

*PROJET D'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
ADOPTANT LE PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS RELATIVE AU
PLATEAU DU HEYSEL ET SON RIE – 1^{ÈRE} LECTURE BIS*

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

26 OCTOBRE 2023

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Vu la demande d'avis sollicitée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le **Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le projet de modification partielle du PRAS relative au plateau du Heysel et son RIE, première lecture bis**, reçue en date du 9 octobre 2023 ;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

Après avoir entendu le représentant du Cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort, le 19 octobre 2023;

La Commission émet en date du 26 octobre, l'avis unanime suivant :

1. OBSERVATIONS ET AVIS ISSUS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1. Généralités

Le Conseil de l'Environnement (CERBC) constate que la principale modification apportée par le présent projet de PRAS est la suppression des prescriptions des solutions de mobilité et de stationnement (prescription 18). 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.

Le CERBC et la Commission régionale de Mobilité (CRM) constatent que la mise en œuvre de 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), dépendra des prescriptions de mobilité d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS), dont l'établissement est rendu possible par le présent projet de PRAS.

L'impression leur 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 lignes directrices issues du présent projet de PRAS, notamment au niveau des espaces verts et des connexions écologiques à réaliser.

On leur demande donc en quelque sorte de rendre un avis sur une « boîte vide » sans garanties qu'une concrétisation suivra.

Inter-Environnement estime que la modification du PRAS doit apporter des réponses à la gestion de la mobilité sur le plateau du Heysel. Or elle ne fait que reporter la recherche de ces garanties à un stade ultérieur, au moment de l'adoption du PPAS.

Le CERBC et Brupartners demandent à être consultés 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.

Brupartners suggère de réévaluer les besoins en termes d'infrastructures afin de s'assurer de la conception d'un programme qui soit d'une part, en adéquation avec les besoins de la population bruxelloise (aspirant à des équipements publics, des espaces verts, des logements abordables et un cadre de vie de qualité) et qui permette d'autre part, un positionnement international et une mise en valeur de l'image de Bruxelles (également bénéfique à la population et aux commerçants).

A ce titre, Brupartners rappelle que les dispositions du PRDD doivent servir de guide pour l'aménagement du territoire en général et donc pour l'aménagement du plateau du Heysel en particulier.

2. Mobilité

De nombreux réclamants, dont le CERBC, estiment 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). Ils considèrent qu'en pleine crise climatique, sociale et économique, augmenter la circulation automobile est inacceptable et contraire à une politique de mobilité durable.

Le CERBC 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).

Dans son avis relatif au précédent projet de modification du PRAS, la CRM expliquait que le centre commercial constitue un attracteur important de voitures. Elle estime encore qu'il n'existe pas de solution durable et respectueuse du cadre de vie des habitants dans ce dossier.

ZIR sans PPAS :

La CRM relève que dans la part de la ZIR sans PPAS, le flux total est significatif avec un accroissement des flux automobiles existants entre 25 et 34 % selon les jours et les scénarios considérés.

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.

Des réclamants considèrent, pour l'impact de la mise en œuvre de la ZIR sans PPAS sur le trafic automobile, que le RIE est lacunaire en ce qui concerne l'offre réelle par rapport aux chiffres utilisés par le RIE, et en particulier pour les commerces, le centre de congrès, les équipements et l'affectation, du Heysel. La possibilité d'un pic de déplacement, plus particulièrement pour le centre de congrès et pour l'affectation du Heysel, n'est pas calculé ou indiqué.

Les chiffres clés utilisés dans le RIE ne reflètent pas correctement la génération du trafic et la répartition modale appliquée. Ils constatent qu'il y a une sous-estimation des déplacements en voiture et estiment que les données du RIE ne permettent pas de conclure que le programme n'aura pas d'incidences sur la mobilité interrégionale.

ZIR avec PPAS :

De nombreux réclamants, dont la CRM, estiment que le RIE est alarmant en ce qui concerne la pression automobile générée par la mise en œuvre du projet de la ZIR avec PPAS. 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 génèrera 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. Etant donné qu'aucune étude approfondie des solutions de mobilité n'a été effectuée et que la comparaison des trois scénarios manque de précision quant à ses impacts sur l'ensemble des flux et sur l'environnement, les remarques transmises précédemment restent d'actualité.

La CRM, IEB et des réclamants estiment que, peu importe le scénario retenu, il y aura un trafic supplémentaire sur l'avenue Houba de Stropper (jusqu'à 350% à l'heure de pointe du soir) et un trafic de voitures devant le cadre historique des palais.

Selon eux, aucun des trois scénarios proposés n'est souhaitable d'un point de la mobilité ; le risque de saturation est très élevé durant les heures de pointe et les trois schémas d'accessibilité présentent des difficultés.

Des réclamants estiment que le RIE est lacunaire en ce qu'il n'évalue pas le scénario 2 (projet de plan + concert au Palais 12 + match au Stade Roi Baudouin) et se contente de justifier l'absence de développement de ce scénario.

La CRM estime 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. Elle ne soutient donc pas le projet de modification du PRAS.

En ce qui concerne la création d'un nouveau dépôt de la STIB pour bus/trams, la CRM soutient cette proposition contenue dans le scénario OB et mentionne que ce projet ne demande pas de modification du PRAS pour être réalisé.

De nombreux réclamants, dont la Plateforme interrégionale pour une économie durable, considèrent que les nouveaux schémas proposés demandent désormais de « modifier la hiérarchie des voiries de Good Move » pour inscrire tous les axes entourant l'Atomium au réseau « confort » (plutôt que « quartier »), notamment le long de parcs classés (schéma 3 – A12). Alors qu'au contraire, une mobilité douce et apaisée, sans voiture, devrait enfin être de mise pour le bien-être et la sécurité des nombreux riverains, visiteurs et touristes du Heysel. Cette plateforme rassemble des organisations aux tendances socio-économiques particulièrement variées (ARAU, Bond Beter Leef Milieu, BRAL, CSC Bruxelles, Inter-Environnement Bruxelles, Triangle Houba-Sobieski-Heysel, UCM, Unizo), ce qui démontre la solidité des arguments qui sont avancés contre la présente modification du PRAS et le projet Neo dans son ensemble.

Ils estiment qu'avec le projet Neo, le Gouvernement envoie le signal contraire de ce qui a été réalisé lors des deux dernières législatures pour rendre la ville plus vivable en termes de mobilité (la zone 30 km ...): selon les calculs, Houba de Strooper devra avaler une augmentation de 350% du trafic aux heures de pointe dans tous les scénarios.

Le CERBC 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).

Il 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).

Les départements d'environnement et de mobilité et des travaux publics de la Région flamande constatent que dans le contexte de planification, une solution reliant la voie de liaison à la chaussée romaine n'est pas acceptable pour la Région flamande et ce tant pour le fonctionnement des transports publics De Lijn et STIB que pour les pistes cyclables avec le projet FRO sur la chaussée romaine.

Un croisement supplémentaire avec un flux de circulation aussi important aura un impact sur la qualité de vie des citoyens, la circulation des transports en commun et les cyclistes.

Ils estiment toutefois que la mise en place d'un système d'entrée et de sortie immédiate pourrait être concevable pour autant que les questions relatives au cyclisme soient prises en compte.

3. *Logement*

Brupartners souligne l'importance de la fonction « logement » en Région de Bruxelles-Capitale notamment eu égard au nombre important de personnes inscrites sur les listes d'attente afin d'obtenir un logement social et au manque de logements abordables (ayant comme conséquence une fuite des ménages disposant de revenus moyens).

Brupartners demande de consacrer une proportion suffisante est clairement définie de logements à finalité sociale dans le cadre de ce projet du développement du plateau du Heysel. À cet égard, il rappelle que l'objectif gouvernemental consiste à disposer de 15% de logements à finalité sociale sur l'ensemble du territoire régional répartis de manière équilibrée par commune et par quartier.

4. *Patrimoine*

La Commission régionale des Monuments et Sites (CRMS) constate que les dispositions de la ZIR n'ont pas évolué sur le plan patrimonial alors que le site comporte un patrimoine bâti et paysager très significatifs.

Elle demande que les instruments urbanistiques intègrent des recommandations concrètes (voire un volet réglementaire pour le PAD) sur la conservation et la requalification du patrimoine existant du Heysel ainsi que sur l'aménagement de zones vertes configurées de manière cohérente, en remplacement des zones vertes et des zones de sport de plein air définies selon la situation de droit actuelle.

Elle demande également de mener, à l'échelle du plateau du Heysel, une réflexion globale sur les aspects paysagers et urbanistiques qui cadrent la dimension patrimoniale. Réalisée sous forme d'une étude paysagère fine, cette analyse devra renseigner et prendre en compte l'évolution historique du site, les reliefs existants et projetés, les grandes perspectives à préserver ainsi que l'aspect des plantations et des arbres présents sur le site.

Elle souhaite que les lignes directrices sur l'ensemble du plateau soient pensées en fonction de la trame viaire originelle, étroitement liée au relief naturel du terrain.

Inter-Environnement Bruxelles affirme que l'imbrication inévitable du centre commercial, des logements et du stade viendra mettre à mal une des belles perspectives actuelles du site, à savoir celle sur l'entrée principale du stade, dénommée avenue des Sports, et magnifié par deux allées de vieux platanes longeant

une pelouse. Le stade Roi Baudouin et l'Atomium risquent d'être affectés par le programme, en ce que les perspectives et les vues actuelles seront détériorées.

5. Maillages verts et bleus

Le CERBC 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 CERBC 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. Il insiste pour que ces 7ha d'espaces verts soient le moins imperméabilisés possible.

6. Commerce

Le CERBC et de nombreux réclamants remarquent 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, il rappelle la nécessité d'avoir, au niveau régional, une vision clairement définie de la politique commerciale. Pour la ZIR n°15 plus particulièrement, il 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. Il 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.

Les réclamations émises lors de la première enquête publique concernant la création d'un nouveau grand centre commercial restent d'actualité.

7. Environnement

Malgré l'avis précédent du CERBC sur les questions environnementales, le projet de PRAS se contente de constater son faible impact environnemental et 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.

Le CERBC se réjouit de constater que suite à son précédent avis, le RIE a intégré un bilan carbone prenant en compte l'énergie et les émissions nécessaires à la construction des bâtiments du site. Il 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.

Plusieurs réclamants affirment que le programme aura des impacts environnementaux très négatifs sur la qualité de l'air.

Bruxelles Environnement considère que dans le cadre de la transition climatique, les RIE de l'élaboration des outils PPAS et PAD devront particulièrement être attentifs aux thématiques environnementales afin de spatialiser les différentes fonctions de manière pertinente et de répondre aux défis climatiques dans la durabilité.

Inter-Environnement Bruxelles estime que les schémas d'accessibilité étudiés entraîneront des incidences négatives pour les quartiers traversés, telles que de la pollution atmosphérique, pollution sonore, sécurité routière...).

8. Espaces verts/biodiversité

Bruxelles Environnement considère que le programme de la ZIR tel que défini dans le projet de modification du PRAS, implique vraisemblablement une perte de potentiel naturel/ de biotopes des espaces verts comparativement à la situation existante. Une telle conséquence est inacceptable au regard de la priorité 9 du PRDD affirmant la volonté de renforcer le caractère vert de la région. Il demande donc que des mesures de compensation soient prévues.

La CRMS rappelle que la ZIR prévoit de compenser les zones vertes et les zones de sport de plein air définies selon la situation de droit actuelle, par 7 ha d'espaces verts. Toutefois, elle remarque leur statut n'est pas précisé. Elle demande de les affecter en zones vertes ou en zones de parc selon les prescriptions 10 et 12 du PRAS, implantées de manière cohérente (éviter le morcèlement inutile, par exemple aux abords d'immeubles ou le long de voiries).

9. Participation

Le CERBC 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 mise à l'enquête publique sans aucune communication préalable sur les conditions de poursuite des différents projets.

Enfin, il constate que l'enquête publique est réalisée durant une période peu propice à la mobilisation citoyenne (examens, congés...). Dès lors, il 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.

La CRM et Brupartners déplorent 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.

Brupartners rappelle que la multiplication des procédures urbanistiques initiées à propos de cette zone a compliqué la lisibilité des intentions des autorités et considère que cette situation constitue un contexte défavorable à une réelle concertation et à un processus participatif avec les citoyens et les parties prenantes alors, que l'avenir du site du Heysel mériterait au contraire un large débat réellement démocratique. Il plaide aussi pour davantage de transparence et de pédagogie sur les engagements pris pour le développement de ce site.

10. RIE

Inter-environnement Bruxelles et plusieurs réclamants reprochent au RIE d'avoir étudié les incidences du projet sans avoir intégré les incidences des projets d'envergure situés aux abords du plateau du Heysel (Ring et A12). Ils considèrent qu'en l'absence d'étude des incidences commune aux trois projets étudiant les impacts environnementaux cumulés, le gouvernement procède à un saucissonnage occultant les impacts cumulés catastrophiques que ces 3 projets engendreront sur le plateau du Heysel et ses abords.

De nombreux réclamants considèrent que le RIE est lacunaire ou trop vague dans les domaines suivants :

- Patrimoine
- Economie circulaire
- Commerces
- Santé
- Impacts transfrontaliers
- Eaux, imperméabilisation et inondations
-

2. AVIS DE LA CRD

La Commission a déjà remis deux avis sur le projet de modification partielle du PRAS relative au plateau du Heysel et son RIE ([avis du 10 novembre 2016](#) et [avis du 30 juin 2022](#)).

Suite à l'audition du Cabinet du Ministre-Président, elle prend acte que :

- Le PRAS est modifié pour permettre à la Ville de Bruxelles, si elle le souhaite, de faire un PPAS ;
- Dans le cas où elle ne le fait pas, le PAD qui a été décidé et mis en attente temporairement sera réactivé. Le Gouvernement veut privilégier une démarche qui garantisse une vision globale de la zone au périmètre élargi. Ce PAD ayant un périmètre plus large que celui de la modification du PRAS actuel, répond donc à la préoccupation émise lors de l'avis précédent de la Commission.
- L'accueil de la fonction résidentielle devra garantir un quota de logements différenciés et abordables (notamment sociaux) et tenir en compte des nuisances liées aux fonctions existantes tout en veillant au développement des équipements nécessaires à cette fonction. Ces aspects ne pouvant pas se trouver dans le PRAS mais bien dans un PAD, la Commission propose donc de relancer le PAD.
- Les solutions de mobilité vont être réalisées dans le futur PPAS puisqu'elles ont été supprimées dans le nouveau projet d'arrêté ; entre temps, la Région flamande a délivré le permis pour réaliser la liaison sous la chaussée romaine entre le site et le parking C, et l'accessibilité en transports en commun va encore être améliorée par les nouvelles lignes de trams ;
- Les seuils ont tous été supprimés sauf pour les espaces verts. Ce sera à la Ville de Bruxelles de les fixer ;
- Pour le processus participatif, le Gouvernement s'est limité strictement à l'application de la réglementation du CoBAT, à savoir les enquêtes publiques et la consultation des instances ;
- Le bilan carbone et la durabilité étant un sujet neuf, il n'y a pas encore d'outils permettant de mettre cela en perspective. Malgré cela, le Gouvernement a fait ce travail et a tenté d'y apporter une réponse.

- A la question relative à l'absence de précisions quant aux superficies des affectations, comme dans les autres ZIR (par exemple, minimum de x m² de logements, maximum de x m² de bureaux) et du risque que cela pourrait amener pour la suite, le représentant du Cabinet a répondu que certaines ZIR ne prévoient pas de maximum ou de minimum, et que la Région a choisi de laisser la Ville de Bruxelles prendre ses responsabilités dans le domaine, avec l'élaboration d'un PPAS qui devra de toute façon aussi faire l'objet d'une approbation par le Gouvernement.

La Commission maintient son avis précédent, auquel elle renvoie. Elle insiste sur les éléments suivants :

1. Le projet de modification du PRAS est justifié par le projet NEO, or de nombreux éléments de ce projet sont mis en cause, y compris par les autorités publiques (comme l'abandon d'un nouveau centre international de congrès au bénéfice de la rénovation des infrastructures existantes des Palais, le maintien du stade de football, etc..) et par toutes les instances d'avis, qui dénoncent l'obsolescence de ce projet. La Commission estime qu'un réexamen complet est nécessaire, ce qui n'a pas été fait.
2. Sans le centre commercial, la modification du PRAS n'est pas nécessaire, puisque les affectations actuelles permettent la réalisation de commerces comme complément usuel des fonctions internationales de la zone.
3. D'autres fonctions qu'un centre commercial pourraient être prévues sur le site telles qu'un centre logistique, un terrain de sport, un centre de formation, une université,... La dimension logistique est absente du projet malgré le besoin crucial de zones de logistique et de pôles de distribution. L'accessibilité de cette zone (hub de transports) permettrait d'avoir une zone de distribution vers de plus petits centres.
4. La Commission demande que soit réservé un quota de logements différenciés et abordables. Elle insiste également pour que la maîtrise foncière reste dans le domaine public. Elle plaide donc pour la poursuite immédiate du PAD initié en 2019, qui pourra prendre en compte ces objectifs : il n'est pas logique que sur un site aussi stratégique au niveau régional et métropolitain, la Région laisse la main à la Ville de Bruxelles, même si celle-ci est propriétaire du site.
5. La Commission suggère au Gouvernement de réfléchir à un processus de médiation participative avec consultation des opposants au centre commercial, afin d'envisager collectivement des alternatives pour cette zone, comme cela a été fait en Région flamande avec le projet Uplace.

3. ANNEXE :

CONTEXTE

a) Historique :

Le plateau du Heysel est, depuis près d'un siècle, un des lieux emblématiques de la Région bruxelloise et de la Belgique, et ce en raison de ses caractéristiques historiques et patrimoniales très particulières. Son attractivité actuelle et sa vocation internationale sont effectives mais pas suffisamment valorisées. L'image du Heysel (l'Atomium en particulier), les qualités de la composition urbanistique et les qualités architecturales des Palais des Expositions ne sont pas exploités à la hauteur du potentiel que le site représente pour Bruxelles du point de vue touristique, économique et pour l'image de la Capitale belge et européenne. Le plateau du Heysel – avec ses 4,5 millions de visiteurs annuels – a donc été identifié comme une zone susceptible d'accueillir un programme contribuant à l'amélioration du statut international de la Région.

Pour ces raisons, le Gouvernement bruxellois a décidé de développer un projet de grande envergure capable d'activer le potentiel attractif du site du Heysel. Ce projet a fait l'objet d'études de programmation urbanistiques et a été entériné officiellement dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) en novembre 2018. Le programme ambitionné est composé des fonctions suivantes :

- Des équipements d'intérêt collectifs ;
- Un équipement dédié au tourisme d'affaire (Centre de congrès) de dimension internationale ;
- Un complexe commercial de dimension métropolitaine ;
- Un complexe de loisirs de dimension métropolitaine ;
- Un ensemble de logements ;
- Des fonctions hôtelières.

La modification du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) de la Région de Bruxelles-Capitale afin de 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 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 (ZFM), soit faire l'objet d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol.

Le projet de modification partielle du PRAS inscrivant la ZIR n°15 et le 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 d'émettre leurs 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 présent rapport d'incidences a donc été adapté, précisé et complété afin d'analyser les incidences environnementales du projet de plan modifié

b) Projet de modification partielle du Plan régional d'affectation du sol (PRAS), dans tout le plateau du Heysel (décision du Gouvernement du 23.12.2021)

L'arrêté soumis en 2022 à l'avis de la Commission, a pris en compte les remarques du Conseil d'Etat relatives au plateau du Heysel et a établi un nouveau programme de ZIR 15-Heysel :

Article 2

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.
- La surface affectée aux espaces verts est de minimum 7ha, contribuant notamment à la réalisation d'une connexion écologique est-ouest au sud de la ZIR.
- 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 PRDD du 12 juillet 2018 retient le pôle du Heysel au titre de pôle d'intervention prioritaire tout en précisant qu'il accueille de grands équipements, dispose d'un rayonnement international à valoriser et est destiné à recevoir un nouveau grand projet multifonctionnel de réurbanisation, baptisé Néo, proposant la programmation suivante :

- la réalisation d'un grand centre international de congrès (5000 places),
- un pôle récréatif et de loisirs garantissant une offre touristique et sportive, un centre commercial (+ de 70.000 m²)
- un minimum de 750 logements répartis sur le site, auxquels viendront s'ajouter les logements à créer issus de la réaffectation de la réserve foncière que constitue le stade actuel,
- une offre hôtelière,
- la création d'importants espaces verts et une contribution au renforcement du maillage bleu et au renvoi des eaux pluviales dans le réseau hydrographique de surface.

Au regard des nombreuses adaptations et compléments apportés au projet d'arrêté et à son RIE, le projet d'arrêté (et son RIE) complété(s) ont été à nouveau soumis à enquête publique ainsi qu'à la consultation des instances prévues par le CoBAT.