



Avis d'IEB sur le projet de modification du PRAS

Heysel – projet NEO

2 mai 2022

Le gouvernement bruxellois tente pour la troisième fois de modifier le PRAS (plan régional d'affectation du sol) afin de créer un cadre légal pour le Mall of Europe, le projet de centre commercial de 72.000 m² au Heysel. En effet, le PRAS a été attaqué devant le Conseil d'Etat à deux reprises avec succès.

Signalons d'emblée que sans modification du PRAS, le site du Heysel pourrait accueillir l'essentiel du programme de la ZIR projetée : les 117.000 m² de logements, les 120.000 m² d'équipements et les espaces verts. Par contre, la fonction commerciale serait limitée à 13.000 m² de commerces ce qui correspond à l'alternative 0B – scénario de rénovation.

Problèmes méthodologiques

Le rôle du PRAS est de déterminer les affectations idéales pour la zone. Il s'agit d'analyser les affectations (et donc les alternatives) qui permettent un développement harmonieux de la zone en tenant compte de son accessibilité, des implantations actuelles, des espaces verts, de la perméabilité des sols. Ainsi le programme devrait notamment être pensé pour générer une mobilité entièrement absorbable par les infrastructures existantes ou planifiées avec certitude. Jusqu'ici, le gouvernement fait l'inverse, c'est le projet Neo et son centre commercial qui motive la modification au PRAS.

Par ailleurs, le RIE étudie les variantes de localisation pour l'implantation globale du programme prévu de la ZIR n°15. Sur base de différents critères, dix sites sont identifiés dont trois sont retenus pour accueillir le programme dans son ensemble : Bordet, Art-Loi et le Heysel. La conclusion étant que le pôle du Heysel est le plus opportun pour accueillir le programme de la ZIR n°15 dans sa globalité. Or l'arrêt du Conseil d'Etat du 17 décembre 2015 ne demandait pas que la recherche de site alternatif puisse accueillir l'ensemble du programme envisagé par le Gouvernement. Le Conseil d'État estimait que le programme devrait également être étudié selon une approche différente. Celle-ci consistait à pouvoir distinguer les différentes fonctions reprises dans le programme et à voir quels sont les sites susceptibles de les accueillir. C'est ce qu'avait dénoncé la CRD en 2016 lorsqu'elle estimait que : « *Un choix a donc été opéré "a priori"* ». Ainsi, il ne s'agit pas nécessairement de trouver un seul site susceptible d'accueillir tout à la fois 117.000 m² de logement, 13.000 m² de bureaux, 177.000 m² de commerces dont un centre commercial de 70.000 m² GLA, 120.000 m² d'équipements dont un centre de congrès de 5000 places et un pôle récréatif et de loisirs et 18.000 m² d'hôtels, mais de voir comment ces fonctions pourraient au mieux être accueillies et sur quels sites.

A ce sujet, l'étude de l'alternative 1 qui prévoit la réaffectation du site en « zone de forte mixité » est vraiment peu crédible et s'apparente surtout à un exercice de style qui démontre une fois encore le choix a priori posé par le pouvoir public sur le programme de la ZIR. En effet, l'alternative en question revient à étudier la répartition des superficies du centre commercial sur 48 immeubles (sic!) abritant chacun maximum 3.500 m² de superficie de planchers commerce afin de respecter les prescriptions des zones de forte mixité.

Le RIE analyse les incidences uniquement sur la base du programme de la ZIR sans prendre en considération le projet concret de mise en œuvre d'un tel programme alors qu'un certificat d'urbanisme et d'environnement ont déjà été délivrés respectivement le 14 novembre 2018 et le 3 avril 2018 sur la base du même programme. Le RIE fait d'ailleurs référence à plusieurs endroits à ce certificat mais se refuse de prendre en considération les conséquences (livre 3, p. 3). Nier cet état de fait est intellectuellement malhonnête.

Par ailleurs, le RIE ne prend pas en considération le bilan carbone généré par le programme global de la ZIR. En effet, il oublie de prendre en considération l'énergie et les émissions de CO₂ liées à la démolition d'un certain nombre de bâtiments existants et à la construction de nouveaux bâtiments. Seule l'énergie liée à la consommation des bâtiments est prise en compte.

Selon la stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant 2030-2050, la fiche 33 prévoit de quantifier le coût environnemental global d'une démolition/reconstruction. Bruxelles-Environnement a développé l'outil TOTEM qui permet de comparer des systèmes constructifs et des scénarios de rénovation pour en diminuer l'impact environnemental.

Un projet obsolète

Le projet a été pensé, il y a plus de 10 ans, lors de l'adoption du Plan de développement international en 2007. Il reposait sur les trois prémisses suivants :

- L'importance du secteur touristique et événementiel dans l'économie régionale et notamment, la nécessité, pour maintenir Bruxelles dans les villes européennes attractives en matière de tourisme, de créer un centre de congrès d'une capacité de 5.000 places ainsi que l'infrastructure hôtelière associée. Or la réalité des centres de congrès est profondément chamboulée depuis le covid, les pratiques ayant évolué vers plus d'échanges à distance, des systèmes de visio-conférences performants ayant été mis en place. Si des congrès se tiendront encore en présentiel, ce ne sera plus avec la même fréquence qu'autrefois. Ce qui explique que le programme de Neo 2 ait été abandonné par le gouvernement. Or, il était intimement lié au programme de Neo 1 qui avait pour rôle central de permettre le financement de Neo 2. Une étude de Bloomberg réalisée à l'été 2021 auprès de 45 grandes compagnies indique que 84 % des répondants prévoient de dépenser moins en voyages d'affaires après la pandémie. Les raisons avancées sont l'acceptabilité sociale des réunions virtuelles, le changement de perception de la notion de productivité en lien avec les développements technologiques, la demande des travailleurs d'une flexibilité accrue au travail ou encore des engagements envers les enjeux environnementaux. La pandémie de Covid-19 crée un contexte d'incertitude pour le secteur du marché des réunions, congrès, conventions et voyages de gratification (meetings, incentives, conferences and exhibitions, MICE). Par ailleurs, la réalisation d'un centre de congrès ne nécessite pas la modification du PRAS d'autant que Bussels Expo est surtout confronté à la rénovation du patrimoine existant et que des pistes d'accueil du centre de congrès au sein de ce patrimoine sont à l'étude. Nous disposons déjà par ailleurs du Square-Brussels

Convention Center entièrement rénové en 2009 et situé en plein centre de Bruxelles, à proximité des institutions européennes et des grands nœuds de transport en commun, et doté d'une capacité d'accueil de 6.000 places.

- La faiblesse de l'offre commerciale actuelle en Belgique et en particulier dans le nord-ouest de Bruxelles : entre-temps, le nord de Bruxelles accueille Docks Brussel qui a ouvert ses portes en 2016 et offre 44.000 m² de surfaces commerciales récentes qui tentent de survivre suite à la crise covid. Tous les projets au nord convoitent une chalandise venant de la Région flamande or l'exemple de Docks a démontré que cette captation ne se fait pas. Docks fonctionne essentiellement avec une chalandise bruxelloise qui fréquentait le centre ville et surtout des quartiers alentour depuis la pandémie. Son directeur déclarait au début de cette année : "Les gens font leurs courses en local. Et puis, avec les mesures sanitaires, la balade shopping plaisir a disparu: les clients visent l'efficacité. Ainsi, les voisins de Schaerbeek et Laeken ont recentré leurs achats à leurs portes et en semaine, qui marque la plus grosse progression". Rappelons enfin que la déclaration de politique générale du gouvernement prévoit un moratoire sur les centres commerciaux. Un nouveau centre commercial n'est pas souhaitable si on veut lutter contre la vacance des commerces dans le centre ville et dans d'autres lieux existants à Bruxelles. Un développement de 13.000m² de commerces est largement suffisant pour redynamiser le noyau commercial de Houba de Strooper et améliorer l'espace commercial existant. Le RIE (partie 1 p. 78) signale que le programme de la ZIR risque de créer une suroffre commerciale pouvant impacter la viabilité économique de l'appareil commercial existant ou provoquer des déséquilibres entre l'offre de proximité et l'offre régionale.

- La croissance démographique à Bruxelles, induisant un besoin en logements ainsi qu'en équipements. Cette donnée date de 2012, depuis la croissance démographique s'est tassée. Les derniers chiffres de Statbel de 2022 montrent que si le nombre d'habitants dans la Région de Bruxelles-Capitale a augmenté en moyenne de 9 000 habitants par an sur la période 1992-2020, cette augmentation est de 2 000 habitants par an sur la période 2021-2070. À long terme, l'impact positif des soldes naturel et migratoire international sur la croissance de la population est quasiment compensé par les mouvements migratoires depuis la Région bruxelloise vers les deux autres régions du pays. La Région n'a pas besoin d'une croissance dans la création de logements mais seulement besoin d'offrir un stock suffisant de logements abordables pour les 50.000 ménages sur la liste d'attente des logements sociaux. Le RIE ne dit rien au sujet du type de logement à construire dans la ZIR. Les accords parlent seulement de 15 % de logements publics au titre de charges d'urbanisme alors que nous sommes sur un terrain public.

La ville à dix minutes ... en voiture.

La présente demande de modification du PRAS vise à permettre l'établissement d'un programme qui devrait attirer plus de 13 millions de visiteurs par an (contre 5 millions à l'heure actuelle) dont 9,6 millions sont associés à la seule fonction commerciale du projet Neo. L'étude d'incidences précédente de ce projet annonçait une augmentation de 50% de la congestion dans les voiries adjacentes déjà engorgées à l'heure actuelle. Ceci a mené le Conseil d'État à considérer à plusieurs reprises que les garanties juridiques offertes pour gérer la mobilité au regard des engagements de la Région étaient insuffisantes. Cette nouvelle tentative de modifier le PRAS se doit donc d'apporter des réponses à la gestion de la mobilité sur le plateau du Heysel.

Or il apparaît d'emblée qu'il n'existe qu'une seule solution durable et respectueuse du cadre de vie des habitants, c'est de revoir l'ambition commerciale à la baisse, en adéquation avec ce que permet actuellement le PRAS. Tout autre scénario implique une explosion de la demande de déplacement, particulièrement en voiture.

En effet, **le centre commercial est un aimant à voitures**. L'étude d'incidences réalisée dans le cadre de la demande d'un certificat d'urbanisme pour Néo avançait l'hypothèse d'une part modale de la voiture de 59 % en semaine et de 75 % les samedis pour accéder au plateau du Heysel. La présente étude confirme, à peu de chose près, cet état de fait en parlant d'une part modale moyenne liée à la voiture de 60 % en semaine et de 70 % le week-end contre seulement 32 % pour les transports en commun (P.90, Livre 3 RIE). En heure de pointe, la part modale de la voiture explose complètement en semaine : entre 19h et 20h, 7140 déplacements voitures sont comptabilisés (conducteur, passager et taxis) sur un total de 8951 déplacements, soit **une part modale de la voiture de près de 80 %** ! (voir tableau « flux générés », page 78, livre 2 RIE).

Une telle représentativité de la voiture, alors que le site du Heysel est très bien desservi par les transports en commun et que ceux-ci disposent d'une capacité tout à fait suffisante, ne peut s'expliquer que par la programmation commerciale qui s'adresse à une chalandise qui dépasse de loin les frontières régionales. Or, comme le note l'étude d'incidences, il apparaît que "*quelle que soit l'origine géographique considérée, le temps de trajet est systématiquement plus long en transport en commun qu'en voiture, surtout pour les villes les plus éloignées*" (Livre 1, page 163 RIE) . L'étude fournit une carte des temps d'accessibilité en voiture, mais n'effectue pas de comparatif accès voiture-transport en commun.

Même en considérant, à l'exemple de Docks, que la chalandise du projet se recentrera au final sur la périphérie proche, les temps d'écart entre un trajet voiture et un trajet en transport collectif sont éloquentes.

Voici quelques exemples calculés à partir de Google Maps : pour rejoindre le plateau du Heysel depuis le centre de Grimbergen, il faut compter 50 minutes de transport en commun contre 15 minutes en voiture, pour rejoindre le Heysel depuis le centre de Wemmel, il faut compter 20 minutes en transport en commun contre 12 minutes en voiture, pour rejoindre le Heysel depuis Machelen, il faut compter 20 minutes en voiture contre 45 minutes en transport en commun et pour rejoindre le Heysel depuis Rhode-St-Genèse, il faut compter 35 minutes en voiture contre 45 en transport public.

En conclusion, seule la présence sur le site d'une gare ferroviaire permettrait de créer un véritable report modal vers les transports en commun.

Une saturation des voiries à tous les niveaux

Cette omniprésence de l'utilisation de la voiture se marque sur les voiries : un vendredi moyen, le trafic est chargé avec un pic de saturation à 18h avec plusieurs points noirs : Ring, échangeur avec l'A12 et la sortie 8, le Nord de l'avenue Houba et le carrefour Impératrice Charlotte, la sortie 2 de l'A12... Le samedi le réseau est moins saturé, mais le trafic est chargé en continu (p.176, Livre 1 RIE).

En situation actuelle, la circulation aux abords et sur le plateau du Heysel apparaît déjà comme un écheveau particulièrement complexe. La congestion est généralisée en heure de pointe. Des reports de circulation s'observent sur toutes les voiries aux alentours qui sont saturées (y compris à l'ouest de l'avenue Houba de Strooper). Et pourtant, le programme au Heysel entraînera une fréquentation supplémentaire de 60 603 personnes par jour de semaine par rapport à la situation existante et de 83 196 personnes le week-end. Concernant l'avenue Houba De Strooper, qui est déjà une voirie saturée à l'heure actuelle, l'implantation du programme générera une **explosion du trafic avec une augmentation de 350 % du flux en heure de pointe du soir en semaine et de 450 % le week-end** ! (page 93, livre 2 RIE)

Pour trouver des solutions à l'engorgement routier induit par cette nouvelle fréquentation, l'étude se penche sur quatre scénarios de mobilité différents : un premier schéma qui utilise les infrastructures existantes, un deuxième qui utilise la voie de liaison au droit du Palais des expositions avec un tunnel sous la chaussée Romaine pour rejoindre le parking C, un schéma 2bis identique au précédent mais sans tunnel, et enfin, un schéma qui privilégie un accès depuis l'A12.

La présente étude ne se prononce pas formellement en faveur de l'un ou l'autre de ces scénarios (pas plus qu'elle n'exclut une mise en œuvre conjointe), mais laisse toutefois entendre que c'est le scénario 2, celui de la voie de liaison avec tunnel qui est le plus satisfaisant.

En effet, le scénario 1 implique toute une série d'adaptations dont l'augmentation de la capacité routière de l'avenue Impératrice Charlotte en supprimant du stationnement et des oreilles de trottoirs. **Cette augmentation de la capacité routière est contraire aux engagements régionaux en matière de mobilité, au Plan Good Move et à son principe central STOP**, qui vise à donner la priorité à tous les modes alternatifs à la voiture. Quel sens y a-t-il à transformer l'A12 en boulevard urbain d'un côté et à augmenter la capacité routière de l'avenue Impératrice Charlotte de l'autre ?

Le scénario 3 implique lui aussi une augmentation de la capacité routière à cet endroit, mais malgré cette adaptation la saturation de l'axe est tout de même constatée (p.247, livre 3 RIE). Le schéma d'accessibilité 2bis est quant à lui un scénario de secours et une version dégradée du scénario 2. Reste donc ce scénario de la voirie de liaison qui implique cependant une « *utilisation maximale de la voie de liaison (1500 véhicules par heure et par sens)* ». (p.231, livre 3 RIE).

Or, il convient de rappeler que, selon le permis octroyé en 2016 à Bruxelles Expo, cette voirie de liaison vise avant tout à permettre à un certain nombre de véhicules logistiques d'éviter de passer par les rues et les avenues qui rassemblent le plus d'habitations. Une utilisation maximale de cette voie de liaison implique d'utiliser les 2x2 bandes pour le trafic routier ordinaire comme accès au plateau du Heysel. Or cette voirie de liaison doit aussi pouvoir accueillir les flux logistiques. L'étude n'objective à aucun moment une telle cohabitation. Pourtant, rien que concernant la logistique du Parc des Expositions, 100 jours par an sont dédiés au montage et démontages des différents salons. Un salon comme Batibouw nécessite la circulation de 3500 véhicules pour son démantèlement (dont 1300 camionnettes, 1500 camions et 550 semi-remorques).

À cela, il faut ajouter les livraisons nécessaires dans le cadre du programme du projet Néo, évaluées dans l'étude d'incidences du certificat d'urbanisme à 184 par jour de semaine, effectués en semi-remorques et camionnettes (p.203 de ladite étude), sans même parler de l'organisation spécifique pour les concerts...

Si la présente étude qui accompagne le projet de modification du PRAS n’objective pas clairement les impacts sur la voie de liaison spécifiquement, elle teste en revanche la capacité des voiries à absorber la demande routière lors de scénarios maximaux, soit un scénario 1 (programme ZIR + salon moyen + Concert au Palais 12) et un scénario 3 (programme ZIR + Grand salon).

Le tableau de synthèse des modélisations (pages 226 -228) démontre clairement que la mise en œuvre du programme couplé à l’activité événementielle du plateau du Heysel engendre des **situations tendues ainsi que la saturation de la plupart des tronçons routiers étudiés**. Et ce, malgré la mise en application des mesures d’optimisation des nouveaux schémas d’accessibilité ! Certes, il ne s’agit pas d’une configuration quotidienne, mais il n’en reste pas moins que selon l’étude ces types de scénarios doivent « *fonctionner régulièrement* », au moins 30 fois par an pour le premier scénario de superposition d’évènements.

Déjà à l’heure actuelle, le plateau du Heysel se retrouve régulièrement engorgé et au bord de l’asphyxie lorsque plusieurs événements se combinent. Encore ici au mois d’avril 2022, on pouvait lire ceci dans la presse : “*Pour aller voter, il faut 45 minutes pour faire 8 kilomètres !*” (BX1), une circulation causée majoritairement par les élections présidentielles françaises, mais aussi par le salon Made in Asia qui se tenait également au Heysel.

Un record de places de parking... qui s’avère insuffisant

Qui dit voiture, dit bien entendu stationnement. L’offre de stationnement est actuellement pléthorique : 12 136 emplacements publics de parking en voirie tandis qu’hors voirie, BXL expo propose 12 622 places réparties sur 13 parkings. Toutefois, il n’existe pas de réelle réserve de stationnement au droit de la ZIR pour de futures activités (p.183). La demande en stationnement maximum liée au programme sera rencontrée le week-end entre 11h et 12h avec un besoin de 8000 places de stationnement (livre 2, page 85). L’étude juge que si l’offre pouvait en théorie absorber cette nouvelle demande, en réalité, cela dépendra de l’occupation effective du stationnement hors voirie et impliquera vraisemblablement la nécessité de construire un nouveau parking hors voirie (page 95).

Le projet Néo vise ainsi la création d’un nouveau parking de 3700 places. L’offre de parking actuelle ne permet pas de répondre à la demande dans le cas de la réalisation du programme + événement simultané ou dans le cas de la réalisation du programme et de l’organisation du salon avec **un déficit évalué entre 2000 et... 9000 emplacements de parking !**

S’attaquer aux causes, pas aux symptômes !

La présente étude ne laisse pas vraiment de marge à l’interprétation : le programme tel que prévu implique une explosion de l’utilisation de l’automobile dans et autour du plateau du Heysel. Cette orientation est non seulement contraire au Plan de mobilité Good Move, mais elle va aussi à l’encontre des engagements pris par la Région bruxelloise en matière d’amélioration de la qualité de l’air et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Au niveau de la pollution générée par le trafic automobile, les résultats obtenus indiquent que **la quantité NOx émise sur une journée en situation projetée sera 2,5 fois plus élevée que celle de la situation existante**. Ce chiffre a pourtant été obtenu en considérant une électrification du parc automobile à hauteur de 25% à l’horizon 2030. L’ensemble des schémas d’accessibilité étudiés entraîneront des incidences

négatives pour les quartiers traversés (pollution atmosphérique, pollution sonore, sécurité routière,...).

En 2012, la Région Bruxelles-Capitale introduisait un recours contre le Plan Stratégique de la Flandre, plus particulièrement contre les projets Uplace et l'élargissement du Ring qui entraînerait des incidences trop négatives sur l'environnement.

Dix ans plus tard, au moment même où le GIEC alerte l'humanité en disant qu'il nous reste 3 ans pour changer drastiquement notre mode de vie, la Région bruxelloise souhaite modifier le PRAS afin de permettre l'établissement d'un programme qui va à l'encontre de tous les défis identifiés.

La présente étude cherche par tous les moyens les possibilités de gérer et de canaliser les flux induits par le programme, autrement dit à soulager les symptômes, sans jamais remettre en question la cause, c'est-à-dire le programme prévu. Il apparaît clairement pourtant dans ce dossier que pour le bien de la collectivité, **la seule solution consiste à renoncer à une modification du PRAS permettant d'augmenter le nombre de mètres carrés commerciaux permis actuellement.**

Un projet dense qui imperméabilise les sols, réduit la biodiversité et crée un gouffre énergétique

En l'état, le site au sens du PRAS, comporte plusieurs hectares d'espaces verts, composés comme suit :

- 6 ha de zone de loisirs et sports en plein air ;
- 1,2 ha de zone de parc.

Le programme de la ZIR 15 prévoit d'affecter aux espaces verts un minimum de 7ha. Mais ces 7 ha englobent les zones de sport et de loisir or ces zones de sport ou de loisir risquent d'être largement minéralisées. L'essentiel des espaces verts ne serait pas en pleine terre ni d'un seul tenant. Le demande de certificat du projet en 2018 avait permis de constater que l'urbanisme envisagé est celui d'un urbanisme sur dalle qui annihilera toute perméabilité des sols. Le projet ne semble pas avoir évolué : *« Pour cette zone, la modification entre les prescriptions existantes et celles de la ZIR consiste en la possibilité d'implanter ces espaces sur dalle, intimement liée aux projets immobiliers (par exemple, en permettant du stationnement en sous-sol). A noter que les zones de sports ou de loisirs de plein air (6,01 ha) pourraient quant à elles être largement minéralisées (dans le cadre de terrains de sport à revêtement minéral, par exemple). »* (p. 24 RIE partie 4).

Or le RIE (livre 2, p. 75) constate que, dans le périmètre de la ZIR, l'imperméabilisation moyenne de l'entièreté des îlots est de 54,3%. En comptant les voiries, l'imperméabilisation globale est de 60,7% ce qui est important. Ceci signifie que mis à part les eaux pluviales qui s'infiltrent dans les 39,3% de surfaces perméables situées au sein du périmètre, la majorité des eaux pluviales ruissellent et sont recueillies pour être évacuées vers les collecteurs ce qui a un **impact considérable sur les risques d'inondations en aval.**

Le RNT (p. 39) reconnaît que **le programme est fort dense et ne permet presque aucune surface de pleine terre et fera perdre des connectivités écologiques** (p. 43 du RNT). Il fera perdre le maillage vert existant. Le site est entouré de plusieurs zones d'intérêt jouant un rôle dans le réseau écologique (parc d'Osseghem, Bois du Laerbeek, Bois de Dieleghem). La localisation stratégique du périmètre en fait donc un lien potentiel entre celles-ci, qui favoriserait le déplacement des espèces d'une zone à l'autre. Le PCD de la Ville de Bruxelles de 2004 préconisait un projet de maillage vert communal avenue Houba-de Strooper et sur la rue du Heysel). Mais la programmation de la ZIR ne va pas en ce sens.

Face à cela, le RIE se contente de recommander une maximisation des toitures vertes dont on sait qu'elle ne dispose pas de la même capacité de compensation que ce soit en termes de biodiversité ou d'absorption des eaux pluviales. Cette imperméabilisation risque donc d'aggraver les phénomènes d'inondations dans cette zone or les événements récents ont démontré notre vulnérabilité en période de forte crue. Les zones voisines sont déjà sujettes à des inondations et leur situation risque de s'aggraver. Aucun élément ne garantit la création de zones perméables permettant de prévenir des problèmes d'inondations probables et le report annoncé des espaces verts sur les toitures des bâtiments est une régression par rapport à la situation actuelle. Le RIE se contente de conclure ainsi : « *En conclusion, l'imperméabilisation augmente donc mais cela est compensé par la mise en place d'espaces verts en toiture et de dispositifs de gestion des eaux.* » (p. 99 RIE, partie 3).

En matière d'énergie, les estimations des **besoins en énergie** (chaud, froid et électricité) ont été réalisées au sein du rapport pour le principal projet étudié (RNT p. 34). Ces besoins sont importants étant donné la taille du programme envisagé. Plus précisément, ils sont **entre 2,7 et 4 fois supérieurs aux besoins existants**, malgré le fait que la performance énergétique de nouvelles constructions permettrait de limiter fortement les besoins énergétiques par rapport aux constructions existantes.

Une cohabitation difficile

Grâce à la présence du Stade du Heysel et des palais des expositions, la vocation sportive et de loisirs du site s'est développée suite aux deux Expo, et le site est devenu le lieu des grands événements. Le projet initial d'établissement d'un quartier résidentiel sur le plateau du Heysel avait été dès lors abandonné au profit de l'affectation aux expositions, aux sports et aux loisirs. On peut se demander s'il ne vaut pas mieux préserver cette vocation historique du site permettant d'éviter les conflits de fonction qui pourraient avoir pour conséquence de fragiliser à terme la fonction événementielle.

Le site du Heysel présente sans doute en l'état un aspect mono-fonctionnel comme zone de loisir et d'équipement mais avec comme avantage que la cohabitation est plus aisée. La densité voulue par la nouvelle ZIR jointe à une nouvelle mixité des fonctions sera source de nuisances diverses difficilement acceptables et supportables pour une fonction résidentielle.

Le RIE (livre 3, p. 91) souligne que **la cohabitation du Stade Roi Baudouin avec les logements n'est pas aisée**. L'activité du stade et la concentration ponctuelle d'une population de visiteurs de l'ordre de 50.000 personnes implique inévitablement des contraintes (bruit, limitation des accès, propreté publique) liée à la proximité potentielle de l'équipement et des logements.

De manière générale, l'environnement sonore global au sein de l'aire géographique est déjà qualifié de bruyant le long de l'avenue Houba de Strooper, de l'avenue Impératrice Charlotte et du boulevard du Centenaire. Le niveau de bruit global L den y est compris entre 60 et 70 dB(A).

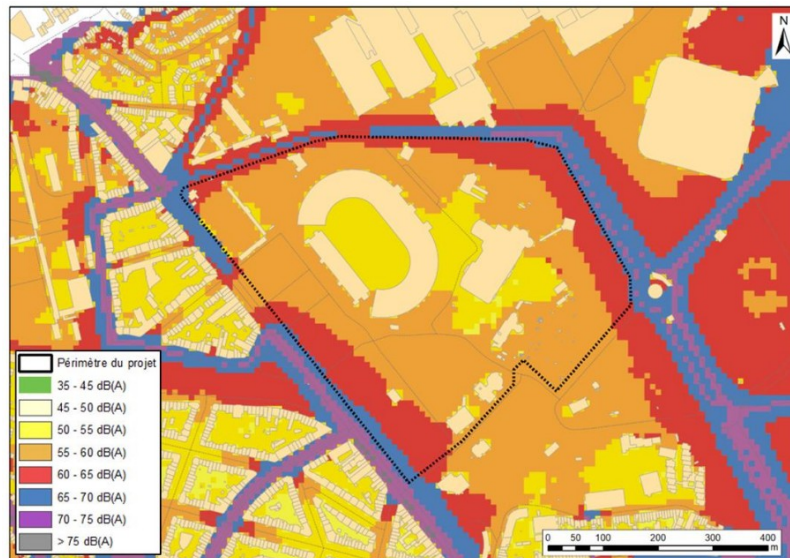


Figure 31 : Extrait de l'Atlas du bruit - Bruit multi exposition - Lden (Bruxelles Environnement, 2016)

Lors d'un événement sportif dans le stade Roi Baudouin (type match de football), des niveaux de l'ordre de 70 dB(A) peuvent être attendus pour les zones d'habitat situées le long de l'avenue Houba de Strooper ainsi que sur le site étudié. **La fonction logement envisagée autour de l'actuel stade sera soumise à des nuisances sonores dépassant fortement les normes d'habitabilité de Bruxelles Environnement.**

Or l'implantation du centre commercial avec son flux quotidien de trafic motorisé va amplifier cette situation déjà défailante. Le RNT (p. 44) considère que « L'augmentation du trafic motorisé et l'implantation de nouvelles activités à l'échelle du périmètre du plan vont engendrer des nuisances sonores. Il a été montré que ces nuisances jouent un rôle sur la santé humaine, notamment sur les enfants et les personnes âgées ; les émissions de polluants augmenteront suite à la mise en place de nouvelles installations techniques (chaudières, groupes électrogènes, groupes de ventilation, etc.) et à l'augmentation du trafic motorisé (Ring et site). Ces événements auront pour impact une dégradation de la qualité de l'air et donc une augmentation des risques pour la santé humaine. »

Les logements à l'arrière seront enclavés entre le stade et le centre commercial. Quand le centre commercial fermera ses portes, l'espace public sera mort et insécurisant. La barrière physique sera plus importante qu'avant et une fois le centre commercial fermé, les espaces seront encore moins accueillants. A moins que des fonctions horeca restent ouvertes en soirée mais avec inconvénient de nuisances sonores pour les habitants et la séniorité prévue dans le certificat délivré.

Le RIE pointe d'ailleurs comme une menace la densification du bâti autour des infrastructures drainant un public de masse contraignant les accès et sorties de secours pour ces infrastructures (stade, Kinopolis, etc) (livre 2, p. 136).

Par ailleurs, si des constructions comme le planétarium ou le stade Roi Baudouin ne sont pas directement affectées par l'implantation des nouvelles fonctions dans le site.

Cependant, les vues vers ces éléments seront potentiellement modifiées suite à la construction des nouveaux bâtiments, notamment en ce qui concerne la vue principale du stade Roi Baudouin depuis l'avenue Houba de Strooper (livre 3, RIE, p. 91). La perception de la façade principale du stade Roi Baudouin, avec le portique ancien précédé des sculptures et des allées d'arbres de l'av. des Sports, a un caractère monumental lié à la singularité du site et une de ses fonctions principales, le sport. Or la quasi **imbrication inévitable du centre commercial, des logements et du stade viendra mettre à mal une des belles perspectives actuelles du site**, à savoir celle sur l'entrée principale du stade, dénommé avenue des Sports, et magnifié par deux allées de vieux platanes longeant une pelouse.

Autres considérations socio-économiques

Le projet est présenté comme créant un nombre très conséquent d'emplois liés aux nouvelles fonctions commerciales. Toutefois une étude de l'ULB réalisée par Benjamin Wayens montre qu'offrir plus de m² de superficies commerciales ne va pas nécessairement créer plus d'emplois à Bruxelles, où le ratio emploi/m² est déjà élevé (voir l'étude de Benjamin Wayens : <http://www.ieb.be/Quels-commerces-pour-quels-emplois-Structure-et-logiques-d-organisation-du>).

Le marché est déjà mature en l'état et les commerçants ne sont pas nécessairement demandeurs de voir arriver la concurrence. La fréquentation des centres commerciaux est en train de chuter en raison de la concurrence de l'e-commerce et de la diminution du pouvoir d'achat. Aujourd'hui c'est l'offre qui tire la demande et non l'inverse, or le marché n'est pas extensible. S'il est exact de dire que la Belgique est sous-équipée en termes de nombres de centres commerciaux comparé à d'autres pays voisins, elle ne l'est pas en termes d'offre de surfaces commerciales. Certes les centres commerciaux sont un produit d'investissement dont la rentabilité est intéressante mais la dérégulation actuelle du secteur n'est pas dénuée d'effets pervers dans un contexte où on assiste à une stagnation du chiffre d'affaires depuis 2009.

Le critère de la complémentarité amène à considérer que le commerce du Heysel devrait miser sur le haut de gamme (p. 249 ancien RIE). Docks visait le même segment mais a dû se rapatrier sur la clientèle locale (cfr supra). Or le programme est trop ambitieux au vu de la densité de la population au sein du POT. La partie rurale de la périphérie flamande est peu voire quasiment inhabitée. Les densités de population les plus importantes sont liées à la présence des logements sociaux de la Cité Modèle et donc la présence d'une population à faible pouvoir d'achat. La croissance de la population y est, en moyenne, plus faible qu'ailleurs (RIE, partie 1, p. 37), sur base des données 2019, donc antérieures au covid.

Le pôle commercial prévu dans le programme risque d'impacter négativement l'offre commerciale existante et les emplois qui en dépendent, que ce soit les petits commerces ou les autres centres commerciaux déjà présents sur le territoire bruxellois. Signalons que selon les dernières données de Hub Brussels, la vacance commerciale rue Neuve était de 17 % en 2020. Celle de Houba de Strooper de 21 %.

C'est a priori, et non a posteriori comme le préconise les conclusions du RIE (p. 23), que nous devrions disposer d'une étude d'impact socio-économique de la réalisation du centre commercial sur les autres noyaux commerçants. Le RIE se contente de demander à l'Observatoire du commerce de vérifier que le pôle du Heysel n'entrera pas en concurrence directe avec les autres pôles

régionaux notamment au niveau de l'offre commerciale, cas dans lequel l'offre aurait été surdimensionnée et produirait des effets négatifs. C'est dès aujourd'hui que nous devrions disposer de ces données pour ne pas gaspiller un foncier public précieux à une fonction cannibale.

La même logique devrait présider au choix du type de logement à réaliser. C'est a priori et non a posteriori comme le préconise à nouveau les conclusions du RIE (p. 24) que nous devrions fixer le type de logement à construire en fonction de la demande. Or le RIE se contente de demander à l'Observatoire du Logement, de vérifier a posteriori le renforcement des logements sociaux sur le pôle et leur influence sur la demande à l'échelle communale voire régionale. Les 15 % de logements publics prévus dans le programme en l'état correspondent en réalité aux charges d'urbanisme du projet. Alors que nous sommes à la base sur un terrain public concédé par bail emphytéotique, le seul logement public imposé est celui qui devrait de toute façon se réaliser au titre des charges d'urbanisme.

La carte du monitoring des quartiers 2019 montre que la part des logements sociaux dans le POT est faible. Leur présence est essentiellement lié au stock créé dans les années 60 au sein de l'ensemble de la Cité Modèle.

Part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) 2019 (logt/100 ménages)

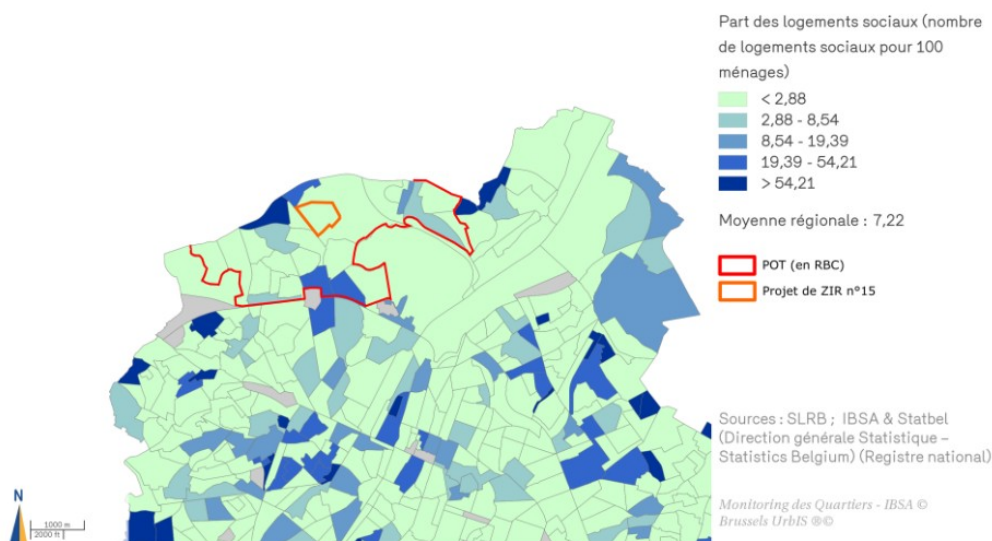


Figure 17 : Part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) (Monitoring des Quartiers-IBSA, 2019)

Le RIE (partie 1 p. 43) relève que la production immobilière de logements publics (entre 2003 et 2018) autour du plateau du Heysel est peu significative et ce, depuis de nombreuses années et que le développement de logements publics à l'intérieur du POT constitue un enjeu malgré au regard du profil socio-économique d'une tranche de la population du POT qui est plus défavorisée en termes de revenus perçus et d'accès à l'emploi.

Le RIE (partie 1 p. 76) souligne la présence de grands équipements existants (Brussels Expo, Stade Roi Baudouin, Atomium...) dans le POT combinée à un manque de certains équipements de base :

- o Équipements sportifs à portée locale (piscine, petits terrains extérieurs, grands terrains de jeux, salles de pratiques collectives...);
- o Espaces récréatifs (plaines de jeux, agoraspaces, skatepark...);
- o Équipements culturels (ateliers créatifs, stages artistiques, café-théâtre, café-concert...);
- o Milieux d'accueil de la petite enfance;
- o Équipements scolaires (enseignement général néerlandophone, enseignement secondaire technique et professionnel francophone);
- o Équipements de soins (soins médicaux de première ligne);
- o Équipement d'aide sociale (aide aux plus démunis).

Au regard de l'ensemble des éléments, on ne peut que constater que le projet est totalement obsolète. Sans le centre commercial qui est le gros générateur de trafic, il n'est pas nécessaire de modifier le PRAS dont les affectations actuelles permettent la réalisation de 13.000 m² de commerces, bien assez pour disposer d'un noyau commerçant dynamique. Comme le RIE le souligne, les « zones d'équipement d'intérêt collectif » ne correspondent certes pas au programme proposé mais uniquement en raison de la volonté de construire du bureau et du commerce. Pour le reste, la zone peut tout à fait accueillir des logements, de préférence sociaux (en tenant compte des nuisances liées aux fonctions existantes) et les équipements manquants énumérés ci-dessus.

Claire SCOHIER et Thyl VANGYZEGEM

Le lundi 2 mai 2022