

**PARLEMENT DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2010-2011

23 FÉVRIER 2011

---

**Présentation du schéma directeur Reyers  
(RTBF – VRT)**

---

**RAPPORT**

fait au nom des commissions réunies  
de l'Infrastructure et  
de l'Aménagement du Territoire

par M. Philippe CLOSE (F)  
et Mme Anne DIRIX (F)

---

Ont participé aux travaux de la commission :

**Commission de l'Infrastructure :**

*Membres effectifs* : Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne, MM. Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara, Aziz Albishari, Mmes Céline Delforge, Danielle Caron, Carla Dejonghe, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte De Pauw.

*Membre suppléant* : M. Vincent Vanhalewyn.

**Commission de l'Aménagement du Territoire :**

*Membres effectifs* : M. Willem Draps, Mmes Gisèle Mandaila, Viviane Teitelbaum, MM. Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid, Mohamed Ouriaghli, Mme Anne Dirix, M. Alain Maron, Mmes Marie Nagy, Julie de Groote, Mahinur Ozdemir, Els Ampe, Annemie Maes.

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2010-2011

23 FEBRUARI 2011

---

**Voorstelling van het richtschema Reyers  
(VRT – RTBF)**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de verenigde commissies  
voor de Infrastructuur en  
voor de Ruimtelijke Ordening

door de heer Philippe CLOSE (F)  
en mevrouw Anne DIRIX (F)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

**Commissie voor de Infrastructuur :**

*Vaste leden* : mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne, de heren Philippe Close, Jamal Ikazban, Emin Özkara, Aziz Albishari, mevr. Céline Delforge, mevr. Danielle Caron, mevr. Carla Dejonghe, de heer Jef Van Damme, mevr. Brigitte De Pauw.

*Plaatsvervanger* : de heer Vincent Vanhalewyn.

**Commissie voor de Ruimtelijke ordening :**

*Vaste leden* : de heer Willem Draps, mevr. Gisèle Mandaila, mevr. Viviane Teitelbaum, de heren Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid, Mohamed Ouriaghli, mevr. Anne Dirix, de heer Alain Maron, mevr. Marie Nagy, mevr. Julie de Groote, mevr. Mahinur Ozdemir, mevr. Els Ampe, mevr. Annemie Maes.



**I. Exposé de M. Jens Aerts,  
associé du bureau d'urbanisme BUUR,  
et de M. Hugues Duchateau,  
administrateur délégué de Stratec**

MM. Jens Aerts et Hugues Duchateau ont tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Le schéma directeur présenté ce jour est le fruit d'une collaboration entre les bureaux d'études BUUR et STRATEC.

Ce schéma directeur a certes été initié et adopté en comité d'accompagnement sous la législature 2004-2009, mais les options proposées ne contreviennent pas aux objectifs de l'accord de gouvernement 2009-2014. Mieux encore, les objectifs de l'accord de gouvernement 2009-2014 sont une motivation à mettre en oeuvre les options du schéma directeur.

Le Gouvernement devra dès lors veiller à ce que la mise en oeuvre de ce schéma directeur se réalise dans le respect des objectifs régionaux. Elle devra contribuer à l'objectif de 15 % de logements en gestion publique et à finalité sociale dans chacune des communes concernées et intégrer les objectifs fixés en matière de mobilité, en particulier au travers des plans particuliers d'affectation du sol (PPAS).

**Zone couverte par le schéma directeur**

Le schéma directeur porte sur une zone assez large d'une superficie de 175 hectares, bordée par la moyenne ceinture, le côté sud de l'autoroute E40, la chaussée de Louvain, et s'étendant jusqu'à la limite régionale.

Cette zone est l'une des quatorze zones leviers définies par le plan régional de développement (PRD) de 2002.

La mise en route de ce schéma directeur n'a pas été motivée par la nécessité de réaliser un grand équipement ou de réhabiliter une friche, comme c'est le cas pour Tour et Taxis. Il s'agissait de procéder à un travail de restructuration et de requalification d'une zone urbanisée complexe où coexistent différentes activités, de faire en sorte que cette zone configurée comme une banlieue fasse urbanistiquement partie de la métropole bruxelloise.

C'est une zone stratégique dans la mesure où elle forme un des pôles forts sur la moyenne ceinture, avec Schaerbeek-Formation, Josaphat, l'ULB, Delta, ...

Le développement de ces sites stratégiques dépend de la création d'un système de transport public fort afin qu'il

**I. Uiteenzetting van de heer Jens Aerts,  
vennoot van het stedenbouwkundig  
bureau BUUR, en de heer Hugues Duchateau,  
afgevaardigd bestuurder van Stratec**

De heer Jens Aerts en de heer Hugues Duchateau hebben voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Het richtschema dat vandaag voorgesteld wordt, is de vrucht van de samenwerking tussen de studiebureaus BUUR en Stratec.

Dat richtschema is wel al opgesteld en aangenomen in het begeleidingscomité tijdens de zittingsperiode 2004-2009, maar de voorgestelde keuzes zijn niet in strijd met de doelstellingen van het regeerakkoord 2009-2014. Meer nog, de doelstellingen van het regeerakkoord 2009-2014 zijn een motivatie om de keuzes van het richtschema uit te voeren.

De Regering zal er dan ook op moeten toezien dat de uitvoering van het richtschema zal verlopen met naleving van de gewestelijke doelstellingen. Het zal moeten bijdragen tot de doelstelling van 15 % woningen in openbaar beheer en met sociaal oogmerk in elk van de gemeenten in kwestie, en het zal rekening moeten houden met de doelstellingen op het vlak van de mobiliteit, in het bijzonder via bijzondere bodembestemmingsplannen (BBP).

**Gebied gedekt door het richtschema**

Het richtschema heeft betrekking op een tamelijk ruim gebied van 175 hectare, begrensd door de middenring, de zuidkant van de autosnelweg E40, de Leuvensesteenweg, tot aan de grenzen van het Gewest.

Dat gebied is één van de veertien hefboomzones bepaald in het gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP) van 2002.

De uitvoering van dat richtschema is niet ingegeven door de noodzaak om grote voorzieningen uit de grond te stampen of een verlaten gebied te rehabiliteren, zoals het geval is voor Thurn en Taxis. Het was de bedoeling om een complexe verstedelijkte zone met verschillende bestaande activiteiten te herstructureren en te herkwalificeren en ervoor te zorgen dat dat gebied, met de configuratie van een voorstad, stedenbouwkundig deel zou uitmaken van de Brusselse metropool.

Het is een strategische zone omdat zij een van de sterke polen op de middenring vormt, samen met Schaerbeek-Vorming, Josaphat, de VUB, Delta ...

De ontwikkeling van die strategische sites hangt af van de verwezenlijking van performant openbaar vervoer om

reste compatible avec les objectifs poursuivis par le PRD, visant une réduction de 20 % de l'utilisation de la voiture.

La zone se présente comme un *patchwork* exceptionnel de fonctions urbaines qui sont juxtaposées. Cette mixité forme un atout mais ne réussit pas pour autant à créer une atmosphère agréable pour vivre et travailler. La voiture domine encore le quartier, certaines fonctions sont soit inconciliables entre elles soit inadaptées à une coexistence harmonieuse dans le quartier, et les riverains jouissent d'un cadre peu confortable pour se déplacer à pied ou à vélo.

De nombreuses activités économiques (entreprises, commerces, bureaux) s'y concentrent en zone d'industrie urbaine (principalement des garages occupés à la vente de voitures) comme en zone administrative (bureaux des rues Colonel Bourg et Marcel Thiry). On y distingue également une zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public conséquente (le site RTBF-VRT), des zones d'habitation non reliées entre elles (seul le quartier Paduwa forme un ensemble cohérent) et une seule zone verte importante (des terrains de sport appartenant à la commune de Saint-Josse-ten-Noode).

La question n'est pas de savoir quelle fonction doit quitter la zone. Il faut une approche globale, seule capable de réussir une transformation urbaine qui rétablisse un équilibre sain dans le quartier.

### Questions

Les questions posées dans l'offre par la Région de Bruxelles-Capitale étaient les suivantes :

1. Comment renforcer le pôle médias ?
2. Comment réguler le trafic de l'autoroute E40, qui est une entrée de ville ? Faut-il la rétrécir, la verduriser ?
3. Quel est le rôle futur des bureaux sis rue Colonel Bourg ? Doivent-ils rester ? Une transformation en logements est-elle souhaitable et réaliste ?
4. Comment mieux intégrer les industries dans le tissu urbain sachant que les superficies d'industries urbaines disponibles en Région de Bruxelles-Capitale n'ont cessé de diminuer ces dernières années, en raison notamment de la forte pression immobilière ?
5. Comment requalifier la mixité du quartier Paduwa et rompre son isolement ?
6. Quel est le statut de la chaussée de Louvain ? Axe RER-bus ou axe commercial ? Faut-il combiner les deux fonctions – et de quelle manière – ou opérer un choix ?

verenigbaar te blijven met de doelstellingen van het GewOP, te weten het gebruik van de auto met 20 % te verminderen.

Het gebied ziet eruit als een uitzonderlijk *patchwork* met naast elkaar bestaande stedelijke functies. Die mix vormt een troef, maar creëert daarom nog niet een aangename omgeving om te leven en te werken. De auto is nog altijd koning in de wijk, sommige functies zijn niet met elkaar verzoenbaar of op een harmonische wijze naast elkaar geschikt, en de bewoners hebben een weinig comfortabele omgeving om de fiets te nemen of te voet te gaan.

Heel wat economische activiteiten (bedrijven, winkels, kantoren) zijn er geconcentreerd in een stedelijke industriezone (voornamelijk garages die auto's verkopen) en in een administratieve zone (kantoren aan de Kolonel Bourgstraat en de Marcel Thirystraat). Men vindt er ook een zone met voorzieningen van algemeen belang of met grote overheidsbedrijven (de site VRT-RTBF), woonzones die niet met elkaar verbonden zijn (enkel de wijk Paduwa vormt een coherent geheel) en slechts één grote groene zone (sportvelden toebehorend aan Sint-Joost-ten-Node).

De vraag is niet welke functie uit de zone moet verdwijnen. Er is een algemene benadering vereist, die als enige kan zorgen voor een succesvolle stedelijke transformatie die een gezond evenwicht in de wijk herstelt.

### Vragen

De vragen die in de offerteaanvraag van het Brussels Gewest gesteld werden, waren de volgende.

1. Hoe de mediapool versterken ?
2. Hoe het autoverkeer op de snelweg E40, die een toegang tot de stad vormt, regelen ? Moet die verkleind worden of vergroend worden ?
3. Wat is de toekomstige rol van de kantoren aan de Kolonel Bourgstraat ? Moeten die blijven ? Is een omvorming tot woningen wenselijk en realistisch ?
4. Hoe de bedrijven beter integreren in het stadsweefsel, wetende dat de beschikbare oppervlakte stedelijke industrie in het Brussels Gewest is blijven dalen de jongste jaren, met name als gevolg van de hoge vastgoeddruk ?
5. Hoe de mix van de wijk Paduwa herzien en een einde maken aan het isolement ?
6. Wat is het statuut van de Leuvensesteenweg ? Een as voor de GEN-bus of een commerciële as ? Moeten beide functies worden gecombineerd – en hoe – of moet een keuze worden gemaakt ?

7. Quelle est la destination future de la zone Marcel Thiry ?

### Projets

Le schéma directeur vise à équilibrer les différentes fonctions (logement, industries urbaines, bureaux, ...) et se traduit par cinq grands projets qui, ensemble, transforment le quartier et renforcent l'économie et l'image de la Région de Bruxelles-Capitale.

La coexistence de cinq grands projets répond en fait au morcellement du quartier et présente l'avantage que tous ne doivent pas nécessairement débiter en même temps. Chaque projet correspond en effet à une problématique relativement indépendante et se divise en interventions stratégiques et lignes directrices propres. Cette division rend la mise en oeuvre du schéma directeur réaliste.

Certains se traduiront par des règlements urbanistiques ou dans des PPAS, d'autres resteront des exemples que les acteurs concernés pourront utiliser comme références.

Les projets ont toutefois un impact important les uns sur les autres de manière à créer une synergie positive qui se reflétera sur l'évolution du quartier.

Le premier projet vise à créer une polarité économique régionale sur le boulevard Reyers; il porte donc sur le pôle médias.

Le deuxième projet entend transformer l'image d'entrée de ville et à éliminer les nuisances et la barrière que représente la E40 aujourd'hui en la rétrécissant et, de cette façon, à permettre le développement de la zone située au nord de l'autoroute.

Le troisième projet propose un réaménagement global de la chaussée de Louvain qui répond à la fois aux problèmes de mobilité mais qui vise également à redonner à cet axe une identité claire aussi bien à travers l'aménagement de l'espace public qu'à travers la transformation de certaines parcelles vides.

Le quatrième projet vise à profiter de l'espace vert sis sur le site des RTBF – VRT afin d'en faire un véritable parc public et d'assurer ainsi un lien entre les quartiers alentours.

Le cinquième projet est le fruit d'une réflexion sur le devenir de la partie Est de la zone du schéma directeur, à savoir le quartier Marcel Thiry.

### Premier projet : le pôle médias

Le premier projet vise à créer une polarité économique régionale dédiée aux médias autour de la zone occupée par la RTBF et la VRT.

7. Wat is de toekomstige bestemming van de zone Marcel Thiry ?

### Projecten

Het richtschema strekt ertoe de verschillende functies in evenwicht te brengen (huisvesting, stedelijke industrie, kantoren, ...) en krijgt concreet gestalte in vijf grote projecten die samen de wijk omvormen en de economie en het imago van het Gewest verbeteren.

Het naast elkaar bestaan van vijf grote projecten komt in feite tegemoet aan de versnippering van de wijk en heeft als voordeel dat die niet alle vijf op hetzelfde moment moeten starten. Elk project stemt immers overeen met een relatief alleenstaande problematiek en is opgedeeld in strategische ingrepen en eigen krachtlijnen. Die opdeling maakt de uitvoering van het richtschema realistisch.

Sommige zullen leiden tot stedenbouwkundige verordeningen of BBP's, andere zullen voorbeelden blijven die de betrokken actoren als referentie zullen kunnen gebruiken.

De projecten hebben evenwel een grote impact op elkaar zodanig dat een positieve synergie ontstaat die goed zal zijn voor de evolutie van de wijk.

Het eerste project strekt ertoe een gewestelijke economische polariteit te creëren op de Reyerslaan; het gaat dus over de mediapool.

Het tweede project strekt ertoe het imago bij het binnenrijden van de stad te veranderen en de hinder en de barrière van de E40 van vandaag te doen verdwijnen door die te versmallen en zo de ontwikkeling van de zone ten noorden van de snelweg te bevorderen.

Het derde project omvat een algemene heraanleg van de Leuvensesteenweg die tegemoetkomt aan de mobiliteitsproblemen, maar die aan die as ook een duidelijke identiteit wil geven, zowel via de heraanleg van de openbare ruimte als via de transformatie van enkele lege percelen.

Het vierde project strekt ertoe gebruik te maken van de groene ruimte op de site van de VRT-RTBF om er een echt openbaar park van te maken en aldus voor een verbinding met de naburige wijken te zorgen.

Het vijfde project is het resultaat van denkwerk over de toekomst van het oostelijke deel van het gebied van het richtschema, te weten de Marcel Thirywijk.

### Eerste project : de mediapool

Het eerste project strekt ertoe een gewestelijke economische mediapool uit te bouwen rond het gebied waar de VRT en de RTBF zich bevinden.

La zone concernée déborderait sur la rue Colonel Bourg où l'on créerait du logement mais également de nouveaux espaces de bureaux destinés à l'élargissement du pôle médias.

Il est également important que l'espace ouvert sis devant les bâtiments de la RTBF et de la VRT s'ouvre au public. Cela permettrait de retisser les liens piétons dans le quartier et offrirait au pôle lui-même davantage de visibilité.

Le développement de bureaux dans la zone Reyers doit être limité à la zone la plus proche des transports en commun sur la moyenne ceinture parce que, en comparaison avec des zones de bureaux plus centrales telles que le quartier Nord, il s'agit en soi d'une zone périphérique moins bien desservie par les transports en commun, mais surtout très bien reliée au réseau autoroutier. Étant donné que ses employés habitent à concurrence de 70 % en dehors de Bruxelles, elle présente toutefois le risque d'une hausse du taux d'utilisation de la voiture.

Ceci dit, on prévoit dans les années à venir, si le péage urbain ne devait pas être institué, plus de 6.000 voyageurs entre la place Meiser et la gare du Nord via l'avenue Rogier et plus de 8.000 voyageurs entre Montgomery et Meiser à l'heure de pointe du matin. Or, un tel flux ne peut être absorbé par le tram.

Il est donc tout à fait plausible, pour autant que les finances l'autorisent, que la moyenne ceinture, exploitée aujourd'hui en préméto, soit à terme exploitée en méto. De telles infrastructures permettraient de relier la zone Reyers à la gare du Nord en dix à quinze minutes, de sorte que les gens aient un avantage à prendre le train puis le méto plutôt que la voiture et que la zone puisse alors être qualifiée de zone A au sens du Règlement régional d'urbanisme.

Il est possible de densifier le pôle médias à proximité de l'arrêt de préméto Diamant. L'autre extrémité de la rue Colonel Bourg est toutefois moins bien desservie en transports en commun et les bureaux doivent y être évités. Il n'est d'ailleurs pas évident d'y attirer des entreprises ou les institutions européennes par exemple.

La zone contient de grandes réserves de terrains appartenant au secteur public (la Région et le Fédéral possèdent chacun plus de deux hectares). Ces terrains sont d'autant plus intéressants que leur exploitation ne nécessite pas de grands investissements, qu'ils sont situés sur l'entrée de ville et sur la moyenne ceinture à la fois, et qu'ils jouissent d'une bonne accessibilité autant en voiture qu'en transports en commun.

Le plan régional d'affectation du sol (PRAS) y préconise une tirette bleue de bureaux qui protège les terrains dédiés au logement le long de la rue Colonel Bourg, des nuisances sonores de l'E40.

Het gebied in kwestie zou ook de Kolonel Bourglaan bestrijken waar men sociale woningen zou bouwen, maar ook nieuwe kantoorruimten die bestemd zijn voor de uitbreiding van de mediapool.

Het is ook belangrijk dat de open ruimte voor de gebouwen van de VRT en de RTBF toegankelijk wordt voor het publiek. Dat zou opnieuw voor voetgangersverbindingen in de wijk zorgen en de mediapool meer uitstraling geven.

De kantoorbouw in het Reyersgebied moet beperkt worden tot de zone het meest dicht bij het openbaar vervoer op de Middenring, omdat het op zich, vergeleken met centrale kantoorlocaties zoals de Noordwijk, een perifeer gebied is dat minder met het openbaar vervoer maar vooral zeer goed verbonden is met het wegennet. Aangezien 70 % van de werknemers buiten Brussel woont, houdt dit echter het risico in dat de wagen meer gebruikt wordt.

Als de stadstol niet zou worden ingevoerd, voorziet men in de komende jaren meer dan 6.000 reizigers tussen het Meiserplein en het Noordstation via de Rogierlaan en meer dan 8.000 reizigers tussen Montgomery en Meiser tijdens de ochtendspits. Zo'n verkeersstroom kan niet worden opgevangen door het tramnet.

Het is dus volkomen plausibel, voor zover de financiën dat mogelijk maken, dat de middenring, die vandaag als premetrolijn wordt gebruikt, op termijn als metrolijn wordt gebruikt. Dergelijke infrastructuur zouden het Reyersgebied verbinden met het Noordstation in tien tot vijftien minuten, zodat de mensen er voordeel bij hebben om de trein en dan de metro te nemen in plaats van de wagen en zodat het gebied als een zone A kan worden beschouwd volgens de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.

De mediapool kan verdicht worden nabij de premetrohalte Diamant. Aan het andere uiteinde van de Kolonel Bourgstraat zijn er evenwel minder verbindingen met het openbaar vervoer en kantoorbouw moet er worden vermeden. Het is trouwens niet evident om bijvoorbeeld bedrijven of Europese instellingen aan te trekken.

Het gebied omvat grote grondreserves die eigendom van de overheid zijn (het Gewest en de federale overheid bezitten elk meer dan twee hectare). Die gronden zijn des te interessanter daar de exploitatie ervan geen grote investeringen vereist, ze zowel dicht bij de toegang tot de stad als bij de middenring gelegen zijn en vlot bereikbaar zijn met de wagen en het openbaar vervoer.

Het gewestelijk bodembestemmingsplan (GBP) beveelt er een rij kantoren aan die de voor huisvesting bestemde gronden langs de Kolonel Bourglaan beschermt tegen de geluidshinder van de E40.

Quant aux terrains longeant la moyenne ceinture, il y en a deux en particulier : le site du futur bloc C en face du viaduc Reyers et les terrains de la VRT actuellement utilisés pour le parking.

Des projets sont planifiés sur une partie des terrains résidentiels ainsi que sur le site du bloc C.

A condition de pouvoir modifier les limites sécurisées des RTBF et VRT et de pouvoir apporter quelques modifications ponctuelles au projet *Emeraude*, un nouvel ensemble de bureaux, d'espaces commerciaux et de logements pourra être développé dans la zone.

Lignes directrices :

- ouverture de la rue (l'avenue des Médias) entre la moyenne ceinture et la E40. Cette rue commence à la rue Evenepoel, passe par la place des Carabiniers (entrée de la RTBF) et se raccorde à la rue Colonel Bourg *bis* pour enfin aboutir sur le nouvel échangeur proposé pour accéder à la E40. Cette artère désenclavera tous les immeubles de bureaux de la zone, en ce compris les futurs bureaux le long de la E40 (tirette bleue du PRAS), les trois blocs Silver, Diamant et *Emeraude* ainsi que les campus de la VRT et de la RTBF. Elle donne à l'ensemble une structure claire;
- aménagement de deux immeubles phares à chaque extrémité de l'avenue des Médias : le premier donnant sur l'entrée de la E40, le deuxième donnant sur la moyenne ceinture et la place Meiser;
- développement de la zone de logement sur la rue Colonel Bourg (débarrassée du trafic de transit qui est reporté sur l'avenue des Médias) dans un souci de qualité de vie et de mixité programmatique et sociale;
- développement intégré de logements et de bureaux par :
  - la discontinuité de la tirette de bureaux le long de l'avenue des Médias afin de permettre l'ensoleillement des intérieurs d'îlots (une alternance donne un caractère plus vert et animé à la rue);
  - la mixité sociale : vu la haute concentration en logements sociaux dans le secteur, il serait intéressant de donner la priorité aux logements moyens;
- aménagement d'un nouveau rond-point sous la E40 au niveau de l'avenue de Mars afin d'organiser les flux entrants et sortants de l'autoroute.

### Deuxième projet : le *parkway*

Le deuxième projet vise à limiter au strict nécessaire la largeur et le nombre de bandes de la E40 et à la verduriser

Wat betreft de gronden langs de middenring, zijn er twee die opvallen : de site van het toekomstige blok C tegenover het Reyersviaduct en de terreinen van de VRT die thans als parkeerruimte worden gebruikt.

Er worden projecten gepland op een deel van de voor huisvesting bestemde gronden en op de site van blok C.

Indien de beveiligde grenzen van de VRT en RTBF kunnen worden gewijzigd en enkele specifieke wijzigingen in het *Emeraude*-project kunnen worden aangebracht, kan er in dat gebied een nieuw complex van kantoren, handelsruimten en woningen tot stand gebracht worden.

Richtlijnen :

- opening van de straat (Medialaan) tussen de middenring en de E40. Die straat begint aan de Evenepoelstraat, loopt langs het Karabiniersplein (ingang van de RTBF), sluit aan op de Kolonel Bourgstraat *bis* en mondt ten slotte uit in de voorgestelde nieuwe verkeerswisselaar met de E40. Die weg zal alle kantoorgebouwen in het gebied ontsluiten, met inbegrip van de toekomstige kantoren langs de E40 (rij kantoorgebouwen van het GBP), de drie blokken Silver, Diamant en *Emeraude*, alsook de VRT- en de RTBF-campus, en geeft het geheel een duidelijke structuur;
- aanleg van twee opvallende gebouwen aan elk uiteinde van de Medialaan : het eerste ziet uit op het begin van de E40 en het tweede op de middenring en het Meiserplein;
- ontwikkeling van het woongebied aan de Kolonel Bourgstraat (zonder het transitverkeer dat naar de Medialaan wordt verplaatst) met het oog op levenskwaliteit en programmatorische en sociale gemengdheid;
- geïntegreerde ontwikkeling van huisvesting en kantoren door :
  - onderbreking van de rij kantoren langs de Medialaan om zonlicht binnen te laten in de binnenkoer van de huizenblokken (afwisseling vergroent en verlevendigt de straat);
  - bevordering van de sociale gemengdheid : gelet op de grote concentratie van sociale woningen in het gebied, zou het interessant zijn om voorrang te geven aan woningen voor de middeninkomens;
- aanleg van een nieuwe rotonde onder de E40 ter hoogte van de Maartlaan om het in- en uitgaande autoverkeer te organiseren.

### Tweede project : de *parkway*

Het tweede project strekt ertoe de breedte en het aantal rijvakken van de E40 te beperken tot het strikt noodzake-

comme un boulevard vert. Le rétrécissement permet de limiter la vitesse et donc de réduire les nuisances sonores, et aussi de diminuer la fracture provoquée par la E40 entre deux quartiers. Il s'agit de limiter la capacité automobile au strict nécessaire en tenant compte de la demande actuelle et future. Concrètement, la largeur peut être fortement réduite et le reste renforcera le caractère vert de l'entrée et/ou sera utilisé pour aménager les bandes d'une nouvelle ligne de RER-bus et de nouvelles pistes cyclables interrégionales.

La réduction de la largeur se justifie non seulement sous l'angle de la capacité de trafic, mais aussi eu égard à la nécessité de pouvoir développer des projets immobiliers plus intéressants le long de la E40. Sur le flanc nord, une zone étroite de bureaux est actuellement prévue. Grâce au rétrécissement de la E40, le projet prévoit la construction progressive de 145.000 mètres carrés de logements et équipements qui remplaceront graduellement les bureaux trop éloignés de la moyenne ceinture et qui viendront renforcer le quartier de Paduwa.

La E40 offre aux conducteurs entrant sur Bruxelles une expérience particulière de la ville. A Kraainem débute une entrée de ville fluide et verdurisée qui se termine à l'un des trois grands ronds-points qui servent de portes : Meiser, Schuman et Montgomery. Le passage brutal d'une échelle territoriale (à 120 km/h) à une échelle urbaine, entrecoupé par un passage à travers des tunnels, offre un contraste particulier.

L'un des principaux objectifs du schéma directeur est de conférer à ce segment autoroutier une qualité urbaine et paysagère digne d'une entrée de ville distinguée et de réduire au maximum la barrière et les nuisances causées par son profil actuel.

Cette manière d'entrer en ville est caractéristique de Bruxelles : on la retrouve sur plusieurs axes d'entrée : l'autoroute A12 via les parcs de Laeken, l'avenue de Teruren, le boulevard de la Woluwe ou, à terme, le boulevard Léopold III.

Le plus aberrant dans le cas de la E40 est qu'elle a les dimensions d'une autoroute : absence de qualité paysagère, rupture profonde dans le tissu urbain et nuisances importantes causées aux quartiers de Schaerbeek, Evere et Woluwe-Saint-Lambert dues à la vitesse du trafic.

Le nombre de bandes de circulation sur la E40 à hauteur de la rue Colonel Bourg est actuellement de six dans chaque sens. En venant de Louvain, avant l'échangeur de Diegem, l'autoroute n'en compte que deux. A la sortie de l'échangeur, une bretelle en provenance du ring arrive sur la E40, augmentant le nombre de bandes à trois. Ensuite, les raccordements avec le boulevard de la Woluwe et l'avenue des Communautés ajoutent successivement une bande et deux bandes. On a donc au total six bandes jusqu'à

lijke en in te groenen als een groene boulevard. Door de versmalling wordt de rijnsnelheid beperkt en dus de geluidshinder verminderd en zal de E40 minder een breuk tussen twee wijken zijn. Het is de bedoeling om de capaciteit voor auto's te beperken tot het strikt noodzakelijke, rekening houdend met de huidige en toekomstige vraag. Concreet kan de breedte hard gereduceerd worden en zal de rest het groene karakter van de toegang versterken en/of worden gebruikt om de rijvakken voor een nieuw traject van de GEN-bussen en nieuwe intergewestelijke fietspaden aan te leggen.

De reductie van de breedte is niet enkel geargumenteed vanuit de verkeerscapaciteit, maar ook vanuit een noodzaak om tot interessantere bouwontwikkelingen langs de E40 te kunnen komen. Aan de noordzijde is nu een smalle zone met kantoren voorzien. Het project voorziet dankzij de versmalling van de E40 in de geleidelijke bouw van 145.000 m<sup>2</sup> woonoppervlakte en voorzieningen, die gaandeweg de kantoren die te ver verwijderd zijn van de mid-denring vervangen en de Paduwa-wijk versterken.

De E40 is een bijzondere ervaring voor bestuurders die Brussel binnenrijden. In Kraainem rijden ze vlotjes, via een groene toegang, de stad binnen, tot een van de drie grote rotondes die als toegang dienen : Meiser, Schuman en Montgomery. De abrupte overgang van het landelijke (tegen 120 km/uur) naar het stedelijke, onderbroken door een rit in tunnels, geeft een bijzonder contrast.

Een van de voornaamste doelstellingen van het richtschema bestaat erin dat deel van de autoweg een stedelijke en landschappelijke waarde te geven die de toegang tot de stad waardig is en tevens de barrières en de hinder van het huidig uitzicht ervan te verminderen.

Die wijze om de stad binnen te rijden is typisch voor Brussel, en terug te vinden op verscheidene toegangswegen : de A12-autoweg via de parken van Laken, de Terurenlaan, de Woluwelaan of, op termijn, de Leopold III-laan.

Het meest absurde aan de E40 is dat het gedimensioneerd is als een snelweg : het gebrek aan landschappelijke waarde, de diepe insnijding in het stadswefsel en de aanzienlijke hinder door het snelle verkeer voor de wijken in Schaerbeek, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe.

Ter hoogte van de Kolonel Bourgstraat, heeft de E40 thans zes rijstroken in elke richting. Komende van Leuven, vóór het knooppunt te Diegem, telt de snelweg er maar twee. Ter hoogte van het knooppunt, bevindt zich een oprit vanaf de ring naar de E40, wat het aantal stroken verhoogt tot drie. Bij de aansluitingen met de Woluwelaan en de Gemeenschappenlaan komen er achtereenvolgens één en twee stroken bij. Dat brengt het geheel op zes stroken tot aan het Reyers-knooppunt. Twee daarvan leiden naar het Mei-



l'échangeur Reyers. De ces six bandes, deux bandes se dirigent vers la place Meiser, une bande (jadis deux) rejoint le rond-point Schuman et deux bandes relient le rond-point Montgomery.

Deux questions principales se posent :

- quelle est la demande de capacité réelle sur ce segment de la E40 et quelle est la capacité désirée ?
- est-ce que le nombre de bandes actuel est proportionnel à la capacité désirée ?

Le comptage du trafic et les prévisions faites en la matière identifient un besoin d'une capacité de 1.000 véhicules / heure vers Meiser, 1.350 vers Schuman, 950 vers Montgomery et, compte tenu des aménagements envisagés, 500 qui devraient pouvoir quitter la E40 à hauteur de l'avenue de Mars. Au total, on compte donc 3.300 véhicules qui arrivent à l'échangeur auxquels il faut ajouter les 500 de l'avenue de Mars, soit 3.800 au total.

Or, une bande d'autoroute absorbe 1.800 à 2.200 véhicules par heure. Pour faire passer 3.300 à 3.800 véhicules, la coexistence de trois bandes est largement suffisante.

Le réaménagement complet de l'espace est donc parfaitement autorisé. Il s'agirait dans le même temps de transformer les bandes autoroutières en bandes plus étroites et de réduire ainsi vitesse, bruit et autres nuisances sans pour autant mettre à mal la fluidité du trafic. L'opération permettra par ailleurs de convertir presque 50 % de la section actuelle en zone verte.

Il n'est question toutefois que d'une réduction de la largeur, pas de la capacité, ni d'une augmentation du nombre de sorties/entrées ni d'aménagement de carrefours. La différence de niveau entre la E40 et le réseau local est trop importante pour permettre la création de ces carrefours sans procéder à de grands travaux.

Le schéma directeur propose de réaménager une seule sortie/entrée afin d'en faire l'entrée principale du pôle économique Reyers depuis la E40 : celle de l'avenue de Mars.

L'espace récupéré par le rétrécissement pourra être utilisé pour aménager des espaces verts, mais également une bande bus par direction (RER-bus) ainsi que des arrêts là où c'est nécessaire.

La chaussée de Louvain est désignée comme axe RER-bus dans le plan Iris 2.

De Lijn y concentre tous ses bus venant de l'Est de Bruxelles vers la gare du Nord, dont des lignes qui s'arrêtent fréquemment (tous les 500 mètres) et d'autres qui offrent un service rapide (tous les 1.000 mètres). Or, la concentration des lignes sur une bande bus peut causer des retards puisque les bus rapides (RER-bus) ne peuvent plus

serplein, één strook (vroeger twee) leidt naar de Schuman-rotonde, en twee stroken naar de Montgomery-rotonde.

Twee grote vragen rijzen :

- wat is de werkelijke capaciteit van dat gedeelte van de E40 en wat is de gewenste capaciteit ?
- komt het huidig aantal rijstroken overeen met de gewenste capaciteit ?

Aan de hand van een verkeerstelling en prognoses ter zake komt men tot een capaciteitsbehoefte van 1.000 voertuigen/uur in de richting van Meiser, 1.350 naar Schuman, 950 naar Montgomery en, gelet op de geplande aanpassingen, 500 die de E40 moeten kunnen verlaten ter hoogte van de Maartlaan. Alles samen telt men dus 3.300 voertuigen tot aan het knooppunt, waaraan de 500 van de Maartlaan moeten worden toegevoegd, *i.e.* een totaal aantal van 3.800.

Een snelwegstrook laat echter 1.800 à 2.200 voertuigen passeren; voor 3.300 à 3.800 voertuigen zijn drie stroken ruim voldoende.

De complete heraanleg van de ruimte is dus volkomen verantwoord. Tevens is het de bedoeling de rijstroken van de autosnelweg om te vormen tot smallere stroken en zo de snelheid, het lawaai en de andere hinder te verminderen zonder daarom de verkeersvlotheid in het gedrang te brengen. Bovendien biedt dat de mogelijkheid ongeveer 50 % van de huidige weg in een groene zone om te vormen.

Er is echter enkel sprake van een vermindering van de breedte, niet van de capaciteit en ook niet van meer opritten/afritten, noch van meer kruispunten. Het verschil tussen de E40 en het plaatselijk net is te groot om de aanleg van kruispunten mogelijk te maken zonder belangrijke werken.

Het richtschema stelt voor één enkele oprit/afrit aan te leggen, als voornaamste toegang tot de economische pool Reyers vanaf de E40 : die van de Maartlaan.

De ruimte die wordt gewonnen door de versmalling kan worden gebruikt voor de aanleg van groene ruimtes, maar ook voor een busstrook per richting (GEN-bus) en haltes waar nodig.

De Leuvensesteenweg is aangeduid als as voor de GEN-bus in het Irisplan 2.

De Lijn brengt alle bussen van het oosten van Brussel naar het Noordstation samen op die plaats, met name de lijnen met frequente haltes (om de 500 meter), en andere lijnen voor snel vervoer (om de 1.000 meter). De lijnen samenbrengen op één busstrook kan echter vertragingen veroorzaken, aangezien de bussen voor snel vervoer (GEN)

dépasser les bus de desserte locale qui marquent des arrêts fréquents.

L'analyse de la E40 nous a donc conduits à étudier la possibilité d'y déplacer les lignes rapides. De cette manière, il est possible de réduire la pression sur la chaussée de Louvain et d'offrir aux quartiers nord de Woluwe et sud de Paduwa une meilleure connexion en transport en commun. Le schéma directeur recommande deux arrêts au minimum (Communautés et Grosjean) afin de rendre ces lignes utiles aux riverains de la rue Colonel Bourg et de Woluwe.

En ce qui concerne le profil de la E40, tous les scénarios étudiés intègrent les éléments suivants :

- trois bandes pour voitures en entrée de ville, de trois mètres chacune;
- quatre bandes pour voitures en sortie de ville, de trois mètres chacune (une bande suffit au départ du rond-point Montgomery et de la place Meiser; deux bandes sont nécessaires en provenance du tunnel Belliard pour éviter que les files ne se forment dans le tunnel ou à sa sortie et ne remontent jusqu'à la rue Belliard);
- une bande de trois mètres cinquante par direction pour le RER-bus (ces bandes servent aussi de bande d'arrêt d'urgence);
- une piste cyclable interrégionale bidirectionnelle de trois mètres cinquante reliant Bruxelles au réseau cyclable flamand.

Par ailleurs, le développement des bureaux de la rue Colonel Bourg et de Marcel Thiry souffre de plus en plus de l'étranglement de la E40 au niveau du ring et de la faible connexion au réseau de transport public. La situation est telle que la viabilité de ces bureaux à moyen terme est remise en question.

Il convient d'envisager la transformation des parcelles de bureaux en logements. Une telle transformation améliorera la qualité de vie sur la rue Colonel Bourg et pourrait aussi permettre la construction de nouveaux équipements et de PME dans la zone.

En outre, le rétrécissement de la E40 créera de l'espace supplémentaire permettant de réduire l'impact des lourdes infrastructures et d'améliorer la qualité de vie.

Le schéma directeur a examiné les possibilités de transformation des bureaux existants. La question principale est de proposer un projet assez attractif pour encourager les propriétaires des bureaux à lancer le processus de transformation de la rue Colonel Bourg.

de bussen van lokaal vervoer die vaak haltes houden, niet meer kunnen voorbijsteken.

De analyse van de E40 heeft ons dus ertoe gebracht te onderzoeken of het mogelijk is de snelle lijnen te verplaatsen. Zo wordt het mogelijk de druk op de Leuvensesteenweg te verminderen, en de wijken in het noorden van Woluwe en ten zuiden van Paduwa een betere verbinding met het openbaar vervoer te geven. Volgens het richtschema zijn minimum twee haltes (Gemeenschappen en Grosjean) aanbevolen om die lijnen nuttig te maken voor de buurtbewoners van de Kolonel Bourgstraat en Woluwe.

Inzake het uitzicht van de E40 bevatten alle onderzochte scenario's de volgende elementen :

- drie stroken van elk drie meter voor auto's die de stad binnenrijden;
- vier stroken van elk drie meter voor auto's die de stad uitrijden (één strook volstaat vanaf de Montgomery-rotonde en het Meiserplein; twee stroken zijn nodig vanaf de Belliardtunnel om te voorkomen dat files ontstaan in de tunnel of bij het buitenrijden ervan, tot aan de Belliardstraat);
- een strook van 3,5 meter per richting voor de GEN-bus (die stroken dienen ook als pechstroken);
- een intergewestelijk fietspad van 3,5 m in twee richtingen dat Brussel verbindt met het Vlaams fietsnetwerk.

De ontwikkeling van de kantoren in de Kolonel Bourgstraat en de Marcel Thirystraat heeft overigens steeds meer te lijden van de verzadiging van de E40 ter hoogte van de ring en de slechte verbinding met het openbaar vervoer. De situatie is van die aard dat de leefbaarheid van die kantoren op middellange termijn opnieuw ter discussie staat.

Er moet worden overwogen kantooruimtes om te vormen tot woningen, wat zal leiden tot een betere leefkwaliteit in de Kolonel Bourgstraat, en het tevens mogelijk maakt nieuwe voorzieningen en KMO's te bouwen in die zone.

Bovendien zal de versmalling van de E40 leiden tot extra ruimte, waardoor de weerslag van de zware infrastructuur vermindert en de leefkwaliteit verhoogt.

Het richtschema heeft de mogelijkheden tot omvorming van de bestaande kantoren onderzocht. Het voornaamste is een voldoende aantrekkelijk project voor te stellen om de eigenaars van de kantoren aan te moedigen van start te gaan met het project tot omvorming van de Kolonel Bourgstraat.

## Lignes directrices :

- augmentation de la densité autorisée dans les parcelles impaires (coté sud) de la rue si leurs propriétaires acceptent de remplacer les bureaux par du logement et des équipements;
- élargissement de la surface constructible sur le flanc nord de la E40 à travers l'intégration des terrains actuellement utilisés par les bermes de la zone tampon de la E40 (dix mètres de large sur un kilomètre de long). Cette augmentation de surface rend la densification plus faisable et attrayante, et favorise la qualité de vie des nouveaux logements créés;
- phasage qui s'adapte à la forme actuelle des parcelles et permet le fonctionnement continu du projet même lorsqu'une partie de celle-ci n'est pas encore transformée;
- construction de logements répondant à une grande ambition en termes de développement durable et de performances énergétiques et d'ensevelissement.
- mixité de typologies : maisons unifamiliales avec jardins privés, appartements dans des immeubles bas (huit étages), appartements dans des immeubles hauts (dix étages dans trois points particuliers); aménagement d'espaces semi-privés à l'intérieur du bloc; équipements au service de tout le quartier de Paduwa.

La Région pourra récupérer une grande partie de son investissement dans le réaménagement de la E40 en vendant ses terrains aux promoteurs.

**Troisième projet : chaussée de Louvain**

La chaussée de Louvain forme un système commercial qui contribue à l'économie et à l'offre de services. Porteuse de fonctions d'une échelle plus large et sans rapport avec le tissu local, elle constitue un environnement peu attrayant pour l'habitation et ne joue pas assez le rôle d'épine dorsale des quartiers environnants. De plus, elle souffre de sérieux problèmes de mobilité surtout aux carrefours.

Le troisième projet vise dès lors à conférer une identité claire à la chaussée aussi bien à travers l'aménagement de l'espace public qu'à travers la transformation de certaines parcelles vides ou à usage homogène sur la chaussée.

Le projet propose un aménagement global qui répond à la fois aux problèmes de congestion (particulièrement aux carrefours), aux exigences des cyclistes, à la demande d'assurer un passage fluide des bus et à la nécessité de verdurer.

Le profil de la chaussée de Louvain est relativement étroit. Une nouvelle section de la chaussée créerait un cadre

## Richtsnoeren :

- verhoging van de toegelaten dichtheid in de oneven percelen (zuidkant) van de straat, als de eigenaars aanvaardden de kantoren te vervangen door huisvesting en voorzieningen;
- verbreding van de bebouwbare oppervlakte aan de noordzijde van de E40 door toevoeging van de terreinen die thans ingenomen zijn door berm van de bufferzone van de E40 (10 m breed en 1 km lang). Deze verhoging van de oppervlakte maakt de verdichting meer haalbaar en aantrekkelijk, en verhoogt de leefkwaliteit van de nieuwe woningen;
- fasering die zich aanpast aan de huidige vorm van de percelen en de voortgang van het project mogelijk maakt, zelfs als een deel ervan nog niet omgevormd is;
- bouw van woningen met veel ambitie op het vlak van duurzame ontwikkeling, energieprestaties en zonlicht;
- gemengde types : eengezinswoningen met privé-tuin, appartementen in lage gebouwen (acht verdiepingen), appartementen in hoge gebouwen (tien verdiepingen in drie bijzondere punten); aanleg van semi-private ruimtes binnen het blok; voorzieningen voor de hele Paduwawijk.

Het Gewest kan een groot deel van zijn investeringen in de heraanleg van de E40 terugwinnen door zijn terreinen aan de promotors te verkopen.

**Derde project : Leuvensesteenweg**

De Leuvensesteenweg vormt een commercieel systeem dat bijdraagt tot de economie en tot het dienstenaanbod, met functies op ruimere schaal, zonder verband met het lokaal weefsel. Het is een weinig aantrekkelijke omgeving voor bewoning en speelt niet voldoende de rol van ruggraat voor de omringende wijken. Bovendien lijdt ze onder ernstige mobiliteitsproblemen, vooral aan de kruispunten.

Het derde project beoogt dus de steenweg een duidelijke identiteit te verschaffen, zowel via de aanleg van de openbare ruimte, als via de omvorming van sommige lege percelen, of tot het homogeen gebruik van de steenweg.

Het project stelt een algemene aanleg voor die zowel een antwoord biedt op de opstoppingen (vooral bij de kruispunten), op de eisen van de fietsers, op de vraag naar een vlotte doorgang van de bussen en de noodzaak tot vergroening.

De Leuvensesteenweg is redelijk smal, een nieuw baanvak zou een aangenaam stadskader tot stand brengen dat

urbain agréable favorable aux usagers doux et aux transports en commun.

La nouvelle section offrirait une bande de trois mètres de large dans chaque sens destinée aux voitures ainsi qu'une bande réservée aux bus à sens partagé de trois mètres vingt de large. Cette dernière inclurait une piste cyclable dans un sens, tandis qu'une bande cyclable d'un mètre quatre-vingt serait prévue dans l'autre direction.

Les trottoirs seraient de minimum deux mètres de large et séparés de la voirie par deux mètres de bande de parking dont l'aménagement prévoit un arbre toutes les trois places.

Actuellement les bus s'arrêtent à un arrêt situé après un carrefour; les voitures doivent attendre derrière le bus et bloquent dès lors le carrefour. Le schéma directeur propose une alternative qui permet de laisser passer les voitures à côté du bus à l'arrêt.

Retravailler les alignements et densifier le front bâti renforceraient par ailleurs la lisibilité de la chaussée et recréeraient ainsi une identité homogène.

Au niveau d'une parcelle (coté Meiser), une typologie intégrée de logements et de commerces ou de grandes fonctions permettrait des projets mixtes plus denses : commerce au rez-de chaussée avec parking à l'arrière de la parcelle ou en sous-sol, et logements à l'étage avec éventuellement une toiture verte au-dessus du commerce.

Au niveau des sites stratégiques, le segment du site du Home Familial Bruxellois forme une rupture très importante de la chaussée de Louvain. Le schéma directeur suggère donc un scénario dont l'implantation renforce l'identité et la qualité de vie interne aux deux sites à développer. Le projet rétablit l'alignement et augmente le nombre prévu de logements. Le schéma directeur recommande aussi l'introduction de fonctions commerciales au rez-de-chaussée afin de relier les deux segments commerciaux de Paduwa et Meiser.

#### **Quatrième projet : parc Edith Cavell**

Le quatrième projet profite des dynamiques créées par les autres, ainsi que de la création d'un parc public sur une partie des terrains verts des RTBF et VRT (deux tiers de la surface verte actuelle), afin de lancer une dynamique de transformation équilibrée (vraie mixité de fonctions, PME incluses) des macro-blocs industriels de la zone.

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie, de rendre le quartier aussi agréable à vivre qu'à travailler et d'encourager les mouvements à pied et à vélo. En effet, ces mouve-

gunstig is voor de zwakke weggebruikers en voor het openbaar vervoer.

Het nieuwe baanvak zou plaats bieden voor een auto-strook van drie meter breed in elke richting, alsook een rijstrook van drie meter twintig breed voor bussen in gedeelde richting, met een fietspad in één richting. In de andere richting zou een fietsstrook van 1,80 m voorzien worden.

De trottoirs zouden minimum twee meter breed zijn en gescheiden worden van de rijweg door twee meter parking, met een boom om de drie parkeerplaatsen.

Momenteel stoppen de bussen aan een halte na een kruispunt; de auto's moeten wachten achter de bus en blokkeren bijgevolg het kruispunt. Het richtschema stelt een alternatief voor waarbij de auto's naast de stilstaande bus kunnen passeren.

De uitlijning herwerken en de voorzijde dichter bebouwen zou trouwens de leefbaarheid van de steenweg verhogen, zodat opnieuw een homogene identiteit tot stand komt.

Ter hoogte van een perceel (Meiser-kant) zou een geïntegreerde typologie met huisvesting en handelszaken of grote functies de mogelijkheid bieden dichtere projecten op te starten : handelszaak op de benedenverdieping met parking aan de achterzijde van het perceel of ondergronds, en woningen op de verdieping, met eventueel een groendak boven de handelszaak.

Ter hoogte van de strategische plaatsen, vormt de site van de « *Home Familial Bruxellois* » een heel belangrijk breukpunt in de Leuvensesteenweg. Het richtschema stelt dus een scenario voor waarbij de identiteit en de leefkwaliteit binnen de twee te ontwikkelen sites verhoogt. Daarbij wordt de uitlijning hersteld en het gepland aantal woningen verhoogd. Het richtschema beveelt ook aan handelsfuncties in te voeren op de benedenverdieping als verbinding tussen de twee commerciële segmenten, Paduwa en Meiser.

#### **Vierde project : Edith Cavellpark**

Het vierde project maakt gebruik van de dynamiek van de andere projecten, alsook van de aanleg van een openbaar park op een deel van de groene terreinen van de RTBF en de VRT (twee derde van de huidige groene ruimte), om evenwichtige omvorming teweeg te brengen (werkelijk gemengde functies, met inbegrip van KMO's) van de grote industriële blokken in de zone.

Het is de bedoeling de leefkwaliteit te verhogen, de buurt even aantrekkelijk te maken om te wonen als om te werken, en verplaatsingen te voet en per fiets aan te moedigen. Deze

ments ne dépendent pas seulement de l'aménagement des rues (lui aussi proposé par le projet) mais aussi de l'attractivité de l'espace construit.

Sur les terrains des RTBF et VRT se trouve un espace vert de qualité non bâti d'une superficie d'environ huit hectares. Le terrain relève toutefois du domaine privé et n'est pas accessible au public; il est en outre menacé dès lors qu'il n'est pas défini par le PRAS comme une zone verte, mais comme une zone mixte.

Ce terrain constitue néanmoins une opportunité significative à exploiter en vue de la transformation du quartier. Etant inscrit dans un site historique, il doit être préservé et développé à partir de son caractère spécifique, en respectant notamment le périmètre de l'ancien Tir national et l'enclos des Fusillés.

Le schéma directeur propose l'aménagement du parc public Edith Cavell selon les principes suivants :

- conserver les entrées respectives des deux institutions et prendre en compte leurs axes de circulation pour créer une nouvelle façade arrière;
- aménager un passage cyclo-piéton entre la rue Evenepoel et la rue Colonel Bourg dans le but de créer une liaison inter-quartiers verte;
- connecter le quartier résidentiel de Paduwa avec les autres zones de logement (Evenepoel et Colonel Bourg) en traversant les blocs d'industries urbaines;
- relier le quartier Plasky à la zone levier;
- créer un nouvel espace public large à la croisée des nouvelles liaisons;
- permettre les développements immobiliers (de préférence des logements ou des équipements) dans le parc sur un tiers de la superficie du site.

La question se pose de savoir comment développer le terrain à l'arrière.

Les deux institutions (RTBF et VRT) disposent chacune d'une surface de 39.000 mètres carrés de terrain vert. Le schéma directeur autorisant un rapport plancher/sol de 1, cela équivaut à 39.000 mètres carrés de surface constructible par parcelle.

Afin de respecter le développement harmonieux du parc, le schéma directeur préconise 31.000 mètres carrés constructibles sur une surface au sol de 11.600 mètres carrés. Les 8.000 mètres carrés restants sont prévus dans les campus respectifs. La surface restante serait dédiée au parc Edith Cavell.

bewegingen zijn immers niet alleen afhankelijk van de aanleg van de straten (ook voorgesteld in het project), maar ook van de aantrekkelijkheid van de bebouwde ruimte.

Op de terreinen van de RTBF en de VRT bevindt zich een mooie, niet bebouwde groene ruimte met een oppervlakte van ongeveer acht hectaren. Het is echter een privé-domein, dat niet toegankelijk is voor het publiek. Bovendien is het bedreigd, aangezien het niet beschreven is als een groene zone maar als gemengde zone in het GBP.

Dit terrein biedt echter een belangrijke kans voor de omvorming van de wijk. Aangezien het behoort tot een historische plaats, moet de specifieke aard beschermd en ontwikkeld worden, met name met respect voor de zone van de Nationale Schietbaan en het Ereveld der Gefusilleerden.

Het richtschema stelt voor het openbaar Edith Cavell-park in te richten aan de hand van volgende principes :

- de respectieve ingang van de twee instellingen bewaren en rekening houden met hun verkeersassen om een nieuwe achtergevel tot stand te brengen;
- een doorgang voor fietsers en voetgangers inrichten tussen de Evenepoelstraat en de Kolonel Bourgstraat, als verbinding tussen groene wijken;
- de residentiële Paduwawijk verbinden met de andere woonzones (Evenepoel en Kolonel Bourg) via de stedelijke industrieblokken;
- de Plasky-zone verbinden met de hefboomzone;
- een nieuwe openbare ruimte tot stand brengen op het kruispunt van de nieuwe verbindingen;
- bouwontwikkelingen toe te laten (bij voorkeur huisvesting of voorzieningen) in het park op een derde van de oppervlakte van de site.

De vraag rijst hoe het terrein achteraan kan ontwikkeld worden.

De twee instellingen VRT en RTBF beschikken elk over een oppervlakte van 39.000 m<sup>2</sup> groene zone. Aangezien het richtschema een vloer/terreinverhouding van 1 toestaat, komt dat overeen met 39.000 m<sup>2</sup> bebouwbare oppervlakte per perceel.

Om de harmonieuze ontwikkeling van het park te respecteren, voorziet het richtschema in 31.000 bebouwbare m<sup>2</sup> op een grondoppervlakte van 11.600 m<sup>2</sup>. De overblijvende 8.000 m<sup>2</sup> gaan naar de respectieve campussen. De resterende oppervlakte zou bestemd worden voor het park Edith Cavell.

Le parc relierait le quartier résidentiel d'Evenepoel à celui de la rue Colonel Bourg. Il conviendrait toutefois de relier également le quartier Paduwa qui est séparé du parc par un bloc d'industries urbaines.

Le schéma directeur veut par ailleurs stimuler l'intégration des PME légères (moins de 2.000 mètres carrés) dans les quartiers résidentiels mixtes, et ce moyennant deux conditions :

- l'adaptation au contexte urbain en acceptant les efforts nécessaires pour permettre une cohabitation verticale saine dans des immeubles mixtes;
- la gérance convenable des nuisances (sonores et olfactives).

Le projet offre un schéma conceptuel qui sert de piste de réflexion et donne des directions pour la transformation de blocs industriels :

- ouvrir deux axes le long des limites des parcelles afin de créer deux rues traversantes qui ont pour rôle de désenclaver l'îlot;
- dissocier la circulation locale (riverains) du trafic de chargement/déchargement (PME) par la création de cours intérieures;
- combiner les fonctions résidentielle et industrielle en respectant les surfaces utiles et la protection des logements vis-à-vis des nuisances;
- densifier l'îlot : surfaces industrielles en rez-de-chaussée et logements aux étages;
- maintenir la surface originale des PME (29.000 mètres carrés) et financer la transformation de l'îlot par le développement des logements : maintien d'un prix bas pour les surfaces industrielles.

#### **Cinquième projet : Marcel Thiry**

Le cinquième projet vise à transformer la zone dite Marcel Thiry en un pôle d'équipements et de loisirs. Le projet souligne le potentiel de transformation de certains immeubles de bureaux existants en immeubles de logement ou équipements scolaires et indique une nouvelle vocation aux sites actuels de l'IBGE et des Pléiades.

Il distingue :

Het park zou de residentiële wijk Evenepoel verbinden met de Kolonel Bourgstraat. Ook de wijk Paduwa zou verbonden moeten worden, want die is van het park gescheiden door een blok van stedelijke industrie.

Het richtschema wenst overigens de integratie van de bescheiden KMO's te bevorderen (minder dan 2.000 m<sup>2</sup>) in de gemengde residentiële wijken, mits twee voorwaarden vervuld worden :

- de aanpassing aan de stedelijke omgeving via de nodige inspanningen om een gezonde verticale cohabitatie in de gemengde gebouwen mogelijke te maken;
- de ernstige aanpak van de hinder (lawaai- en geurhinder).

Het project biedt een conceptueel schema dat als denk-piste dient en richtingen aanbiedt voor de transformatie van de bedrijfsblokken :

- twee assen openen langs de grenzen van de percelen om twee straten aan te leggen die het huizenblok uit zijn isolement moeten halen;
- het lokale verkeer (omwonenden) scheiden van het verkeer voor lossen en laden (KMO's) via de aanleg van binnenplaatsen;
- de woonfunctie en de industriële functies combineren met respect voor de nuttige oppervlakte en de bescherming van de woningen tegen de hinder;
- het huizenblok verdichten : industriële oppervlakte op het gelijkvloers en woningen op de verdiepingen;
- de oorspronkelijke oppervlakte van de KMO's (29.000 m<sup>2</sup>) behouden en de transformatie van het huizenblok betalen door de ontwikkeling van woningen : behoud van een lage prijs voor de industriële oppervlakte.

#### **Vijfde project : Marcel Thiry**

Het vijfde project strekt ertoe de zogeheten zone Marcel Thiry om te vormen tot een pool van voorzieningen en recreatie. Het project onderstreept het potentieel dat schuilt in de transformatie van bepaalde kantoorgebouwen tot woningen of scholen en geeft een nieuwe bestemming aan de huidige sites van het BIM en de Plejaden.

Het maakt een onderscheid tussen :

- les bâtiments à conserver : pas de changement de fonction ni de rénovation à court terme;
- les bâtiments à transformer avec ou sans changement de fonction (conversion) et travaux de rénovation ou d'extension;
- les bâtiments à restructurer : transformation lourde ou démolition/reconstruction avec changement d'affectation.

Le projet intègre aussi la proposition d'aménagement sur l'avenue Hof ten Berg d'un dépôt De Lijn qui remplacerait celui de Paduwa.

### Conclusions

Le schéma directeur encourage la proposition de l'étude de la moyenne ceinture de transformer le préméto en méto à moyen/long terme et recommande son accélération afin d'accompagner les développements prévus sur la moyenne ceinture en général et la zone levier n° 12 en particulier.

Il propose aussi la mise en site propre du bus rue Colonel Bourg entre l'avenue GeorGIN et le boulevard Reyers afin de donner à la couverture en bus de la zone un bon rendement. Il suggère également l'aménagement d'un site propre bus sur la nouvelle section de la E40 qui serait utilisé par De Lijn et les TEC pour leur trafic RER et offrirait une accessibilité meilleure au sud de Paduwa et aux quartiers des Constellations et Pléiades. Ceci ne pourra toutefois pas remplacer les bus De Lijn à arrêts fréquents qui continueront à passer sur la chaussée de Louvain sur un site propre aménagé en amont des carrefours.

Enfin, le schéma directeur recommande que la ligne du tram 94 en provenance de la station de méto Roodebeek soit prolongée jusqu'à la chaussée de Louvain dans une première phase et, dans une seconde phase, jusqu'à l'arrêt Josaphat situé sur la moyenne ceinture où il rejoindra le méto et le RER à la fois, et ceci en passant sur l'avenue Dunant afin de desservir cette zone aujourd'hui délaissée par les transports en commun.

Vu que la zone levier n° 12 est située à la limite régionale, il nous a paru important d'analyser les réseaux de pistes cyclables régionales bruxellois et flamands afin de voir s'ils se connectaient bien entre eux. Cette analyse révèle que les pistes cyclables côté Flandre convergent en un point clair au niveau du boulevard de la Woluwe. L'aménagement de la piste sur la chaussée de Louvain aidera à donner une continuité à ce réseau vers le centre de Bruxelles. Par contre, il nous paraît intéressant que ce point de convergence soit proche de la E40 : compte tenu des résultats de l'analyse du trafic en voiture (sur-dimensionnement de la E40 sur ce segment), la verdurisation et l'aménagement d'une piste cyclable interrégionale sur les bandes récupé-

- de te behouden gebouwen : geen functieverandering en geen renovatie op korte termijn;
- de te wijzigen gebouwen met of zonder functieverandering (conversie) en de werken voor renovatie of uitbreiding;
- de te herstructureren gebouwen : grondige transformatie of afbraak/heropbouw met bestemmingswijziging.

Het project houdt ook rekening met het voorstel voor de aanleg van een depot van De Lijn op de Hof ten Berglaan ter vervanging van dat van Paduwa.

### Conclusies

Het richtschema moedigt het voorstel uit de studie over de middenring aan om de premetro op middellange of lange termijn om te vormen tot een metro en vraagt een versneling ervan ter begeleiding van de ontwikkelingen die gepland zijn voor de middenring in het algemeen en de hefboomzone nr. 12 in het bijzonder.

Het stelt ook de aanleg van de vrije baan van de bus op de Kolonel Bourglaan voor tussen de GeorGINlaan en de Reyerslaan om de bediening van de zone met de bus goed te laten renderen. Het stelt ook voor dat de bus een vrije baan krijgt op de nieuwe sectie van de E40 voor De Lijn en de TEC (GEN-verkeer); er zou aldus een betere toegankelijkheid ontstaan naar het zuiden Paduwa en de wijken van de Sterrenbeelden en de Plejaden. Dat kan natuurlijk niet de bussen van De Lijn vervangen die geregeld stoppen en die zullen blijven rijden op de Leuvensesteenweg in een vrije baan vóór de kruispunten.

Het richtschema beveelt tot slot aan dat de lijn van tram 94 komende van het metrostation Roodebeek verlengd wordt tot de Leuvensesteenweg in een eerste fase, en in een tweede fase tot de halte Josafat op de middenring waar de lijn aansluiting moet vinden met zowel de metro als het GEN, via de Dunantlaan om die zone te bedienen die het openbaar vervoer vandaag links laat liggen.

Aangezien de hefboomzone nr. 12 aan de grens van het Gewest ligt, leek het ons belangrijk om de netwerken van de Brusselse en Vlaamse fietspaden te onderzoeken om na te gaan of die goed op elkaar aansluiten. Uit die analyse blijkt dat de fietspaden in Vlaanderen naar een duidelijk punt convergeren op de Woluwelaan. De aanleg van de piste op de Leuvensesteenweg kan bijdragen tot continuïteit op het netwerk naar Brussel-centrum. Wij vinden het anderzijds interessant dat dit punt van convergentie dicht bij de E40 zou liggen : gelet op de resultaten van de autoverkeersanalyse (overdimensionering van de E40 op dit stuk), zouden de vergroening en de aanleg van een intergemeentelijk fietspad op de stroken van de snelweg die gerecupe-

rables de l'autoroute pourraient contribuer à l'encouragement à l'usage de ce mode doux pour les navetteurs de la périphérie proche.

D'une part, le schéma directeur aspire à réaménager les infrastructures de manière à réduire leurs effets barrières et à faciliter le franchissement de celles-ci par les modes de déplacement doux. D'autre part, il vise à tirer profit de l'accessibilité que ces infrastructures offrent en s'y greffant adéquatement sans pour autant nuire à la fluidité ou à la capacité de celles-ci.

Le schéma directeur propose l'aménagement de trois axes principaux cyclistes et piétons nord-sud entre les quartiers de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwe. A cette fin, l'espace vert des RTBF et VRT est ouvert au public, le tunnel sous la E40 de l'avenue de Mars est réaménagé et une nouvelle passerelle est proposée entre la rue De Lombaerde et le chemin des Deux Maisons. Ces axes serviront à relier les quartiers entre eux ainsi qu'aux parcs (nouveaux et existants) et équipements.

Le schéma directeur suggère aussi une amélioration fondamentale des trottoirs de la chaussée de Louvain ainsi que l'aménagement d'une piste cyclable sur celle-ci. De plus, le tunnel piéton reliant le quartier de l'avenue Plasky au pôle Reyers remplira un nouveau rôle en s'intégrant dans un nouveau parcours piéton reliant la place des Carabiniers et la rue Colonel Bourg devenue locale.

Enfin, le schéma directeur intègre les conclusions des études sur la place Meiser et la moyenne ceinture en ce qui concerne les améliorations pour piétons et cyclistes notamment sous le viaduc Reyers et sur le nouveau rond-point Meiser.

En conclusion, la proposition principale du schéma directeur consiste à rétrécir la E40 entre l'avenue des Communautés et l'échangeur Reyers de douze à sept bandes (trois en entrée et quatre en sortie). Ces bandes auront une largeur de trois mètres au lieu de trois mètres cinquante et l'aménagement incitera à réduire la vitesse à 70 km/h. Cette mesure est accompagnée par le réaménagement des entrées et sorties de l'avenue de Mars afin de résoudre les congestions qu'elle génère dans le quartier. La rue Colonel Bourg sera convertie en artère locale.

Le schéma directeur recommande aussi que la chaussée de Louvain ait le même statut entre l'avenue des Communautés et la place Madou, à savoir celui d'une desserte inter-quartiers.

Le schéma directeur propose, pour ce faire, de réaliser plusieurs PPAS. Il est en effet plus judicieux de réaliser plusieurs PPAS au lieu d'un seul pour les raisons suivantes :

reerd kunnen worden, kunnen bijdragen tot de bevordering van deze zachte vervoerswijze voor de pendelaars uit de nabije rand.

Eenzijds streeft het richtschema naar een heraanleg van de infrastructuur om het barrière-effect te verminderen en de overschrijding ervan met zachte vervoerswijzen te vergemakkelijken. Anderzijds strekt het ertoe voordeel te halen uit de toegankelijkheid die deze infrastructuur biedt door erop voort te bouwen zonder te raken aan de fluiditeit of de capaciteit ervan.

Het richtschema stelt de aanleg voor van drie grote assen voor fietsers en voetgangers van noord naar zuid tussen de wijken van Schaerbeek, Evere en Woluwe. Daarom wordt de groene ruimte aan de VRT en de RTBF opengesteld voor het publiek, wordt de tunnel onder de E40 aan de Maartlaan heraanlegd en wordt een nieuwe verbinding voorgesteld tussen de Georges de Lombaerdestraat en de Tweehuizenstraat. Deze assen moeten de wijken met elkaar verbinden en de wijken verbinden met de parken (nieuw en bestaand) en de voorzieningen.

Het richtschema stelt ook een grondige verbetering voor aan de trottoirs aan de Leuvensesteenweg, alsook de aanleg van een fietspad op die steenweg. Bovendien zal de voetgangerstunnel tussen de wijk aan de Plasky laan en de Reyerspool een nieuwe rol spelen door deel uit te maken van een nieuwe voetgangersverbinding tussen het Karabiniersplein en de Kolonel Bourgstraat die een lokale weg wordt.

Het richtschema houdt vervolgens rekening met de conclusies van de studies over het Meiserplein en de middenring wat betreft de verbeteringen voor voetgangers en fietsers, met name onder het Reyersviaduct en op het nieuwe Meiserverkeersplein.

Het voornaamste voorstel van het richtschema bestaat erin de E40 te versmallen tussen de Gemeenschappenlaan en de verkeerswisselaar Reyers, van 12 tot 7 stroken (3 bij het binnenrijden en 4 bij het buitenrijden). Die stroken worden 3 meter breed in plaats van 3,5 meter en na de heraanleg wordt de snelheid beperkt tot 70 km/uur. Die maatregel gaat gepaard met de heraanleg van de in- en uitrit van de Maartlaan om de files op te lossen die nu in de wijk ontstaan. De Kolonel Bourgstraat wordt een lokale weg.

Het richtschema beveelt eveneens aan de Leuvensesteenweg dezelfde positie te geven tussen de Gemeenschappenlaan en het Madouplein, te weten die van verbinding tussen de wijken.

Daartoe wordt voorgesteld verschillende BBP's op te stellen, wat wijzer is dan een enkel BBP, om volgende redenen :



- l'étude du schéma directeur a démontré que les différentes zones de projets connaissent chacune des problématiques différentes qui nécessitent des expertises spécifiques;
- la zone étudiée dans le cadre du schéma directeur étant très étendue, concentrer tous les projets en un seul PPAS allonge considérablement le temps nécessaire pour le finaliser;
- un seul PPAS sur une zone si étendue compliquerait le processus de participation ou de concertation publique.

C'est pourquoi le schéma directeur propose les six PPAS suivants :

- PPAS VRT (campus construit et terrains sur la moyenne ceinture);
- PPAS RTBF (en cours de réalisation);
- PPAS avenue des Médias (avenue de Mars jusqu'à Émeraude, rue Colonel Bourg *bis*);
- PPAS parc Edith Cavell (sur les terrains à l'arrière de la RTBF et de la VRT);
- PPAS entrée de ville (Colonel Bourg – E40 – Pléiades);
- PPAS dérogatoire pour les îlots industriels Grosjean-Georgin. ».

## II. Echange de vues

M. Philippe Close remercie les auteurs de l'étude. Il reconnaît que cette entrée de ville n'est aujourd'hui pas structurante, et que tout le défi consiste à structurer cette large bande autoroutière qui coupe la ville en deux. Il s'agit d'une zone mixte qui se développe. Cette étude détaille une série de projets à mettre en place, mais quelle stratégie va-t-on adopter pour y arriver ? Par exemple, comment convaincre les PME de venir s'installer dans ces quartiers mixtes ? Il en va de même avec les logements de l'avenue Georgin. Quelles stratégies va-t-on donc mettre en place ? Comment mettra-t-on en place certains équipements collectifs, comme des écoles et des crèches, et surtout où va-t-on les mettre ?

En ce qui concerne le pôle médias, il y a un parc de six hectares qui offre une bonne surface. Mais comment va fonctionner la zone médias ? Ce parc reste « bunkérisé » entre l'autoroute et les bâtiments de la RTBF.

Mme Cécile Jodogne souhaite également souligner la qualité du travail effectué par BUUR et par STRATEC, ainsi que leur grande écoute par rapport aux communes concernées. Le projet est d'une grande cohérence, et n'est

- het onderzoek van het richtschema heeft aangetoond dat de verschillende projectzones elk een verschillende problematiek hebben, die specifieke deskundigheid vereist;
- aangezien de zone die onderzocht is in het kader van het richtschema heel ruim is, is veel meer tijd nodig om alle projecten in een enkel BBP af te ronden;
- een enkel BBP voor een zo ruime zone zou participatie of overleg met het publiek bemoeilijken.

Om die reden stelt het richtschema de zes volgende BBP's voor :

- BBP VRT (bebouwde campus en terreinen op de middenring);
- BBP RTBF (wordt opgesteld);
- BBP Mediaalaan (Maartlaan tot Smaragdlaan, Kolonel Bourglaan *bis*);
- BBP Edith Cavellpark (op de terreinen achter de RTBF en de VRT);
- BBP toegang tot de stad (Kolonel Bourg – E40 – Pleiaden);
- BBP met afwijking voor de industriële huizenblokken Grosjean-Georgin. ».

## II. Gedachtewisseling

De heer Philippe Close dankt de opstellers van het onderzoek. Hij geeft toe dat deze toegang tot de stad thans niet structurerend is, en dat de uitdaging net erin bestaat structuur te geven aan deze brede autoweg, die de stad in twee snijdt. Het gaat over een gemengde zone die zich ontwikkelt. Dit onderzoek beschrijft een aantal projecten die moeten worden gestart, maar welke strategie gaat daartoe gebruikt worden ? Bijvoorbeeld, hoe de KMO's overtuigen om zich te komen vestigen in die gemengde wijken ? Hetzelfde geldt voor de woningen in de Georginlaan. Welke strategieën gaan gebruikt worden ? Hoe gaan sommige collectieve voorzieningen, zoals scholen en kinderdagverblijven, worden verwezenlijkt en vooral, waar ?

Wat de mediapool betreft, biedt een park van zes hectaren een goede oppervlakte. Maar hoe gaat de mediazone functioneren ? Dat park blijft een « bunker » tussen de autosnelweg en de gebouwen van de RTBF.

Mevrouw Cécile Jodogne wenst eveneens de kwaliteit van het werk van BUUR en van STRATEC te benadrukken, alsook hun grote luisterbereidheid voor de betrokken gemeenten. Het ontwerp is heel samenhangend en absoluut

absolument pas utopique. La volonté de la commune de Schaerbeek est d'adhérer à ce schéma directeur. Le plan communal de mobilité de Schaerbeek intègre d'ailleurs déjà les données de ce schéma directeur. Celui-ci est très concret. Certains de ces projets sont déjà potentiellement réalisables à l'heure actuelle. Un schéma directeur n'a pas de valeur réglementaire, mais conforte les options qui ont déjà été prises par la commune.

L'oratrice souligne la qualité des options qui ont été prises et qui permettront à la commune de prendre des décisions sans passer par des PPAS. Par exemple, la gestion des connexions entre le boulevard Reyers et la rue Colonel Bourg est très attendue par la STIB. Il faut mettre en oeuvre ce schéma directeur sans trop attendre.

Pour l'heure, l'oratrice souhaite poser quelques questions : en ce qui concerne les transports publics, M. Duchâteau a présenté un tableau de prévisions sur le trafic en moyenne ceinture, qui est proche de justifier l'arrivée d'un métro. Les connexions existantes entre la moyenne ceinture et la gare du Nord nécessiteront donc le métro à long terme, mais est-ce prioritaire par rapport aux options prises par la STIB ? Par ailleurs, la mise en place d'une sorte de rue Colonel Bourg *bis* est quelque chose d'important pour le fonctionnement de la STIB. En outre, les auteurs de l'étude préconisent l'élaboration de plusieurs PPAS, mais l'intervenante estime qu'il ne faut pas non plus les multiplier. Enfin, en ce qui concerne le pôle médias, l'étude promet une plus grande cohérence entre les fonctions économique, de logement et de loisirs, ce qui est important. Pourquoi avoir choisi comme nom du parc « Edith Cavell » ? Il est vrai que celui-ci se trouve à côté de l'enclos des Fusillés. Il faudra aller de l'avant pour l'élaboration de ce pôle médias.

Mme Els Ampe constate que ce projet consiste en plusieurs phases. Mais selon elle, il faut d'abord régler la question de l'entrée de la E40 avant d'aller plus loin. Y a-t-il une analyse de risque, un degré de réalisation pour chaque projet ? La E40 divise en effet la ville en deux. Mais est-il vraiment plus agréable d'habiter près de l'A12 ? Elle ne le pense pas. Un grand axe divise naturellement une ville en deux. Ne faut-il pas dès lors mettre cet axe en tunnel ? Ainsi, on pourrait récupérer de la place en surface pour les piétons et les cyclistes. Si on rétrécit la E40, ne risque-t-on pas de reporter les bouchons hors de Bruxelles, ce qui ne serait pas non plus souhaitable ?

Ces 1.200 à 2.200 voitures par heure qui entrent à Bruxelles, à quelle vitesse roulent-elles ? Combien de minutes perdront-elles si on rétrécit la E40 ? L'espace libéré deviendra-t-il un espace vert, ou sera-t-il consacré à la fonction de logement ? Le rétrécissement de la E40 ne risque-t-il pas également de favoriser la percolation du trafic dans les petites rues ? Le groupe Open VLD est partisan d'un métro sur la moyenne ceinture. Mais si on rétrécit la E40, on ne sera peut-être plus dans les conditions pour le faire. Les autres Régions seront-elles mises à contribution

niet utopisch. De gemeente Schaerbeek koestert de wil om dit richtschema te volgen. De gegevens van dit richtschema zijn overigens al opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Schaerbeek, dat heel concreet is. Sommige projecten kunnen thans al worden verwezenlijkt. Een richtschema heeft geen regelgevende waarde, maar versterkt de opties die de gemeente al heeft genomen.

De spreekster benadrukt hoe goed de reeds genomen opties zijn, waarmee de gemeente beslissingen zal kunnen nemen zonder via de BBP's te gaan. De MIVB koestert bijvoorbeeld hoge verwachtingen inzake het beheer van de verbindingen tussen de Reyerslaan en de Kolonel Bourgstraat. Het richtschema moet zonder al te lang te wachten ten uitvoer worden gelegd.

Thans wenst de spreekster enkele vragen te stellen : inzake het openbaar vervoer heeft de heer Duchâteau een tabel voorgesteld met voorspellingen over het verkeer op de middenring, dat bijna de komst van een metro verantwoordt. De bestaande verbindingen tussen de middenring en het Noordstation maken de metro dus noodzakelijk op lange termijn, maar vormt dat een prioriteit in de opties die de MIVB heeft genomen ? Een Kolonel Bourgstraat-*bis* tot stand brengen, is belangrijk voor de werking van de MIVB. Bovendien pleiten de opstellers van het onderzoek voor de uitwerking van verschillende BBP's, maar de spreekster vindt dat er ook niet te veel mogen zijn. Tot slot, wat de mediapool betreft, bevordert het onderzoek meer samenhang tussen de economische, huisvestings- en ontspanningsfunctie, wat belangrijk is. Waarom is gekozen voor de benaming « Edith Cavellpark » ? Het is waar dat dit park zich naast het Ereveld der Gefusilleerden bevindt. De uitwerking van deze mediapool vereist een dynamische aanpak.

Mevrouw Els Ampe stelt vast dat dit project bestaat uit verschillende fases. Volgens haar moet echter eerst de toegang tot de E40 geregeld worden, alvorens verder te gaan. Bestaat er een analyse van het risico, een uitvoeringsgraad voor elk project ? De E40 verdeelt de stad immers in twee, maar is het werkelijk aangenamer dicht bij de A12 te wonen ? Zij denkt het niet. Een grote as verdeelt een stad natuurlijk in twee. Moet die as dan niet in een tunnel komen ? Op die manier kan plaats worden gewonnen boven de grond voor de voetgangers en de fietsers. Bestaat het gevaar niet dat door de E40 te versmallen de opstoppingen zich verplaatsen buiten Brussel, wat ook niet wenselijk zou zijn.

Aan welke snelheid rijden deze 1.200 à 2.200 wagens die per uur Brussel binnenrijden ? Hoeveel minuten verliezen ze bij een versmalling van de E40 ? Wordt de vrijgekomen ruimte een groene ruimte, of krijgt ze een huisvestingsfunctie ? Bestaat ook niet het gevaar dat een versmalling van de E40 het verkeer naar de kleine straten brengt ? De Open VLD-fractie is voorstander van een metro op de middenring. Als de E40 echter versmald wordt, is dat misschien niet langer mogelijk. Zullen de andere Gewesten moeten bijdragen aan de uitwerking van dit richtplan, aangezien

pour l'élaboration de ce plan directeur, puisqu'il concerne également les navetteurs de Flandre et de Wallonie ?

Mme Danielle Caron remercie également les auteurs de l'étude, car les objectifs de celle-ci sont clairs. L'oratrice a l'avantage de bien connaître ce quartier. Elle demande pourquoi ne pas avoir inclus dans l'étude la place Meiser et le viaduc Reyers. Celui-ci est très laid, et n'apporte rien en qualité de vie. C'est une entrée de ville très désagréable. Les riverains ont demandé d'installer des murs anti-bruit, mais il faudrait pouvoir ouvrir des alvéoles dans ces murs. En ce qui concerne le parc public sur la zone verte, l'intervenante fait observer qu'il y a de plus en plus de parcs qui ferment la nuit venue : qu'en sera-t-il de celui-ci ? Par ailleurs, on a peu parlé de la fonction économique : les auteurs peuvent-ils en dire davantage ?

Par ailleurs, l'oratrice demande si cette discussion aura des suites.

Mme Annemie Maes se fait l'écho de réactions fortes qui se sont fait entendre en Flandre sur le rétrécissement de la E40. L'aménagement de pistes cyclables est une bonne idée : l'oratrice rappelle que le Parlement a approuvé dernièrement une résolution concernant le « RER cyclable ». Par ailleurs, la suggestion du Bral visant à faire de cette zone une extension du quartier européen n'a pas été acceptée; or, cela apparaissait une bonne idée de mettre à cet endroit un quartier européen. Le parc de la VRT et de la RTBF donne sur des maisons qui appartiennent aujourd'hui à des propriétaires privés; quelle a été la réaction du secteur privé à cette étude ? Il y a un risque de faire perdre de la valeur immobilière aux maisons avoisinantes. En ce qui concerne les parkings, l'oratrice n'a rien entendu à ce sujet : qu'en est-il ? Elle demande également quel est le calendrier d'organisation des travaux. La place Meiser et le viaduc ne se trouvent pas repris dans le projet, ce qui est pour elle une occasion manquée.

M. Alain Maron estime que pour le groupe Ecolo, le projet est à la fois ambitieux, équilibré et praticable. De nombreuses questions se posent par rapport à l'aménagement du territoire et au logement.

D'une part, en ce qui concerne le problème des bureaux, les auteurs de l'étude constatent qu'il y a de nombreux bureaux obsolètes qu'il faut transformer en logements. Mais cela ne va-t-il pas induire de nouvelles constructions de bureaux à d'autres endroits ? Quelle est la clientèle visée pour ces logements ? Quel est le type de logement envisagé ? Les auteurs visent-ils l'équilibre final du projet, ou y a-t-il un objectif plus collectif ? Les auteurs semblent dire que ces bureaux ne sont pas bien placés et qu'il faudra faire du métro pour relier ces bureaux à la gare du Nord. Or, il y a le tunnel Schuman-Josaphat qui va amener le chemin de fer à proximité.

het ook de pendelaars uit Vlaanderen en Wallonië aanbelangt ?

Mevrouw Danielle Caron dankt eveneens de opstellers van het onderzoek, want de doelstellingen ervan zijn duidelijk. De spreekster heeft het voordeel dat zij deze wijk goed kent. Zij vraagt waarom het Meiserplein en het Reyersviaduct niet in het onderzoek opgenomen zijn. Het is een heel lelijk viaduct, dat de leefkwaliteit niet verbetert, en vormt een heel onaangename toegang tot de stad. De buurtbewoners hebben gevraagd geluidsmuren te plaatsen, maar die moeten voorzien zijn van hokjes, die kunnen geopend worden. Inzake het openbaar park in de groene zone, merkt de spreekster op dat meer en meer parken 's avonds gesloten worden : wat zal er met dit park gebeuren ? Overigens is weinig gesproken over de economische functie : kunnen de onderzoekers er meer over zeggen ?

De spreekster vraagt ook of deze discussie gevolgen zal hebben.

Mevrouw Annemie Maes vertelt hoe hevig in Vlaanderen gereageerd wordt op de versmalling van de E40. De aanleg van fietspaden is een goed idee : de spreekster wijst erop dat het Parlement onlangs een resolutie betreffende het gewestelijk fietsexpresnet heeft aangenomen. De suggestie van de Bral om van deze zone een extensie van de Europese wijk te maken werd echter niet aangenomen, hoewel het een goed idee leek op die plaats een Europese wijk tot stand te brengen. Het park van de VRT en de RTBF geeft uit op huizen die thans eigendom zijn van privépersonen : wat was de reactie van de privésector op dit onderzoek ? Het gevaar bestaat dat de waarde van de woningen in de buurt op de vastgoedmarkt wordt gekelderd. De spreekster heeft niets gehoord over de parkings : wat is daarmee aan de hand ? Zij vraagt eveneens naar het tijdschema voor de organisatie van de werken. Het Meiserplein en het viaduct zijn niet opgenomen in het project, wat volgens haar een gemiste kans is.

De heer Alain Maron vindt dat het project in de ogen van de Ecolo-fractie ambitieus, evenwichtig en uitvoerbaar is. Er rijzen vele vragen inzake ruimtelijke ordening en huisvesting.

Wat enerzijds het kantorenvraagstuk betreft, stellen de auteurs van de studie vast dat er veel verouderde kantoren zijn die tot woningen verbouwd moeten worden. Zal dat echter niet zorgen voor de bouw van nieuwe kantoren op andere plaatsen ? Voor welke doelgroep worden die woningen gebouwd ? Over welk type woning gaat het ? Hebben de auteurs het eindevenwicht van het project voor ogen of streven ze een meer collectieve doelstelling na ? De auteurs lijken te beweren dat die kantoren niet goed gelegen zijn en dat er een metroverbinding met het Noordstation nodig is. De Schuman-Josaphattunnel zal voor aansluiting op het spoornet zorgen.

Les auteurs ont-ils tenu compte de la propriété foncière ? Des contacts ont-ils déjà été pris avec les propriétaires ? Enfin, des PPAS sont indispensables dans le cadre des projets. Peut-on déjà avancer sur l'élaboration de tels PPAS ?

Mme Julie de Groote pose la question de la différence entre les PPAS contraignants et non contraignants. Le dernier transparent projeté montrait les PPAS du site. Les auteurs pourraient-ils donner une date, un ordre de priorité pour l'élaboration de ces PPAS ?

En ce qui concerne la réduction de la capacité de la E40, le groupe cdH ne peut que s'en réjouir. Mais cela suppose également un dialogue avec les autres Régions, pour voir comment le problème sera réglé en amont. Ici, on envisage trois bandes de circulation plus une bande de bus, ce qui est très bien.

En ce qui concerne le boulevard Marcel Thiry, 200.000 mètres carrés de bureaux pourraient y être transformés en équipements collectifs comme des écoles. Quel genre d'écoles sont-elles prévues dans le projet ?

En ce qui concerne le pôle médias, de quoi s'agit-il exactement ? Il y a davantage qu'une addition des bâtiments de la VRT et de la RTBF; y aura-t-il une plus-value du genre de celle de Wallimage ? En ce qui concerne un bâtiment phare multifonction, des idées ont-elles déjà été exprimées ?

Concernant le parc Edith Cavell, qui en est propriétaire aujourd'hui ? Comment ce parc va-t-il se mettre en place ?

Concernant la zone d'industrie urbaine, on voit qu'elle a toute sa raison d'être. Or si on ouvre le parc Edith Cavell, n'y aura-t-il pas une pression pour que ces bâtiments, prévus pour être des industries, ne deviennent du logement ?

M. Mohamed Azzouzi s'associe aux remerciements de ses collègues. En ce qui concerne l'aspect du stationnement, rien n'a été évoqué : qu'en est-il exactement ?

Concernant les lignes existantes de la STIB, des réflexions sont-elles déjà menées ?

Enfin, il y a un grand potentiel de bureaux vides pouvant être reconvertis en logements. Un travail a-t-il déjà été réalisé à cet égard ? Quelle est la typologie de ces logements ?

Mme Brigitte De Pauw s'associe également aux remerciements exprimés par ses collègues.

La Région flamande souhaite prendre des mesures pour l'élargissement du ring. La Région de Bruxelles-Capitale va mener un projet sur la zone Reyers, et c'est la raison pour laquelle il faudrait une concertation avec la Flandre pour coordonner ces deux projets.

Hebben de auteurs rekening gehouden met de grondeigendom ? Zijn er al contacten gelegd met de eigenaars ? Ten slotte zijn er BBP's noodzakelijk in het kader van de projecten. Kunnen die BBP's al opgesteld worden ?

Mevrouw Julie de Groote vraagt wat het verschil is tussen de dwingende en niet-dwingende BBP's. De laatst geprojecteerde slide toonde de BBP's voor de site. Zouden de auteurs een datum en een prioritaire volgorde voor de opstelling van de BBP's kunnen geven ?

De cdH-fractie kan zich enkel verheugen over het terugschroeven van de capaciteit van de E40. Dat veronderstelt evenwel eveneens een dialoog met de overige Gewesten om te zien hoe het probleem stroomopwaarts zal worden geregeld. Men overweegt hier drie rijstroken en een rijstrook voor de bussen. Dat is zeer positief

Wat de Marcel Thiry laan betreft, zou er 200.000 m<sup>2</sup> kantooroppervlakte kunnen worden omgevormd tot collectieve uitrustingen zoals scholen. Over welke type scholen gaat het in het project ?

Wat houdt de mediapool precies in ? Het gaat om meer dan een loutere optelling van de gebouwen van de VRT en de RTBF. Zal er een meerwaarde van het type Wallimage zijn ? Zijn er al ideeën geopperd over een groot multifunctioneel gebouw ?

Wie is vandaag eigenaar van het Edith Cavellpark ? Hoe zal dat park aangelegd worden ?

Het gebied voor stedelijke industrie heeft zijn bestaansreden. Als het Edith Cavellpark wordt geopend, ontstaat er dan geen druk om die gebouwen, die bestemd zijn voor industrie, te bestemmen voor huisvesting ?

De heer Mohamed Azzouzi onderschrijft de dankbetuigingen van zijn collega's. Er werd niet gesproken over het parkeren : hoe staat het daarmee ?

Is er nagedacht over de bestaande MIVB-lijnen ?

Ten slotte zijn er veel leegstaande kantoren die kunnen worden omgebouwd tot woningen. Is er in dat verband al werk geleverd ? Wat is de typologie van die woningen ?

Mevrouw Brigitte De Pauw onderschrijft eveneens de dankbetuigingen van haar collega's.

Het Vlaams Gewest wenst maatregelen te nemen om de ring te verbreden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal een project in het Reyersgebied uitvoeren. Daarom is overleg met Vlaanderen nodig om die twee projecten te coördineren.

En termes de transports publics, a-t-on tenu compte des possibilités qui existaient avec le RER ?

Pourquoi la place Meiser n'est-elle pas reprise au projet alors que c'est un fameux point d'achoppement ?

L'oratrice n'a rien entendu dans l'exposé sur le parking de transit, et sur les logements qui doivent être construits.

Il y a de belles propositions, mais a-t-on concerté les propriétaires ? De bons choix ont été faits en prévoyant davantage de logements, mais les auteurs ont-ils pensé à l'équilibre entre les logements sociaux et les logements moyens ? Quel est le public cible de ces logements ?

Enfin, qu'en est-il au niveau des équipements collectifs ? On n'a pas entendu grand chose à ce sujet.

M. Jef Van Damme remercie les auteurs de l'étude. L'orateur s'inscrit dans les propos de Mme Jodogne.

Il posera à ce stade trois questions : d'une part, par rapport aux autres zones leviers comme Josaphat, quel est le calendrier de réalisation de ce plan directeur ?

D'autre part, en ce qui concerne la création du métro, est-ce une condition *sine qua non* ? Ou est-ce une option complémentaire ? L'auteur pense qu'on ne verra pas le métro dans les prochaines années à cet endroit-là.

Enfin, qu'en est-il du parking de transit à Diamant-Reyers ? Ce projet est très contradictoire avec le fait de rétrécir le boulevard Reyers. N'est-il pas plus utile de le prévoir en Flandre ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel s'associe aux éloges faits par ses collègues.

En ce qui concerne la mobilité, pourquoi donc ne pas avoir intégré la place Meiser dans le schéma directeur ? Chacune des transformations aurait un impact sur la circulation place Meiser. Mais dans quel ordre travailler ? A quoi faut-il toucher en premier lieu ?

En ce qui concerne le viaduc Reyers, faut-il le supprimer ? Comment le boulevard Reyers va-t-il être réorganisé ? L'oratrice a peur que cela ne reste une autoroute urbaine.

En ce qui concerne le parking, il faut prévoir un stationnement réfléchi aux abords des nouvelles constructions. Les parkings de transit doivent être organisés aux entrées des villes. Or, il s'agit ici d'une porte de ville, mais comment le souligner du point de vue urbanistique ? Faut-il y implanter une belle œuvre d'art par exemple ?

Heeft men, wat het openbaar vervoer betreft, rekening gehouden met de mogelijkheden die het GEN biedt ?

Waarom wordt het Meiserplein niet opgenomen in het project, hoewel het een groot struikelblok is ?

De spreker heeft in de uiteenzetting niets gehoord over de overstapparkerplaats en over de te bouwen woningen.

Er liggen mooie voorstellen op tafel, maar is er overleg gepleegd met de eigenaars ? Er zijn goede keuzen gemaakt door naar een groter aantal woningen te streven, maar hebben de auteurs rekening gehouden met het evenwicht tussen de sociale woningen en de woningen voor de middeninkomens ? Voor wie zijn die woningen bestemd ?

Hoe staat het ten slotte met de collectieve uitrustingen ? Daarover is niet veel gezegd.

De heer Jef Van Damme dankt de auteurs van de studie. Hij is het eens met mevrouw Jodogne.

In dit stadium stelt hij drie vragen : enerzijds wat is het tijdschema voor de uitvoering van het richtplan ten opzichte van de andere hefboomgebieden zoals Josaphat ?

Is de aanleg van de metro anderzijds een *conditio sine qua non* ? Of een aanvullende optie ? Volgens de auteur zal er in de komende jaren op die plaats geen metrolijn worden aangelegd.

Hoe staat het ten slotte met de transitparking in Diamant-Reyers ? Dat project staat haaks op de geplande versmalling van de Reyerslaan. Is het niet nuttiger om die in Vlaanderen te voorzien.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel dankt op haar beurt de auteurs van de studie.

Waarom werd, wat de mobiliteit betreft, het Meiserplein niet geïntegreerd in het richtschema ? Elk van die ingrepen zou gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling op het Meiserplein. In welke volgorde moet men werken ? Wat moet het eerst gebeuren ?

Moet het Reyersviaduct afgebroken worden ? Hoe zal de Reyerslaan heraanlegd worden ? De spreekster vreest dat de Reyerslaan een snelweg in de stad zal blijven.

Wat de parkeerplaats betreft, dient men een doordacht parkeerbeleid op te zetten in de omgeving van de nieuwe gebouwen. De overstapparkerplaatsen moeten bij de toegang tot de stad aangelegd worden. Het gaat hier echter om een stadspoort, maar hoe kan dat stedenbouwkundig in de verf worden gezet ? Dient er bijvoorbeeld een mooi kunstwerk te worden geplaatst ?

Mme Céline Delforge demande comment il est possible de gérer la présence de grands axes tout en assurant leur habitabilité. En ce qui concerne les calculs de capacité routière, si elle comprend bien, l'autoroute ne perd rien en capacité. Qu'en est-il exactement ?

Concernant le métro, l'oratrice n'est pas persuadée qu'il faille se diriger vers ce genre d'investissement lourd, étant donné d'une part l'obsolescence de la fonction de bureau à cet endroit, qui ne pourrait plus justifier la présence d'un métro, et d'autre part, en tenant compte de la réduction du besoin de mobilité des habitants des futurs logements. Par ailleurs, il y a la connexion toute proche avec Meiser, qui aurait dû faire l'objet d'une étude.

M. Jens Aerts rappelle que l'établissement d'un schéma directeur répond à une demande du Gouvernement. Les autorités régionales sont donc impliquées dans son élaboration. En approuvant le schéma directeur, le Gouvernement s'engage à en mettre en œuvre les principes. C'est lors de l'établissement des PPAS qu'on mettra en place un instrument contraignant pour tous – toutes les autorités publiques ainsi que tous les propriétaires et usagers privés.

Les privés, qu'ils soient propriétaires ou qu'ils aient un intérêt dans la zone couverte pas le schéma directeur, ne sont quant à eux pas systématiquement consultés, ce qui constitue une différence avec le PPAS. Les bureaux d'études ne les ont ainsi pas tous rencontrés, mais des contacts bilatéraux ont évidemment été entretenus avec les partenaires jugés importants tels que la RTBF ou la VRT.

Ces deux institutions ont d'ailleurs pris des engagements, pour ce qui est du parc notamment, même s'ils doivent encore être formalisés.

Le schéma directeur offre une vision générale qui doit être la plus réaliste. Il comporte cependant un certain niveau d'abstraction; il offre des indications globales plutôt qu'il ne porte sur le détail. Les prochaines étapes sont à présent la précision et la concrétisation. BUUR et Stratec n'ont pas actuellement de mission d'accompagnement. L'élaboration ultérieure du schéma directeur est une mission de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement et de l'Agence de développement territorial, laquelle a été créée afin de rendre opérationnels les schémas directeurs des zones leviers telles que celle de la RTBF/VRT.

Les cinq projets présentés peuvent par ailleurs être réalisés indépendamment l'un de l'autre. Ce n'est donc pas un projet en étapes.

M. Hugues Duchateau explique que le travail présenté ce jour a été clôturé au cours du premier semestre 2010, soit avant l'approbation du plan Iris 2 et la fin des études relatives à la place Meiser et sans qu'une décision n'ait été prise concernant le prolongement du métro nord-sud.

Mevrouw Céline Delforge vraagt hoe men grote verkeerswegen kan beheren en er tegelijk voor zorgen dat ze bewoonbaar zijn ? Wat de berekeningen van de verkeerscapaciteit betreft, boet de snelweg, als ze het goed heeft begrepen, niet in aan verkeerscapaciteit. Hoe zit de vork aan de steel ?

Wat de metro betreft, is de spreekster er niet van overtuigd dat zware investeringen van dit type nodig zijn, aangezien, enerzijds, de kantoorfunctie op die plaats achterhaald is en een metrolijn niet langer verantwoordt, en, anderzijds, de mobiliteitsbehoeften van de bewoners van de toekomstige woningen minder groot zullen zijn. Voorts is er dichtbij een verbinding met Meiser, die bestudeerd had moeten worden.

De heer Jens Aerts wijst erop dat het richtschema op verzoek van de Regering is opgesteld. De gewestelijke overheden zijn dus betrokken bij de uitwerking ervan. Door de goedkeuring van het richtschema verbindt de regering zich tot de uitvoering van de principes. Het is bij de opstelling van BBP's dat er een instrument zal ontstaan dat iedereen, zowel alle openbare besturen als alle private eigenaars en gebruikers verplichtingen oplegt.

Privépersonen, of ze nu eigenaar zijn of belang hebben bij een zone die in het richtschema aan bod komt, worden daarentegen niet systematisch geraadpleegd, wat verschillend is bij het BBP. De studie bureaus hebben ze dus niet allen ontmoet, hoewel er natuurlijk bilaterale contacten zijn geweest met de partners die belangrijk worden geacht, zoals de VRT of de RTBF.

Die twee instellingen hebben trouwens verbintenissen aangegaan, met name inzake het park, hoewel ze nog geformaliseerd moeten worden.

Het richtschema biedt een algemene visie, die zo realistisch mogelijk moet zijn. Het is echter in zekere mate abstract; het geeft algemene aanwijzingen eerder dan bijzonderheden. Verfijning en concretisering zijn nu de volgende stappen. BUUR en Stratec hebben hier momenteel geen begeleidingsopdracht voor. De verdere uitwerking van het richtschema is een opdracht van het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en van het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling dat is opgericht om de richtschema's voor hefboomgebieden zoals dit van VRT/RTBF te operationaliseren.

De vijf voorgestelde projecten kunnen overigens elk afzonderlijk worden verwezenlijkt, het is dus geen project in fases.

De heer Hugues Duchateau licht toe dat het vandaag voorgestelde werk tijdens het eerste semester van 2010 werd voltooid, dat wil zeggen vóór de goedkeuring van het Irisplan 2 en de studies betreffende het Meiserplein, en zonder een beslissing inzake de verlenging van de Noord-Zuidmetrolijn.

Ce travail a donc été effectué à partir d'un champ d'hypothèses large tant au niveau de la mobilité qu'au niveau de l'aménagement du territoire, puisque l'accessibilité en transports en commun est une des clés dont il faut disposer pour pouvoir déterminer les affectations des terrains.

La zone concernée était, il y a trente ans, située en périphérie de la ville. Elle s'est aujourd'hui rapprochée du centre et connaît une activité semblable à celle de quartiers plus centraux. La zone est donc en mutation. Il est évidemment possible de poursuivre sur la même voie et de répéter ce qui a déjà été fait. Il est aussi possible de réfléchir à une évolution plus cohérente par rapport à cette nouvelle centralité.

L'interlocuteur rappelle aussi que le client de l'étude est la Région de Bruxelles-Capitale avec, en matière de mobilité, ses propres options : réduire l'accès de la capitale en voiture.

Le trafic sur la E40 sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est d'ailleurs moins important aujourd'hui qu'il y a quinze ans. Cette diminution est due au développement de bureaux à la périphérie, le long du Ring R0, dans des endroits inaccessibles en transports en commun, obligeant les travailleurs à s'y rendre en masse en automobile. De ce fait, d'année en année, une part de plus en plus importante de la capacité de l'autoroute E40 dans sa section située juste à l'extérieur du Ring R0, se trouve « consommée » par les navetteurs travaillant dans les bureaux de la périphérie, ce qui réduit d'autant le trafic franchissant le Ring vers Bruxelles.

Les hypothèses faites sur l'utilisation de la voiture par des auteurs d'études en Région flamande entrent donc en totale contradiction avec l'option retenue par la Région de Bruxelles-Capitale et la réalité du terrain. Cette contradiction est à l'origine de l'opposition des autorités flamandes à la proposition de rétrécissement de la E40.

La circulation automobile sur la E40 devrait encore diminuer avec le lancement du RER d'ici à 2018 et la mise en place d'un péage urbain. Le péage sera déterminant sur la fréquentation des lignes de chemin de fer, lesquelles devront absorber quelque 60.000 voyageurs supplémentaires en heure de pointe, ce qui représente autant d'automobilistes en moins.

La réduction projetée de la capacité de la E40 est donc réalisable à tous les coups, aujourd'hui comme plus tard.

En matière de transports publics, tenant compte des hypothèses peu ambitieuses d'Iris 2, les déplacements sur la moyenne ceinture approchent le seuil à partir duquel le métro devient nécessaire, principalement vers la gare du Nord. L'intérêt d'une liaison en métro entre Meiser et cette gare devient donc de plus en plus évident. Si l'utilisation du train augmente dans les proportions indiquées ci-dessus, c'est sur les axes en provenance des grandes gares et vers la

Het werk ging dus uit van allerlei veronderstellingen, zowel inzake mobiliteit als inzake ruimtelijke ordening, aangezien de toegankelijkheid met het openbaar vervoer een van de sleutels vormt om de bestemming van de terreinen te kunnen bepalen.

Dertig jaar geleden bevond de betrokken zone zich in de stadsrand. Thans bevindt ze zich dichterbij het centrum en kent ze een bedrijvigheid die vergelijkbaar is met die van de meer centrale wijken. Ze is dus in volle omwenteling. Natuurlijk is het mogelijk dezelfde weg te vervolgen en te herhalen wat al gedaan is. Het is ook mogelijk na te denken over een ontwikkeling die meer samenhang vertoont met de nieuwe centrale ligging.

De spreker herinnert er tevens aan dat het onderzoek gemaakt is in opdracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat eigen opties heeft op het vlak van mobiliteit : de toegang van auto's tot de stad beperken.

Het verkeer op de E40 op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is thans overigens minder intens dan vijftien jaar geleden. Die verlaging is te wijten aan de uitbouw van kantoren in de rand, langs de Ring R0, op plaatsen die niet bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Daardoor zijn de werknemers verplicht zich massaal per auto naar hun werk te begeven. Als gevolg daarvan wordt jaarlijks een steeds groter deel van de capaciteit van de E40, in de sectie net buiten de Ring R0, ingenomen door pendelaars die in de kantoren in de rand werken, wat dus het verkeer dat over de Ring naar Brussel rijdt dienovereenkomstig vermindert.

In het Vlaams Gewest zijn onderzoekers dus tot hypothesen over het gebruik van auto's gekomen die geheel in strijd zijn met de optie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de werkelijkheid te velde. Dat is de reden waarom de Vlaamse overheden gekant zijn tegen het voorstel om de E40 te versmallen.

Het autoverkeer op de E40 zou nog moeten afnemen bij de ingebruikname van het GEN tegen 2018 en de invoering van een stadstol, die bepalend zal zijn voor het gebruik van de spoorlijnen en ongeveer 60.000 extra reizigers zal moeten opvangen. Daardoor daalt het aantal autobestuurders met evenveel eenheden.

De geplande capaciteitsvermindering van de E40 is dus altijd mogelijk, nu of later.

Inzake het openbaar vervoer bereiken de verplaatsingen op de middenring de drempel vanaf welke de metro noodzakelijk wordt, voornamelijk naar het Noordstation, rekening houdend met de weinig ambitieuze veronderstellingen van Iris 2. Het belang van een metroverbinding tussen Meiser en dat station wordt dus steeds duidelijker. Als het treingebruik toeneemt zoals hierboven is beschreven, zal de vraag zich vooral toespitsen op de assen vanaf de grote stations

périphérie de la ville que se concentrera la demande. Dans l'hypothèse d'un métro sur la moyenne ceinture en relation avec la gare du Nord, la zone située entre Meiser et Diamant sera à dix minutes de la gare du Nord et pourra dès lors être affectée à des activités tertiaires.

Quant au viaduc, il ne sera possible de s'en passer qu'à long terme, à condition de ne pas surcharger trop la zone de bureaux en l'absence d'une ligne de métro. Sa démolition pourrait être envisagée qu'une fois RER et péage urbain mis en place mais la précaution (et le coût de la manœuvre) impose aujourd'hui de le conserver.

Le stationnement dépendra aussi du développement des transports publics et les normes en la matière pourront être plus ou moins sévères.

Le parking de transit, quant à lui, doit de préférence se situer en dehors de Bruxelles, idéalement à Aarschot ou à Haasrode, là où commencent les files. Celui qui arrive en voiture à l'échangeur Reyers et doit se rendre rue de la Loi préfère également poursuivre sa route en voiture.

M. Jens Aerts explique ensuite qu'un pôle vise à offrir à plusieurs sociétés des espaces et des services collectifs comme le parking et la sécurité. Un pôle est également spécialisé et cette spécialisation peut porter sur les médias. Il doit alors exercer une force d'attraction sur les entreprises liées aux médias, et cette force sera d'autant plus importante qu'on investira dans l'image, au travers notamment de la construction d'un bâtiment phare.

L'orateur rappelle aussi que les bureaux d'études ont eu avec les RTBF et VRT de nombreux contacts. Il est intéressant de noter que ces institutions connaissent des structures symétriques, qu'une moitié du parc dépend par exemple de la RTBF et que l'autre moitié dépend de la VRT. Le développement n'est dès lors possible que si ces deux sociétés sont d'accord avec le projet d'ouvrir le parc. Les discussions porteront sur le fait de savoir s'il sera entièrement public et géré par la Région ou la commune ou s'il restera privé et remplira des missions d'ordre privé, d'accueil de grands événements comme le Tour de France.

L'interlocuteur précise encore que le parking de transit est prévu par le PRAS mais qu'au vu de sa situation, il partage le scepticisme d'autres personnes et doute de son fonctionnement. Ne devrait-il pas plutôt se situer en périphérie ?

M. Aerts ajoute que le projet de rétrécissement de la E40 n'est pas une première étape obligatoire d'un plan qui en comporte plusieurs.

L'orateur plaide également pour que les dix mètres qui relèvent actuellement de la E40 et appartiennent donc au domaine public, soient transférés au domaine privé et ser-

en naar de stadsrand. Bij de hypothese van een metro op de middenring, met een verbinding naar het Noordstation, ligt de zone tussen Meiser en Diamant op tien minuten van het Noordstation en kan ze dus worden aangewend voor tertiaire activiteiten.

Het viaduct zal enkel op lange termijn kunnen gemist worden, op voorwaarde dat de kantoorzone niet te veel wordt belast bij gebrek aan een metrolijn. Zodra het GEN en de stadstol operationeel zijn, kan overwogen worden het af te breken, maar voorzichtigheid (en de kost van de operatie) gebiedt het momenteel te behouden.

Het parkeren zal ook afhankelijk zijn van de ontwikkeling van het openbaar vervoer, en de normen ter zake kunnen in min of meerdere mate streng zijn.

De overstapparkerplaats daarentegen moet bij voorkeur buiten Brussel gelegen zijn, ideaal te Aarschot of te Haasrode, op de plaats waar de opstoppingen beginnen. Iemand die per auto aankomt bij het Reyersplein en naar de Wetstraat moet, zet zijn weg ook liever per auto voort.

De heer Jens Aerts licht vervolgens toe dat een pool beoogt ruimte te bieden aan verscheidene bedrijven en collectieve diensten, zoals parking en veiligheid. Een pool heeft eveneens een specialisatie, die betrekking kan hebben op de media. In dat geval moet zij een aantrekkingskracht uitoefenen op bedrijven die te maken hebben met de media, en die kracht is des te belangrijker naargelang wordt geïnvesteerd in het beeld, met name via het optrekken van een heel zichtbaar gebouw.

De spreker wijst tevens op het feit dat de studie bureaus vele contacten hebben gehad met de VRT en de RTBF. Het is interessant op te merken dat die instellingen symmetrische structuren hebben, dat bijvoorbeeld de helft van het park afhankelijk is van de VRT en de andere helft van de RTBF. De ontwikkeling is bijgevolg enkel mogelijk als beide akkoord gaan met het plan om het park open te stellen. De besprekingen gaan over de vraag of het helemaal openbaar zal zijn, en beheerd zal worden door het Gewest, of privaat zal blijven en functies van private aard zal vervullen, bij grote evenementen zoals de Ronde van Frankrijk.

De spreker preciseert voorts dat de overstapparkerplaats voorzien is in het GBP. Gelet op de situatie ervan deelt hij echter het scepticisme van anderen, en hij heeft twijfels over de werking ervan. Moet ze niet eerder in de rand gelegen zijn ?

De heer Aerts voegt daaraan toe dat het project voor de versmalling van de E40 geen eerste verplichte fase is van een plan met verschillende fases.

De spreker pleit eveneens ervoor dat de tien meter die thans behoren tot de E40, en dus tot het openbaar domein, worden overgeheveld naar het privé domein, ter uitbreiding



vent à agrandir l'espace prévu pour accueillir logements et équipements plutôt que bureaux puisque difficilement accessibles.

Il ne s'agit toutefois pas de densifier à tout prix afin que l'opération soit financièrement neutre.

Le rétrécissement de la E40 sur un kilomètre représente un investissement de l'ordre de quarante millions d'euros. Il ne convient évidemment pas de récupérer ladite somme en développant des activités très rentables telles que des centres commerciaux ou des bureaux, car elles créeraient très vite de nouveaux problèmes de mobilité. La vente de ces dix mètres représenterait toutefois dix millions d'euros, soit déjà le quart de l'investissement préconisé.

Ce n'est donc qu'une piste mais il ne faut pas oublier que les terrains privés seront plus développés puisqu'ils comportent aujourd'hui des bureaux vides qui ne rapportent que des charges.

Par ailleurs, le projet de la chaussée de Louvain ne nécessite pas de PPAS. Ces travaux peuvent être directement planifiés et effectués par les services des travaux publics. Des contacts ont eu lieu avec De Lijn qui, comme la STIB, n'est pas un partenaire évident. BUUR avait toutefois l'expérience de la discussion avec cette société dans d'autres villes.

L'interlocuteur précise encore que la zone comporte déjà des PME. Il faut évidemment les conserver; il n'y a pas de choix à faire entre PME et logement. La question est de savoir comment éviter un trop grand isolement des logements existants dans le quartier Paduwa par rapport au parc Edith Cavell prévu, comme c'est le cas dans le quartier Maritime autour du site de Tour & Taxis. Il s'agit d'offrir les conditions pour que les rez-de-chaussée demeurent occupés par les PME tout en permettant le logement aux étages en tant qu'affectation secondaire, et de prévoir également des rues reliant le quartier résidentiel Paduwa et le parc à travers la zone de PME. Il faut dans ce domaine travailler avec la SDRB. Un bon exemple est celui de la rue de Birmingham à Molenbeek dans laquelle des logements ont été construits au-dessus d'entreprises.

Quant à Marcel Thiry, des équipements collectifs tels que des écoles et des résidences-services pour seniors pourraient y voir le jour. Vu la morphologie tant des grands immeubles que celle des espaces verts, des possibilités de transformation existent. Un travail devra être effectué pour déterminer la manière d'y parvenir.

Enfin, M. Aerts explique que le schéma directeur a été approuvé par le Gouvernement. La Région de Bruxelles-Capitale devra coordonner et déterminer quel projet devra être exécuté. Tout ne doit pas passer par un PPAS; il faut se limiter aux zones où ils sont indispensables.

van de zone voor huisvesting en voorzieningen, veeleer dan voor kantoren, aangezien ze moeilijk toegankelijk is.

Het is echter niet de bedoeling tegen elke prijs te verdichten om de operatie financieel neutraal te houden.

Het versmallen van de E40 over een afstand van een kilometer kost 40 miljoen euro. Het kan uiteraard niet de bedoeling zijn om die investering terug te winnen door heel lucratieve activiteiten te ontplooiën zoals handelscentra of kantoren, want dat zou snel nieuwe mobiliteitsproblemen veroorzaken. De verkoop van die tien meter zou tien miljoen euro opleveren, te weten al een vierde van de geraamde investering.

Dat is slechts één denkpiste, maar men mag niet vergeten dat de privégronden meer zullen worden aangesproken omdat ze vandaag leegstaande kantoren tellen die alleen lasten opbrengen.

Het project voor de Leuvensesteenweg vergt trouwens geen BBP. Die werken kunnen direct worden gepland en uitgevoerd door de diensten der openbare werken. Er zijn contacten met De Lijn die, net zoals de MIVB, geen voor de hand liggende partner is, maar BUUR heeft in andere steden met die maatschappij gepraat.

De spreker wijst erop dat er in de zone al KMO's zijn. Die moet men daar houden, men hoeft geen keuze te maken tussen KMO's en huisvesting. De vraag is hoe men een te groot isolement van de bestaande woningen in de Paduawijk ten opzichte van het geplande Edith Cavellpark kan vermijden, zoals dat bijvoorbeeld het geval is met de Maritiemwijk rond Thurn & Taxis. Men moet ervoor zorgen dat de KMO's de benedenverdiepingen blijven gebruiken en dat de andere verdiepingen als nevenbestemming bewoond worden en men moet ook straten voorzien tussen de woonwijk Padua en het park doorheen de KMO-zone. Op dat vlak moet men samenwerken met de GOMB. Een goed voorbeeld vinden we in de Birminghamstraat in Molenbeek, waar woningen tot stand zijn gebracht boven bedrijfsruimten.

Voor Marcel Thiry zou men collectieve uitrustingen zoals scholen en seniorenflats kunnen overwegen. Gelet op de vorm van zowel de grote gebouwen als de groene ruimtes, zijn ingrepen mogelijk. Men zou moeten nagaan hoe een en ander concreet gestalte kan krijgen.

Ten slotte zegt de heer Aerts dat de regering het richtschema heeft goedgekeurd. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal moeten bepalen welk project wordt uitgevoerd en zal de zaken moeten coördineren. Niet alles vergt een BBP; men moet zich beperken tot de zones waar dat absoluut noodzakelijk is.

**III. Clôture des débats**

Les commissions décident de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

– *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

*Les Rapporteurs,*

Philippe CLOSE,  
Anne DIRIX

*Les Présidents,*

Jamal IKAZBAN,  
Marie NAGY

**III. Sluiten van de debatten**

De commissies beslissen om de debatten te sluiten en een verslag te publiceren.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteurs,*

Philippe CLOSE,  
Anne DIRIX

*De Voorzitters,*

Jamal IKAZBAN,  
Marie NAGY



