



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN REGIONAL
D’AFFECTATION DU SOL RELATIVE AU PLATEAU DU HEYZEL**

Demandeur	Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
Demande reçue le	08/06/2023
Exposés	19/06/2023 Projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol relative au plateau du Heysel par Alexandre Ferrao Santos, chargé de projet, Perspective Brussels
Documents transmis	Présentation PPT https://perspective.brussels/fr/actualites/plateau-du-heysel-enquete-publique-pour-le-projet-de-modification-partielle-du-plan-regional-0
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	10/07/2023

Le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol (PRAS) concernant la Zone d'intérêt régional du plateau du Heysel (ZIR 15) a démarré en 2010 et a été annulée trois fois par le Conseil d'Etat en 2015, 2017 et 2020.

La Commission avait remis des avis à ce sujet en juin 2016 et en mars 2022.

Le projet de modification partielle du PRAS soumis à enquête diffère des précédents car il ne vise plus à créer un régime d'exception pour le plateau du Heysel.

Pour mettre en œuvre l'ensemble du programme de la ZIR, en particulier pour la construction d'un centre commercial de 50.000 m², pouvant être augmenté de 20.000 m² lors d'une deuxième phase (actuellement le PRAS autorise 15.000m²), un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) sera nécessaire.

Le rapport d'incidences environnementales (RIE) analyse les incidences des prévisions d'une ZIR sans PPAS qui ne permet pas la création d'un centre commercial et également, à titre d'hypothèse possible de concrétisation de l'ambition du Gouvernement, la programmation plus précise envisagée dans le PRDD, à titre de scénario « maximum » de développement en termes d'incidences et qui sera mise en œuvre après l'adoption d'un PPAS.

La Commission déplore le fait que l'enquête publique soit organisée en été, avec une clôture le 3 août, et ce, quand bien même l'arrêté autorisant une telle temporalité a été publié le 14/06/2023.

La part de la ZIR sans PPAS dans le flux total est significative avec un accroissement des flux automobiles existants entre 25 et 34 % selon les jours et les scénarios considérés (page 35, RNT). D'après les hypothèses des chargés d'étude, le trafic généré par la mise en œuvre de la ZIR, bien que générant des situations ponctuelles de congestion, sur le Ring (bretelles d'accès au Heysel de l'échangeur de Strombeek- Bever), sur l'av. Houba de Strooper et sur l'av. des Magnolias, est néanmoins absorbable par le réseau existant.

Le scénario avec PPAS (avec centre commercial) table sur 13,3 millions de visiteurs par an (contre 5 millions actuellement) dont 9,6 millions pour la fonction commerciale de Neo, et générera une demande de déplacement très importante, en particulier liée à l'utilisation de l'automobile. L'accroissement du trafic est tel que l'étude, bien que proposant 3 schémas d'accessibilité (p.36 RNT), renvoie à l'élaboration du PPAS pour tester et définir les solutions de mobilité qui devront finalement s'appliquer.

La Commission estime que ce projet, conçu il y a plus de 10 ans, ne s'inscrit plus 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 Commission rappelle 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 (2018) évalue celui-ci, en hypothèse maximaliste, à environ 3 %.* » (avis de la CRM du 28/03/2022).

Dès lors, 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, 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) signale que le samedi on pourrait atteindre jusqu'à 6.800 véhicules par heure.

Les flux de pointe vont donc générer de nouveaux besoins de capacité routière : « *l'analyse des modélisations montre que la mise en œuvre du projet de plan, cumulée à l'activité événementielle du Plateau engendre des situations tendues sur un bon nombre de tronçons du réseau routier étudié. Sans mesure de gestion ou d'organisation des flux, le risque de saturation est très élevé durant les heures de pointe.* » (page 36, résumé non technique RNT)

Le projet de modification du PRAS propose trois solutions d'accessibilité différentes, tout en précisant qu'elles ne seront pas suffisantes.

Le présent projet renvoie l'analyse détaillée de ces solutions à un stade ultérieur dans le cadre d'un futur PPAS : « *c'est à ce stade planologique que la spatialisation de son programme sera réalisée, de même que la définition de ses conditions d'accès* » (page 37, RNT).

Les solutions de mobilité proposées ont pourtant déjà fait l'objet d'analyses détaillées lors des précédentes moutures de la modification du PRAS pour permettre une ZIR sur le plateau du Heysel. À cet égard, la Commission renvoie à ses remarques précédentes :

« *Quel que soit le scénario retenu, il y aura un trafic supplémentaire sur l'avenue Houba de Strooper (jusqu'à 350 % en heure de pointe du soir RNT p. 17) et un trafic de voitures devant le cadre historique des Palais. Le RNT de la dernière étude d'incidences mise 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 manquent de précision quant à leurs impacts sur l'ensemble des flux et sur l'environnement. » (avis de la CRM du 28/03/2022)

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

Art. 2 : ZIR N° 15 - §1

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 Commission soutient la création d'un nouveau dépôt de la STIB pour bus et/ou trams telle que présentée dans le scénario 0B, elle mentionne que ce projet ne demande pas de modification au PRAS pour être réalisé.