



Extension du Woluwe Shopping: des boîtes à chaussures aux boîtes à voitures!

Claire Scohier. 20 janvier 2009.

Le centre commercial de Woluwe-Saint-Lambert, le Woluwe Shopping, signe son troisième agrandissement depuis sa création. Les comités d'habitants Wolu-Inter-Quartiers (WIQ) et le Comité de quartier Hymans-Lambert, soutenus par Inter-Environnement Bruxelles (IEB), s'interrogent sur les répercussions nuisibles du projet d'extension de 10 000 m² pour les riverains et sur l'opportunité d'étendre le shopping dans un contexte économique incertain et à l'annonce de divers nouveaux projets de centres commerciaux en région bruxelloise. Si le permis est délivré, la coupe sera pleine et les voiries adjacentes regorgeront de véhicules. Le projet prévoit 246 places de parkings supplémentaires organisées sur trois étages ainsi qu'un nouveau quai de livraison sur la rue Saint-Lambert, voirie dont le statut, il est bon de le rappeler, est à destination locale.

Flash back

Années 1960: la création d'hyper-marchés et de shoppings commerciaux périphériques bat son plein. C'est dans ce cadre que s'installe en 1968, à Woluwe Saint-Lambert, le premier shopping center bruxellois. 74 unités commerciales et 600 places de parking, un must pour l'époque. Il faut dire que le coin est alors encore très peu urbanisé et que le client n'a d'autre choix que d'utiliser sa voiture pour aller faire ses emplettes. 1975: une nouvelle annexe est construite au nord connectée à l'avenue P. Hymans. 1989: le shopping passe d'un gabarit R+1 à un gabarit R+2 et s'adjoint une nouvelle aire de parking. En 2003, enfin, il connaît un important relifiting. Entre-temps, l'ensemble du quartier environnant s'est progressivement urbanisé et s'est connecté à la ligne de métro Roodebeek. L'actuel demande de permis prévoit de faire passer la surface commerciale de 50 615 m² à 60 493 m² et la capacité de parking organisée sur 3 niveaux de 1 927 à 2 173 places, proportionnellement plus que ce qui est prévu pour le projet du centre commercial *Just Under the Sky* du groupe Mestdagh à

l'emplacement des anciennes usines Godin. Comme le signale l'étude d'incidence, une fois l'ouvrage parachevé, le shopping sera à la limite de la parcelle, sans aucun recul ni zone tampon avec son espace environnant.

Aujourd'hui, IEB soutient les habitants du quartier qui s'inquiètent de l'emprise sur le lieu de vie d'un tel mastodonte commercial et du flot de voitures qui l'accompagne et entend bien donner de la voix lors de la commission de concertation qui se déroulera ce mardi 13 janvier à la maison communale de Woluwé-Saint-Lambert.

Un projet de mobilité rétrograde!

Le projet est entièrement conçu en fonction d'une mobilité voiture, comme à l'époque de la création du shopping, entérinant et encourageant, de ce fait, le mode d'accessibilité privilégié à l'heure actuelle par les clients du centre commercial, faisant fi de l'amélioration de la desserte en transport en commun. En effet, le projet envisage une hypothèse maximaliste où le nombre de places de parking croît proportionnellement à l'augmentation de la surface commerciale en partant du principe que tous les nouveaux clients feront essentiellement usage de la voiture. Or l'étude d'incidence identifie déjà plusieurs points noirs de circulation en situation existante, notamment à hauteur de la rue Saint-Lambert. On connaît l'effet attractif du parking sur l'usage de la voiture, d'autant que la tarification de celui-ci est attrayante. Ces parkings génèrent inévitablement une pression automobile forte dans le quartier au détriment des habitants et autres usagers de l'espace public, sans compter les nuisances liées aux entrées et sorties vers et hors de ces parkings. L'accroissement du nombre de places de parking dans ce périmètre rentre clairement en conflit avec la volonté d'assurer un réaménagement plus convivial de la rue Saint-Lambert, pourtant planifié par la commune.

L'étude d'incidences envisage une alternative sur deux niveaux pour le Deck parking au lieu de trois, ce qui correspondrait à un accroissement de l'offre en parking de 10% au lieu des 14% prévus par le projet adapté. L'accroissement de 10% est largement suffisant si on considère que l'accessibilité du shopping par les transports en commun est destinée à s'améliorer à court terme par la prolongation de la ligne de tram 94 et l'accroissement des cadences et capacité du réseau de métro. Tout projet doit aujourd'hui s'inscrire dans les objectifs du protocole de Kyoto visant à réduire les gaz à effet de serre et donc permettre une réduction drastique de la pression automobile. L'accessibilité des commerces ne doit pas faire exception à cet objectif, d'autant que des études de plus en plus nombreuses démontrent que la vitalité d'un noyau commercial ne dépend pas de son accessibilité en voiture. **En conséquence, IEB et les comités demandent la suppression du troisième niveau du Deck Parking dès lors que cette offre superflue contrarie les objectifs de mobilité qui doivent être atteints par la Région de Bruxelles-Capitale.**

En outre, nous demandons:

- **le rejet de la construction d'un nouveau quai** de livraisons rue Saint-Lambert et l'intégration totale des zones de livraison à l'intérieur du site sans débordement sur l'espace public;
- **la création d'un véritable trottoir surélevé** le long de la rue Saint-Lambert côté shopping au lieu des 60 m de passage piétons prévus;
- **un véritable accès piétons** au shopping au niveau du **coin Hymans/Woluwe** face au Wolubilis;

- une offre plus importante et de meilleure qualité concernant le **stationnement vélo** afin d'encourager ce mode de locomotion pour la clientèle de proximité;
- le placement d'une **signalisation dynamique** à l'extérieur du complexe sur les divers grands axes qui y conduisent.

Un projet qui a des œillères, deux fois!

Le projet est totalement replié sur lui-même sans aucune intégration dans son environnement. Alors que le centre culturel Wolubilis a été créé récemment, aucune liaison n'est pensée entre ces deux entités urbanistiques que du contraire ! L'entrée existante au nord, fréquemment utilisée par les piétons, est éliminée par le projet pour être remplacée par un cheminement inconfortable à travers le projet de parking couvert. **IEB et les comités demandent la création d'une véritable entrée piétonne à hauteur du coin Hymans/Woluwe afin de tenir compte des arrêts de bus boulevard de la Woluwe, de la future liaison par la ligne 94 et d'assurer une liaison fonctionnelle et urbanistique entre le Wolubilis et le shopping.** Ce repli se révèle aussi par l'absence de compensation prévue pour le moment au profit des riverains en termes de **charges d'urbanisme**. Si de telles charges ne sont pas obligatoires pour l'extension d'un centre commercial, elles peuvent néanmoins être exigées par la commune. Le permis délivré en 2003 prévoyait le **réaménagement de la rue Saint-Lambert**, ce qui n'a toujours pas été réalisé. En conséquence, la commune devrait exiger ces charges afin d'assurer le financement de ce type de travaux. Ceci serait de nature à rééquilibrer les intérêts en présence en diminuant les nuisances subies par les riverains en raison de la pression que fait peser le shopping sur le quartier. En outre, des charges complémentaires doivent être levées pour les parkings (95 euros/m²), même s'ils sont d'une hauteur (2m10) inférieure à la norme établie par l'arrêté de 1993 (2m20). **IEB et les comités demandent que ces charges soient versées avant le début des travaux et soient affectées au réaménagement de la rue Saint-Lambert.**

Non content d'être mal pensé, le projet fait en outre fi de la dégradation de la situation économique et des retombées éventuelles des autres projets de centres commerciaux envisagés dans et en bordure de la Région bruxelloise. Comme le démontre l'étude d'incidence, l'actuel shopping fonctionne bien et connaît un taux de vacances de seulement 1,5%. C'est un shopping prisé comme le révèle le prix au mètre carré demandé aux commerçants qui s'y installent: 1 200 euros le mètre carré, ce qui en fait le centre commercial le plus cher du pays. Jouant sur la complémentarité avec le commerce existant dans le quartier, il a surtout une fonction de locomotive pour ce commerce de proximité. Vu les projets en cours dans le nord de Bruxelles (le projet déjà bien avancé de Machelen et celui très discuté du Heysel) et aux abords du canal (projet *Just Under the Sky*), il est peu prudent de s'embarquer dans une lutte concurrentielle effrénée qui risque essentiellement de saper l'équilibre économique atteint par le centre actuel. Une étude réalisée par la Chambre des Classes Moyennes démontre que les projets envisagés au nord de Bruxelles risquent de générer une désaffection des shoppings de Woluwe et d'Anderlecht. Il est en effet peu probable que le Woluwe shopping puisse prétendre à étendre fortement sa zone de chalandise dans le contexte ambiant de ralentissement de la machine économique. Il s'agit dès lors de réaliser un arbitrage entre le potentiel économique d'un tel projet (rentabilité des commerces, création d'emplois,...) et les nuisances générées par celui-ci pour les riverains.

Ce déséquilibre dans la poursuite des intérêts économiques plus qu'hypothétiques au regard des intérêts locaux, ajouté à la difficulté qu'il y a à penser le projet en harmonie

avec son environnement, nous conduit à demander de sérieusement reconsidérer la pertinence d'un tel projet.

Une enquête publique de Noël

Enfin, si IEB et les habitants apprécient le fait que le WIQ ait pu être associé au comité d'accompagnement chargé du suivi de l'élaboration de l'étude d'incidences, ce qui a permis aux habitants du quartier d'exprimer, par ce biais, leurs demandes et inquiétudes, ils regrettent néanmoins le déroulement de l'enquête publique en pleines vacances de Noël laissant peu d'opportunités aux habitants et aux commerçants d'y prendre part. Rappelons que l'enquête publique a été clôturée le 29 décembre ! Or un projet d'une telle ampleur mériterait plus que d'autres de veiller à l'information et à l'implication des citoyens. Même si le calendrier prévu respectait le prescrit légal, il était évident que cette période de fin d'année très énergivore pour tout le monde – habitants pris par les vacances ou fêtes de réveillon, commerçants préoccupés par leurs chiffres d'affaires – ne permettait pas la réalisation d'un processus de consultation citoyenne dans des conditions dignes de ce nom.

En conséquence, Wolu-Inter-Quartiers, le Comité Hymans-Lambert et Inter-Environnement Bruxelles souhaitent que le projet soit profondément remanié, voire soumis à moratoire, pour incompatibilité environnementale et économique. En effet, le projet doit être revu afin de mieux intégrer et préserver l'intérêt des habitants, tant en ce qui concerne les aspects liés à la mobilité que ceux liés au développement d'un espace public agréable et convivial. La pertinence du projet doit en outre être évaluée au regard des futurs aménagements de centres commerciaux projetés dans et en bordure de la Région bruxelloise et de son impact sur les noyaux commerciaux locaux existants.