

Pour le Sud, le projet de PRDD indique que le centre de distribution (CDU) devrait être localisé au bassin de Batelage. Il ne s'agit pas simplement de déménager de quelques centaines de mètres les activités existantes et les projets à implanter à Biestebroek, tels que le Centre de Transbordement Urbain (CTU) et le Centre de Distribution Urbaine. Le sud de la rive droite du bassin de Batelage est actuellement une zone verte arborée et son aménagement en zone portuaire risque de soulever de fortes oppositions de la part des riverains, même éloignés (cf. avenue du Port) ; le quai est encore à construire et les terrains à aménager. Et cela alors que la « zone d'industrie urbaine » à l'arrière accueille principalement des fonctions administratives – les entreprises logistiques possiblement utilisatrices des CTU et CDU étant localisées plus au nord, au niveau du bassin de Biestebroek, où les infrastructures portuaires sont déjà présentes et/ou en cours d'aménagement dans le cadre de projets européens (Interreg VIb) ou régionaux (Greenfields).

La Commission souhaite que le CDU au sud de la Région soit situé le plus proche possible du CTU du bassin de Biestebroek.

Le PRDD préconise une réduction de 30 % des émissions d'ici 2025. La Région se fixe un objectif ambitieux, pour lequel elle mise essentiellement sur le report modal du transport de passagers, qui ne pourra cependant être atteint qu'en améliorant par ailleurs la mobilité des marchandises à Bruxelles. Or, le PRDD ne parle que très peu des activités logistiques, et pas du tout de leur dimension transversale (implication de la logistique dans l'ensemble des activités à caractère économique, y compris les services). Pour répondre à ce défi, le plan Marchandises et le Masterplan du Port proposent une série d'actions complémentaires.

La Commission insiste sur le nécessaire appui de la Région pour la mise en œuvre de ces actions, notamment pour le maintien des terrains portuaires existants ou à réaliser.

### **Impacts socio-économiques des réaménagements**

La Commission insiste sur la réalisation d'une étude socio-économique d'impacts préalable aux réaménagements importants, notamment en cas de création de zone piétonne.

### **Amélioration des procédures et plateforme territoriale**

La Commission fait remarquer la complexité du cadre réglementaire des projets d'aménagement et les délais parfois très longs de leur mise en œuvre. Afin que les projets multiples et ambitieux du PRDD aient une chance de réalisation, il sera nécessaire que les délais de décision soient respectés avec une grande rigueur. La Commission prend note de la création d'un aménageur public, plateforme qui jouerait le rôle d'opérateur régional ayant autorité sur les autres acteurs de l'aménagement du territoire, et ce pour tous les grands sites régionaux (ex. : Josaphat), et demande d'élargir cette réflexion à l'ensemble des projets d'aménagements.

Concernant la plateforme territoriale, la Commission insiste sur la nécessité d'y intégrer pleinement les acteurs de la mobilité pour en faire un outil performant d'aide à la décision politique.

### **Prolongement du métro**

La Commission attire l'attention sur la globalité du projet de prolongement du métro : prolongement vers Schaerbeek, aménagement du tunnel Constitution et travaux à Albert font partie d'une seule vision et doivent être traités comme les éléments d'un seul et même projet.

La Présidente,  
Pr. Dr. Macharis