

Bruxelles, le 7 septembre 2023

Cher Monsieur le Bourgmestre,
Chères Echevines et Chers Echevins,
Mesdames et Messieurs membres de la commission de concertation

Objet : *Réaction du BRAL à l'enquête publique pour le projet de modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) sur le plateau du Heysel*

Démocratie urbaine

Le BRAL apprécie le fait que sa demande introduite avec la Plateforme interrégionale pour une économie durable pour l'extension de l'enquête publique ait été reçue positivement et que les dates de l'enquête publique aient été prolongées. Il nous paraissait cela dit important de relater les faits qui n'ont pas fait preuve d'une démocratie urbaine souhaitable.

L'enquête publique pour la modification partielle du PRAS sur le plateau du Heysel a débuté le 5 juin et s'achevait initialement le 3 août alors que l'arrêté fixant les dates des vacances d'été n'avait pas encore été publié (les enquêtes publiques sont organisées autour de celui-ci). Cet arrêté a été publié par après le 14 juin et fixait les congés scolaires du lundi 10 juillet 2023 au dimanche 27 août 2023. Ces dates se calquent sur les vacances scolaires francophones dont l'année se terminait le vendredi 7 juillet. Pour les néerlandophones, l'année se terminait déjà le vendredi 30 juin.

Selon nous, la fixation des congés scolaires aurait dû être interprétée de la façon la plus large possible, c'est-à-dire prendre les congés néerlandophones comme référence étant donné qu'une partie importante des personnes concernées par la modification partielle du PRAS (autant à Bruxelles qu'en Flandre) était déjà en vacances début juillet.

La conséquence de cette décision arbitraire a été que les néerlandophones n'avaient que 26 jours hors vacances d'été pour lire les documents et formuler un avis contre 34 jours pendant. Conformément à l'article 6, alinéa 1er, 2°, du CoBAT, "*la moitié au moins du délai prescrit d'une enquête publique se situe en dehors des périodes de vacances scolaires d'été, de Pâques et de Noël*". Le délai de l'enquête publique était donc discriminant pour une partie de la population.

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Suite à de nombreux communiqués et interpellations directes envers l'administration en charge de la planification urbaine et le Gouvernement régional, les dates de l'enquête publique ont été prolongées jusqu'au 15 septembre. Cette nouvelle est évidemment venue comme un soulagement, laissant plus de temps aux citoyens et aux associations de s'intéresser à ce dossier compliqué. C'était cela dit regrettable qu'il ait fallu insister à plusieurs reprises pour que la démocratie urbaine soit respectée, coutant du temps et de l'énergie qui aurait pu et être dirigée vers l'analyse approfondie du dossier.

Pirouette juridique

Pour la quatrième fois, le gouvernement Régional tente de modifier partiellement le PRAS sur le plateau du Heysel. Avec une grande différence cette fois-ci, puisque la modification ne vise pas à créer un régime d'exception pour la Zone d'Intérêt Régional (ZIR) 15 en dérogeant à la prescription 18 du PRAS. Cela signifie que la modification seule ne permettrait pas réaliser le projet de centre commercial NEO sans un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) complémentaire dessiné par la Ville de Bruxelles. Le régime d'exception visé par les modifications précédentes permettait de réaliser le centre commercial NEO directement après la modification partielle du PRAS.

[L'arrêté de 2023](#) relatif à la modification partielle du PRAS qualifie ce changement comme une manière de « *faire évoluer le périmètre de la ZIR vers un quartier mixte avec un pôle commercial et d'équipements d'envergure susceptible d'assurer le rayonnement international de Bruxelles* » (p12). NEO n'est plus « *l'objectif ambitionné* » (p12) mais ne serait qu'une « *hypothèse maximaliste de concrétisation du plan au regard des objectifs et ambitions du PRDD* » (p94).

Pourquoi se casser la tête à modifier partiellement le PRAS si les affectations actuelles permettent de réaliser en grande partie la programmation ambitionnée ? La réponse est assez simple. Les équipements, les logements et les espaces verts ambitionnés sont envisageables sans modification du PRAS. C'est au niveau du commerce que ça coince. La création du *Mall of Europe* et ses 72.000m² requièrent un cadre juridique plus souple puisque les affectations actuelles ne permettent que 13.000m² de commerces.

Bien que l'intention prodiguée n'est pas celle de réaliser le centre commercial NEO directement, il ne faut pas se leurrer et tomber dans les beaux discours affichés. Cette modification partielle du PRAS n'est qu'une première étape pour enfin concrétiser les objectifs du Plan de Développement International (PDI) datant de 2007, retranscrits dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) en 2018.

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brusel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Devons-nous lire ici que la Région renvoie la patate chaude à la Ville en ce qui concerne la réalisation du projet NEO? Pour rappel, la Région et la Ville sont embarquées contractuellement avec le consortium Unibail-Rodamco-Westfield qui attend une base juridique lui permettant de construire le centre commercial sur le plateau du Heysel. Cette base juridique tarde à arriver puisque les dernières tentatives de modification du PRAS sont tombées à l'eau en grande partie car elles étaient incapables de fournir des solutions de mobilité juridiquement solides aux incidences causées par NEO.

Si NEO n'est plus l'objectif premier de cette modification, elle en pose certainement les bases puisque l'arrêté renvoi systématiquement au PPAS pour tout ce qui concerne les solutions de mobilité à apporter. L'impossibilité juridique de réaliser NEO depuis 2013 a donc obligé le Gouvernement régional à recourir à une pirouette juridique lui permettant d'éviter le chemin semé d'embûches jusqu'à présent incontournables.

Alternatives retenues

Cette modification partielle du PRAS sur le plateau du Heysel est motivée par la volonté de réaliser un programme quantifié dans le PRDD : un centre commercial de 72.000m² surface brute (GLA), un grand centre international de congrès (5.000 places), un pôle récréatif de loisirs garantissant une offre touristique et sportive, au minimum 750 logements et une offre hôtelière.

Le chargé d'études analyse différents scénarios d'affectation et de localisation mais la plupart de ceux-ci sont balayés d'un revers de la main puisqu'ils ne permettent pas de réaliser le programme du Gouvernement. Ce sont les scénarii « ZIR sans PPAS » et « ZIR avec PPAS » qui seront retenus et approfondis. Les autres sont mis de côté.

Pourtant, une grande partie de ce programme serait réalisable sans une modification partielle du PRAS. Le résumé non-technique de l'étude d'incidences (p10-11) indique que l'alternative 0B (scénario de rénovation) permettrait de construire 117.737m² de logements, un centre de congrès de 50.000m², 25.000m² d'équipements d'intérêts collectifs (écoles primaire et secondaire, crèche, bibliothèque communale, maisons de jeune/salle polyvalente, aire de jeu régionale, maison médicale, SIAMU/police) ainsi qu'un dépôt tram et/ou bus de 20.000m². Le seul élément du programme ambitionné par le gouvernement qui manque serait le centre commercial de 72.000m² puisque le cadre légal en vigueur ne permet « que » 13.672m² de commerce.

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Cette superficie commerciale pourrait être utilisée pour assurer une offre commerciale et horeca comblant les besoins du pôle développé sur le plateau du Heysel selon les affectations permises actuellement.

Commerce

On peut lire p11 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant la modification partielle du PRAS que « *le projet commercial envisagé sur le plateau du Heysel permettra de renforcer l'activité commerciale de proximité existante [...] particulièrement dans le nord de la Région de Bruxelles-Capitale caractérisée par une faiblesse réelle de l'offre commerciale* ». Sur quoi se base cette constatation ? Le Schéma de développement commercial datant de 2008 (!!) qui précisait que « *le nord-ouest de la Région, et plus particulièrement le plateau du Heysel, présente un déficit en surfaces commerciales par rapport à la moyenne régionale et nationale, et que la demande n'est pas comblée.* »¹

Depuis lors, un centre commercial de 56.000m² nommé Docks Bruxsel a vu le jour et rempli certainement en partie l'absence commerciale constatée il y a 15 ans. Le BRAL se questionne d'ailleurs pourquoi l'impact du nouveau shopping centre Docks Bruxsel sur les besoins commerciaux du nord-est de Bruxelles n'a pas été étudié. Les deux seules fois où le mot « Docks » est cité dans un contexte d'analyse commerciale dans l'intégralité de l'étude d'incidences c'est pour dire que « *Docks Bruxsel est venu renforcer l'offre commerciale au nord de la Région* »². Ce nouveau pôle commercial n'a-t-il pas rempli certains besoins ? Se base-t-on donc sur un constat de 2008 pour justifier un pôle commercial au nord-ouest de Bruxelles ?

Outre l'impact de Docks sur la pertinence d'un grand pôle commercial de 72.000m² sur le plateau du Heysel, il faut se demander comment l'arrivée d'un tel shopping influencera les autres pôles commerciaux de la Région. L'impact de celui-ci n'est que peu abordé de par l'incertitude du positionnement du futur pôle commercial. Pourtant on lit que « *La zone de chalandise primaire des commerces du centre-ville Bruxellois couvre le territoire de la ZIR projetée.* » Quel avenir donc pour les enseignes et les commerces du piétonnier ? C'est difficile de tirer des conclusions au vu du manque d'analyse présentes dans l'étude d'incidences. Pour la citer, de manière presque cynique, « *La mutation engendrée par l'intégration d'un nouveau pôle dans la structure commerciale existante touchera différents acteurs du secteur sans qu'il soit possible de déterminer avec précision l'impact précis de la création d'un nouveau pôle*

¹ Rapport sur les incidences environnementales, partie 4 (p80)

² Rapport sur les incidences environnementales, partie 1/partie 2a (p70) et partie 4 (p80)

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

commercial. Ce qu'il est possible de dire aujourd'hui, c'est que la dimension de l'équipement commercial ambitionné sera de nature à modifier les équilibres en place et que, comme toute modification d'équilibre, cela induira inévitablement des adaptations de l'offre commerciale avant de parvenir à un nouvel équilibre. Certains segments en tireront profit, d'autres en pâtiront. »³

Modification générale du PRAS en cours : réellement vers une ville de proximité ?

La modification partielle du PRAS et l'implantation probable d'un tel pôle commercial ne nous paraît également que peu synchronisée avec la modification générale du PRAS lancée par la Région en décembre 2021. La version actuelle date du PRAS 2001 est dépassée et n'a que fait l'objet de modifications partielles. Cette réforme est la bienvenue et est l'occasion de donner à Bruxelles une vision sur 20-30 ans pour un développement urbain répondant aux défis environnementaux, sociaux et économiques.

Ce processus sera long et en profondeur : 25 ateliers ont déjà été organisés avec les administrations régionales et communales pour dresser une liste des constats du PRAS actuellement en vigueur. Trois ateliers ont été ensuite organisés avec des représentants de la société civile pour déterminer les enjeux et les objectifs de cette modification du PRAS. Cette révision devrait durer encore plusieurs années.

Un des objectifs principaux de cette réforme en profondeur est de tendre vers une ville de proximité, particulièrement au niveau de l'offre commerciale et du tissu économique (le mot « proximité » se retrouve d'ailleurs 15 fois dans [l'arrêté](#) lançant la réforme, « commerce de proximité » trois fois). Pourtant, le projet de modification partielle à l'enquête publique embarque le développement du plateau du Heysel sur une toute autre trajectoire, celle qui aboutit sur un centre commercial de 72.000m² où la voiture est reine.

Comme mentionné précédemment, peu d'analyses sont faites sur l'impact du futur centre commercial. En quoi est-ce que le projet commercial renforcera réellement l'activité commerciale de proximité existante si on répète à tout va que son impact dépassera les limites de la Région bruxelloise ? Comment est-ce que qu'on peut être aussi certain que « *le projet commercial envisagé ne va pas l'encontre des intentions* »⁴ de la modification générale du PRAS ?

³ Rapport sur les incidences environnementales, partie 4 (p80-82)

⁴ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant cette modification partielle du PRAS (p11)

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Le concept de ville polycentrique a également été au centre des discussions avec la société civile sur la réforme générale du PRAS. Devons-nous ici comprendre que la Région veut tendre vers une multitude de centres commerciaux autour des quels l'économie gravite ? Le BRAL estime qu'il faut renforcer les noyaux économiques locaux, existants en soutenant l'entreprenariat local et ancré sur le territoire. Ce n'est pas pour rien qu'un moratoire sur les centres commerciaux a été intégré dans la Déclaration de politique régionale – même s'il rappelé qu'il n'a d'effet que pour les nouveaux projets.

Mobilité

Le cannibalisme commercial probable n'est pas le seul impact négatif à craindre de la situation projetée sur le plateau du Heysel.

Les efforts fournis par les deux dernières législatures en matière de mobilité sont énormes. Le Plan Régional de Mobilité Good Move a été adopté et son implémentation se continue petit à petit à travers la région via l'aménagement de nombreuses infrastructures piétonnes et cyclables, la zone 30, la LEZ, les mailles apaisées, etc. Ce travail de longue haleine ne se fait pas sans obstacles mais changer les habitudes de mobilité demande un travail continu sur le temps long. La Région envoie ici un signal contraire à ses chalands puisque le projet induira un usage important de la voiture particulière.

En repoussant le besoin de fournir des solutions de mobilité juridiquement sûres dans le projet de modification partielle du PRAS, la balle se retrouvera dans le camp de la Ville de Bruxelles lorsqu'elle dessinera le PPAS affinant l'avenir du site. En effet, il n'est plus « *question ici de subordonner toute mise en œuvre du Programme [visé par le Gouvernement] à des solutions – notamment – de mobilité analysées et figées au stade de la présente modification partielle du PRAS sachant que le contexte de la mobilité au droit du périmètre de la ZIR pourrait évoluer au même titre que les hypothèses de concrétisation du Programme elles-mêmes* ». ⁵

Quelle que soit le scénario préférentiel étudié, l'impact sur la mobilité sera important et a été étudié par le chargé d'études. Le BRAL soutient [l'avis publié en juin 2023 par la Commission régionale de mobilité](#) qui a d'ailleurs sorti de nombreux arguments de son analyse de 2022. Peu étonnant, étant donné que le fond du projet n'a pas vraiment changé entre les deux versions.

⁵ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant cette modification partielle du PRAS (p12-13)

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Dans le scénario ZIR sans PPAS et sur base des chiffres disponibles dans l'étude d'incidences, la Commission Régionale de Mobilité table sur une augmentation de la circulation automobile allant de 25 à 34% selon les périodes étudiées après analyse des chiffres disponibles.⁶ Même s'il est estimé que ce flux sera absorbable par les voiries existantes, cette augmentation est contre-productive dans la logique d'apaisement des quartiers, de ville à dix minutes et de réduction générale de la circulation automobile à Bruxelles .

Le scénario ZIR avec PPAS est lui tout droit sorti du passé. On parle tout de même de 13,3 millions de visiteurs par an (contre 5 millions actuellement) dont 9,6 millions seront liés à la fonction commerciale NEO. Le centre commercial agira comme un aimant à voitures entraînant une augmentation de la circulation de 50% dans les voiries avoisinantes. En semaine, la part modale de la voiture est estimée à 59% et ce chiffre augmente à 75% le samedi.

Sans surprises, le réseau existant est en incapacité d'accueillir ce flux maximum généré. D'où le besoin d'élaborer des solutions de mobilité modifiant le réseau et permettant d'accueillir ce nouveau flux. Malgré le fait que les solutions de mobilité figées seront analysées lors de l'élaboration ultérieure du PPAS, l'étude d'incidences a tout de même étudié les trois mêmes scénarii que lors de l'enquête publique de 2022. Il en convient qu'aucun des trois scénarii n'est suffisant pour absorber le flux de voitures prévu. Des nouvelles mesures « d'optimisation » seront nécessaires à terme pour assurer le bon fonctionnement du réseau. À titre d'exemple et quel que soit le scénario retenu, l'avenue Houba de Strooper verra une augmentation du trafic de 350% en heure de pointe.

Pourquoi ne pas dimensionner le projet à la taille des voiries et des solutions existantes et plausibles ?

Climat et espaces verts

« L'ensemble des aménagements imaginés sur le plateau du Heysel permettra la création d'importants espaces verts et contribuera également au renforcement du maillage bleu et au renvoi des eaux pluviales dans le réseau hydrographique de surface. » Plan Régional de Développement Durable (2018), p49

⁶ Commission Régionale de Mobilité, 13. Avis sur le projet de PRAS Heysel

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Le PRDD qui pose les bases de ce projet de modification partielle du PRAS évoque également un autre avenir pour le site. Ce n'est pourtant pas ce qui sera réalisé au vu des faits relatés par l'étude d'incidences.

Le périmètre de la ZIR présente actuellement 7,22ha de zones d'espace verts dont 6,1ha de zone de sports et de loisirs en plein air et 1,21ha en zone de parc. Il est prévu de supprimer ces espaces et de créer minimum 7ha « d'espace vert » à la place. Ces « espaces verts » ne sont pas à confondre avec un espace vert au sens du PRAS (qui correspond aux zones vertes, les zones vertes de haute valeur biologique, les zones de parc et les zones de sport ou de loisirs en plein air) mais d'espaces verdurisés. Il est précisé que ceux-ci peuvent être de tous types et pas nécessairement en pleine terre puisqu'ils peuvent s'implanter en superposition totale ou partielle avec d'autres fonctions (être construit sur dalle ou en toiture, par exemple).

Ces espaces « verdurisés » ne présentant donc pas des qualités écologiques et paysagères intéressantes puisqu'on fait face à une diminution (voir disparition) de la pleine terre, le remplacement d'une flore âgée par une flore nouvelle et une réduction du potentiel de maillage vert. Encore une fois, cela va dans le sens contraire que d'autres efforts réalisés par la Région en terme de politique climatique. Il est particulièrement consternant qu'aucune garantie de pleine terre n'est inscrite ici alors que la plupart des réformes (Good Living, PRAS, par exemple) et des projets visent à en augmenter la superficie.

Au vu de sa localisation, ce site stratégique qui est entouré de plusieurs zones vertes jouant un rôle important dans le réseau écologique pourrait contribuer à l'établissement d'une connexion écologique manquante en reliant le parc d'Osseghem, le parc de Dielegghem et le bois de Laerbeek.

Les maillages verts ne sont pas les seuls qui pâtiront du projet envisagé sur le site. Celui-ci présente un taux d'imperméabilisation de 60% actuellement et le programme prévu sur la ZIR aura probablement comme conséquence d'augmenter l'imperméabilisation à cause de l'urbanisation plus dense. Naturellement, il y aura une diminution de l'infiltration naturelle des eaux pluviales.

Il est également à noter que la majorité de la zone sud-ouest de la ZIR est marquée comme une zone à risque d'inondation allant d'un aléa faible à élevé.⁷

⁷ Carte Inondation aléa et risque : https://geodata.environnement.brussels/client/view/1a3cae6b-dd04-4b28-a3e2-c432dc83e24f?_ga=2.30736700.2008677153.1662963503-1915286757.1661152750

Bilan carbone

Considérations générales

Le bilan carbone analyse les deux hypothèses de mise en œuvre du projet de modification du PRAS, soit la ZIR avec ou sans PPAS. Les émissions carbonées sont évaluées sur trois volets : la construction des bâtiments (8-10% des émissions totales), l'exploitation des bâtiments (33-35%) et la mobilité induite par le projet (54-59%). Un périmètre temporel de 60 ans a été arbitrairement fixé pour permettre une approche du type analyse de cycle de vie. Puisque le bilan carbone évalue les émissions d'un « plan d'aménagement » et non un projet de construction ou d'infrastructure bien défini, une spatialisation a été menée pour chacun des scénarii permettant de calculer les émissions carbonées. Cette spatialisation a été réalisée à partir des données « urbanistiques générales (programme, ...) ».⁸

Le bilan carbone est sans équivoque. Le projet de ZIR + PPAS (2.198.683 tCO₂e) émet trois fois plus de tonnes de CO₂ équivalentes par rapport à celui sans PPAS (741.982 tCO₂e). C'est la mobilité qui sera la plus émettrice sur la durée de vie du projet, responsable de plus de 50% des émissions totales.

Scénario	Construction	Exploitation	Mobilité	Total
ZIR + PPAS	166.613	729.054	1.303.016	2.198.683
	7,6%	33,2%	59,3%	100,0%
ZIR sans PPAS	71.342	294.569	376.071	741.982
	10,3%	35,5%	54,2%	100,0%
ZIR sans PPAS/ ZIR + PPAS	42,8%	40,4%	28,9%	33,7%

Tableau 27 : Emissions totales des volets Construction, Exploitation (sans PV) et Mobilité sur la durée d'analyse [tCO₂ eq] – ZIR avec et sans PPAS (ARIES, 2023)

Si les autres scénarii ont été écartés pour des raisons stratégiques et donc leurs bilans carbone pas étudié, il aurait été intéressant de les avoir pour permettre de saisir à quel point les deux hypothèses retenues seront une catastrophe écologique.

⁸ Rapport sur les incidences environnementales, Annexe 1 : Bilan carbone, p2-3

Plusieurs hypothèses ont été émises par le bureau d'étude pour réaliser le bilan carbone du projet de modification du PAPS. En voici quelques-unes :

- Le bilan carbone ne prend en compte ni l'impact de la destruction des espaces verts (7,22ha dont 1,21ha de zone de parc), ni celles dues à l'adduction d'eau de ville et à la gestion des eaux usées.
 - o Le BRAL se questionne sur cette omission, particulièrement sur une durée de vie estimée à 60 ans. D'une part, la destruction d'une zone d'espaces verts dont une partie en pleine terre qui sera remplacée par une zone fortement ou totalement imperméabilisée empêche de façon immédiate la séquestration de CO₂ par la flore locale. D'une autre part, le « manque à séquestrer » provoqué par la construction de min 7ha « d'espace vert » à valeur écologique potentiellement limitée (voir partie « Espaces verts » ci-dessus) n'est pas à négliger.
- Le dépôt de transport en commun n'a pas été intégré au bilan carbone (2ha). Il en va de même pour les livraisons quotidiennes qui alimenteront les commerces (11ha), les logements (750 unités) et les hôtels (250 chambres). Les déplacements en avions provoqués par les touristes et les conférenciers (puisque le site est censé contribuer au rayonnement international de Bruxelles) n'a également pas été inclus.
 - o Si l'omission du dépôt nous paraît étrange et que les livraisons sont difficiles à chiffrer étant donné l'incertitude programmatique, ces deux sources d'émissions ne sont selon nous pas à négliger étant donné la contribution importante de la mobilité et de l'exploitation des bâtiments soulevée par le bilan carbone.

Vecteur construction

L'option ZIR+PPAS coche certes le plus de cases programmatiques posées par le PDI (2007) mais est également trois fois plus émettrice que l'autre scénario retenu (ZIR sans PPAS). Au niveau de la construction, cette programmation permettant le centre commercial de 72.000m²

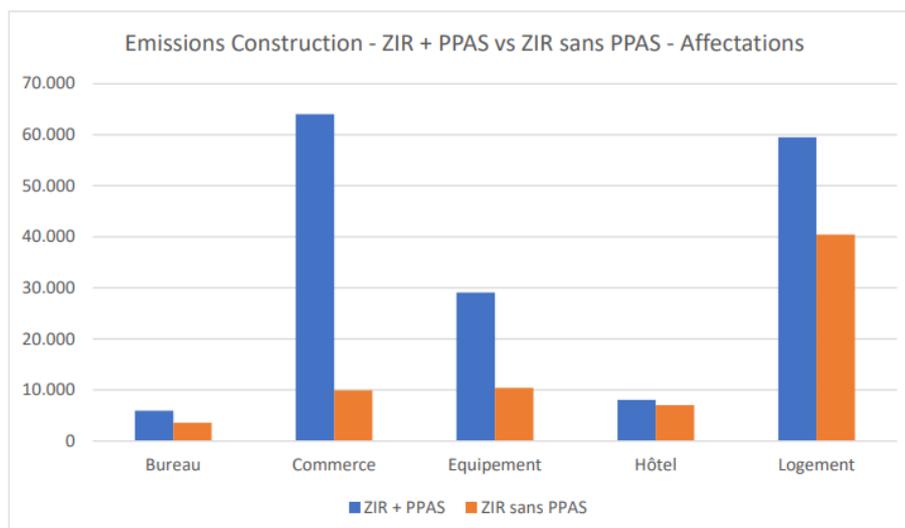


Figure 3 : Emissions du volet Construction réparties selon les affectations [tCO₂ eq] (ARIES, 2023)

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brusel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

est lourde en émissions CO₂e comme en témoigne le graphique ci-dessous.⁹ L'hypothèse maximaliste de concrétisation du plan et son centre commercial NEO augmentent d'un facteur six les émissions liées au commerce. Le centre de congrès lui triple presque les émissions des équipements.

Vecteur exploitation

La source énergétique utilisée pour produire l'électricité « réseau » n'est pas mentionnée dans le bilan carbone. Celle-ci influe cependant de manière importante le bilan carbone et le contexte énergétique tendu qui pourrait continuer encore plusieurs années ne garantit pas que la Belgique pourra sécuriser une production verte suffisante pour ses besoins en électricité. Le graphique suivant illustre encore une fois à quel point la ZIR + PPAS est énergivore.¹⁰

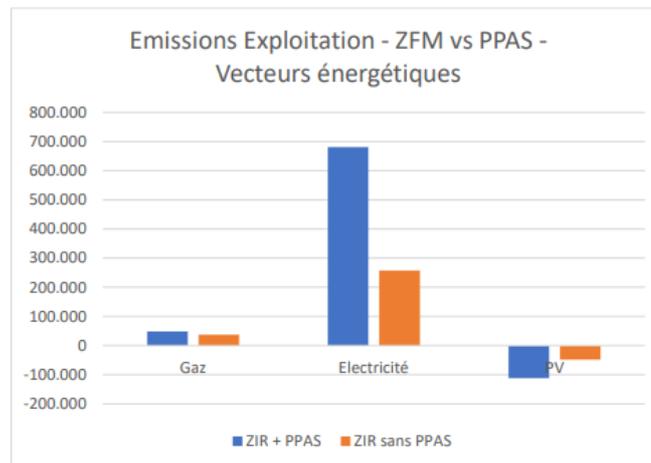


Figure 8 : Emissions du volet Exploitation réparties selon les vecteurs énergétiques sur l'ensemble de la durée d'analyse – Avec PV (à gauche) et sans PV (à droite) [tCO₂ eq] (ARIES, 2023)

Le bilan carbone intègre une alternative avec panneaux photovoltaïques sur 75% des toitures des bâtiments neufs qui permet une réduction de 15% des consommations énergétiques sur le site. Le BRAL se veut prudent par rapport à la surface totale dédiée aux panneaux solaires sur les toitures puisque d'autres éléments pourraient venir concurrencer cet espace (par ex. des chauffe-eau solaire).

Il est également prévu de construire minimum 7ha « d'espace vert » sur les 34ha de la ZIR (20,5%). Sachant que les espaces verts pourraient « s'implanter en superposition totale ou

⁹ Rapport sur les incidences environnementales, Annexe 1 : Bilan carbone, p19

¹⁰ Rapport sur les incidences environnementales, Annexe 1 : Bilan carbone, p32

partielle avec d'autres fonctions »¹¹ – on pense à une quantité importante de toitures vertes – comment sera concilié l'espace limité en toiture?

Vecteur mobilité

Avec trois fois plus de déplacements en voiture particulière dans le scénario ZIR+PPAS que le scénario ZIR sans PPAS, le vecteur mobilité est le plus carboné. Sa contribution est de l'ordre de 54 à 59% des émissions totales.

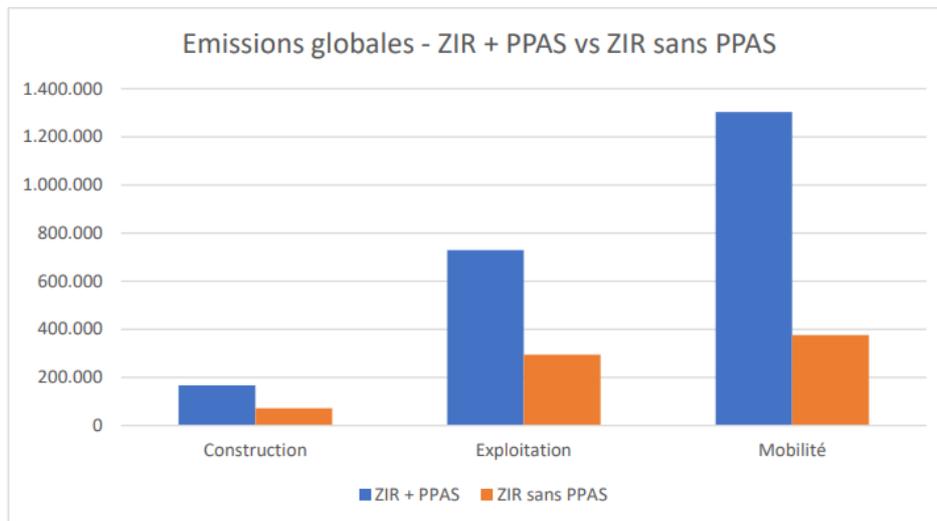


Figure 14 : Emissions totales des volets Construction, Exploitation (sans PV) et Mobilité sur la durée d'analyse – ZIR avec PPAS et ZIR sans PPAS [tCO₂ eq] (ARIES, 2023)

Le projet de ZIR sans PPAS est un aimant à voiture qui ne contribue absolument pas aux objectifs du Plan Régional de Mobilité Good Move. Il est intéressant de noter que le bilan carbone recommande de « Favoriser la mutualisation de l'utilisation des véhicules individuels par des installations et dispositifs dans le périmètre »¹². Suggestion intéressante pour les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale mais peu commode pour les belges souhaitant se rendre sur place, sachant qu'il n'y a pas de gare ferroviaire dans les environs. La proximité du Ring et les habitudes en mobilité des usagers de centres commerciaux rendront difficile la mutualisation de l'utilisation des véhicules individuels.

Selon le BRAL, le bilan carbone écarte d'office le scénario ZIR+PPAS au vu de ses émissions trois fois supérieures comparées à celles du scénario ZIR sans PPAS.

¹¹ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant cette modification partielle du PRAS, p52

¹² Rapport sur les incidences environnementales, Annexe 1 : Bilan carbone, p49

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Qui osera dire stop ?

15 ans après que l'idée ait germée, nous voilà toujours occupés à rédiger des avis contre un projet tout droit sorti d'une autre génération. Il devient difficile de savoir qui soutient encore ce projet tant les instances d'avis ont été critiques lors de l'enquête publique de 2022.

Les impacts néfastes sur la mobilité, le commerce et l'environnement sont facilement lisibles dans le bilan carbone des deux scénarii préférentiels. Aucun des deux ne satisfait à la vision d'une ville polycentrique, aux déplacements réduits et dont la proximité régit l'aménagement du territoire.

Rendre le plateau du Heysel en un pôle touristique attractif à rayonnement international pourrait se faire d'une manière démocratique et qui répond aux enjeux actuels. Il est grand temps de revoir les plans sur ce site et s'assurer qu'ils contribuent aux différentes ambitions que la Région s'est lancée à tous les niveaux. Lançons un grand moment de participation citoyenne à l'échelle régionale pour définir l'avenir du plateau dont l'Atomium est le phare. Les affectations actuelles permettent déjà d'atteindre une grande partie du programme envisagé par la Région, faisons-en bon usage !

Benjamin Delori

benjamin@bral.brussels