



Commentaires d'IEB sur les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement portant sur le projet d'Eurostadium sur le parking C

1. Concernant les conditions d'enquête publique

Le dossier lié à la création du stade de football et ses annexes a été mis à l'enquête publique au début des vacances de Noël. Déjà, l'enquête publique sur le cahier des charges sur le projet de MER (Milieu Effect Rapport) avait démarré en plein milieu du mois d'août en 2015, à cheval sur la rentrée. IEB est satisfait que la Ville de Bruxelles ait mis le dossier à l'enquête publique sur son territoire alors qu'elle ne l'avait pas fait pour le projet de MER. Mais force est de constater que cette consultation reste de façade. En effet, le 20 décembre IEB s'est adressé au service d'urbanisme de la Ville pour obtenir une copie digitale du dossier, comme c'est la pratique instituée depuis de nombreux mois. Sans réponse, IEB a réitéré sa demande le 28 décembre. Le service d'urbanisme a alors fait savoir qu'un juriste était en train d'analyser le dossier aux fins de savoir quelles étaient les pièces pouvant être fournies aux habitants. Deux jours plus tard, IEB a reçu un courrier de la commune l'invitant à s'adresser à la commune de Grimbergen.

Dans le même temps, des habitants s'adressaient à la commune de Grimbergen et se heurtaient à des difficultés similaires. Contrairement aux procédures en vigueur, Ghelamco, le promoteur du projet aurait invoqué des questions de sécurité pour interdire toute prise de copie du dossier ou toute transmission électronique de celui-ci. On s'étonnera de l'argument de la sécurité. Même dans le cas de l'enquête publique concernant le projet de prison à Haren, dossier pourtant hautement sensible, des copies du dossier purent être transmises aux habitants le demandant.

Outre ces difficultés d'accès hypothéquant sérieusement la qualité de la consultation (comment voulez-vous consulter sur place 1600 pages de dossier), on constatera qu'aucune pièce du dossier n'a été traduite en français alors que c'est là la langue d'un nombre très conséquent de riverains se trouvant dans l'impossibilité de comprendre les pièces du dossier. Rappelons que la commune de Wemmel impactée par le projet est une commune à facilités, que l'enquête se fait aussi du côté de la Région bruxelloise et que le cahier des charges du projet de MER portant sur le même dossier avait bien été traduit en français lors de l'enquête publique de 2015.

Concernant les aspects liés à la mobilité

IEB est particulièrement préoccupé par l'impact du projet sur la mobilité et la pollution atmosphérique. Les résultats du MER nous semblent optimistes par rapport aux réalités à craindre or même avec ce regard optimiste, on constate que la situation n'est pas rassurante.

Le MER est très désinvolte lorsqu'il affirme (p. 82) que la réalisation du projet n'aura qu'un impact limité dès lors qu'un stade national existe déjà et que les autres fonctions prévues (bureaux, campus, complexe multifonctionnel...) généreront des effets supplémentaires mais que de toute façon la zone

connaît déjà des problèmes de congestion mais que la situation devrait s'améliorer grâce aux mesures d'accompagnement prévues. Un projet de cette taille devrait reposer sur des garanties solides et non des spéculations vagues. Des garanties fermes devraient être offertes notamment au niveau des transports publics.

Le rapport fait souvent preuve d'angélisme quand il mentionne que l'absence de connexion entre le parking et le réseau des voiries locales permettra de préserver les rues avoisinantes du trafic alors que l'ampleur de l'infrastructure et l'intensité des activités qui y seront prévues ne pourra que générer un report de trafic sur les voiries locales d'autant que le stade s'implante juste en vis-à-vis d'un quartier d'habitation « le Verregat ». Par ailleurs, l'accès logistique se fera bien via la chaussée Romaine et viendra surcharger la voirie tout en créant des nuisances pour les riverains.

Compte tenu de son emplacement connecté au Ring et vu le grand nombre de places de stationnement prévues (11 000), il est évident que ce « projet multifonctionnel » est pensé avant tout en terme d'accessibilité voiture. Or en l'état, le Ring est déjà saturé.

Les études d'incidences liées aux projets Uplace et NEO montrent que ces projets génèrent un trafic supplémentaire que les infrastructures routières et les transports en commun prévus sont incapables d'absorber. Le projet Uplace qui à ce jour a reçu tous ses permis n'est visiblement pas pris en considération par le MER.

L'étude de Tritel réalisée en 2010 dans le cadre du projet NEO soulignait déjà une congestion énorme pour la A12 et le R0 à hauteur de la chaussée Romaine. Selon le MER du VGSB, le trafic supplémentaire généré par les projets est impossible à absorber par les infrastructures routières et les transports en commun, et ce, malgré tous les investissements supplémentaires prévus par le VSGB : élargissement du R0, routes parallèles le long du R22, élargissement de l'autoroute A12, développement du RER, ligne Diabolo, mise en œuvre intégrale des lignes interrégionales de bus et du tram tangentiel le long du R22,... D'autant que la situation risque d'être encore plus sombre d'une part parce que le MER (p. 59) se base sur une proportion de seulement 40% de visiteurs qui se rendraient à U-Place en voiture. Or, une étude récente de trois experts belges¹ démontre que ce serait, probablement le cas pour 85% des visiteurs. Il en va de même pour NEO et Docks Brussel avec respectivement 75% et 65 % de clientèles en voiture.

Le MER de l'Eurostadium parvient néanmoins à des conclusions plus optimistes en tablant sur des "mesures d'accompagnement" pour obtenir une baisse du trafic. Mais on remarquera que l'impact cumulé de Uplace et NEO n'est pas explicitement étudié par le MER. Vu l'importance des effets cumulatifs sur la mobilité, cet impact aurait dû être explicitement examiné. La note préparatoire de l'étude d'incidences du projet Neo montre que les capacités résiduelles en l'état, le projet dépassera les capacités de plusieurs voiries (p. 218).

Aussi le MER table sur la création d'une station de métro alors que la Région Bruxelloise n'envisage nullement cette prolongation vu les engagements financiers déjà très conséquents pour développer une nouvelle ligne de métro vers les nord. Il est plus qu'hypothétique d'imaginer qu'une nouvelle station de métro verrait le jour à cet endroit rendant impossible les objectifs en termes de mobilité du projet. L'avenir de la Brabantnet est également très incertain.

L'étude prend comme période de référence la date de 2020 en considérant que le R0 aura été réaménagé et donc élargi. L'honnêteté intellectuelle voudrait que le MER ait étudié un scénario où le R0 n'est pas élargi et en étudie l'impact. Tout d'abord parce que le stade selon le calendrier prévu

1 Ronse, Boussauw et Lauwers, Shopping Centre Siting and Modal Choice in Belgium: A Destination-Based Analysis, European Planning Studies, 2014.

devrait être opérationnel dès 2019 et que le permis pour le R0 n'est pas encore délivré et que les travaux dureront au moins jusqu'en 2023.

Il est également peu probable que la Région flamande dispose à ce moment d'une taxe kilométrique pour les véhicules légers puisque aucune décision n'a été adoptée en ce sens. Même si une telle décision était adoptée rapidement, il est peu probable que sa mise en oeuvre soit pleine et entière d'ici 2020.

Avec 11 000 places de stationnement, le projet est catapulté dans le top 5 des plus grands parking du monde¹. En Europe, les stades de football semblables s'accompagnent d'une capacité de stationnement de 3000 places comme Wembley. Des stades historiques tels que le Parc des Princes (Paris) ou Camp Nou (Barcelone) n'ont aucun parking. À Lille, le stade nouvellement construit Pierre Mauroy est doté de 3500 places. Par contre, leur accessibilité en transport public est sérieusement pensée. Mais le choix posé ici est toute autre et va dans le sens de renforcer l'accessibilité voiture. Il est vrai qu'en l'état, le nouveau parking ne fait que remplacer un parking existant qui arrive déjà à saturation lors de l'organisation de certains événements puisqu'en 2015, on a pu compter 14.700 véhicules lors de la nocturne de Batibouw. Comment le nouveau parking de 10.000 places parviendra-t-il à absorber l'afflux généré par les nouvelles fonctions cumulées aux fonctions existantes.

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 tournera au cauchemar dès lors que les diverses études liées aux différents projets pointent toutes 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 riverains en subiront les conséquences en termes de pollution de l'air.

L'impossible gestion des agendas des gros événements

Il est évident que l'étude aurait dû étudier un scénario de mobilité examinant d'une part l'effet cumulatif sur les flux du R0 et de la A12 du futur stade à l'occasion d'un match de dimension internationale avec les trois projets de centres commerciaux Neo, Uplace et Docks et, d'autre part, l'effet cumulatif des événements susceptibles de s'organiser : un grand match, un concert dans le Palais 12 et une foire internationale de réputation mondiale. En effet, les promoteurs tablent sur une gestion rationnelle des agendas mais celle-ci n'existe pas à l'heure actuelle et la multiplication des événements sur le site ne va pas faciliter la tâche. Dès lors que 50 événements annuels, soit un par semaine, sont prévus sur le site du stade, ils se télescoperont inévitablement avec d'autres grands événements sur le plateau du Heysel. Sans compter que le nouveau parking ne fait jamais que remplacer la capacité actuelle du parking existant servant de parking d'appoint lors d'organisation de grands événements.

L'absence de recherche d'alternative

Le MER écarte le scénario de la rénovation du stade Roi Baudouin au motif qu'une rénovation de celui-ci dans les délais pour être conforme aux normes UEFA serait trop coûteuse mais ce coût estimé intègre-t-il la perte de la piste d'athlétisme qui accueille le Van Damme et le coût du terrain mis à disposition gratuitement du promoteur. La seule échéance de la coupe de l'Euro 2020 pour l'organisation de deux matchs est-elle suffisante pour justifier la mise à disposition gratuite d'un terrain de 30 ha, les coûts supplémentaires de plusieurs millions pour la Ville de Bruxelles, les problèmes de mobilité majeurs énoncés ci-dessus, l'atteinte à la qualité de vie de nombreux riverains (congestion, qualité de l'air, nuisances sonores, sécurité,...). L'accessibilité en transport en commun du stade Roi Baudouin est meilleure que celle du parking C dès lors qu'il dispose de sa

propre station de métro. Dans une optique qui vise à limiter au maximum l'accessibilité voiture au profit d'un accès par les TC, le vélo et les pieds, le stade Roi Baudouin est d'évidence une meilleure solution. Le MER ne démontre pas en quoi sa rénovation conforme aux normes UEFA n'est pas envisageable. Cela ressemble juste à une pétition de principe. Dire que l'effet de levier est plus important pour le parking C que pour le stade Roi Baudouin ne convainc pas dès lors que le plateau du Heysel constitue une zone levier.

La qualité de l'aménagement du territoire peut-elle se mesurer à l'aune de l'organisation d'un événement certes dotés d'une forte attractivité internationale mais qui se déroule de façon exceptionnelle. Une fois l'Euro 2020 passé, les riverains resteront avec les nuisances et la Région bruxelloise et sa périphérie flamande avec les problèmes de mobilité.

De la même manière écarter l'alternative du site de Schaerbeek Formation en un seul paragraphe n'est pas crédible du sérieux de l'analyse menée qui minimise lapidairement l'accessibilité du site qui dispose pourtant de la desserte d'une gare RER et de l'avenue de Vilvoorde avec l'avantage de nuisances bien moindre pour les riverains.

Rappelons que la directive 2001/42 'relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement' », la description et l'évaluation des solutions de substitution raisonnables sélectionnées sont soumises aux mêmes exigences que le « plan ou programme », l'étude doit se dérouler « d'une façon comparable », les exigences concernant l'ampleur et le degré de précision des informations figurant dans le rapport « s'appliquent également à l'évaluation des solutions de substitution » et « il est primordial qu'un tableau précis des solutions de substitution raisonnables et des raisons pour lesquelles elles ne constituent pas la meilleure option soit présenté à l'autorité [...] chargé[e] d'adopter le plan ou programme ainsi qu'aux autorités et au public consultés ». « Il revient à l'autorité planificatrice de faire un choix parmi les différentes solutions de substitution examinées, sur la base de l'analyse scientifique effectuée à ce sujet et qui doit figurer dans l'étude d'incidences sur l'environnement. » Ce qui n'est pas établi dans le cas présent.

Non conformité au RUP/VSGB

Le VSGB prévoit pour le projet un maximum 50 000 m² pour le loisir et 20 000 m² pour le bureau. Il est clair que le stade de football n'est pas intégré dans ses superficies. La lecture du MER nous apprend cependant qu'en jonglant avec les définitions le stade de football se trouve caché derrière le concept de « projet multifonctionnel intégré dans une zone de parc ». Quant au nombre de m² de bureaux, formellement seuls 19 852 m² de bureaux sont prévus mais il faut y adjoindre les « services » (25 411 m²) et les « entreprises » (77 432 m²). La frontière est parfois mince, mais il est clair que l'on cherche aussi à contourner la norme imposée. Si la totalité des superficies n'apparaît pas clairement dans le MER, il semble évident que ce projet de plus de 700.000 m²

Le danger pour la nappe aquifère

L'analyse de la qualité des eaux souterraines du site montre que la nappe aquifère est à l'heure actuelle relativement peu affectée par la pollution. Elle est assez bien protégée des pollutions du parc automobile grâce au 10 mètres d'épaisseur imperméable de couche d'argile. Quid avec le projet de parking souterrain sur 5 étages ? Le peu de temps d'enquête en pleine vacances de Noël et l'impossibilité d'avoir accès à une traduction du dossier sur un aspect très technique ne nous a pas permis de creuser plus loin cet aspect des choses.

Description et phasage des travaux

Le phasage des travaux devrait tenir compte de celui du projet NEO qui risque également de démarrer en cours de chantier du présent projet. Le démarrage des travaux pour NEO1 est prévu pour 2017 ce qui correspond à la phase 1 des travaux d'excavation et de terrassement du terrain du parking C. D'autant qu'en raison de la pression temporelle mise sur le projet en vue d'être prêt pour l'Euro2020, le chantier se poursuivra également le samedi de 6h à 22h. Or ces phases sont génératrices de nombreuses circulation de poids lourds et de nuisances sonores. Par ailleurs, cela posera la question des places de stationnement disponibles pour les autres activités qui continueront d'être menées sur le plateau du Heysel. Il n'est pas certain que la réserve de 4000 places prévues sera suffisantes dès lors que d'autres places de parking à proximité risquent également de disparaître durant cette phase.

Il conviendrait que le MER étudie en détails les effets sur la mobilité du chantier du projet de stade et de la diminution du nombre de place de parking disponibles dans le cas d'activités cumulées du parc des expositions, du Palais 12, du stade Roi Baudouin (qui sera toujours en activité pendant les travaux) et des travaux de NEO1.
