

AVIS DE LA CRMS SUR LE PROJET DE PRDD
MISE A L'ENQUETE PUBLIQUE DU 13/01/2017 AU 13/03/2017
Texte adopté en séance plénière de la CRMS du 22 février 2017

La Commission Royale des Monuments et des Sites de la Région de Bruxelles-Capitale se réjouit de l'élaboration du projet de PRDD. C'est pour elle l'occasion de repositionner la problématique de conservation du patrimoine, et d'insister sur la nécessité de préserver et de valoriser les structures urbaine et paysagère existantes de la Région bruxelloise.

C'est essentiellement sur l'aspect de l'intégration transversale du « patrimoine urbain », au sens large, que la CRMS a centré son analyse du projet de PRDD. L'expérience montre en effet l'importance d'une politique intégrée du patrimoine au projet de ville.

Le PRDD a pour ambition de faire de Bruxelles une ville plus attrayante à travers un développement socialement équitable, économiquement efficace et « environnementalement » soutenable. Il fonde sa politique territoriale aux horizons 2025 et 2040 autour de 4 axes prioritaires et fondateurs, à savoir :

- le développement de nouveaux quartiers et une production ambitieuse de logements adaptés,
- le développement d'équipements et d'un cadre de vie agréable, durable et attractif,
- le développement de secteurs et de services porteurs d'emplois, d'économie et de formation,
- l'amélioration de la mobilité comme facteur de développement urbain durable.

Les 4 axes se déclinent chacun en plusieurs stratégies. Le PRDD est en outre accompagné de 8 cartes. Il s'agit d'une nette amélioration de la structure des textes par rapport à l'approche sectorielle qui avait été développée dans le PRDD de 2013 ; cela permet davantage de mener une politique urbaine transversale et intégrée.

Nécessité d'une approche intégrée du patrimoine. Prise en compte du bâti, des structures urbaines et paysagères de la RBC et problématique de la connectivité

C'est à travers une connaissance fine et précise de la ville existante qu'il devient possible de définir une vision globale sur le long terme. Postuler la durabilité et le cadre de vie comme des enjeux de ville fondamentaux passe par une reconnaissance du paysage urbain et du patrimoine (bâti et végétal), comme ressources et richesses non renouvelables et durables de la Région. Elles participent de manière déterminante à son attractivité et présentent un potentiel économique indéniable. La CRMS demande de faire figurer cette nécessité de manière explicite dans les préoccupations du PRDD.

La CRMS salue positivement l'option d'avoir intégré au PRDD une carte des « zones patrimoniales » et des « axes structurants patrimoniaux », un chapitre dédié au patrimoine ainsi que la carte des maillages vert et bleu. Ceci constitue un premier pas d'approche intégrée du patrimoine. Toutefois, elle regrette une évaluation trop restrictive de la notion de patrimoine dans le PRDD.

Dans l'axe 2, le chapitre qui lui est dédié est d'ailleurs très court. Le patrimoine bâti apparaît comme réduit au patrimoine Unesco ou aux cités jardins et le patrimoine naturel est limité au paysage rural et champêtre de la RBC et à la « hêtraie cathédrale » de la forêt de Soignes. Seuls 3 grands pôles verts sont identifiés : Laeken, Soignes, Pède. Or, il y en a bien d'autres, majeurs, dont la prise en compte est essentielle. Les 74 biens emblématiques (classés ou non) mentionnés dans le RIE n'apparaissent pas dans le PRDD. L'identité des quartiers semble limitée à des aspects de « city marketing » (ex : quartier de la mode, ...) et il y a tendance à les qualifier sur base des animations, nocturnes ou autres alors que les caractéristiques urbaines et typologiques des quartiers doivent prédominer à cela.

Pour la CRMS, le patrimoine doit être considéré beaucoup plus largement. Le vocable « patrimoine urbain » serait plus approprié car il recouvre en réalité la structure urbaine et paysagère et le bâti existant (classé ou non). Il convient d'en tenir compte pour assurer une politique intégrée du patrimoine.

En effet, dans les 4 axes du projet de Ville, ni le patrimoine, ni la structure urbaine ne font l'objet de la prise en considération qu'ils méritent. Bien que le PRDD pointe la bonne connaissance du bâti architectural et du tissu ancien de la ville comme un élément nécessaire au développement urbain (ainsi qu'à la densification), ces

éléments ne sont pas suffisamment documentés. Ils ne peuvent dès lors pas constituer le support nécessaire aux stratégies de développement.

La CRMS renvoie ici à la déclaration de Leipzig qui recommande aux villes européennes de fonder toute politique urbaine sur « le diagnostic du patrimoine existant » et qui considère les villes européennes traditionnelles comme un bien économique, social et culturel précieux et irremplaçable¹. Elle renvoie également à la Convention européenne du paysage du Conseil de l'Europe (ou convention de Florence), ratifiée par la Belgique en octobre 2004 et entrée en vigueur en février 2005, qui confirme que la gestion des paysages est une matière particulièrement transversale, puisqu'elle intervient à la fois dans les politiques du patrimoine et de l'environnement, mais aussi de la planification, de l'urbanisme, de la rénovation urbaine et de la mobilité.

Dans cette logique, le concept de « connectivité urbaine »² doit également fédérer le projet de Ville. Il s'agit d'orienter, sur des bases objectives, les décisions à prendre quant aux formes du tissu urbain et à sa structure spatiale dans un périmètre concerné en vue d'arriver à une convergence entre l'orientation politique donnée - une mixité viable - et les caractéristiques morphologiques du quartier et des quartiers environnants. Les alignements des rues et des places donnent non seulement une forme à l'espace public mais constituent le tissu spatial qui est le support d'interaction et d'intégration des activités humaines.

Sur le plan international, dans le rapport élaboré par les Nations Unies³, la capacité de connecter la population urbaine est un des paramètres du « *urban prosperity index* ». Autrement dit, la connectivité dans le tissu urbain est considérée comme moteur d'inclusion spatiale et sociale.

Les formes urbaines sont un patrimoine existant dont il faut faire le diagnostic, prioritairement, puisque ce sont celles qui évoluent le plus lentement selon le principe de « do slow things first », et dont les effets sur le développement portent sur le moyen et long terme⁴.

Ce n'est qu'à travers un diagnostic que l'on peut identifier les dysfonctionnements urbains, entre autres les lieux qui souffrent de (non)connectivité. La Région bruxelloise compte en effet de nombreuses zones enclavées (par le canal, les grands axes de communication, le chemin de fer, les anciens sites industriels...) qui demandent d'être reconnectées à la ville environnante. Le PRDD est l'occasion de pointer où les trames urbaines fonctionnent mal aujourd'hui, et par quel moyen on peut les améliorer. La Commission renvoie au travail qui a été effectué en ce sens dans le cadre du Plan piéton stratégique réalisé par la Région bruxelloise en 2012, et aux études sur les ZIRs 3, 6, 11, 13 en 2006.

Tel le parti pris dans une étude parisienne⁵, la CRMS défend que la capacité à habiter mieux, à densifier et à transformer la ville doit se faire en donnant priorité à la connaissance, l'optimisation des ressources disponibles sur le territoire. Les débats sur sa « réinvention » et la nécessité de construire des tours ne peuvent se tenir sans une connaissance approfondie et fine des contextes précis, des zones de développements souhaités : inventaire du bâti existant, potentiels disponibles, espaces libres, typologies des quartiers voisins et bâtiments environnants, cadastre des logements et bureaux, perspectives urbaines, trames paysagères, ... La méthode, sur le mode de l'ajustement plutôt que de la réinvention de celui-ci, est particulièrement exemplaire pour la CRMS.

¹ Charte de Leipzig sur la ville européenne durable - 2007.

² Des cartes de la connectivité en RBC, ainsi que son analyse qualitative, et les effets sur la centralité et la vitalité, font partie de diverses études réalisées par Space Syntax et commandées et/ou pilotées par le SPRB, la FRB, des communes bruxelloises (les ZIRs, le Quartier Nord, la Gare et quartiers du Midi, les quartiers européens, ...), l'ADT, ...

³ Streets as public spaces and drivers of urban prosperity, publié par les Nations Unies en 2012, dans le cadre du United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat).

⁴ Le Living Planet Report sur le « sustainability » au niveau mondial, préconise « do slow things first ». Ce qui évolue lentement mérite la première attention, et ne permet pas d'erreur.

⁵ Etude « Plus + Paris », menée par les architectes Frédéric Druot, Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal, en collaboration avec M. Borie, J. Gerbeaud, M. Pautrot, juin 2016.

Dans cette étude, le développement possible de Paris est évalué avec finesse et précision. L'approche est pragmatique et donne une priorité à l'optimisation des ressources disponibles sur le territoire. Les architectes opèrent une analyse méthodique et fine de portions de territoire, dans le détail, logement par logement, pour identifier les développements possibles. Ils dressent un inventaire de situations existantes pour mettre en évidence l'immense réservoir de matériel architectural et urbain en place, dont la transformation est capable de fournir des réponses durables à la question immédiate du logement, de la densité urbaine, des services et de l'environnement, du cadre de vie. 164 sites ont été étudiés pour évaluer les capacités foncières de 1.648 situations inventoriées et, via 16 études de faisabilité, conclure à la possibilité de donner un nouveau niveau de confort contemporain à 450.000 logements existants et à en créer 135.000 sans avoir recours à des grandes opérations de transformation urbaine.

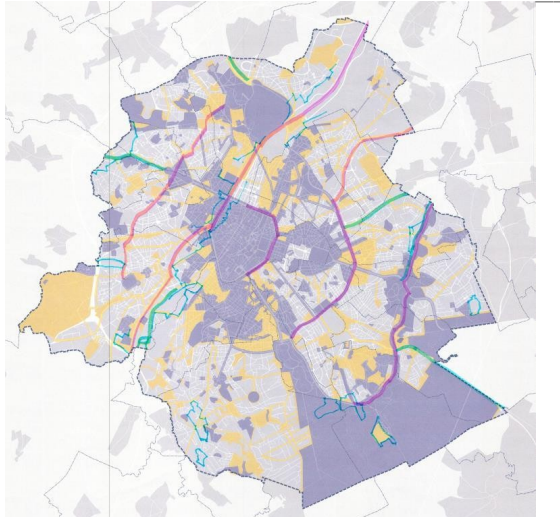
La cartographie

La CRMS recommande d'ajouter au PRDD, un volet plus précis sur la situation existante et la connaissance territoriale, comme par exemple un « Axe 0 – Connaître le territoire ». Ce premier chapitre précéderait les « Axes 1 à 4 – Mobiliser le territoire (...) ». Au niveau de la cartographie, ce chapitre pourrait être la « Carte 0 - *Structure urbaine, patrimoine et paysages* » qu'il conviendrait de pouvoir superposer, à la manière d'un calque, à toutes les autres cartes pour permettre de faire le lien entre les différentes stratégies développées et les qualités et ressources disponibles du territoire. Cette carte devrait reprendre les éléments suivants :

- les maillages verts et bleus (dans sa forme actuelle, la carte des maillages n'est pas mise en rapport avec les axes structurants et les parcs et zones vertes. La continuité verte n'est pas à comprendre que de manière linéaire) ;
- le relief (aujourd'hui, la seule carte où figure le relief est celle du maillage bleu – PRDD, p.15) ;
- les formes urbaines : les espaces ouverts et fermés, les rues, les places, ... et les forces et faiblesses de ces formes en termes de connectivité et de centralité ;
- les grandes perspectives urbaines protégées ou à préserver⁶ (analyse des *isovists* ou champs de vues / cônes de vue) ;
- les axes structurants et les grands alignements d'arbres (canal, tracés et *park system* léopoldiens, tracé royal, grandes perspectives urbaines) ;
- les zones bénéficiant d'un statut urbanistique particulier (ZICHEE, règlements zonés, servitudes de vues) ;
- les biens patrimoniaux protégés ou non (patrimoine mondial, bâtiments et sites classés avec leurs zones de protection, bâtiments et sites inscrits sur la liste de sauvegarde, biens inscrits à l'inventaire légal) ;
- les biens ou lieux emblématiques qui font partie du paysage urbain mais qui ne sont pas protégés légalement (Palais royal, château de Laeken, Tour & Taxis) ;
- les ouvrages d'art monumentaux (ponts avenue de la Couronne, boulevard Lambermont, rue de Stalle, etc.) ;
- les ensembles urbains patrimoniaux (quartier royal, quartier du Béguinage, quartier Louis Lepoutre, etc.) ;
- les quartiers néoclassiques ;
- les cités-jardins et cités de logements (Kapelleveld, Moortebeek, La Roue, etc.) ;
- les ensembles monumentaux (les casernes, les prisons, etc.) ;
- les anciens noyaux villageois ;
- les grands tracés urbains des XVIII et XIXème siècles ;
- les « *Land Mark* », (les bâtiments élevés et silhouettes iconiques existants) et les panoramas ; ...

Ci-dessous, la CRMS a fait l'exercice d'ajouter à la carte patrimoine (carte A), les axes d'implantation des tours, les routes pénétrantes et certaines réserves foncières. Il ressort que les axes d'implantation des tours correspondent aux axes patrimoniaux, ce qui démontre l'intérêt de superposition des données. La CRMS a aussi esquissé une carte (carte B) reprenant les axes structurants, ceux bordés d'alignements d'arbres (existants, à renforcer, nouveaux), les vues, perspectives et panoramas à préserver, les parcs et espaces verts, le canal (encore à dessiner), ... Il s'agit de documents de travail (certains éléments sont manquants et/ou trop peu visibles). Ils devraient être développés ; l'intention ici étant d'illustrer le propos (voir aussi cartes en annexe).

⁶ En ce qui concerne le recensement des vues protégées ou à protéger, la Commission rappelle qu'un travail en ce sens avait été autrefois effectué par l'Administration en 1979 en vue de l'intégrer au Plan de Secteur, l'ancêtre du PRAS, mais cet objectif n'a jamais été rencontré (Cartes des altitudes limites, 65 planches + texte). Ce travail devrait être repris et mis à jour, avec à la clé une éventuelle transcription réglementaire, permettant de cadrer la procédure préparatoire à tout permis en la matière (Voir étude BUUR 2012, pages 180 et suivantes ainsi que 214).



Carte A



Carte B

Par ailleurs, la CRMS suggère de clarifier les cartes du PRDD, de les hiérarchiser (quid du statut des petites cartes ?) et de les assortir d'une note explicative assurant le lien avec les axes et stratégies du PRDD. Elle s'interroge aussi sur les intentions des légendes.

A titre d'exemple, la carte 3 identifie certains "P - parcs à rénover». Qu'en est-il des parcs qui ne bénéficient pas de ce symbole ? Pourquoi ne pas viser tous les parcs et espaces verts du territoire régional dans un souci de valorisation et renforcement de la structure verte ? Le symbole «P espaces verts à créer» existe également mais il serait utile de l'intégrer aussi aux sites à projets, aux pôles de développement, aux campus universitaires à potentiel de densification, aux périmètres identifiés pour l'implantation de tours, ...

Quant au cahier des cartes à plus petite échelle, il intègre des renseignements utiles mais se présente comme un instrument peu pratique. Le PRDD gagnerait en clarté si les petites cartes étaient également fournies à plus grande échelle.

10 pôles prioritaires

La densification de la ville, en réponse au boom démographique, est placée au cœur du projet de Ville. Telles que présentées, les intentions sont comprises comme une série d'actions foncières par zones (souvent déjà en cours), concentrées dans 10 pôles d'interventions prioritaires.

Malheureusement, ils sont souvent sans lien avec la structure et la géographie urbaines héritées de l'histoire et constituées de boulevards, d'avenues, de rues, de places, de parcs. Si le canal est un élément fédérateur du PRDD, d'autres contribuant à façonner l'identité de Bruxelles et de ses faubourgs doivent faire l'objet d'une reconnaissance similaire dans les développements. C'est le cas, par exemple, des grands tracés léopoldiens et du *park system* bruxellois.

Certains axes bruxellois sont de grande importance tels que la Petite Ceinture, la Grande (moyenne) Ceinture, certaines avenues (Louise, Tervueren, Delleur, Loi, ...), etc. Ils méritent une réelle attention dans les développements de ville. D'autres axes devraient se redéfinir pour répondre, par exemple, aux intentions de rééquilibrer l'est et l'ouest de la Région. S'il faut permettre les développements multipolaires et métropolitains souhaités, il est essentiel de comprendre, valoriser et assurer les connexions aux structures urbaines existantes. Ce type d'intention devrait être intégré au PRDD.

Il est difficile par ailleurs de comprendre la distinction faite entre les stratégies 1.2 et 1.4 consacrées au développement des ressources foncières, donc entre les zones de développement « prioritaires » et « spécifiques » puisque, dans les faits, toutes ces zones sont destinées à des quartiers mixtes (le logement étudiant, c'est du logement). La distinction a donc peu de sens et il serait préférable d'instaurer une distinction géographique claire entre la première et la seconde couronne⁷. Ceci ne doit pas être considéré comme contraire au développement polycentrique recherché, qui constitue une des caractéristiques des métropoles. C'est simplement reconnaître que dans la ville multipolaire, le Pentagone bruxellois est un centre « plus égal » que les autres puisqu'il abrite les fonctions historiques, politiques, administratives et commerciales importantes de la Région. Ce territoire mérite d'ailleurs une attention plus importante que la demi-page que lui consacre le PRDD.

Le territoire du canal

Au travers de la zone du canal, qui occupe une place primordiale dans la hiérarchie du PRDD, la CRMS a identifié, à titre d'exemple (l'exercice n'ayant pas été fait sur les autres zones), les connexions qui lui semblent essentielles à ajouter/améliorer pour assurer le raccord à la structure urbaine. Le canal et ses abords sont en effet caractérisés par un problème de ségrégation spatiale tant à cause de l'obstacle du canal que de la morphologie industrielle du tissu (grands îlots, non orientés vers une connectivité de qualité). Les axes structurants et les liaisons urbaines sont essentiels pour assurer la cohésion territoriale.

⁷ La première couronne est constituée de tout l'espace compris entre la Petite Ceinture et la Grande (ou Moyenne) Ceinture. On désigne par Petite Ceinture les boulevards extérieurs du Pentagone ; la Grande Ceinture celle initiée par le boulevard militaire (G. Jacques, L. Schmidt, etc.) aussi appelée Moyenne Ceinture. La seconde couronne, c'est ce qui est au-delà.

Connexions complémentaires à créer :

- raccord direct entre la rue Picard et le boulevard Bolivar, par un pont de plain-pied avec la ville ;
- croisement avec la Grande Ceinture au nord (pont Van Praet), alors qu'il existe d'un côté une ZIR n°4 et sur l'autre rive un espace que le Schéma Directeur de Schaerbeek qualifiait de « Campus » (espace compris entre la gare de Schaerbeek, l'incinérateur, le canal et le boulevard Lambermont) ;
- croisement avec la Grande Ceinture au sud (pont Paepsem) : il s'agit là d'une coupure entre parties habitées d'Anderlecht et de Forest de plus de 1,5 km ;
- enjambements à prévoir au sud et au nord du canal : bien qu'il soit utile d'envisager une passerelle à mi-bassin Vergote (1 km entre ponts), les distances au sud et au nord du canal sont beaucoup plus considérables comme, par exemple, sur le tronçon limitrophe au CERIA, non abordé.

Amélioration des traversées existantes :

- square Emile Vandervelde (pont de Cureghem, futur RER sur la ligne 28, about de Wayez, chaussée de Gand, ... etc.) non inclus dans la réflexion relative à Biestebroek. Certes, le texte parle de structure urbaine mais il traite en réalité de la structure architecturale des îlots ;
- rien n'est dit concernant le réaménagement souhaitable de l'about de la chaussée de Ninove et des îlots qui le bordent ;
- futur Musée Citroën : s'il s'agit d'une composante importante du renouveau du bassin Béco, il constitue aussi un élément important de la structure urbaine ici représentée par l'axe Jardin Botanique – Léopold II, lequel ne doit pas se réduire à un problème de tunnel à rénover.

La CRMS s'interroge également sur le choix opéré concernant la hauteur des ponts sur le canal. Le PRDD indique « *Aussi, l'aménagement des ponts devra permettre autant que possible l'exploitation des voies navigables dans le cadre du réseau européen* ». La CRMS souhaite que soit précisées les hauteurs envisagées et rappelle, à ce titre, que le relèvement systématique des ponts à 7m ne se justifie que dans la zone économique de l'avant-port. Au sud, les ouvrages seront adaptés en fonction de la hauteur libre retenue (5.25 ou 5,85) lorsque l'obsolescence de ceux-ci exigera un renouvellement complet, ou lorsque le réaménagement du nœud correspondant le justifiera. Dans tous les cas, les travaux autour de la voie d'eau devront mettre en valeur les spécificités du paysage de la zone canal et répondre au concept de connectivité. Aussi, la requalification du quartier nord mérite d'être plus explicitement intégrée à la réflexion sur cette zone pour pleinement exploiter son potentiel et créer les liens nécessaires (cf. infra).

Des bâtiments élevés - une ville compacte

La réponse apportée à la croissance démographique en termes de logement consiste aussi à réaliser plusieurs dizaines de bâtiments tours, regroupées dans 7 zones le long de 5 axes. Ce type de densification serait appliqué selon 5 principes, dont le respect du patrimoine architectural. A la p. 40 du PRDD, on lit : « *L'implantation d'immeubles élevés devra tenir compte de perspectives et panoramas à préserver et de perspectives métropolitaines à construire. A l'exception des perspectives à préserver visant un monument, la définition des panoramas et des perspectives a pour objectif de construire le skyline bruxellois et non pas de le figer* ». Pourtant, il semble que les vues et panoramas n'aient pas été valablement pris en compte : certains des axes des bâtiments élevés correspondent aux axes patrimoniaux. La CRMS rappelle à ce sujet la nécessité de la carte O et de sa superposition aux volontés du PRDD.

Pour la CRMS, les bâtiments élevés peuvent servir à densifier, mais pas nécessairement. Ils peuvent se limiter à être des « *landmarks* », dans le *skyline*. Par contre, s'ils sont destinés à contribuer à une densification de qualité, ils doivent être finement implantés et être parfaitement connectés au réseau spatial des quartiers et à leur centralité. Ils doivent aussi offrir des rez-de-chaussée riches de connectivité et d'interaction à l'espace public, ce qui est rarement le cas. Les tours ont naturellement une connexion pauvre à la ville et au domaine public. La CRMS estime qu'elles ne sont pas la réponse la plus évidente à la demande de densité, de proximité, de mixité, d'interaction. Elle demande plutôt de promouvoir une densité sous une forme respectueuse des alignements des rues et des places, basée sur une connectivité continue, dense et régulière des parcelles traditionnelles. Sous cette forme, la densité favorisera la mixité des affectations liée à une ville dense.

Tel que déjà évoqué, pour répondre aux besoins du logement, la CRMS plaide donc, en priorité, pour l'optimisation et l'ajustement du bâti existant. La typologie des tours soulève en outre les questions de durabilité, en comparaison de la ville compacte. La CRMS renvoie à la recommandation Air n° 5 (RIE, p. 746) qui incite à : « *l'implantation de bâtiments compacts et à la construction de bâtiments mitoyens pour augmenter l'inertie thermique des bâtiments et pour améliorer leurs rendements énergétiques* ». La remise en valeur, en priorité, du parcellaire traditionnel bruxellois autour des intérieurs d'îlots s'inscrit dans cette logique.

La réponse aux besoins de logements

La CRMS demande que les intentions de réponse aux besoins de logements, via la transformation d'immeubles de bureaux, s'inscrivent dans une étude fine et globale intégrant aussi les dimensions patrimoniales. Ainsi, par exemple, certains axes, tels que l'axe Souverain / La Hulpe / Delleur, se caractérisent par un ensemble de bureaux remarquables et emblématiques (Bâtiments Axa, Glaverbel, CBR, ...).

La CRMS demande également que soit envisagée une réflexion autour des immeubles barres, dont la typologie n'est pas identifiée dans le projet de PRDD. Ceux-ci constituent pourtant une part très importante du logement bruxellois et occupent un foncier considérable, qu'il conviendrait d'évaluer. La structure en copropriété de ces immeubles, de gestion extrêmement complexe, a lourdement participé à la dégradation du bâti. D'ici quelques années, le maintien de ces immeubles constituera un véritable enjeu. Dans une logique d'anticipation, il conviendrait que les pouvoirs publics questionnent l'avenir de ces sites.

La CRMS s'étonne à nouveau ici de l'absence totale de considération pour le Quartier Nord alors même que cet espace pourrait répondre, à lui seul, à plusieurs objectifs du PRDD : multimodalité, lutte contre la monofonctionnalité, connexion stratégique entre le centre « historique » et le « nouveau » pôle de développement du canal, ... La CRMS demande à ce que cet espace, qui a connu de nombreuses meurtrissures ces 50 dernières années, puisse faire l'objet d'un regard neuf misant sur ses atouts.

La CRMS constate à cet égard qu'un large espace sépare le périmètre des CRU « Gare du Nord – Rue de Brabant – Boulevard Saint Lazare » (CRU B) et « Avenue du Port – Citroën – Allée Verte – Tour et Taxis » (CRU A) (cf. Carte 4 – Espace public et rénovation urbaine), n'intégrant ainsi que partiellement le Quartier Nord dans un espace de revitalisation de l'espace public, et ignorant l'espace situé au nord-ouest (l'arrière de la gare), recréant ainsi une fracture entre cet espace et les quartiers environnants, plutôt que de permettre une reconnexion via des interventions ciblées sur l'espace public.

Un plan paysager

L'équilibre entre le parti de densification et la préservation d'un cadre de vie optimal ne peut être défini que via la réflexion sur le paysage urbain. L'élaboration d'un plan paysager pensé à l'échelle de la Région doit figurer parmi les priorités du PRDD. Intégrant à la fois les structures existantes et les nouvelles séquences paysagères à créer, ce plan global est destiné à évaluer et à justifier la politique urbaine sur le long terme. Il permet de déterminer les zones aptes à une dynamique urbaine renforcée.

Dans ce cadre, il est souhaité que des visions d'ensemble soient élaborées pour certains espaces structurants, afin de mieux guider leur réaménagement. Une attention particulière sera portée aux particularités du système de parcs et d'espaces verts, tels cimetières, infrastructures sportives, reliés entre eux par les grands axes et les boulevards marqués par leurs alignements d'arbres à ce jour menacés.

Priorité sera donnée à la Petite Ceinture, la Grande (Moyenne) Ceinture, etc., ainsi qu'aux pénétrantes autoroutières à transformer en « *park way* ». La CRMS plaide pour que ces axes ne soient pas considérés comme des tronçons isolés mais à ce qu'ils appartiennent à un plan paysager global. De même, en matière de collaboration avec la Région flamande, une réflexion sur les liaisons léopoldiennes devrait être entreprise. Les axes interrégionaux devraient être intégrés aux réflexions, comme les liaisons Laeken / Bouchout et Cinquantenaire / Tervueren.

ZICHEE – PEMVD – espaces structurants

Outre les ZICHEE du PRAS, la carte des zones patrimoniales propose plusieurs périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine (PEMVP). La ZICHEE est avant tout une mesure de qualification impliquant une procédure ; elle est dans son essence d'initiative publique⁸. Le « périmètre d'embellissement et de mise en

⁸ Prescriptions relatives aux zones en surimpression (PRAS)

21. Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement 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 sont arrêtées par plan particulier d'affectation du sol, par règlement d'urbanisme ou en vertu de la législation relative à la conservation du patrimoine immobilier. A défaut, elles sont arrêtées après avis de la commission de concertation.

valeur du patrimoine » (PEMVP) doit se voir comme une extension des ZICHEE et impliquer dès lors une procédure similaire. La logique doit être la même concernant les espaces structurants. Ceux-ci doivent systématiquement être accompagnés de ZICHEE, ou en absence de ZICHEE, complétés de PEMVP.

Les pôles culturels et touristiques majeurs

La RBC dispose de 4 pôles touristiques et culturels majeurs qui demandent un traitement spécifique : le Pentagone, le quartier des Arts et sa liaison au Cinquantenaire, le quartier européen et enfin le pôle autour de Citroën. Les grands centres historiques européens à grands flux touristiques se préoccupent aujourd'hui des diséconomies engendrées. Il faut donc veiller à développer un modèle de tourisme compatible avec les caractéristiques et la fragilité éventuelle des tissus urbains concernés et veiller à leur requalification comme lieux de vie. Cela mérite un point spécifique dans le projet de PRDD.

L'espace public et la mobilité

La CRMS insiste pour que l'espace public ne soit pas envisagé uniquement sous l'angle fonctionnel ou par rapport à la mobilité. L'espace public joue un rôle essentiel dans le système urbain. Rendre à l'espace public son sens dans la ville passera par une prise de position volontariste et courageuse par rapport à l'envahissement de l'automobile plutôt que par la multiplication de sites propres et de piétonniers. Elle se formalisera aussi sur le terrain par l'adaptation des infrastructures et des véhicules de transports publics à la morphologie de la ville ancienne (et non l'inverse) en intégrant que, dans la ville durable, la mobilité n'est ni de privilégier certains groupes d'usagers au gré des pressions que ceux-ci exercent, ni d'en entraver d'autres au prix d'un arsenal d'obstacles physiques dissuasifs, encombrant l'espace public.

Si la requalification du paysage urbain implique une réflexion sur la question de la circulation / mobilité dans toutes ses composantes (circulation, parking, livraison, transports publics, pistes cyclables, zones piétonnes, accessibilité, espace public, ...), c'est toutefois le paysage urbain dans son ensemble qui doit dicter et conduire les aménagements.

Gouvernance, méthodologie, études, voies et moyens

Le RIE date de septembre 2016 et paraît fondé sur une version du PRDD différente de celle mise à l'enquête public. La CRMS s'interroge sur cette procédure et sur ses effets par rapport à la finalité du travail.

Par exemple, à la page 479 du RIE on lit : « Le Projet de PRDD inclut en outre une carte *Patrimoine architectural et paysager* » et plus loin « Le patrimoine emblématique, constitué par 74 biens identifiés sous forme de liste et localisés sur la carte (...) Les éléments du patrimoine emblématique signalés incluent des biens protégés et des biens non protégés, et aussi bien des sites et des zones de très large surface (Nerpeede, Domaine Royal de Laeken par exemple) que des monuments ». Dans le PRDD final, les 74 biens ne figurent plus.

La CRMS recommande d'ajouter un glossaire au début du PRDD pour clarifier certains termes, tels que celui de l' « espace public », qui fait l'objet de différentes définitions en fonction des acteurs concernés. Ce glossaire devrait aussi lister les études réalisées ayant servi, ou non, de support au projet de PRDD : étude BUUR sur les bâtiments élevés, étude BXXL, Plan piéton stratégique, ... Le statut de ces études devrait être défini.

Le PRDD pointe – très légitimement – l'importance de la fonction du Maître-architecte pour améliorer la qualité de l'architecture de nouveaux projets. Au même titre, les efforts mobilisés par la Région sur la bonne gestion du patrimoine existant à travers une administration et une commission dynamiques et efficaces devraient être mis en exergue. Tout comme pour le bMa, ses compétences devraient être mobilisées le plus en amont possible des projets (PRDD, p. 64). Ses connaissances et compétences pourraient être mobilisées au service d'une nécessaire gestion transversale des questions de patrimoine, d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Enfin, la CRMS s'interroge sur les voies et moyens nécessaires à la bonne marche du PRDD et demande que ce point fasse l'objet d'un chapitre spécifique dans le texte.

Conclusion

Le PRDD offre l'occasion de préserver, réhabiliter et valoriser les valeurs urbaines, patrimoniales et paysagères qui forgent l'identité bruxelloise et de créer le lien avec les nouvelles structures urbaines pour fonder les

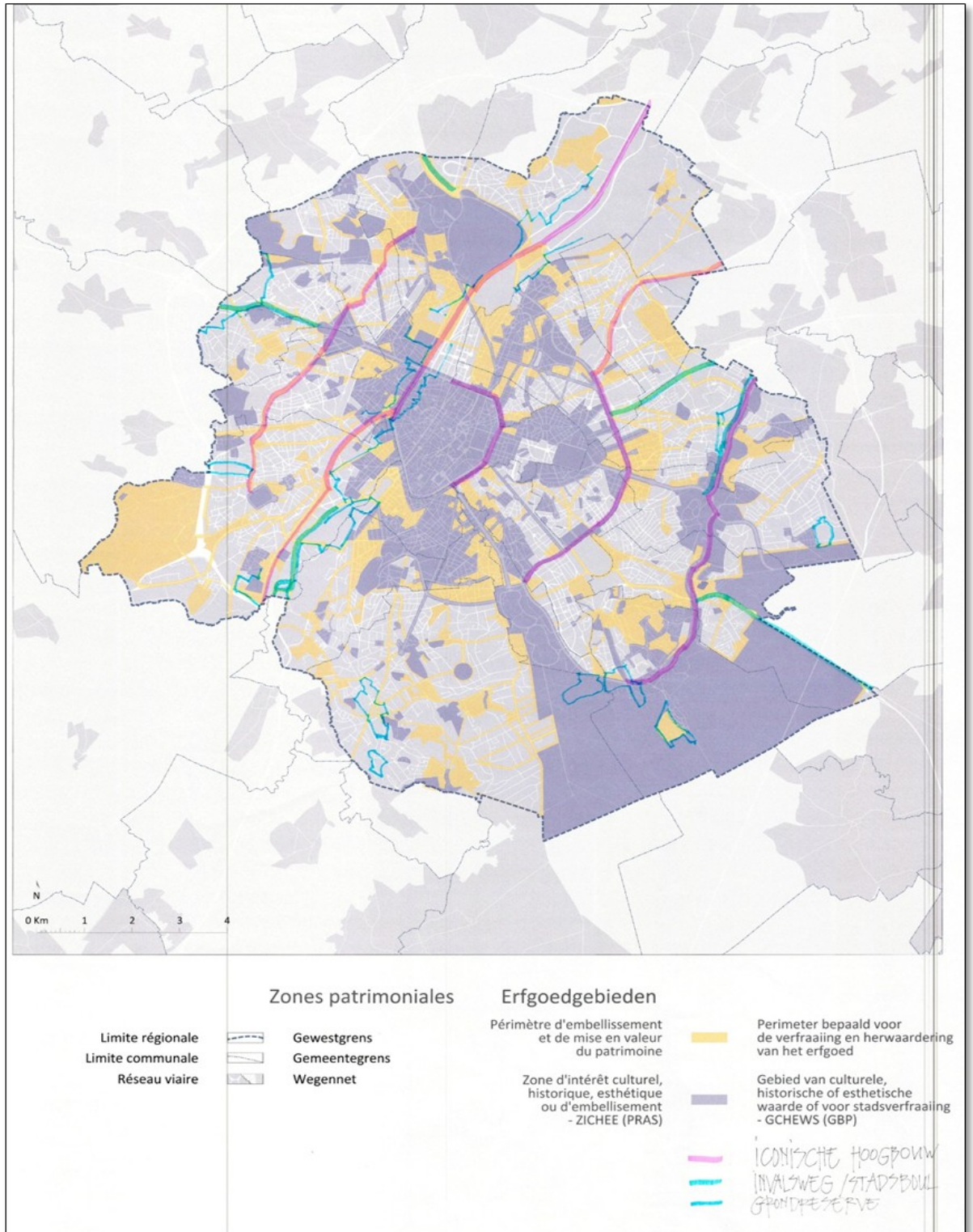
ambitieux projets territoriaux. Cet aspect devrait être approfondi dans le projet de PRDD. La CRMS préconise de poursuivre le travail et de mieux articuler les nouveaux développements par zone à la ville existante et à ses caractéristiques, forces et faiblesses, aussi variées soient-elles. Une meilleure prise en compte des ressources disponibles est essentielle pour soutenir, renforcer et promouvoir les développements urbains, culturels, économiques, sociaux, historiques et environnementaux.

Le PRDD fonde sa politique territoriale aux horizons 2025 et 2040. Le plan s'est donc penché sur les 20 ans à venir, ce qui, sur le plan urbanistique, est assimilé au moyen terme. A la lecture du plan, il apparaît également que d'ici 2040, le PRDD prévoit « la consommation » de tous les espaces aujourd'hui disponibles par le biais d'une politique foncière qui consiste à remplir / construire les zones actuellement disponibles. Quelles sont les ambitions de la Région au-delà de 2040 ?

* * *

ANNEXE A L'AVIS DE LA CRMS RENDU LE 22/02/2017 SUR LE PROJET DE PRDD

CARTE A



Cette carte est un document de travail : certains éléments sont manquants et/ou trop peu visibles ;
ils devraient être développés.

CARTE B

identifiant les axes structurants, les alignements d'arbres, les vues, perspectives et panoramas, les parcs et espaces verts structurants.



Cette carte est un document de travail : certains éléments sont manquants et/ou trop peu visibles ; ils devraient être développés.