



Remarques d'Inter-Environnement Bruxelles sur le projet de cahier des charges en vue de certificats d'urbanisme et d'environnement pour la construction d'un pôle de grands commerces au Quai des Usines

Sur la méthode

Concernant les aspects stratégiques du projet, il est évident que le caractère stratégique de la zone par sa forte centralité et sa situation en bordure de canal et des voies ferroviaires la met en connexion et en interdépendance directe avec les choix d'affectation des sites voisins et des autres sites stratégiques de la Région tels que le BILC, Schaerbeek-Formation, Tour et Taxis, le Heysel...

De ce point de vue, le choix de l'affectation du site ne peut se regarder uniquement sous l'angle de l'intégration urbanistique du projet, de sa valeur patrimoniale ou de la mobilité globale liée à l'exploitation du pôle. Comme le soulignait le Masterplan 2015 sur le Port de Bruxelles, la zone dite du marché matinal est un pôle économique régional important et une des seules parties du domaine portuaire qui ait potentiellement accès au transport ferroviaire. Les demandes de permis sur ce site doivent être examinés en tenant compte de ces particularités et être soumises aux choix stratégiques d'intérêt régional et conformes au PRAS qui en fait une zone d'industries urbaines.

Enfin, le chargé d'étude devra avoir égard aux grandes options qui se dessinent en vue du réaménagement de l'ensemble de la zone canal. Alors que le sud semble s'orienter vers une valorisation du canal pour ses vertus récréatives, d'agrément et touristiques, il semble important que le caractère plus industriel de la zone nord soit préservé, dans le respect bien entendu des normes environnementales et de la poursuite d'une gestion durable de cette zone.

Concernant les alternatives à analyser

Les questions posées par le site n'étant pas seulement de nature architecturale ou patrimoniale, il faudrait, outre l'étude d'une alternative relative à la réutilisation totale ou partielle des bâtiments, prévoir une alternative accueillant une ou des activités économiques plus en conformité avec l'affectation du site au PRAS. Si le développement d'activités commerciales sur le site est en conformité avec le PRAS, le projet détourne la finalité poursuivie en développant un nombre important de commerces complémentaires d'une façon non-conforme à l'esprit du PRAS. Alors que la prescription 5.1. autorise 2.000 m² de commerces complémentaires, le projet en prévoit 12.000 aux motifs qu'ils sont répartis sur 6 bâtiments distincts mais ceux-ci appartiennent bien en définitive à la même entité économique, sont construits sur un

socle commun. Prenons en exemple le bâtiment A qui comporte 1.521 m² de commerces spécialisés pour 2.000 m² de commerces complémentaires.

Du point de vue de la mobilité, il est évident qu'il faudrait analyser une alternative prévoyant une capacité de parking réduite de moitié. Tel quel, le projet prévoit un ratio proche d'une place de parkings pour 28 m² ce qui correspond aux ratios rencontrés par les commerces périphériques alors que le projet se veut un centre commercial urbain.

Enfin, sous l'angle urbanistique, il importe d'envisagé une alternative qui respecte les gabarits imposés par le RRU.

Concernant les acteurs à consulter

Outre les riverains directs du site, il est évident qu'un tel projet aura un impact à grand échelle du point de vue de sa mobilité et de son impact socio-économique. Le chargé d'étude devrait consulter les représentants des noyaux commerçants environnant : Helmet, Marie-Christine, centre ville,... ainsi que des habitants des quartiers Mon Plaisir, Helmet, Cage aux Ours,...

En outre, vu le caractère supra-régional du projet, une concertation avec la Région flamande doit être prévue, celle-ci envisageant l'installation d'un centre commerciale de dimension importante (le projet Uplace), à Machelen, en bordure de la Région bruxelloise. Il est en effet peu probable que deux projets d'une telle dimension puissent coexister sans dégâts économiques, sociaux et environnementaux.

Le comité d'accompagnement

Vu l'impact qu'un tel projet est susceptible d'avoir sur la zone environnante sans qu'il y ait pour autant d'habitants avoisinant directement le site, Inter-Environnement Bruxelles souhaiterait faire partie du comité d'accompagnement. Un représentant des commerçants devrait également être présents vu l'impact économique un tel projet.

IEB demande que le chargé d'étude tienne compte dans son analyse stratégique non seulement des options liées au site de Schaerbeek-Formation mais intègre également les données actuelles relative aux options d'aménagement des sites de Tour et Taxis (bureaux, logements, commerces), du BILC (forte pression de circulation par camions) et Heysel (création d'un grand centre commercial). Le chargé d'étude doit également tenir compte des options qui se dessinent pour le réaménagement de l'ensemble de la zone canal.

IEB demande que le projet développé sur ce site soit conforme à l'esprit du PRAS et qu'y soit envisagé le développement d'alternatives encourageant des activités économiques conforme à cet esprit ainsi qu'une alternative réduisant de 50% le nombre de places de parkings envisagées.

Enfin IEB considère que vu le caractère supra-régional du projet, il importe que le chargé d'étude et le comité d'accompagnement se concertent de toute urgence avec la Région flamande pour tenir compte de la compatibilité et de la complémentarité ou non des projets commerciaux envisagés de part et d'autre

des frontières régionales.

Incidences urbanistiques

Le projet mentionne les liens que le chargé d'étude devra faire avec les options envisagées pour Schaerbeek-Formation mais des liens doivent également être envisagés avec le site du Heysel, Tour et Taxis, le BILC, l'ensemble de la zone canal.

On peut d'ailleurs se demander si, vu le rayonnement de la zone, un rayon de 200 mètres est suffisant et si le périmètre ne devrait pas être étendu au moins jusqu'au site de Tour et Taxis.

La rupture marquée par le canal ne sera pas atténuée par ce projet, que du contraire. Alors que le projet prétend recoudre le tissu urbain à cet endroit, il accroît au contraire la rupture avec cette structure fermée sur l'extérieur, massive, au gabarit imposant, peu en adéquation par rapport aux rives du canal et avec le vis-à-vis du domaine royal. En cela, le projet déroge d'ailleurs à l'article 8 du RRU qui impose de concevoir la hauteur des nouvelles constructions à partir de la moyenne des constructions existantes entourant le projet et les îlots avoisinants. Ainsi le bâtiment principal atteint une hauteur de 30 m risquant de complètement écrasé le Familistère classé et de porter atteinte aux perspectives depuis le domaine royal de Laeken.

IEB demande que le périmètre s'analyse soit étendu jusqu'à la zone de Tour et Taxis, que les normes du RRU soient en tout état de cause respectées par le projet et que le Familistère ne puisse en aucun cas être écrasé par la structure l'avoisinant.

Incidences patrimoniales

Si le site Godin est en mauvais état, il n'est pas en ruine et est entretenu grâce aux activités économiques qui s'y déroulent actuellement. Le site est un symbole unique d'une architecture industrielle préservée, pour le moment encore, dans son ensemble. Certes, seul le Familistère est classé à l'heure actuelle, mais l'hypothèse d'un classement de la totalité du site doit être sérieusement envisagée. Cette valorisation patrimoniale prend d'autant son sens que le site est situé juste en face du domaine royal de Laeken. La CRMS a d'ailleurs rendu un avis défavorable au projet qui fait table rase du passé historique du lieu. Elle a d'ailleurs demandé en 2006 d'étendre le classement à l'ensemble du site. En effet, le Familistère perd une bonne partie de son histoire et de son sens s'il est séparé de l'usine qui l'associe.

De ce point de vue, il importe qu'en tout état de cause une alternative permettant la réutilisation totale ou partielle des bâtiments existants soit analysée pour l'ensemble des critères du cahier des charges. Il serait intéressant que le chargé d'étude se penche sur des reconversions réussies, belges ou étrangères, de site industriel de ce type, tout en assurant la conformité des choix posés au PRAS. Comme le souligne le Master Plan, ces zones sont idéales pour envisager des activités de recyclage (de ferrailles, de voitures, d'électroménagers, ordinateurs), à l'exemple du Port de

Rotterdam, activités qui ont, en outre, pour avantage de créer de l'emploi peu qualifié.

IEB demande que soit analysée, pour l'entièreté des critères du cahier des charges, l'alternative qui permet de préserver l'ensemble du patrimoine de Godin et que soit envisagée une activité économique en conformité avec ce choix.

Incidences sociales et économiques

Un centre commercial ne constituant pas un commerce de proximité la mesure de son impact sur le tissu économique doit être mesuré à l'échelle de l'ensemble de la Région, voir au-delà. De nombreux projets commerciaux d'envergure, soit en cours de réalisation, soit au simple état d'hypothèse, sont sur la table en RBC ou dans les zones limitrophes. L'analyse du bureau d'étude sur ces paramètres est fondamentale. S'embarquer dans la construction d'un centre de 50.000 m² en envisageant d'emblée sa reconversion en cas d'échec économique démontre la conscience de ce risque.

En effet, le Schéma de développement commercial met en lumière l'importance pour la vitalité des pôles commerciaux la proximité d'habitation de lieux de travail, d'habitation, d'écoles et l'accessibilité en transport en commun, paramètre aucunement rencontré par le site. Le Schéma met, en outre, un coup d'arrêt au fantasme du chaland qui parcourt des kilomètres pour se rendre dans un centre commercial, la proximité reste un facteur primordial. Cette donnée explique que 89% des bruxellois ne fréquentent pas de pôle commercial en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le projet de cahier des charges demande au chargé d'étude de prendre en compte les éventuels effets négatifs du nouveau centre sur les commerces du centre ville et du shopping de Woluwe. Ces impacts doivent être analysés sur l'ensemble des pôles commerciaux d'intérêts régionaux de la Région (le Westland, le City 2, le Woluwe shopping et le Basilix) ainsi que sur les pôles plus locaux à proximité du projet (De Wand, Marie-Christine, Helmet, Brabant).

En outre, une activité économique est actuellement menée sur le site : il faudrait mesurer le potentiel de cette activité si le site était réorganisé. Le projet est peut-être créateur de l'emploi mais il faudrait tenir compte de la perte des emplois existants (une centaine) ainsi que des éventuels emplois qui disparaîtraient suite à la mise en concurrence d'autres commerces avec le projet.

Le permis socio-économique étant délivré tard dans la procédure, il importe que le chargé d'étude s'assure dès ce stade de la viabilité économique du projet et prenne en compte les données issues de l'observatoire des commerces et du schéma de développement commercial lesquels ne sont pas très favorables au projet tel que conçu.

Si le schéma mentionne effectivement que : « *la zone de chalandise de l'ensemble des pôles régionaux bruxellois montre un déficit d'attractivité de la région de*

Bruxelles-Capitale au nord », il mentionne directement après divers éléments qui dissuadent de la création d'un centre commercial dans cette zone : « *cette zone est moins bien desservie par les transports publics (fréquence, liaison vers le centre-ville), la barrière naturelle du canal en limite l'accessibilité. L'installation d'un pôle d'attractivité régional ou national dans cette zone serait difficile* ».

En conséquence et fort logiquement, le schéma invite à renforcer l'attractivité du Basilix, susceptible de jouer le rôle d'un pôle commercial régional, et à renforcer l'offre commerciale dans les pôles Miroir (Jette), De Wand et Marie-Christine (Laeken), lesquels risquent au contraire de péricliter si le centre commercial prend place.

Lors du dernier séminaire de Hemptinne en mars 2009, Patrick Tacq de CB Richard Ellis, spécialisé en retail, a trouvé tout à fait incongrue l'idée de vouloir construire un centre commercial dans le nord de la Région.

Ne faudrait-il pas envisager une alternative permettant d'étudier un autre type d'activité économique que celle envisagée par le demandeur, activité qui serait plus en phase avec l'affectation du site au PRAS et les activités économiques menées actuellement dans les environs immédiats. La complémentarité économique ne doit pas être envisagée sous le seul angle commercial mais bien sous le potentiel économique de la zone en fonction de ses particularités : proximité du canal, des voies ferroviaires, centralité,... Le Masterplan 2015 sur le Port de Bruxelles réalisé par la Cooparch prévoyait pour cet endroit une intensification des fonctions existantes et non leur conversion en activité commerciale de retail. Il signalait également l'intérêt de réactiver les liaisons ferroviaires pour y développer du TVE fret ou TGV marchandise. Cette solution casserait le cercle vicieux qui veut qu'à chaque augmentation du volume d'activités économiques correspond une augmentation proportionnelle des transports routiers.

IEB demande que le chargé d'étude prennent en compte les données du schéma de développement commercial pour analyser la pertinence économique du projet et mesure l'impact de celui-ci non seulement sur l'activité économique du Woluwe shopping mais sur l'activité économique de l'ensemble des pôles commerciaux d'intérêt régional ainsi que sur les pôles commerciaux locaux situés à proximité du projet.

Incidences sur la mobilité globale

Une question d'évidence pour le projet concerne l'impact qu'il aura sur la mobilité. Le projet est essentiellement pensé en termes d'accessibilité voiture ce qui n'est pas étonnant puisque le site ne dispose pas actuellement de bonnes connexions via les transports en commun. Dès lors le ratio est d'une place de parking pour 28 m², proche des ratios qu'on trouve pour les commerces périphériques.

L'accès est prévu prioritairement via le bd Lambermont. Le projet de cahier des charges ne dit mot de la réflexion en cours visant au réaménagement la Moyenne Ceinture et qui tient compte de la diminution de la pression automobile dans cette zone. Le présent projet va à l'encontre de l'objectif poursuivi car il nécessitera

d'importantes livraisons en journée ainsi que des flux automobiles importants liés à la clientèle.

Tel quel, le projet de cahier des charges ne semble pas tenir compte de la mobilité globale induite sur les sites adjacents au projet soit sur base de leurs affectations existantes soit en raison de leurs affectations projetées (Mabru, CEFL, futur BILC, réaménagement de Tour et Taxis, tour Premium).

Le rond-point sous le pont Van Praet et le rond point oblongue envisagé sur le boulevard Lambermont, faisant l'objet d'une demande de permis ultérieur, ne peuvent en aucun cas être considéré comme un élément susceptible d'apporter des solutions suffisantes à l'accroissement des flux automobiles suscités par ce projet. Il est regrettable, dans le contexte de mobilité actuel, d'aménager l'infrastructure routière pour améliorer l'accessibilité voiture du site alors que les améliorations doivent être pensées pour faciliter l'accès par les modes de transport alternatifs. Le rond-point envisagé est surdimensionné et constitue une intervention importante sur l'espace public dont on peut s'étonner qu'elle soit prise en charge par les pouvoirs publics alors elle profite aux finalités privées du propriétaire d'un centre commercial.

Les mêmes questions se posent quant aux aménagements prévus à hauteur du pont Teichmann qui supposent un rehaussement du terrain de 7 m.

L'offre de circulation ne doit pas être mesurée en fonction de la demande en transport automobile mais en fonction des objectifs plus généraux de mobilité de la Région bruxelloise et d'une répartition entre les différents moyens de transport qui donnent la priorité aux modes de transport alternatifs à la voiture (vélo, transport en commun, circulation piétonne). Or force est de constater que le potentiel du site est à cet égard assez faible et que seule une desserte efficace par le RER peut améliorer l'accessibilité du site. Les liaisons piétonnes et cyclistes entre la gare RER et le complexe doivent faire l'objet d'une attention toute particulière. Il ne doit s'agir en aucun cas d'aménager l'infrastructure routière pour améliorer l'accessibilité voiture du site.

Pour le parking, il serait intéressant de se pencher sur les complémentarités éventuelles entre le stationnement offert par le CEFL en prévoyant une liaison piétonne aisée entre le CEFL et le site concerné.

Il faudra également tenir compte de la réglementation existante en matière de plan de déplacements d'entreprises destinées à encourager les employés à se rendre sur leur lieu de travail avec des modes de déplacements collectifs.

Les zones de livraison devront être étudiées de façon à être intégrée de façon maximum au bâtiment pour éviter leur débordement sur les voies d'accès cyclistes et piétonnes.

IEB demande que le périmètre d'étude de la mobilité soit élargi aux zones adjacentes créatrices de mobilité afin de tenir compte des effets cumulatifs des différents projets sur la zone : Tour et Taxis, BILC, tour Premium...
IEB demande que le comité d'accompagnement et le chargé d'étude se concertent avec le comité d'accompagnement et les chargés d'étude du

réaménagement de la Moyenne Ceinture.

IEB demande que la demande de certificat ou de permis pour les aménagements de voiries connexes (rond point Van Praet et rond point Lambermont) ne soit pas scindée de la demande de certificat relative au projet de centre commercial car ils sont totalement interdépendants.

Incidences énergétiques

Bien que le demandeur affirme que son projet soit aux normes du développement durable, aucune garantie ne permet de fonder cette affirmation.

Le cycle de vie global d'une infrastructure commerciale de ce type est en tout état de cause néfaste à l'environnement que ce soit par l'acheminement qu'il suppose par des véhicules énergivores (chalandise, livraisons) ou par le cycle de vie des produits distribués. Les loyers qui devront être demandés pour rentabiliser le centre provoqueront *de facto* une sélection drastique entre les potentiels occupants. Seules les grandes enseignes seront sans doute à même de répondre aux exigences or celles-ci sont très énergivores dès lors que le secteur de la grande distribution ne s'adresse pas au circuit d'approvisionnement local. Même en respectant toutes les normes environnementales, ce type de commerce est énergivore en transports et dépend d'une économie très externalisée.

Par ailleurs, à l'heure actuelle, les centres commerciaux ne sont pas soumis aux normes bruxelloises de performance énergétique des bâtiments contrairement aux logements et aux bureaux et sont donc très souvent des structures hautement consommatrices en énergie.

Le chargé d'étude devrait faire des recommandations nécessaires pour que le centre atteigne au moins les mêmes performances énegétiques qu'un bâtiment de bureau.

Incidences du chantier

L'étude d'incidence devra aussi mentionner les moyens d'informations des riverains, la gestion des déchets du chantier, les modes d'acheminement des matériaux ainsi que l'impact du chantier sur la mobilité du périmètre entourant le site.