

NEO - Avis du comité de Quartier Triangle (Heysel-Sobieski-Houba) concernant la modification partielle du PRAS établissant la ZIR n°15

Cette nouvelle tentative de modification du PRAS s'inscrit, comme les tentatives précédentes, dans l'optique de créer un centre commercial de 72.000m² de surface commerciale utile (soit 112.000m² brut au sens du PRAS) alors que l'affectation actuelle ne permet qu'une superficie de maximum 15.000m². Le comité triangle s'inquiète et regrette que le centre commercial de 72.000m² soit toujours d'actualité malgré :

- Les différents avis négatifs déjà remis par notre Comité de Quartier ainsi que d'autres instances et associations (Inter Environnement Bruxelles, la Commission Régionale de Mobilité, BRAL, Arau etc.).
- La déclaration de politique générale du gouvernement qui prévoit un moratoire sur les centres commerciaux.
- La position de certains partis composant la majorité actuelle de la ville de Bruxelles qui, lors de notre interpellation en septembre 2018, disaient vouloir revoir et réduire cette surface commerciale¹.
- Le fait que l'utilité d'un tel centre commercial dans le nord de Bruxelles est controversée, d'autant plus suite à l'ouverture plus récente du centre commercial Docks dont le rayonnement a été plus mitigé que prévu.
- La conjoncture actuelle (crise économique, énergétique et climatique – post COVID 19), qui devrait nous pousser vers une consommation plus responsable, durable et locale. A ce titre les quartiers environnants disposent déjà d'un noyau de commerces locaux suffisant.

L'étude d'incidence indique une augmentation de 50% de la congestion automobile sur les voiries environnantes avec un gros risque de saturation, notamment lorsque des activités événementielles sont organisées sur le plateau (P22 du résumé non technique). Les chiffres de l'étude d'incidence sont d'autant plus interpellant que :

- Le bureau d'étude reconnaît s'être basé sur un scénario trop optimiste de 59% de part modale voiture en semaine, et 75% de part modale voiture le week-end.
- Les activités événementielles sur le plateau du Heysel ont fortement augmenté ces dernières années.

A la différence des études précédentes, cette nouvelle tentative de modification du PRAS envisage trois scénarios censés répondre et apporter des solutions aux problèmes de mobilité. **Aucun des scénarios de mobilité envisagés n'offre des perspectives acceptables en matière de mobilité :**

- Tous les scénarios engendrent une augmentation du trafic automobile sur les voiries environnantes (P22 du RNT) : dans le parc de Laeken, ainsi que celles jouxtant le quartier triangle (Houba, Centenaire et par extension Sobieski). Cette augmentation de trafic

¹ Ecolo-Groen jugeait la taille du centre commercial comme étant inadaptée et problématique. Ils défendaient alors un centre commercial de 15000m² intégré dans un projet pensé pour limiter le plus possible la circulation automobile autour du site.

automobile sur des voiries de quartier est totalement inacceptable et constitue un pied de nez aux habitants du quartier triangle qui se battent depuis des années pour l'apaisement de ces voiries.

- L'étude des scénarios n'intègre pas de manière claire les autres projets ayant un impact sur la mobilité, notamment les travaux d'élargissement du ring (et la suppression de la sortie 8) et la transformation de l'A12 en boulevard Urbain qui semble peu compatible avec un des scénarios.
- L'impact sur les quartiers environnant n'a pas été clairement étudié dans l'étude d'incidence qui se limite qu'au plateau du Heysel.

Contrairement à ce qui est inscrit en page 4 du résumé non technique (RNT), **le projet n'est donc pas en phase avec les objectifs du plan Good Move et en totale contradiction avec la spécialisation multimodale des voiries inscrite au plan :**

- Le projet fait la part belle à la voiture en tablant sur une très forte augmentation du trafic automobile, alors que le plan Good Move ambitionne une réduction de la part modale de la voiture.
- A l'exception du Ring, de l'A12 (Auto Plus), du Boulevard Houba (Auto Confort) et de la chaussée romaine (Auto Confort) toutes les autres voiries environnantes sont reprises comme voirie « auto quartier » dans le plan Good Move et sa spécialisation multimodale des voiries (voir annexe 1). Il faudrait donc, selon la logique Good Move, limiter le trafic automobile sur ces voiries-là plutôt que l'augmenter comme le prévoit le projet.

Nous rappelons également que :

- Dans son avis d'Octobre 2019², la Ville de Bruxelles soutient officiellement les ambitions du plan Good Move.
- L'accord de majorité précise (en page 61³), vouloir développer une politique de mobilité en harmonie avec le plan Good Move.
- Le Schéma de Développement commercial de la ville de Bruxelles ambitionne la « ville à 10 minutes » et une transition vers une économie résiliente, circulaire et Durable.
- Le nouveau plan climat de la ville de Bruxelles ambitionne la neutralité carbone d'ici 2050

L'étude d'incidence confirme encore une fois que **le volet commercial de NEO, unique raison de modifier le PRAS, est un projet d'un autre temps et destructeur du cadre de vie** des habitants des quartiers environnants :

- Les centres commerciaux ne répondent plus aux attentes des consommateurs qui se réorientent vers les commerces de proximité et les achats en ligne ;

² [https://www.brussels.be/sites/default/files/bxl/workflow/21-10-2019/21%2010%202019%20OJ%20point_punt%20\(012\)/012_Plan%20R%C3%A9gional%20de%20Mobilit%C3%A9,%20Good%20Move.%20Avis%20de%20la%20Ville%20de%20Bruxelles%20FR.pdf](https://www.brussels.be/sites/default/files/bxl/workflow/21-10-2019/21%2010%202019%20OJ%20point_punt%20(012)/012_Plan%20R%C3%A9gional%20de%20Mobilit%C3%A9,%20Good%20Move.%20Avis%20de%20la%20Ville%20de%20Bruxelles%20FR.pdf)

³ https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/Accord_de_majorite_Ville_de_Bruxelles_2018-2024.pdf

- Il est en totale contradiction avec les ambitions régionales de mobilité inscrites dans le plan Good Move. La commission Régionale de Mobilité a d'ailleurs remis un avis négatif en date du 28 février 2022 ;
- Il est en contradiction avec la politique de la Ville de Bruxelles en matière de mobilité ;
- Il est incompatible avec la stratégie commerciale de la ville de Bruxelles et en contradiction les objectifs du Schéma Directeur Commercial ;
- Aucun des scénarios de mobilité envisagé n'offre des perspectives acceptables en matière de mobilité pour les riverains.

Le comité de Quartier Triangle (Heysel-Sobieski-Houba) est dès lors défavorable à la modification du PRAS et demande l'abandon de la mouture actuelle du projet NEO pour un projet d'aménagement du plateau modéré, en phase avec les orientations du plan Good Move ainsi que celles du Schéma Directeur commercial et du nouveau plan climat de la Ville de Bruxelles, et respectant la qualité du cadre de vie des riverains.

Annexe 1 : Good Move - Spécialisation Multimodale des Voiries au Heysel

Spécialisation Multimodale des voiries (GOOD MOVE):

- Auto Plus
- Auto Confort
- Auto Quartier

