



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR
LE PROJET D'ARRÊTÉ DE MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS POUR
LE SITE DU « PLATEAU DU HEYSEL » ET SON RIE**

Demandeur	Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
Demande reçue le	28/02/2022
Exposés	24/01/2022 M. Alexandre Ferrao Santos, Perspective
Documents transmis	Rapport sur les incidences environnementales (RIE) Résumé non technique (RNT) du RIE Projet d'arrêté
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	28/03/2021

Le représentant de Touring s'abstient pour l'approbation de l'avis.

La Commission rappelle que cette troisième tentative de modification du PRAS vise à autoriser la construction d'un centre commercial de 72.000m² (actuellement le PRAS autorise 15.000m²).

La Commission regrette l'organisation de l'enquête publique sur ce projet en même temps que celle du projet de Metro 3, important projet de mobilité comprenant 7000 pages d'études dont 595 pages pour le seul résumé non technique.

Le programme lié à la modification du PRAS table sur 13,3 millions de visiteurs par an (contre 5 millions actuellement) dont 9,6 millions pour la fonction commerciale de Neo.

La Commission souligne les conclusions de l'étude d'incidences : ce programme engendrerait une augmentation de 50 % de la congestion dans les voiries adjacentes. Avec une hypothèse de part modale voiture de 59 % en semaine, reconnue par les porteurs de projet comme étant « un peu trop optimiste », et de 75 % pour les samedis, le projet entraînera, dans tous les cas, plus de 4500 mouvements de voitures par heure aux heures de pointe. Le résumé non technique (RNT) de la dernière étude d'incidences mis à l'enquête publique signale que le samedi on pourrait atteindre jusqu'à 6.800 véhicules par heure.

La Commission estime que la fonction commerciale de Neo est peu compatible avec les objectifs régionaux en matière de mobilité et d'environnement.

Les incidences des alternatives étudiées sur la mobilité, et qui intègrent toutes le programme de 72.000 m² de commerce, sont identiques (p. 34 du RNT) : les trois scénarios impliquent de faire rouler chaque heure des milliers d'automobiles supplémentaires le long de l'Atomium et à travers le parc de Laeken ou devant les Palais des expositions.

Le centre commercial constitue un attracteur important de voitures ; la Commission estime qu'il n'existe pas de solution durable et respectueuse du cadre de vie des habitants dans ce dossier.

La Commission rappelle que ce projet a été conçu il y a plus de 10 ans et qu'il ne s'inscrit pas dans les visions de ville récentes, en matière de mobilité (Plan Good Move), d'accessibilité (ville à 10 minutes) et d'environnement et de climat.

La modification du PRAS est basée sur le besoin de répondre à des problématiques liées à la circulation automobile.

Quel que soit le scénario retenu, il y aura un trafic supplémentaire sur l'avenue Houba de Strooper et un trafic de voitures devant le cadre historique des Palais. Le RNT de la dernière étude d'incidences mis à l'enquête publique reconnaît que le passage des véhicules le long du boulevard du Centenaire altérera le caractère majestueux du boulevard, notamment de ses perspectives sur l'Atomium et le Palais 5.

Aucun des trois scénarios proposés n'est souhaitable d'un point de vue de mobilité. Le risque de saturation est très élevé durant les heures de pointe (p. 22) et les trois schémas d'accessibilité présentent des difficultés. L'étude et la comparaison des trois scénarios manque de précision quant à leurs impacts sur l'ensemble des flux et sur l'environnement.

La Commission demande de respecter le principe STOP quelle que soit la solution retenue. C'est-à-dire que les modes actifs, marche et vélo, et les transports collectifs ne devraient non seulement ne pas être impactés négativement par la solution mais qu'ils devraient en constituer la priorité.

La Commission note que les alternatives en transport public, pourtant assez nombreuses sur le site, ne suffiront pas à engendrer un report modal significatif : l'étude d'incidences de la demande de certificat pour la phase 1 du projet Neo évalue celui-ci, en hypothèse maximaliste, à environ 3 %. À l'aune de la crise climatique, énergétique et de l'apparition de nouveaux modes de consommation visant plus de « durabilité », la Commission déplore l'augmentation importante du trafic routier que générera un centre commercial d'une telle ampleur (les affectations actuelles permettent déjà 15.000 m² de commerces) et propose dès lors de le remettre en question.

En conséquence, la Commission ne soutient pas le projet de modifier le PRAS.

De manière générale, la Commission soutient une réflexion stratégique élargie sur l'interaction entre le Ring et le nord-ouest de Bruxelles et demande à être tenue informée de l'étude de mobilité en cours sur l'ensemble du plateau du Heysel et sur les environs.

Pour autant, la Commission émet les commentaires suivants quant aux trois scénarios présentés :

Scénario 1 Création d'une voie de liaison entre le parking C et l'avenue Impératrice Charlotte en passant sous la chaussée Romaine

Initialement, la raison d'être de cette voirie de liaison était de faciliter l'accès logistique des activités qui se déroulent dans les Palais (par exemple, Batibouw a lui seul nécessite la circulation de plus 3500 véhicules pour son démantèlement) et non d'en faire une voie d'accès à un parking souterrain de 3200 places. La Commission rappelle les conclusions de l'étude d'incidences lors de la demande de certificat d'urbanisme (2018) : « *Cette route augmentera le trafic à plus de 1 700 véhicules par heure. La pollution atmosphérique supplémentaire dans les zones résidentielles au nord (avenue des Magnolias) va augmenter considérablement (...) Il serait préférable d'éviter de faire passer les principales voies d'accès par des zones résidentielles* ». Signalons qu'il y a trois écoles et une crèche sur l'avenue des Magnolias et un parc a été créé récemment à côté de la future route de liaison.

Scénario 2 : Utilisation de l'A12 comme voie d'accès au parking

C'est le scénario que recommandait l'étude d'impact du certificat d'urbanisme. Il vise à connecter l'A12 à l'avenue de Madrid puis à créer une boucle de circulation avenue de Madrid, Esplanade-Miramar, boulevard du Centenaire et avenue de l'Atomium le long du parc. Une route interdite aux voitures les week-ends et jours fériés et très fréquentée par les touristes.

La solution 2 comprenant comme accès principal l'A12 semble ne pas correspondre avec le projet de mise en boulevard urbain, plus apaisé car elle engendrerait encore plus de trafic automobile sur l'A12.

Scénario 3 : optimisation /élargissement de l'infrastructure routière existante

L'accent est mis sur « l'optimisation », comprendre l'élargissement, de l'infrastructure routière existante. Comme dans le scénario précédent, la capacité de l'avenue Impératrice Charlotte serait augmentée. La Commission constate que le scénario 3 entraînerait les plus grands reports de circulation sur l'avenue Houba de Strooper et les nuisances pour les habitants des quartiers aux alentours. Les circulations des modes actifs doivent être conçues en respectant la ZIR n°15 -§1 qui précise que "la composition urbaine de l'ensemble vise à recréer un quartier mixte et à augmenter la capacité piétonne et cyclable du site".