

Analyse parue en version résumée dans le n°251 de *Bruxelles en mouvements* le 30 novembre 2011

Delta : un nouveau ghetto européen pèserait sur la ville

Le raisonnement sous-tendu par le projet de "PRAS démographique" dit en substance : "il y a un essor démographique à Bruxelles et donc il faut construire des bureaux pour l'Europe à Delta, des infrastructures touristiques au Heysel et des logements dans les "zones urbanisables" jusque-là réservées à l'industrie mais bien desservies par les transports en commun. Et de tout cela il importe d'examiner les incidences sur l'environnement."

Qu'est-il prévu pour Delta?

La presse répétait récemment que la Commission européenne avait l'intention de s'installer à terme à Delta, sur un terrain que la Région pourrait lui vendre. Le terme Delta désigne un triangle ferroviaire situé principalement sur le territoire des communes d'Auderghem et d'Ixelles, au pied du campus universitaire. Il s'étend sur une dizaine d'hectares qui sont affectés, pour la partie accessible depuis le boulevard du Triomphe, en zone d'industrie urbaine. Pour cette partie, la Région a lancé le 7 octobre 2010 un arrêté d'aménagement priant la Commune d'Auderghem de réaliser un projet de plan pour un pôle hospitalier qui regrouperait trois cliniques sous l'enseigne du CHIREC. Au programme : 500 lits, un hôtel, des commerces, un centre de séminaire, des labos, pour un total de 125.000 m² minimum, et un parking de 1.000 places. Présentée comme une opération d'urbanisme win-win - car le CHIREC libère ainsi des terrains bien situés pour le logement - c'est aussi une opération perdant-perdant pour l'industrie urbaine, qui voit progressivement ses terrains (les zones roses du PRAS) grignotés à d'autres fins. Nous sommes face à un mécanisme qui, non seulement réduit la capacité de l'industrie à rester ou à s'installer dans ces zones, mais, aussi et surtout, favorise la spéculation car ces terrains, réservés à l'industrie, sont peu chers parce que réservés à l'industrie et que leur changement d'affectation est tout bénéfice pour les promoteurs.

La partie non extensible, inaccessible et bruyante du site Delta, car enclavée entre les deux branches de la ligne de chemin de fer 26 et 26/2, est affectée au PRAS en zone de chemin de fer. Le tout a été acheté avec d'autres terrains, dont le site ferroviaire Josaphat, situé entre Schaerbeek et Evere, par la Société d'Acquisition Foncière régionale, la SAF, en 2005. La Région a lancé en 2007 l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement terminé en juillet 2009. Il n'y a eu depuis aucune concertation avec les communes concernées et ce schéma directeur n'est pas approuvé¹.

Appel à projets de la Commission

La Commission européenne occupe actuellement à Bruxelles près d'un million de mètres carrés² de bureaux dans 56 immeubles et 10 à 12.000 places de parking (chiffre tenu secret) pour 35.000 employés. Notons que près d'un employé sur trois bénéficie d'une place de parking à destination, ce qui constitue un puissant incitant aux déplacements motorisés, quand bien même plus de la moitié des travailleurs habitent la Région. Certains sont, en ce domaine comme dans le domaine fiscal, plus égaux que d'autres...La Commission veut regrouper ses services dans des bâtiments dont elle aurait enfin la maîtrise. Elle a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour le développement d'un nouveau pôle européen de 200.000 m², en dehors des projets élaborés bilatéralement avec la Région dans le cadre du Périmètre Urbain Loi. La Région a proposé deux sites pour ce deuxième pôle : Delta et Josaphat. Ils présentent plusieurs points communs : il s'agit de sites ferroviaires enclavés, ils font l'objet de projets d'urbanisation sur dalle qui permettraient d'abriter de vastes parkings et de financer le pontage des infrastructures ferroviaires et le développement d'infrastructures routières, ils complètent un pôle existant de la Commission. Mais il s'agit de projets d'infrastructure importants, lourds, chers, difficiles et lents à développer. Détail qui semble peu pris en compte par les pouvoirs publics jusqu'ici : ils sont en contradiction avec les objectifs du plan régional de mobilité Iris II, qui consiste à réduire de 20% la pression automobile sur Bruxelles. Il importe donc en effet d'y bien réfléchir, en tenant compte des intérêts sociétaux et des impacts environnementaux.

Pourquoi Delta n'est-il pas une bonne option pour l'Europe

Delta n'est pas une bonne option pour l'Europe parce que le schéma directeur élaboré sous la direction de la Région favorise l'afflux de voitures dans la ville, localise des parkings de dissuasion à l'intérieur de la ville, entérine la création de 4.000 places de parkings privés supplémentaires, implique la mise en souterrain du tram à la gare d'Etterbeek et fait ressurgir le projet (jamais abandonné) de prolongement de l'autoroute de Namur jusqu'à la gare du

¹ L'ARAU a fait la publicité de ces enjeux dans le cadre de son colloque annuel, l'École urbaine, Cinq chantiers pour Bruxelles II, en 2009, et a publié une analyse dudit schéma directeur le 9 février 2010.

Luxembourg. Les sites de l'Agence de Développement Territorial et du Plan de Développement International (initiatives régionales) présentent Delta comme à "proximité immédiate du Ring". Rien n'est plus faux : Delta est loin du Ring, auquel il est relié par une autoroute et un couple de viaducs à travers une zone Natura 2000 de la forêt de Soignes ! L'Europe ne peut cautionner le prolongement de l'autoroute dans la ville. Or c'est justement par cet aspect : l'accessibilité voiture et le tropisme résidentiel de ses fonctionnaires, orienté sur le cadran sud-est, que la Commission justifie son choix. Elle veut rester au sud parce que ses fonctionnaires habitent au sud. Point. Il ne faut pas s'étonner, dès lors, que les principaux opposants à cette idée se trouvent du côté des communes traversées : Auderghem et Etterbeek, pour lesquelles il est vital, au contraire, de limiter la pénétration automobile en amont et de démonter ces viaducs anachroniques.

Certes, le schéma directeur prévoit aussi le développement indispensable des espaces publics, des dessertes opérées par la STIB, si elle le veut bien, des pistes cyclables et des cheminements piétons. Mais, en l'absence totale de volontarisme politique et de début de mise en oeuvre du plan Iris II de mobilité, les parkings fonctionneront comme des pompes à voitures. A Beaulieu, malgré le métro, 70% des fonctionnaires européens viennent en voiture, puisqu'ils disposent de parkings à destination. Le représentant de la Commission, invité le 1er décembre 2010 dans le cadre des Midis de l'urbanisme de l'ARAU à exposer les intentions de la Commission, nous a laissé peu d'illusions en matière de parking : "nous n'irons pas au-delà du prescrit légal". Mais l'Europe ne peut se comporter comme un vulgaire promoteur. Et, en urbanisme, ce n'est pas le client qui décide.

Et si le développement équilibré du territoire imposait Josaphat?

Du point de vue des Bruxellois, et c'est aussi l'avis de la Région et des communes concernées, la meilleure solution est de planifier un futur pôle européen à Josaphat, situé sur Schaerbeek et Evere. Région et communes ont développé de concert un projet de PPAS qui permet cette option. Pourquoi? Parce que le site Josaphat est plus grand, il est à mi-chemin entre Schuman et l'aéroport, il est proche de la future école européenne de Laeken et, surtout, son développement pèsera moins sur la ville et sur les quartiers environnants et préservera pour l'Europe des marges de manœuvre qui n'existent pas à Delta.

Les objectifs du rapport d'incidences environnemental du "PRAS démographique", qui découle d'une directive européenne, consistent à "s'assurer que l'environnement est pris en compte le plus en amont possible afin de garantir le développement équilibré du territoire". Autrement dit, la planification ne consiste pas à courir derrière les intérêts particuliers du marché, toujours plus vélocité et vorace, et la Commission européenne, par sa taille, est un promoteur comme un autre, mais à anticiper les besoins sociétaux et à en assurer le développement dans le temps. Le rapport d'incidences doit présenter "les alternatives possibles et les raisons des choix retenus". C'est pourquoi l'ARAU demande qu'il examine parallèlement les options Europe à Delta et Europe à Schaerbeek.

L'ARAU invite la Commission à briser sa logique actuelle de ghetto et à s'associer à la ville et à

sa population. C'est d'abord en se rendant accessible aux Bruxellois que le projet européen se rendra accessible à ses citoyens. C'est en commençant par les Bruxellois que le projet européen se rendra accessible à ses concitoyens. Schaerbeek et Evere accueilleront l'Europe à bras ouverts. Auderghem et Etterbeek n'en veulent pas. En tout cas, pas dans ces conditions.

Isabelle Pauthier, directrice de l'ARAU

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
www.arau.org