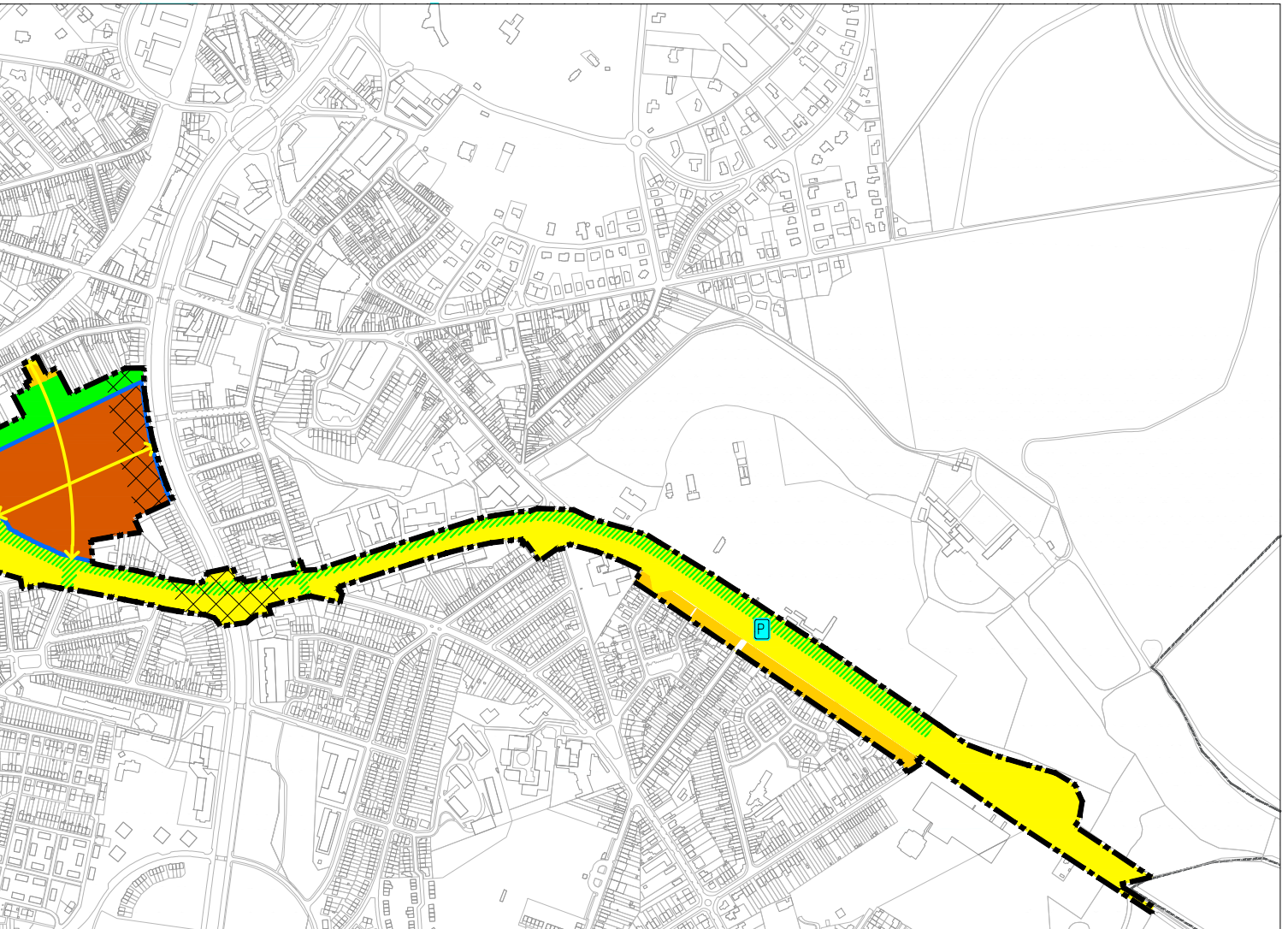
A. Prescriptions générales	206
B. Prescriptions particulières relatives aux zones d’habitat Herrmann-Debroux	208
C. Prescriptions particulières relatives aux zones de mixité Herrmann-Debroux	209
D. Prescriptions particulières relatives à la zone d’industries urbaines Herrmann-Debroux	211
E. Prescriptions particulières relatives aux autres zones d’activités Herrmann-Debroux	212
F. Prescriptions particulières relatives aux zones de parc Herrmann-Debroux	215
G. Prescriptions relatives aux zones en surimpression Herrmann-Debroux	216
H. Prescriptions relatives aux voiries Herrmann-Debroux	217

# PLAN DES AFFECTATIONS

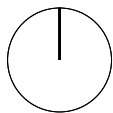


## Légende

	Périmètre Herrmann-Debroux		Voiries Herrmann-Debroux		
<b>Affectations</b>					
<b>Zone d'habitat</b>					
	Zones d'habitation Herrmann-Debroux		Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux		Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux
<b>Zones de mixité</b>					
	Zones mixtes Herrmann-Debroux		Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux		
	Zones de forte mixité Herrmann-Debroux				
<b>Zone d'industrie</b>					
	Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux				
<b>Autres zones d'activités</b>					
	Zones administratives Herrmann-Debroux		Zones de parcs Herrmann-Debroux		Repères paysagers Herrmann-Debroux
	Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux	<b>Prescriptions complémentaires</b>			Parking de transit Herrmann-Debroux
			Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement Herrmann-Debroux		Parkway Herrmann-Debroux
			Espaces structurants Herrmann-Debroux		Voirie site Triangle
			Liseré de façades actives Herrmann-Debroux		



**Plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux**



Echelle 1/10.000



**Plan des affectations  
PRESCRIPTIONS À VALEUR RÉGLEMENTAIRE DU PAD**

Dressé par l'auteur de projet

ORG URBANISM & ARCHITECTURE  
Koolmijnenkaai 30-34  
1080 Brussel  
info@orgpermod.com  
www.orgpermod.com  
\* Réalisé avec Brussels UrbIS ©© -  
Distribution & Copyright CIRB



Approuvé par le Gouvernement  
de la Région de Bruxelles-Capitale

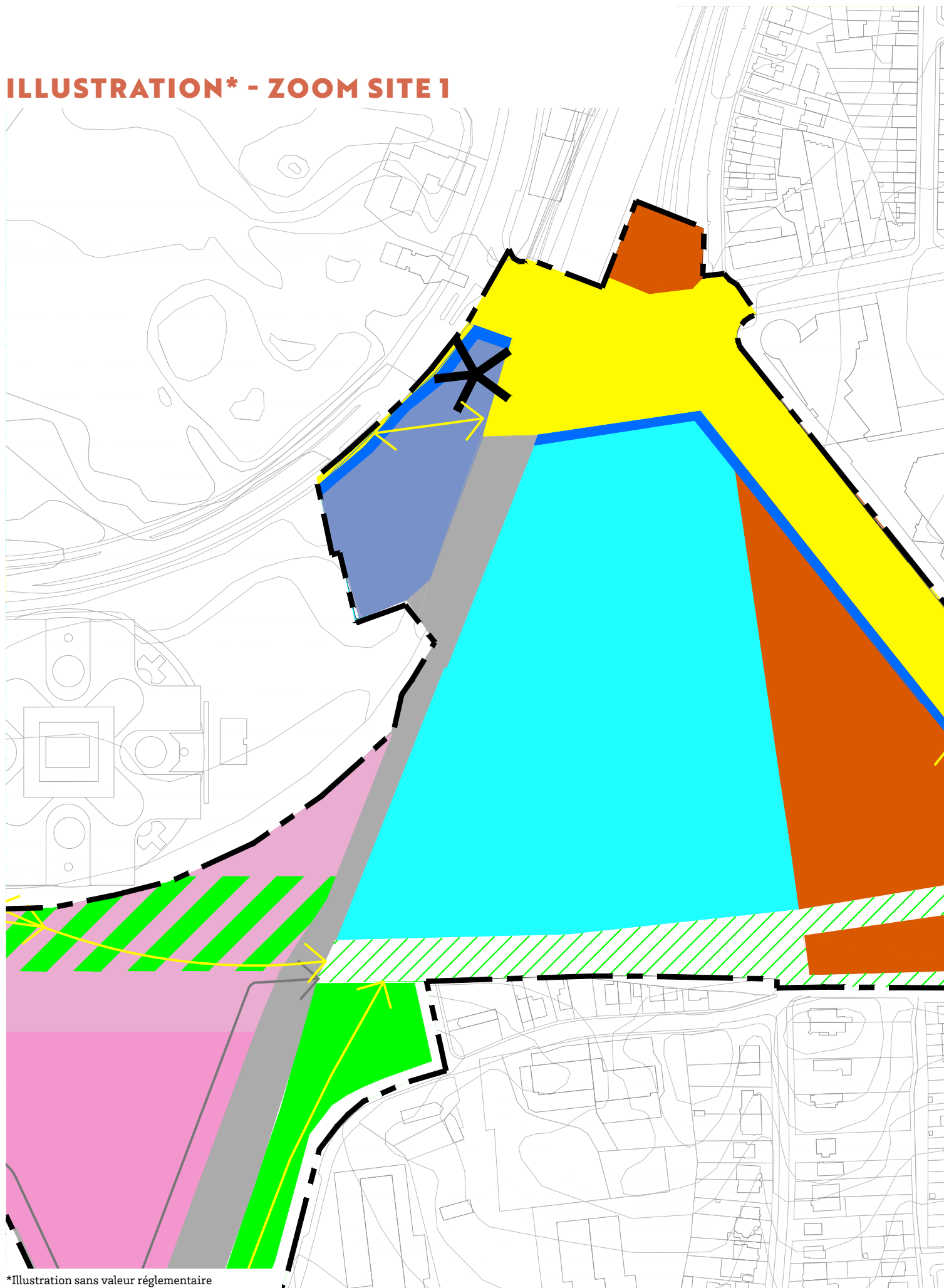
Le,  
Signature du Ministre-Président,

Goedgekeurd door de Regering van het Brussels  
Hoofdstedelijke Gewest

Op,  
Handtekening van de Minister-President,

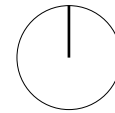
Rudi VERVOORT

# ILLUSTRATION\* - ZOOM SITE 1



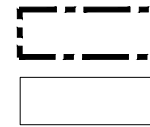
\*Illustration sans valeur réglementaire





**Légende**

1/2.500



Périmètre  
Herrmann-Debroux  
Voiries Herrmann-Debroux

**Affectations**

**Zone d'habitat**



Zones d'habitation  
Herrmann-Debroux

**Zones de mixité**



Zones mixtes  
Herrmann-Debroux



Zones de forte mixité  
Herrmann-Debroux

**Zone d'industrie**



Zones d'industries urbaines  
Herrmann-Debroux

**Autres zones d'activités**



Zones administratives  
Herrmann-Debroux



Zones d'équipements d'intérêt  
collectif ou de service public  
Herrmann-Debroux



Zones d'entreprises en milieu  
urbain Herrmann-Debroux



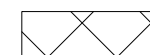
Zones de chemin de fer  
Herrmann-Debroux

**Zone verte**



Zones de parcs  
Herrmann-Debroux

**Prescriptions complémentaires**



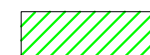
Zones d'intérêt culturel, historique,  
esthétique ou d'embellissement  
Herrmann-Debroux



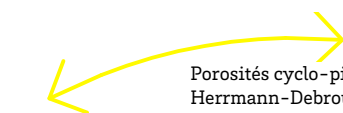
Espaces structurants  
Herrmann-Debroux



Liseré de façades actives  
Herrmann-Debroux



Zones de continuité paysagère  
Herrmann-Debroux



Porosités cyclo-piétonnes  
Herrmann-Debroux



Repères paysagers  
Herrmann-Debroux



Parking de transit  
Herrmann-Debroux



Parkway  
Herrmann-Debroux

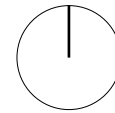
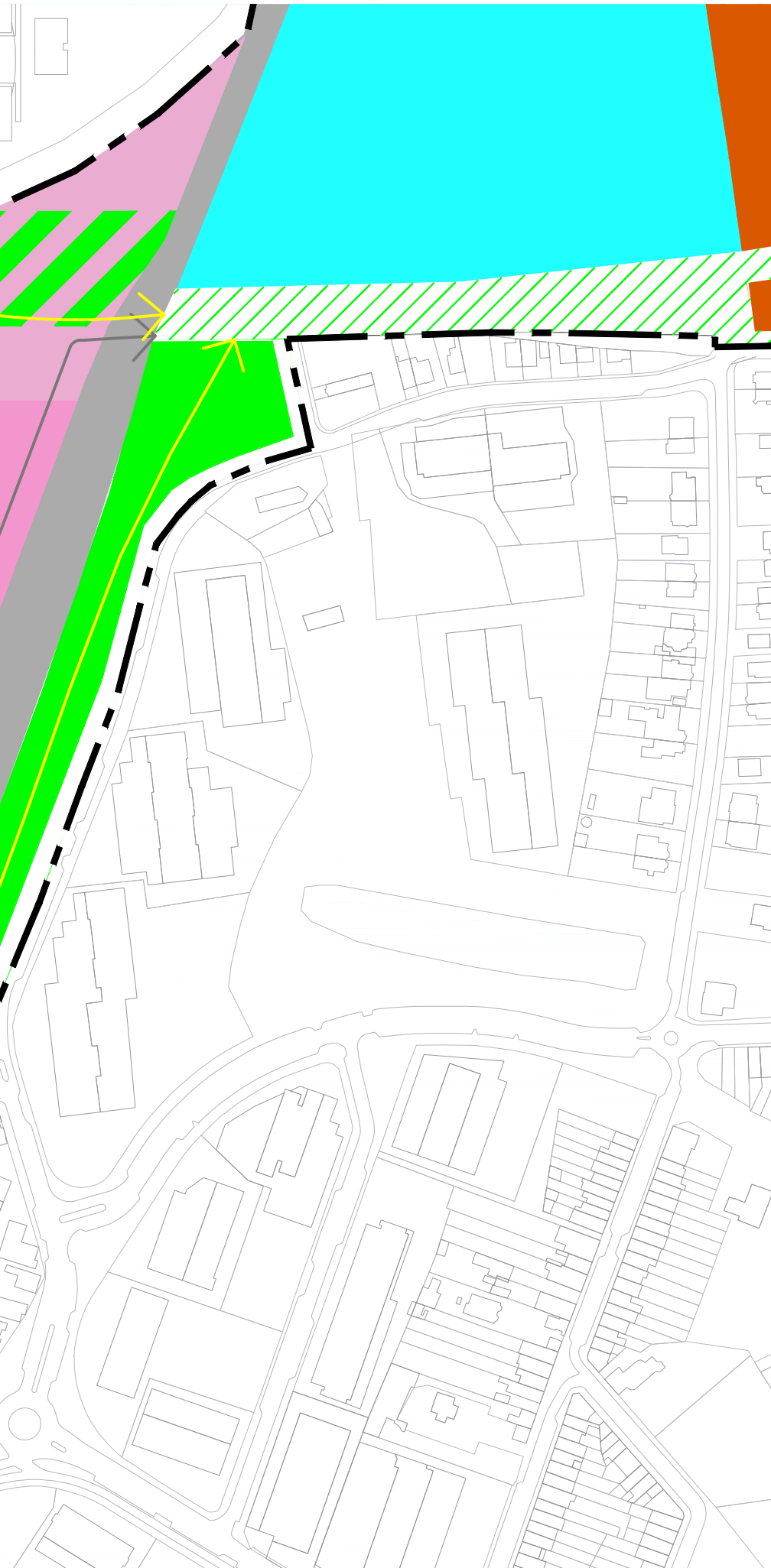


Voirie site Triangle

# ILLUSTRATION\* - ZOOM SITE 2

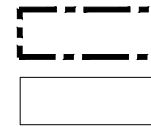


\*Illustration sans valeur réglementaire



**Légende**

1/2.500



Périmètre Herrmann-Debroux  
Voiries Herrmann-Debroux

**Affectations**

**Zone d'habitat**



Zones d'habitation Herrmann-Debroux

**Zones de mixité**



Zones mixtes Herrmann-Debroux



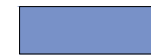
Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

**Zone d'industrie**



Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

**Autres zones d'activités**



Zones administratives Herrmann-Debroux



Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux



Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux



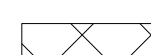
Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

**Zone verte**



Zones de parcs Herrmann-Debroux

**Prescriptions complémentaires**



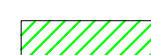
Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement Herrmann-Debroux



Espaces structurants Herrmann-Debroux



Liseré de façades actives Herrmann-Debroux



Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux



Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux



Repères paysagers Herrmann-Debroux



Parking de transit Herrmann-Debroux



Parkway Herrmann-Debroux

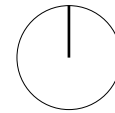
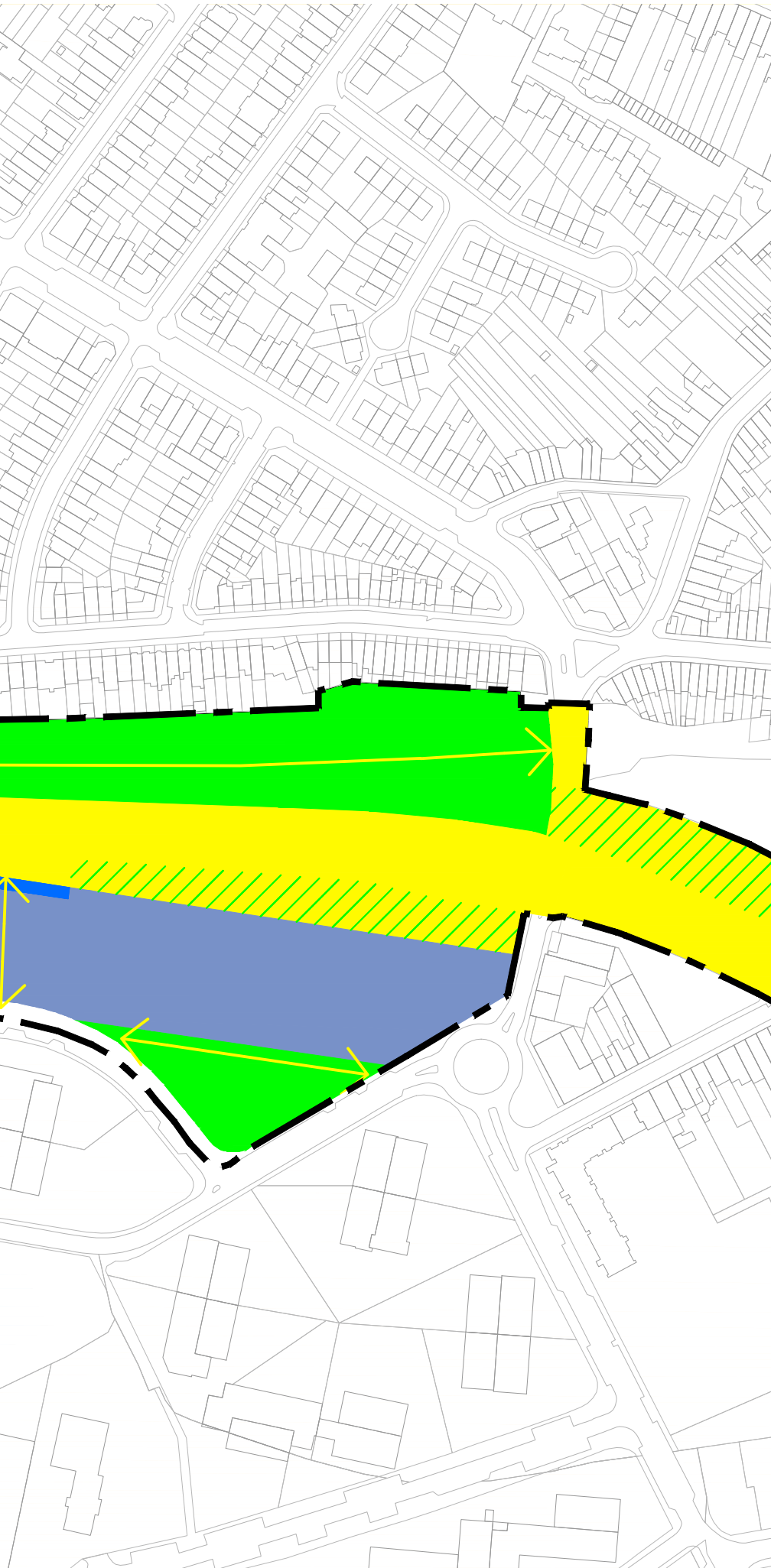


Voirie site Triangle

## ILLUSTRATION\* - ZOOM SITE 3

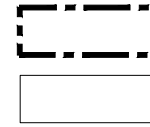


\*Illustration sans valeur réglementaire



**Légende**

1/2.500



Périmètre Herrmann-Debroux  
Voiries Herrmann-Debroux

**Affectations**

**Zone d'habitat**



Zones d'habitation Herrmann-Debroux

**Zones de mixité**



Zones mixtes Herrmann-Debroux



Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

**Zone d'industrie**



Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

**Autres zones d'activités**



Zones administratives Herrmann-Debroux



Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux



Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux



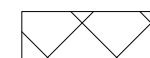
Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

**Zone verte**



Zones de parcs Herrmann-Debroux

**Prescriptions complémentaires**



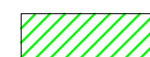
Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement Herrmann-Debroux



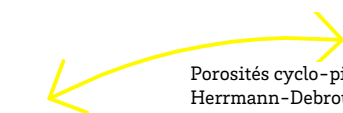
Espaces structurants Herrmann-Debroux



Liseré de façades actives Herrmann-Debroux



Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux



Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux



Repères paysagers Herrmann-Debroux



Parking de transit Herrmann-Debroux

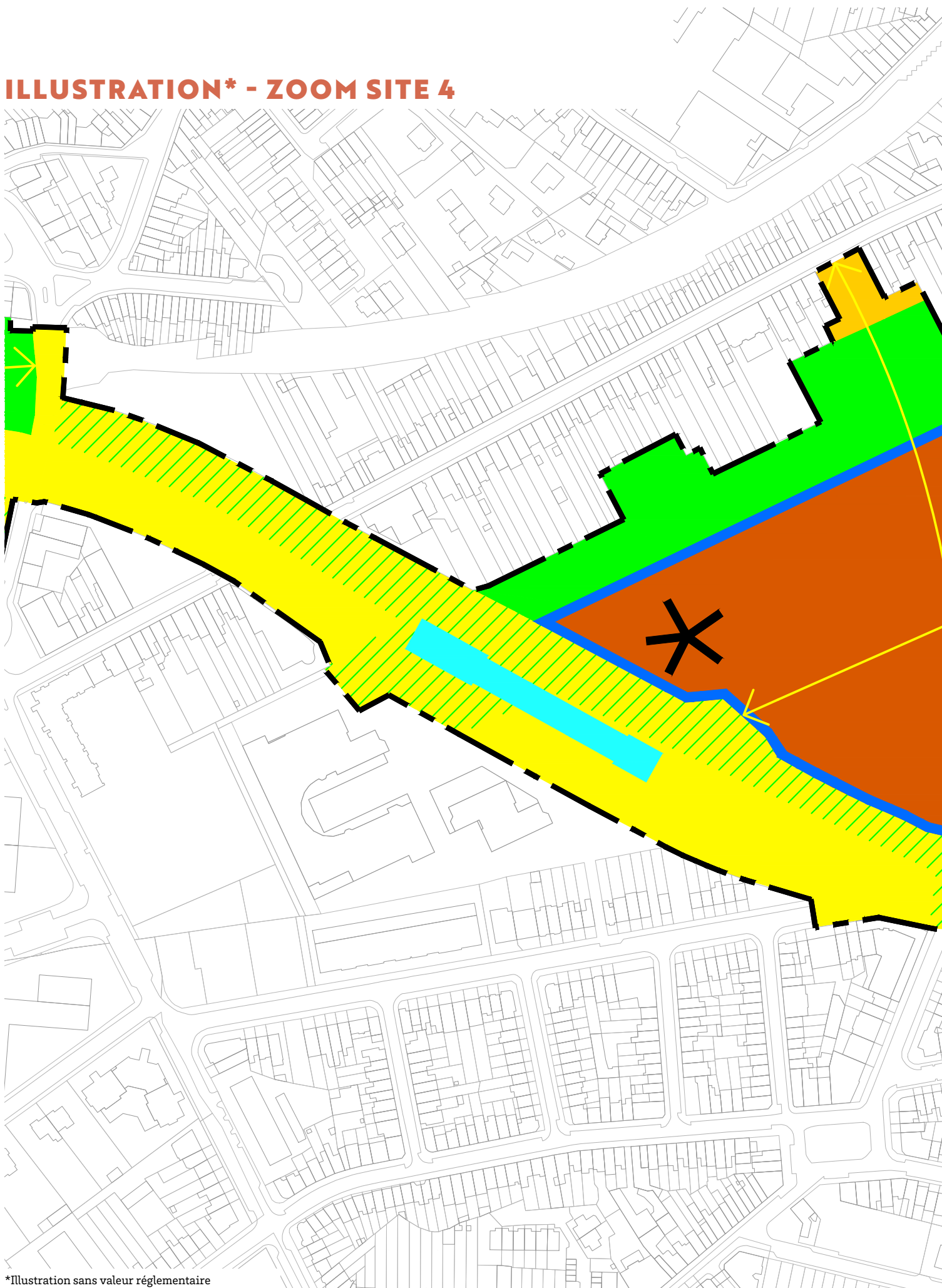


Parkway Herrmann-Debroux

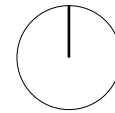
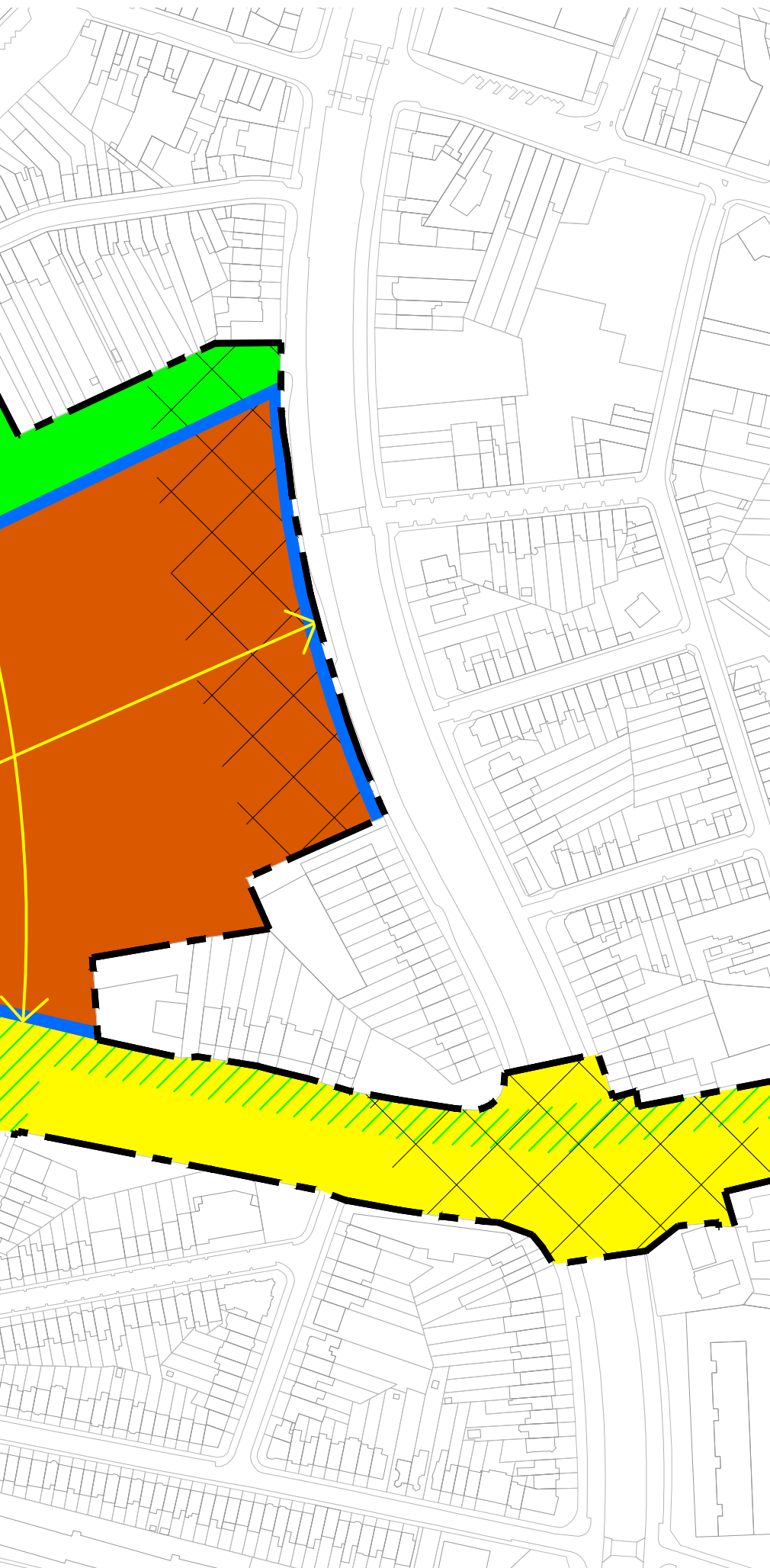


Voirie site Triangle

## ILLUSTRATION\* - ZOOM SITE 4

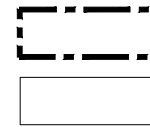


\*Illustration sans valeur réglementaire



**Légende**

1/2.500



Périmètre Herrmann-Debroux  
Voiries Herrmann-Debroux

**Affectations**

**Zone d'habitat**



Zones d'habitation Herrmann-Debroux

**Zones de mixité**



Zones mixtes Herrmann-Debroux



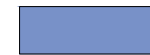
Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

**Zone d'industrie**



Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

**Autres zones d'activités**



Zones administratives Herrmann-Debroux



Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux



Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux



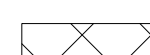
Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

**Zone verte**



Zones de parcs Herrmann-Debroux

**Prescriptions complémentaires**



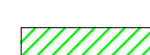
Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement Herrmann-Debroux



Espaces structurants Herrmann-Debroux



Liseré de façades actives Herrmann-Debroux



Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux



Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux



Repères paysagers Herrmann-Debroux



Parking de transit Herrmann-Debroux

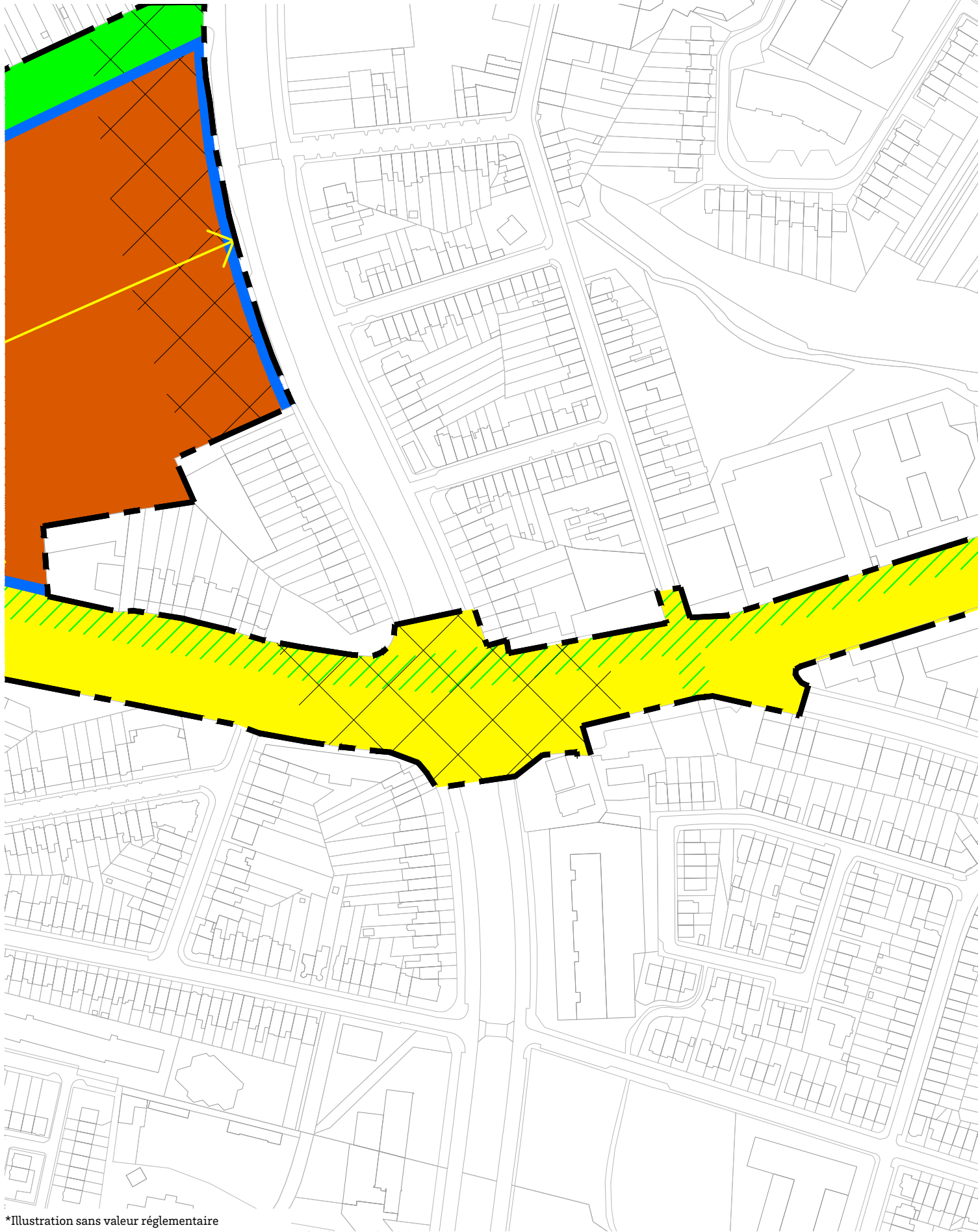


Parkway Herrmann-Debroux



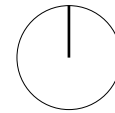
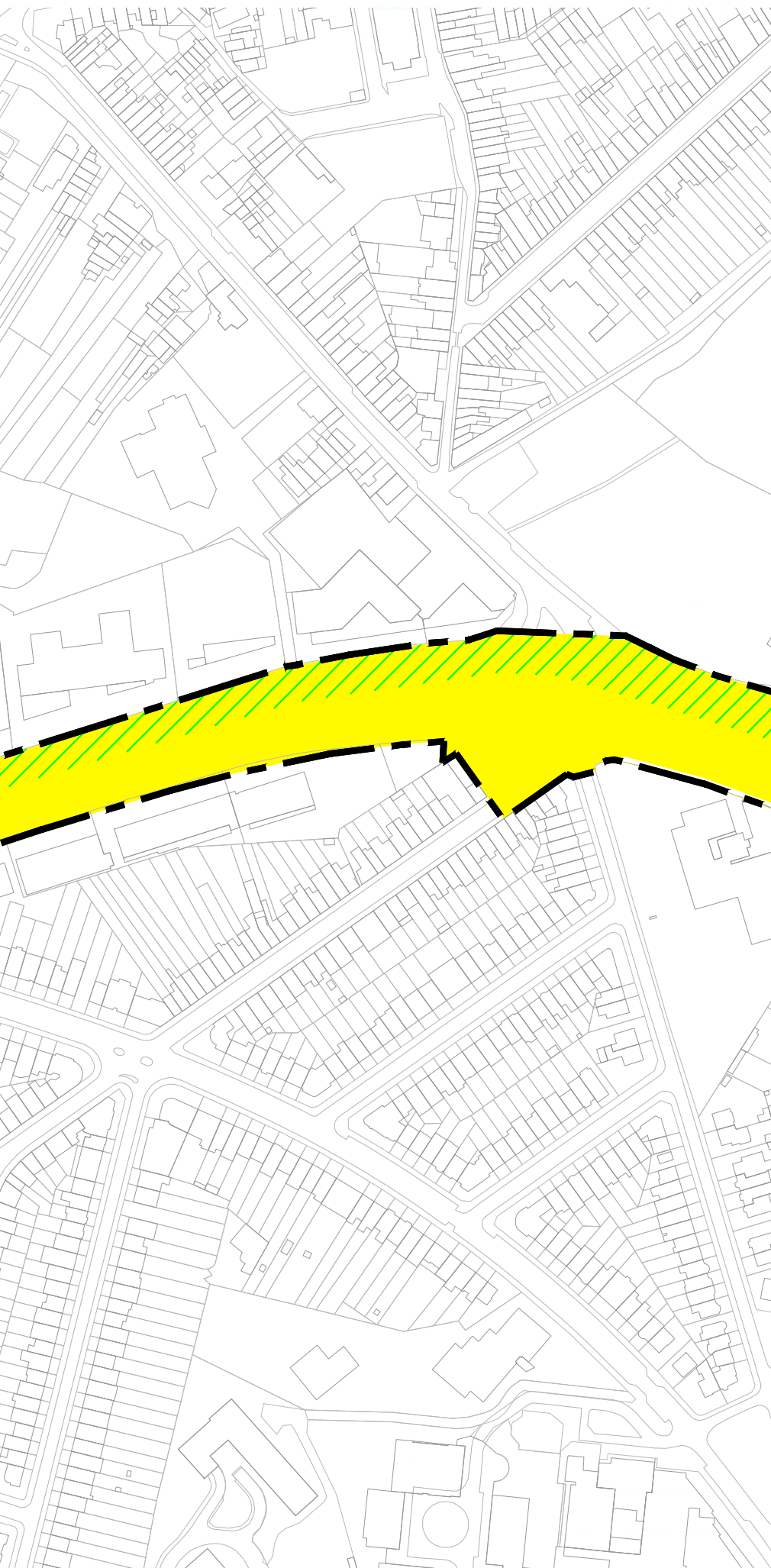
Voirie site Triangle

## ILLUSTRATION\* - ZOOM SITE 5



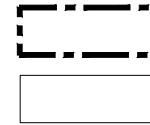
\*Illustration sans valeur réglementaire





**Légende**

1/2.500



Périmètre  
Herrmann-Debroux  
Voiries Herrmann-Debroux

**Affectations**

**Zone d'habitat**



Zones d'habitation  
Herrmann-Debroux

**Zones de mixité**



Zones mixtes  
Herrmann-Debroux



Zones de forte mixité  
Herrmann-Debroux

**Zone d'industrie**



Zones d'industries urbaines  
Herrmann-Debroux

**Autres zones d'activités**



Zones administratives  
Herrmann-Debroux



Zones d'équipements d'intérêt  
collectif ou de service public  
Herrmann-Debroux



Zones d'entreprises en milieu  
urbain Herrmann-Debroux



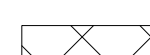
Zones de chemin de fer  
Herrmann-Debroux

**Zone verte**



Zones de parcs  
Herrmann-Debroux

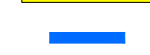
**Prescriptions complémentaires**



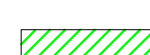
Zones d'intérêt culturel, historique,  
esthétique ou d'embellissement  
Herrmann-Debroux



Espaces structurants  
Herrmann-Debroux



Liseré de façades actives  
Herrmann-Debroux



Zones de continuité paysagère  
Herrmann-Debroux



Porosités cyclo-piétonnes  
Herrmann-Debroux



Repères paysagers  
Herrmann-Debroux



Parking de transit  
Herrmann-Debroux



Parkway  
Herrmann-Debroux

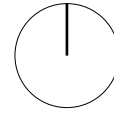


Voirie site Triangle

## ILLUSTRATION\* - ZOOM SITE 6

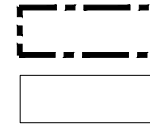


\*Illustration sans valeur réglementaire



**Légende**

1/2.500



Périmètre  
Herrmann-Debroux  
Voiries Herrmann-Debroux

**Affectations**

**Zone d'habitat**



Zones d'habitation  
Herrmann-Debroux

**Zones de mixité**



Zones mixtes  
Herrmann-Debroux



Zones de forte mixité  
Herrmann-Debroux

**Zone d'industrie**



Zones d'industries urbaines  
Herrmann-Debroux

**Autres zones d'activités**



Zones administratives  
Herrmann-Debroux



Zones d'équipements d'intérêt  
collectif ou de service public  
Herrmann-Debroux



Zones d'entreprises en milieu  
urbain Herrmann-Debroux



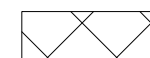
Zones de chemin de fer  
Herrmann-Debroux

**Zone verte**



Zones de parcs  
Herrmann-Debroux

**Prescriptions complémentaires**



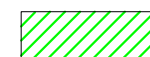
Zones d'intérêt culturel, historique,  
esthétique ou d'embellissement  
Herrmann-Debroux



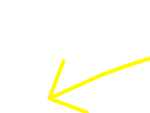
Espaces structurants  
Herrmann-Debroux



Liseré de façades actives  
Herrmann-Debroux



Zones de continuité paysagère  
Herrmann-Debroux



Porosités cyclo-piétonnes  
Herrmann-Debroux



Repères paysagers  
Herrmann-Debroux



Parking de transit  
Herrmann-Debroux



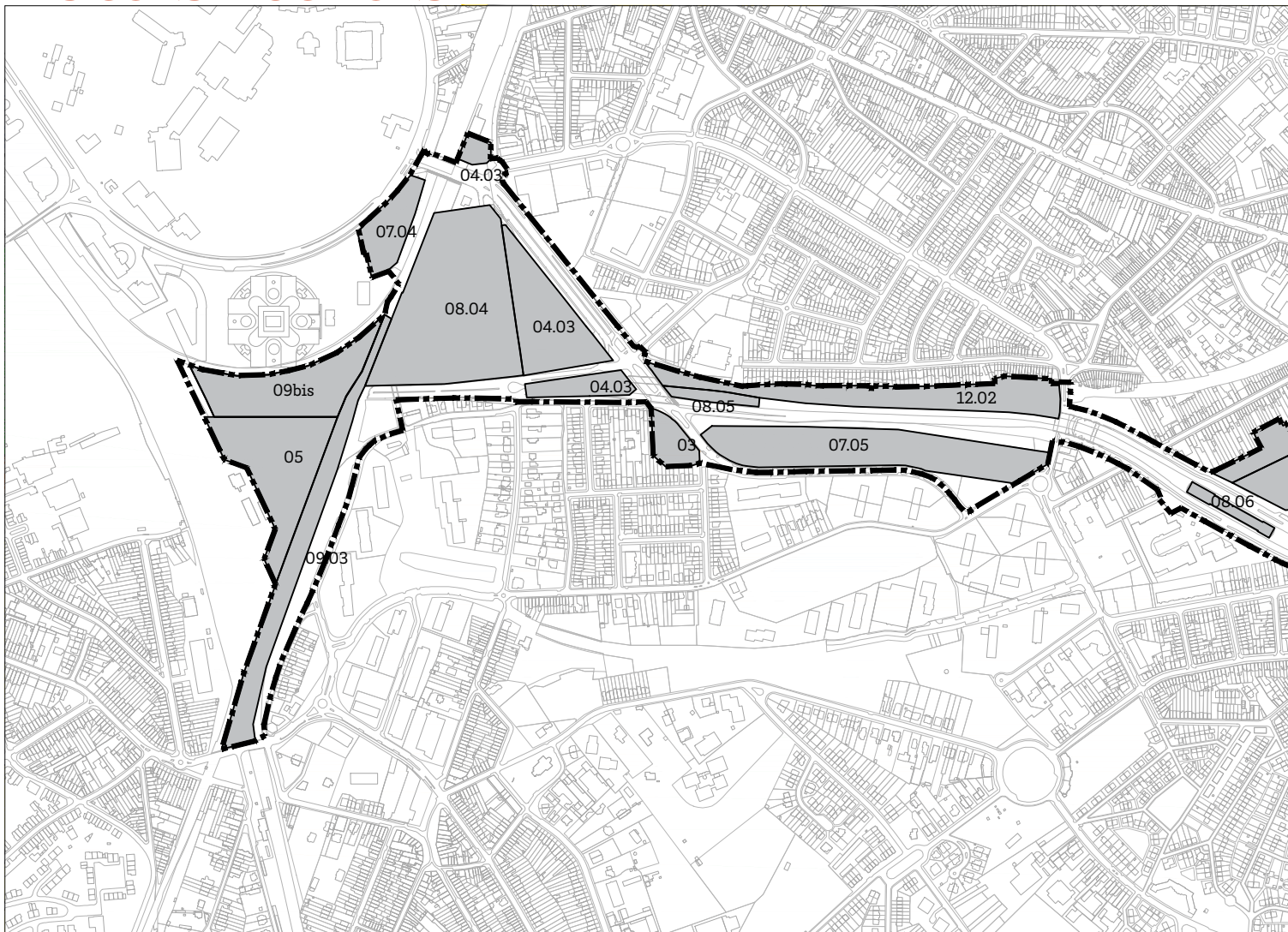
Parkway  
Herrmann-Debroux



Voirie site Triangle



# PLAN D'IMPLANTATION ET DES CARACTÉRISTIQUES DES CONSTRUCTIONS

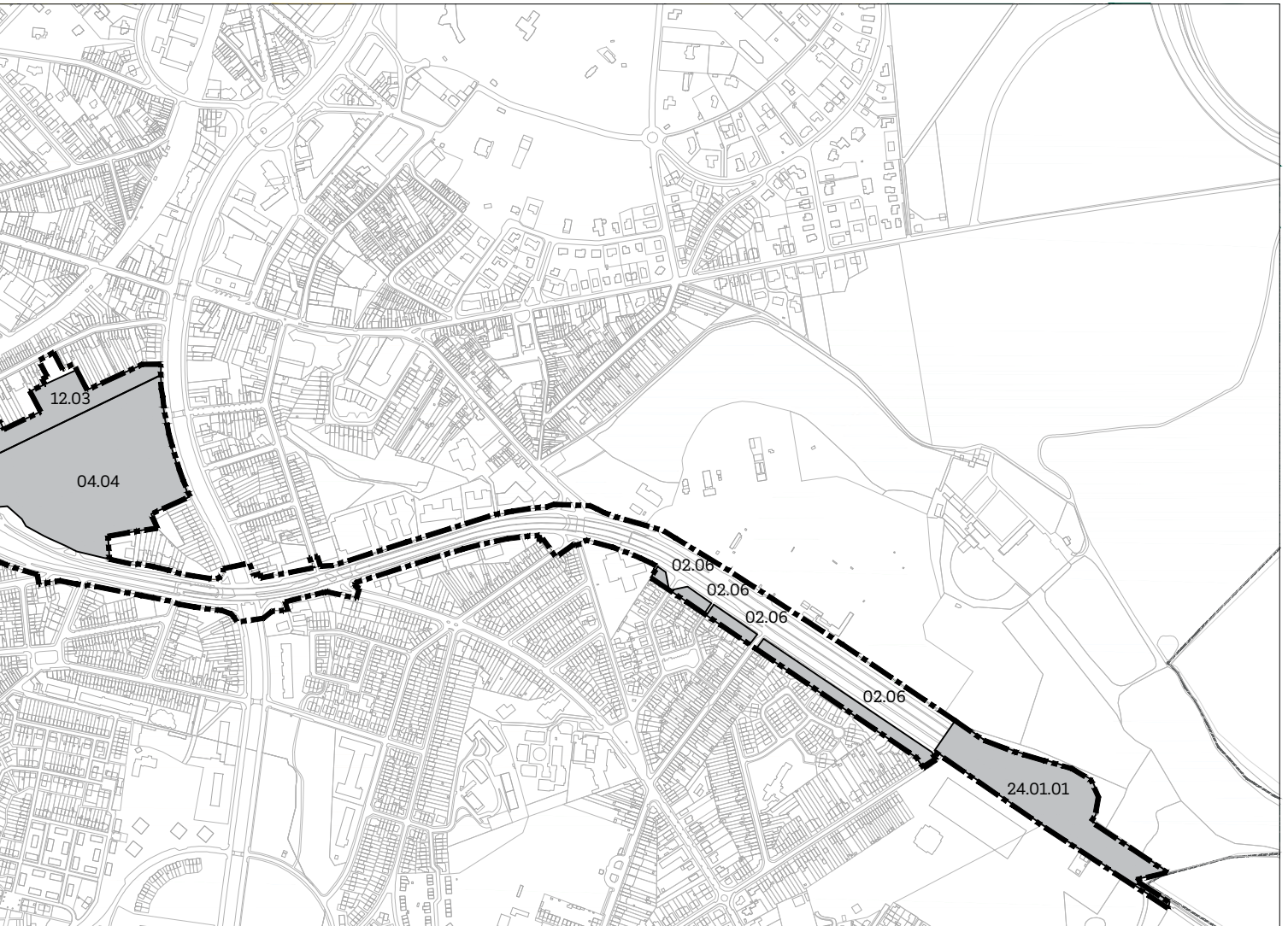


## Légende

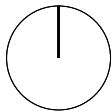


Zones de prescriptions relatives aux implantations et caractéristiques des constructions

02.06	Zone d'habitation Stade-ADEPS (Site Stade-ADEPS)	07.04	Immeubles singuliers mixte Triomphe (Site Delta)	09.03	Zone de chemin de fer Triangle (Site Triangle)
03	Zone mixte Herrmann-Debroux	07.05	Quartier de bureaux et logements (Site Beaulieu)	09bis	Zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux
04.03	Quartier Jules Cockx Nouveaux immeubles (Site Delta)	08.04	Dépôt STIB (Site Delta)	12.02	Zone de parc Beaulieu (Site Beaulieu)
04.04	Centre urbain habité et commercial Demey (Site Demey)	08.05	Station de métro Beaulieu (Site Beaulieu)	12.03	Zone de parc Demey (site Demey)
05	Zone d'industries urbaines Herrmann-Debroux	08.06	Station de métro Demey (Site Demey)	24.01.01	Espace structurant entrée de ville Herrmann-Debroux



### Plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux



Echelle 1/10.000



### Plan d'implantation et des caractéristiques des constructions PRESCRIPTIONS À VALEUR RÉGLEMENTAIRE DU PAD

Dressé par l'auteur de projet

ORG URBANISM & ARCHITECTURE

Koolmijnenkaai 30-34

1080 Brussel

info@orgpermod.com

www.orgpermod.com

\* Réalisé avec Brussels UrbIS ©© -

Distribution & Copyright CIRB



Approuvé par le Gouvernement  
de la Région de Bruxelles-Capitale

Le,

Signature du Ministre-Président,

Goedgekeurd door de Regering van het Brussels  
Hoofdstedelijke Gewest

Op,

Handtekening van de Minister-President,

Rudi VERVOORT

## A. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

**00.01.** Les présentes prescriptions générales sont applicables dans l'ensemble des zones du plan, nonobstant les limites et restrictions édictées dans les prescriptions particulières relatives à celles-ci. Néanmoins, les prescriptions générales 7 et 10, à l'exclusion du 3° au 6°, sont applicables cumulativement aux prescriptions particulières.

**00.02.** Pour toute définition d'un terme, il y a lieu de se référer au glossaire du PRAS ainsi qu'aux définitions figurant dans les règlements en vigueur au moment de l'adoption du PAD.

**00.03.** Les prescriptions graphiques et littérales du présent volet du PAD ont valeur réglementaire. En cas de contradiction, les prescriptions littérales l'emportent sur les prescriptions graphiques.

**00.04.** Sauf exception précisée dans les prescriptions additionnelles, le niveau de référence pour la détermination des gabarits correspond au niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment.

**00.05.** La hauteur des constructions neuves contribue à créer une composition urbaine spatialement équilibrée, dans le respect du bâti existant dans le périmètre du plan et à ses abords. La hauteur des constructions neuves ne dépasse pas la hauteur maximale imposée par les prescriptions particulières\*.

Moyennant enquête publique et avis de la commission de concertation, un dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis aux conditions suivantes :

- il est compatible avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales,
- il présente un impact limité sur le micro climat.

**00.06.** Dans toutes les zones, la réalisation d'espaces verts est admise sans restriction, notamment en vue de contribuer à la réalisation du maillage vert. Les demandes de certificat et de permis d'urbanisme ou de lotir portant sur une superficie au sol de minimum 5.000 m<sup>2</sup> prévoient le maintien ou la réalisation d'espaces verts d'au moins 10% de cette superficie au sol comprenant un ou plusieurs espaces verts d'un seul tenant de 500 m<sup>2</sup> de superficie au sol chacun, à l'exclusion de la zone d'industries urbaines et de la zone d'entreprises en milieu urbain et de la zone de forte mixité du « Centre urbain habité et commercial Demey ».

**00.07.** Les actes et travaux dans les zones de parc sont soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation, sauf si ces actes et travaux sont conformes à l'aménagement arrêté en application de l'article 31 du Code forestier, au plan de gestion ou au règlement de gestion adoptés en vertu de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature.

**00.08.** Les immeubles existants dont la destination indiquée dans les permis de bâtir ou d'urbanisme qui les concernent ou,

à défaut d'un tel permis, dont l'utilisation licite ne correspond pas aux prescriptions du présent plan peuvent faire l'objet de travaux de transformation, de rénovation lourde. Ces actes et travaux respectent les conditions suivantes :

1° ils n'entraînent pas un accroissement supérieur à 20 % de la superficie de plancher existante par période de 20 ans ;

2° ils respectent les caractéristiques urbanistiques de l'îlot :

3° ils sont soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Ces immeubles peuvent également faire l'objet d'un permis pour changement d'utilisation ou de la destination autorisée dans le permis précédent s'ils n'impliquent pas de changement de l'affectation de la zone du plan.

L'accroissement doit être compatible avec l'affectation principale de la zone.

**00.09.** L'exploitation des installations soumises à permis d'environnement et nécessaires à une affectation qui ne correspond pas aux prescriptions du présent plan, peut être poursuivie conformément à l'autorisation reçue. L'autorisation peut être prolongée, renouvelée ou modifiée dans le respect de la réglementation applicable aux permis d'environnement.

**00.10.** La modification totale ou partielle de l'utilisation ou de la destination d'un logement ainsi que la démolition d'un logement ne peuvent être autorisées en zone d'habitation, en zone mixte, en zone de forte mixité, en zone d'entreprises en milieu urbain ou en zone administrative qu'à l'une des conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation :

1° maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitation ou maintenir au moins la même superficie de logement dans la zone, en zone mixte, en zone de forte mixité, en zone d'entreprises en milieu urbain et en zone administrative du présent plan. En cas d'impossibilité de maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitation, créer au moins la même superficie de logement dans la zone ; en cas d'impossibilité de maintenir au moins la même superficie de logement dans la zone en zone mixte, en zone de forte mixité, en zone d'entreprises en milieu urbain, et en zone administrative, créer au moins la même superficie de logement dans une zone limitrophe.

\*Étage courant pour les affectations de logements: 3,5 m maximum de dalle à dalle

2° permettre l'activité d'une profession libérale ou d'une entreprise de service intellectuel exercée de manière isolée, sans préjudice du personnel d'exécution, pour autant que la superficie de plancher affectée à ces activités soit limitée à 45% de la superficie de plancher du logement existant et que ces activités soient :

a) soit accessoires à la résidence principale de la personne exerçant l'activité ;

b) soit accessoires à la résidence principale d'un des associés ou administrateurs de la personne morale exerçant cette activité ;

3° permettre, dans un immeuble à appartements, l'activité d'une profession libérale ou d'une entreprise de services intellectuels, pour autant que la superficie de plancher affectée à ces activités soit limitée pour l'ensemble à 15% de la superficie de plancher et localisée par priorité au rez-de-chaussée et au premier étage ;

4° permettre l'installation ou l'extension d'un équipement d'intérêt collectif ou de service public ;

5° permettre la réalisation d'un espace vert public ;

6° permettre la réaffectation d'un immeuble inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé dans sa totalité ou partiellement dans ses éléments principaux conformément à la prescription 0.8 du PRAS ;

7° permettre l'extension d'une activité productive existante ;

8° permettre la création ou l'extension d'un commerce pour autant qu'il occupe un rez-de-chaussée déjà conçu à cet effet.

**00.11.** Le tracé du bâti figurant sur la carte des affectations est mentionné à titre indicatif.

**00.12.** Les établissements visés à l'article 3 de l'accord de coopération du 16 février 2016 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses ne peuvent être autorisés dans le périmètre du plan.

**00.13.** Tout projet doit prendre en compte les mesures d'atténuation qui le concernent préconisées par le rapport sur les incidences environnementales, de façon à garantir l'intégrité des habitats et espèces protégées dans la zone spéciale de conservation de « La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - complexe Forêt de Soignes - Vallée de la Woluwe ».

**00.14.** Les prescriptions générales du PRAS 0.2, 0.6, 0.9, 0.10, 0.11, 0.12, 0.14, 0.15, 0.16 ne sont pas applicables dans le périmètre du plan.

La superficie de plancher affectée aux bureaux et aux activités productives de biens immatériels dans les zones d'habitat et de mixité du plan régional d'affectation du sol est toutefois comptabilisée conformément à la prescription 0.14 du PRAS pour la mise à jour du solde de bureaux et d'activités de production de biens immatériels admissibles dans la maille.

**00.15.** Les actes et travaux visent à améliorer la qualité environnementale du site, participent à la diminution de la production de déchets, permettent l'adaptabilité et l'évolutivité des espaces et programmes et privilégient la réutilisation des ressources existantes sur place ou à proximité.

**00.16.** Les actes et travaux permettent la gestion intégrée de l'eau pluviale (infiltration ou rétention) et/ou privilégient l'utilisation de matériaux perméables.

**00.17.** L'aménagement des bâtiments intègre les emplacements de stationnement adaptés à l'utilisation des modes actifs\*.

**00.18.** Dans le cadre des projets soumis à évaluation des incidences, le demandeur devra démontrer la compatibilité de son projet avec les ambitions de mobilité du PAD telles que décrites dans le volet stratégique du présent plan.

\*Modes actifs : modes de déplacement non polluant faisant principalement appel à l'énergie musculaire, comme la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, les vélos à assistance électrique, etc.

## **B. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ZONES D'HABITAT HERRMANN-DEBROUX**

### **02. Zones d'habitation**

**02.01.** Ces zones sont affectées principalement aux logements.

**02.02.** Ces zones peuvent également être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux activités productives, aux bureaux, aux commerces et aux établissements hôteliers.

**02.03.** Les commerces sont localisés par priorité au rez-de-chaussée avec la possibilité d'extension au premier étage ; leur superficie de plancher est limitée à 300 m<sup>2</sup> par immeuble.

La superficie de plancher affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux activités productives est limitée à 250 m<sup>2</sup> par immeuble.

La superficie de plancher affectée aux bureaux est limitée à 250 m<sup>2</sup> par immeuble.

La capacité des établissements hôteliers est limitée à 20 chambres par immeuble.

**02.04.** La nature des activités est compatible avec l'habitation et la continuité du logement est assurée.

**02.05.** Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

### **Prescriptions additionnelles**

#### **02.06. Zone d'habitation Stade-ADEPS (Site Stade-Adeps)**

**02.06.01.** La superficie de plancher affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public peut être portée à 1.000 m<sup>2</sup> par immeuble pour les équipements scolaires, culturels, sportifs, sociaux et de santé.

**02.06.02.** La capacité des établissements hôteliers peut être portée à 50 chambres par immeuble moyennant enquête publique et avis de la commission de concertation.



## C. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ZONES DE MIXITÉ HERRMANN-DEBROUX

### 03. Prescriptions particulières relatives à la zone mixte Herrmann-Debroux

#### Zone mixte

**03.01.** Cette zone est affectée principalement aux logements. Elle peut également être affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux, aux activités productives, aux commerces et aux établissements hôteliers.

**03.02.** Les commerces sont localisés par priorité au rez-de-chaussée avec possibilité d'extension au premier étage ; leur superficie est limitée à 1.000 m<sup>2</sup> par immeuble.

La capacité des établissements hôteliers est limitée à 20 chambres par immeuble.

**03.03.** La superficie de plancher affectée à l'ensemble des fonctions autres que le logement ne dépasse pas 50 % de la superficie plancher de la zone.

La nature des activités est compatible avec l'habitation et la continuité du logement est assurée.

**03.04.** Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

#### Prescriptions additionnelles

**03.05.** Les constructions sont d'une hauteur moyenne de 5 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 6 niveaux. Un raccord est établi entre les constructions de hauteurs différentes, en ce compris les constructions existantes situées en dehors de la zone.

### 04. Prescriptions particulières relatives aux zones de forte mixité Herrmann-Debroux

#### Zones de forte mixité

**04.01.** Ces zones sont affectées aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux, aux commerces, aux activités productives et aux établissements hôteliers.

**04.02.** Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

#### Prescriptions additionnelles

#### 04.03. Quartier Jules Cockx Nouveaux immeubles (Site Delta)

**04.03.01.** Cette zone ne peut pas être affectée aux grands commerces spécialisés. Les commerces sont localisés par priorité au rez-de-chaussée et au premier étage ; leur superficie de plancher est limitée à 1.000 m<sup>2</sup> par immeuble.

**04.03.02.** La superficie de plancher affectée aux bureaux est limitée à 3.500 m<sup>2</sup> par immeuble.

**04.03.03.** La superficie de plancher affectée aux activités productives est limitée à 1.500 m<sup>2</sup> par immeuble ; elle peut être portée à 10.000 m<sup>2</sup> en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone. La superficie totale affectée aux activités productives ne dépasse pas la limite de 10.000 m<sup>2</sup> pour l'ensemble de la zone.

**04.03.04.** La capacité des établissements hôteliers est limitée à 80 chambres par immeuble ; elle peut être portée à 150 chambres après enquête publique et avis de la commission de concertation.

**04.03.05.** La superficie de plancher affectée à l'ensemble des fonctions autres que le logement ne dépasse pas 30% de la superficie plancher de la zone. La nature des activités est compatible avec l'habitation.

**04.03.06.** Lorsque la zone est bordée d'un liseré de façade active, le plan principal formé par la façade est aligné sur ce liseré.

**04.03.07.** Sur la rue Jules Cockx, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 7 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 9 niveaux. Les autres constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 1 niveau et maximum 5 niveaux, à l'exception des constructions situées le long de l'avenue Michiels dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux.

**04.03.08.** La porosité piétonne présente une largeur minimale de 16 m. Elle est accessible même en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement). Les prescriptions afférentes au liseré de façades actives s'appliquent aux immeubles qui le bordent.

**04.03.09.** Des voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation peuvent être créées ou modifiées durant toute la période précédant la réalisation des prescriptions 04.01 et 04.03.

#### **04.04. Centre urbain habité et commercial Demey (Site Demey)**

**04.04.01.** Les commerces sont localisés par priorité au rez-de-chaussée et au premier étage; leur superficie de plancher est limitée à 1.000 m<sup>2</sup> par immeuble et peut être portée à 36.000 m<sup>2</sup> en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone, auquel cas les commerces peuvent également se développer en sous-sol. La superficie totale affectée aux commerces ne dépasse pas la limite de 36.000 m<sup>2</sup> pour l'ensemble de la zone\*.

**04.04.02.** La capacité des établissements hôteliers est limitée à 80 chambres par immeuble; elle peut être portée à 150 chambres après enquête publique et avis de la commission de concertation.

**04.04.03.** La superficie de plancher affectée à l'ensemble des fonctions autres que le logement ne dépasse pas 50% de la superficie de la zone. La nature des activités est compatible avec l'habitation.

**04.04.04.** Les immeubles s'implantent librement dans la zone.

**04.04.05.** Une place publique d'une superficie minimale de 5.000 m<sup>2</sup>, s'implante au croisement de la porosité cyclo-piétonne et du boulevard du Souverain et présente une ouverture de minimum 50m sur le boulevard.

**04.04.06.** Au nord-ouest de la zone, face au parc Demey, les constructions sont d'une hauteur maximum de 4 niveaux. Au nord-est de la zone, face à la place publique, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 6 niveaux par permis et sont de minimum 2 niveaux et maximum 7 niveaux. Les constructions marquées par un repère paysager sont d'une hauteur maximum de 9 niveaux. Sur le reste de la zone, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et de maximum 5 niveaux. Un raccord est établi avec les constructions existantes de hauteurs différentes situées en dehors de la zone.

**04.04.07.** La porosité piétonne dispose d'une largeur minimale de 12 m. Elle est accessible même en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement). Les prescriptions afférentes au liseré de façades actives s'appliquent aux immeubles qui la bordent.

**04.04.08.** La zone comporte un espace vert public aménagé dans la continuité de la zone de parc qui la borde. Cet espace vert public est réservé à la végétation et aux équipements de détente; il est destiné à être aménagé pour remplir son rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de cet espace vert sont autorisés. Cet espace vert public est constitué de façon à ce que la surface totale cumulée de cet espace vert et de la zone de parc totalise 2,4 ha.

Cet espace vert et/ou la zone de parc est traversé par un espace partagé reliant la station de métro Demey au Boulevard du Souverain et présentant une largeur de 6 m. Cet espace partagé est réservé aux vélos, aux piétons et à une voirie de desserte.

\*Sous-sol compris

## D. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À LA ZONE D'INDUSTRIES URBAINES HERRMANN-DEBROUX

### 05. Zone d'industries urbaines

**05.01.** Cette zone est affectée principalement aux activités productives et aux activités logistiques. Elle peut être affectée aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés et aux services intégrés aux entreprises et aux activités ayant pour objet l'amélioration de l'environnement telles que l'épuration des eaux, les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets.

**05.02.** Cette zone peut également être affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, ainsi qu'aux commerces qui constituent le complément usuel des activités visées au 05.01 dont la superficie de plancher ne dépasse pas 300 m<sup>2</sup> par immeuble.

**05.03.** La nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants.

Les caractéristiques urbanistiques des constructions et l'aménagement paysager de leurs abords permettent leur intégration dans l'environnement urbain.

**05.04.** L'établissement de raccordements ferroviaires industriels est autorisé. Ces raccordements peuvent traverser à niveau les voiries, si les circonstances locales l'imposent.

### Prescriptions additionnelles

**05.05.** Une dalle, raccordée, via le parkway, à l'esplanade existante du centre hospitalier s'implante en toiture des constructions. La dalle est affectée aux activités d'agriculture urbaine, aux activités de sports et de loisirs de plein air ou aux espaces verts pérennes plantés. Elle peut accueillir des abris ou des structures d'accueil liés à ces activités, dont la hauteur ne dépasse pas 2 niveaux.

**05.06.** Les éventuels espaces techniques en toiture spécifiques au besoin des programmes localisés dans les immeubles sont limités, regroupés et mutualisés.

## E. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX AUTRES ZONES D'ACTIVITÉS HERRMANN-DEBROUX

### 07. Zones administratives

**07.01.** Ces zones sont principalement affectées aux bureaux et aux logements. Elles peuvent être affectées aux établissements hôteliers, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux commerces.

**07.02.** Elles peuvent également être affectées aux activités productives pour autant qu'elles soient compatibles avec les affectations visées au **07.01.**

**07.03.** Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

### Prescriptions additionnelles

#### 07.04. Immeubles singuliers mixtes Triomphe (Site Delta)

**07.04.01.** Les commerces sont localisés en priorité au rez-de-chaussée et au premier étage; leur superficie est limitée à 1.000 m<sup>2</sup> par immeuble; elle peut être portée à 7.500 m<sup>2</sup> en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone, auquel cas les commerces peuvent également se développer en sous-sol. La superficie totale affectée aux commerces ne dépasse pas la limite de 7.500 m<sup>2</sup> pour l'ensemble de la zone\*.

**07.04.02.** La superficie de plancher affectée aux fonctions autres que les bureaux et le logement ne dépasse pas 50% de la superficie plancher de la zone.

**07.04.03** Les constructions sont d'une hauteur maximale de 40 m. A l'angle de de la rue Jules Cockx et du boulevard du Triomphe, une émergence peut culminer à 80 m au droit du repère paysager; dans pareil cas, un raccord harmonieux est établi entre les gabarits les plus bas et les gabarits les plus élevés.

**07.04.04.** Une porosité cyclo-piétonne est réalisée à travers la zone administrative, dans le prolongement du Pont Delta élargi. Ce passage présente une largeur et une hauteur libre minimales de 12 m. Il est accessible même en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement). Les prescriptions afférentes au liseré de façades actives s'appliquent aux immeubles qui le bordent et aux immeubles qui bordent la porosité cyclo-piétonne.

#### 07.05. Quartier de bureaux et logements (Site Beaulieu)

**07.05.01.** Les commerces sont localisés par priorité au rez-de-chaussée, avec possibilité d'extension au premier étage. La superficie de plancher affectée au bureau est limitée à 80% par immeuble; elle peut être portée à 75.000 m<sup>2</sup> en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone. Dans ce cas, les commerces peuvent également se développer en sous-sol.

**07.05.02.** La superficie de plancher affectée au logement est de minimum 20% par immeuble; elle doit atteindre au minimum 15.000 m<sup>2</sup> en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone. La superficie de plancher affectée à l'ensemble des fonctions autres que le bureau et le logement ne dépasse pas 20 % de la superficie de plancher de la zone.

**07.05.03.** La zone est bâtie en ordre ouvert, à raison d'une emprise au sol de maximum 60% avec des dégagements latéraux entre les immeubles ayant une largeur au moins égale à 18 m; lorsque la zone est bordée d'un liseré de façades actives, le plan principal formé par la façade est aligné sur ce liseré.

**07.05.04.** Sur la voie métropolitaine (E411), les constructions sont d'une hauteur moyenne de 34m par permis et sont de minimum 16m et maximum 37 m à partir du niveau moyen du trottoir de l'avenue de Beaulieu au plus proche du bâtiment. Sur l'Avenue Beaulieu, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 5 niveaux. Sur la chaussée de Watermael, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 5 niveaux.

**07.05.05.** La porosité piétonne dispose d'une hauteur libre minimale de 12 m si elle est couverte et d'une largeur croissante de 9 m côté ouest à 18 m côté est. Elle est accessible même en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement).

\*Sous-sol compris

## **08. Prescriptions particulières relatives aux zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux**

### **Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public**

**08.01.** Ces zones sont affectées principalement aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

**08.02.** Les abords des constructions et installations des équipements d'intérêt collectif contribuent à la réalisation des maillages vert et bleu.

**08.03.** Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

### **Prescriptions additionnelles**

#### **08.04. Dépôt STIB (Site Delta)**

Aux étages des équipements, cette zone peut également être affectée aux commerces et au logement.

#### **08.05. Station de métro Beaulieu (Site Beaulieu)**

Cette zone peut également être affectée aux commerces qui constituent le complément usuel de l'affectation visée au 08.01.

#### **08.06. Station de métro Demey (Site Demey)**

Cette zone peut être également affectée aux commerces qui constituent le complément usuel de l'affectation visée au 08.01.

## **09. Prescriptions particulières relatives aux zones de chemin de fer Herrmann-Debroux**

### **Zones de chemin de fer**

**09.01.** Ces zones sont affectées aux installations de chemin de fer et aux activités industrielles et artisanales connexes.

Ces zones peuvent bénéficier, soit sur les domaines non exploités, soit par couverture des installations, des prescriptions particulières applicables aux zones adjacentes, après que les actes et travaux auront été soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation.

De même, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies piétonnes ou cyclistes, éventuellement dénivelées, sont autorisés, après avoir été soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Ces zones peuvent aussi être affectées aux activités de loisirs maraîchers et horticoles et à la préservation de la flore et de la faune.

Sans porter préjudice à la fonction de transport ferroviaire et à son développement, les talus et les abords des lignes de chemin de fer contribuent par priorité à la réalisation du maillage vert.

**09.02.** Le réseau de chemin de fer doit être équipé ou adapté pour compléter le réseau des transports publics urbains et suburbains.

Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de lignes, d'ouvrages d'art, de gares ou de points d'arrêt ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés de toutes les mesures d'aménagement requises concernant :

1° l'accès aux gares, points d'arrêt et stations ;

2° la signalisation ;

3° les correspondances avec les autres moyens de transport public en commun et les taxis.

### **Prescriptions additionnelles**

**09.03.** Zone de chemin de fer Triangle (Site Triangle) La zone est traversée par une porosité cyclo-piétonne. Ce passage non couvert relie le parc L26 à la gare d'Arcades.

### **09bis. Prescriptions particulières relatives à la zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux**

#### **09bis. Zone d'entreprises en milieu urbain**

**09 bis.01.** Les étages inférieurs des constructions, situés sous le niveau de la dalle existante du centre hospitalier, sont affectés aux activités productives, aux activités logistiques, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux services intégrés aux entreprises aux activités ayant pour objet l'amélioration de l'environnement telles que l'épuration des eaux, les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets et aux locaux accessoires aux logements situés aux étages supérieurs.

**09 bis.02.** Les étages supérieurs des constructions, situés au-dessus du niveau de la dalle existante du centre hospitalier sont affectés au logement, aux bureaux et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public. Ils peuvent également être affectés aux commerces dont la superficie de plancher ne dépasse pas 1.000 m<sup>2</sup> par projet et par immeuble.

**09 bis.03.** La nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants.

### **Prescriptions additionnelles**

**09 bis.04.** Les constructions s'implantent avec des dégagements latéraux entre les immeubles permettant le bon ensoleillement du parkway.

**09 bis.05.** Des raccords harmonieux sont prévus entre les immeubles projetés et, d'une part, la dalle de la zone Triangle sud et, d'autre part, la dalle du centre hospitalier. Ils permettent un accès aisé à ces dalles par les piétons. Les accès aux logements situés aux étages supérieurs sont localisés en façade des rez-de-chaussée donnant sur le parkway.

**09 bis.06.** Les constructions sont d'une hauteur maximum équivalente à celle du centre hospitalier. Une émergence au droit du repère paysager peut culminer à une hauteur dépassant de 20 m maximum le centre hospitalier.

## F. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ZONES DE PARC HERRMANN-DEBROUX

### 12. Zones de parc

**12.01.** Ces zones sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elles sont destinées à être aménagées pour remplir leur rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones sont autorisés.

#### Prescriptions additionnelles

### 12.02. Zone de parc Beaulieu (Site Beaulieu)

Des voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation peuvent être créées ou modifiées durant toute la période précédant la réalisation de la prescription 12.01.

### 12.03. Zone de parc Demey (Site Demey)

L'espace partagé qui traverse la zone de parc et/ou l'espace vert de la zone de forte mixité voisine relie la station de métro Demey au Boulevard du Souverain et présente une largeur de 6 m réservés aux vélos, aux piétons et à une voirie de desserte.

## G. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX ZONES EN SURIMPRESSION HERRMANN-DEBROUX

### 21.01. Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement Herrmann-Debroux

Dans ces zones, la modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public, est subordonnée à des conditions particulières résultant de la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ou de promouvoir leur embellissement, y compris au travers de la qualité de l'architecture des constructions et des installations à ériger.

Ces conditions particulières seront arrêtées par l'autorité délivrante après avis de la commission de concertation.

### 24.01. Espaces structurants Herrmann-Debroux

Les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain. En outre, les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière.

#### 24.01.01 Espace structurant entrée de ville Herrmann-Debroux

La partie de l'espace structurant « entrée de ville » qui déborde de la principale voie de communication existante (A4 - accès à l'E411) est affectée à usage d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et de voirie locale. L'espace libre situé en dessous de cette voie de communication est affectée à usage de voirie locale et peut également servir de corridor écologique reliant les espaces verts qui le bordent.

### 24.02. Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Les rez-de-chaussée des immeubles donnant sur un liseré de façades actives, participent à l'animation de l'espace public et sont affectés aux commerces, aux bureaux ainsi qu'aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, tout en assurant un accès directs aux logements des étages.

L'animation de l'espace public est matérialisée par la présence d'accès aux différentes fonctions des immeubles, et la visibilité des activités développées aux rez-de-chaussée est réalisée par la présence de baies ou vitrines.

Sont interdits les dépôts, les commerces de gros, les locaux servant au stockage et à la fabrication, les rez-de-chaussée aveugles, l'obturation des baies, les vitrages réfléchissants ou non-transparents et les verres fumés.

### 24.03. Zone de continuité paysagère Herrmann-Debroux

Cette zone est affectée aux espaces publics végétalisés. Elle fait l'objet d'un traitement paysager à prédominance végétale en vue de participer, en voirie, au renforcement du maillage vert.

Sauf lorsque la zone occupe toute la largeur d'un espace structurant, ne peuvent être autorisés que :

- › Les espaces de circulation pour les modes actifs aménagés dans la continuité des espaces de circulation des zones ou sites adjacents de manière à renforcer le maillage cyclo-piéton ;
- › Les espaces de circulation pour les transports en commun ;
- › Les voies de circulation carrossables strictement nécessaires au trafic local, notamment au droit des carrefours des voiries adjacentes.

Des voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation peuvent être créées ou modifiées durant toute la période précédant la réalisation de la prescription 24.03 al.2

### 24.04. Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

La zone marquée par une porosité cyclo-piétonne est traversée par des espaces de circulation publics pour les modes actifs de manière à renforcer le maillage cyclo-piéton. Les prescriptions additionnelles de chaque zone concernée en précisent les modalités. Le tracé de la porosité est mentionné à titre indicatif.

### 24.05. Repères paysagers Herrmann-Debroux

Au droit ou à proximité immédiate du symbole de repère paysager, les prescriptions additionnelles de chaque zone d'affectation concernée autorisent des hauteurs de constructions plus élevées.

### 24.06. Parking de transit Herrmann-Debroux

Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations propres au parking de transit s'accordent avec celles du cadre urbain environnant.

Le parking de transit est en sous-sol et peut être recouvert de constructions ou d'installations dont l'affectation est compatible avec celle mentionnée sur la carte d'affectation du sol.

L'installation de parkings pour vélos doit être prévue.

Un espace réservé à la mobilité partagée peut être aménagé.



#### 24.07. Parkway Herrmann-Debroux

Cette zone en surimpression dans la zone d'entreprises en milieu urbain (site Triangle) doit être aménagée en parc, accueillir un espace de circulation réservé aux modes actifs dans le prolongement des zones de continuité paysagère du plan et une voirie de desserte locale. Des infrastructures d'utilité publique en sous-sol sont autorisées, pour autant que plus de la moitié de la zone en surimpression demeure en pleine terre.

#### 24.08. Voirie site Triangle

Une voirie carrossable à double sens doit relier le passage sous le pertuis au droit du prolongement de l'avenue Charles d'Orjo de Marchovelette, à la voirie en attente située sur la dalle de l'hôpital Delta. Cette voirie peut traverser tout ou partie de la zone d'entreprises en milieu urbain et de la zone d'industries urbaines sans entraver leur mise en oeuvre et sera localisée prioritairement en limite de zone. Le tracé de la voirie est mentionné à titre indicatif.

## H. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX VOIRIES HERRMANN-DEBROUX

#### 26.01. Voiries Herrmann-Debroux

Sans préjudice des prescriptions du PRAS en matière de voiries, les voiries sont affectées à l'espace public et aux circulations de toutes natures, ainsi que leurs compléments naturels et usuels dont les espaces verts associés aux voiries. Sans préjudice de l'application de la prescription générale 00.06., l'aménagement des voiries maximise la perméabilité et la végétalisation.

