

Plan d'Aménagement Directeur (PAD) de la rue de la Loi

Principaux points pouvant être relevés dans le cadre de l'enquête publique

1. Procédure d'élaboration du PAD

- Manque de participation en amont de l'enquête publique : une seule séance d'information avec questions (juin 2018) sur les grands principes du projet
- Délai de l'enquête publique : 60 jours, insuffisant pour venir à bout des documents (près de 2000 pages!)
- Documents papiers non disponibles
- Absence de commission de concertation au terme de l'enquête publique

2. Principes du PAD

- Densification en hauteur pour répondre aux besoins croissants des Institutions européennes en bureaux (Schéma Directeur européen, 2008).
→ Ces besoins sont-ils toujours d'actualité, dans la perspective du Brexit ?
- La densification du projet est partiellement justifiée par la croissance démographique.
→ les données sur lesquelles s'appuient cette justification ce ont été revus à la baisse depuis.
- Volonté de réintroduire une forme de mixité des fonctions logements/bureaux/commerces dans le quartier.
→ Pourquoi les îlots les plus propices à cette mixité (« Zone Maelbeek), car proches des quartiers habités, présentent-ils les pourcentages de logements les plus bas ?
- Volonté de rendre le quartier plus convivial, (aménagement d'espaces publics, espaces verts,..)
→ Le PAD ne donne pas d'indication sur la manière de concilier la sécurité de rigueur aux abords des bâtiments des Institutions avec la convivialité annoncée.
- Volonté de rayonnement métropolitain du projet
→ Les choix urbanistiques qui en découlent semblent incompatibles avec la construction d'un quartier convivial, socialement mixte, à échelle humaine, financièrement accessible et pourvu d'équipements collectifs à destination des habitants.

3. Portée du PAD

- Le PAD est un outil à la fois stratégique et réglementaire. Il a été créé pour pouvoir déroger au RRU (Règlement Régional d'Urbanisme) et à tous les autres

plans et règlements existants sur son périmètre. Les principales dérogations autorisées par le PAD portent sur les gabarits/hauteurs des constructions : jusqu'à 150 mètres, pour la plus haute, et pas moins de 14 « émergences » (gratte-ciels de plus de 70 mètres!)

- Cette possibilité de déroger, et dans de telles proportions, est la source principale des critiques et de l'inquiétude des riverains/associations et autres instances qui se sont exprimées jusqu'ici.
Plusieurs observateurs y voient le danger d'un retour à la [Bruxellisation](#).

4. Démolition/reconstruction

- La démolition/reconstruction, de la quasi-totalité des bâtiments sis sur le périmètre du PAD ne cadre pas avec la notion de durabilité évoquée par ce dernier, ni avec les nombreuses déclarations politiques et la prise de conscience des enjeux de l'urgence climatique/environnementale. Les coûts environnementaux s'étendent également à l'entretien et au fonctionnement de ces tours.
- Rien n'est prévu dans le PAD pour encourager la possibilité de reconversion de bâtiments existants, et de manière générale, les aspects environnementaux y sont intégrés de manière succincte et non-contraignante.
- Le plan parle de convivialité, d'espaces verts annoncés, de biodiversité, de durabilité alors qu'il est largement dominé par un environnement minéral (béton), lié à la hauteur des tours.

5. Mobilité

- Le PAD Loi ne suggère aucune solution concrète aux problèmes de mobilité qui vont inmanquablement se poser, suite à la densification planifiée. Le volet réglementaire du PAD est muet sur ce point pourtant crucial dans le quartier.
- Une étude de mobilité à l'échelle de la Région incluant les différents projets de PAD et autres projets d'ampleur est nécessaire pour permettre de jauger les impacts en matière de mobilité de ces différents développements sur le territoire de la RBC.
- Alors que les axes rue de Loi – rond-point Schuman – avenue de Cortenbergh sont concernés par deux projets distincts de réaménagement, le PAD ne dit rien sur les effets potentiels de ces réaménagements, très proches les uns des autres, par leur périmètre d'intervention.
- Le manque de solutions proposées en dehors du périmètre restreint du PAD fait craindre un report de circulation dans les voiries quartiers adjacentes, déjà saturées en heure de pointe.

- Comment la dissuasion du trafic dans les quartiers sera-t-elle rendue effective, compte tenu :
 - du nombre très important de voiries « quartier » dans le périmètre du PAD ;
 - de la possibilité de prévoir des entrées de parkings sous-terrain à partir des voiries « quartier ».
- Les lignes de bus existant sur le pourtour du périmètre souffrent de l'engorgement en surface du au charroi important de voitures. Cet engorgement risque d'être accentué par les changements projetés dans la rue de la loi auquel le PAD n'apporte pas de solution. L'interdiction de réaliser les accès parking sur cette voirie principale risque de mettre à mal la mobilité des rues parallèles et d'entraîner un report de trafic conséquent dans les quartiers.
- Le PAD ne propose pas de garanties suffisantes en matière de mobilité. La transformation de la loi en boulevard urbain reste au stade d'idée et la réduction du nombre de voies carrossable ne fait pas partie du volet réglementaire.
- Le PAD élude la question de la Mobilité durant les chantiers.

6. Mixité des fonctions

- La fonction de logement reste trop faible et la part consacrée aux bureaux reste prépondérante alors que le RIE (Rapport d'incidences environnementales) pointe qu'il n'y a pas déficit en la matière, dans le périmètre du PAD. Le taux de vacance observé serait dû à la mauvaise adaptation des biens proposés sur le marché. Cela ne justifie donc pas la démolition-reconstruction du stock actuel. Ces bureaux jugés obsolètes pourraient être réhabilités. D'autre part, la demande en bureaux décroît au fil des années du fait des nouvelles manières de travailler (moins de m² par travailleurs, télétravail, espaces de co-working, etc).
- Le RIE relève une carence régionale en logements sociaux et, plus spécifiquement pour le quartier, en logement destinés aux familles. Ce PAD devrait constituer une opportunité de résorber ces manques. Hélas, il n'en est rien.

7. Espace public, habitabilité

- Il est peu probable que l'espace au sol libéré par les tours puisse constituer un environnement "convivial" au vu des vents, ombres portées et plus subjectivement, de la sensation d'écrasement causée par les tours et les « émergences » (gratte-ciels). La densité excessive permise par ce PAD ne peut qu'affecter négativement la qualité de vie dans le quartier.
- Le PAD ne dit rien de la temporalité des projets, des démolitions et des

constructions qui auront lieu sur son périmètre, mais il est probable qu'elle s'étendra sur de nombreuses années.

→ De nombreuses années durant lesquelles les premiers habitants seront contraints de vivre dans un chantier permanent.

- Certains espaces « publics », situés sur des terrains privés, seront en réalité inaccessibles à partir de certaines heures, ce qui compliquera leur appropriation par les usagers en tant qu'espace publics à part entière.
- Certains espaces verts proposés seront principalement sur dalle (à cause des parkings situés sous la dalle), sur 60cm de "terre arable", ce qui limite fortement le type de végétation qui peut s'y installer (pelouse, arbustes, haies). Par ailleurs, aucune prescription n'impose un taux de verdurisation.

8. Patrimoine

- Les effets du PAD Loi sur le Patrimoine sont désastreux !

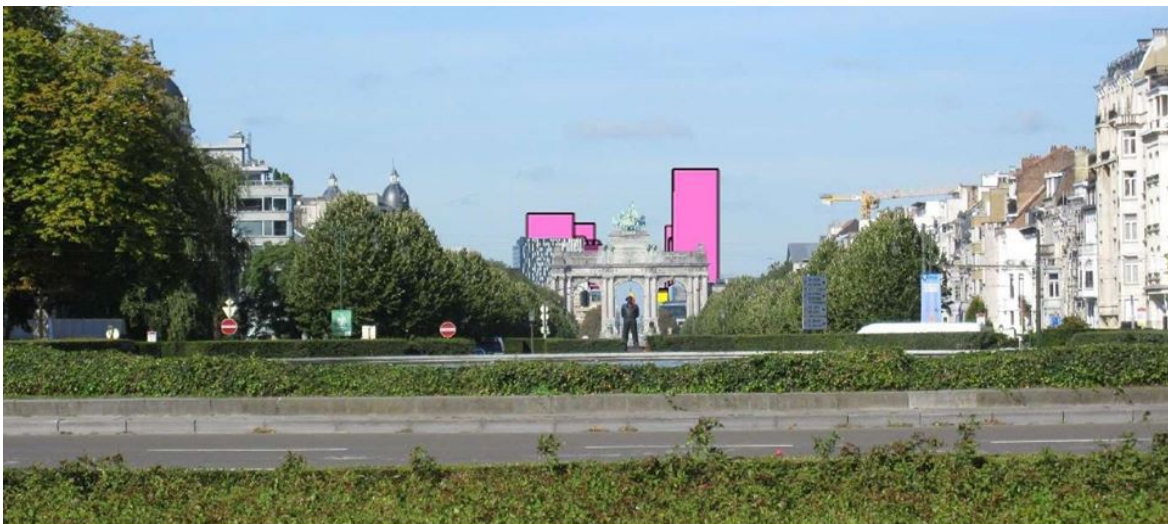


Figure 111 : Photomontage depuis Montgomery

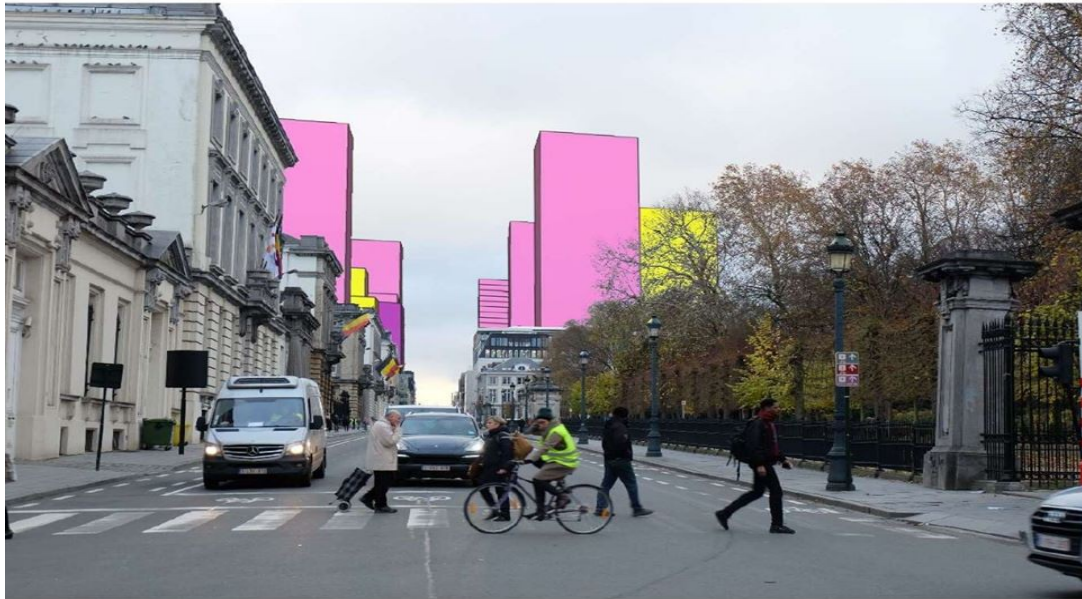


Figure 122 : Photomontages depuis le croisement rue Royale – rue de la Loi

Ces visuels suffisent à comprendre les conséquences d'un outil, le PAD, dont la principale raison d'être est de déroger à tous les autres plans, à tous les autres règlements, en particulier sur la question des hauteurs. Et pourquoi il n'est pas exagéré de parler d'une nouvelle offensive de « Bruxellisation » d'une ville qui a déjà bien souffert !

La CRMS a d'ailleurs rendu un avis des plus sévères dans lequel il souligne (en gras) qu'elle « ***s'oppose à ce que le patrimoine soit déconsidéré via un projet d'une telle ampleur urbanistique et perde ainsi son intégrité et sa raisons d'être comme patrimoine classé.*** »

En outre, elle précise que « ***La Convention Européenne du Paysage, adoptée en 2000 à Florence et ratifiée par la Belgique en 2004, vise, elle aussi, à promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages, notamment en milieu urbain et encourage l'intégration du paysage dans les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme*** ».