

COMMISSION CONSULTATIVE COMMUNALE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE MOBILITÉ
PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU 21 MARS 2018

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Présents : M. Jean-Louis DE WALS | Président |
| M. Rudi HANNON , Mme Patricia PIRON , MM. Gérard PASTELEUR , Jean-Paul DELPORTE , Jean-Claude DENIS , Mme Anne COURTOY | Effectifs |
| MM. Stéphane DEKEIRSSCHIETER , Jean-Werner de BUEGER , Mme Dominique FINNÉ , M. Guy PILATE (<i>jusqu'à 20h50</i>) | Suppléants votant |
| M. Etienne DUQUENNE , Mme Myriam WETS | Suppléants |
| M. Pierre MILLECAMPS | Conseiller en aménagement du territoire et urbanisme - Secrétaire |
| Mme Audrey THIRION | Conseillère en aménagement du territoire et urbanisme - Co-Secrétaire |
| M. Stéphane LACROIX | Échevin de l'urbanisme |
| Excusés : MM. Luc BERNARD (effectif suppléé par M. Stéphane DEKEIRSSCHIETER), Yvan VANDER MEEREN (effectif suppléé par M. Jean-Werner de BUEGER), Vincent PEETROONS , Mme Candice DEBRUYNE (effectif suppléé par Mme Dominique FINNÉ), M. Claude PARLIER (effectif suppléé par M. Guy PILATE jusqu'à 20h50) | |
| Absents : Mme Annick BUELINCKX , M. Pasqual RIMEAU (effectif non suppléé), Mme Véronique LAKAIE | |
| Démissionnaires : M. Guillaume THIRY , Mme Salomé MAHY , M. Amaury de PATOUL (effectif non suppléé) | |

Réaménagement du site de Duferco-Clabecq par DUFERCO WALLONIE. Projet de développement d'un quartier mixte faisant l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement dans le cadre d'une demande de permis intégré. Présentation par l'auteur de projet, complémentairement à la réunion d'information préalable du 22 mars 2018, suivie d'une séance de questions-réponses

19h08. Mot d'introduction de Monsieur Alain FAUCONNIER, Bourgmestre de Braine-le-Château

La présentation qui sera faite ici est une version allégée de celle qui sera faite lors de la réunion d'information préalable officielle qui se tiendra le lendemain (jeudi 22 mars 2018) à Tubize.

Cette réunion-ci est informelle et a été organisée à la demande conjointe des Bourgmestres d'Iltre et de Braine-le-Château. Elle ne remplace donc pas la réunion d'information préalable.

Il n'est pas prévu de débattre ici du contenu du projet mais bien de se pencher sur l'impact de celui-ci sur nos deux communes.

Présentation

Le bureau d'études désigné pour réaliser l'étude d'incidences est la société **ARIES Consultants**.

Le Fonctionnaire délégué et le Fonctionnaire des implantations commerciales ont considéré qu'Iltre et Braine-le-Château étaient les deux communes impactées par le projet.

Le site est classé en SAR (site à réaménager), ce qui permet de bénéficier de subventions régionales pour le réaménagement.

La demande de permis intégré (qui regroupe la demande de permis d'urbanisme et la demande de permis d'implantation commerciale) devrait être introduite dans le courant du 2ème semestre de cette année.

Le projet constituera la première phase de la mise en œuvre du "master plan" couvrant l'ensemble du site désaffecté, à savoir la pointe Nord d'une superficie de 11,5 hectares ;

Le master plan, qui porte sur une superficie de 80 hectares, prévoit :

- de 2.000 à 2.500 logements (soit environ 6.000 habitants) ;
- pour le secteur tertiaire :
- de 28.000 à 70.000 m² de planchers de bureaux ;
- un hôtel d'environ 5.000 m² de planchers ;
- en activités économiques :
- de 14 à 16 ha d'activité économique dont 7 ha destinés à de l'activité économique multimodale ;
- de 1 à 2 ha d'équipements communautaires ;
- des commerces et services de proximité en rez-de-chaussée des immeubles à appartements ;

Un permis d'urbanisation a déjà été délivré pour la création de 207 logements sur une parcelle de 4,5 hectares située en partie Ouest du site couvert par le master plan ;

Le présent projet comportera :

- un centre commercial de type "Outlet mall" abritant environ 80 unités commerciales sur une surface de 3 hectares ;
- un ensemble d'immeubles à appartements pour environ 550 logements ;
- des commerces de proximité ;
- une "tour-signal" abritant des fonctions intergénérationnelles (maison de repos, crèche, services médicaux, ...)

- une aire d'équipements récréatifs et sportifs ;
- des espaces verts ;
- un boulevard urbain reliant le pont sur le canal à la rue Reine Élisabeth ainsi que des voiries internes ;

La zone d'attractivité d'un Outlet Mall correspond à un rayon de 1h00 à 1h15 de trajet en voiture. Pour un centre commercial ordinaire (shopping center), ce rayon est de 20 minutes.

Cet Outlet Mall est idéalement situé, loin des centres concurrents et assez proche de Bruxelles.

Le projet s'appuie sur la réalisation du contournement Nord de Tubize dont l'étude d'incidences est actuellement en cours.

Le long de l'avenue centrale, le logement sera réparti dans des immeubles de 3 étages, tandis que les immeubles auront 7 étages le long du canal.

Tout le sous-sol de l'Outlet Mall sera aménagé en parking.

Les quais du canal seront aménagés sur une largeur d'environ 25 mètres.

Une esplanade sera réalisée en matériaux rappelant l'histoire du site.

Les vastes espaces paysagers prévus ("coulées vertes") permettront de gérer les eaux pluviales en faisant office de bassins d'orage végétalisés.

Il est prévu de développer de l'agriculture urbaine sur le toit de l'Outlet Mall (ruches, poulaillers, maraîchage).

Une prochaine étape prévoit la création d'une école et de logements, en limite Nord du site. Mais ce projet n'en est encore qu'en phase de discussion.

Séance de questions-réponses

Q. Qu'en est-il de la valorisation possible de la voie de chemin de fer ? A-t-on prévu un RER local ?

R. L'étude d'incidences n'a encore rien produit puisqu'elle ne commencera qu'après la séance d'information préalable. Les demandeurs ont déjà rencontré INFRABEL et les TEC pour favoriser une bonne connexion avec les transports en commun. Il y a le souhait de prévoir un arrêt ferroviaire sur le site mais l'intérêt d'un tel arrêt doit encore être démontré (la rentabilité de l'arrêt doit être vérifiée sur base du nombre d'usagers potentiels). Il faut savoir que la gare de Tubize est proche. Un partenariat privé-public pourrait mettre en place une navette entre le site et la gare. Actuellement, il y a déjà 6 bus/heure. En outre, les modes doux pourraient être prolongés jusqu'à la gare.

Q. L'étude d'incidences comportera-t-elle un mode de calcul pour les parkings à prévoir pour les logements ? Il faudra certainement 6.000 places. Sont-elles prévues ?

R. Cette question n'est pas à discuter ici, cela ne concerne pas les communes voisines. Ceci dit, grâce à la proximité de la gare, le projet vise à limiter l'usage de la voiture. Il y aura donc moins de places de stationnement que ce qui est habituellement imposé. Sachant qu'il n'y aura pas de possibilités de se garer hors du site, il y aura bien un risque calculé de vendre moins facilement les logements par manque de parking. Mais, comme il s'agira d'appartements, dans ce type de logement, les occupants ont moins l'usage de la voiture que ceux qui habitent dans des maisons.

Q. La grande attractivité de l'Outlet Mall va générer un trafic supplémentaire important. Le contournement Nord sera-t-il réalisé conjointement ?

R. Ce contournement devra être antérieur au projet. Sans lui, le projet sera remis en question.

Q. Quel sera l'impact de ce contournement pour Braine-le-Château ? N'agira-t-il pas comme un aspirateur à voitures ? Existe-t-il une étude d'impact sur les voiries avoisinantes, pour ce projet-ci et pour tout le développement ultérieur du site ?

R. Cette problématique est étudiée par la ville de Tubize et la Région wallonne (DGO1 - Direction des routes). Le contournement Nord est aussi prévu pour soulager le centre de Tubize. La congestion à Braine-le-Château est connue et le projet en tient compte, notamment par ce contournement et par la forte connexion du site avec le réseau ferroviaire. L'Outlet Mall aura un impact beaucoup moindre qu'un "shopping center", du logement ou des bureaux parce que c'est une activité répartie sur toute la journée, sans heure de pointe. La clientèle vient y passer du temps, se détendre, avec une rotation de l'ordre de 2 à 3 heures.

Q. L'Outlet Mall sera-t-il ouvert le dimanche ?

R. Oui. Par conséquent, il y aura moins de visites les autres jours. Le flux de voitures généré est bien moindre que celui d'un "shopping center" : on y vient moins souvent (3 à 4 fois/an contre 2 à 3 fois/mois) et on y dépense en moyenne plus (200 EUR contre 40 EUR). Comme il ouvre vers 10h00, il évite le trafic de pointe du matin. La facilité d'accès et la fluidité du trafic sont importantes pour le promoteur. Dans ce cas-ci, il est convaincu de la bonne faisabilité du projet.

Q. Le nombre de logements (550 dans cette phase) générera beaucoup plus de problèmes de trafic que l'Outlet Mall, sans compter le développement bien plus important encore prévu sur le reste du site.

- R. Il existe des réponses à cette inquiétude: le but est de développer une grande mixité de fonctions pour que le site fonctionne le plus possible de façon autonome pour limiter les flux entrants et sortants. C'est pourquoi il y est prévu, outre la possibilité de travailler sur place : des commerces de proximité, des activités de loisirs, des lieux de détente, une crèche, une résidence-service, de l'agriculture urbaine, ... Sinon, la proximité de la gare est un atout exceptionnel pour le site, qui permettra d'influer positivement sur la mobilité.
- Q. Y a-t-il une synergie avec le développement de la zone d'activité économique (ZAE) ?
- R. La ZAE a déjà été assainie par DUFERCO, à perte. Mais le développement prévu sur l'ensemble du site permettra d'atteindre la rentabilité nécessaire. L'historique du projet prouve que DUFERCO a eu une attitude d'ouverture. Le Master Plan a été développé dans le cadre d'une démarche participative et ce plan sera totalement respecté.
- Q. L'étude d'incidence tiendra-t-elle compte du développement de l'ensemble du site ou étudiera-t-elle seulement la première phase (ce projet-ci) ?
- R. Elle devra obligatoirement faire son analyse en prenant en compte le Master Plan dans sa globalité.
- Q. Sera-t-il possible de favoriser la vente des logements à ceux qui travailleront sur place ?
- R. Non, il n'y a pas de possibilité d'intervenir à ce niveau. La meilleure réponse sera la contrainte liée à l'offre limitée de stationnement.
- Q. Dans l'Outlet Mall, s'agira-t-il de magasins de propriétaires ?
- R. Non.
- Q. Ce projet ne va-t-il pas faire de Tubize une ville morte, comme à Nivelles?
- R. Le site ne fonctionnera pas comme un "shopping center" qui draine la population du centre-ville : il n'y aura pas de grande surface alimentaire ni de commerces avec un rayon d'attractivité suffisant. Dans l'Outlet Mall, il n'y aura que des marques de niveau supérieur qui, sinon, ne s'implantent pas dans des petites villes. Cela ne crée donc pas de concurrence avec le centre-ville. Les autres commerces prévus (horeca, loisirs et commerces de grande proximité) fonctionneront de façon indépendante, de sorte que le quartier vivra en permanence.
- Q. Qu'en est-il de la sécurité du site quand l'Outlet Mall sera fermé ?
- R. Des barrières rendront l'Outlet Mall inaccessible en dehors des heures d'ouverture.
- Q. Quel est le planning pour la réalisation du projet ?
- R. La première phase, administrative, commence avec la réunion d'information préalable de ce jeudi. Le dépôt de la demande de permis intégré est prévu vers le mois de septembre 2018 et l'instruction de cette demande devrait durer un an environ. Une première phase de travaux devrait commencer dès la délivrance du permis et elle portera sur l'Outlet Mall, 200 logements et la zone de loisirs. La durée totale de mise en œuvre de ce projet est estimée à 10 à 15 ans.
- Q. Comment l'étude d'incidences pourra-t-elle étudier l'ensemble du site si les projets sur le reste de la zone ne sont pas encore développés ?
- R. L'étude d'incidences tient compte des données connues au moment où elle est réalisée, dans ce cas-ci, elle se base sur le projet proposé et sur le Master Plan. Une mise à jour sera faite dans le cadre des développements ultérieurs pour prendre en compte les nouveaux projets et les phases déjà réalisées.
- Q. Pourquoi aucune information n'est-elle donnée sur les flux ?
- R. Parce que ce n'est pas maintenant qu'il doit y avoir débat sur ces chiffres. C'est précisément l'objet de l'étude d'incidences d'étudier l'impact du projet en termes de flux projetés et d'analyser les solutions proposées et les alternatives envisageables.

Fin de la séance de questions-réponses à 20h47

M. Guy PILATE quitte la séance

Le président ouvre la séance à 20h56.

1^{er} objet : Approbation du procès-verbal de la séance du 13 mars 2018.

Le procès-verbal de la séance du 13 mars 2018 n'étant pas encore rédigé, il sera approuvé lors de la prochaine réunion.

2^{ème} objet : Réaménagement du site de Duferco-Clabecq par DUFERCO WALLONIE. Projet de développement d'un quartier mixte faisant l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement dans le cadre d'une demande de permis intégré. Recommandations à formuler à l'auteur de l'étude d'incidences.

1. Discussion

- Pendant les travaux, il faudra faire passer tout le charroi par le contournement Nord, le canal ou le chemin de fer. Aujourd'hui, la traversée de Braine-le-Château est déjà fortement abîmée à cause des camions de la réhabilitation du site de Clabecq.

- Le Bourgmestre est moins optimiste quant au délai de réalisation du contournement Nord ; il ne voit pas ça avant 2024-2030 !
- On doit demander qu'il n'y ait plus de camions qui traversent Braine-le-Château, même après la réalisation du projet de DUFERCO.
- Il faudrait un plan de mobilité par rapport à la circulation de toute la zone concernée.
- L'étude d'incidences devra sortir du cadre strict du site pour étudier l'impact sur la mobilité dans les communes voisines.
- Le contournement Nord sera une catastrophe pour Braine-le-Château ! La preuve qu'on craint un phénomène d'aspiration, c'est qu'il y est prévu des feux et non un rond-point à hauteur du pont de Clabecq.
- Et le contournement Sud de Braine-le-Château? Y a-t-il unanimité à son sujet? Le Bourgmestre confirme que oui. La réflexion semble avancer, de façon officieuse, au niveau de la Région wallonne sur une liaison entre l'A8 et l'échangeur d'Iltre qui passerait par le site GRALEX en évitant les hameaux d'Iltre.
- Pour le Bourgmestre, le contournement Sud devra bien finir par se faire: tous les projets voisins ne font qu'aggraver la situation en augmentant toujours le trafic dans Braine-le-Château.
- Il est important de trouver un accord entre Braine-le-Château et Iltre sur le contournement Sud.
- Qu'en pense Lembeek? Le Bourgmestre indique qu'ils ont été invités mais qu'ils ne réagissent pas. C'est normal, il n'y aura pas d'impact pour eux.
- Les flux entrants et sortants après le projet ne devront pas pénaliser les usagers actuels : il ne faudrait pas que cela prenne plus de temps aux Brainois d'aller à la gare de Tubize.
- Le RAVeL devrait se faire au plus vite. Il existe une note verte du Gouvernement wallon. On peut espérer un déblocage en 2018.
- Il faut demander de revoir les gabarits des immeubles à appartements pour qu'ils soient mieux intégrés et que leur impact visuel soit réduit quand on vient de Braine-le-Château.
- Est-ce que les eaux qui seront présentes dans les "coulées vertes" du projet seront vraiment saines, vu l'historique de pollution du site ?

2. Décision

La Commission,

Vu le projet de réaménagement du site de Duferco-Clabecq par DUFERCO WALLONIE portant sur le développement d'un quartier mixte faisant l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement dans le cadre d'une demande de permis intégré ;

Considérant que l'axe routier qui traverse Braine-le-Château est déjà actuellement à saturation ;

Considérant que cette voirie a déjà subi de fortes dégradations suite au charroi lourd généré par les travaux d'assainissement du site des Forges de Clabecq ;

Considérant qu'il est prévisible que la réalisation du contournement Nord de Tubize agira comme un "aspirateur à voitures" qui se reportera sur la traversée de Braine-le-Château ;

Considérant que la création de 550 logements, dans une première phase, augmentera inévitablement, et de façon significative, le nombre de voitures qui traverseront Braine-le-Château pour rejoindre les échangeurs d'Iltre ou de Wauthier-Braine ;

Considérant que le projet pourrait également avoir un impact négatif sur la fluidité de la ligne de bus qui relie Braine-le-Château à la gare de Tubize ;

Considérant que le passé pollué du site laisse craindre un risque de mauvaise qualité des eaux qui seront présentes dans les "coulées vertes" du projet;

Après en avoir délibéré,

À l'unanimité,

DÉCIDE :

1. d'attirer l'attention de l'auteur de l'étude d'incidences sur la contradiction entre le projet présenté (présence d'un rond-point à hauteur du pont de Clabecq) et celui du contournement Nord (présence de feux), ce qui pose question quant à l'impact réel de ce contournement en terme de mobilité ;
2. d'inviter l'auteur de l'étude d'incidences à :
 - 2.1. déterminer précisément les flux de véhicules qui seront générés par le projet sur les voiries de Braine-le-Château ;
 - 2.2. étudier les solutions qui permettraient d'empêcher toute augmentation de ce flux, plus précisément, en examinant l'impact et la pertinence de solutions telles que :
 - 2.2.1. l'obligation, pendant toute la durée de mise en œuvre du projet, de faire transiter le charroi lourd par le contournement Nord et/ou de recourir au transport fluvial et/ou ferroviaire;
 - 2.2.2. l'interdiction définitive de tout charroi lourd sur l'axe traversant Braine-le-Château (via l'instauration d'une taxe, par exemple);

- 2.2.3. la réalisation d'un contournement Sud de Braine-le-Château ;
- 2.3. analyser l'impact du projet sur la fluidité des bus entre Braine-le-Château et la gare de Tubize et les solutions permettant de maintenir, voire d'améliorer, la durée des trajets ;
- 2.4. évaluer le risque de mauvaise qualité des eaux qui seront présentes dans les "coulées vertes" du projet, tenant compte de l'historique de pollution du site.

3^{ème} objet : Démission de Monsieur Guillaume THIRY, membre suppléant : information.

Le Secrétaire informe la Commission de la démission de Monsieur Guillaume THIRY de son mandat de conseiller communal suite à son déménagement hors de la commune. Cela induit automatiquement sa démission de tous les mandats hérités de celui de conseiller communal et, notamment, celui de membre suppléant de la C.C.A.T.M.

Dont acte.

4^{ème} objet : Réunions de projet du 20 avril 2018. Désignation du représentant de la Commission à ces réunions, en application de l'article D.IV.26, § 3 du CoDT.

Le Secrétaire informe la Commission de la tenue de deux réunions de projet le 20 avril 2018, portant respectivement sur :

- la construction groupée de 5 habitations unifamiliales mitoyennes, rue Landuyt, et de 3 habitations unifamiliales isolées, sentier des Fiefs ;
- le réaménagement du site du "moulin Brancart", rue de Mont Saint-Pont 66, en un ensemble de logements, commerces et bureaux.

À l'unanimité, la Commission décide de désigner son Président, Jean-Louis DE WALS, pour la représenter:

- aux deux réunions de projet qui se tiendront le 20 avril 2018;
- à toute future autre réunion de projet, s'il n'est pas possible à la Commission de se réunir au préalable pour y désigner son représentant.

Prochaine réunion : non précisé

Le président clôture la séance à 21h43.