



Commentaires d'IEB sur le projet de MER relatif au projet d'Eurostadium sur le plateau du Heysel

1.3. Organisation de la concertation relative à la notification

p. 11 du projet de MER, il est indiqué que les communes pour lesquelles le projet pourrait avoir des conséquences peuvent mettre le dossier en consultation. Le rapport ne mentionne que la commune de Wemmel. De fait, le présent dossier a été mis à l'enquête publique sur le territoire des communes de Wemmel et de Grimbergen. Par contre le territoire de la Ville de Bruxelles pourtant sérieusement impacté par le projet n'est pas mentionné alors que le projet s'implantera sur la ligne frontalière entre la Ville de Bruxelles et la commune de Grimbergen. Le rapport fait d'ailleurs état de cet interaction avec le territoire voisin puisqu'il évoque p. 26 le PPAS en cours d'élaboration pour le plateau du Heysel, p. 40 il signale qu' «étant donné que le projet jouxte la Région de Bruxelles capitale, il est possible qu'il implique des incidences transrégionales »

En vertu de l'accord de coopération du 4 juillet 1994 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les échanges d'informations relatives aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement, « Il appartient également au Gouvernement de la Région susceptible d'être affectée par le projet d'organiser une enquête sur son propre territoire sur base de l'information qui lui est communiquée en vertu de l'article 4 et de communiquer, endéans le délai prévu pour l'enquête publique organisée par la Région d'implantation du projet, les résultats de cette enquête au Gouvernement de la Région d'implantation du projet. » Or lors d'une réunion d'information qui s'est tenue sur le territoire de la Ville de Bruxelles en présence du consortium Ghelamco, il nous fut répondu que le dossier ne pouvait pas être mis à l'enquête sur le territoire de la Ville de Bruxelles dès lors qu'il était implanté en Région flamande. Ce qui est inexact au vu de l'accord de coopération et ne correspond pas à l'esprit de la Convention Espoo du 25 février 1991.

2.1. Présentation succincte du projet

p. 14 du rapport, il est mentionné qu'en raison de la localisation urbaine du site et l'absence de valeurs naturelles au sein de la zone en projet, la discipline Faune et flore ne sera pas étudiée. Le rapport évacue toutes les questions liées à la biodiversité du site en se basant sur le fait qu'il s'agit d'une zone largement bétonnée. Néanmoins, les dispositions en la matière doivent être respectées et la conformité du projet à celles-ci analysées. Le projet doit être pensé au sein du maillage vert qui régit ce territoire. Le MER doit en outre réfléchir aux aspects qui pourraient améliorer la biodiversité de la zone. C'est pourquoi le décret relatif à la préservation de la nature et de l'environnement naturel du 21 octobre 1997 mentionné à la p. 35 du rapport doit être considéré comme pertinent contrairement à ce qui est écrit.

4. Justification du projet

Le rapport évacue d'emblée l'alternative d'une rénovation du stade actuel (voir aussi p. 4 du présent document) en mentionnant « la ville ne dispose actuellement d'aucun stade répondant aux normes UEFA, il est donc nécessaire d'en construire un nouveau ». Alors qu'une rénovation du stade actuel aux normes UEFA pourrait aussi être envisagée et mérite à tout le moins d'être analysée dès lors que

de nombreux acteurs versés en la matière considèrent cette option comme possible.

5. Conformité aux prescriptions urbanistiques et administratives

Le projet doit être conforme au GRUP VSGB or celui-ci prévoit pour les affectations éventuelles du parking C un maximum de 20.000 m² de bureaux et de 50.000 m² d'activités récréatives. Le projet actuel ne respecte pas cette prescription qui visait à assurer la viabilité du quartier Treft malgré les grands développements prévus sur le plateau du Heysel. Si le projet ne prévoit que 16.000 m² de bureaux ceux-ci doivent s'additionner avec les 24.000 m² de services et les 78.000 m² d'horeca envisagés. Auxquels s'ajoute un campus d'innovation peu explicité (voir point 6.3).

Il conviendrait donc d'envisager une alternative respectant stricto sensu les prescriptions du GRUP VSGB.

6. Description du projet

Le MER doit se pencher dans les détails sur l'ensemble du projet et pas uniquement sur l'impact de l'Eurostadium.

6.3.3 Campus d'innovation

Une description plus claire du contenu et de la planification du campus d'innovation est nécessaire afin que le MER puisse en analyser valablement l'impact. Un tel campus présenté juste comme bâtiment multifonctionnel générera également du trafic routier venant s'additionner au trafic suscité par le stade et autres activités commerciales et culturelles prévues.

6.6.2.1. Accessibilité du site

Le rapport fait souvent preuve d'angélisme ainsi quand il mentionne que l'absence de connexion entre le parking et le réseau des voiries locales permettra de préserver les rues avoisinantes du trafic alors que l'ampleur de l'infrastructure et l'intensité des activités qui y seront prévues ne pourra que générer un report de trafic sur les voiries locales d'autant que le stade s'implante juste en vis-à-vis d'un quartier d'habitation « le Verregat».

6.8. Description et phasage des travaux

Le phasage des travaux devrait tenir compte de celui du projet NEO qui risque également de démarrer en cours de chantier du présent projet. Le démarrage des travaux pour NEO1 est prévu pour 2017 ce qui correspond à la phase 1 des travaux d'excavation et de terrassement du terrain du parking C. D'autant qu'en raison de la pression temporelle mise sur le projet en vue d'être prêt pour l'Euro2020, le chantier se poursuivra également le samedi de 6h à 22h. Or ces phases sont génératrices de nombreuses circulation de poids lourds et de nuisances sonores. Par ailleurs, cela posera la question des places de stationnement disponibles pour les autres activités qui continueront d'être menées sur le plateau du Heysel. Il n'est pas certain que la réserve de 4000 places prévues sera suffisantes dès lors que d'autres places de parking à proximité risquent également de disparaître durant cette phase.

Il conviendrait que le MER étudie en détails les effets sur la mobilité du chantier du projet de stade et de la diminution du nombre de place de parking disponibles dans le cas d'activités cumulées du parc des expositions, du Palais 12, du stade Roi Baudouin (qui sera toujours en activité pendant les travaux) et des travaux de NEO1.

7. Les interférences avec d'autres plans

De nombreux projets d'ampleur sont actuellement prévus dans la zone nord de la RBC et de la périphérie flamande. Le MER du VGSB

(http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/grup/00450/00455_00001/data/RUP_02000_212_00455_00001_MER_tekst.pdf), liste l'ensemble des projets prévus au Nord de la Région avec leur superficie :

- Nouveau site de l'OTAN avec extension : 250.000 m² bureaux
- Gaucheret (BBP): 31.000 m² bureaux, 26.000 m² logements
- Josaphat (BBP): 220.000 m² bureaux, 180.000 m² logements
- Botanique : 190.000 m² bureaux, 50.000 m² logements
- Quartier européen : 240.000 m² bureaux, 110.000 m² logements, 40.000 m² commerces
- Thurn & Taxis: 140.000 m² bureaux, 140.000 m² logements, 70.000 m² commerces
- Reyers: min. 30.000 m² bureaux, min. 10.000 m² logements.
- Heizel (NEO) : 70.000 m² commerces, 16.000 m² centre de congrès, 20.000 m² hôtel, 17.000 m² loisirs, 10.000 m² horeca, 93.000 m² logements, 20.000 m² bureaux. La première phase incluant les commerces et la majeure partie des logements est prévue pour 2020.

Si certains de ces projets viennent en remplacement de projets existants, la plupart entraînent néanmoins une extension considérable des m² en activités générant par là-même un accroissement conséquent du trafic. Certains de ces projets sont d'ailleurs déjà en cours de réalisation. Ces projets sont situés dans le Nord de Bruxelles ou génèrent un trafic en provenance du Nord de Bruxelles. Ils envisagent pour la plupart d'utiliser les réserves de capacité de l'A12 tout comme le présent projet. L'étude de Tritel réalisée en 2010 dans le cadre du projet NEO soulignait déjà une congestion énorme pour la A12 et le R0 à hauteur de la chaussée Romaine. Selon le MER du VGSB, le trafic supplémentaire généré par les projets est impossible à absorber par les infrastructures routières et les transports en commun, et ce, malgré tous les investissements supplémentaires prévus par le VGSB : élargissement du R0, routes parallèles le long du R22, élargissement de l'autoroute A12, développement du RER, ligne Diabolo, mise en œuvre intégrale des lignes interrégionales de bus et du tram tangentiel le long du R22,... D'autant que la situation risque d'être encore plus sombre d'une part parce que le MER (p. 59) se base sur une proportion de seulement 40% de visiteurs qui se rendraient à U-Place en voiture. Or, une étude récente de trois experts belges¹ démontre que ce serait, probablement le cas pour 85% des visiteurs. Il en va de même pour NEO et Docks Brussel avec respectivement 75% et 65 % de clientèles en voiture.

Il est évident que le nombre de projets développés ou en voie de développement à proximité de l'A12 générera à cet endroit une surcharge de trafic incompatibles avec les objectifs du PlanIris2. Vu les engagements financiers conséquents pour développer une nouvelle ligne de métro vers les nord, sur un tronçon qui n'est pas à proximité du présent projet, il est plus qu'hypothétique d'imaginer qu'une nouvelle station de métro verrait le jour à cet endroit rendant impossible les objectifs en termes de mobilité du projet.

Dès lors le MER doit étudier un scénario d'accessibilité sans extension de la ligne du métro.

S'il y a bien des projets de nouvelles lignes de tram en Région flamande celles-ci ne sont pas encore budgétées. Parmi les conditions de faisabilité du stade, aucune n'est en effet sûre de pouvoir être réalisée, ou de pouvoir l'être en tout cas dans les délais souhaités pour l'inauguration du stade: "optimalisation du Ring" (pas encore de permis, pas encore de budget); aménagement d'un Park & Ride de 2.000 places qui serait desservi par un métro prolongé en sous-sol et/ou par une ou deux lignes de tram De Lijn en provenance, l'une de Willebroek et l'autre de Jette, et pour lesquelles les

1 Ronse, Boussauw et Lauwers, Shopping Centre Siting and Modal Choice in Belgium: A Destination-Based Analysis, European Planning Studies, 2014.

trajets font également l'objet d'une "kennisgevingsnota" pour étude d'incidence, à l'enquête actuellement à l'hôtel de Ville de Vilvorde.

7.1 Partie Nord optimisation du R0

L'étude prend comme période de référence la date de 2020 en considérant que le R0 aura été réaménagé et donc élargi. L'honnêteté intellectuelle voudrait que le MER étudie à tout le moins un scénario où le R0 n'est pas élargi et en étudie l'impact. Tout d'abord parce que le stade selon le calendrier prévu par la Ville de Bruxelles devrait être opérationnel dès 2018, donc deux ans avant la période de référence mais aussi parce que le permis pour le R0 n'est pas encore délivré et il est peu probable que les travaux soient terminés pour la période envisagée.

Il est encore moins probable que la Région flamande dispose à ce moment d'une taxe kilométrique pour les véhicules légers puisque aucune décision n'a été adoptée en ce sens. Même si une telle décision était adoptée rapidement, il est peu probable que sa mise en oeuvre soit pleine et entière d'ici 2020.

En tout état de cause, il est évident qu'un scénario de mobilité doit examiner l'effet cumulatif sur les flux du R0 et de la A12 du futur stade à l'occasion d'un match de dimension internationale avec les trois projets de centres commerciaux Neo, Uplace et Docks (puisque les trois projets sont décidés à l'heure actuelle) ainsi que des activités existantes du plateau du Heysel telles qu' un concert dans le Palais 12 et une foire internationale de réputation mondiale du type de Seafood.

D'autres projets de développement sont en outre prévus dans cette partie transfrontalière entre la Région bruxelloise et la Région flamande.

Le MER devrait analyser l'impact de l'ensemble de ces projets sur la saturation éventuelle du R0 notamment tel qu'il est maintenant et se pencher sur les risques de report de circulation sur les voiries locales adjacentes.

9. L'étude d'alternatives

9.3 Alternatives en terme d'emplacement

Le projet de MER balaie rapidement l'alternative consistant à rénover le stade Roi Baudouin au motif qu'il ne pourrait pas respecter les normes UEFA. Toutefois, cet élément est peu argumenté d'autant que des études déjà réalisées soutiennent qu'une telle rénovation est envisageable. Un cabinet d'architectes (Goedefroo) ayant une expérience dans ce secteur stipule qu'il est possible de rénover le stade Roi Baudouin avec un coût et un impact environnemental nettement moindre que ceux du projet de base. Il est évident que l'impact environnemental du projet de base devrait être comparé avec un scénario de rénovation du stade actuel afin d'analyser et comparer les conséquences en terme de coût, de mobilité, de bilan carbone, de qualité de l'infrastructure,... Ainsi le fait de disposer ou non d'une piste d'athlétisme devrait également être pris en considération. Nous demandons donc que l'alternative prévoyant une rénovation du stade avec ou sans piste d'athlétisme soit étudiée en profondeur et comparée en tout point avec le projet de base. Ceci est d'autant plus pertinent que des négociations politiques sont encore en cours sur ce sujet.

9.4 Alternatives en terme d'aménagement

Il serait intéressant d'explorer une alternative prévoyant un parking comprenant moins de 10.000 places de parking au regard des objectifs des deux Régions de diminution de la pression automobile.

Si l'agrandissement du parking jusqu'à 14.000 places solutionne la question du stationnement, il n'est pas une réponse à la congestion actuelle et à venir au niveau du R0, de la A12 et de la chaussée Romaine et n'est certainement pas conforme avec les objectifs d'Iris2.

9.5 Alternative en terme d'exécution

Il faudrait envisager le cas où le stade ne serait pas prêt pour 2020. Compte tenu des nombreuses étapes qui doivent encore être prises (réalisation du MER, demandes de permis, recours judiciaire,...), une telle hypothèse n'est pas absurde.

Par ailleurs, il serait utile de comparer le phasage du projet de base avec celui du projet NEO et de procéder au même exercice avec le phasage de l'alternative « rénovation du stade Roi Baudouin ».

9.7 Alternatives en terme d'exploitation

Il faut étudier les pires scénarios de combinaisons événementielles dès que déjà à l'heure actuelle des combinaisons se sont avérées inacceptables en terme de charges de trafic. Certains matchs du RSCA peuvent se dérouler l'après-midi en même temps qu'un salon de dimension internationale avec un concert au palais 12 qui démarre juste après. S'y ajoute le scénario possible d'un grand congrès vu que NEO2 envisage la création d'une salle de congrès de 5000 places. Or chacune de ces infrastructures diminuera en rentabilité si son agenda est bloqué en raison de combinaison jugée impossible au niveau gestion du trafic.

Le rapport considère d'ailleurs qu'il est impossible de mener de front un salon comme Batibouw avec un grand match.

On devrait s'attendre à un minimum de 70 événements par an pour atteindre un minimum de rentabilité : c'est minimum 1 événement chaque week-end, avec une charge sur le voisinage comparable au minimum comparable avec une nocturne du salon de l'auto.

12. Description de la méthodologie, situation de référence, prévision et évaluation de l'incidence

Les accotements du Ring et la sortie du ring coté chaussée romaine sont considérés par la « biologische waarderingskaart versie 2 » comme biologiquement précieux. Bien que cette carte d'évaluation biologique ne soit pas juridiquement contraignante, cela indique néanmoins que certains éléments naturels y sont présents. Le « Raad voor Vergunningsbetwistingen » utilise quant à lui une règle selon laquelle les autorités délivrantes doivent tenir compte de cette carte pour évaluer l'impact des projets évalués selon le décret du 27 Octobre 1997.

Le MER doit donc intégrer les accotements ring et la sortie de la chaussée romaine dans son évaluation des incidences sur la nature.

La carte d'évaluation biologique identifie d'importantes zones naturelles dans la zone au nord du parking (Clos de Bever, Château de Bever, Beverbos, Vallée du Maelbeek).

Le MER doit tenir compte de ces zones dans ses évaluations.

12.2 Discipline 'Etre humain – Mobilité'

Concernant la délimitation géographique, le MER définit un périmètre relativement limité mais

convient qu'il sera opportun d'élargir ce périmètre à des voiries dans un périmètre plus large. Cette zone étant grossièrement délimitée par le R0, l'A12, l'avenue Houba-De Strooper et l'avenue du Parc Royal / l'avenue des Robiniers.

Il convient que le MER prenne dès le départ en compte ce périmètre et l'avenue Houba de Strooper restant la voie d'accès principale pour les voitures souhaitant accéder au nouveau stade multifonctionnel en venant depuis le centre-ville de Bruxelles, ce périmètre doit être élargi aux quartiers situés à l'ouest de l'avenue Houba - De Strooper, qui sont déjà largement impactés par les activités existantes aujourd'hui sur le plateau du Heysel et le seront d'autant plus si le projet de stade voit le jour.

Contact:

- Claire Scohier, claire.scohier@ieb.be
- Mathieu Sonck, mathieu.sonck@ieb.be