

## **PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (PAD) DÉFENSE**

**ENQUÊTE PUBLIQUE DU 20 OCTOBRE AU 22 DÉCEMBRE 2023**  
**AVIS VILLE - 14.12.2023**

### **PREAMBULE**

Dans le cadre de l'enquête publique (20/10/2023 au 22/12/2023) visant à l'adoption du Plan d'Aménagement Directeur Défense, Perspective (administration en charge de la Planification pour la Région de Bruxelles-Capitale) soumet le projet de plan à l'avis de la Ville de Bruxelles.

Le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Défense est composé de 3 documents principaux :

- Un document avec le volet informatif (processus d'élaboration et participatif, états des projets, lecture du territoire, diagnostic synthétique, définition d'enjeux et d'une vision partagée, ambitions de durabilité).
- Un document avec le volet stratégique et réglementaire
- Un document avec le rapport des incidences environnementales (RIE)

Le périmètre du GRUP/PAD Défense est situé sur deux régions, Bruxelles et la Flandre. L'accord de coopération entre les gouvernements régionaux vise à régler la coordination entre les régions bruxelloise et flamande pour l'élaboration d'un Plan d'Aménagement Directeur (PAD, pour la partie bruxelloise du périmètre) et d'un Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP, pour la partie flamande du périmètre).

La partie GRUP a été approuvée par le Gouvernement flamand le 14/07/2023 et est à l'enquête publique entre le 3 octobre et le 3 décembre. Les documents sont disponibles sur le lien suivant : [DSI - Detail - Defensie \(vlaanderen.be\)](https://www.vlaanderen.be/DSI-Detail-Defensie)

#### **ZONE DE RÉFLEXION**

300 hectares



#### **GRUP / PAD DÉFENSE**

170 hectares



#### **PAD: RÉGION BRUXELLES CAPITALE**

90 hectares



#### **GRUP: RÉGION FLANDRE**

80 hectares



### **LOCALISATION**

Le périmètre du projet de PAD Défense s'étend sur 90 hectares le long du bd Léopold III, situés sur la Région bruxelloise (communes d'Evere et Ville de Bruxelles).

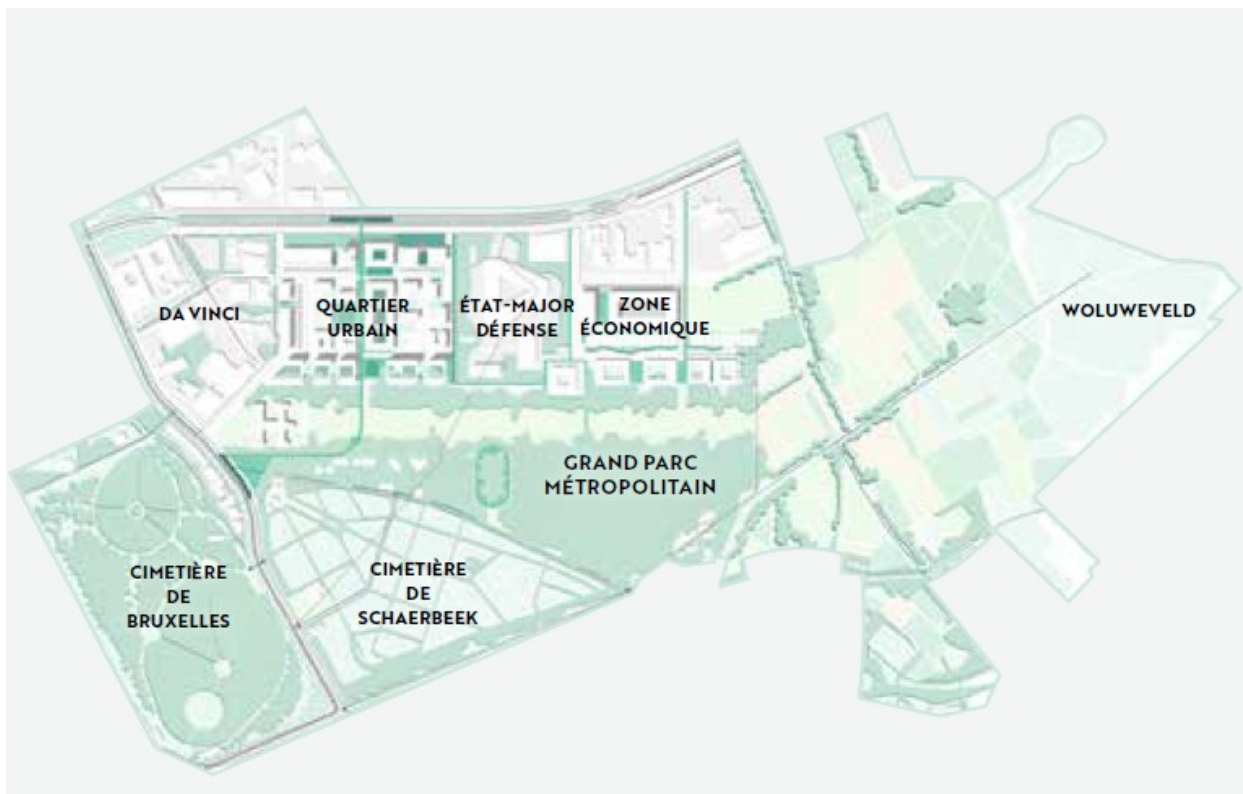


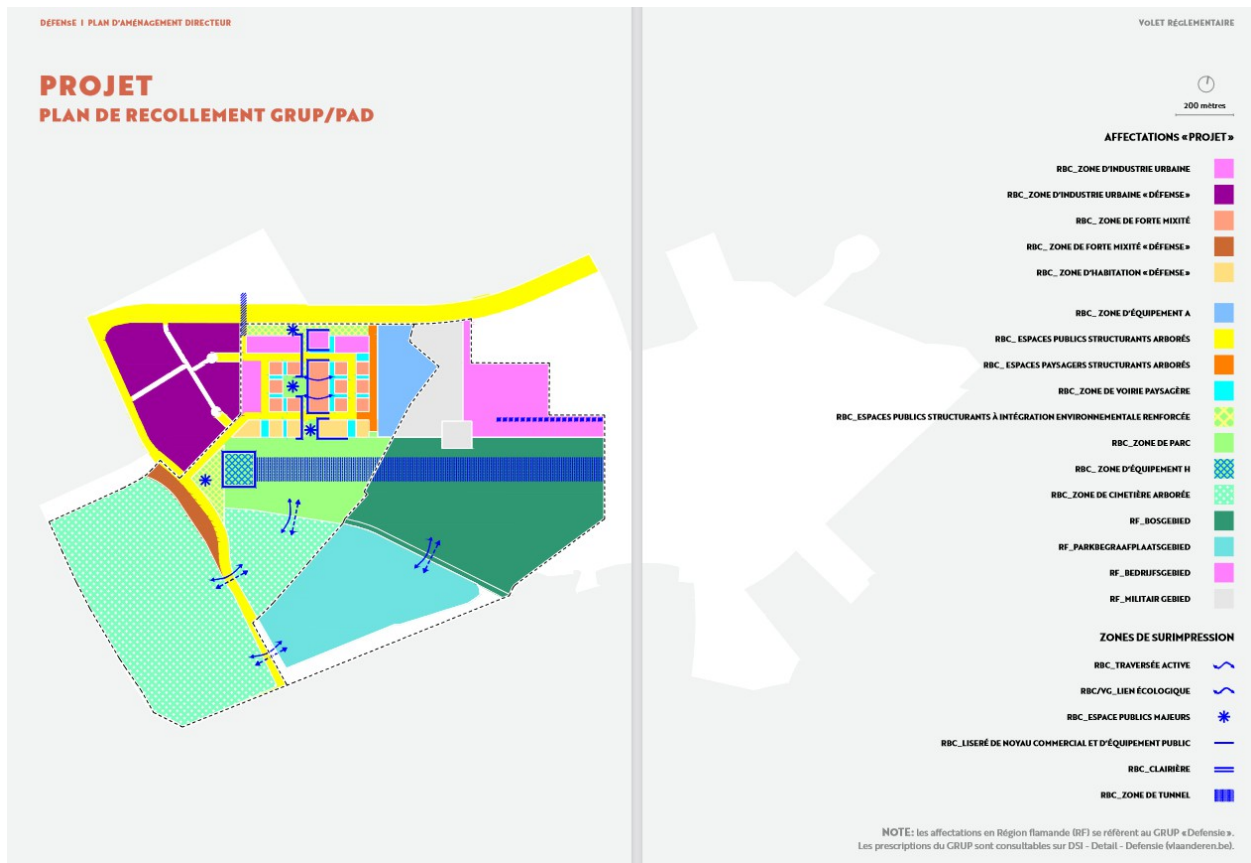
<b>COMMUNE DE BRUXELLES VILLE</b> Région Bruxelles Capitale	<b>01</b>	
<b>COMMUNE DE EVERE</b> Région Bruxelles Capitale	<b>02</b>	
<b>COMMUNE DE ZAVENTEM</b> Région Flandre	<b>03</b>	
<b>COMMUNE DE ZAVENTEM</b> Région Flandre	<b>04</b>	

## LES ENJEUX SUR LE TERRITOIRE

### 4 objectifs

- Valoriser et relier les espaces ouverts de la zone avec le développement d'un **parc paysager métropolitain** interrégional de plus de 45 hectares (dont 15 hectares sur le territoire bruxellois) ;
- Déployer un **réseau métropolitain de mobilité active**, avec de nouvelles liaisons entre la Promenade Verte et des itinéraires pour le RER vélo ;
- Créer un **nouveau quartier durable et mixte** le long du bd Léopold III en s'appuyant sur un environnement vert de haute qualité ;
- Consolider et **renforcer les dynamiques économiques de cette zone** très attractive vu sa localisation sur le corridor aéroportuaire, avec +/- 150.000 m<sup>2</sup> d'activités économiques (mêlant tertiaire et productif) et +/- 50.000 m<sup>2</sup> d'équipements, de services, de commerces, d'horeca.





## 1. Un parc paysager métropolitain

La zone Sud du périmètre, appelée 'grand parc métropolitain' est destinée à accueillir un milieu semi-naturel (parc à vocation écologique, didactique et de connexion à la nature, zone d'agriculture urbaine) et naturel (forêt dense). Le parc sera destiné à renforcer les qualités paysagères existantes et à être aménagé pour remplir un rôle social, récréatif, pédagogique paysager et/ou écologique. Il sera accessible par une entrée Nord et une entrée Ouest. Il sera traversé par une clairière qui formera un espace ouvert de détente et comprendra des pistes cyclo-piétonnes.

Le PAD prévoit le déclassement de la rue d'Evere où les flux motorisés seront interdits sur une large portion exceptée pour les véhicules techniques en lien avec les cimetières.

À hauteur du bâtiment en forme de H, la création d'un nouvel espace public et d'un arrêt de tram sur l'avenue J. Bordet est prévu. Il représentera la véritable entrée du parc en venant du centre de Bruxelles. Une étude pour le réaménagement de l'Avenue J. Bordet et d'un Parvis pour les Cimetières est en cours (Projet Beliris). À ce jour, la trajectoire définitive du tram n'est pas encore actée.

Dans la partie réglementaire du parc métropolitain, sont repris les affectations suivantes :

- Une zone de parc en région bruxelloise et une zone de bois en région flamande dans lesquelles une zone de clairière de +/-10ha et de +/- 40m de large au cœur du grand parc, qui relie le bâtiment H au territoire cultivé sur Zaventem
- Une zone d'équipement autour du bâtiment H entourée d'un liseré de noyau commercial et d'équipement public
- Un espace public structurant marqué comme espace public majeur à hauteur du bâtiment H le long de l'avenue Jules Bordet
- Les zones de cimetière arborées parmi lesquels le cimetière de la Ville, celui d'Evere et de Schaarbeek. Entre les différents cimetières, des liens écologiques et des traversées actives sont suggérées

## 2. Un réseau métropolitain de mobilité active

Un des objectifs majeurs en matière de mobilité pour le futur du site PAD Défense est de passer d'un quartier monofonctionnel et enclavé à un nouveau quartier mixte, fonctionnel et connecté aux grandes entités métropolitaines. Le projet de mobilité cherche à la fois à tisser des liens efficaces avec les quartiers environnants à l'échelle locale mais aussi à s'intégrer aux grandes logiques métropolitaines.

En terme de mobilité active, le PAD tend à se rattacher aux axes de mobilités douces existants et à venir (Promenade verte, RER vélo FR0, etc).

En ce qui concerne les flux motorisés et intra-quartier, l'ambition pour le quartier urbain est de se rapprocher au maximum d'un quartier sans voiture. Le PAD Bordet prévoit 2 boucles d'accès :

- une boucle logistique connectée au bd Léopold III et l'avenue Jules Bordet (une autre boucle logistique est également prévue en Flandre dans le GRUP) accessible pour les activités économiques et l'état-major de la Défense
- une boucle habitée pour les accès au futur quartier et à l'état-major de la Défense.

Au niveau des transports publics, une nouvelle ligne de bus intra-quartier est également prévue autour des boucles desservantes. Les arrêts sont actuellement situés en périphérie du site :

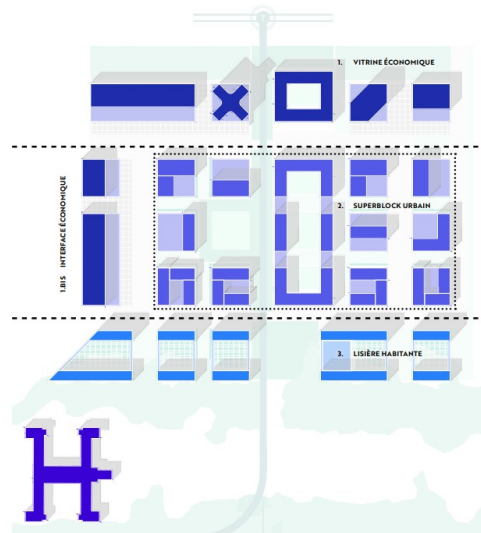
- sur le bd Léopold III avec le projet d'extension de la ligne du tram 62 en direction de l'aéroport avec l'arrêt 'Fusée' pour desservir le quartier urbain.
- sur l'avenue Jules Bordet avec le prolongement des lignes 55/32 et un nouvel arrêt à hauteur du bâtiment H.

Dans la partie réglementaire du PAD, les espaces publics sont divisés en 4 catégories :

- les espaces publics structurants arborés (jaune) dans ces zones, seuls 25% de la surface est carrossable pour les voitures. Ces zones concernent les boucles habitées et logistiques.
- les espaces paysagers structurants arborés (orange), concerne l'espace situé entre le quartier urbain et le nouveau QG Défense. Il s'agit d'une zone de 20 mètres qui comprend un sentier cyclo-piéton perméable. Le reste de cette bande est de pleine terre végétalisée. Maximum 25 % de la surface de la zone est carrossable.
- les zones de voirie paysagère (turquoise) Il s'agit d'un espace pour les modes actifs mais sont accessibles aux véhicules d'entretien et occasionnellement aux véhicules de secours, de déménagement et de livraison. La surface de ces zones est entièrement perméable et au moins 50 % de la surface de ces zones est de pleine terre végétalisée.
- les espaces publics structurants à intégration environnementale renforcée (jaune tramé vert) concernent l'espace public devant le bâtiment H du côté Jules Bordet et le Parkway le long de l'avenue Léopold III. Ces zones ont au moins 40 % de pleine terre végétalisée et garantissent l'accès aux cimetières.

## 3. Un nouveau quartier durable et mixte

Le PAD Défense prend le parti de concentrer la programmation sur un territoire volontairement restreint permettant de préserver une part importante à des espaces de nature. Il s'appuie sur 3 polarités graduées du Nord au Sud



1. La vitrine économique : 3 hectares  
Une enveloppe urbaine protectrice accueillant des acteurs économiques tel que des sièges d'entreprises ou des ateliers productifs d'échelle nationale et internationale.
2. Le superblock mixte : 6,5 hectares  
Un superblock urbain comme centralité mixte. Ce lieu est un rectangle dense où s'enchevêtre les programmes : logements, tertiaires, productions, équipements, et aménités de quartier.
3. La lisière habitante : 3 hectares  
Une bande composée de logements accompagnés des commerces/services/équipements et d'activités économiques (mêlant tertiaire et productif) nécessaires au bon fonctionnement du secteur. Les logements et les autres activités viennent ici structurer une interface entre paysage et quartier dense

L'école européenne ne sera finalement pas construite sur le site Défense. Cette zone est dès lors intégrée au quartier urbain. Le quartier urbain sera capable d'accueillir à terme entre 2.500 et 3.000 nouveaux habitants et permettra également d'intégrer les entreprises et équipements nécessaires. C'est donc 150.000m<sup>2</sup> de logements, 150.000m<sup>2</sup> d'activités économiques (tertiaire et productif) et 50.000m<sup>2</sup> d'équipements (services, commerces et horeca) qui seront prévus.

Une zone est réservée à la construction du futur état-major de la Défense qui se concentrera sur une surface de 12ha (inclus le bâtiment Z). Une demande de permis a été introduite pour la construction du nouveau QG.

Une zone de recul (Parkway) de maximum 40m est prévue sur le futur Parkway du bd Léopold III. Les dimensions exactes de ce recul seront affinées et calibrées en fonction de la programmation mise en place le long du bd Léopold III. Des recherches plus approfondies devront démontrer la largeur idéale permettant de concilier une qualité paysagère avec les besoins techniques des différents programmes à venir.

Une rue commerçante traversera l'entièreté du quartier urbain et reliera également le bd Léopold III au parc métropolitain situé à l'arrière du quartier urbain.

Dans la partie réglementaire du PAD, la zone de quartier urbain comprend différentes affectations, à savoir :

- Deux zones d'industrie urbaine, une le long du bd Léopold III et une le long du site Da Vinci Sud.
- Le reste du quartier urbain est composé d'une série de blocs affectés en zone de forte mixité.
- En lisière du parc métropolitain, une série de blocs est affecté en zone d'habitation.
- Un liseré de noyau commercial et d'équipement public le long des blocs qui bordent l'axe commercial principal du quartier urbain, faisant le trait-d'union entre l'avenue Léopold III et le parc métropolitain.
- Trois espaces publics majeurs ponctuent l'axe commerce/équipement : au niveau du Parkway affecté en espace public structurant à intégration environnementale renforcée, au cœur du quartier urbain et au sein de la lisière habitante qui marque l'entrée principale du parc métropolitain.
- Entre les blocs mixtes, résidentiels et d'équipements, des zones de voirie paysagère sont prévues.
- Un espace paysager structurant arboré marque la transition entre le quartier urbain et la zone d'équipement du quartier général de La Défense.
- Un espace public structurant arboré est créé sous forme de boucle autour des blocs mixtes pour connecter le nouveau quartier à l'avenue Jules Bordet. Pour la zone d'industrie urbaine, l'accès se fera à partir du bd

Léopold III où la possibilité de créer une zone de tunnel sous le bd est envisagée. Les avenues de Croydon et de Bâle sur le site Da Vinci Sud sont connectées à cet espace public structurant

#### 4. Le renforcement des dynamiques économiques de cette zone

Le projet PAD Défense propose la mise en place d'une mixité fonctionnelle en rupture avec le principe de programmation mono-usage qui a fini par enclaver la zone de projet. Les dynamiques économiques existantes sur la zone sont préservées et consolidées, avec la confirmation des zones d'industrie urbaine dans le volet réglementaire du PAD.

Malgré l'abandon du PAD Bordet, le PAD Défense semble prendre pour acquis certaines options de mobilité du PAD Bordet pour garantir le maintien et développement des activités productives, à savoir :

- la déviation des flux sur la rue du Planeur pour ne pas emprunter l'avenue Jules Bordet à hauteur du hub Bordet (p.122 projection hub Bordet)
- la déviation du carrefour Bordet/Léopold III avec la création d'un nouveau croisement entre les sites Da Vinci Nord et Sud, via la création d'un tunnel sous le bd Léopold III, de manière à libérer de la place pour une plateforme sécurisée dédiée aux mobilités actives
- la modification du profil de l'avenue Jules Bordet pour passer d'une 2x2 voies en un axe urbain partagé 2x1 voie et d'une plateforme centrale bidirectionnelle pour le tram (p.123)

## AVIS DE LA VILLE

La Ville de Bruxelles adhère aux objectifs du projet de PAD Défense, destinés notamment à augmenter l'offre en logements publics, en équipements d'intérêt collectif et en espaces verts d'envergure accessibles sur cette partie du territoire. Néanmoins, la Ville réitère et complète certaines remarques déjà émises (Collège du 8 septembre 2022) lors du processus d'élaboration du PAD Défense.

### Enjeux climatiques

La Ville constate avec regret qu'alors que les enjeux de transition climatique et de renforcement de la résilience territoriale face aux aléas climatiques et environnementaux sont une priorité urgente incontestée, la conception de ce parc paysager métropolitain n'est pas directement mis en relation avec le quartier urbain en vue de répondre à des objectifs globaux de durabilité.

Le périmètre du PAD présente, en effet, un potentiel intéressant de partage et de communautés d'énergie, le cas échéant, de développement de production énergétique à base de solaire et éolien urbain. Dès qu'il y a urbanisation d'espaces ouverts, il devrait y avoir obligation d'intégrer d'emblée la question de la PEB (exigence maximale pour du neuf), de la production énergétique (en mobilisant toutes les technologies disponibles dont la géothermie qui sauf erreur n'est pas citée), du partage et de communautés d'énergie. Le volet stratégique survole le concept d'un « quartier à énergie positive » (positive energy district) mais le volet réglementaire n'intègre quant à lui aucune prescription précise et ambitieuse sur ces questions environnementales.

Le projet de PAD Défense est donc une occasion manquée de développer une véritable stratégie opérationnelle de résilience sur l'ensemble des thématiques urbaines et environnementales que sont la gestion intégrée des eaux de pluies, la végétalisation, la production énergétique, la circularité, etc. De manière générale, le PAD renvoie ces questions aux réglementations spécifiques en vigueur, au RRU ou aux futurs projets individuels et aux permis qu'ils nécessiteront alors même qu'il pourrait contenir des objectifs, des stratégies et des prescriptions ambitieuses au regard des spécificités de ce territoire.

A défaut d'inscrire de tels objectifs ou de telles prescriptions dans l'outil PAD (qui semble pourtant avoir vocation à constituer l'outil planologique et réglementaire de référence pour le périmètre considéré), la Ville se demande quel en serait le siège réglementaire alternatif.

### Quartier urbain

La Ville n'est pas favorable à un urbanisme sur socle (superblock) au détriment d'une perméabilité au niveau du sol. Comment rendre ces socles agréables en terme d'ensoleillement, avec quoi et comment remplir la superficie de ces socles ? Quelle qualité pour les intérieurs d'îlot ? La plantation d'arbres à hautes tiges et la verdurisation des espaces publics (p.453 du RIE) n'est pas suffisante pour prévenir les risques d'îlot de chaleur, déjà présents sur site. La typologie des espaces a également un impact. Outre un coût technique et d'entretien élevé, le type superblock présente la particularité d'être déconnecté du sol et de la pleine terre. La canopée des arbres est généralement limitée dans les dalles et ne permet pas de remplir la fonction de rafraîchissement de l'air urbain et d'accueil de la

biodiversité en intérieur d'îlot. Investir dans les toitures par contre représente un véritable potentiel pour y développer des activités très diverses qui devraient être encouragées dans le PAD : jardins suspendus, agriculture urbaine, rooftop, belvédères, etc.

De plus, le séquençage urbain avec une typologie de barre définie (lisière habitante) telle que proposée dans le PAD manque de diversité. La morphologie urbaine devrait dès lors être revue afin d'ouvrir davantage le quartier vers le grand parc métropolitain. Cela permettrait de faire rentrer davantage de verdure au sein du quartier résidentiel mais également développer des vues depuis les logements de la lisière habitée mais aussi depuis le superblock. Actuellement, au vu des gabarits plus élevés le long du parc, seul les logements situés de ce côté bénéficient d'une vue verte et agréable au détriment des autres.

Une attention particulière est donnée à l'isolation acoustique des logements dans le volet réglementaire mais elles devraient également s'appliquer aux équipements accueillants des fonctions sensibles (crèches, écoles, etc) situés dans cette zone sujette à de nombreuses et diverses nuisances.

La mixité dans le quartier urbain doit également être réfléchi en terme de mixité de logements : logements sociaux, logements alternatifs et plus durable : CLT – habitat groupé etc. Quel pourcentage de logements sociaux pourra prendre place au sein du nouveau quartier ? La prescription PG.0.11 énonce un pourcentage de min 25% logements publics au sens du Code du Logement mais ne précise rien en terme de % logements sociaux.

L'outil de Ville à 10 minute de la Ville démontre à quel point la zone réservée au quartier urbain est difficilement accessible et éloignée du hub Bordet. En terme d'équipement, la Ville soutient une mutualisation des équipements avec les institutions avoisinantes (État Major ou autre équipement d'envergure). Les solutions en matière de transports publics situées principalement en pourtour du site sont loin de pouvoir répondre à cette future demande, ce qui pourrait encourager les futurs habitants à l'usage de la voiture. L'implantation d'équipements de proximité sera cruciale pour la réalisation de l'objectif « la Ville à 10 minutes » dans ce nouveau quartier enclavé.

## Mobilité

La Ville soutient la création du grand parc métropolitain qui devra être accessible, pour les habitants de ce nouveau quartier mais également pour tous les habitants et usagers de la Ville. Les connexions est-ouest et nord-sud sont dès lors très importantes. Toutefois, la Ville regrette qu'aucune continuité n'est donnée aux axes nord-sud piétons en direction de Haren. La nouvelle passerelle en construction au-dessus du bd Léopold III qui rejoint le chemin de Woluwé Saint-Etienne n'est pas suffisante. Il aurait été intéressant de réfléchir à une connexion supplémentaire/traversées actives entre les sites Da Vinci Nord et l'OTAN pour connecter ce nouveau quartier urbain directement à Haren.

Le Parkway a été revu à la baisse (de 50m > 40m) et est limité à hauteur du quartier urbain. Cette profondeur de recul reste néanmoins importante en termes de mobilité active. Cela risque de rallonger le parcours pour les piétons et cyclistes et ce, surtout pour accéder aux haltes du tram vers l'aéroport ou vers le hub Bordet.

L'abandon du PAD Bordet apporte des doutes quant à la concrétisation des grandes ambitions de mobilité énoncées dans le PAD Défense, que ce soit la boucle logistique, la création d'un tunnel sous le bd Léopold III entre les sites Da Vinci Nord et Sud, la déviation des flux sur la rue du Planeur, l'arrivée du tram sur l'avenue Jules Bordet, la création d'une plateforme sécurisée dédiée aux mobilités actives au carrefour Bordet. Dans son avis sur le PAD Bordet (Collège du 27.01.2022), la Ville avait déjà mentionné qu'il était difficile de se prononcer sur la boucle logistique sans disposer de comptages au niveau du trafic. La Ville se pose la question du raccordement sur l'avenue Léopold III et de l'impact spatial au niveau du site de Citydev de la nouvelle voirie créée par cette boucle. En terme de logistique urbaine, la Ville envisageait le hub Bordet comme potentiel pour implanter un centre de distribution urbain et un réseau de mobilité logistique douce pour accompagner une mobilité durable au sein du quartier urbain. En l'absence de PAD sur Bordet, la Ville demande une étude approfondie concernant cette option de boucle logistique.

Sur les plans du projet de PAD Défense, la boucle de circulation habitée est uniquement accessible par la route depuis l'avenue Jules Bordet. Cette boucle peut également être utilisée par les activités économiques du site Da Vinci Sud. Comment éviter les by-pass et séparer les flux habitat/logistique, qui potentiellement pourraient rentrer en conflit ?

Par ailleurs, le PAD prévoit une nouvelle ligne de bus intra-quartier autour des boucles desservantes. S'agit-il d'une véritable nouvelle ligne de bus ou s'agit-il d'une navette circulant autour du hub Bordet ? Quelles garanties avons-nous quant à cette desserte en transports publics ? On peut se poser la question lorsqu'on voit la prison de Haren qui accueille 3.000 prisonniers et qui ne disposent toujours d'aucune solution en transports publics. Cette question de désenclavement et d'accessibilité au quartier urbain est un préalable pour garantir le développement harmonieux de la zone.

La question des parkings doit être revue car il existe des contradictions entre les espaces publics majeurs et les espaces publics à intégration environnementale renforcée, tous deux principalement piétonniers et qui pourraient néanmoins accueillir du stationnement en surface sans limite spécifiée. Par ailleurs, la Ville n'est pas favorable à la

construction d'un parking silo à côté du bâtiment H. Celui-ci pourrait trouver place dans la zone d'industrie urbaine de manière à mutualiser les stationnements entre activités économiques et logements.

Des parkings souterrains situés au rez-de-chaussée sont également prévus sous tous les blocs du quartier urbain. Le PAD se repose sur le principe de superblock qui au niveau de leurs socles pourraient accueillir des parkings reconvertis au fur et à mesure du développement du site. La Ville de Bruxelles n'est pas favorable au développement de garages au rez-de-chaussée des immeubles. Ils constituent en effet des surfaces opaques, sans interactions avec l'espace public. Dans ce cadre, la Ville encourage la Région à prendre en considération la Vision partagée du quartier européen, qui essuie actuellement les plâtres de ce type d'urbanisme.

De plus, existe-t-il une réflexion à l'échelle régionale sur l'emplacement de parking pour cars touristiques au sein du PAD Défense, sur le territoire de la Ville ou ailleurs en RBC ? Cette réflexion doit être adaptée à chacune des spécificités : lignes de bus Intercités, cars touristiques du centre, ligne d'autobus vers le Maroc et autres pays du Sud (gare du Midi).

Par ailleurs, les préoccupations liées au fonctionnement de la mobilité dans et autour des cimetières et entités funéraires, en particulier le nouveau crématorium, n'ont pas suffisamment été étudiées et prises en compte dans les procédures et projets en cours ; les besoins des différentes entités n'ont pas été compilés et les spécificités de fonctionnement et usages ne sont pas intégrés de façon concrète et satisfaisante. Il semble dès lors essentiel de prévoir les stationnements nécessaires et accès suffisants et aisés pour ces lieux si particuliers.

### Activités économiques

La zone d'industrie urbaine à front du bd Léopold III s'apparente à une zone de forte mixité où toutes les fonctions sont mises sur le même pied et ne répondent dès lors pas à l'ambition de faire du bd Léopold III une vitrine économique et technologique. Cette zone n'encourage pas à développer des activités productives attractives, des hubs technologiques ou encore des activités tournées vers l'économie circulaire.

Dans les prescriptions, il n'est indiqué aucune limite de surface pour les commerces dont le caractère n'est d'ailleurs pas spécifié (commerces de gros, spécialisés, grandes surfaces, centre commercial ou autre). Y compris pour les hôtels et les centres de congrès.

La prescription A.10.8. ne fait que reproduire la vision passée des parcs industriels entourés d'un liseré vert comme on peut l'observer actuellement sur les sites Da Vinci Nord et Sud.

### Patrimoine

En dehors du bâtiment H et de la piste d'athlétisme, peu d'éléments existants sont maintenus. Ils contribuent cependant à apporter une valeur ajoutée en donnant une identité au lieu et faire œuvre de mémoire en particulier pour la zone de parc métropolitain qui à terme accueillera des zones de recueillement. En sus du paysage rural à conserver, la Ville souhaiterait que l'identité de la zone et de son passé soit davantage pris en considération dans le PAD Défense comme atout pour le développement des nouveaux quartiers (passé lié à l'aviation, seconde guerre mondiale, ancien aérodrome disparu, ancien siège de l'OTAN, infrastructures de la Défense, etc.).

La Ville regrette que le RIE n'ait pas fait l'effort de répertorier certains éléments architecturaux marquants sur le site. Il aurait été également intéressant de joindre l'étude de Rotor dans les annexes du Plan. Les recommandations du rapport d'études d'incidences en matière du patrimoine se résume en quelques lignes indiquant que la restauration du bâtiment H est jugée préférable (ce qui signifie qu'elle n'est pas garantie) et d'installer des panneaux d'information éducatifs à cet égard. C'est loin d'être suffisant pour maintenir activement la mémoire du lieu. Il y a ici une occasion manquée de mettre en lumière le patrimoine d'après-guerre. Ce patrimoine pourrait également être réfléchi en terme transitoire/d'occupations temporaires dans les phases de requalification afin de vérifier la pérennisation éventuelle des activités.

En outre, la Ville rappelle qu'il convient de promouvoir la reconversion du bâti existant, et non la promotion de la démolition-reconstruction des bâtiments (bâtiment H et anciens bâtiments de l'OTAN).

### Conclusions

En conclusion, la Ville remet un avis favorable sur le projet PAD Défense, à condition de :

- Traduire les ambitions relatives aux enjeux climatiques dans le volet réglementaire du PAD
- Ne pas systématiser un urbanisme sur socle et envisager des typologies bâties plus variées autres que la barre de logement/bureau
- Ouvrir davantage le nouveau quartier sur le grand parc métropolitain par l'introduction de plus de verdure dans les quartiers habités, et d'offrir des perspectives de vues paysagères qualitatives

- Prévoir une mixité de logements alternatifs et durables et définir quelle part sera attribuée aux logements sociaux
- Mutualiser les équipements et s'assurer du développement d'équipements de proximité pour garantir « la ville à 10 minutes »
- Imposer dans le volet réglementaire une exigence d'isolation acoustique pour les équipements accueillants des fonctions sensibles (crèches, écoles, etc)
- Disposer d'une étude approfondie et donner des garanties de réalisation en l'absence du PAD Bordet sur tous les préalables en terme de mobilité (boucle logistique, Parkway, profil bd Léopold III, parking pour les entreprises et les logements, desserte du nouveau quartier en TC, mobilité douce et connexion au hub Bordet, etc.)
- Résoudre la problématique de la mobilité dans et autour des différentes cimetières et centres funéraires situés dans le périmètre du PAD et tenir compte des besoins de mobilité et de stationnement du nouveau crématorium
- Accorder une plus grande attention à l'identité de la zone du point de vue des éléments de son passé (ancien OTAN, ancien quartier Défense, ancienne zone aéroportuaire, etc.) en assurant la promotion de la reconversion du bâti existant, et non de la démolition-reconstruction des bâtiments (bâtiment H et anciens bâtiments de l'OTAN).