

Analyse du mardi 6 décembre 2016

## Projet Neo : le retour d'un urbanisme sur dalle en complet déni de réalité

Le cahier des charges de l'étude d'incidences de la première phase du projet, avec son méga centre commercial de 72.000 m<sup>2</sup>, est soumis à l'avis de la commission de concertation



Le projet Europea, première phase du projet Neo. La majeure partie du projet, entre le stade Roi Baudouin et l'avenue Houba de Strooper, se développe sur un socle constitué par le centre commercial. (source : europe-brussels.com)

Ce mardi 6 décembre, la commission de concertation se réunira pour débattre de la première phase du projet Neo, baptisée Europea. Il y sera plus précisément question du cahier des charges de l'étude d'incidences, à réaliser dans le cadre de la demande de certificats d'urbanisme et d'environnement.

Le projet Neo, initié par la Ville de Bruxelles, a pour objet le réaménagement du site du Heysel, dont elle est propriétaire, afin de « renforcer le rayonnement international du site et créer un

lieu de rencontre pour les Bruxellois, les Belges, les Européens et le reste du monde »<sup>1</sup>. Il s'inscrit dans les ambitions du Plan de Développement International de la Région de Bruxelles-Capitale (PDI). Le PDI est un programme (et non un plan, comme son nom pourrait le laisser croire). Il a été élaboré, *in tempore*, avec la seule collaboration des promoteurs intéressés. Ce document est très contesté.

Cette analyse, après un bref descriptif du projet, se penchera sur 5 questions principales permettant de formuler les demandes concrètes de l'ARAU sur le contenu du cahier des charges de l'étude d'incidences :

1. **Le non-respect de la hiérarchie et de la chronologie de la planification**, faisant de celle-ci un instrument de légitimation plus que de programmation ;
2. **La non-pertinence d'un méga centre commercial de 72.000 m<sup>2</sup>** dans un contexte de saturation et de suroffre de surfaces commerciales ;
3. **L'« appel d'air » pour le trafic automobile**, principalement généré par le centre commercial ;
4. **L'inadéquation de l'offre de logement** en regard de la demande de logements abordables et plus particulièrement sociaux ;
5. **La forme peu urbaine prise par le projet** : urbanisme sur dalle, architecture sur socle, rue et ville intérieures souterraines, « bouquets » de tours.

## Description du projet

---

Concrètement, **le programme global du projet Neo** est le suivant<sup>2</sup> :

- 750 logements (minimum 75.000 m<sup>2</sup>), dont 15 % de logements publics ;
- un centre commercial de 72.000 m<sup>2</sup> et 9.000 m<sup>2</sup> d'horeca (200 boutiques et 30 restaurants) ;
- des bureaux (maximum 20.000 m<sup>2</sup>) ;
- un parc d'attraction indoor (minimum 15.000 m<sup>2</sup>) ;
- un cinéma de 3.000 à 6.000 places (relocalisation du Kinopolis) ;
- deux crèches, pour un total de 96 places minimum ;
- un centre de congrès de 5.000 places ;
- un hôtel (minimum 250 chambres) ;
- des espaces verts sur un tiers du site ;
- un projet de loisirs à vocation touristique outdoor ;
- des terrains de sport ;
- un maximum de 5.800 places de parking.

Il faut ajouter, à ce menu déjà copieux, deux projets localisés aux abords immédiats du périmètre concerné (voir plan d'implantation ci-dessous) : le **projet de nouveau stade national sur le parking C<sup>3</sup>** et une **salle de spectacle de 18.000 places dans le Palais 12** (inaugurée en 2014).

---

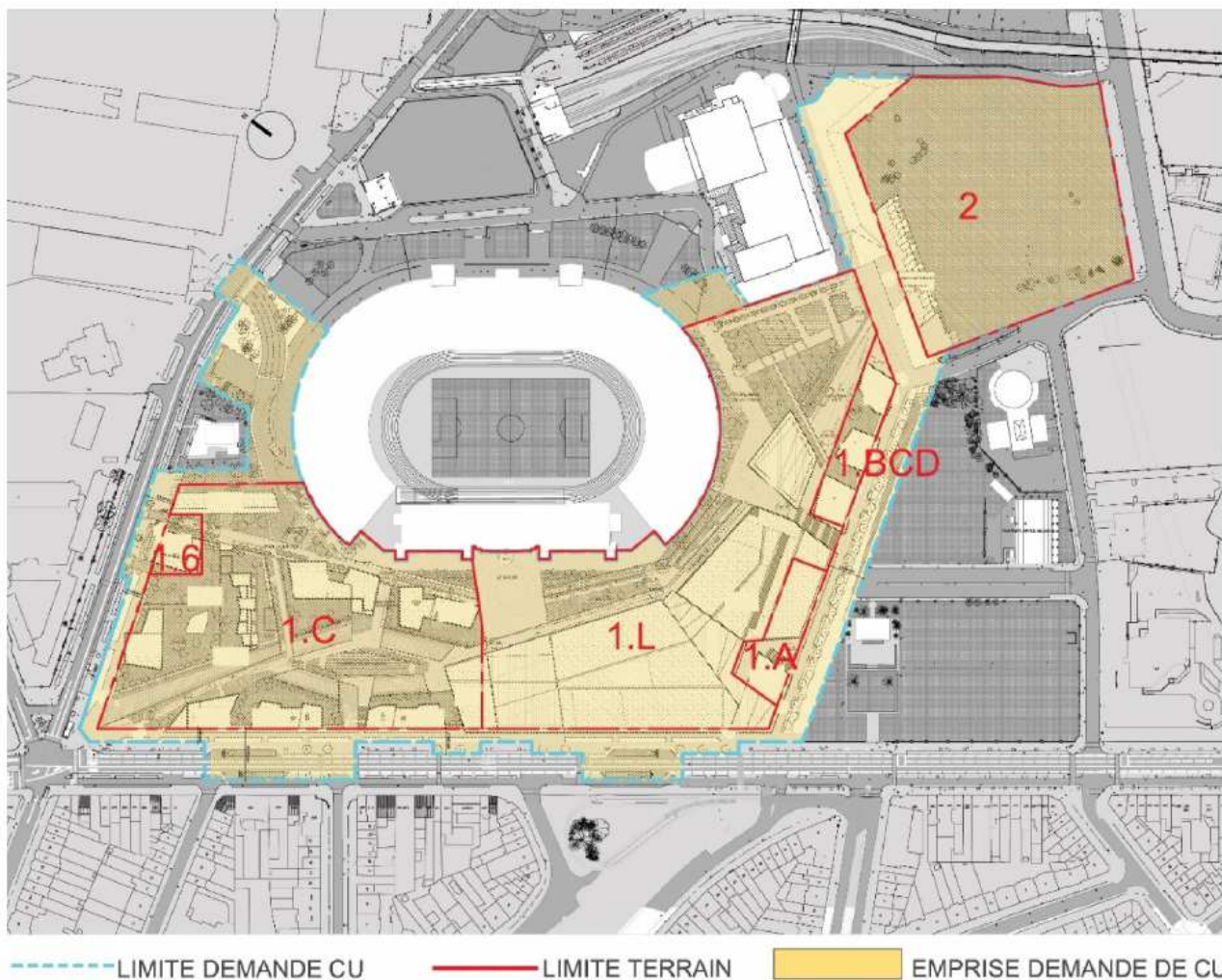
<sup>1</sup> <http://www.neobrussels.com/modele-urbanistique/ambition-neo/>

<sup>2</sup> <http://www.neobrussels.com/>

<sup>3</sup> Voir l'analyse de l'ARAU y consacrée : *Gestation complexe pour une enceinte*, 27 février 2014 <http://www.arau.org/fr/urban/detail/282/projet-de-nouveau-stade-national>

**Le projet Europea ne concerne qu'une partie du programme global, à savoir :**

- le centre commercial et les fonctions horeca ;
- les bureaux ;
- 590 des 750 logements ;
- 104 logements collectifs (maison de repos-séniorerie) ;
- les espaces de loisirs à vocation touristique « indoor » ;
- le cinéma ;
- le projet de loisirs à vocation touristique « outdoor » ;
- 3.700 places de parking ;
- les crèches.



Plan d'implantation de la demande de certificat d'urbanisme (source : note explicative)

Avant de s'intéresser à la pertinence et aux incidences de ce programme chargé, il y a lieu de poser la question de la planification, le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) étant en effet en cours de modification par la Région dans le seul but de permettre la réalisation du projet Neo.

## **Les Bruxellois attendent de la planification qu'elle réponde aux enjeux essentiels, pas qu'elle entérine un projet déjà ficelé**

---

En 2012, la Région de Bruxelles-Capitale soumettait à l'enquête publique un **projet de modification du PRAS**<sup>4</sup>. Parmi les zones concernées par des changements d'affectation, celle du Heysel passant d'une zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public à une Zone d'Intérêt Régional (ZIR). **Raison de la modification : rendre l'affectation de la zone compatible avec le centre commercial prévu dans le projet Neo**, ce qu'avait d'ailleurs relevé la Commission Régionale de Développement (CRD) dans son avis<sup>5</sup>. Les associations ont vivement critiqué cette manière de procéder, à savoir de **planifier sur mesure en fonction d'un projet dont le programme avait déjà été pour bonne partie établi, et ce sans concertation préalable**. La CRD s'est également exprimée clairement à ce sujet dans un récent avis<sup>6</sup> : « *Le débat sur ce projet n'a pas eu lieu au moment opportun. Le Master plan réalisé par le bureau KCAP et consort n'a pas été soumis à concertation publique ni à l'avis des instances. Le Master plan a été directement traduit au sein d'un projet immobilier (dont la première phase Néo 1 a été rebaptisée EUROPEA), sans être inscrit dans le PRAS, d'une part, puis dans un PPAS, d'autre part. Un choix a donc été opéré "a priori", ce que la Commission regrette.* »

D'importants manquements dans le rapport d'incidences ont par ailleurs conduit à **l'annulation par le Conseil d'État de la modification de l'affectation de la zone du Heysel**<sup>7</sup> le 7 décembre 2015. La Région a donc dû remotiver sa décision et faire refaire le rapport d'incidences ; une « nouvelle mouture » qui a à nouveau rencontré les critiques des instances d'avis et des associations<sup>8</sup>.

Pour rappel, une modification d'ampleur du PRAS, telle que celle proposée en 2012, est censée traduire un projet de ville global qui doit lui-même faire l'objet d'un Plan Régional de Développement (PRD) soumis au débat. Or, ce Plan Régional de Développement, qualifié de durable (PRDD), en est toujours au stade de projet et n'a toujours pas fait l'objet d'une enquête publique !

Le projet immobilier qui est sur la table est donc totalement prématuré. Preuve en est que le stade Roi Baudouin est préservé dans les plans de cette première phase, il reste une grosse épine dans le pied des bétonneurs.

**L'ARAU demande le respect de la hiérarchie et de la chronologie des plans, faute de quoi il s'agirait d'un nouveau cas de planification a posteriori en fonction des demandes du marché immobilier privé davantage que d'une vision concertée du projet de ville.** Il est inacceptable de traiter une demande de certificat d'urbanisme alors que la modification du PRAS n'a pas encore été adoptée et que l'élaboration d'un Plan Particulier

---

<sup>4</sup> Voir à ce sujet l'avis de l'ARAU du 16 juillet 2012 : *Projet de modification du PRAS, dit « PRAS démographique »* <http://www.arau.org/fr/urban/detail/249/pras-demographique-avis-arau>

<sup>5</sup> Avis de la CRD du 29 octobre 2012 <http://www.crd-goc.be/wp/wp-content/uploads/12215-1894AD2.pdf>

<sup>6</sup> Avis de la CRD du 10 novembre 2016 [http://www.crd-goc.be/wp/wp-content/uploads/16062\\_1955AD.pdf](http://www.crd-goc.be/wp/wp-content/uploads/16062_1955AD.pdf)

<sup>7</sup> Heysel (projet NEO) : annulation partielle du plan régional d'affectation du sol de Bruxelles <http://www.raadvst-consetat.be/?page=news&lang=fr&newsitem=296>

<sup>8</sup> Voir le communiqué signé par UNIZO Vlaams-Brabant & Brussel, UCM, IEB, BBL, BRAL, ACV-CSC Brussel, ACW Halle-Vilvoorde : *Un plan sur mesure mal motivé pour faire passer Neo*, 14 juillet 2016. <http://www.ieb.be/Un-plan-sur-mesure-mal-motive-pour-faire-passer-Neo>

d'Affectation du Sol (PPAS), qui permettrait de définir les affectations et les gabarits souhaités, est toujours en cours et pourrait n'aboutir qu'une fois le certificat délivré... **Le rôle des instruments de planification n'est pas d'entériner des projets définis et élaborés en-dehors de tout débat public mais de traduire les orientations décidées de manière concertée dans un projet de ville débattu démocratiquement.**



À gauche, les périmètres des différents plans (source : CRD). À droite, le périmètre de la demande de certificat d'urbanisme au sein de la ZIR représentée en hachuré (source : note explicative). L'étendue du PPAS est plus large que celle de la ZIR, offrant ainsi un périmètre d'étude d'une échelle plus pertinente.

L'ARAU estime qu'en aucun cas la Ville de Bruxelles ne devrait être amenée, par ce projet, à des dépenses contraires aux objectifs du PRD, du plan de mobilité Iris 2 ou de son propre plan communal de développement, et en particulier à la construction d'infrastructures routières ou de trémies de parking au seul bénéfice d'intérêts commerciaux privés.

**L'ARAU demande que l'étude d'incidences chiffre l'impact financier de tous les travaux que la Ville devrait effectuer pour permettre la réalisation du projet :** travaux de démolition, de création de nouvelles infrastructures, dépenses liées à la gestion du site et en particulier à sa sécurité, etc.

## **Les Bruxellois n'ont aucun intérêt à l'ouverture d'un méga centre commercial**

Le plat de résistance du copieux menu proposé par le projet Europea est un méga centre commercial : le Mall of Europe. **Les 72.000 m<sup>2</sup> de surface GLA<sup>9</sup> de ce projet de centre commercial représentent l'équivalent de City 2 et du Woluwe Shopping Center réunis !**

<sup>9</sup> « La surface commerciale utile, abrégée par les sigles SCU ou GLA (pour l'anglais *gross leasable area*), est, dans le monde du commerce, la surface destinée à la vente de produits et/ou de services. Ainsi, dans un centre commercial, elle n'inclut pas les espaces dont les commerçants bénéficient collectivement tels que les parkings, les allées ou encore les locaux qui accueillent les services techniques ou administratifs impliqués dans le fonctionnement des bâtiments. » [https://fr.wikipedia.org/wiki/Surface\\_commerciale\\_utile](https://fr.wikipedia.org/wiki/Surface_commerciale_utile)

Alors que le centre commercial **Docks Bruxsel** a ouvert ses portes il y a quelques semaines et que le projet **Uplace** continue d'avancer, bon gré mal gré, **l'ouverture du Mall of Europe ne viendrait qu'aggraver une situation de suroffre déjà patente**. Le bilan dressé dans un récent Courrier du CRISP<sup>10</sup> au sujet de **la saturation du marché est sans appel** :

- « Depuis 2000, le chiffre d'affaires par habitant dans le commerce de détail cesse d'augmenter, la croissance de l'emploi n'est plus significative et le nombre de faillites d'entreprises croît. » (p. 109)
- « À partir de 2005, la législation belge, qui ralentissait le développement du grand commerce depuis 1975, est assouplie. Les surfaces de vente autorisées explosent. De 2005 à 2013, ce ne sont pas moins de 5,2 millions de m<sup>2</sup> qui sont autorisés, soit 28% de la surface totale de 2015. » (p. 109)
- « De 2007 à 2014, la fréquentation des centres commerciaux a décliné de 15%, et cela ne s'est pas arrangé en 2015. » (p. 110)

Un récent article de La Libre<sup>11</sup> fait état de **la désertion de la clientèle de Docks Bruxsel en semaine** : « Ce jeudi après-midi par contre, l'ambiance était plus morose dans le shopping district flambant neuf situé à côté du pont Van Praet. Dans les allées, les clients se font rares. Même les grandes enseignes sont désertées. » Si ce constat venait à se confirmer sur la durée, il ne viendrait qu'attester le déclin de fréquentation des centres commerciaux.



La fréquentation des centres commerciaux est en baisse. Pas de risque de se noyer dans la foule au centre commercial Docks Bruxsel le jeudi 1<sup>er</sup> décembre (image : capture d'écran depuis lalibre.be)

<sup>10</sup> *Les causes de la disparition des petits commerces (1945-2015)*, Courrier hebdomadaire du CRISP n° 2301-2302, par J.-P. Grimmeau, B. Wayens, 112 p., 2016.

<sup>11</sup> « Des allées vides à Docks Bruxsel » in *lalibre.be*, 2 décembre 2016.

Toujours selon le Courrier du CRISP, **la création de nouveaux centres commerciaux, si elle ne répond pas à la demande des consommateurs, ne répond pas non plus à celle des enseignes commerciales** : « *Elles ne sont généralement pas demandeuses d'espaces neufs mais acceptent encore de venir dans un nouveau centre commercial pour ne pas laisser la place aux concurrents.* » (p. 44)

Les auteurs identifient alors deux raisons qui peuvent expliquer le développement de projets de centres commerciaux :

- **Les centres commerciaux sont devenus des produits financiers** : « *La valeur du centre commercial est matérialisée en certificats immobiliers cotés en bourse ou d'autres produits structurés plus complexes. L'intérêt du centre commercial n'est alors plus la satisfaction des usagers ou des commerçants mais des actionnaires.* » (p. 45)  
Autrement dit, **les projets de nouveaux centres commerciaux sont déconnectés de la réalité économique et de la demande (par ailleurs inexistante) des consommateurs...**
- « *Une autre raison de construire des centres commerciaux est qu'ils rencontrent les intérêts des pouvoirs locaux. Ces projets commerciaux peuvent servir à valoriser une friche (généralement, des terrains industriels), à concurrencer un développement commercial extérieur ou à améliorer l'image ou le rayonnement de la ville. De plus en plus, ces projets s'inscrivent dans des partenariats public-privé, où l'investisseur réalise une infrastructure non rentable souhaitée par les pouvoirs publics locaux (stade, grande salle de concert, centre de congrès) contre l'autorisation de bâtir aussi un centre commercial, qui rentabilisera le tout.* » (p. 45)

**Le projet de centre commercial de Neo** coche presque toutes les cases :

- il est destiné à concurrencer le projet Uplace situé en Région flamande ;
- il s'inscrit dans l'objectif global de « **renforcer le rayonnement international du site** » ;
- il est vu comme **un moyen permettant de financer le centre de congrès** prévu dans la deuxième phase du projet.

La levée de bouclier auquel ce projet fait face s'explique aussi par le fait qu'il n'est pas développé sur une friche mais sur un site qui, malgré son enclavement et ses parkings en plein air, présente par ailleurs de grandes qualités paysagères et une offre d'équipements sportifs, culturels et de loisirs tout à fait exceptionnelle qui rencontre un grand succès.

Construire un centre commercial ne répondant à aucune demande n'a aucun sens. **L'ARAU demande donc que le projet de centre commercial soit abandonné et que les activités commerciales prévues dans le projet Europea soient strictement limitées** aux besoins engendrés par les nouveaux logements et les autres activités, pour autant que cette demande ne puisse être rencontrée par les commerces existants à proximité. L'ARAU demande que le récent Courrier du CRISP (mentionné plus haut) fasse partie intégrante de la réflexion du bureau qui sera chargé de réaliser l'étude d'incidences. **L'étude d'incidences devra étudier scrupuleusement l'alternative consistant à développer le projet Europea sans centre commercial et établir l'éventuelle nécessité de nouveaux commerces.**

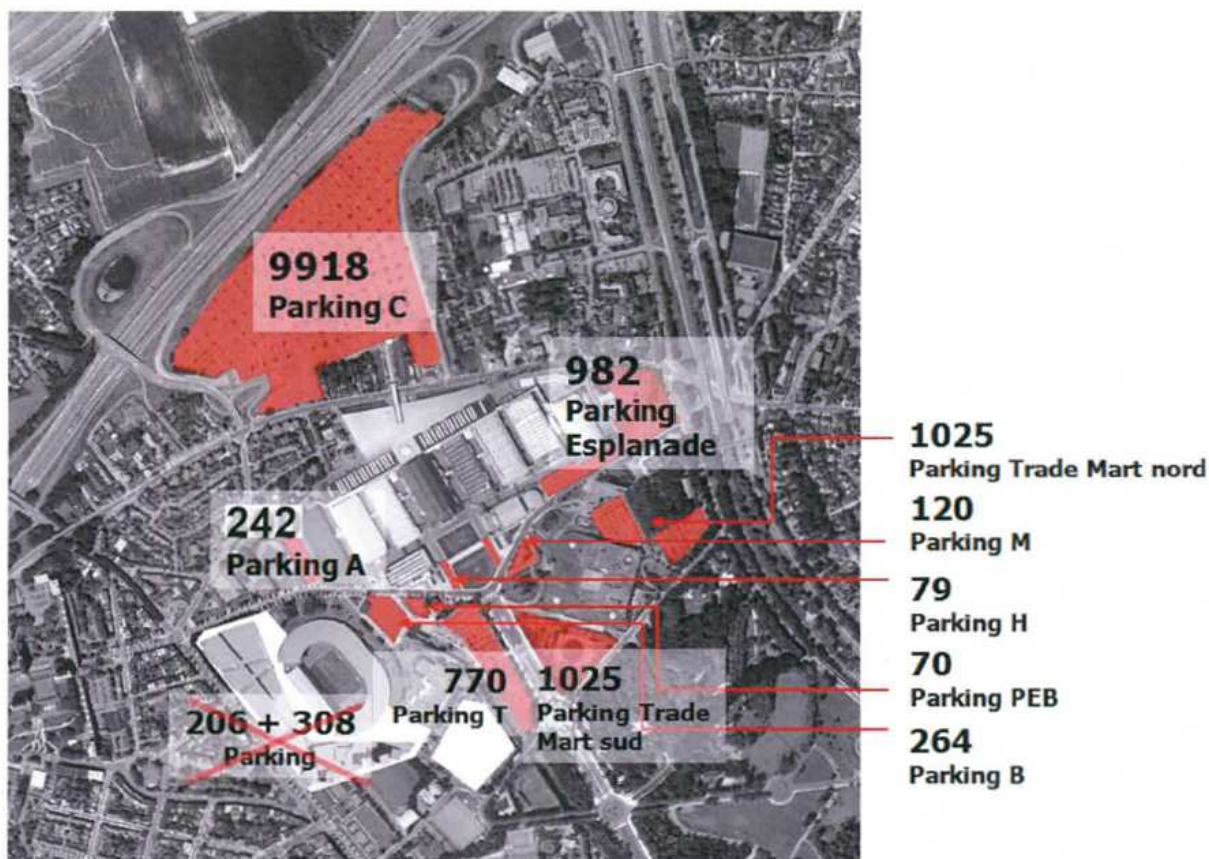
## Les Bruxellois pâtissent déjà des problèmes de mobilité et de la pollution de l'air, pas besoin d'en rajouter

Un programme tel que proposé par le projet Europea aurait, comme on peut s'en douter, des incidences notables sur la mobilité de la zone. D'après la deuxième version du rapport d'incidences<sup>12</sup> sur le projet de modification du PRAS, le projet Neo, dans sa globalité, engendrerait pas moins de **137.341 déplacements par jour de semaine dont 83.430 (60%) liés au seul centre commercial !** Sur, ces 83.430 déplacements, 53.195 seraient effectués en voiture, soit une part modale de près de 64%...

**Le samedi, la situation serait plus catastrophique encore : on comptabiliserait 172.481 déplacements sur la journée dont 121.830 générés par le centre commercial (70%) ; la part modale de la voiture serait encore plus élevée qu'en semaine et atteindrait plus de 78% !**

Pour un projet qualifié, dans la note explicative, de « sans voiture » (p. 15), cela fait quand même beaucoup...

Ces chiffres ne sont pas surprenants quand on sait que les centres commerciaux, et particulièrement ceux qui sont installés dans des zones périphériques, fondent leur accessibilité en priorité sur le mode automobile en offrant des places de parking à foison. **Voilà un argument supplémentaire, si besoin en était, pour abandonner le projet de Mall of Europe.**



*L'offre de parking dans le périmètre du projet Europea et de ses abords immédiats est déjà abondante. Le projet Neo, dans sa globalité, prévoit de passer de 2200 à 5800 places au sein de son périmètre. Par ailleurs, le projet de stade sur le parking C envisage au moins 1500 emplacements supplémentaires. (source image : note préparatoire à l'étude d'incidences)*

<sup>12</sup> <https://urbanisme.irisnet.be/pdf/pras/rie-pras-heysel-final-2016-06-23-fr>



**À ces déplacements supplémentaires engendrés par le projet Neo, il faudrait ajouter ceux engendrés par les autres infrastructures existantes (Palais des expositions, salle de concert du Palais 12) ou projetées à proximité immédiate (le nouveau stade national et son complexe « annexe »).** Le projet de nouveau stade national sur le parking C ne comprend pas « qu » un stade mais aussi : environ 78.000 m<sup>2</sup> pour l'horeca, 16.000 m<sup>2</sup> de bureaux, 24.000 m<sup>2</sup> pour les services, 10.000 m<sup>2</sup> d'équipements d'utilité publique privés et publics, 7.000 m<sup>2</sup> d'équipements socio-culturels, et 1.500 places de parking, soit un total de **135.000 m<sup>2</sup> de nouveaux bâtiments, sans compter le stade...**

**Il faudrait également tenir compte des projets d'élargissement du ring et du centre commercial Uplace qui concourraient, eux aussi, à renforcer « l'appel d'air » pour le trafic automobile.** La note préparatoire à l'étude d'incidences reconnaît la nécessité d'étudier ces effets cumulatifs : *« Durant les périodes de haute fréquentation des commerces : l'affluence des clients durant ces périodes engendreront des flux de véhicules importants. L'addition de ces nouveaux flux avec les flux existants sur le ring durant ces périodes doit être analysée. Dans des scénarios de la situation future, le projet Neo dans son ensemble, le projet d'élargissement du ring, la présence du nouveau stade, les projets commerciaux de grande dimension en gestation dans le cadran nord de la Région et de sa périphérie sont des éléments qui interagiront avec le projet et mérite une attention particulière. »*

Sans attendre les résultats de cette étude sur les effets cumulés, on peut d'ores et déjà affirmer que si l'ensemble (ou même une partie) des projets en cours venaient à se réaliser, **la mobilité dans cette zone tournerait au cauchemar**, d'autant plus qu'elle connaît déjà, d'après la note préparatoire à l'étude d'incidences, des encombrements structurels quotidiens auxquels s'ajoutent ceux qui sont engendrés par les grands événements organisés sur le site. **Même si cette augmentation de trafic devait essentiellement se concentrer sur le ring, les Bruxellois en subiraient les conséquences : la pollution de l'air ne connaît pas de frontières !**

Il existe certes des projets d'amélioration de la desserte en transports en commun : prolongation des lignes 3 et 9 de la STIB, lignes Brabantnet de De Lijn. Ces améliorations sont bien sûr souhaitables et bienvenues, quel que soit le programme du projet, mais leur effet serait insignifiant face à une telle explosion du trafic automobile.

**Concernant la mobilité, l'ARAU demande :**

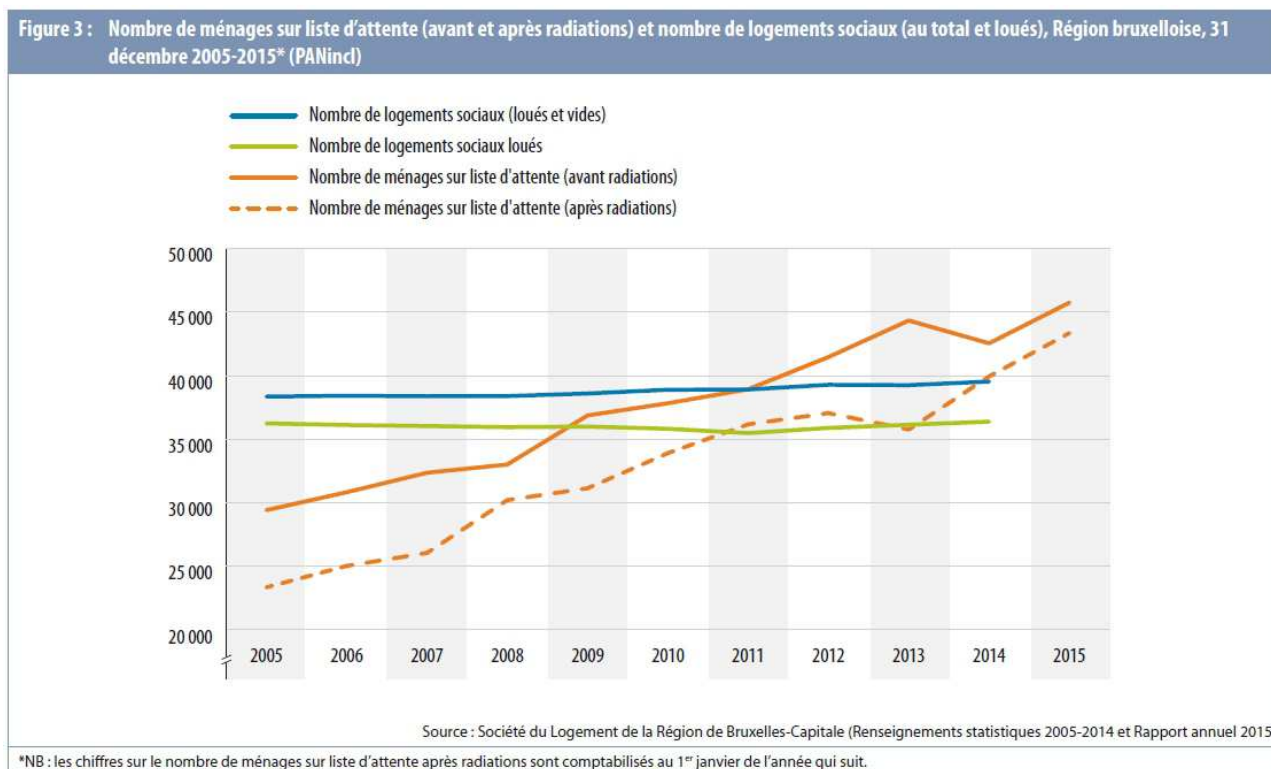
- **l'abandon du projet de centre commercial**, qui générerait à lui seul 60% à 70% des déplacements induits par le projet Neo ;
- **la limitation drastique**, en conséquence, **du nombre de places de parking ;**
- **l'amélioration préalable de la desserte en transports en commun de surface** afin de répondre aux besoins existants et futurs.

**L'étude d'incidences devra mettre en évidence les effets sur la mobilité de cette alternative sans centre commercial et les comparer à ceux qui sont attendus dans le cas de la réalisation du projet tel que proposé.**

Elle devra également étudier les effets de coupure urbaine causés par les 3 nouvelles trémies d'accès aux parkings souterrains projetées avenue Houba de Strooper et avenue de l'Impératrice Charlotte.

## Les Bruxellois demandent des logements abordables

Les besoins en matière de logements abordables, et particulièrement de logements sociaux, sont criants. **Bruxelles connaît une crise du logement, les constats sont clairs** : les listes d'attente du logement social ne cessent de s'allonger et les Bruxellois qui se logent sur le marché privé, parfois dans des conditions insalubres<sup>13</sup>, consacrent une part toujours plus importante de leurs revenus au loyer. Comme le disait l'ARAU dans une analyse publiée en décembre 2015<sup>14</sup>, **Bruxelles est dans un état d'urgence**. Dans ce contexte, **la totalité des terrains publics (qu'ils appartiennent à une commune, à la Région, à un CPAS, etc.) doit être consacrée à la production de logements sociaux**.



Les listes d'attentes du logement social ne cessent de croître tandis que l'offre de logements stagne.

Le projet Europea ne prévoit, conformément à l'avis de marché, qu'un minimum de 15% de logements publics sur le site. **Le dossier de presse<sup>15</sup> annonce un chiffre de 90 logements publics**, qui n'est pas confirmé dans les documents soumis à l'enquête publique. Pour rappel, **la notion de « logement public » n'est pas synonyme de logement social** puisqu'elle s'applique également au logement modéré et au logement moyen. **Il est**

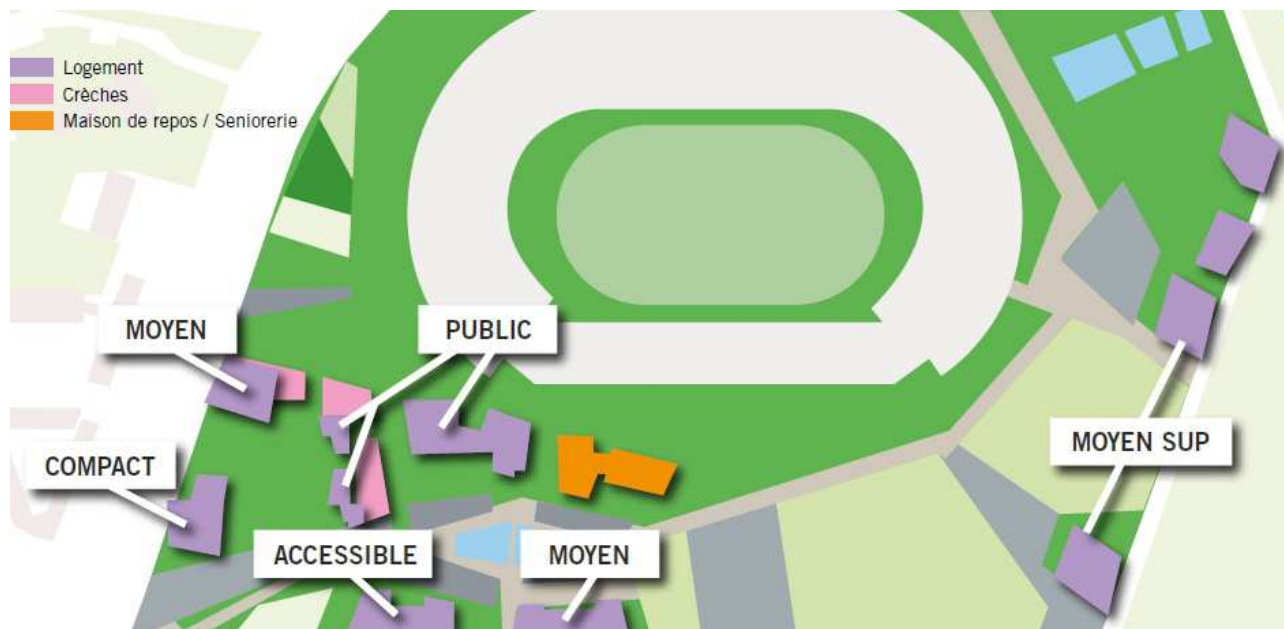
<sup>13</sup> D'après le dernier baromètre social (2016) de l'Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale : « Au niveau de la qualité des logements, environ 22 % des ménages bruxellois évoquent au moins l'un des problèmes suivants concernant leur domicile : situation de surpeuplement, incapacité à chauffer convenablement leur logement et problèmes d'humidité ou de moisissures. Cette proportion s'élève à environ 35 % parmi les 20 % des ménages bruxellois les plus pauvres. »

<sup>14</sup> État d'urgence : il faut 40.000 logements sociaux supplémentaires à Bruxelles, 4 décembre 2015. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/323/etat-d-urgence-il-faut-40-000-logements-sociaux-supplementaires-a-bruxelles>

<sup>15</sup> <http://www.europea-brussels.com/media/Europea-DossierDePresse-Fr.pdf>

**donc parfaitement envisageable, et sans doute très probable, que le projet Europea ne comporte aucun logement social...**

Toujours selon le dossier de presse d'Europea, « *Le programme résidentiel encourage la mixité sociale et intergénérationnelle.* » Reste à savoir ce que ça signifie concrètement (voir illustration ci-dessous) et si la prétendue mixité irait jusqu'à intégrer du logement social.



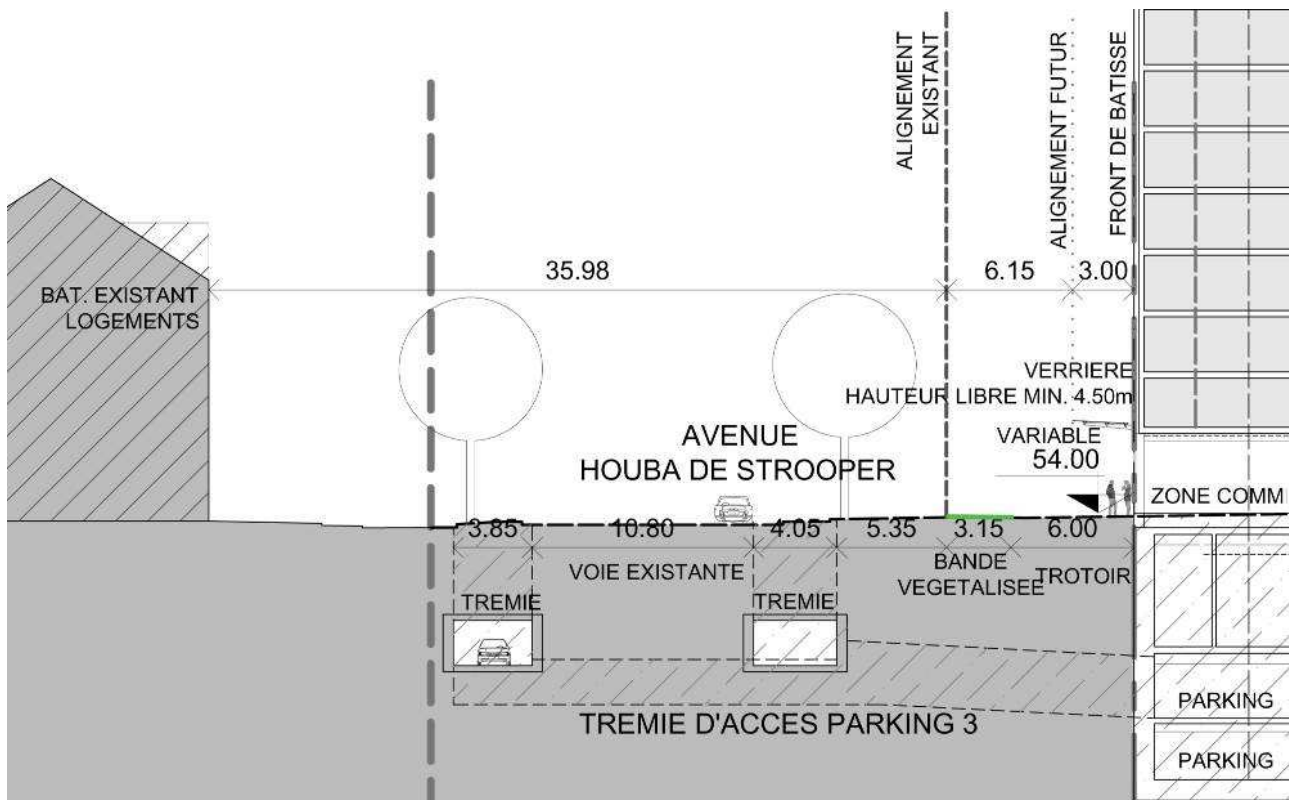
Les promoteurs d'Europea utilisent leur propre typologie pour désigner les différents types de logements. Qu'entendent-ils par exemple par « accessible » ou « compact » ? (source : [europea-brussels.com](http://europea-brussels.com))

**L'ARAU demande que l'entièreté des terrains publics soit consacrée à la production de logements sociaux.**

L'étude d'incidences devra étudier les conséquences des choix proposés dans le domaine social.

## **Les Bruxellois ne veulent pas du retour de l'urbanisme sur dalle, de l'architecture sur socle, de la rue et de la ville intérieures souterraines**

Quelle n'est pas la stupéfaction du lecteur, en découvrant, dans la demande de certificat d'urbanisme, **le retour de l'urbanisme sur dalle qui s'est pourtant avéré si difficile à domestiquer (à la Cité Administrative de l'État ou à l'Albertine par exemple)**. Le projet comprend en effet non seulement jusqu'à deux niveaux de parkings souterrains mais aussi 41.722 m<sup>2</sup> de fonctions commerciales en sous-sol, dont un grand volume de loisir indoor, le tout sous une dalle verdurisée. La note explicative explique en effet que « *le projet est assez largement enfoui dans le dénivelé naturel du site* » (p. 16). Ces espaces souterrains coûtent très cher à construire, il importe donc de rentabiliser leur construction par des fonctions commerciales dont la non-pertinence est démontrée. Le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences relève à raison le nombre élevé de mètres carrés non éclairés par la lumière naturelle.



Coupe en travers le long de l'avenue Houba de Strooper. On y voit, au-dessus des deux niveaux de parking, un niveau de commerces en sous-sol surmonté d'un rez commercial et d'un immeuble de logement. (source : note explicative)

La note explicative nous apprend que « Autour et au pied des immeuble, le volume commercial (base commune) permet la mise en place d'un réseau d'espaces accessibles au public et de cheminements. » (p. 33) **Ces espaces ne sont pas des espaces publics (excepté certains des cheminements sur le toit de la dalle) mais des espaces commerciaux sur sol privé.** Ils ne sont accessibles au public que selon un horaire et des règles définies par le privé. On peut dès lors se questionner sur leur universalité et leur perméabilité (qui constituent, en principe, le postulat d'un espace public).

Les mots ont encore un sens. Les rue du Javelot et du Disque et les avenues du Championnat, du Football, de Marathon et des Sports évoquent des loisirs populaires issus de la lutte du Front Populaire et de la nouvelle civilisation des loisirs qui s'est ouverte aux masses laborieuses après la guerre. **Ces artères seraient remplacées, dans une novlangue mensongère, par la place du Marché (sans doute celui qui lie la Ville de Bruxelles aux promoteurs Unibail-Rodamco-CFE-Besix), la Colline habitée, le Vallon (de béton), l'esplanade des Cîmes (des 749 arbres abattus), l'orée du Parc.** Cette toponymie n'est qu'une vaine tentative de masquer la nature consumériste du projet.

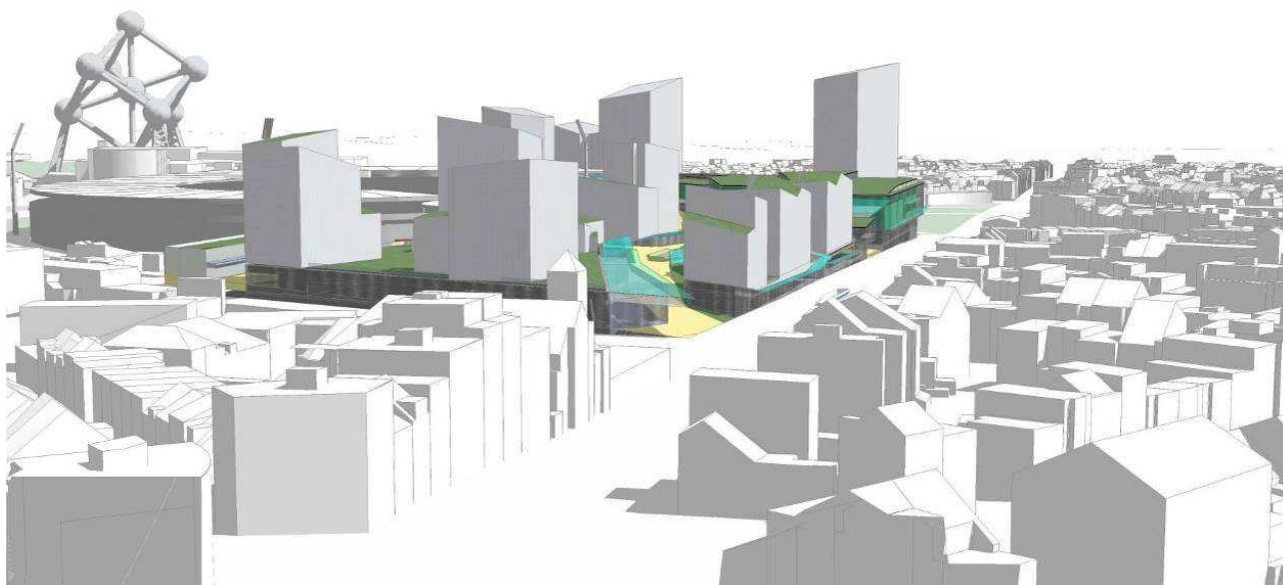
Tout urbaniste sait qu'on ne peut espérer d'un urbanisme sur dalle que des parterres et des arbres nains (comme le montrent les exemples de la Cité Administrative de l'État et de l'Albertine) et que cette dalle doit être financée par des fonctions rémunératrices.

**Passer de la civilisation des loisirs à celle du spectacle (payant) et de la (sur)consommation : voilà le projet de la Ville de Bruxelles pour ses habitants et, surtout, pour ses visiteurs.**

## Une insertion urbaine à revoir

Le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences recommande, de manière pertinente, de porter attention à l'intégration du projet dans le tissu urbain existant (composé de maisons unifamiliales et de petits immeubles de rapport), à l'unité visuelle de la situation existante et à la cohabitation du projet avec le patrimoine, en particulier l'entrée monumentale du stade Roi Baudouin.

Le projet comporte en effet un assemblage de volumes bâtis autonomes et des « bouquets » d'immeubles élevés en rupture avec l'environnement urbain. Certains gabarits sont même particulièrement élevés (jusqu'à 23 étages). L'alternative proposée dans le projet de cahier des charges, à savoir une limitation à 8 étages de l'ensemble des immeubles, ne semble pas plus pertinente car elle risquerait d'aboutir à un effet dissuasif de masse compacte.



*La rupture avec l'environnement urbain est nettement perceptible sous cet angle. Les bâtiments à front de l'avenue Houba de Strooper et de l'avenue de l'Impératrice Charlotte gagneraient en urbanité s'ils ne devaient pas être « posés » sur le socle constitué par le centre commercial. (source : note explicative)*

L'ARAU estime plus réaliste une alternative qui aurait dû être prise en considération dès le début : la valorisation des qualités paysagères de l'ensemble du plateau (pourquoi abattre 749 arbres ?) et l'urbanisation des espaces « déchets » (parking du Kinépolis ou des Palais d'exposition) plutôt que de surdensifier l'avenue Houba de Strooper avec un centre commercial inutile et nuisible.

## **Conclusion : Neo, un projet qui ne répond pas aux demandes des Bruxellois**

Le programme du projet Neo est en **total décalage avec la réalité, qu'elle soit environnementale, sociale ou économique** :

- envisager de créer un gigantesque « **appel d'air** » pour le **trafic automobile alors que la pollution de l'air cause plus de 12.000 décès par an** en Belgique est totalement irresponsable, pour ne pas dire plus ;

- envisager la **possibilité de ne produire aucun logement social sur des terrains publics alors que la crise du logement appelle à des mesures d'urgences est un mépris pour la population** ;
- envisager de créer **un méga centre commercial de 72.000 m<sup>2</sup> dans un contexte de saturation et de suroffre défie tout bon sens** ;
- imaginer le tout sous **la forme d'un urbanisme sur dalle est une réflexion obsolète**.

Non content de ne pas répondre aux besoins des Bruxellois par les nouveaux développements projetés, **le projet Neo menace également de disparition une série d'équipements culturels, sportifs et de loisirs** : le sort de Mini Europe est incertain tandis qu'Océade semble bel et bien condamnée, malgré un probable sursis de 2 ans. Ces équipements rencontrent pourtant le succès auprès des Bruxellois et des touristes. Pourquoi faire table rase (en abattant, au passage, 749 arbres) de l'existant au lieu de s'appuyer sur son succès ?

**L'aveuglement des pouvoirs publics dans ce dossier est inquiétant...**

**Afin que le projet Neo puisse s'inscrire dans une perspective de développement durable de la ville, l'ARAU demande :**

- **le respect de la hiérarchie et de la chronologie des plans** : les demandes de certificats ou de permis ne peuvent être introduites tant que les instruments de planification adéquats (PRAS et PPAS) ne seront pas adoptés après avoir fait l'objet d'une procédure d'élaboration démocratique ;
- **l'abandon du projet de centre commercial** qui ne répond à aucune demande et qui créerait un gigantesque « appel d'air » pour le trafic automobile ;
- **la réduction drastique, par conséquent, du nombre d'emplacements de parking** prévus sur le site ;
- **la création de 100% de logements sociaux** afin de participer à la résorption du déficit régional en la matière ;
- **le maintien des équipements** culturels, sportifs et de loisir existants ;
- **le développement de ces fonctions selon une forme urbaine compatible avec le tissu existant** (en supprimant le centre commercial, les logements peuvent s'intégrer sous une forme plus urbaine).

Tels sont les principaux points d'attention que l'ARAU soumet à la sagacité du processus de réalisation de l'étude d'incidences. Pour chacun de ces points, l'ARAU demande que les alternatives les plus prudentes soient soigneusement examinées compte tenu de la crise économique et sociale que traverse notre pays et en particulier notre Région.

---

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl  
 Boulevard Adolphe Max, 55  
 B-1000 Bruxelles  
 T. +32 2 219 33 45  
 F. +32 2 219 86 75

[info@arau.org](mailto:info@arau.org)  
[www.arau.org](http://www.arau.org)