
AVIS

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale adoptant le
projet de modification partielle du Plan
Régional d'Affectation du Sol arrêté le
03/05/2001 relative au plateau du Heysel**

Demandeur	Ministre-Président Rudi Vervoort
Demande reçue le	13-06-23
Avis adopté par le Conseil de l'Environnement le	20-07-23

Préambule

Le 13/06/2023, le Conseil de l'Environnement (ci-après « le Conseil ») a été saisi d'une demande d'avis relative au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le projet de modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol arrêté le 03/05/2001 relative au plateau du Heysel.

Le Gouvernement a identifié le plateau du Heysel - avec ses 4,5 millions de visiteurs annuels - comme une zone susceptible d'accueillir des équipements contribuant à l'amélioration du statut international de la Région. C'est pour cette raison que le Gouvernement a décidé de développer un projet de grande envergure capable d'activer le potentiel attractif du site du Heysel. Ce projet est composé des fonctions suivantes :

- Des équipements d'intérêt collectif ;
- Un centre de congrès de dimension internationale ;
- Un complexe commercial de dimension régionale ;
- Un complexe de loisirs de dimension régionale ;
- Un ensemble de logements ;
- Des fonctions Horeca.

La modification du Plan Régional d'Affectation du Sol (ci-après « PRAS ») de la Région de Bruxelles-Capitale, qui vise à permettre le développement du plateau du Heysel, est un projet qui a été entamé en 2013. Cette modification a été annulée à deux reprises par le Conseil d'Etat. La dernière annulation a eu lieu en mars 2020. Le Gouvernement entend à nouveau procéder à la réfection de la modification du PRAS qui a été annulée. Plus précisément, il souhaite confirmer, dans le projet de modification partielle du PRAS à adopter, la création de la Zone d'Intérêt Régional (ci-après « ZIR ») n°15. Il ne retient plus la modification de la partie de la prescription 18 qui concerne la ZIR n°15. La ZIR devra donc, pour être mise en œuvre, soit respecter les prescriptions des zones de forte mixité (ci-après « ZFM »), soit faire l'objet d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol (ci-après « PPAS »).

Concrètement, il est prévu d'ajouter un nouveau programme de ZIR au PRAS arrêté le 3 mai 2001 relatif au plateau du Heysel rédigé comme suit :

« ZIR N° 15 – HEYSEL

Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux logements, aux établissements hôteliers, aux bureaux et aux espaces verts.

Elle contribue à une connexion écologique au sud de la ZIR.

La surface affectée aux espaces verts est de minimum 7ha.

Des réservations pour les transports en commun, en ce compris le développement des infrastructures de trams et la réalisation d'une infrastructure de dépôt, doivent être prévues.

La composition urbaine de l'ensemble vise à recréer un quartier mixte et à augmenter la capacité piétonne et cyclable du site ».

Le projet de modification partielle du PRAS inscrivant la ZIR n°15 et le Rapport sur les Incidences Environnementales (ci-après « RIE ») ont été soumis à l'enquête publique entre le 4 mars et le 2 mai 2022. L'enquête publique a permis à la population et aux instances consultatives (dont **le Conseil**)

d'émettre leur avis sur le projet de plan. Suite à la réception de ces avis, le Gouvernement a décidé de modifier le projet de plan pour en tenir compte. Le RIE a donc été adapté, précisé et complété afin d'analyser les incidences environnementales du projet de plan modifié.

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil prend note que la présente modification partielle du PRAS vise un double objectif :

- Permettre la mise en œuvre, dès l'entrée en vigueur de la ZIR, et dans les strictes limites des prescriptions d'une ZFM, certaines ambitions poursuivies par le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) définissant la vision stratégique du Gouvernement bruxellois pour le territoire régional et pour le plateau du Heysel en particulier ;
- Permettre, le cas échéant, l'établissement d'un PPAS en vue d'une mise en œuvre plus complète du programme de la ZIR, inspirée notamment des hypothèses plus conséquentes et ambitieuses du PRDD.

Par conséquent, par rapport au projet lui ayant été soumis le 3 mars 2022 et sur lequel il a émis son avis (A-2022-009) le 29 avril 2022¹, **le Conseil** constate que la principale modification apportée par le présent projet de PRAS est la suppression des prescriptions des solutions de mobilité et de stationnement. Auparavant, le PRAS fixait la réalisation préalable d'une des trois solutions de mobilité suivantes comme condition pour l'autorisation du projet commercial ou d'équipement de la ZIR :

- **Solution 1** dite « Voie de liaison avec tunnel » : réaliser la voie de liaison reliant le parking C à l'avenue Impératrice Charlotte, passant en tunnel sous la chaussée Romaine ;
- **Solution 2** dite « Connexion à l'A12 » :
 - Organiser une boucle de circulation à sens unique sur les voiries suivantes : avenue de Madrid, Esplanade-Miramar, boulevard du Centenaire, avenue de l'Atomium ;
 - Augmenter la capacité de l'avenue Impératrice Charlotte en augmentant la largeur de la chaussée carrossable ;
 - Raccorder l'A12 à l'avenue de Madrid.
- **Solution 3** dite « Augmentation de la capacité des voiries existantes » :
 - Augmenter la capacité de l'avenue Impératrice Charlotte en augmentant la largeur de la chaussée carrossable ;
 - Compléter le réseau viaire par la finalisation de la voie de liaison en chantier qui aboutirait sur la chaussée Romaine.

Il en suit que, comme énoncé ci-dessus, la mise en œuvre plus complète de la ZIR dépendra des prescriptions de mobilité du futur PPAS, dont l'établissement est rendu possible par le présent projet de PRAS.

Le Conseil remarque que l'impression lui est donnée que l'établissement du futur PPAS est une quasi-certitude et que ce futur PPAS pourrait servir à concrétiser les solutions de mobilité ainsi que les autres

¹ <https://www.cerbc.brussels/a-2022-009-fr/>

lignes directrices issues du présent projet de PRAS, notamment au niveau des espaces verts et des connexions écologiques à réaliser. On demande donc en quelques sortes **au Conseil** de rendre un avis sur une « boîte vide » sans garanties qu'une concrétisation suivra.

Le Conseil prend note que les incidences environnementales de la mise en œuvre du présent projet de PRAS sont limitées. Il déplore néanmoins que le projet semble se contenter du simple constat du faible impact environnemental et de la basse qualité des espaces verts existants (même dans l'hypothèse d'une mise en œuvre du présent projet de PRAS sans élaboration d'un PPAS) sans concrétiser des ambitions rehaussées au niveau de la déminéralisation du site et des connexions écosystémiques à réaliser avec les zones naturelles avoisinantes. Ce sont pourtant des questions que **le Conseil** avait déjà abordées dans son avis précédent (A-2022-009).

Le Conseil rappelle encore que, dans son avis précédent (A-2022-009), il avait constaté l'absence, dans le RIE, d'un bilan carbone prenant en compte l'énergie et les émissions nécessaires à la démolition et la construction des bâtiments du site. **Le Conseil** se réjouit dès lors de constater que le nouveau RIE ait complété cette lacune en ce qui concerne la construction, et demande que le futur RIE réalisé pour le nouveau projet de PPAS suive cet exemple, en intégrant également l'énergie et les émissions nécessaires à la démolition (absentes du présent RIE) et en identifiant dans quelle mesure les matériaux issus des bâtiments existants (et à démolir) pourraient être réutilisés dans les nouvelles constructions.

Le Conseil demande à être consulté sur le futur projet de PPAS dans les délais prévus par le COBAT et dans des conditions qui lui permettent d'élaborer un avis circonstancié sur base d'un examen sérieux du dossier complet. **Le Conseil** partage déjà les considérations suivantes à prendre en compte dans l'établissement du futur PPAS, dont une partie provient également de son avis précédent (A-2022-009) :

- **Le Conseil** estime que les fonctions commerciales de la ZIR sont peu compatibles avec les objectifs régionaux en matière de mobilité et d'environnement et que les alternatives à la voiture particulière proposées par les transports en commun ne suffiront pas à créer un report modal vers ces transports en commun. Le futur PPAS doit offrir plus de perspectives pour les infrastructures de mobilité douce (notamment au niveau du rechargement de l'électromobilité). **Le Conseil** recommande également que le futur PPAS et son RIE tiennent compte des dispositions envisagées dans le cadre du projet d'élargissement du Ring de la Région flamande (suppression de la sortie « Wemmel » ayant pour conséquences des reports de charges sur d'autres sorties du Ring).
- **Le Conseil** demande que le futur PPAS soit plus ambitieux au niveau de la création de maillages verts et bleus. Le futur PPAS doit viser à réduire au maximum l'imperméabilisation du site en utilisant des matériaux qui sont compatibles avec les vocations commerciales (et autres) de la ZIR n°15, mais qui permettent l'infiltration d'eau, notamment pour les places de stationnement à ciel ouvert. Le futur PPAS doit également valoriser au maximum le potentiel du site au niveau de la biodiversité, notamment par la création d'une connexion écologique (inexistante actuellement) entre le parc d'Osseghem, le parc de Dieleghem et le bois du Laerbeek, telle que recommandée par le RIE. **Le Conseil** remarque encore que les 7ha affectés aux espaces verts par la ZIR n°15 dans le projet englobent les zones de sports et de loisirs mais que celles-ci risquent d'être largement minéralisées. **Le Conseil** insiste pour que ces 7ha d'espaces verts soient le moins imperméabilisés possible.

- **Le Conseil** remarque encore que la vocation commerciale de la ZIR n°15 telle que mise en œuvre par un futur PPAS semble reposer sur des prémisses obsolètes ou incompatibles avec la volonté de créer un maillage de la ville de proximité à l'échelle régionale. A cet égard, **le Conseil** rappelle la nécessité d'avoir, au niveau régional, une vision clairement définie de la politique commerciale. Pour la ZIR n°15 plus particulièrement, **le Conseil** estime que l'impact d'un centre commercial tel que visé par le projet Neo sur le secteur du commerce de détail de proximité et sur l'offre commerciale du centre-ville de Bruxelles sera très probablement négatif et qu'il ne répond pas aux besoins actuels. **Le Conseil** souligne également que le type de commerces qui s'installent dans les grands centres commerciaux sont généralement peu susceptibles à participer à l'économie locale et circulaire.

2. Considérations particulières

Le Conseil considère que la société civile et les citoyens ne sont pratiquement plus en mesure de comprendre les intentions des autorités pour le site du Heysel, ainsi que les implications financières et juridiques qui en découlent, en raison des nombreuses procédures urbanistiques liées à ce dossier. De plus, cette nouvelle modification du PRAS permettant les différents projets potentiels est mis à l'enquête publique sans aucune communication préalable sur les conditions de poursuite des différents projets. Enfin, **le Conseil** constate que l'enquête publique est réalisée durant une période peu propice à la mobilisation citoyenne (examens, congés...). Dès lors, **le Conseil** est forcé de constater que le Gouvernement favorise insuffisamment une réelle concertation et un processus participatif avec les citoyens et les parties prenantes, qui permettraient pourtant de mettre en place une plus grande transparence sur les engagements pris.

*

* *