



Les associations ne trouvent pas fun l'idée d'un shopping à Godin

Claire Scohier. 17 Juin 2009.

Ce mardi 16 juin, la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles s'est réunie pour discuter le projet de cahier des charges en vue de la délivrance des certificats d'urbanisme et d'environnement pour la construction d'un centre commercial de 50.000 m² au quai des Usines, juste sur le site des anciennes poêleries Godin et à côté du bâtiment classé du Familistère. Outre les doutes profonds éprouvés par les associations quant à la pertinence de la nécessité d'un shopping commercial supplémentaire en Région bruxelloise – le Schéma de développement commercial 2008 de la Région ne les contredira pas – celles-ci regrettent que l'on gaspille ainsi un patrimoine unique en son genre et une zone dont le caractère d'intérêt économique régional doit prévaloir sur les intérêts privés du propriétaire de la zone.

1. Le projet confère au privé la détermination de l'affectation d'une zone stratégique et d'intérêt régional en violation de l'esprit du PRAS

Il est évident que le caractère stratégique de la zone par sa forte centralité et sa situation en bordure de canal et des voies ferroviaires la met en connexion et en interdépendance directe avec les choix d'affectation des sites voisins et des autres sites stratégiques de la Région tels que le BILC, Schaerbeek-Formation, Tour et Taxis et la zone canal dans son ensemble.

Comme le soulignait le Masterplan 2015 sur le Port de Bruxelles, la zone dite du marché matinal est un pôle économique régional important et une des seules parties du domaine portuaire qui ait potentiellement accès au transport ferroviaire. Alors que le sud semble s'orienter vers une valorisation du canal pour ses vertus récréatives, d'agrément et touristiques, il semble important que le caractère plus industriel de la zone nord soit préservé, dans le respect bien entendu des normes environnementales et de la poursuite d'une gestion durable de cette zone connectée au réseau ferroviaire. Le Masterplan 2015 prévoit d'ailleurs

pour cet endroit une intensification des fonctions existantes et non leur conversion en activité commerciale de retail. Il signale également l'intérêt de réactiver les liaisons ferroviaires pour y développer du TVE fret ou TGV marchandise. Cette solution casserait le cercle vicieux qui veut qu'à chaque augmentation du volume d'activités économiques correspond une augmentation proportionnelle des transports routiers.

Enfin, le projet détourne la finalité poursuivie par le PRAS en développant un nombre surnuméraire de commerces complémentaires. Alors que la prescription 5.1. autorise 2.000 m² de commerces complémentaires sur une zone d'industrie urbaine, le projet en prévoit 12.000 aux motifs qu'ils seraient répartis sur 6 bâtiments distincts. De la poudre aux yeux puisque ceux-ci participent clairement de la même activité économique.

IEB et le Bral demandent que le chargé d'étude ait égard aux grandes options qui se dessinent en vue du réaménagement de l'ensemble de la zone canal et que la demande de certificat soit soumise aux choix stratégiques d'intérêt régional.

2. Le site a une valeur patrimoniale indiscutable et unique qui doit être préservée

Si le site Godin est dans un état qui peut sembler dégradé, il n'est pas en ruine et est entretenu grâce aux activités économiques qui s'y déroulent actuellement (recyclage de pièces automobiles, une centaine d'emplois). C'est le symbole unique d'une architecture industrielle préservée, pour le moment encore, dans son ensemble. Certes, seul le Familistère (unité de logements associée à l'usine) est classé à l'heure actuelle. Mais la Commission royale des monuments et sites a demandé en 2006 d'étendre le classement à l'ensemble du site. En effet, le Familistère perd une bonne partie de son histoire et de son sens s'il est séparé de l'usine qui le fonde.

C'est pourquoi IEB et le Bral demandent que soit envisagée une alternative permettant la réutilisation totale des bâtiments et demandent que le chargé d'étude se penche sur des expériences belges ou étrangères réussies de reconversions de site industriel de ce type, tout en assurant la conformité des choix posés au PRAS. Comme le souligne le Master Plan 2015, ces zones sont idéales pour envisager des activités de recyclage (de ferrailles, de voitures, d'électroménagers, ordinateurs) activités qui ont, en outre, pour avantage de créer de l'emploi peu qualifié accessible aux Bruxellois.

3. Les indicateurs économiques ne plaident pas en faveur de l'implantation d'un nouveau grand centre commercial

On voit fleurir ces derniers mois de nombreuses velléités en Région bruxelloise d'implanter des grandes structures commerciales dans le nord de Bruxelles. Ces velléités reposent sur l'analyse du schéma de développement commercial de 2008 (qui vient seulement d'être publié). Or si le schéma mentionne effectivement que: *«la zone de chalandise de l'ensemble des pôles régionaux bruxellois montre un déficit d'attractivité de la région de Bruxelles-Capitale au nord»*, il mentionne directement après divers éléments qui dissuadent de la création d'un centre commercial dans cette zone: *«cette zone est moins bien desservie par les*

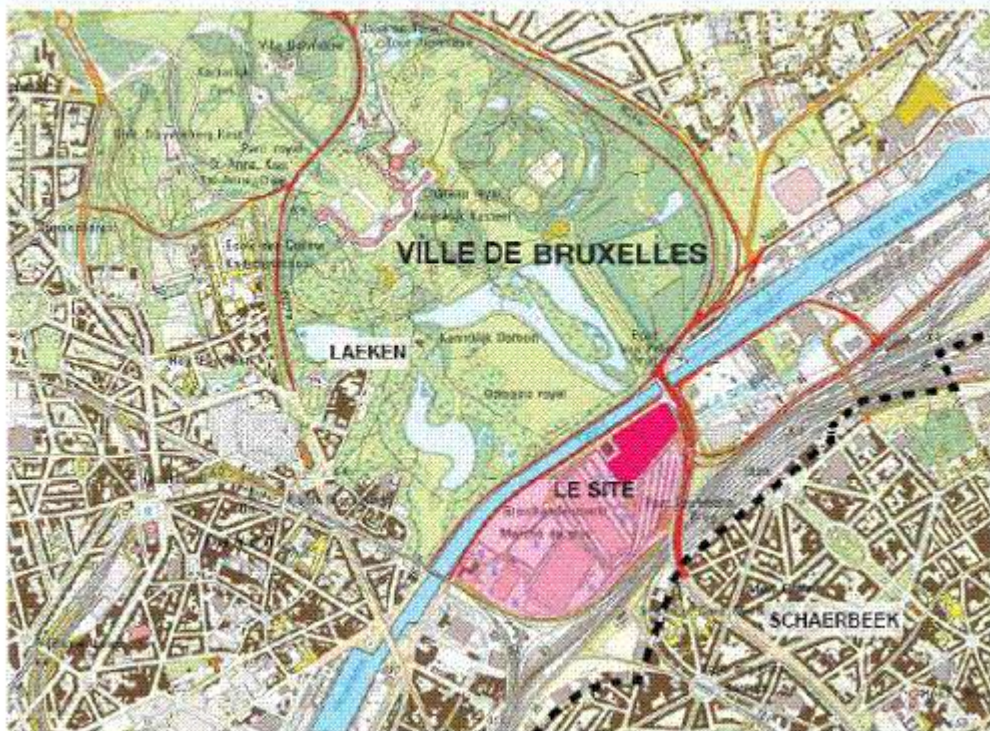
transports publics (fréquence, liaison vers le centre-ville), la barrière naturelle du canal en limite l'accessibilité. L'installation d'un pôle d'attractivité régional ou national dans cette zone serait difficile».

En conséquence et fort logiquement, le schéma invite à renforcer l'attractivité du Basilix, susceptible de jouer le rôle d'un pôle commercial régional, et à renforcer l'offre commerciale dans les pôles Miroir (Jette), De Wand et Marie-Christine (Laeken), lesquels risquent au contraire de périlcliter si le centre commercial prend place.

En outre, le Schéma de développement commercial met en lumière l'importance pour la vitalité des pôles commerciaux la proximité d'habitation de lieux de travail, d'habitation, d'écoles et l'accessibilité en transport en commun, paramètre aucunement rencontré par le site. Le Schéma met d'ailleurs un coup d'arrêt au fantasme du chaland qui parcourt des kilomètres pour se rendre dans un centre commercial, la proximité reste un facteur primordial. Cette donnée explique que 89% des bruxellois ne fréquentent pas de pôle commercial en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les doutes de la Région quant au potentiel d'un tel centre commercial sont d'ailleurs patents puisque le projet de cahier des charges demande au bureau d'étude d'envisager d'emblée sa reconversion en cas d'échec économique. Les promoteurs commerciaux ne nous contrediront pas puisque lors du dernier séminaire de Hemptinne en mars 2009, Patrick Tacq de CB Richard Ellis, spécialisé en retail, a trouvé tout à fait incongrue l'idée de vouloir construire un centre commercial dans le nord de la Région.

BRUXELLES - QUAI DES USINES



4. Il s'agit d'une zone enclavée, mal desservie par le transport public qui fera du centre un nouvel aspirateur à voitures

Une question d'évidence pour le projet concerne l'impact qu'il aura sur la mobilité. Le projet est essentiellement pensé en termes d'accessibilité voiture ce qui n'est pas étonnant puisque le site ne dispose pas actuellement de bonnes connexions via les transports en commun. Dès lors le ratio est d'une place de parking pour 28 m², proche des ratios qu'on trouve pour les commerces périphériques. Le projet se voulant un commerce de type périurbain mais en centre ville se déplace donc avec ses nuisances, à l'encontre de tous les objectifs poursuivis de réduction des flux automobiles.

Et ce n'est pas le rond point oblong envisagé qui sera susceptible d'apporter des solutions suffisantes à l'accroissement des flux automobiles suscités par ce projet. IEB et le Bral regrettent que, dans le contexte de mobilité actuel, l'accessibilité continue à se penser par l'aménagement d'infrastructures routières alors que les améliorations devraient être entièrement pensées pour faciliter l'accès par les modes de transport alternatifs. On peut d'ailleurs se demander qui prendra en charge cette réorganisation de l'espace public aménagée au profit du centre commercial?

En bref, la Région et les Bruxellois n'ont pas besoin d'un nouveau centre commercial. Ils ont besoin que l'on préserve leur patrimoine, qu'on renforce les pôles commerçants existants, que l'on investisse dans des secteurs durables et créateur d'emplois peu qualifiés comme les activités de recyclage et que les pouvoirs publics gardent la maîtrise sur les zones stratégiques d'intérêt régional.