



Comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges
de Bruxelles Ville
c/o Mark De Meyer,
place de la Liberté, 2, 1000 Bruxelles
e-mail : notredameauxneiges@skynet.be

Bruxelles, le 7 septembre 2018

Au Secrétariat de la Commission de concertation
Département de l'Urbanisme de la Ville de Bruxelles
Boulevard Anspach, 6
1000 Bruxelles

Par e-mail
CommissionConcertation.Urbanisme@brucity.be

Mesdames, Messieurs les membres de la Commission de Concertation,

Concerne : Enquête publique. Demande de renouvellement de permis d'environnement de classe 1A des parkings A et B, Cité administrative de l'Etat, bd. Pacheco 19 et 7, 1000 Bruxelles.

Cahier des charges de l'étude d'incidences.
réf. PE P1297/2017

I. Objet de la demande : le projet du présent cahier des charges et la note préparatoire à l'étude d'incidences insistent sur le fait que la demande porterait uniquement sur le renouvellement du permis d'exploiter les parkings couverts A et B de la Cité administrative de l'Etat et non pas :

- sur les autres parties de la Cité administrative,
- sur les nouveaux aménagements et sur une modification partielle de l'affectation des parkings prévus dans le cadre de la demande de permis mixte envisageant la suite de l'urbanisation du site de la Cité administrative datant d'octobre 2016, l'étude d'incidences à ce sujet étant en cours.

La présente demande a pour objectif de permettre la poursuite de l'exploitation des parkings A et B dans l'hypothèse où le nouveau projet ne serait pas autorisé préalablement à l'échéance du permis d'environnement en vigueur actuellement (soit le 13.11.2018). Il est également question de régulariser des modifications survenues dans l'intervalle sans que l'on comprenne très bien de quelles régularisations il s'agit.

Toutefois,

compte tenu de la date d'échéance du permis d'environnement en vigueur et du fait que la demande de permis mixte pour la suite de l'urbanisation du site est encore à l'étude,

compte tenu également du fait que le projet de réaménagement des parkings ne semble pas à ce point s'écarter de l'aménagement actuel (diminution de 1.808 emplacements pour véhicules à moteur à 1.799 et aménagement de 505 emplacements pour vélos - au lieu de 979 prévus lors de la concertation d'octobre 2017),

l'étude d'incidences dont il est actuellement question doit être aussi sérieusement approfondie que celle portant sur une nouvelle demande de permis d'exploitation.

Par ailleurs, il apparaît de la note préparatoire qu'une partie des emplacements actuels ne sont pas utilisés. Inversement, l'ensemble des emplacements de parkings autorisés sur le site de la Cité administrative atteignent 2.030 emplacements (note préparatoire, p. 5).

Si l'on comprend bien, ce sont principalement les emplacements exploités en parking public, de surcroît par plusieurs exploitants (en particulier par BePark et par Q-Park), qui sont actuellement inutilisés.

Par conséquent, toute revitalisation des parkings existants risque d'augmenter la circulation entraînée par un parking de très grande dimension. Or l'on sait que les parkings sont des aspirateurs à voiture alors même que la zone est particulièrement bien desservie en transports en commun.

Par ailleurs, les emplacements de parkings sont peu utilisés en soirée. Cependant, il est demandé au chargé d'étude de décrire le potentiel d'utilisation des parkings pour des événements culturels et socio-économiques. En d'autres termes, une utilisation des parkings au-delà de la situation existante est déjà envisagée.

II. Mesures envisagées pour éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives

S'agissant du renouvellement de la situation actuelle, la note soumise à enquête publique n'envisage guère de nouvelles incidences potentielles et considère que les mesures envisagées pour éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du site sont "*sans objet*".

Nous sommes en désaccord avec cet a priori.

Nous estimons que le renouvellement d'un permis d'exploitation de parkings après 15 ans doit au contraire fournir l'occasion de procéder aux modifications nécessaires pour

améliorer le respect de l'environnement, y compris en réduisant le nombre des emplacements de parkings.

En effet, dans l'intervalle, la prise de conscience des dommages environnementaux provoqués par la circulation automobile et du risque climatique ont largement évolué. Les engagements internationaux de la Belgique et de la Région bruxelloise suite à la COP 21 doivent être pris en compte et même être anticipés. Le fait que tous les moyens de mise en oeuvre de ces engagements n'ont pas encore été déterminés traduit un retard inadmissible et ne peut servir de prétexte. Des mesures pour éviter et supprimer ou réduire les incidences négatives dans ces domaines doivent être envisagées dans le cadre de l'étude d'incidences.

Il n'est pas certain que l'application du CoBRACE, prévue par le cahier des charges - suffise à ré-évaluer le nombre d'emplacements de parkings car le CoBRACE ne concerne que les parkings de bureau.

Selon le plan de mobilité Iris 2, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010 : "Le nombre total d'emplacements en voirie et dans les parkings publics hors voirie (hors parking de transit) ne peut être supérieur au nombre équivalent mesuré en 2004-2005".

Or, l'article 40 de l'Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité prévoit que : "*Le plan Iris 2 tel qu'approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010 fait fonction de plan régional de mobilité jusqu'à l'adoption d'un plan régional de mobilité*".

Par conséquent, il faut considérer que le blocage du nombre d'emplacements de parkings en général (en voirie et dans les parkings publics hors voirie) au niveau de 2004-2005 est une obligation issue du Plan régional de Mobilité. Pour la Ville de Bruxelles, le nombre total d'emplacements de stationnements en voirie et hors voirie ne peut pas dépasser 46.613 sauf création de nouvelles voiries (Bruxelles Mobilité, *Mieux se garer pour mieux bouger, plan régional de politique du stationnement*, p. 30). Ces conditions doivent donc également être vérifiées à l'occasion de toute étude d'incidences concernant des parkings.

C'est d'autant plus important dans le cas présent que le site de la Cité administrative doit accueillir une crèche et une école.

III. La situation existante à prendre en compte - en particulier concernant les flux automobiles - ne se limite pas à l'aire géographique considérée pour l'étude d'incidences.

Selon le cahier des charges, les aires géographiques à prendre en compte sont :

- pour la **mobilité (circulation et stationnement)** : le site, ainsi que l'aire géographique délimitée par les voiries suivantes : la rue de Louvain, la rue des

Colonies, le boulevard de Berlaimont, le boulevard Pachéco, la rue de la Banque, la rue Montagne de l'Oratoire, la rue de Ligne, la rue Royale et le boulevard du Jardin Botanique, ainsi que les liens modes actifs avec le centre-ville, notamment la rue Jean De Brouhoven, De Bergeyck et la rue des Sables. Pour le stationnement en voirie, le périmètre doit être élargi aux voiries pertinentes pour cette thématique dans un rayon d'environ 300 mètres autour du site. Enfin, le périmètre prendra en compte l'ensemble des arrêts de transport en commun desservant le site;

- Pour l'**air, le climat et l'environnement sonore et vibratoire** : une aire comprenant l'ensemble de la Cité administrative de l'Etat et s'étendant jusqu'au premier front bâti des voiries jouxtant la Cité administrative ou aux premières infrastructures susceptibles de créer des nuisances du même type;
- Pour l'**être humain** et les aspects de **sécurité** : le site lui-même (y compris les différents accès au site), en le liant toutefois à la Cité administrative de l'Etat et aux quartiers environnants;
- Pour le **domaine social et économique**, le site lui-même et son intégration au sein du quartier environnant, de la Commune et de la Région, (etc.)

En ce qui concerne le haut de la Cité administrative, nous estimons que l'aire géographique doit au moins s'étendre jusqu'à la petite ceinture à hauteur de la place Madou et inclure tout le quartier Notre-Dame-aux-Neiges.

En effet, suite à différents aménagements, les flux de transit ont déjà augmenté dans ce quartier (notamment suite à la piétonnisation des boulevards du centre et à la création alentour d'une "boucle de desserte" incluant le boulevard Pacheco). La petite ceinture à hauteur du Botanique n'est pas la seule à alimenter le flux de circulation vers la rue royale, la Cité administrative et le centre de Bruxelles. Le Rapport sur les incidences environnementales accompagnant le premier projet de PPAS et réalisé par le bureau ARIES évaluait déjà les flux circulation automobile à travers le quartier Notre-Dame-aux-Neiges (voir Atlas, 2.3.19).

Les flux de transit ne manqueront pas d'augmenter encore suite au permis accordé à Bruxelles Mobilité pour l'aménagement de la petite ceinture à hauteur de la place Madou le 13.04.2017 (14PFD/603870). En effet, selon ce permis, une partie de la circulation de la petite ceinture sera dérivée dans le quartier Notre-Dame-aux-Neiges, en particulier par la rue des Cultes, la place des Barricades (classée!) et la rue de l'Association, tout en maintenant la circulation telle qu'organisée à la place Surllet de Choquiez, perpétuellement encombrée (les files s'observant très souvent rue du Congrès et rue de la Croix de fer depuis la rue royale). Ce permis a été accordé malgré l'opposition en enquête publique du comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges et l'avis négatif de la Ville de Bruxelles.

La note préparatoire au présent cahier des charges ne tient pas compte des incidences de ce permis d'urbanisme accordé à Bruxelles Mobilité. Elles doivent être comprises dans l'étude.

IV. Il faut examiner le cumul des situations et des projets dans une même zone de la Ville.

Les effets cumulatifs des projets existants et/ou approuvés font partie des critères de sélection de l'Annexe III de la Directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement qui imposent aux Etats d'effectuer une évaluation approfondie des incidences des projets (Directive, art. 4).

Il n'est donc pas légitime de limiter l'analyse aux "*projets majeurs situés dans la zone d'étude en cours de réalisation ou pour lesquels une demande a été introduite*" (projet de cahier des charges, point 2.3, p. 10). Il faut étendre l'analyse au cumul des projets connus, réputés majeurs et mineurs.

Particulièrement, en ce qui concerne la pollution de l'air et la pollution sonore, la qualité de vie des habitant-e-s riverains de la cité administrative (tant dans le quartier Notre-Dame-aux-Neiges qu'entre le boulevard Pacheco et les boulevards du centre) est déjà très dégradée par la circulation de transit et par la multiplication des sirènes des voitures de police et des ambulances ou voitures de pompiers en provenance des bâtiments D et F de la Cité administrative exploités par la Police fédérale et par le service incendie et d'aide médicale urgente (à Vésale). En réalité, deux étages du bâtiment de la police fédérale sont occupés par la police de Bruxelles dont les voitures circulent en permanence sirènes allumées en contradiction avec le Code de la route (selon l'article 37.4. de ce code, les voitures de police ne doivent enclencher leurs sirènes que lorsque l'urgence exige qu'elles franchissent un feu rouge avec un temps d'arrêt et en veillant à ne pas mettre en danger d'autres usagers). L'urgence est interprétée à outrance. Par ailleurs, la caserne des pompiers sise à la Cité administrative dessert le quartier européen. Elles empruntent donc systématiquement soit la rue du Congrès, soit la rue du gouvernement provisoire, soit encore la rue du gouvernement provisoire, la rue de l'association et la rue du Congrès entre la place de la Liberté et la place Madou. Quant aux voitures de la police de Bruxelles, elles utilisent leurs sirènes même lorsqu'elles rentrent à leur base sans détenus, sirènes dont les tonalités sont particulièrement stressantes.

Or, il est désormais démontré que les nuisances sonores, surtout lorsqu'elles interfèrent avec le sommeil, peuvent avoir de graves conséquences notamment en matière cardiaque et augmentent les taux de mortalité. En annexe, un exposé sur le sujet par le cardiologue et professeur Marc Goethals qui exerce à l'hôpital de Alost et qui a opéré le roi Albert II.

Par conséquent, l'étude d'incidences doit examiner les impacts cumulés de :

- la perspective d'une revitalisation de l'usage des emplacements de parkings de la Cité administrative en ce compris en soirée,
- l'exploitation d'un nouveau parking par Besix, dont l'entrée est située rue de Ligne,
- l'exploitation d'un parking supplémentaire pour les parlementaires et pour les V.I.P. dont l'accès est situé rue de la Presse,
- la circulation des voitures de police et l'usage permanent des sirènes par ces voitures de police et par les voitures du SIAMU stationnées sur le site de la Cité administrative,

- l'augmentation de la circulation des voitures de police, très probablement avec sirènes, qui sera entraînée par l'achat de l'ancien immeuble de Dexia (entre la Cité administrative et la Banque nationale) par la Ville de Bruxelles pour y installer son futur commissariat central (30.000 m2 de bureaux c'est-à-dire l'équivalent de quatre terrains de football).

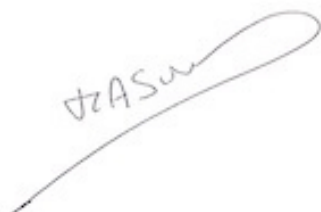
Du point de vue de l'impact sur l'environnement et sur l'être humain, en particulier des habitant-e-s voisins, il est intolérable que l'ensemble de ces projets déjà réalisés ou prévus (l'immeuble de l'ancien triangle Dexia à proximité immédiate étant racheté pour ce faire) soient concentrés sur une même zone au prix de la santé des habitant-e-s sans consultation de ceux-ci/celles-ci et sans évaluation du cumul de leurs incidences.

C'est pourquoi nous demandons aussi qu'un-e représentant-e des habitant-e-s membre du comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges fasse partie du comité d'accompagnement.

Conclusions. Nous demandons donc :

1. que l'étude d'incidences prévue pour le renouvellement du permis d'exploitation pour les parkings A et B de la Cité administrative soit traitée avec la même rigueur que pour une nouvelle demande d'exploitation et que la réduction des emplacements de parkings y soit étudiée;
2. que des mesures pour éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du site soient envisagées, y compris en réduisant le nombre des emplacements de parkings;
3. que l'aire géographique de l'étude d'incidences soit étendue à la petite ceinture au niveau de la place Madou et comprenne le quartier Notre-Dame-aux-Neiges;
4. que les incidences des installations et des projets entre la rue de la banque, le boulevard Pacheco, et la petite ceinture (carrefour Botanique et carrefour Madou) soient examinées, en ce compris le projet de commissariat central de la police de Bruxelles;
5. qu'un-e représentant-e des habitant-e-s membre du comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges fasse partie du comité d'accompagnement.

Pour le comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges,



Marie-Anne Swartenbroekx