

**Projet de Plan particulier d'Affectation du Sol
« Marie JANSON », Commune de SAINT-GILLES**

Avis de la Commission régionale de développement

25 janvier 2011

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), articles 7, 42 et 49 ;

Vu l'arrêté du 3 mai 2001 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvant le Plan régional d'affectation du sol (dénommé ci-après PRAS);

Vu l'arrêté du 12 septembre 2002 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvant le Plan régional de développement;

Vu la réception, en date du 6 janvier 2011, de la demande d'avis sollicitée par la Commune de Saint-Gilles, en application des articles 7 et 49 du CoBAT;

Vu l'avis de la Commission régionale de la Mobilité et celui du Conseil économique et social,

Entendu les représentants de la Commune et l'auteur de projet du PPAS « Marie Janson » avec RIE en date du 18 janvier 2011 ;

La Commission s'est réunie en séance plénière les 18 et 25 janvier 2011 ; elle a adopté en date du 25 janvier 2011 l'avis ci-après :

Considérant la dérogation au PRAS du projet de PPAS Marie Janson, en ce, que l'aménagement d'un parking en sous-sol n'est pas autorisé en zone de parc ;

Considérant que le projet de PPAS répond aux exigences de l'article 42 du CoBAT ;

Considérant, en effet, que le projet ne porte pas atteinte aux données essentielles du PRAS dans la mesure où :

- le projet ne met en péril ni l'affectation, ni l'aménagement en zone de parc car il ne modifie en rien l'affectation de surface ; l'épaisseur de la couche de terre sur la partie réservée au parking souterrain devant permettre l'aménagement d'une zone verte de qualité respectant les objectifs de la zone de parc ;
- l'impact en surface se limite à la trémie d'accès automobile et à deux édicules à édifier d'accès piétons et de ventilation ; l'intégration de ces éléments dans l'aménagement de surface général fera l'objet d'un permis d'urbanisme.

Considérant que le projet de PPAS répond à des besoins économiques et sociaux, culturels ou d'environnement qui n'existaient pas au moment où le PRAS a été adopté ; en effet :

- La vocation culturelle, commerciale et sociale du quartier, de portée extra-locale, va être renforcée par la réhabilitation de l'Aegidium. La réalisation d'un parking souterrain viendra en appui aux développements commerciaux sur le parvis ainsi qu'aux autres activités existantes et futures de ce quartier.
- La création de ce parking souterrain ira de pair avec la suppression des emplacements situés en surface (parvis et place Marie Janson) au profit d'une zone piétonne continue entre ces deux pôles ;
- Le PCM étudie ainsi la suppression de la moitié au moins du stationnement en voirie dans l'axe commercial de la chaussée de Waterloo (entre la Barrière et la Porte de Hal) qui permettrait d'améliorer la qualité de l'espace public et la circulation piétonne par l'élargissement des trottoirs. Pour la vitalité du nouveau noyau commercial, cette diminution du stationnement en voirie devra être compensée par du stationnement hors voirie, auquel pourra précisément répondre le réaménagement de la Place Marie Janson, avec le parking en sous-sol ;
- Il existe par ailleurs, d'autres projets d'aménagement limitrophes (Contrats de quartiers Métal-Monnaie ; Parc-Alseberg) qui tendent également à supprimer du stationnement en voirie.

Considérant que l'affectation nouvelle répond aux possibilités d'aménagement existantes de fait en ce que:

- La création du parking, compte-tenu des suppressions globales de stationnement en surface, ne va pas modifier sensiblement le volume général du trafic du quartier ;
- La rue Hôtel des Monnaies est une voirie interquartier (PRD, Iris II) à circulation extra-locale, dont le gabarit peut accueillir une 3^e bande tourne à gauche (pour l'accès parking) ;
- L'emplacement de la zone parking au point le plus haut limitera les impacts sur la nappe phréatique et, étant proche de l'infrastructure du métro, permettra une possible synergie avec celle-ci ;

Le sous-sol est constitué de remblais issu de la démolition de l'ancien l'Hôtel des Monnaies. et la construction du parking ne va pas modifier les conditions de perméabilité du sous-sol; des mesures d'étanchéité horizontale et verticale lors de la construction de ce parking par rapport à la présence d'eau éventuelle, seront assurées pour se garantir contre toute remontée d'eau et d'inondation. D'autre part, le sondage du sol sur l'entièreté de la surface de la place, permettra d'en déterminer la qualité et de procéder à une dépollution s'il y a lieu.

La Commission régionale se prononce favorablement sur l'opportunité de la dérogation, à l'exception de deux membres, dont la note est reprise ci-dessous comme avis minoritaire et d'une abstention. Le président n'ayant pas pris part au vote, étant partie prenante dans ce dossier (article 5 de l'AG du 25 mars 2010).

La Commission émet, de plus, les remarques et suggestions suivantes :

La Commission retient l'objectif du plan Iris 2 de réduire la circulation de 20% en Région Bruxelloise. La politique régionale en matière de mobilité et de stationnement ne peut

cependant pas être appliquée de façon semblable partout, mais doit tenir compte de la vocation des différents quartiers.

Ainsi, il s'agit de réaliser une réflexion globale sur l'ensemble de la Région et de se doter des outils nécessaires pour gérer la répartition des efforts au sein des différents quartiers de la Région Bruxelloise. Cette réflexion globale portera entre autre, sur l'existence et le développement de différentes centralités au sein de la Région (développement polycentrique).

D'autre part, la Commission estime qu'il faut éviter d'être trop formel sur la question du nombre de parkings à prévoir au sein du PPAS. En effet, des éclaircissements devraient être apportés quant aux besoins à rencontrer dans le quartier et aux effets probables des aménagements projetés, compte-tenu, entre autres, des développements commerciaux et autres activités implantées dans le quartier. Le RIE aurait gagné à être plus explicite sur ces points. La Commission n'y trouve pas de motivation étayée quant au choix relatif au nombre d'emplacements à prévoir.

La Commission souligne que le RIE recommande qu'une étude de scénarios de programmation en ce qui concerne l'offre de stationnement souterrain devra en cerner les modalités du faisable et du souhaitable ; cette étude devrait être réalisée dans le cadre de la demande de permis. Il s'agira d'établir des convergences entre la gestion régionale et communale du stationnement et de réfléchir globalement avec l'Agence régionale de stationnement sur la politique locale de stationnement à mettre en place.

La Commission souligne que la suppression de parking en surface ne doit pas compromettre la possibilité de parking (auto et vélo) aisé pour les riverains, tant en journée qu'en soirée, en leur réservant des emplacements en nombre suffisant et à des conditions abordables.

La Commission est d'avis que la qualité d'un parking se mesure d'une part à certains éléments techniques relatifs à sa conception et d'autre part, à l'organisation de sa gestion en vue d'une utilisation optimale (et pourquoi pas polyvalente ?).

Ainsi, la Commission met l'accent sur la fonction que le parking pourrait jouer dans le domaine des livraisons de marchandises dans ce quartier commerçant et entre autres les jours de marché. La Commission préconise que ces aspects techniques (e.a. possibilité d'accès aisé aux camionnettes, quai de livraison, emplacement réservé, lieu de stockage temporaire ou de transition,...) soient étudiés au niveau du cahier des charges et du futur contrat de gestion, en concertation avec les acteurs économiques concernés.

La Commission demande la garantie que le projet d'aménagement du parking se limite à 30% de la surface totale de la place et insiste sur la qualité paysagère et de mise en œuvre des nouveaux aménagements. Elle recommande ainsi de porter une attention particulière à la perméabilité des sols, au maintien d'une couche de terre suffisante pour permettre la plantation de hautes tiges, à l'identification des grands axes (le cheminement notamment) et à leur dimension adaptée, pour permettre une meilleure visibilité de l'espace; le choix des plantations et des matériaux devra être adapté à une utilisation intense du parc. La conception de l'aménagement devra prendre en compte l'aspect de la sécurité des usagers, tant au niveau du parking souterrain projeté et à son accès via la trémie, que dans le réaménagement de l'entièreté de l'espace public.

La Commission demande, par ailleurs, qu'une attention soit portée au potentiel archéologique du site en procédant à un sondage archéologique lors des travaux de terrassement concernant le remblai, qui comble le sous-sol de l'ancien hôtel des monnaies.

La Commission recommande enfin qu'une procédure participative soit mise en place tant au niveau de l'aménagement des espaces publics à créer qu'au niveau d'une évaluation a

posteriori de la qualité de vie et de l'impact socio-économique de cet aménagement sur le quartier. Cette évaluation portera sur le suivi de la mise en œuvre du projet. Il est important, à cet égard, d'établir les objectifs à atteindre et les critères d'évaluation à utiliser par rapport à la situation actuelle.

En ANNEXE : Avis de minorité de IEB et BRAL.

Avis minoritaire remis par IEB et le Bral

La question principale qui est posée à la CRD est de savoir si l'on peut appliquer ou non l'article 42 du cobat permettant au PPAS « Marie Janson » de déroger au PRAS. Selon l'analyse du Bral et D'IEB, la motivation selon laquelle les besoins socio-économiques ou culturels auraient changés depuis 2002 n'est pas rencontrée.

En réalité, la situation socio-économique n'a pas fondamentalement changé, l'avis majoritaire de la CRD n'y fait d'ailleurs pas référence. D'un point de vue culturel, la nouvelle affectation de l'Aegidium est plus qu'hypothétique: le bien est la propriété d'une congrégation religieuse qui refuse de voir le bâtiment transformé en centre de congrès. Le propriétaire veut réaffecter le bâtiment à une activité strictement locale. De plus, l'intérieur du bâtiment est classé, ce qui rend toute réaffectation difficile. Ces problèmes sont connus depuis de nombreuses années et sont antérieurs au PRAS. Ceci a été confirmé en débat par plusieurs membres de la CRD, personnellement impliqués dans le dossier dans le passé.

Il faut par ailleurs constater que d'un point de vue environnemental, le contexte ne plaide pas plus aujourd'hui qu'hier pour la construction d'un parking sous-terrain à cet endroit. On retrouve dans IRIS 2 les mêmes objectifs que dans le PRD. Et si IRIS 2 précise que la suppression de parking en surface peut être compensée par du parking en sous-sol, cette compensation ne peut se faire contre l'objectif de réduction de la pression automobile de 20%. Il semble de bon sens d'une part d'évaluer les capacités en parking souterrain existantes et d'autre part de comprendre que pour respecter une réduction globale de 20% sur le territoire bruxellois, les communes centrales et de première couronne, les mieux desservies par les transports en commun, devront faire un effort plus important que la moyenne.

Hors, l'étude d'incidence du PPAS Janson précise (p. 16) que:- sur l'ensemble de la zone, il reste en permanence 20% de places libres sur la totalité des parkings de surface;

- le PPAS ne prévoit la suppression que de 150 places parkings. Notons que ces parking ne sont pour la plupart pas disponibles les jours de marché et qu'une partie de ces places de parking est utilisée par les camions des maraichers, qui n'utiliseront jamais le parking souterrain.

En l'état actuel, le quartier ne présente pas de besoins nouveaux en termes de parking. Le quartier présente par ailleurs une surcapacité de parking, tant de surface (confirmé par l'étude d'incidence) qu'en sous-sol (le parking de la porte de Hal, à 200m du parvis, est occupé en moyenne à 30%, est fermé la nuit et le WE!). Il n'est donc absolument pas justifié d'augmenter la capacité en parkings souterrains, une mesure qui s'opposerait aux principes d'IRIS 2 et qui attirerait plus de voitures dans un quartier par ailleurs très bien desservi en transports en commun (une ligne de métro et 3 lignes de tram).

Notons par ailleurs que le PRD précise que la zone concernée est un espace de développement renforcé du logement. Il est donc contradictoire de justifier la création d'un parking sous-terrain pour des raisons socioéconomiques extra-locales (l'Aegidium).

ANNEXE à l'Avis de la CRD du 25-01-2011 sur le projet de PPAS « Marie Janson » - commune de St-Gilles (SUITE)

Enfin, faut-il rappeler l'attachement d'IEB et du Bral pour le respect de l'affectation « zone de parc ». Une trémie de parking ainsi que l'imperméabilisation des sols qu'implique la construction d'un parking sous-terrain sont une injure aux principes du PRAS. Pour rappel, la définition d'une zone de parc est la suivante:« Ces zones sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elles sont destinées à être maintenues dans leur état ou à être aménagées pour remplir leur rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de cette zone sont autorisés. »

Cette dernière phrase plaide sans ambages pour un strict refus de l'application de l'article 42 du COBAT.