

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL

Woluwe-Saint-Lambert, le 29 septembre 2014

A l'attention des membres de la
Commission de Concertation de Woluwe-Saint-Lambert
Hôtel communal de Woluwe-Saint-Lambert
Avenue Paul Hymans, 2 à 1200 Bruxelles

Concerne : demande d'un permis mixte d'urbanisme et d'environnement 1A pour transformer et agrandir le Woluwe Shopping Center par la construction d'un deck parking et de bâtiments commerciaux.

Madame, Monsieur,

Nous désirons vous faire part de nos remarques en ce qui concerne cette demande de permis mixte d'urbanisme et d'environnement.

1. Préambule.

Nous voudrions en premier lieu, remercier les autorités publiques de nous avoir permis de participer au comité d'accompagnement de l'étude d'incidences en tant que membre invité.

Nous pensons que notre participation a pu permettre d'une part, d'apporter des éléments de terrain aux membres dudit comité et d'autre part, d'avoir l'opportunité de demander des précisions et des études complémentaires sur les sujets qui inquiétaient particulièrement les riverains.

Ceci étant, notre participation à ce comité ne nous enlève aucunement notre devoir d'analyse critique du dossier final et des amendements que le demandeur a acceptés ou non de mettre en place.

Certaines analyses ne nous ont pas convaincus, c'est pourquoi nous réaffirmerons dans ce courrier les points sur lesquels nous sommes en désaccord.

Nous voudrions également souligner que des aspects de notre courrier touchent également les projets de réaménagement du boulevard de la Woluwe et du Cours Paul-Henri Spaak avec la venue du tram 94 et la nouvelle sortie de métro, les interrelations étant évidentes.

Nous ne pouvons pas croire que les projets des uns et des autres n'ont pas été faits en concertation et que, par exemple, la création de deux nouveaux carrefours sur le boulevard de la Woluwe est non seulement une volonté de la Région mais également une attente du demandeur des permis actuels.

2. Sur la pertinence du projet.

Nous comprenons la volonté du demandeur de mieux se positionner sur le marché des grandes surfaces commerciales vu les autres projets de même type en cours ou à venir.

Nous trouvons assez pertinent l'idée d'aménager un bâtiment sur le parking actuel à l'air libre, tant la situation actuelle est peu urbaine. De plus, une véritable entrée sécurisée sera ainsi proposée ; nous parlerons plus tard, des autres entrées piétonnes.

Mais, nous sommes par ailleurs opposés à la construction des étages sur le nouveau deck parking au boulevard de la Woluwe ; nous nous en expliquerons plus loin dans ce courrier.

Soulignons que notre association n'est pas particulièrement demandeuse de cette extension surtout du fait que l'aménagement proposé risque de générer des nuisances inconnues aujourd'hui ? Cependant, nous sommes prêts à reconnaître que certains efforts ont été faits par ailleurs.

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL

3.A propos des nouvelles surfaces proposées.

Le demandeur propose un accroissement de 17.709,75 m² de surfaces nouvelles, soit une augmentation de 19,96 % des surfaces existantes en 2001 prises comme référence. (Résumé non technique : page 21).

En cela, le demandeur dit respecter la clause 0.9 du PRAS dite de sauvegarde. Cette clause autorise, pour des immeubles disposant d'un permis d'urbanisme, le maintien de l'affectation actuelle **ainsi qu'une extension de 20% de la superficie plancher existante par période de 20 ans.**

Nous passons d'une surface existante de 88.739,00 m² à 106.448,75 m² soit une augmentation de 17.709,75 m².

Rappelons que depuis 2001 des travaux ont été effectués et que les surfaces ajoutées à cette époque comptent dans l'augmentation des 20%.

Un peu de calcul s'impose pour comprendre la démarche du demandeur.

La première démarche consiste à trouver une astuce pour soustraire des mètres carrés des surfaces existantes en 2001. Se basant sur les réglementations urbanistiques existantes, le demandeur propose de mettre un faux-plafond à 2,19 m de haut dans les parkings du deck existant afin de pouvoir « enlever » des surfaces des superficies plancher prises en compte. Nous ne parlons pas ici de quelques mètres carrés mais bien de 10.409,40 m² qui deviennent disponibles ! Légal sans doute, mais a-t-on gardé l'esprit voulu par le législateur en la matière ; nous en doutons !

La deuxième démarche concerne la notion de local « ouvert », pour laquelle on ne trouve pas de définition claire dans les textes urbanistiques légaux. L'interprétation faite dans ce dossier présuppose que ces locaux ne doivent pas être comptabilisés dans les superficies plancher.

Si les autorités publiques sont d'accord avec cette interprétation, on peut penser que celle-ci ne peut pas varier dans le temps. C'est-à-dire que la prise en compte des espaces « ouverts » d'aujourd'hui doit être la même que celle des espaces ouverts d'hier.

Le Shopping proposait de nombreuses zones ouvertes avant 2001.



Donc, si on se rallie à cette interprétation qui ne change pas dans le temps, il a lieu dès lors de soustraire également du calcul des superficies planchers, les superficies « ouvertes » d'avant 2001. Estimons ces superficies à plus ou moins 20.000 m².

En enlevant ces 20.000 m² des 88.739, on aurait comme référence des surfaces existantes 68.739 m² et donc l'extension de 20 % serait de plus ou moins 13.747, soit environ 4.000 m² de moins que dans le projet.

Nous demandons que les surfaces planchers de référence et celles permises soient recalculées en tenant compte de l'invariabilité dans le temps de la notion d'espace ouvert.

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL

4. Mobilité

◆ Au niveau des piétons.

Parking Saint-Lambert Nord

Nous constatons qu'il existera un conflit entre la circulation des piétons sur le trottoir de la rue Saint-Lambert au niveau des entrées et sorties du parking dit Saint-Lambert Nord. Si le demandeur a accepté d'ajouter les murs qui entourent ces entrées et sorties afin d'améliorer la visibilité entre piétons et automobilistes, il n'en reste pas moins qu'il existe 5 entrées/sorties.

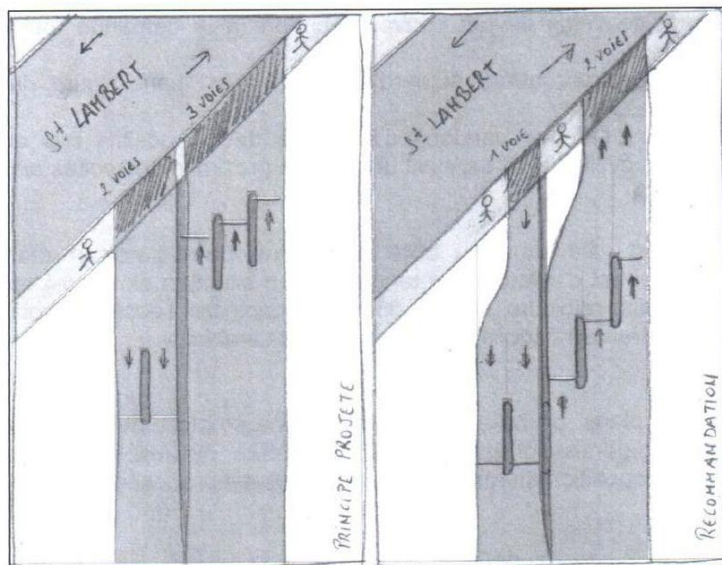
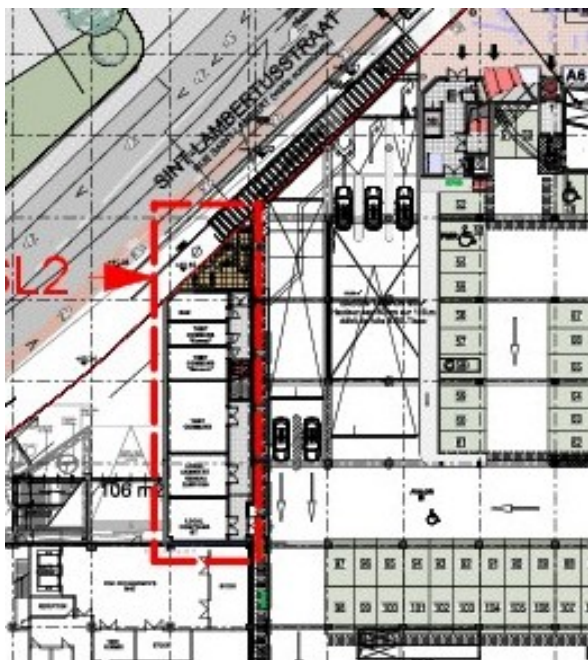


Figure 35 : Principe de réorganisation de l'accès nord Lambert

Lors de l'étude d'incidences, un plan a été proposé qui permettrait de réduire de 5 à 3 ces entrées/sorties, ce qui offrirait aux piétons un « îlot de sauvegarde » ; malheureusement cette idée n'est pas reprise dans la demande.

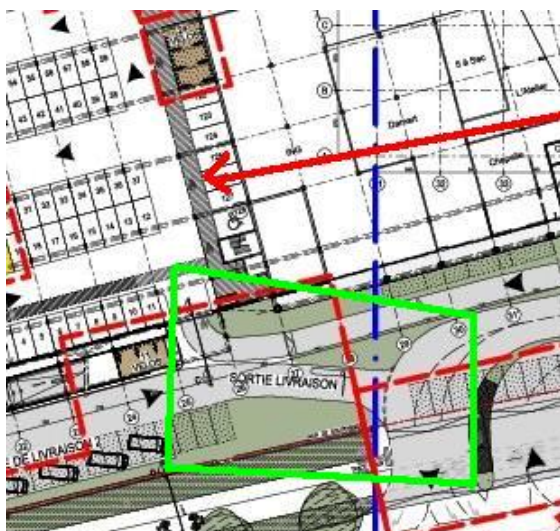
Nous demandons que cette proposition soit réalisée.

Rappelons également la nécessité de placer un véritable trottoir traversant, comme normalement c'est prévu pour toutes les entrées et sorties du Shopping.

La servitude piétonne/cycliste

Nous constatons que la servitude piétonne/cycliste qui doit rester ouverte 24h/24h, déjà peu confortable aujourd'hui, le sera encore moins avec ce projet. Pourquoi ne pas profiter de cette opportunité pour l'améliorer.

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL



La servitude est en gris pointée par la flèche rouge. La zone de conflit est en vert.

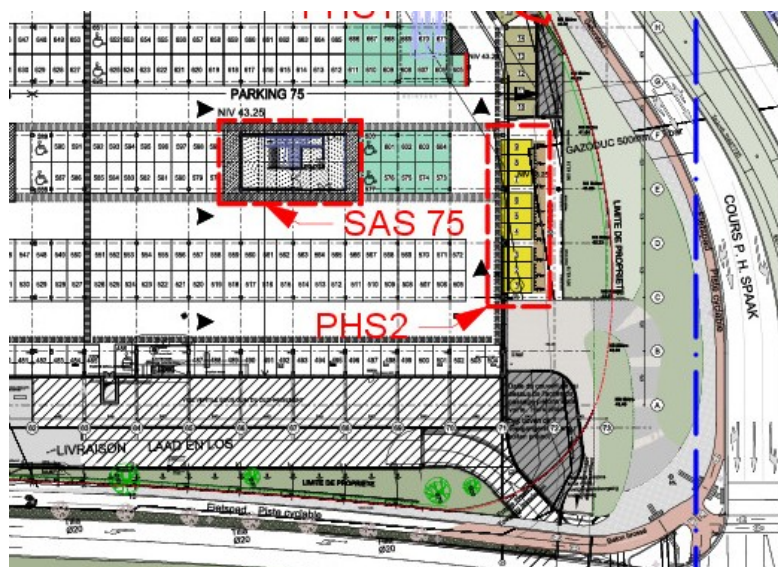
Aujourd'hui son tracé en zig zag peu pratique au départ de la rue Saint-Lambert, restera le même mais, la servitude débouchera du côté du boulevard d'abord sur le by-pass « voiture » venant du parking 75, et cela, après un mur qui empêche toute visibilité réciproque, débouchera par après sur la sortie des livraisons du quai n° 2 et ensuite se retrouvera dans le flux des voitures qui quittent le Shopping. La sécurité des piétons et cyclistes à cet endroit n'est pas garantie. **Il faut modifier le projet afin d'aménager une véritable servitude confortable et sécurisée.**

Le sas Nord

Le sas Nord qui accueille les 16% des piétons venant du coin Paul-Henri Spaak et Woluwe, d'abord enlevé du projet, a été judicieusement maintenu. Nous estimons cependant que l'arrivée piétonne vers ce sas pourrait être améliorée.

Comme vu sur le plan, le piéton arrive dans le parking et doit évoluer sur une petite bande piétonne entre la circulation et des voitures en stationnement, avant de continuer son parcours pour quelques mètres dans une situation semblable.

Nous proposons qu'il soit créé un véritable espace d'accueil piéton à la place des 9 places de stationnement (en jaune sur le plan) prévues à cet endroit près du parking vélo.



La traversée du boulevard de la Woluwe à partir de l'avenue Jean-François De Becker nous semble également un écueil à une mobilité piétonne sécurisée.

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL

En provenance du côté « parc », la traversée s'organise comme suit :

- Une première section repérée (1) à la figure ci-dessous, permet le franchissement des voies de tram à l'endroit où se situe la bande latérale aujourd'hui.
- La deuxième section (2) est la traversée du boulevard qui comme aujourd'hui comporte 2 bandes par sens. On note que l'îlot refuge n'est pas très large mais avec plus de 3 mètres il doit permettre l'attente des usagers en sécurité. La traversée des deux bandes de circulation en direction du nord doivent non seulement être protégées du trafic qui circulent sur le boulevard dans le sens sud>nord, mais aussi du trafic qui en sortie du parking emprunte la direction nord.
- L'usager traverse ensuite la piste cyclable comme en situation existante (3) pour accéder au trottoir côté « ville ».
- Pour atteindre l'accès de la galerie 89 du WSC, l'usager doit franchir les bretelles d'entrées (4) et de sortie du parking (5) ainsi que la bretelle de liaison entre le P1 et le P2 (6) La distance à franchir est de 15 mètres.

Le risque de conflit qui apparait pour cette section résulte du fait que les clients motorisés qui quittent le parking et viennent de « badger » pourraient être tentés d'accélérer.

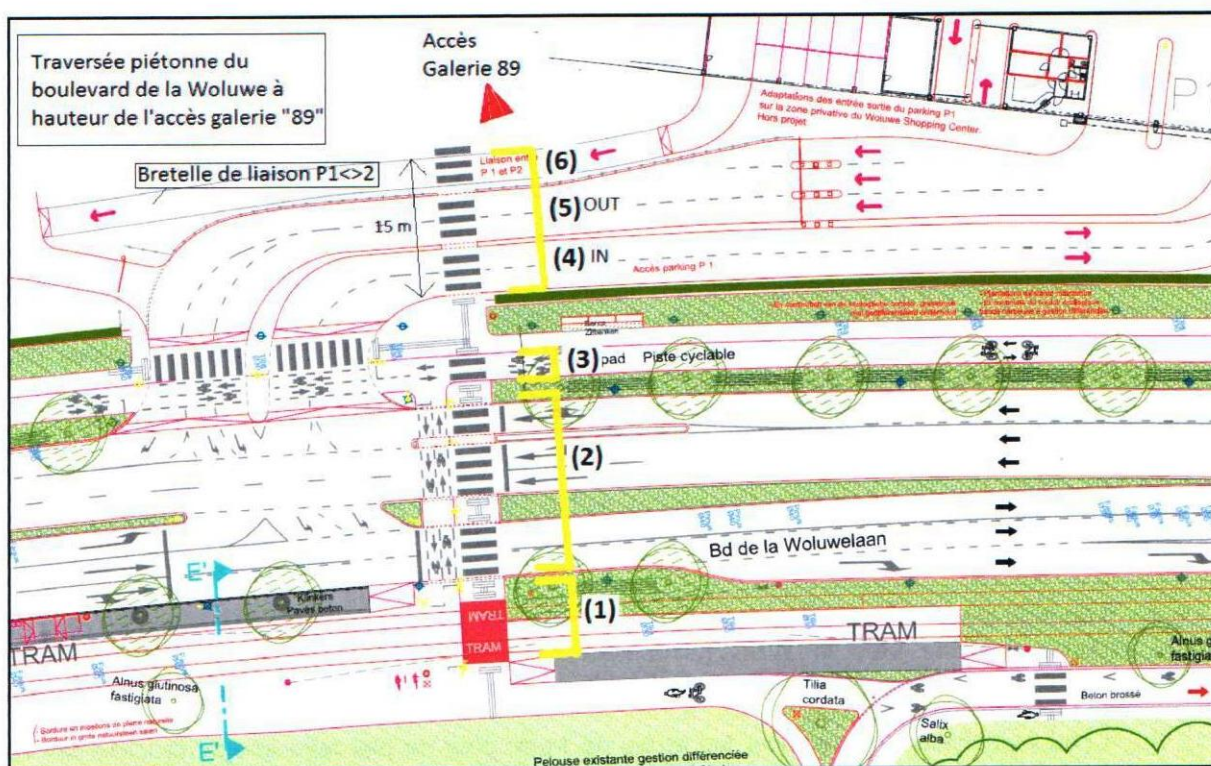


Figure 93 : Traversée piétonne du boulevard

Donc, ce « parcours » comprend la traversée des voies du tram, la traversée des 2 bandes de circulation direction Zaventem, la traversée des 3 bandes direction Woluwe-Saint-Pierre, la piste cyclable à double sens, les 2 bandes de circulation entrante dans le Shopping, les 2 bandes de circulation sortante du Shopping et puis enfin le by-pass entre les parkings du Shopping, 12 donc au total. Tout cela avec des feux tricolores qui ne leur seront certainement pas toujours favorables. Ou encore dans le parking, quand le feu devient vert pour la sortie et/ou l'entrée des véhicules au moment-même où les piétons tendent de passer ! Cette situation sera encore plus critique lorsque le tram 94 déposera son lot de passagers et ce n'est pas le minuscule îlot prévu au centre du boulevard qui nous rassure.

Il n'est pas admissible qu'un nouveau projet propose une sécurité aléatoire pour les piétons.

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL

◆ Au niveau des cyclistes.

Le nombre d'emplacements de parkings pour les vélos a été fortement augmenté, ce qui est positif.

A l'opposé, la circulation cycliste sur la piste cyclable dite rapide sera moins attractive qu'auparavant. En effet, les cyclistes (et les piétons) seront bloqués par les 2 carrefours à feux alors qu'aujourd'hui ils ont priorité sur les véhicules rentrant et sortant du Shopping. Ceci n'est pas un plus pour les cyclistes qui seront tentés de circuler de l'autre côté du boulevard où il existera moins de contrainte mais ils circuleront dès lors dans la zone partagée avec les piétons, ce qui n'est pas l'idéal ni pour les cyclistes quotidiens, ni pour les piétons.

◆ Au niveau des automobilistes

C'est sans doute à ce niveau que l'impact des projets conjoints aura le plus de répercussion.

Suppression du by-pass rue Saint-Lambert vers cours Paul-Henri Spaak. Cette suppression diminuera fortement l'évacuation de la rue Saint-Lambert. En effet, pour tourner à droite, il faudra non seulement attendre que le feu se mette au vert mais également que les piétons traversent le cours Paul-Henri Spaak. Cette situation sera sans doute contraignante pour les utilisateurs du Shopping, mais certainement pour les riverains qui doivent quitter quotidiennement leurs logements. Des remontées de file dans la rue sont prévisibles, ainsi que le blocage des sorties du Shopping à Lambert Nord, avec des voitures sur le trottoir, en attente de se faufiler dans la circulation. De plus, le maintien des sorties du parking Saint-Lambert Sud augmentera drastiquement cette problématique.

Afin de maintenir le by-pass, tout en garantissant la sécurisation des piétons, il y aurait lieu de reculer l'entrée du Shopping et la sortie du métro autant que nécessaire pour garder le by-pass.

Suppression du by-pass cours Paul-Henri Spaak vers boulevard de la Woluwe. Cette suppression va participer à la congestion du cours Paul-Henri Spaak, bloquant par la même occasion les différentes lignes de bus.

Les 2 nouveaux carrefours prévus sur le boulevard de la Woluwe.

Nous voudrions rappeler notre position émise dans le cadre de l'enquête publique pour le permis d'urbanisme visant à réaménager le boulevard de la Woluwe.

Position de Wolu-Inter-Quartiers en juin 2013.

Mise en place de deux nouveaux carrefours pour les entrées et sorties du Shopping.

Ces nouveaux choix vont profondément modifier la mobilité à ces endroits.

Premièrement, les camions avaient la possibilité, via la voirie latérale côté Shopping d'utiliser ce tourne-à-gauche pour se diriger vers le Nord. Aujourd'hui, d'après le rapport d'incidences, tous les camions devront partir vers l'avenue de Tervuren. Est-ce souhaitable ? De plus, nous craignons des manœuvres hasardeuses pour repartir vers le Nord sur une voirie inadaptée.

Deuxièmement, les deux nouveaux carrefours vont induire, pour chacun d'eux, sans doute coordonnés, **4 phases de feux pour un des croisements et trois phases pour le deuxième.**

Ceci peut améliorer la sécurité par une vitesse réduite, mais peut également provoquer des files certains jours et à certaines heures.

Troisièmement, les piétons et cyclistes ne bénéficieront que d'une phase de feux sur trois ou quatre pour passer. Des traversées hardies auront certainement lieu, ce qui n'est pas recherché dans le cadre d'un nouvel aménagement.

Nous demandons le maintien du tourne-à-gauche actuel devant l'étang Malou et la suppression des deux

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL

nouveaux carrefours avec le maintien d'une traversée piéton/cycliste à la demande au niveau plus ou moins de l'avenue Jean-François de Becker.

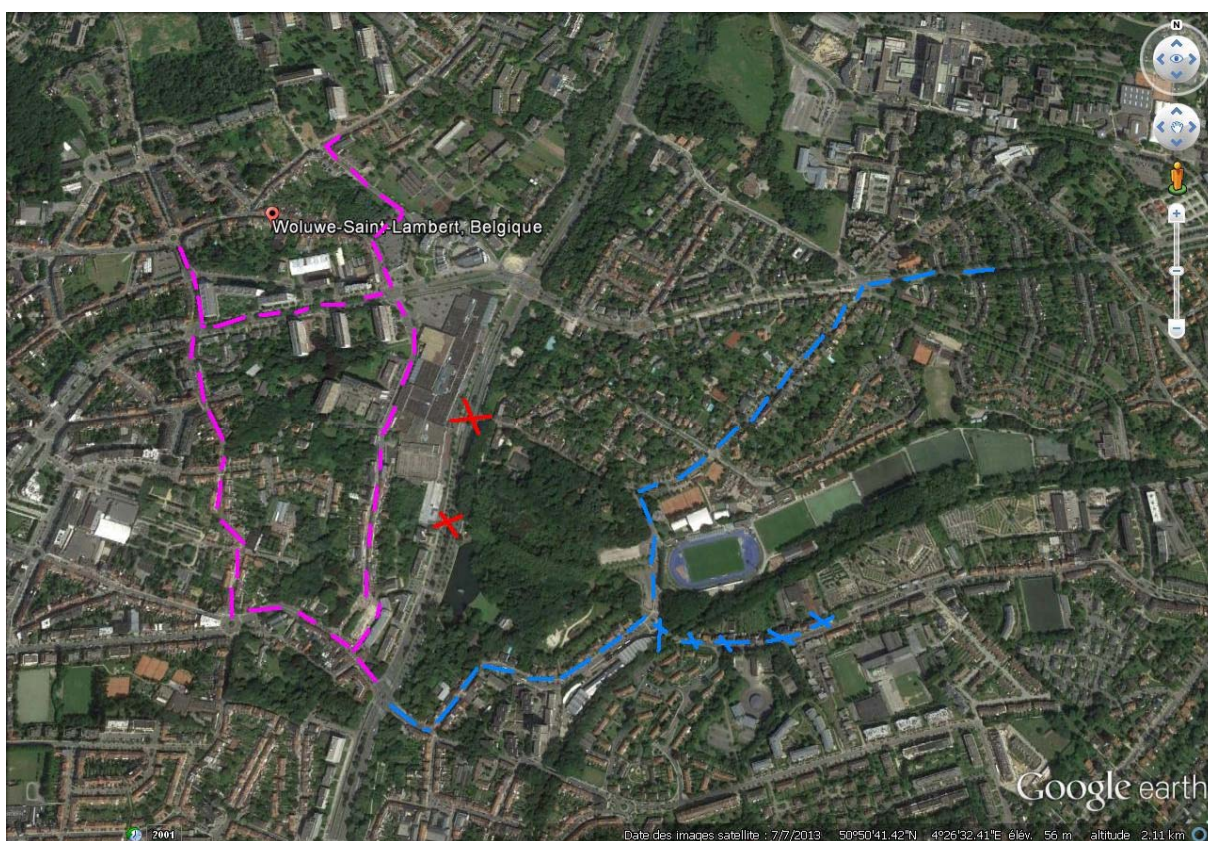
On conserve le tourne-à-gauche actuel qui se situe un peu avant l'avenue Vandervelde, on aménage différemment l'arrivée des voiries et du tram au niveau du tunnel. On garde les deux bandes « tunnel », on place une bande à côté du tunnel, puis seulement ensuite les voies du tram et enfin une bande latérale (et non deux) le long de la zone verte. On permet donc, comme aujourd'hui, aux voitures qui viennent de l'avenue de Tervueren, de tourner à gauche avant le feu pour se rendre dans les parkings du Shopping.

Notre position est toujours la même aujourd'hui.

Vers une circulation de transit en augmentation dans les quartiers avoisinants.

Nous ne comprenons la volonté d'implanter des carrefours assez compliqués alors que les solutions simples expliquées plus haut ont comme principale qualité de fonctionner sans feux, donc sans contrainte.

Ajoutons à cela l'impossibilité toujours actuelle pour les camions de partir vers le Nord. Ceci amènera des manœuvres hasardeuses et très dangereuses.



Nous voudrions également insister sur le comportement des automobilistes qu'ils soient clients ou non du Shopping, qui seront confrontés à ces 2 nouveaux carrefours. Les bocages plus nombreux provoqués par ces feux seront déterminants pour une partie des automobilistes qui chercheront d'autres voiries pour se rendre à leur destination. Le transit vers les quartiers avoisinants se développera inexorablement.

Par la chaussée de Stockel puis pour partie vers J-F De Becker pour des destinations comme Kraainem, par la place Saint-Lambert ou l'avenue Vervloessem pour les directions vers le haut de Woluwe-Saint-Lambert, Evere ou encore Marcel Thiry.

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL

Il est bien connu qu'un automobiliste préférera toujours un trajet sans la contrainte de feux, même si, in fine, le temps de déplacement sera le même ; être arrêté trop souvent sur une courte distance est souvent ressenti comme inacceptable.

◆ L'entrée/sortie Saint-Lambert

Le demandeur propose de fermer l'entrée lorsque le boulevard sera réaménagé.

Nous demandons la fermeture immédiate sans condition.

De plus, nous demandons la fermeture également des sorties afin de diminuer la charge de la circulation dans la rue Saint-Lambert.

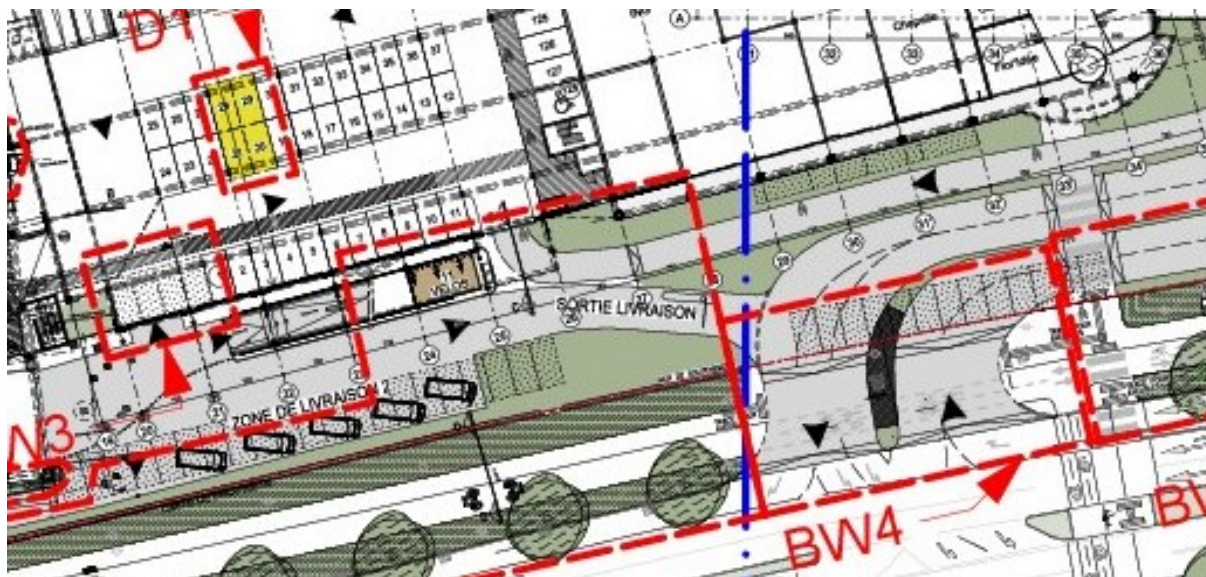
La fermeture temporaire de ces entrées et sorties ont démontré que c'était tout à fait faisable.

Cette mesure rendrait cette zone moins attractive et aurait donc un effet positif sur la circulation dans la rue Saint-Lambert, tant dans sa section large qu'étroite.

◆ Au niveau des livraisons

La création d'un nouveau quai, le numéro 5, est un élément positif du programme proposé. Soulignons cependant que l'entrée commune avec le quai 1 et les manœuvres dans le quai numéro 5 normalement dédié à deux semi-remorques provoqueront des difficultés majeures. Les zones de manœuvre nous semblent trop étriquées. L'entrée d'un camion en confrontation avec un camion sortant risque de provoquer des attentes en voirie ou pire sur le trottoir et la piste cyclable. Il sera nécessaire, pour le moins, de mettre en place un système dynamique de gestion des arrivées et départ des camions pour éviter ce genre de conflit.

Un autre bémol en ce qui concerne les livraisons est la réduction de l'espace dévolu à la zone de livraison 2. Non seulement cet espace est fortement réduit mais en plus, il s'est éloigné de l'entrée du Shopping où les livraisons sont destinées.



Les livreurs devront soit passer par le parking en empruntant la servitude de passage pour ne pas se trouver dans la circulation automobile, soit emprunter le by-pass prévu entre les parkings et ce, à contre sens des véhicules (est-ce possible ?).

Il est clair que cette zone deviendra bien moins performante qu'actuellement et sera inévitablement désertée ... pour revenir aux livraisons en voirie à la rue Saint-Lambert ?

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL

◆ Au niveau du projet du deck parking.

Nous estimons que la construction des étages du deck parking n'est pas nécessaire. Nous nous basons pour affirmer cela, sur les chiffres de l'observatoire de la mobilité et sur l'évolution de l'offre en transports publics dans les années à venir.

1. Les chiffres de l'observatoire de la mobilité démontre que depuis 2006, le nombre d'entrées et sorties hebdomadaires est passé de 82.695 en 2006 à 64 993 en 2013, soit une réduction de plus de 20 %.

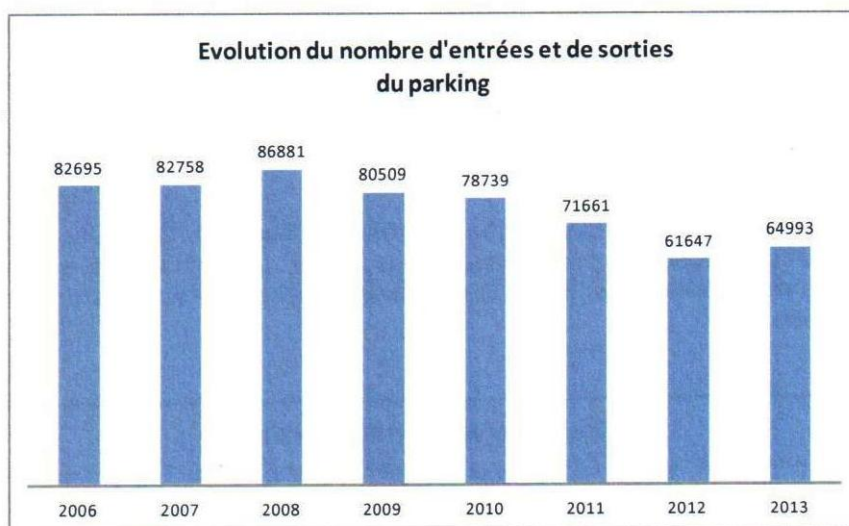


Figure 18 : Nombre total des entrées et sorties hebdomadaires du parking – comparaison 2006-2013

Le projet actuel propose une augmentation de 20,9 % de surface commerciale.

Sans changement de comportement, on peut dire que l'évolution sera de 64 993 X 20,9 %, on arrivera dès lors à 78 577 entrées et sorties du parking.

Cependant, on peut estimer que les nouveaux magasins seront fréquentés par ceux qui fréquentent déjà aujourd'hui le Shopping.

En 2008, **le parking dans sa configuration actuelle**, a accueilli 86.881 entrées et sorties, soit 8 304 de plus que la fréquentation potentielle future du parking.

2. Les transports en public demain.

L'offre en transport en commun augmentera dans les années à venir. L'installation du tram 94 amènera certainement un plus grand nombre de visiteurs au Shopping que le bus 42, du fait d'une liaison directe avec Auderghem, Boitsfort, voir plus loin.

L'automatisation du métro est également en cours.

Ces deux points de vue indiquent que la construction des étages de parkings sont inutiles et ne pourraient en fin de compte qu'avoir un résultat inverse à la politique régionale qui est de développer la mobilité douce et, a contrario, diminuer la pression automobile en ville.

WOLU-INTER-QUARTIERS ASBL

5. Conclusions

Nous demandons que les **surfaces planchers de référence et celles permises** soient recalculées en tenant compte de l'invariabilité dans le temps de la notion d'espace ouvert.

A Saint-Lambert Nord, nous demandons que le principe des entrées et sorties du parking proposées dans le cadre de l'étude d'incidences, soit réalisé.

Nous demandons que **la servitude de passage** piéton/cycliste soit revue complètement afin de garantir une sécurité totale à ses utilisateurs.

Au sas Nord, nous demandons qu'un véritable espace d'accueil piéton soit créé à la place des 9 places de stationnement (en jaune sur le plan) prévues à cet endroit près du parking vélo.

Nous demandons que **la sécurité des piétons au niveau du carrefour « J-F Debecker »** soit mieux organisée au sein du Woluwe Shopping Center.

Nous demandons, afin de **maintenir le by-pass Saint-Lambert/P-H Spaak**, tout en garantissant la sécurisation des piétons, de reculer l'entrée du Shopping et la sortie du métro autant que nécessaire vers le centre du site.

Nous demandons **la fermeture totale de Saint-Lambert Sud**, entrées comme sorties tout en garantissant une sortie de secours en cas d'urgence.

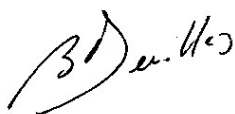
Nous demandons que **les étages de parkings supplémentaires proposés dans le dossier ne soient pas construits.**

Nous demandons que **la zone de livraison n°2 soit repensée** et qu'un **système dynamique** d'arrivée du charroi soit mis en place **en ce qui concerne les quais de livraison 1 et 5** afin d'empêcher l'arrivée non appropriée de véhicules de livraison en fonction des places disponibles.

Nous restons persuadés que l'installation de deux carrefours au niveau du boulevard de la Woluwe aura des effets négatifs sur les quartiers avoisinants, notamment du fait de l'accroissement du trafic de transit.

Nous souhaitons être convoqués à la réunion de la Commission de Concertation qui traitera ce dossier.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à notre sincère considération.



Bernard Devillers
Coordinateur