

## **Note d'IEB sur le projet de PRAS Heysel à l'attention du CERBC**

**13 avril 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 m<sup>2</sup> au Heysel. En effet, le PRAS a été attaqué devant le Conseil d'Etat à deux reprises avec succès, par diverses associations dont IEB.

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.

Le RIE étudie les variantes de localisation pour l'implantation globale du programme prévu de la ZIR n°15, de façon très sommaire. 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'Etat 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. Ainsi, il ne s'agit pas nécessairement de trouver un seul site susceptible d'accueillir tout à la fois 117.000 m<sup>2</sup> de logement, 13.000 m<sup>2</sup> de bureaux, 177.000 m<sup>2</sup> de commerces dont un centre commercial de 70.000 m<sup>2</sup> GLA, 120.000 m<sup>2</sup> d'équipements dont un centre de congrès de 5000 places et un pôle récréatif et de loisirs et 18.000 m<sup>2</sup> d'hôtels, mais de voir comment ces fonctions pourraient au mieux être accueillies et sur quels sites.

Signalons que sans modification du PRAS, le site du Heysel peut accueillir un certain nombre de ces fonctions : 117.000 m<sup>2</sup> de logements, 120.000 m<sup>2</sup> d'équipements mais par contre seulement 13.000 m<sup>2</sup> de commerces (alternative 0B – scénario de rénovation).

Le programme qui serait autorisé par la modification du PRAS table sur 13,3 millions de visiteurs par an (contre 5 millions à l'heure actuelle) dont 9,6 millions sont associés à la seule fonction commerciale de Neo. L'étude d'incidences du projet annonce une augmentation de 50% de la congestion dans les voiries adjacentes déjà engorgées. Ceci a mené à plusieurs reprises le Conseil d'Etat à considérer que les garanties juridiques offertes pour gérer la mobilité au regard des engagements de la Région étaient insuffisantes. A l'époque, il est vrai que la Région flamande venait de recalculer la demande de permis pour la création d'une nouvelle voie de liaison avec le parking C or l'étude d'incidences du projet considérait cette voirie comme indispensable pour éviter les problèmes de congestion dans le quartier.

### **Les solutions de mobilité proposées ne sont pas crédibles**

Pour parer à ces critiques, la Région propose aujourd'hui trois scénarios de mobilité. Pour IEB, il n'existe pas de solution durable et respectueuse du cadre de vie des habitants dans ce dossier dès lors que le centre commercial est un aimant à voitures. 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, la fonction commerciale de Neo est peu compatible avec les objectifs régionaux en matière de mobilité et d'environnement. Le projet entraînera, dans tous les cas, plus de 4500 mouvements de voitures par heure aux heures de pointe. Le RNT de la dernière étude d'incidences mis à l'enquête signale que le samedi, on atteint jusqu'à 6.800 véhicules par heure (p. 34). Les incidences des alternatives étudiées sur la mobilité, et qui intègrent toutes le programme de 72.000 m<sup>2</sup> de commerce, sont identiques (p. 34 du RNT).

Les scénarios proposés implique 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. Signalons qu'à ce stade nous n'avons pas encore eu l'occasion de prendre connaissance de la totalité de l'étude d'incidences à l'enquête publique qui se clôture le 2 mai et que nous nous fondons essentiellement sur les études antérieures.

Quels que soient les scénarios choisis, il y aura un trafic supplémentaire sur l'avenue Houba de Strooper et un ballet éternel de voitures devant le cadre historique des Palais. Le RNT de la dernière étude d'incidences mis à l'enquête reconnaît que le passage des véhicules le long du boulevard du Centenaire altérera le caractère majestueux du boulevard et de ses perspectives sur l'Atomium et la Palais 5 et le passage d'un flux intense sur l'avenue de l'Atomium n'est pas souhaitable. Il ajoute que le risque de saturation est très élevé durant les heures de pointe (p. 22) et qu'il y a des difficultés pour les trois schémas d'accessibilité.

Si le site de Neo est relativement bien desservi en transport en commun à Bruxelles et que son accessibilité depuis le nord de la Région est amenée à connaître une amélioration grâce au Brabant de De Lijn (dont une ligne de tram-bus reliera le Heysel à Zaventem en passant par les communes de Grimbergen, Vilvoorde et Machelen), ces alternatives ne suffiront pas à créer un report modal vers les transports en commun. En effet, 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%.

### **Un projet très dense qui imperméabilise les sols**

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 pourraient être largement minéralisées. L'essentiel ne sera donc 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).

Le RIE constate que les sites Heysel et Bordet présentent un même taux d'imperméabilisation d'environ 60%. Par conséquent, au regard de l'urbanisation plus dense qu'implique la mise en œuvre du programme spécifique, celui-ci impliquera potentiellement une augmentation de

l'imperméabilisation du site pour ces alternatives. Ces sites présentent également un potentiel de biodiversité en situation existante, même si celui-ci est faible. Par conséquent, il ne peut être exclu que l'implantation de ce programme spécifique ait un impact sur le potentiel de biodiversité de ces sites même si cet impact sera relativement limité (p. 9 du RNT). Il est donc probable que des sols relativement riches du fait de la présence de végétation depuis de nombreuses années, soient amenés à disparaître dans le cadre de la mise en œuvre des projets (p. 41).

Les taux les plus élevés d'imperméabilisation du site du Heysel sont observés dans les parties nord et centrale du périmètre d'étude. Ceci est dû à la présence de nombreux parkings ainsi qu'à une forte densification du bâti. A l'inverse, la partie sud du périmètre d'étude est plus perméable par la présence de terrains de sport et de quelques espaces verts. En termes d'imperméabilisation, la mise en place du programme prévu dans le projet d'aménagement de la zone d'étude entraînera une diminution des surfaces perméables, présentes actuellement sur environ 40 % du site. 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). 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. 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 terme 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, partie3).

### **Le bilan carbone de la démolition-reconstruction n'est pas analysé**

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. 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 CO<sub>2</sub> 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 impact global négatif sur la santé**

Au niveau de la pollution générée par le trafic automobile, les résultats obtenus indiquent que la quantité NO X émise sur une journée en situation projetée est 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.

Par ailleurs, « 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. » (RNT p. 44).

Enfin, 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.

## **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 repose sur les 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. 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 sont à l'étude.

- 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 m<sup>2</sup> 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 alentours 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.

- La croissance démographique à Bruxelles, induisant un besoin en logements ainsi qu'en équipements. Cette donnée 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.

Le projet est donc totalement obsolète dans le contexte actuel de crise climatique, énergétique et des nouveaux modes de consommation. 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 m<sup>2</sup> de commerces, bien assez pour disposer d'un noyau commerçant dynamique.

---