



PPAS MARIE JANSON

15/09/2009

**RAPPORT SUR LES INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES (RIE)**

Résumé non technique

Maître de l'Ouvrage :
COMMUNE DE SAINT-GILLES
PLACE MAURICE VAN MEENEN, 39
1060 BRUXELLES



Intitulé de la mission :

ÉLABORATION D'UN PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION
DU SOL SUR LA PLACE MARIE JANSON ET D'UN RAPPORT
SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

TABLE DES MATIERES

1. Préambule	5
1.1. Le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE)	6
1.1.1. Objectifs du RIE	6
1.1.2. Philosophie du RIE	6
1.2. L'équipe en charge de réaliser l'étude du RIE	7
1.3. Localisation du périmètre du PPAS	8
2. Analyses par thématiques des incidences environnementales de la situation existante	9
2.1. Urbanisme, patrimoine et paysage	10
2.1.1. Relevé de la situation existante	10
2.1.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités	14
2.2. Mobilité	16
2.2.1. Stationnement	16
2.2.2. Circulation automobile	18
2.2.3. Transports publics	19
2.2.4. Modes non-motorisés	21
2.2.5. Sécurité	22
2.2.6. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités	22
2.3. Population : domaine social et économique	24
2.3.1. Relevé de la situation existante	24
2.3.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités	26
2.4. Sol, sous-sol et eaux souterraines	27
2.4.1. Relevé de la situation existante	27
2.4.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités	33
2.5. Eau (eaux usées, eaux pluviales, eaux de distribution)	34
2.5.1. Relevé de la situation existante	34
2.5.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités	35
2.6. Diversité biologique : faune et flore	36
2.6.1. Relevé de la situation existante	36
2.6.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialité	38
2.7. Environnement sonore et vibratoire	39
2.7.1. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités	41
2.8. qualité de l'air	42
2.8.1. Relevé de la situation existante	42
2.8.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités	42
2.9. Microclimat (ombres portées, tourbillons,...)	43
2.9.1. Relevé de la situation existante	43
2.9.2. Synthèse des forces, fragilités/sensibilités et potentialités	43
2.10. Energie	44

2.10.1.	Relevé de la situation existante	44
2.11.	Déchets	45
2.11.1.	Relevé de la situation existante	45
2.11.2.	Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités	45
2.12.	Être humain (santé, sécurité, cadre de vie et bien-être)	46
2.12.1.	Santé	46
2.12.2.	Sécurité	46
2.12.3.	Qualité de vie	47
2.12.4.	Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités	47
3.	Evaluation comparative des incidences : choix de scénarios	49
3.1.	Étape 1 : Programmation	50
3.1.1.	Les alternatives de programmation.	50
3.2.	Evaluations par domaine	51
3.2.1.	Urbanisme, Patrimoine et Paysage	51
3.2.2.	Mobilité	52
3.2.3.	Population, Domaine Social et Economie	53
3.2.4.	Sol, sous-sol et eaux souterraines	53
3.2.5.	Eaux (eaux usées, eaux pluviales, eaux de distribution)	55
3.2.6.	Diversité biologique	55
3.2.7.	Environnement sonore et vibratoire	55
3.2.8.	Qualité de l'air	56
3.2.9.	Microclimat	56
3.2.10.	Energie	56
3.2.11.	Déchets	56
3.2.12.	Être humain (santé, sécurité, cadre de vie et bien-être)	57
3.3.	Conclusion et choix d'un scénario de programmation	58
4.	Etape 2 : spatialisation de la programmation	59
4.1.	CHOIX DE LA LOCALISATION ET DU POSITIONNEMENT DE LA TREMIE	60
4.1.1.	Introduction	60
4.1.2.	Analyse des options de localisation des trémies	60
4.1.3.	Choix de la localisation de la trémie	61
4.1.4.	Analyse des options pour le positionnement de la trémie	61
4.1.5.	Choix du positionnement de la trémie	61
4.2.	PRESENTATION DES VARIANTES DE SPATIALISATION	62
4.2.1.	Introduction	62
4.2.2.	Synthèse des contraintes fortes préalables au choix des variantes	62
4.2.3.	Variante 1	63
4.2.4.	Variante 2	64
4.3.	EVALUATION COMPAREE PAR DOMAINE DES VARIANTES	65
4.3.1.	Urbanisme, patrimoine et paysage	65
4.3.2.	Mobilité	65

4.3.3.	Population : domaine social et économique _____	65
4.3.4.	Sol, sous-sol et eaux souterraines _____	65
4.3.5.	Eau (eaux usées, eaux pluviales, eaux de distribution) _____	65
4.3.6.	Diversité biologique : faune et flore _____	66
4.3.7.	Environnement sonore et vibratoire _____	66
4.3.8.	Qualité de l'air _____	66
4.3.9.	Microclimat (ombres portées, tourbillons,...) _____	66
4.3.10.	Energie _____	66
4.3.11.	Déchets _____	66
4.3.12.	Être humain (santé, sécurité, cadre de vie et bien-être) _____	66
4.4.	SYNTHESE DES INTERACTIONS _____	68
4.5.	CHOIX DE LA VARIANTE DE SPATIALISATION _____	69
4.5.1.	Rappel du choix du scénario de programmation _____	69
4.5.2.	Choix de la variante de spatialisation _____	69
4.6.	RECOMMANDATIONS COMPLEMENTAIRES ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT _____	70
4.6.1.	Urbanisme, patrimoine et paysage _____	70
4.6.2.	Mobilité _____	70
4.6.3.	Domaine économique et social _____	71
4.6.4.	Eau et sol _____	71
4.6.5.	Diversité biologique : faune et flore _____	71
4.6.6.	Environnement sonore et vibratoire _____	71
4.6.7.	Qualité de l'air _____	73
4.6.8.	Être humain (santé, sécurité, cadre de vie et bien-être) _____	73
5.	<i>Etape 3: Moyens précis</i> _____	75
5.1.	CHARTE DE DEVELOPPEMENT DURABLE _____	76
5.1.1.	La Charte du PPAS MARIE JANSON _____	76
5.2.	PROJET DE PRESCRIPTIONS LITTERALES _____	77
5.2.1.	Prescriptions littérales du PPAS _____	77
5.3.	LE PPAS (DETAIL DU PLAN REGLEMENTAIRE) _____	80
5.4.	EVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DES PRESCRIPTIONS _____	81

1. PREAMBULE

1.1. LE RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE)

1.1.1. Objectifs du RIE

Le Rapport sur les Incidences Environnementales accompagne l'élaboration du Plan Particulier d'Affectation du sol (PPAS) sur la place Marie-Janson située sur le territoire de la commune de Saint-Gilles.

Le RIE, élaboré en parallèle au PPAS, vise à :

- **Évaluer les incidences** des objectifs et des options d'implantation proposées dans le PPAS sur les différents paramètres de l'environnement.
- Définir des mesures visant à **minimiser les incidences négatives** éventuelles du projet sur l'environnement.
- Evaluer la **faisabilité** du projet.

1.1.2. Philosophie du RIE

La construction d'un parking sous l'îlot Hôtel des Monnaies est un projet déjà évoqué depuis de nombreuses années à Saint-Gilles. Il présente l'avantage de pouvoir dégager l'espace public d'un nombre important de véhicules afin d'améliorer sensiblement l'attractivité du quartier et le confort des piétons.

Actuellement, on observe en effet que le quartier est saturé, surtout en soirée où les clients de l'Horeca sont en concurrence avec les riverains, même si la mise en place du plan de stationnement communal début 2009 semble avoir réduit la pression exercée sur les places de parking.

La construction d'un parking souterrain sur l'îlot Hôtel des Monnaies est également l'occasion de redonner au parc qui se trouve en surface une réelle dimension urbaine, conviviale et environnementale, en particulier par la récupération d'une partie de la surface actuellement occupée par des parkings, rues Jourdan et de Moscou.

Le développement responsable du territoire impose désormais l'identification d'éventuels impacts négatifs sur l'environnement physique et humain de tous projets d'aménagements.

La première étape de l'élaboration du RIE consistera en **la prise en compte des usages et des attentes** relatifs à l'aménagement de l'espace en promouvant la participation et la mixité sociale. Le principal enjeu se situe dans la réalisation d'un espace répondant aux besoins des populations actuellement en place (valeur d'usage de l'espace), en évitant la création d'un espace améliorant uniquement l'image du quartier (valeur d'échange de l'espace).

1.2. L'EQUIPE EN CHARGE DE REALISER L'ETUDE DU RIE

AUTEUR DE PROJET

COOPARCH-R.U.scrI est bureau d'étude **pluridisciplinaire** dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme, de l'environnement, du paysage et du patrimoine.

CONSULTANTS

Mobilité : Espace-Mobilité

Créé en 1992, le bureau Espaces-Mobilités réalise des études de mobilité et des projets d'aménagement de voiries et d'espaces publics (de l'esquisse jusqu'au suivi de chantier).

Environnement acoustique et vibratoire : Acoustics Studies and Measurements (ASM)

Dans le cadre d'études d'incidences sur l'environnement, ASM étudie l'ambiance acoustique initiale, prévoit et caractérise l'impact sonore du projet étudié, vérifie sa conformité vis-à-vis des réglementations en vigueur et émet des recommandations pour réduire le bruit.

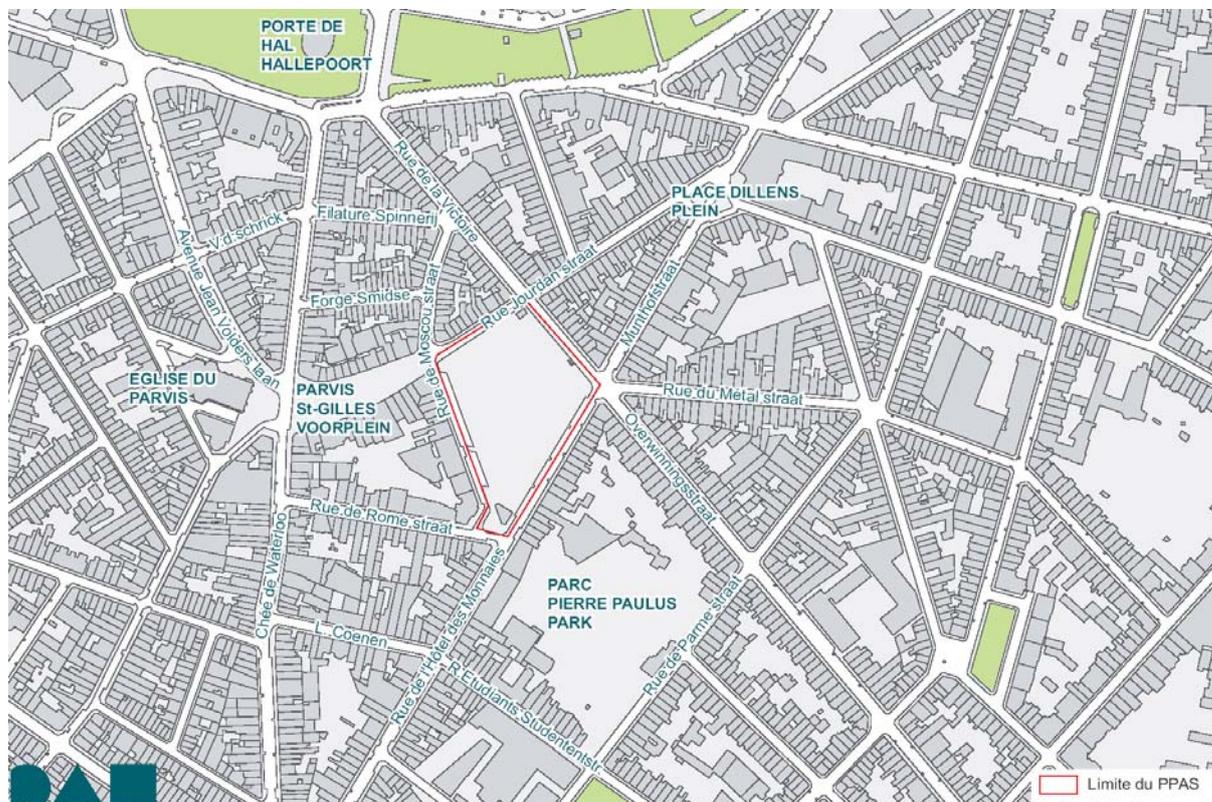
Sous-sol et eau : Aquale

AQUALE S.P.R.L. est une société indépendante, composée d'ingénieurs civils en géologie et de licenciés en sciences minéralogiques et géologiques.

Energie : 3E

Bureau d'étude spécialisé dans les questions énergétiques.

1.3. LOCALISATION DU PERIMETRE DU PPAS

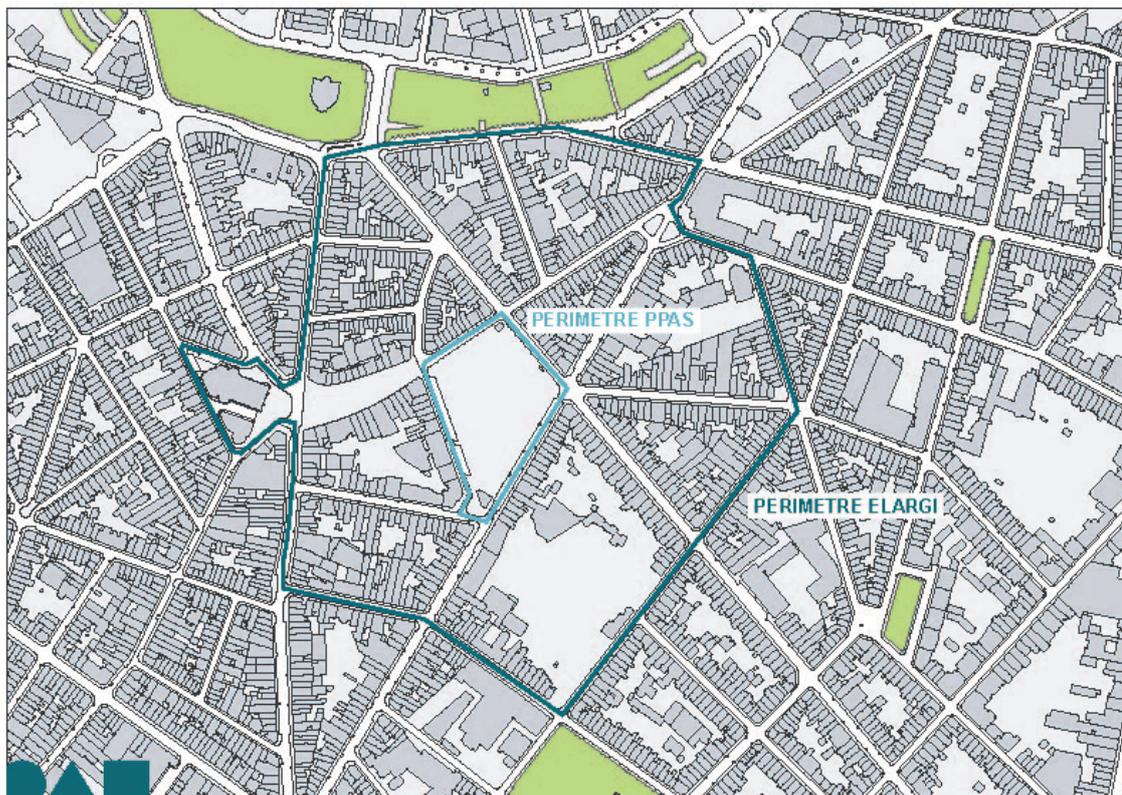


2. ANALYSES PAR THEMATIQUES DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE LA SITUATION EXISTANTE

2.1. URBANISME, PATRIMOINE ET PAYSAGE

2.1.1. Relevé de la situation existante

Ci-dessous, le périmètre du PPAS et la zone d'étude. La zone d'étude est un périmètre élargi.



HISTORIQUE DU SITE

L'Hôtel des Monnaies

En lieu et place de l'actuel espace public de la place Marie Janson se trouvait une véritable petite usine sidérurgique d'envergure mondiale dont l'activité consistait à assurer la frappe monétaire. Inaugurée en 1880, elle remplace celle située place de la Monnaie, où l'activité s'exerçait depuis Charles-Quint.

Le bâtiment, qui s'étendait sur une superficie d'approximativement 1 ha, relevait du style Louis XIII et fut érigé sur les plans de l'architecte A. Roussel. Il comprenait notamment des ateliers de fonderie, des fours à coke, une presse et des installations de frappe. Des commandes étaient réalisées notamment pour des états africains et du Moyen-Orient

En 1973, la décision de déplacer l'institution en dehors des murs de Saint-Gilles est prise par le Ministère des finances, le bâtiment reste néanmoins encore en activité jusqu'en 1976. Deux ans plus tard, il est revendu à la commune de Saint-Gilles pour un montant de 36 millions de francs.

En 1979, suite à de nombreux actes de vandalisme, il est décidé de raser le site dans l'optique d'y reconstruire des logements sociaux, un espace vert, une salle de sport et un parking.

C'est en 1986 que le site prend son aspect actuel, il ne reste de l'ancien hôtel qu'un petit bâtiment au coin des rues Hôtel des Monnaies et de Moscou, occupé actuellement par l'antenne de quartier, ainsi qu'au croisement des rues de la Victoire et Jourdan.

Le Parvis et l'église

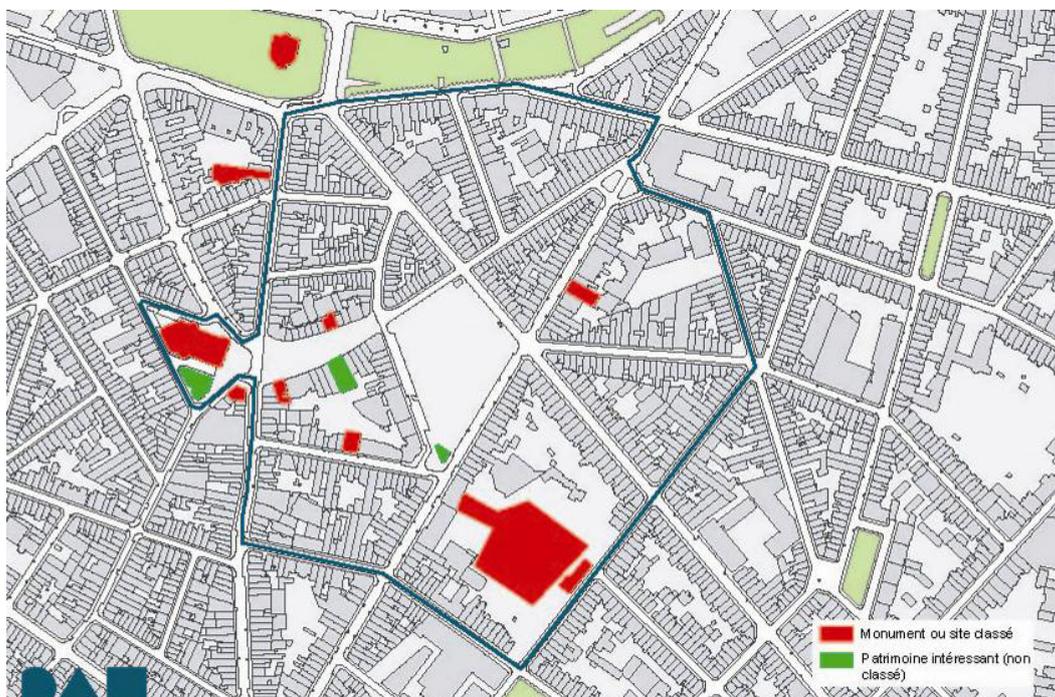
Le Parvis constitue le noyau historique de la commune et fut occupé par un cimetière jusqu'au 18^{ème} siècle. Ce n'est qu'en 1865 que se met en place un marché de fruits, légumes et laitage et en 1900 que les lieux sont aménagés en place publique.

L'église du Parvis, pour sa part, est érigée sous les plans de Victor Besme. De style néo roman, elle est inaugurée en 1862. Cependant, la première église date de 1216, détruite en 1578 lors du siège espagnol de Bruxelles. En 1595 est érigé un second édifice, incendié au début du 18^{ème} siècle et restauré en 1756. Celle-ci fut détruite pour reconstruire l'église que nous connaissons actuellement.

En 1995, la totalité du bâtiment est classée.

ELEMENTS DE PATRIMOINE

La place Marie Janson et son environnement proche, à l'image d'une bonne partie de la commune de Saint-Gilles, sont porteurs de nombreux éléments de valeur patrimoniale. Malgré le fait que plusieurs aient disparu (à commencer par l'Hôtel des Monnaies lui-même, voir supra), on peut dénombrer 7 édifices ou groupes d'édifices faisant l'objet d'une protection.



Monuments et sites protégés à la date du 21 août 2006

S'ajoutent d'autres édifices de valeur :

- **l'ancienne Maison communale** qui abrite la Justice de Paix ;
- **la Maison du Peuple**, un des éléments les plus remarquables du Parvis.
- **La Porte de Hal**, dernier vestige des sept portes de Bruxelles.

Et à proximité immédiate du périmètre d'étude :

- La rue Vanderschrick, un des rares ensembles architecturaux « Art Nouveau ».
- L'avenue Jean Volders compte également des éléments intéressants comme l'ensemble de maisons d'Ernest Blérot.

TYOLOGIE URBAINE ET LECTURE DU SITE

On peut estimer que la place Marie Janson dégage une qualité esthétique et fonctionnelle globalement faible et souffre d'un manque d'identité propre au regard de la densité patrimoniale et du caractère du quartier qui l'entoure.

Les zones de parking (rues de Moscou et Jourdan), ainsi que les pelouses clôturées (rues de l'Hôtel des Monnaies et de la Victoire), n'invitent pas l'observateur à s'engager spontanément dans la place. C'est donc la relation entre la place et l'ensemble du tissu environnant qui montre des faiblesses. Le problème se manifeste particulièrement à hauteur de l'articulation avec le parvis.

La végétation du site n'agit actuellement pas en sa faveur puisque les arbres donnent une impression de surnombre et constituent presque des obstacles aux cheminements tout en plombant voire fermant les vues.

Néanmoins, on retiendra le haut potentiel de développement de cet espace d'une part par la densité d'activités qui caractérise le parvis, en contact direct avec la place, et d'autre part, par la relativement bonne qualité architecturale des rues avoisinantes. La mise en valeur des activités du parvis en relation avec la place devra sans nul doute passer par une meilleure articulation spatiale des cheminements. La mise en valeur de l'esthétique des rues avoisinantes passera d'une part par une modération de la vitesse, voire du trafic, parallèlement à une gestion des franges offrant une meilleure lisibilité.

FONCTIONS URBAINES EN PRESENCE

La place Marie Janson fait partie du pôle d'activités du bas de la commune de Saint-Gilles. En témoigne le nombre important de commerces, relevant de l'équipement de la personne et de la maison. On retiendra le nombre important de cafés et restaurants, ces derniers étant fortement concentrés dans la rue de Moscou (majoritairement restaurants maghrébins).

Une forte proportion d'équipement est également à constater puisque on en dénombre pas moins de huit dans les environs proches (voir illustration).

Enfin, La place Marie Janson constitue un élément du maillage d'espaces publics formé par le Parvis, le parc Pierre Paulus et la place Morichar au sud. A une échelle plus large, on retiendra la proximité du parc de la Porte de Hal.

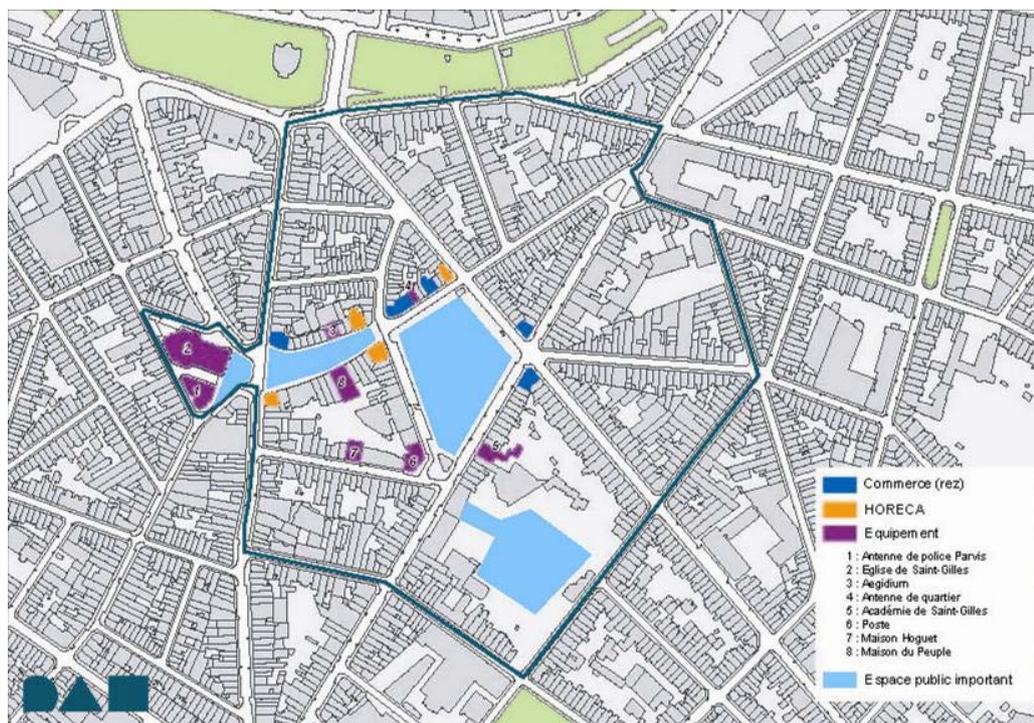


Figure 1 : les fonctions urbaines

A l'échelle de la place, plusieurs fonctions coexistent : un terrain de sport, des espaces dédiés au stationnement sur les franges ouest et nord, des espaces verts inaccessibles (clôturés), sur l'ensemble du pourtour de la place. On dénombre six accès.



Figure 2 : les fonctions au niveau de la place Marie Janson

QUALITE DE L'ESPACE PUBLIC

L'espace public présente des situations variables. D'une manière générale, la Commune a rénové l'ensemble des trottoirs et espaces piétons de son territoire. Le Parvis est traité

en accord avec sa vocation semi-piétonne. Le principal déficit existant est l'occupation d'approximativement un quart de la surface de la place Marie Janson par le stationnement, occupation traduite dans les aménagements du sol. L'aire retirée ainsi au périmètre d'espace vert du PRAS, avec ses aménagements périphériques, représente une réelle moins value pour l'espace global.

USAGE ET USAGERS DU SITE

Le site est utilisé majoritairement comme un espace de transit, c'est-à-dire de mobilité rapide, principalement entre le parvis et la rue de la Victoire. Son manque de lisibilité et le sentiment relatif d'insécurité qu'il procure font qu'il est également contourné par les piétons qui préfèrent utiliser les rues qui bordent la place.

Il est par ailleurs un espace de récréation et de loisir à travers l'usage du terrain de sport, situé sur le haut du site. De nombreux jeunes viennent se rencontrer et pratiquer du football ou basket-ball en fin d'après midi et le week-end. C'est également autour du terrain de sport, au carrefour Moscou/Monnaie que des jeunes se regroupent, la police de quartier faisant état de trafic de drogue et de « sac-jacking » en soirée.

Les bancs dispersés sur le site sont autant utilisés par des personnes âgées, des groupes d'hommes que par des marginaux qui, en soirée, s'installent pour consommer de l'alcool. Des gens viennent également sur la place pour promener leur chien, et profitent de l'espace déchets canin pour faire faire leur besoin à leur animal domestique.

La partie basse du site est également utilisée comme parking par les maraîchers qui tous les jours sauf le lundi investissent le parvis de 5h du matin à 13h. Cet espace sert également le reste de la journée et de la nuit de parking voiture

L'empiètement par le stationnement de cet espace fait partie des éléments perturbateurs qui empêchent toute lecture apaisante et avenante de la place en tant qu'entité urbaine cohérente.

Ainsi, son utilisation en tant que place, c'est-à-dire en tant qu'espace de repos, de détente et de mobilité lente, est relativement limitée en comparaison avec sa taille généreuse et sa morphologie propice aux usages piétons (déambulation, jeux, repos, contemplation, ...)

CONTRAINTES URBANISTIQUES MAJEURES

Le site en surface ne présente pas d'obstacles type infrastructure ou relief qui rendraient contraignants la réalisation technique du projet.

La **contrainte majeure** est l'affectation en **espace vert du PRAS** qui interdit tout édifice en surface et en sous-sol.

Par contre, les travaux nécessaires à la réalisation d'un parking, sont de nature à poser des contraintes en matière environnementale ; les déchets produits par la fabrication des pièces de l'Hôtel des Monnaies, peuvent présenter des traces de métaux lourds, ce qui peut s'avérer incompatible avec l'usage de parc.

Toutes les mesures devront être prises, depuis le carottage jusqu'à la dépollution éventuelle, afin de garantir la sécurité des usagers.

2.1.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

- La place est située au cœur de Saint Gilles, dans un environnement urbain, architectural et commercial dense, tout en étant près des axes de transport principaux.

FRAGILITES/ SENSIBILITES

- Le site est plus un espace de transit que de rencontre, qui résulte de la suppression d'un « plein ». Il est perçu comme globalement peu avenant, voire repoussant la nuit pour une partie de la population.

POTENTIALITES

- L'aménagement de la place et la réduction du stationnement en surface devraient amener une meilleure qualité urbaine au site, notamment augmenter son attractivité en tant qu'espace vert.
- Le programme de rénovation du bâti engagé dans le contrat de quartier pourrait bénéficier de l'amélioration de la qualité urbaine du site.
- Une offre de stationnement souterrain peut contribuer au développement résidentiel, culturel et commercial du centre de la Commune. **Cependant, il appartient à l'étude des scénarios de programmation de la situer et de cerner les modalités du faisable et du souhaitable.**

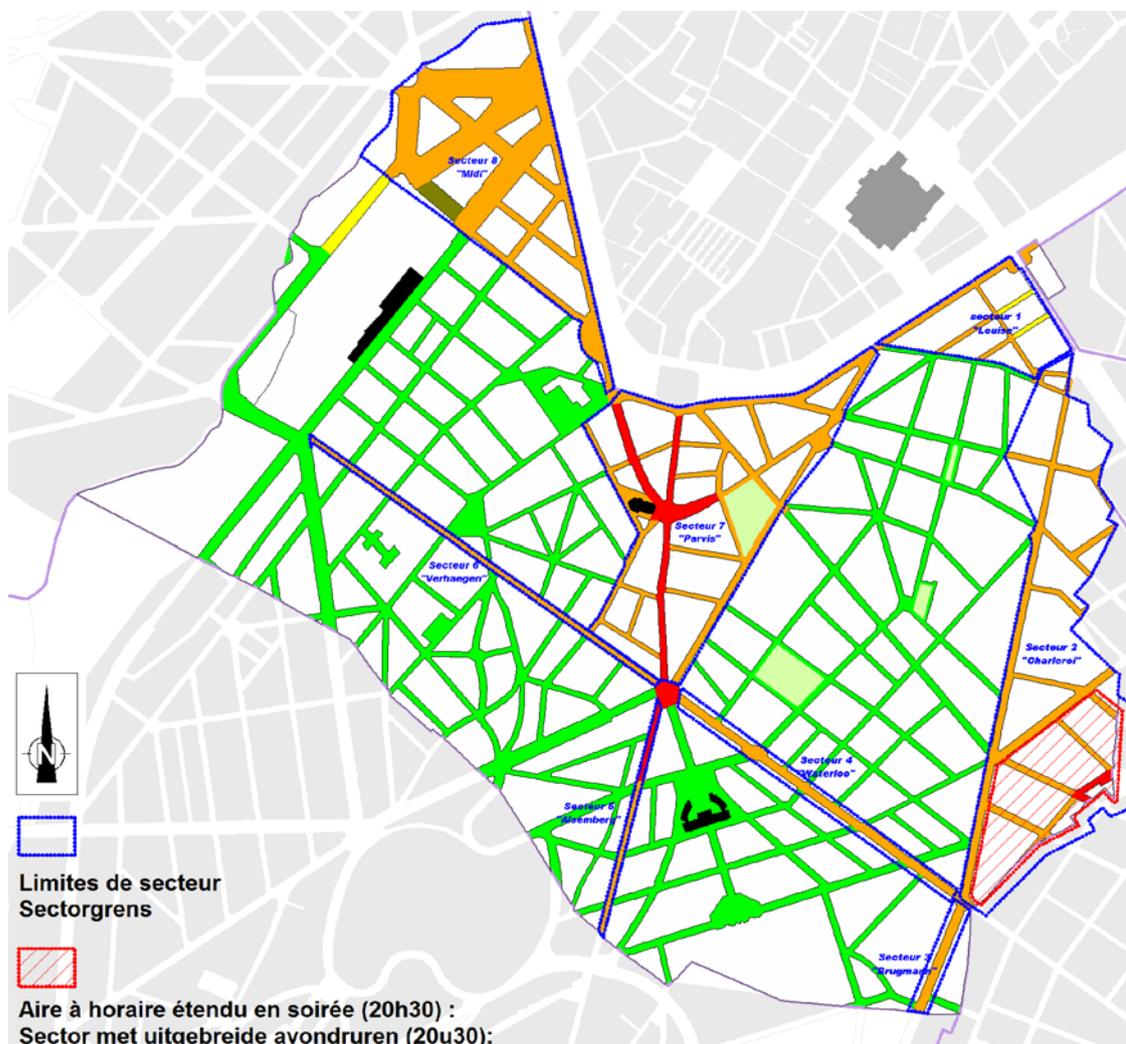
2.2. MOBILITE

2.2.1. Stationnement

OFFRE DE STATIONNEMENT

EN VOIRIE

Le Plan communal de stationnement, entré en vigueur fin 2008, établit la gestion du stationnement à l'aide d'horodateurs sur toute la commune. La tarification est répartie entre 3 zones et en fonction du statut de l'automobiliste (habitant, abonné, Personne à Mobilité Réduite)



Plan de stationnement de la commune de Saint Gilles

Zone verte	Zone orange	Zone rouge
Durée max : 4h30	Durée max : 3 h	Durée max : 2 h
Prix : 1 € l'heure	Prix : 1 € la 1 ^{ère} h 2 € la 2 ^{ème} h 3 € la 3 ^e h	Prix : 1 € la 1 ^{ère} h 2 € la 2 ^{ème} h
Habitant : libre	Habitant : gratuit <u>dans secteur</u>	Habitant : payant
Abonné : libre	Abonné : gratuit <u>dans secteur</u>	Abonné : payant
Handicapé : libre	Handicapé : libre	Handicapé : libre

Détail des zones du plan de stationnement

COMPTAGES ACTUALISES FEVRIER 2009

Stationnement réglementé

Les horodateurs ont été placés en novembre 2008 sur l'ensemble de la place et des rues du quartier.

Méthode de relevés

Afin de connaître l'utilisation des places de parking sur la place au cours de la journée, on a procédé à un relevé des plaques d'immatriculation des voitures en stationnement le mardi 17 février 2009, toutes les heures entre 7h et 20h.

En prenant comme hypothèses que les voitures stationnées à 7h et celles stationnées à 19h sont celles de riverains, on peut tracer l'évolution de l'occupation des places de parking.

Sur l'ensemble de la zone d'étude

Il reste en permanence des places libres pour les visiteurs, environ 20% de la totalité selon le moment de la journée

Le départ des voitures-riverains est assez lent, puisqu'il s'étale sur toute la matinée, ce qui indique un faible usage de la voiture pour aller au travail.

Par ailleurs, les voitures ventouses – qui restent stationnées sans changer de place – correspondent à 20% du total des places. Les riverains occupent ainsi au minimum 40% des places durant la journée.

D'autre part, 20% des places environ sont occupées par des voitures qui stationnent pendant plus de 4 heures (rotatif long) et correspondent soit à des habitants de St Gilles ou des conducteurs avec abonnement de stationnement, soit à des automobilistes qui risquent de payer 15 € pour avoir stationné trop longtemps.

15% des places environ sont occupées par des voitures qui stationnent pendant 2 à 3h30.

Il y a peu de stationnement de courte durée (même si ce nombre est sous-estimé du fait de la fréquence horaire des relevés).

Les parkings au centre sont utilisés durant la nuit comme en journée mais il y reste toujours de la place.

Les bords de la place laissent des places libres durant la nuit également.

Conclusion

Même si le secteur – en particulier celui de la place Marie Janson – compte encore une quantité importante de voitures ventouses, la mise en place du plan de stationnement a déjà produit des effets puisqu'on trouve aujourd'hui jusqu'à 20% de places libres sur des secteurs auparavant proches de la saturation, particulièrement en journée

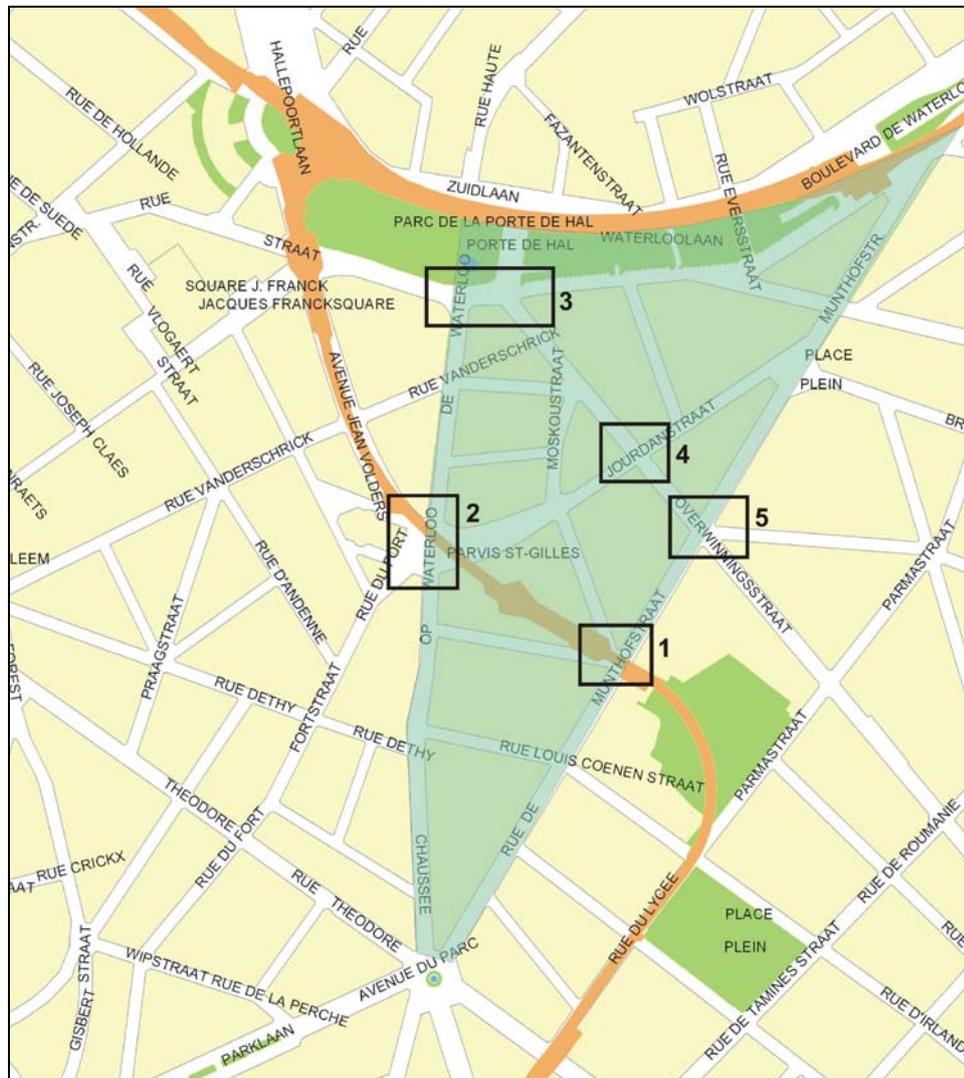
Par ailleurs, la rotation reste globalement longue, jusqu'à l'illégalité, ce qui pose la question de l'efficacité du passage des contrôleurs afin de faire respecter la nouvelle réglementation.

Cette nouvelle donne sera prise en compte dans les estimations pour évaluer la future capacité et le type d'occupation souhaitée pour le parking.

2.2.2. Circulation automobile

POSTES DE COMPTAGES

Ci-après sont présentés les enseignements des comptages réalisés aux 5 postes en janvier 2005, ainsi que de nouveaux comptages effectués aux postes 4 et 5 en novembre 2008.



Localisation des postes de comptage

Évolution de la situation entre 2005 et 2008

Au carrefour Jourdan / Victoire, on a compté moins de veh/h en novembre 2008 qu'en janvier 2005. La mise à sens unique de la rue Jourdan (février-mars 2007) n'explique cela que pour une part: on constate en effet qu'un certain nombre de conducteurs qui débouchaient de la rue Jourdan, côté Dillens font maintenant le mouvement Hôtel des monnaies-Victoire-Jourdan.

Les fluctuations du trafic en raison d'entraves à proximité (un accident, des travaux, etc...) expliquent les écarts entre des comptages manuels, effectués sur des périodes relativement courtes.

Au carrefour Hôtel des monnaies / Victoire, les comptages de 2005 et 2008 sont similaires en volume total mais on observe maintenant un nombre plus important de vireurs à droite et à gauche. Explications possibles: la mise à sens unique de la rue Jourdan et l'aménagement de bandes de tourne à gauche sur l'axe Hôtel des Monnaies.

Il apparaît de toute manière que la rue Hôtel des Monnaies présente une réserve de capacité à l'heure de pointe du matin en direction du centre, par rapport à la durée des phases de rouge des feux de circulation. En pointe du soir, la réserve est moindre, mais elle existe également.

2.2.3. Transports publics

(PRE)-METRO

Une ligne de préméto et une de méto desservent les arrêts de la Porte de Hal du Parvis de Saint-Gilles.

Pour la première ligne (préméto), les arrêts Porte de Hal et Parvis de Saint-Gilles sont desservis par les lignes de trams 3 (Churchill – Gare du Nord), 4 (Parking Stalle – Esplanade), 51 (Silence – Heysel) et par la ligne 33 (Churchill – Bordet Station) mais uniquement en soirée.

La ligne de méto (ligne 2 Delacroix - Simonis) dessert la Porte de Hal.

Les fréquences y sont élevées avec un passage toutes les 2,5 et 10 minutes.

BUS

STIB

La ligne de Bus 48 (Uccle Stalle – Bourse) dessert, dans le périmètre d'étude, les arrêts Porte de Hal, Parvis de Saint-Gilles et Barrière.

La ligne 27 (Gare du Midi – Andromède) dessert les arrêts Fontainas et Porte de Hal.

Fréquence

48 : 5-10 minutes, 15-20 minutes en soirée et w-e.

27 : 10-15 minutes, 20 minutes en soirée et w-e.

De Lijn / TEC

Les lignes De Lijn et TEC offrent ensemble une offre comparable à celle des lignes fréquentes de la STIB, soit de l'ordre de 8 à 10 passages par heure en semaine et en journée, il est vrai inégalement répartis dans la tranche horaire. Cependant, en soirée et le week-end les fréquences sont très réduites.



Les transports publics

TAXIS

Un emplacement taxi se trouve sur le Parvis. Il est souvent squatté par d'autres véhicules (absence de taxis !).

VOITURES PARTAGEES

Trois stations Cambio se trouvent à proximité immédiate du site: les stations Horta, Janson et Porte de Hal.

Les voitures Cambio ont un grand succès à Saint-Gilles; la clientèle est en augmentation permanente. Leur utilisation doit être vue comme une manière de réduire la pression de stationnement, bon nombre d'utilisateurs pouvant se passer de voiture.

2.2.4. Modes non-motorisés

PIETONS

Les flux piétons sont très importants dans le périmètre de l'étude. Les comptages effectués par Atrium dans le périmètre élargi de l'étude confirment la place importante de la marche à pied.



Flux piéton moyen

CYCLISTES

Actuellement, il n'existe qu'un seul aménagement spécifique pour les cyclistes, situé place Dillens. Un itinéraire cyclable régional (ICR) est par ailleurs planifié et traverse d'est en ouest le périmètre d'étude.

Autour de la place Marie Janson, des parkings vélos existent au croisement rue de Moscou – rue de Rome et au Parvis.

VELOS PARTAGES



Localisation des emplacements de « villos » autour du périmètre d'étude,

Source : villo.be. Stations Villo, juillet 2009.

Le système Villo, actuellement étendu à la Région Bruxelloise, permet de disposer d'un vélo en libre service moyennant abonnement.

La future station Villo du parvis de Saint Gilles sera la plus proche du site étudié.

PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

Peu d'aménagements existent dans le périmètre de l'étude.

Pour les PMR, l'accessibilité aux activités et aux modes de transport (surtout métro) est malaisée :

- Autour du parvis, plusieurs traversées piétonnes sont relativement difficiles en pratique
- Le stationnement aux angles de certains carrefours engendre également des problèmes, particulièrement aux distributeurs automatiques de billets comme à la Barrière

Les **espaces publics** majeurs sont assez **mal reliés entre eux** :

- Le parc Paulus et la place, malgré deux passages piétons protégés par feux ; les phases de feux sont trop courtes et l'attente trop longue ; en plus, il y a fréquemment formation de files, avec arrêt de véhicules sur les passages piétons
- La place est assez mal reliée au parvis, l'espace concerné (rue de Moscou, rue Jourdan) devant, à notre avis, être complètement repensé

2.2.5. Sécurité

VEHICULES D'URGENCE

Les véhicules du SIAMU (Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente) empruntent le périmètre : rue de la Victoire, chaussée de Waterloo avenue Jean Volders.

INSECURITE ROUTIERE

Au niveau de la circulation, de nombreux conflits existent. Les conflits principaux se font entre les modes non-motorisés et motorisés.

Au niveau de l'insécurité ressentie dans le quartier, la police confirme que la place Marie Janson « pose des problèmes de sécurité objective et subjective. La fréquentation le soir se fait par une population plutôt alcoolisée ou de bande de quartier organisant des sac-jacking aux carrefours ».

Le diagnostic du contrat de Quartier Métal-Monnaies confirme cette insécurité : « D'après des enquêtes faites auprès des habitants, la place Marie Janson est un lieu d'insécurité que l'on essaie d'éviter, qui ne sert qu'au passage ».

2.2.6. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

- Avant la mise en place du plan de stationnement, on constate une forte occupation et de faibles rotations des places de stationnement autour du site, en particulier l'après midi et en soirée.
- La mise en place du plan de stationnement dans l'ensemble de la commune contribue actuellement à libérer des places de parking en journée sur l'ensemble du périmètre d'étude, ainsi qu'à augmenter la rotation.

FRAGILITES/ SENSIBILITES

- Peu d'aménagements favorisent les déplacements doux et PMR.
- Présence d'un trafic important sur les rues de l'Hôtel des Monnaies et rue de la Victoire.
- Le stationnement riverain de nuit reste proche de la saturation, malgré les effets du plan de stationnement

POTENTIALITES

- La mise en place du plan de stationnement dans l'ensemble de la commune, est à même de diminuer la pression sur les places de parking en voirie.
- Les comptages ne constatent pas d'augmentation du volume de circulation sur les axes principaux que sont la rue de la Victoire et la rue de l'Hôtel des Monnaies. Cette dernière offre notamment la réserve de capacité qui suggère qu'elle pourrait accueillir les flux supplémentaires générés par le parking éventuel.
- Le projet de parking permet de répondre aux besoins de stationnement riverain la nuit, malgré les effets du plan de stationnement

2.3. POPULATION : DOMAINE SOCIAL ET ECONOMIQUE

2.3.1. Relevé de la situation existante

La place Marie Janson se positionne dans la partie occidentale des faubourgs de la première couronne bruxelloise, quartiers historiques du 19^{ème} siècle. Globalement liés à l'axe industriel du canal, ces faubourgs montrent un profil socio-économique globalement précaire, en témoigne les principaux indicateurs pertinents en la matière : forte proportion d'étrangers issus de pays pauvres, grands ménages, nombreux chômeurs ou emplois précaires, parallèlement à une suroccupation des logements.

Néanmoins, les tendances récentes laissent apparaître une évolution de ces quartiers au patrimoine architectural souvent de qualité, vers une forme de renouvellement de la population. On assiste en effet au cours de la dernière décennie à une reconquête des parties centrales de la ville par des populations au patrimoine socioculturel élevé et souvent en phase d'émancipation.

PROFIL SOCIO-ECONOMIQUE DU PERIMETRE

Les îlots bordant La place Marie Janson montrent des densités largement supérieures à la moyenne régionale et souvent supérieures à la moyenne communale, de l'ordre de 130 à 223 hab./ha, soit une moyenne de 205,34 hab./ha. La moyenne communale évoluant autour de 169 hab./ha.

En termes d'évolution, la décennie 1991-2001 laisse apparaître une relative stabilité, voire une légère augmentation de la densité dans l'ensemble des secteurs statistiques concernés.

Au vu des calendriers d'opérations de rénovation touchant à leur fin et au seuil de densité atteignant ses limites, il semble raisonnable de penser que la population des îlots bordant la place restera relativement stable dans les décennies à venir.

Par ailleurs, la composition de la population de Saint Gilles est riche en nationalités différentes, et le secteur du PPAS n'échappe pas à cette tendance. La population étrangère est majoritairement originaire des pays de l'Union Européenne, et dans une moindre mesure des pays africains, depuis la rive sud de la Méditerranée jusqu'au sud du Sahara.

Au total, la part de la population non belge équivaut à 42% de la population totale du secteur.

La population n'ayant pas d'emploi équivaut à 23.3% de la population active, ce qui est 2 points de plus que la moyenne de la Région Bruxelloise et légèrement en deçà de la moyenne de la commune (24.2%).

DYNAMIQUE SOCIALE DU QUARTIER

Globalement, le quartier apparaît comme un espace agréable et animé.

Cependant, l'espace public que constitue la place Marie Janson est un lieu de transition et de rencontre entre le haut du quartier, plutôt paisible, et le bas du quartier, plutôt animé. Peu adapté aux usages d'aujourd'hui, il est un des lieux où l'insécurité pose problème. Il semble ainsi être devenu un véritable "squat" pour alcooliques, toxicomanes et bandes de quartier¹.

¹ ARIES Consultants SA – Contrat de Quartier Métal-Monnaies – Phase 1

D'après les enquêtes faites auprès des habitants du quartier, la place Marie Janson est un lieu d'insécurité que l'on essaie d'éviter, qui ne sert qu'au passage. Les habitants préfèrent même le contourner pour des raisons de sécurité.

En matière d'aide sociale, le premier service est le CPAS qui travaille à Saint-Gilles en collaboration avec le CAFA (Centre d'Accompagnement et de Formation pour Adultes, qui dépend du CPAS). Le CAFA (situé rue du Fort), a une mission d'accueil et d'aide de la population dans différents domaines, dont notamment le logement et l'emploi. Les antennes de quartier jouent également un rôle essentiel dans la problématique sociale, elles sont les relais entre autorités communales et habitants mais sont surtout un endroit d'écoute et d'aide dans une multitude de domaines. Dans le périmètre du contrat de quartier, on trouve comme équipements sociaux :

- une antenne de quartier (Parvis),
- 2 polycliniques,
- 2 centres de formations
- le CIFA – Ecole des devoirs
- et plusieurs ASBL.

ACTIVITES ECONOMIQUES EN PRESENCE²

Le noyau commercial du centre compte environ 250 commerces :

- Au Parvis, les commerces sont assez diversifiés, on y trouve des commerces de proximité (boulangerie, librairie, ...) ainsi que des commerces de services (banques) et plusieurs établissements Horeca.
- Le Parvis est par ailleurs un pôle commerçant des plus attractifs grâce à son marché historique et quasi-quotidien (6 fois par semaine sauf le lundi). Ouvert le matin jusqu'à 14h, il a un fort pouvoir d'attraction. Le week-end, le marché s'étend de la rue du Fort jusqu'à la rue de la Victoire, et on y compte environ 200 exposants (en comparaison, sur la place Flagey avant les travaux, le grand marché comptait au maximum 100 exposants). C'est d'ailleurs pour cela que nombreux sont les clients du week-end qui viennent des communes avoisinantes.
- La rue de Moscou (le bas) est devenue un véritable pôle de cafés et restaurants.
- La chaussée de Waterloo a été investie par de nombreux commerces de proximité, certains commerces alimentaires sont spécialisés en denrées méditerranéennes et d'Europe de l'est.
- Le tronçon de l'avenue Volders semble plus affecté aux commerces spécialisés.

Par ailleurs, la seule grande entreprise du secteur est située non loin de la place Dillens. Il s'agit des bureaux de la firme d'ascenseurs Schindler.

D'autres bureaux ont été recensés près de l'îlot Hôtel des Monnaies, essentiellement sur les rues de la Victoire et de l'Hôtel des Monnaies

ACTIVITES CULTURELLES EN PRESENCE

Le quartier est porteur d'un réel dynamisme culturel puisqu'on ne compte pas moins de 7 équipements ; il s'agit du Musée de l'ascenseur, du café théâtre « Comic'Art », de la Maison du Peuple (parvis St-Gilles, 37), du CCLJ (Centre Communautaire Laïc Juif, rue de l'Hôtel des Monnaies, 52), de la Maison Pelgrims (rue de Parme, 69), la Maison Hoguet (rue de Rome, 24-28), et du Centre culturel Jacques Frank (chaussée de Waterloo, 94).

² ARIES Consultants SA – Contrat de Quartier Métal-Monnaies – Phase 1

Ces équipements ont plus une vocation locale que régionale, mis à part l'Aegidium (parvis St-Gilles, 20), ancien cinéma et aujourd'hui patrimoine classé, dont le projet de rénovation (en attente de financement) devrait donner des salles avec des capacités de l'ordre de 400 places.

2.3.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

- Le site étant inoccupé, sa valeur présente est celle de l'utilisation en fonction de parc. Les abords du site sont caractérisés par un espace commercial et culturel dynamique, au sein d'un espace urbain dense, où existe une mixité sociale, générationnelle et culturelle.

FRAGILITES/ SENSIBILITES

- Une partie de la population riveraine est socialement en difficulté, avec notamment un taux de chômage de 24% de la population active.
- Certains groupes d'usagers, notamment la nuit, contribuent à augmenter l'insécurité dans et aux abords du parc.
- L'équilibre existant en matière de mixité sociale, générationnelle et culturelle est menacé par les nouvelles dynamiques résidentielles et sociales.

POTENTIALITES

- Poursuite de la dynamique commerciale et culturelle actuellement en cours, en particulier autour du parvis et de la place.
- Les nouvelles dynamiques résidentielles et sociales sont également un enrichissement potentiel.

MENACES

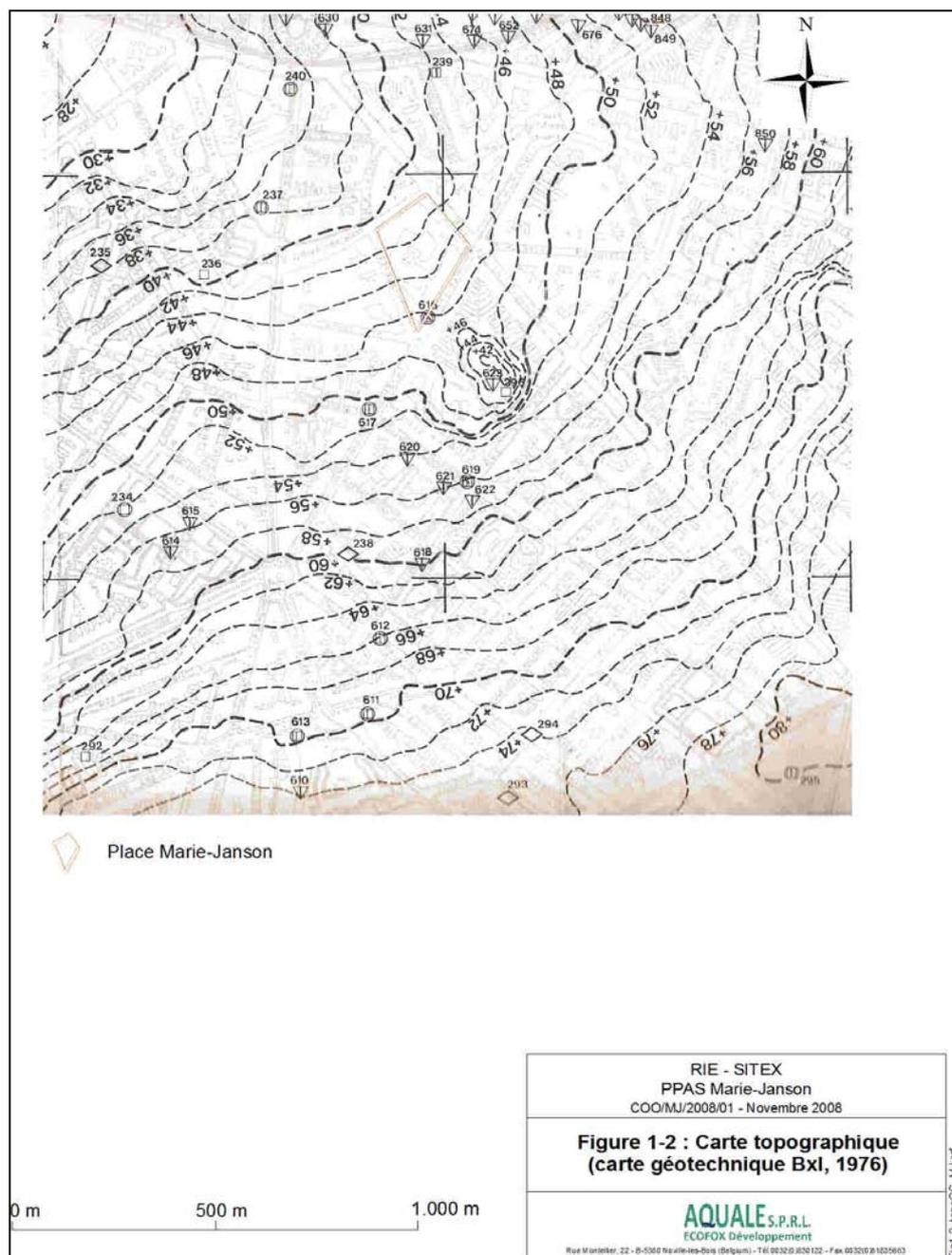
- Les tarifs proposés pour le nouveau parking pourraient ne pas rencontrer les capacités financières des populations riveraines.

2.4. SOL, SOUS-SOL ET EAUX SOUTERRAINES

2.4.1. Relevé de la situation existante

TOPOGRAPHIE

Sur base de la carte géotechnique de Bruxelles, le site présente un dénivelé depuis le sud-est (rue de l'Hôtel des Monnaies - cote maximale de + 47 mètres) vers le Nord-Ouest (rue Jourdan / Saint Gilles - cote minimale de + 41 mètres), soit de l'ordre de 6% vers la plaine alluviale de la Senne.

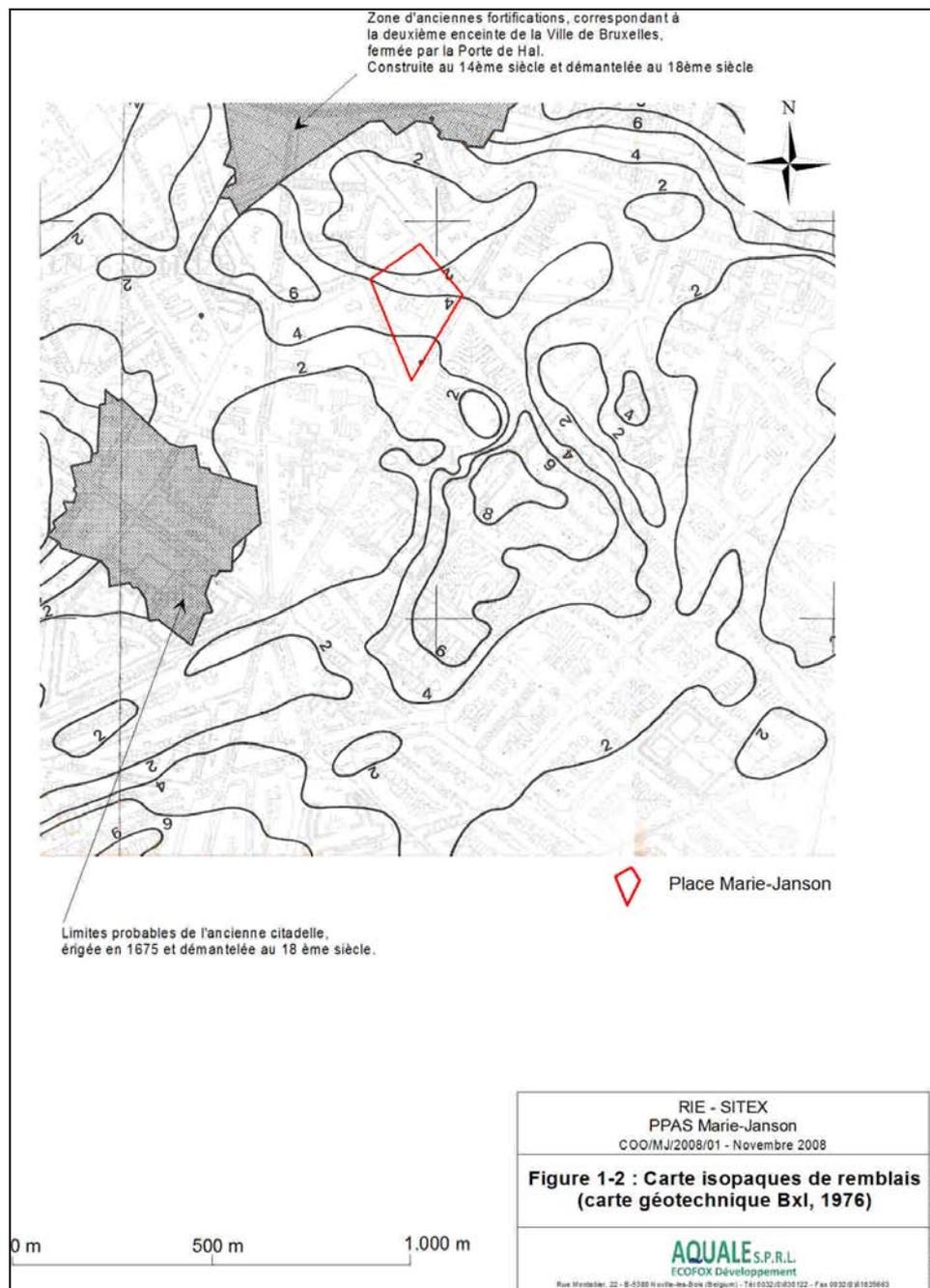


Carte topographique, issue de la carte géotechnique de Bruxelles, planche 31.3.7. (1976)

PEDOLOGIE ET REMBLAIS

La carte pédologique du site n'a jamais été levée. Selon le Service de géo-pédologie des Facultés agronomiques de Gembloux, son levé n'est pas planifié et ne le sera probablement jamais. En effet, la place Marie-Janson correspond actuellement à une place pavée sise dans un ensemble fortement urbanisé.

La carte géotechnique de Bruxelles indique la présence de remblais d'une épaisseur de 3 à 5 mètres. Cette carte a été établie en partant de l'hypothèse que la première carte altimétrique, établie en 1860, représentait la surface naturelle du sol.

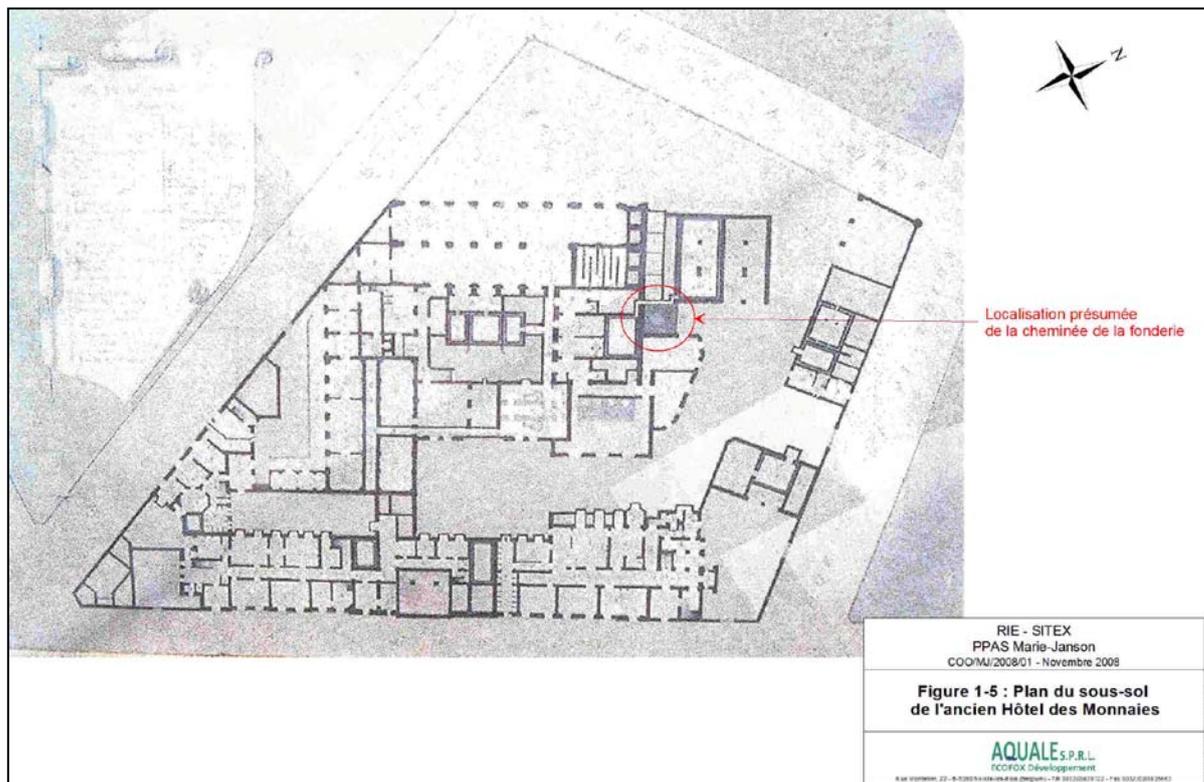


Carte des isopaques de remblais, issue de la carte géotechnique de Bruxelles, planche 31.3.7. (1976)

L'épaisseur des remblais est maximale au centre du site, selon un tracé approximativement Est-Ouest, l'épaisseur des remblais croissant, en outre, d'Est en Ouest. Ceux-ci pourraient correspondre au tracé de l'ancien cours d'eau canalisé et dévié vers/sous la rue de Moscou lors de la construction de l'Hôtel des Monnaies (inauguré en 1880).

ANCIENNES FONDATIONS DE L'HOTEL DES MONNAIES

Jusqu'en 1979, le site a accueilli l'Hôtel des Monnaies (inauguré en 1880), s'étendant alors sur plus d'un hectare. La présence de ses fondations dans le sol est donc quasiment certaine.



Plan du sous-sol de l'ancien Hôtel des Monnaies

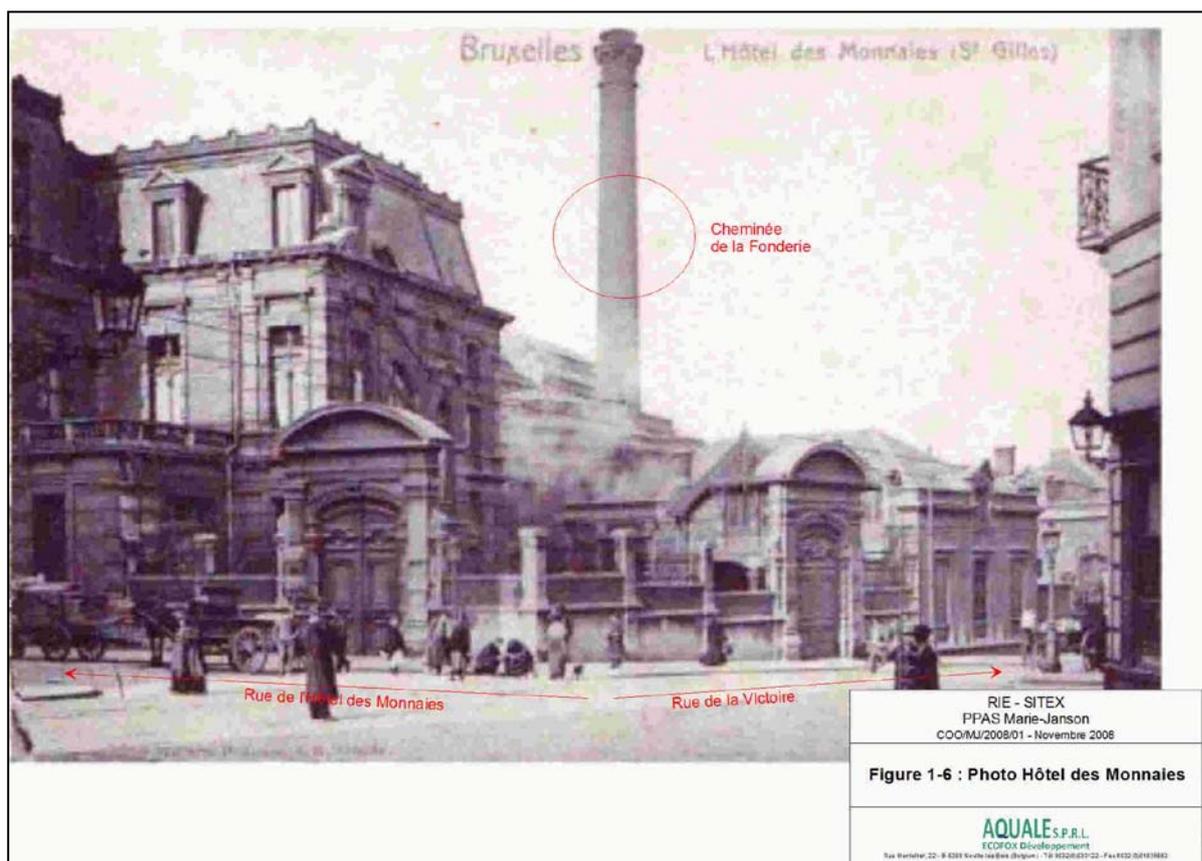
ETAT SANITAIRE DU SOL

Dans le domaine des sols, le cadre réglementaire applicable au présent projet concerne essentiellement la détection³, lors de la réalisation du chantier, de pollutions de sol.

Comme source de contamination potentielle du site, il y a tout d'abord lieu de considérer la présence d'une épaisseur relativement importante de remblais d'origine inconnue. En effet, la carte géotechnique de Bruxelles, établie en 1976, indique la présence de remblais d'une épaisseur de 2 à 5 mètres. L'épaisseur des remblais est maximale au centre du site, selon un tracé approximativement Est-Ouest, l'épaisseur des remblais croissant, en outre, d'Est en Ouest.

Par ailleurs, selon le plan du sous-sol de l'ancien Hôtel des Monnaies et les photos du site, une cheminée de fonderie apparaît. Elle est située dans la partie Nord du site. Une contamination en divers métaux lourds est donc à priori possible au droit de cette cheminée et dans la zone de stockage des métaux / sable de fonderie. Il y a également lieu de noter qu'il s'agit de la zone où l'épaisseur des remblais est plus épaisse. S'il y a eu une contamination du sol, il est donc possible que celle-ci se soit diffusée sur toute l'épaisseur des remblais (de l'ordre de 5 mètres de profondeur) jusqu'aux limons éoliens quaternaires.

³ Visuelle ou organoleptique



Photos de l'ancien Hôtel des Monnaies

Selon un courrier de l'IBGE daté du 08/12/2008, le site est repris au projet d'inventaire des sites potentiellement pollués, pour le motif suivant : "Fusion de la fonte et de l'acier, usines sidérurgiques, hauts fourneaux, production de métaux bruts". Selon toute probabilité, cette activité est liée à la cheminée de fonderie précitée.

GEOLOGIE

Situation géologique locale

Selon la nouvelle carte géologique « Bruxelles-Nivelles », planche 31-39 (Buffel & Matthus, 2001), le sous-sol est composé d'un dépôt hétérogène de sable silteux à argileux du Membre de Moen de la Formation de Kortrijk (Tertiaire).

Cependant, selon les données de forages disponibles au droit et à proximité du site et la carte géotechnique de Bruxelles, cette formation est couverte par une épaisseur variable de remblais anthropiques et de limons éoliens de plateaux et versants de vallée Quaternaire.

Vu le caractère limono-argileux du sol, les possibilités d'infiltration apparaissent extrêmement faibles.

HYDROGEOLOGIE

Aquifères en présence

Au droit du site, les remblais sont le siège d'écoulements superficiels dont les limons éoliens paraissent constituer le mur.

D'après les résultats des mesures piézométriques un niveau d'eau a été identifié au droit du site à une profondeur de l'ordre de 1,12 à 4,1 mètres, ce qui correspondrait

approximativement à la base des remblais. Ceux-ci semblent donc être le siège d'écoulements superficiels dont les limons éoliens paraissent constituer le mur.

L'importance de l'aquifère d'altération du sommet du Cambro-silurien du Massif du Brabant (captif) est liée au taux d'altération des grès, des schistes et des siltites qui le composent. Les premiers s'altèrent en sables pouvant contenir un aquifère local, tandis que les seconds donnent des argiles par altération, et donc des niveaux imperméables. Elle est ici en relation avec la nappe alluviale de la Senne.

L'aquifère des fissures profondes du Cambro-silurien du Massif du Brabant est développée à la faveur des différentes phases tectoniques ayant affecté le Massif du Brabant, ce qui induit un taux de fissuration élevé. Le rôle des failles est notoire car elles sont capables de drainer des quantités importantes d'eau logée dans la zone d'altération du socle si leur remplissage est perméable (cas des formations gréseuses). Par contre, dans les schistes et dans les siltites, le remplissage argileux leur confère surtout un rôle d'écran ou de seuil hydrogéologique.

Captages

Le périmètre du site ne recoupe aucun périmètre de protection de captage. En outre, aucune zone de protection n'existe dans les environs du projet.

Qualité des eaux souterraines

Des données relatives à la qualité locale des eaux souterraines n'ont pas été identifiées. Ci-après sont donc décrites les pressions ponctuelles et diffuses rencontrées globalement, en Région bruxelloise, par les aquifères en présence.

On estime que la pollution actuelle des eaux souterraines en Région bruxelloise est essentiellement liée à des sources de pollution ponctuelles (activités industrielles polluantes, friches et sites contaminés, accidents et déversements de substances polluantes) Néanmoins, les mesures actuellement disponibles n'ont pas permis de mettre en évidence des impacts significatifs liés à ces pressions.

Les pressions diffuses sont présumées relativement importantes. Elles résulteraient en particulier de pertes du réseau d'égouttage et de la lixiviation des espaces verts et cultivés. Des inconnues demeurent quant à la justification de certains teneurs (nitrates notamment) par rapport aux sources potentielles de pollution identifiées en Région bruxelloise. Il est possible que des flux de substances polluantes proviennent de masses d'eau d'autres régions (et inversement).

Il apparaît que seules les nappes d'eau du Bruxellien et de l'Yprésien (dont la Formation de Kortrijk – Membre de Moen) peuvent subir des pressions significatives.

Ces nappes sont les plus vulnérables (nappes libres), là où elles ne sont pas couvertes par les limons quaternaires. On y observe fréquemment des teneurs en nitrates dépassant les normes établies pour l'eau potable et, localement, des traces de pesticides lesquelles restent cependant généralement inférieures aux normes. Ces deux paramètres font dès lors l'objet d'un suivi particulier par l'AED (Administration de l'Équipement et des Déplacements).

Ainsi, au Sud et à l'Est du site, aux environs du plateau où se trouve la chaussée de Charleroi, les sables bruxelliens sont affleurants. Si l'on considère que la nappe superficielle des remblais sise au droit du site est principalement alimentée par des sources situées dans la Formation de Bruxelles, l'eau qui y est captée (par les salons lavoirs et le car-wash, par exemple) est selon toute probabilité d'une qualité très médiocre.

Les autres nappes d'eau (dont les aquifères du Cambro-silurien du Massif du Brabant) ne connaissent qu'occasionnellement des dépassements des normes relatives à l'eau potable. Elles sont normalement préservées du fait de leur caractère captif.

STABILITE DU SOL

La compressibilité des terrains est maximale dans les zones tourbeuses, importantes dans les zones argileuses et moindres dans les autres zones.

Compte-tenu de l'importante épaisseur de remblais divers présents au droit du site et de la présence des fondations de l'ancien Hôtel des Monnaies, la compressibilité des terrains devrait être globalement très variable mais faible.

2.4.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

- Pas d'impétrants rencontrés sous le site.

FRAGILITES/ SENSIBILITES

- Présence de remblais d'une épaisseur de 2 à 5 mètres, dont le maximum est situé au centre du site.
- Présence certaine des anciennes fondations de l'Hôtel des Monnaies.
- Présence d'une nappe d'eau à une profondeur de 4m (au Sud) à 1 m (au Nord) et qui correspond à la base des remblais.
- Passage du collecteur des sources à une profondeur de 8/10 mètres, dans la partie basse (ouest) du périmètre.
- Contamination possible des sols à l'emplacement de l'ancienne cheminée de fonderie (fusion de la fonte et de l'acier, usines sidérurgiques, hauts fourneaux, production de métaux bruts).

2.5. EAU (EAUX USEES, EAUX PLUVIALES, EAUX DE DISTRIBUTION)

2.5.1. Relevé de la situation existante

EGOUTTAGE

Réseau actuel d'évacuation des eaux usées

En matière d'eaux usées, la Région de Bruxelles-Capitale est divisée en 3 sous-bassins hydrographiques. On se trouve ici dans le sous-bassin Sud. Le réseau d'égouttage (comprenant les eaux usées et les eaux pluviales) fonctionne gravitairement.

Le collecteur de la rue de l'Hôtel des Monnaies est repris par le collecteur de la rue de la Victoire. Les collecteurs de la rue de la Victoire et de la rue Jourdan sont repris par un collecteur principal vers la rue des Vétérinaires, où se trouvent la station de pompage et le déversoir vers la Senne.

Station d'épuration

La station d'épuration « Sud », située à la limite des communes de Forest et Anderlecht, assure l'épuration des eaux usées produites par le sous-bassin hydrographique Sud, comprenant quatre communes bruxelloises (d'Anderlecht, Forest, Saint-Gilles et Uccle) ainsi que trois communes flamandes périphériques (Ruisbroek, Drogenbos, Linkebeek).

EAU DE DISTRIBUTION

L'IBDE dispose d'un réseau de distribution d'eau de part et d'autre de la rue de la Victoire et coté place Marie Janson le long de la rue de Moscou. Par contre, le long de la rue de l'Hôtel des Monnaies et de la rue Jourdan le réseau de distribution se trouve sur le coté opposé de ces rues.

HYDROLOGIE

Description du réseau hydrologique local

Aucun autre cours d'eau de surface n'existe sur le site ou à proximité.

Un ancien cours d'eau souterrain "canalisé" aurait été dévié vers / sous la rue de Moscou lors de la construction de l'Hôtel des Monnaies.

La carte géotechnique de Bruxelles indique la présence de remblais d'une épaisseur de 2 à 5 mètres. L'épaisseur des remblais est maximale au centre du site, selon un tracé approximativement Est-Ouest, l'épaisseur des remblais croissant, en outre, d'Est en Ouest. Ceux-ci pourraient correspondre au tracé de l'ancien cours d'eau canalisé et dévié vers/sous la rue de Moscou lors de la construction de l'Hôtel des Monnaies.

RISQUES D'INONDATION

Le site n'est pas sujet aux phénomènes d'inondation par débordement de cours d'eau. En effet, il ne se trouve pas dans une plaine alluviale mais sur le versant Est de la plaine alluviale de la Senne. Il présente une légère dénivelée depuis le Sud-Est (rue de l'Hôtel des Monnaies - cote maximale de + 47 mètres) vers le Nord-Ouest (rue Jourdan / Saint Gilles - cote minimale de + 41 mètres), soit de l'ordre de 6% vers la plaine alluviale de la Senne (dont la cote varie entre +20 et +27 mètres dans cette région de Bruxelles).

L'inondation par les eaux de ruissellement est peu probable suite à la dénivelée du site.

Des inondations par remontée du niveau de la nappe ont par contre été signalées dans plusieurs caves d'habitants au cours des trois dernières années :

- de la partie basse de la rue de la Victoire (près du croisement avec l'Avenue Henri Jaspard), quelques 350 mètres en aval de l'extrémité Sud du site;
- du carrefour de la rue de la Victoire et de la rue de Parme, quelques 350 mètres en amont de l'extrémité Est du site.

Ce type de phénomène est donc possible au droit des futures caves / parties souterraines du site, celui-ci se trouvant entre deux zones où des inondations par remontée du niveau de la nappe ont été signalées. Il y a cependant lieu de rappeler l'existence d'un collecteur de sources près de la rue de la Victoire, susceptible de minimiser fortement le risque d'inondations.

Dans ce sens, il y a lieu de souligner la très faible profondeur (1,1 mètre de profondeur dans la partie Nord à 4,1 mètres de profondeur dans la partie Sud du site) de la nappe superficielle des remblais.

Le terrain des sources est situé dans le parc Baron Paulus, se trouvant à environ 100 mètres en amont de l'extrémité Sud du site ; une inondation de la place Marie Janson par écoulement superficiel est donc également à craindre.

2.5.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

- Aucun cours d'eau de surface n'est présent sur le site
- Le réseau de distribution des eaux passe à l'extérieur du site

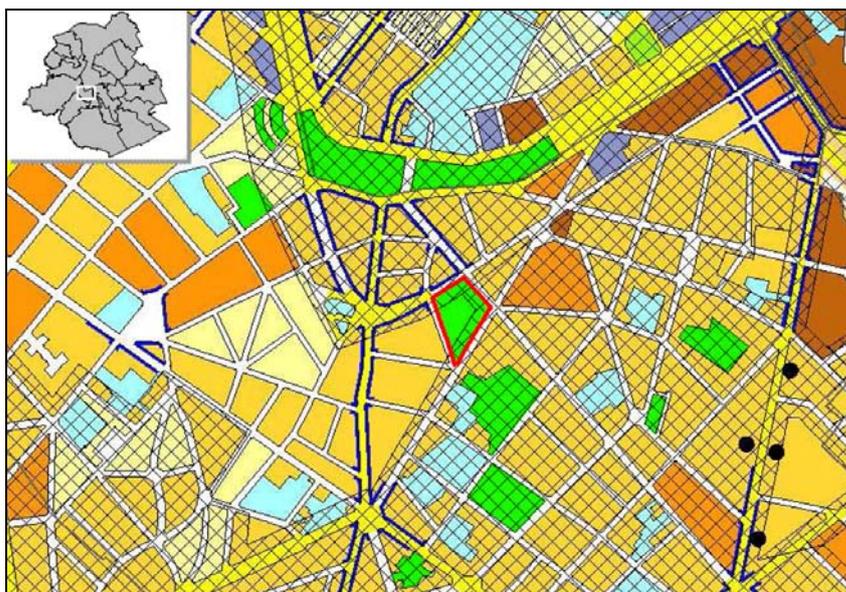
FRAGILITES/ SENSIBILITES

- Possibilité d'inondation du site depuis le terrain des sources (Parc Paulus) par écoulement superficiel mais aussi par remontée du niveau de la nappe autour du site
- Présence d'un cours d'eau/canal souterrain dont le tracé a été modifié lors de la construction de l'Hôtel des Monnaies et dont la localisation demeure aujourd'hui incertaine

2.6. DIVERSITE BIOLOGIQUE : FAUNE ET FLORE

2.6.1. Relevé de la situation existante

SITUATION DE DROIT EN MATIERE D'ESPACES VERTS.

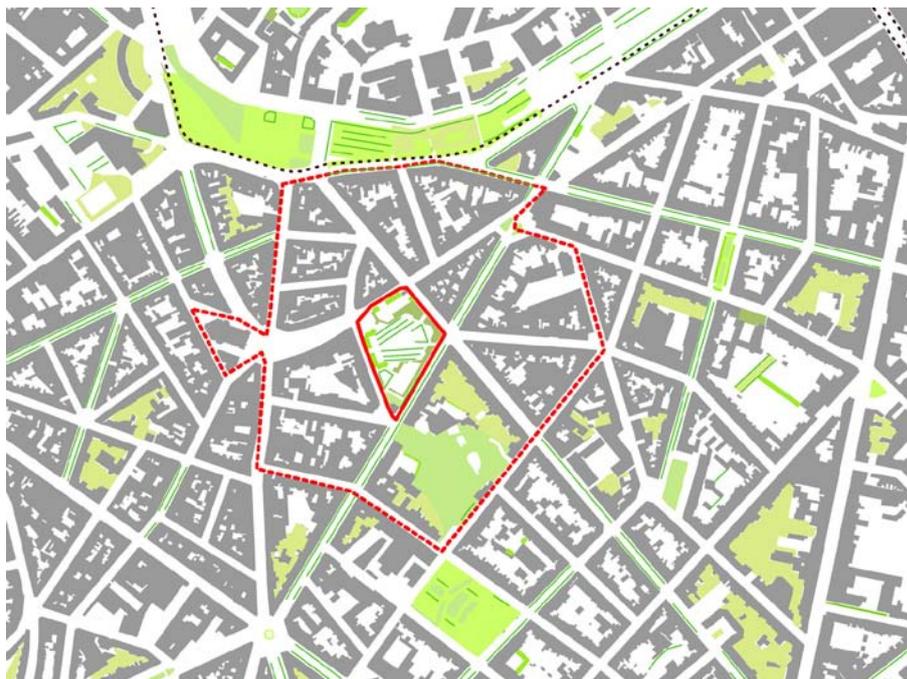


Situation au PRAS (affectations)

La carte du PRAS relative aux affectations classe la totalité du périmètre du PPAS en zone de parc.

SITUATION DE FAIT EN MATIERE D'ESPACES VERTS.

La situation de fait des espaces verts indique une végétalisation plus importante au sud est du périmètre, avec la présence des parcs Paulus et Morichar, alors que le Nord, l'Est et l'Ouest sont plus urbains. A noter cependant la proximité du site avec les jardins de la Porte de Hal, ce qui précise le rôle de ponctuation verte que devra jouer le futur aménagement



Situation de fait en matière d'espaces verts

CONTENU BIOLOGIQUE DU SITE.

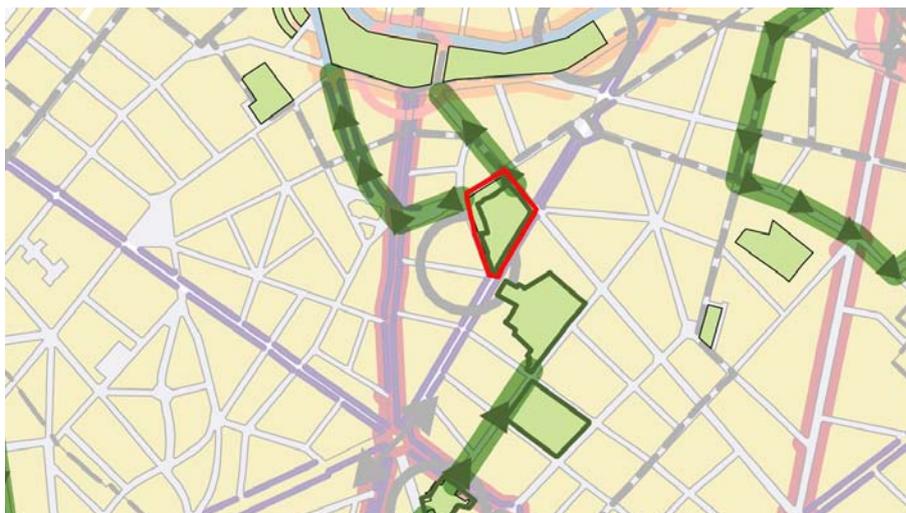
Le périmètre du PPAS ainsi que le périmètre d'étude ne présentent pas de richesse biologique particulière. Les seuls éléments faunistiques rentrant en compte sont les petites espèces qui nichent près des formations végétales du quartier.

Par contre, le développement de la trame verte régionale, en ponctuant le territoire d'espaces verts, devrait augmenter la capacité d'accueil d'espèces qui se sont éloignées du fait de l'extension urbaine. La verdurisation de la place Marie Janson, au détriment des places de parking, irait dans ce sens.

POSITIONNEMENT DANS LE MAILLAGE VERT EXISTANT (ECHELLE LARGE)

La place Marie Janson se situe à la jonction des continuités vertes prescrites par le PRD. Il est également désigné comme un espace vert jouant un relais paysager, écologique ou social sur les continuités vertes.

En effet, dans la continuité des parcs Paulus et Morichar, le futur aménagement devra s'inscrire dans le maillage vert existant, afin de favoriser l'émergence d'un axe vert qui irait jusqu'aux jardins de la Porte de Hal en passant par les rue Volders et Victoire.



Positionnement dans le maillage vert existant

2.6.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialité

VALEURS

- Le site ne possède pas de réelle valeur en termes de faune et de flore. Néanmoins, il participe à la ponctuation verte nécessaire à la vie de certaines espèces animales.

FRAGILITES/SENSIBILITES

- Le changement d'essence et d'organisation des espèces végétales pourrait modifier la présence de certaines espèces animales

POTENTIALITE

- L'amélioration de l'aspect et du contenu végétal du site renforcerait la sensation de végétalisation, et participerait ainsi à une meilleure appréciation de continuité d'espaces verts dans le secteur. Si l'aménagement de surface augmente l'arborisation, l'espace vert pourrait jouer un plus grand rôle dans le maillage écologique de centre-ville au moins pour l'avifaune.

2.7. ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE

L'étude acoustique et vibratoire du site vise à caractériser l'environnement sonore actuel existant sur le site en précisant autant que possible l'influence des différentes sources de bruit audibles sur le niveau sonore mesuré puis à étudier de manière qualitative l'impact sonore du projet sur l'environnement sonore actuel.

DESCRIPTIF DE L'AIRE GEOGRAPHIQUE CONCERNEE

Environnement sonore

Actuellement, l'environnement sonore dans et aux abords directs de la place Marie-Janson, est principalement affecté par :

- Le trafic routier autour de la place, dont le trafic important des bus rue de la Victoire.
- Le trafic aérien.
- Le bruit généré par les jeunes sur le terrain de jeux aménagé à l'angle de la rue de Moscou et la rue de l'Hôtel des Monnaies.
- Le bruit potentiel généré par le marché quotidien se déroulant rue de Jourdan et Parvis de Saint Gilles.
- Autres bruits perturbateurs (abolements, piétons, sirènes, klaxons...).

Environnement vibratoire

Les principales sources de vibrations aux alentours du site et susceptibles d'influencer l'environnement vibratoire du site est le trafic routier et en particulier la circulation des bus.

Localisation des riverains

Actuellement la zone du PPAS est presque entièrement entourée de zones d'habitats.

Les riverains les plus susceptibles d'être influencé par un projet de parking souterrain sur la zone sont :

- Les habitations rue de Moscou.
- Les habitations rue de Jourdan.
- Les habitations rue de l'Hôtel des Monnaies.
- Les habitations rue de la Victoire.
- Dans une moindre mesure : certaines habitations du Parvis de Saint Gilles, de la rue de Rome et de la rue du Métal.

Trafic routier

Le bruit du trafic routier est omniprésent sur la zone et constitue l'essentiel des niveaux de bruit ambiants constatés sur la zone.

Les voiries influant sur les niveaux sonores mesurés sur la zone sont (par ordre décroissant) :

- La rue de la Victoire.
- La rue de l'Hôtel des Monnaies.
- La rue Jourdan.

- La rue de Moscou.
- La rue du Métal (dans une moindre mesure).
- La rue de Rome (dans une moindre mesure).

Outre ces voiries, il est constaté la présence de 2 parkings extérieurs rue Jourdan et rue de Moscou. Les mouvements sur ces 2 parkings ne sont toutefois pas différenciables du bruit du trafic global.

Le revêtement des voiries est de type enrobé bitumeux standard et la vitesse maximum autorisée est de 50Km/h.

Concernant les transports en commun de type bus : il est considéré que le bruit généré par les bus fait partie intégrante du bruit global généré par le trafic routier. A ce titre aucune différenciation n'est effectuée pour la situation existante. Il est toutefois à noter que le trafic de bus est particulièrement important sur la rue de la Victoire avec un arrêt très fréquenté sur la place elle-même.

Trafic aérien

Le projet étudié ne va, en aucune manière, modifier l'impact actuel du trafic aérien sur la zone et compte tenu qu'aucun bâtiment résidentiel n'est prévu dans le cadre du projet étudié, le bruit lié au trafic aérien n'est pas abordé dans le présent rapport.

Bruits de voisinage

Les bruits de voisinages observés sur la zone étudiée sont principalement liés à l'activité journalière de marché sur la zone et au terrain de sport existant sur la place. Ces deux sources de bruits sont analysées de manière plus approfondies dans la suite du rapport.

Les autres bruits potentiels de voisinage sont liés à la circulation des piétons et éventuellement aux aboiements des chiens lors de leur promenade sur la place. Ces bruits n'ont pas pu être distingués du bruit ambiant lors des mesures ou ont été notés en tant que bruits perturbateurs.

Les bruits de voisinages sont soumis aux mêmes valeurs limites que le bruit des installations classées indiquées au chapitre précédent.

Vibrations

Les vibrations générées par les bus sont susceptibles d'influencer significativement l'aire géographique concernée par le PPAS.

Aucune mesure vibratoire récente n'a été effectuée à ce stade de l'étude, cependant il est jugé que le risque existant de gêne vibratoire est assez faible.

Toutefois seule une mesure vibratoire en situation existante pourrait permettre de définir avec certitude le risque de gêne vibratoire.

Perception des riverains

L'enquête effectuée auprès des riverains actuels montre que ceux-ci sont particulièrement sensibles au bruit lié au marché se déroulant tous les jours rue Jourdan et sur le Parvis de Saint Gilles, mais également le bruit lié au terrain de jeux, en particulier l'impact des balles sur le grillage du terrain et les cris des jeunes qui utilisent le terrain.

Conclusion

L'environnement sonore est fortement perturbé par le trafic routier qui constitue l'essentiel des niveaux sonores constatés sur la place.

Outre le trafic routier, les bruits potentiellement les plus gênants pour les riverains sont les bruits liés à l'utilisation du terrain de sport par les jeunes du quartier et la présence quotidienne du marché rue de Jourdan et au Parvis de Saint Gilles.

POINTS NOIRS DE BRUIT ET ZONES DE CALMES

Sur le site du PPAS, il n’y a actuellement pas de zones que l’on pourrait qualifier de calmes car le bruit du trafic routier est omniprésent sur la zone, toutefois, la nuit, les niveaux sonores constatés chutent significativement avec des niveaux de bruit résiduels LA95 proches de 30 dB(A), ce qui permet aux riverains de la zone de bénéficier d’un environnement relativement calme la nuit.

Des points noirs existent, ils sont définis comme étant supérieurs aux seuils définis dans le plan de lutte contre le bruit urbain de Bruxelles-Capitale. Les points noirs localisés sur la zone sont les suivants :

- Rue de la Victoire.
- Rue de l’Hôtel des Monnaies.

Les zones les plus calmes localisées sur la zone sont :

- Les étages supérieurs des immeubles entourant la place Marie Janson.
- La rue de Moscou peu fréquentée.
- Le centre du Parc car relativement éloigné du trafic routier.

2.7.1. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

- Les zones les plus calmes sont situées au niveau du centre de la place et de la rue de Moscou.
- Les niveaux de bruit résiduels la nuit sont faibles et correspondent à des seuils de quartier résidentiel.

FRAGILITES/ SENSIBILITES

- Nuisances sonores importantes liées au trafic routier, principalement dues aux rues Victoire et Hôtel des Monnaies.

2.8. QUALITE DE L’AIR

2.8.1. Relevé de la situation existante

Vu le niveau d’urbanisation et d’industrialisation qui caractérise l’agglomération bruxelloise, on peut dire que la pollution atmosphérique à Saint Gilles, sur la place Marie Janson, ne diffère pas réellement de celle observée dans la Région de Bruxelles.

Le niveau de pollution varie surtout en fonction de la météo (température, nébulosité, vitesse et sens du vent, ...) et de l’intensité du trafic routier. A ce titre, les journées sans voitures montrent l’importance que peut avoir la réduction de la circulation sur la qualité de l’air.

Le constat de ces vingt dernières années montre clairement une amélioration de la qualité de l’air ambiant à Bruxelles. Celle-ci est liée à différents facteurs tels que la suppression d’importantes sources d’émissions (incinérateurs hospitaliers, usines de cokeries...), l’appauvrissement des combustibles en composés organiques volatils (COV) ou en soufre, la suppression du plomb dans l’essence, l’introduction du pot catalytique sur les voitures, le renouvellement du parc automobile, l’utilisation croissante du gaz naturel pour le chauffage...

2.8.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

Le site n’est pas concerné par une pollution de l’air anormalement élevée au vu du contexte bruxellois.

FRAGILITES/SENSIBILITES

Certaines voiries proches du site (rue de la Victoire et Hôtel des Monnaies) présentent des niveaux de pollution élevés.

POTENTIALITES

Une augmentation de la végétalisation du site pourrait diminuer l’impact négatif causé par la pollution venant des rues Victoire et Hôtel des Monnaies.

2.9. MICROCLIMAT (OMBRES PORTEES, TOURBILLONS,...)

2.9.1. Relevé de la situation existante

Au vu de la taille des bâtiments qui jouxtent le site, en moyenne en R+3 avec quelques édifices en R+5, et de la taille du prospect – les constructions sont séparées par l'emprise de la place – aucune incidence ne viendra modifier notablement les zones d'ensoleillement et le climat local en général.

Par ailleurs, excepté la réalisation des trémies et des sorties piétons du parking, aucune construction en dur n'est prévue en surface sur le site.

2.9.2. Synthèse des forces, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

Les constructions existantes n'ont pas d'impact notable en termes d'ombres portées, de tourbillons, ...

2.10. ENERGIE

2.10.1. Relevé de la situation existante

Hormis l'édifice qui abrite aujourd'hui le bureau du gardien, le site est un espace non habité. Aucun bâtiment en dur n'est projeté sur la place.

2.11. DECHETS

2.11.1. Relevé de la situation existante

La place Marie Janson ne présente pas de réels enjeux en termes de déchets. L'activité de la place génère un certain nombre de déchets quotidiens (emballage, poubelles) qui sont récupérés, comme dans les autres quartiers, par les services de la propreté publique de la commune ; Le quartier est globalement équipé en équipement de collecte : des poubelles sont disposées à l'entrée et autour du parc, une benne pour le recyclage du verre se trouve sur le site même. On note également la présence de deux zones déchet canins.

Enfin, le nettoyage, ainsi que la gestion du marché du parvis, qui s'étale le week-end jusqu'à la place, est assuré par une société privée, les établissements Charve. Il ne semble pas y avoir de problème de propreté après le nettoyage du marché.

Par contre, des points noirs au niveau du dépôt de déchets clandestins ont été relevés sur le site.

2.11.2. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

Le site est plutôt bien entretenu et est globalement bien pourvu en termes d'équipements de collecte de déchets

FRAGILITES/SENSIBILITES

Présence récurrente de groupes de marginaux ou de personnes socialement en déprise, qui ont tendance à dégrader l'espace public.

POTENTIALITES

Le développement d'un contexte urbain favorable à une appropriation positive de l'espace ainsi qu'à une gestion efficace des déchets.

2.12. ÊTRE HUMAIN (SANTÉ, SÉCURITÉ, CADRE DE VIE ET BIEN-ÊTRE)

2.12.1. Santé

BRUIT

De manière générale, l'environnement sonore est caractérisé à St Gilles, par ordre d'importance, par le trafic routier local, l'animation d'un quartier d'habitation, et dans une moindre mesure, par le trafic aérien (décollage piste 25R).

Les grandes voiries régionales (Waterloo, Verhaegen, Defaqz) sont celles qui génèrent le plus de nuisances. Les rues de la Victoire et Hôtel de Monnaie, qui jouxtent la place Marie Janson, ainsi que dans une moindre mesure la chaussée de Waterloo, sont autant génératrices de bruit, avec un niveau moyen d'émission de 65 Db.

Rappel : la moyenne recommandée par l'OMS est de 50 Db alors que la Région a défini des seuils d'intervention (65 Db en extérieur, 60 en intérieur) à savoir des niveaux de bruit à partir desquels la situation acoustique des populations résidentielles est considérée comme tout à fait intolérable et nécessite une intervention des pouvoirs publics.

On peut donc considérer que les niveaux de bruit observés aux abords de la rue de la Victoire et de la rue de l'Hôtel des Monnaies, sont une source de nuisances non négligeable pour les usagers en général.

ENSOLEILLEMENT

Le projet d'aménagement de la place Marie Janson ne prévoit pas de nouvelles constructions qui pourraient avoir une incidence sur l'ensoleillement.

Par ailleurs, l'implantation des trémies nécessaires au parking souterrain ne sont pas à même de créer des zones d'ombrages suffisantes pour constituer une nuisance.

2.12.2. Sécurité

L'un des trois commissariats de police de la commune est situé au niveau du parvis de St Gilles. Si le sentiment de sécurité demeure le plus répandu, le sentiment d'insécurité semble progresser en moyenne sur la commune⁴.

La place Marie Janson fait partie des points sensibles où l'insécurité, objective et/ou subjective, prédomine. En guise d'illustration, nous reprenons ici une partie du constat réalisé dans le cadre du contrat de quartier Métal-Monnaie.

« ...le haut et le bas du quartier sont "séparés" par le "Carré Monnaies". Cet espace public, réaménagé il y a une quinzaine d'années, ne répond plus aux besoins des habitants. Il est aujourd'hui le seul véritable lieu dans le périmètre où l'insécurité objective et subjective pose problème. Aujourd'hui, il est devenu un véritable "squat" pour alcooliques, toxicomanes et bandes de quartier. D'après les enquêtes faites auprès des habitants du quartier, le "Carré Monnaies" est un lieu d'insécurité que l'on essaie d'éviter, qui ne sert qu'au passage. Les habitants préfèrent même le contourner pour des raisons de sécurité ».

La police fait également état d'actes de « sac-jacking » répétés au niveau de la rue de l'Hôtel des Monnaies.

⁴ Rapport Diagnostic Local de Sécurité, 2007

Comme déjà évoqué précédemment, le réaménagement de la place devrait permettre une meilleure lisibilité des nouveaux espaces, dans leurs ouvertures et leurs éclairages, ceci afin d'augmenter la sensation de respiration et de protection.

2.12.3. Qualité de vie

ESPACES PUBLICS

Un certain nombre d'indicateurs, objectifs et subjectifs, peuvent rendre compte de la qualité de vie d'un site donné. Ainsi, les enquêtes de satisfaction menées dans le cadre de l'élaboration du rapport sur l'état de l'environnement bruxellois, nous renseignent sur la perception des habitants en ce qui concerne la qualité des espaces publics.

Il en ressort pour les habitants de Saint Gilles une satisfaction des moins importantes concernant l'appréciation de l'offre d'espaces verts (indice 70.9) alors qu'elle est en moyenne de 109 pour la Région de Bruxelles.

La commune, une des plus denses de la région bruxelloise, est effectivement « très urbaine », les quelques espaces verts n'étant pas ou peu mis en valeur.

VOISINAGE

Les nuisances induites par le voisinage sont également un motif d'insatisfaction pour les habitants de la commune, l'indice de satisfaction tombant à 66.4 pour une moyenne de 81.6 pour l'ensemble des communes de la Région bruxelloise. On peut estimer que, globalement, les nuisances induites par le voisinage sont une source d'insatisfaction pour les riverains du site.

PROPRETE PUBLIQUE⁵

Certaines nuisances liées à la (mal) propreté publique sont à mentionner. A la question : « quel est selon vous l'aspect de votre quartier », le Moniteur de sécurité met en évidence les résultats suivants pour la commune de Saint-Gilles : très soigné : 7,72% (pour 7,55 % en 2002); plutôt soigné : 56,61 (pour 63,82 % en 2002) ; plutôt pas soigné : 25,5 % (pour 21,14 % en 2002) ; pas du tout soigné : 9,96 % (pour 7,49 % en 2002). Ces résultats mettent en évidence une détérioration pour les répondants de l'aspect de leur quartier.

Les problèmes de propreté les plus souvent évoqués sont : les déjections canines, les papiers, canettes, bris de verre et autres débris jetés sur la voie publique ; les sacs poubelles déposés en dehors des endroits et/ou des moments autorisés et les dépôts clandestins.

ECLAIRAGE

Les abords de la place sont éclairés par des lampadaires publics. Par contre, le cœur de la place ne dispose pas d'un éclairage suffisant pour ce type d'espace traversant.

2.12.4. Synthèse des valeurs, fragilités/sensibilités et potentialités

VALEURS

- Le cadre de vie est globalement de bonne qualité

⁵ Source : *Rapport Diagnostic Local de Sécurité, 2007*

FRAGILITES/SENSIBILITES

- Présence récurrente de groupes de marginaux ou de personnes socialement en déprise, qui ont tendance à dégrader l'espace public.
- Actes de « sac-jacking » qui témoignent d'une certaine insécurité et contribuent à augmenter le sentiment d'insécurité aux abords de et sur la place.

POTENTIALITES

- Le développement de la qualité des espaces publics, dans un souci d'atténuer les nuisances existantes, devrait favoriser une meilleure appropriation du site par les usagers.

3. EVALUATION COMPARATIVE DES INCIDENCES : CHOIX DE SCENARIOS

3.1. ÉTAPE 1 : PROGRAMMATION

3.1.1. Les alternatives de programmation.

Quatre scénarios de programmation pour le site Marie Janson peuvent être retenus afin d'être évalués en fonction des différentes thématiques du rapport d'incidences. Les capacités reprises ici sont basées sur l'étude de faisabilité technique réalisée en 2005 concernant la construction d'un parking souterrain place Marie Janson et qui prévoit des plateaux d'environ 150 places.

- **Scénario 0** : pas de construction de parking souterrain. Par ailleurs, réaménagement de la place en surface et en conséquence : mise en conformité de l'usage du parc avec l'affectation en espace vert au PRAS; suppression du stationnement sur son emprise avec comme palliatif une utilisation optimale du parking de la Porte de Hal, qui se trouve à environ 300 m et qui est actuellement sous utilisé.
- **Scénario 1** : construction d'un parking souterrain de 150 places sous la place Marie Janson, correspondant au besoin minimum de places à supprimer en surface sur le Parvis, in situ et sur le bas de la chaussée de Waterloo, soit environ une centaine de places de parking, avec une marge de manœuvre de 50 places environ pour accueillir du stationnement en soirée, lié aux activités Horeca et l'Aegidium. Par ailleurs, réaménagement de la place en surface au profit d'une optimisation de l'usage récréatif.
- **Scénario 2** : par rapport au scénario 1, la capacité du parking souterrain est portée à 300 places, de manière à rencontrer avec plus de marge de manœuvre, les besoins liés à l'animation culturelle et économique (notamment salle Aegidium), et à palier à la suppression de places de stationnement en voirie : Parvis, place Marie Janson, une plus grande partie de la chaussée de Waterloo, ainsi que d'autres voiries autour de la place, pour environ 200 places supprimées.
- **Scénario 3** : par rapport au scénario 2, la capacité du parking souterrain est portée à 450 places. En sachant que le site le permet, Il s'agit de se doter d'une capacité supplémentaire intéressant les besoins de réaménagement en surface ; La suppression de stationnement en surface par leur remplacement en sous sol est étendue au-delà de la simple proximité avec le parking.

3.2. EVALUATIONS PAR DOMAINE

L'évaluation des thématiques au regard des différents scénarios permet de cerner quels seront les impacts générés par le projet.

3.2.1. Urbanisme, Patrimoine et Paysage

INTRODUCTION

De manière générale, l'incidence du projet sur son environnement urbain est limitée dans la mesure où aucune construction en dur, ni arrivée de population nouvelle, n'est programmée.

Par ailleurs, étant donné que le réaménagement du parc programmé sur la place est commun à tous les scénarios, on peut d'ores et déjà indiquer que le fonctionnement des espaces publics ainsi que qualité paysagère du site devraient être améliorés.

	FORCES	FAIBLESSES	POTENTIALITES	MENACES
SCENARIO 0	Gain de temps car non réalisation du PPAS Optimisation des équipements existants			Portage complexe du projet pour la commune (parking hors du territoire communal)
SCENARIO 1		Implique la réalisation d'une trémie		
SCENARIO 2				
SCENARIO 3				

3.2.2. Mobilité

	FORCES	FAIBLESSES	POTENTIALITES	MENACES
SCENARIO 0	<p>Suppression des places de parking sur le parvis et du stationnement intrusif sur la place Marie Janson</p> <p>Le fonctionnement du parking Porte de Hal est amélioré.</p>	<p>La distance depuis le parking Porte de Hal vers la place Marie Janson peut s'avérer décourageante pour les usagers du parking dans leur trajet aboutissant.</p>	<p>Les mouvements piétons entre le pôle Parvis et le parking Porte de Hal induisent un nouveau vécu, notamment sur le bas de la chaussée de Waterloo.</p> <p>Amélioration des circulations douces : piétons, PMR.</p>	<p>Une gestion non satisfaisante du parking et des places de stationnement entraînant à la fois l'échec du remplissage du Parking de Hal et l'augmentation du trafic parasite.</p>
SCENARIO 1	<p>La réponse aux besoins minimum de stationnement est locale et évite l'incertitude de la modification de l'usage du parking Porte de Hal et l'impact attendu.</p> <p>Suppression des places de parking sur le parvis et du stationnement intrusif sur la place Marie Janson.</p>	<p>Le nombre de places proposées procure peu de marge de manœuvre pour remplacer du stationnement en surface par du stationnement en sous-sol.</p> <p>Augmentation du trafic sur les voiries censées recevoir les trémies d'entrée et de sortie du parking.</p>	<p>Amélioration des conditions de stationnement autour de la place</p> <p>Amélioration des circulations douces : piétons, PMR.</p>	<p>Développement possible de trafic parasite dans les rues adjacentes au site du fait de la suppression des places de parking sur la place et le parvis.</p> <p>Un impact limité par rapport aux besoins à moyen et long terme en stationnement en sous-sol (rénovation de la salle de l'Aegidium, activités nocturnes, suppression de places en surface).</p>
SCENARIO 2	<p>Suppression des places de parking sur le parvis et du stationnement intrusif sur la place Marie Janson.</p> <p>Capacité pour une prise en charge additionnelle de stationnement.</p>	<p>Augmentation du trafic sur les voiries censées recevoir les trémies d'entrée et de sortie du parking.</p>	<p>Amélioration des circulations douces : piétons, PMR.</p> <p>Capacité suffisante pour envisager de supprimer du stationnement, en plus de la place et du parvis, sur une grande partie de la chaussée de Waterloo et sur les voiries adjacentes à la place.</p> <p>Potentiel d'accueil pour recevoir les éventuels flux liés à la réouverture de la salle de l'Aegidium.</p>	<p>Un taux de remplissage en journée pouvant s'avérer faible en raison de disponibilités de stationnement accrues par la mise en place du plan de stationnement.</p>
SCENARIO 3	<p>Suppression des places de parking sur le parvis et du stationnement intrusif sur la place Marie Janson.</p> <p>Capacité pour une prise en charge additionnelle de stationnement rotatif et riverain.</p>	<p>Les effets sont amplifiés par rapport au scénario 2.</p>	<p>Capacité suffisante pour envisager de supprimer du stationnement au-delà de la simple proximité avec le parking.</p> <p>Amélioration des circulations douces : piétons, PMR.</p> <p>Diminution du trafic automobile sur le côté parvis/place Marie Janson si l'implantation des trémies se fait sur la rue Hôtel des Monnaies ou la rue de la Victoire.</p>	<p>Créer une suroffre en stationnement qui aurait pour conséquence une forte croissance des flux automobiles.</p> <p>Remplir les places disponibles, au-delà de 300, n'est pas assuré s'il s'agit des usagers de places supprimées en surface, car celles-ci devraient être trouvées dans un rayon trop étendu par rapport à la situation du parking. Autrement présenté, pour justifier une telle offre en ouvrage sans que cela corresponde à une suroffre locale, il faudrait supprimer des places en surface situées trop loin du parking.</p>

3.2.3. Population, Domaine Social et Economie

	FORCES	FAIBLESSES	POTENTIALITES	MENACES
SCENARIO 0	Par le réaménagement du parc et la suppression des places de parking sur la place, amélioration globale de la visibilité et de l'attractivité des commerces.		<p>Les flux piétons qui empruntent la chaussée de Waterloo sont susceptibles de renforcer l'attractivité de cet axe commerçant.</p> <p>Le réaménagement de la place peut bénéficier aux commerces HORECA du parvis et la place Marie Janson.</p> <p>Renforcement de l'attractivité du marché.</p>	<p>Une accessibilité aux commerces amoindrie en raison de la distance au parking Porte de Hal.</p> <p>Risque de désorganisation du charroi du marché, lié à la suppression du stationnement sur la place.</p>
SCENARIO 1	Idem que pour le scénario 0.		<p>Meilleure attractivité et accessibilité pour le secteur HORECA et la culture.</p> <p>Attractivité renforcée du marché.</p>	<p>Une capacité d'accueil du parking qui ne répondrait pas aux besoins des usagers privés de stationnement en surface et aux besoins du secteur de l'HORECA.</p> <p>Une politique tarifaire qui ne correspondrait pas aux capacités de financement de la population riveraine.</p> <p>Risque de désorganisation du charroi du marché, lié à la suppression du stationnement sur la place.</p>
SCENARIO 2	La capacité d'accueil du parking permet par ailleurs de répondre largement aux besoins en stationnement des secteurs Horeca/Culture			Au vu du contexte socio-économique environnant, le remplissage de celui-ci dépendra en partie de la politique tarifaire choisie par l'exploitant de l'ouvrage et le maître d'ouvrage.
SCENARIO 3	Une capacité en sous-sol de 450 places autoriserait un potentiel de développement – des accès et de l'attractivité – encore plus important pour les secteurs Horeca et Culture			<p>Risque de désorganisation du charroi du marché</p> <p>Rentabilité financière difficile à atteindre</p>

3.2.4. Sol, sous-sol et eaux souterraines

	FORCES	FAIBLESSES	POTENTIALITES	MENACES
SCENARIO 0	Sans construction d'ouvrage souterrain, l'impact sur le sous sol et les eaux souterraines est considéré comme nul			
SCENARIO 1	Le site n'est pas traversé par des impétrants	Présence d'une zone de remblais sur une grande partie du site Passage du collecteur des sources sur une partie de la place	Insérer l'ouvrage souterrain au plus loin des zones où les remblais sont les plus importants et où passe le collecteur afin de diminuer l'impact causé par la présence de ces objets pendant la construction.	Risque de rencontrer des zones où le sol est vraisemblablement contaminé.
SCENARIO 2	idem	idem	Les effets sont par contre amplifiés dans le sens où l'augmentation de la capacité du parking accroît en conséquence la probabilité de rencontrer soit des zones plus denses de remblais (avec contamination vraisemblable), soit le collecteur les sources.	
SCENARIO 3				

3.2.5. Eaux (eaux usées, eaux pluviales, eaux de distribution)

	FORCES	FAIBLESSES	POTENTIALITES	MENACES
SCENARIO 0	Sans construction d'ouvrage souterrain, l'impact sur les eaux pluviales, usées et de distribution est considéré comme nul.			
SCENARIO 1	Les réseaux de distribution d'eau sont situés à l'extérieur de la place Marie Janson, et la construction du parking ne devrait à priori pas impacter sur ces réseaux.	Présence d'un cours d'eau/canal souterrain dont le tracé a été modifié lors de la construction de l'Hôtel des Monnaies et dont la localisation demeure aujourd'hui incertaine.		Coûts et délais supérieurs à ceux prévus en fonction de la présence ou non du canal souterrain lors des travaux.
SCENARIO 2	idem	idem	Les menaces sont par contre amplifiées dans le sens où l'augmentation de la capacité du parking accroît le volume général de l'ouvrage et donc la probabilité de rencontrer le canal souterrain.	
SCENARIO 3				

3.2.6. Diversité biologique

Quel que soit le scénario choisi, l'impact sur la diversité biologique est considéré comme faible. Néanmoins, le réaménagement du parc devrait permettre l'accroissement des surfaces végétalisées et par conséquent un accroissement de l'avifaune.

Par ailleurs, même minimes, les rejets émis par les bouches d'aération du parking (scénarios 1, 2 et 3) pourraient avoir une répercussion sur le comportement des oiseaux ou la croissance des arbres.

3.2.7. Environnement sonore et vibratoire

L'impact des scénarios est lié à la réalisation ou non du parking souterrain. Ainsi, les incidences en terme de bruit en cas de non construction du parking (scénario 0) resteront faibles ;

De même, que ce soit au niveau de la place Marie Janson ou des voiries adjacentes, les incidences des scénarios qui envisagent la création du parking (scénario 1, 2, 3) seront graduels : le scénario 1 (150 places) impactera beaucoup moins que les scénarios 2 et 3, qui prévoient l'emplacement de 300 et 450 places de stationnement.

Enfin, la suppression de places de parking en surface par du stationnement en souterrain peut amener, dans les scénarios 1, 2 et 3, à augmenter les trafics parasites dans les voiries adjacentes plus résidentielles, dans la mesure où certains automobilistes sont réfractaires aux ouvrages souterrains, notamment pour des questions de sécurité mais aussi de coût ou encore d'accessibilité.

3.2.8. Qualité de l'air

L'impact des scénarios est lié à la réalisation ou non du parking souterrain. Ainsi, les incidences en terme de qualité de l'air en cas de non construction du parking (scénario 0) seront très faibles voire nuls ;

De même, que ce soit au niveau de la place Marie Janson ou des voiries adjacentes, les incidences des scénarios qui envisagent la création du parking (scénario 1, 2, 3) seront graduels : le scénario 1 (150 places), par la quantité de flux automobile généré et donc de pollution, impactera beaucoup moins que les scénarios 2 et 3, qui prévoient l'emplacement de 300 et 450 places de stationnement.

Par ailleurs, d'un point de vue spatial, les effets de pollution de l'air seront plus importants au niveau des entrées et sorties du parking (flux et encombrements générés) qu'au centre de la place, et seront graduels en fonction du scénario choisi.

A noter enfin que les bouches d'aération du parking pourraient contribuer localement à dégrader la qualité de l'air.

3.2.9. Microclimat

Quelque soit le scénario choisi, il n'y aura aucun impact ou très faible (sorties des bouches d'aération) sur le microclimat

3.2.10. Energie

A ce stade ci, il n'y a pas d'impact au niveau énergétique, et ce, quelque soit le scénario envisagé

3.2.11. Déchets

Il n'y a pas d'impact particulier en termes de gestion des déchets au niveau de la programmation des scénarios.

3.2.12. Être humain (santé, sécurité, cadre de vie et bien-être)

	FORCES	FAIBLESSES	POTENTIALITES	MENACES
SCENARIO 0	Amélioration du fonctionnement et du confort des espaces publics	Distance au parking de la Porte de Hal pouvant décourager les utilisateurs la nuit (sentiment objectif ou subjectif d'insécurité).	Création d'un lieu attractif pour la détente et les loisirs au cœur d'un espace urbain de qualité.	Persistance du sentiment d'insécurité autour de la place.
SCENARIO 1	idem		idem	La présence du parking peut amener le développement d'actes de délinquances autour des halls d'entrée et sortie de l'ouvrage et contribuer à la persistance du sentiment d'insécurité, ce qui réduirait l'attractivité du nouvel aménagement.
SCENARIO 2			idem	les conséquences sur la santé (bruit, pollution), même si elles restent limitées, sont plus importantes dans les scénarios 2 et 3, en raison de l'augmentation de la capacité d'accueil projetée du parking.
SCENARIO 3			idem	

3.3. CONCLUSION ET CHOIX D'UN SCENARIO DE PROGRAMMATION

L'analyse comparée des différents choix proposés permet désormais de définir un scénario préférentiel pour la programmation.

Les options les plus divergentes, soit les scénarios 0 et 3, sont écartés du fait que, principalement, ils ne répondent pas aux besoins en termes de mobilité et de stationnement. Ainsi le scénario 0, s'il permet d'envisager l'optimisation du parking Porte de Hal, paraît difficile à réaliser du fait de l'éloignement existant entre le parking et la place, ce qui réduit fortement son impact sur la clientèle potentielle ; c'est aussi en raison de la difficulté pour la commune de mettre en œuvre une nouvelle gestion de cet équipement, qui n'est ni sur son territoire, ni de sa compétence, qui contribue à disqualifier ce scénario.

Le scénario 3 est quant à lui surdimensionné par rapport aux besoins actuels et futurs en stationnement. En effet, environ 150 suppressions de places en surface peuvent être envisagées sur un secteur proche du parking ; après, les distances font que l'impact du parking sur la clientèle potentielle se réduit. L'étude d'incidence technique rappelle par ailleurs que la rentabilité d'un tel ouvrage est loin d'être assurée. Enfin, étant donné que le secteur Janson/Parvis est bien desservi par les transports en commun, les flux exceptionnels (activités nocturnes Horeca et Aegidium à terme) peuvent être supportés par ce mode là. Finalement, cette suroffre en stationnement ne servirait qu'à encourager l'usage des véhicules particuliers, ce qui serait une source supplémentaire nuisances en termes de trafic, de pollution et de bruits.

Le scénario 1 (150 places) permet de dégager une centaine de places en surface tout en gardant une petite marge pour accueillir les activités nocturnes. Cette option n'offre par contre que peu de possibilités pour développer une politique plus volontariste en termes de suppression de stationnement en surface et d'amélioration de l'espace public.

Le scénario 2 autoriserait quant à lui la suppression de plus de places (environ 150) en voirie et une meilleure offre en soirée. Toutefois, la récente mise en place du plan de stationnement sur l'ensemble de la commune de Saint Gilles a quelque peu modifié les taux d'occupation en voirie, puisqu'à des endroits auparavant proches de la saturation, on trouve aujourd'hui jusqu'à 20% de places libres. D'où des difficultés certaines pour assurer le remplissage de l'ouvrage et par conséquent sa rentabilité.

De l'analyse, il apparaît donc que le choix le plus approprié se situerait entre les 150 places du scénario 1 et les 300 du scénario 2. L'objectif de 150 suppressions de place reste le plus cohérent si l'on prend en compte le périmètre de chalandise du futur ouvrage et la nécessité de dégager de manière conséquente du stationnement en surface. Dès lors, en ajoutant 50 places en capacité pour les activités nocturnes, et en sachant que les transports en commun sont en mesure d'absorber les flux exceptionnels, on arrive à un **scénario équilibré** pour un ouvrage d'environ **200 places**.

4. ETAPE 2 : SPATIALISATION DE LA PROGRAMMATION

4.1. CHOIX DE LA LOCALISATION ET DU POSITIONNEMENT DE LA TREMIE

4.1.1. Introduction

La localisation et le type de la trémie d'accès au parking souterrain est un élément crucial de l'impact qualitatif du parking sur l'aménagement de la surface. Dans ce sens, il a paru nécessaire de prédéterminer cette localisation et le type de trémie autant que possible comme un invariant intégré dans chacun des scénarios de spatialisation.

4.1.2. Analyse des options de localisation des trémies

Plusieurs emplacements sont possibles :

- rue de Moscou
- rue Jourdan
- rue de la Victoire
- rue de l'Hôtel des Monnaies

Par ailleurs, il a été choisi de grouper les entrées et sorties du parking afin de limiter les impacts paysagers sur le parc.



Zones possibles pour l'emplacement de la trémie de parking

4.1.3. Choix de la localisation de la trémie

L'analyse comparée des différentes options indique clairement que la localisation la plus cohérente pour la trémie d'accès au parking est celle de la **rue de l'Hôtel de Monnaies**. En effet, c'est la seule voirie interquartier, elle est la plus accessible et la plus apte à accueillir un trafic susceptible de se densifier en raison de la présence du parking.

4.1.4. Analyse des options pour le positionnement de la trémie

Il s'agit ici de définir comment la trémie sera positionnée par rapport à la voirie ; le choix de ce positionnement est fondamental tant son impact sur les mobilités et le paysage est important.

Deux options sont possibles :

- trémie parallèle à la voirie
- trémie perpendiculaire à la voirie

4.1.5. Choix du positionnement de la trémie

Le choix d'une **trémie perpendiculaire à la voirie** apparaît comme le choix le plus judicieux tant en termes de mobilité – la coupure occasionnée est moins impactante que dans le cas d'une trémie longitudinale – que d'accessibilité, puisque l'accès à l'ouvrage depuis les deux sens de circulation sera plus aisé grâce au regroupement des voies d'entrées et de sorties.

Cette option est cependant conditionnée par un parti d'aménagement de la surface comportant des remblais, lesquels permettent à la surface utile du parc de recouvrir significativement la trémie.

4.2. PRESENTATION DES VARIANTES DE SPATIALISATION

4.2.1. Introduction

Seul le scénario de programmation choisi, à savoir un ouvrage souterrain de 200 places environ, sera soumis aux différentes variantes de spatialisation. Par ailleurs, suite à l'analyse comparée pour le choix de la localisation et du positionnement de la trémie du parking, chacune des variantes de spatialisation comprendra le même invariant, à savoir l'option d'une trémie perpendiculaire à la voirie rue Hôtel des Monnaies.

4.2.2. Synthèse des contraintes fortes préalables au choix des variantes

La carte ci-dessous reprend les principales contraintes qui ont servi à baliser le principe d'implantation du futur parking, telles qu'extraites du diagnostic de la présente étude.

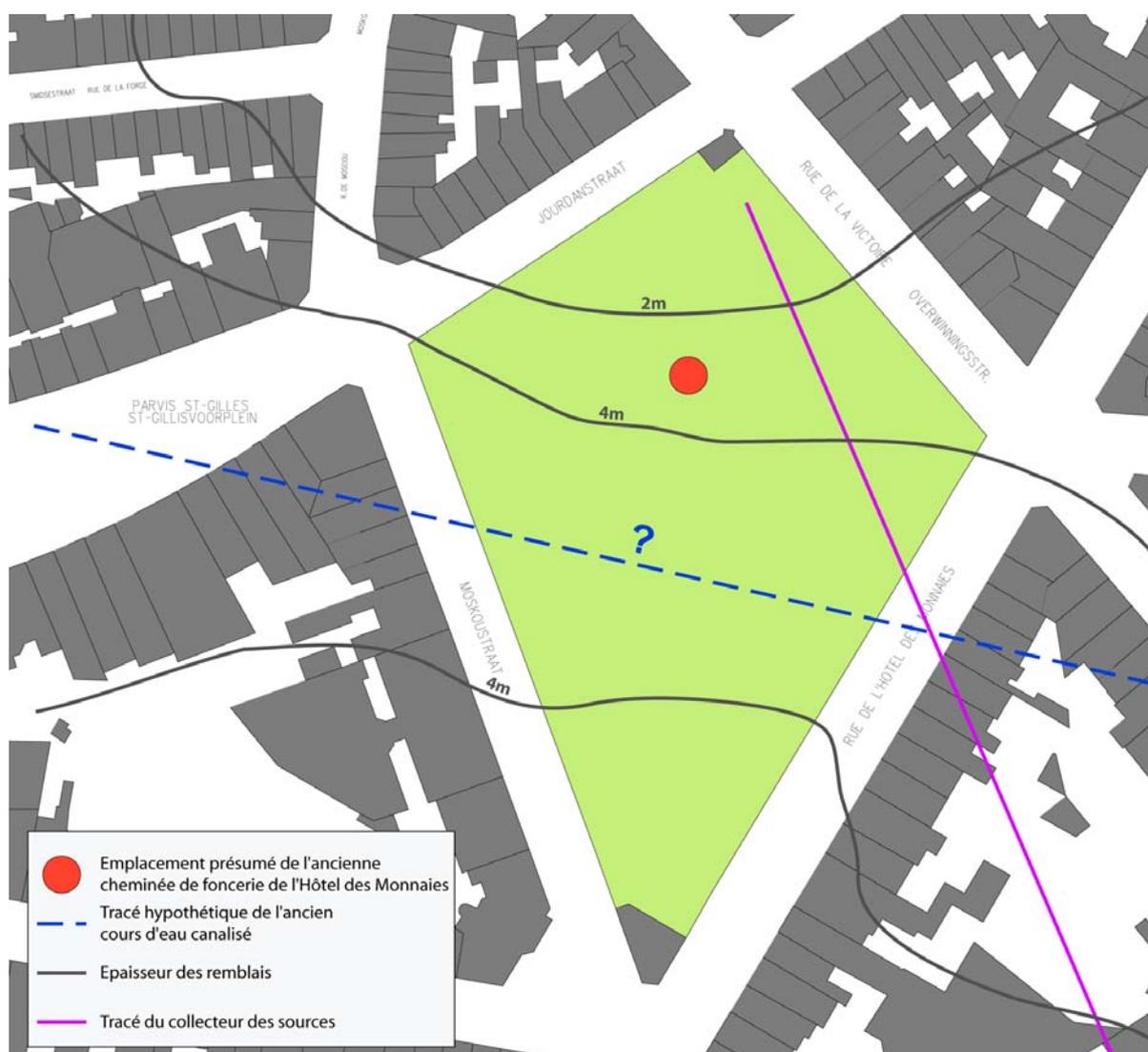


Figure 3 : principales contraintes à l'implantation du parking souterrain

4.2.3. Variante 1

La première variante prévoit l'implantation du parking le long de la rue de Moscou, depuis la partie haute jusqu'au milieu de la place Marie Janson, sous la zone de parc et d'espaces verts publics, hors zone de voirie publique.

L'ouvrage, qui comprend environ 200 places, est disposé sur **un unique plateau souterrain**. La zone de trémie est implantée hors du « bloc parking » ce qui permet de maximiser l'espace pour le stationnement et de disposer de la distance suffisante pour atteindre le sous-sol depuis la surface.

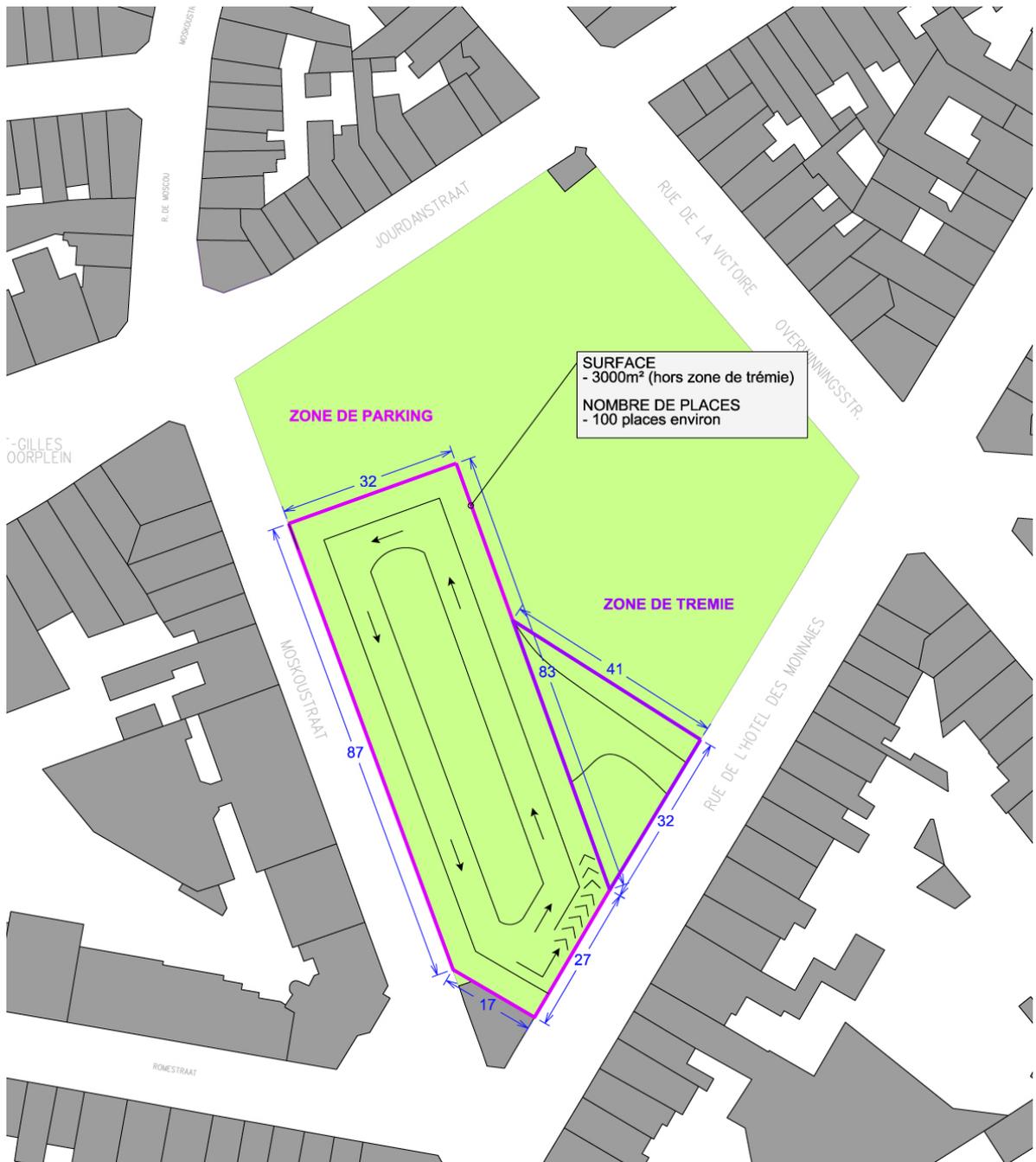


Principe d'implantation de la variante 1

4.2.4. Variante 2

Egalement situé sous la zone de parc et d'espaces verts publics, hors zone de voirie publique, la variante 2 privilégie l'implantation du parking sur le haut de la place, entre les rues Jourdan, Moscou et Hôtel des Monnaies.

L'ouvrage, qui comprend environ 200 places, est disposé sur **deux niveaux** souterrains. De même que pour la variante 1, le choix de l'implantation de la zone de trémie, hors du « bloc parking » permet de maximiser l'espace pour le stationnement et de disposer de la distance suffisante pour atteindre le sous-sol depuis la surface.



Principe d'implantation de la variante 2

4.3. EVALUATION COMPAREE PAR DOMAINE DES VARIANTES

4.3.1. Urbanisme, patrimoine et paysage

L'impact paysager le plus notable est lié à l'implantation des trémies du parking. Étant donné qu'elles doivent être positionnées dans la même zone, il n'y a pas de différence entre les scénarios 1 et 2 concernant le paysage.

4.3.2. Mobilité

Comme défini préalablement, les trémies seront de préférence situées sur la rue de l'Hôtel des Monnaies. Ainsi, les deux scénarios respectent la hiérarchie des voiries, puisque cette rue est une voirie interquartier.

Cependant, la zone d'implantation des trémies de **la variante 1**, située plus au milieu de l'îlot, permet une moindre capacité de stockage des flux automobiles pour les feux du carrefour Victoire/Monnaie que **la variante 2**, dont les accès sont plus éloignés du carrefour. En cas de stockage important au niveau des feux, cela permet de minimiser les conflits au niveau de la sortie du parking.

Par ailleurs, l'autre point principal à relever concerne la localisation des Halls d'accueil parking : la variante 1, plus étalée, présente l'avantage de pouvoir répartir plus librement le positionnement des entrées et sorties piétonnes – notamment en direction du parvis – que **la variante 2**, plus compacte.

4.3.3. Population : domaine social et économique

Quelle que soit la variante choisie, la différence n'a pas d'impacts notables dans les domaines économiques et sociaux. Les impacts dépendent plus du choix de la programmation et ont été analysés dans l'étape 1 du RIE.

4.3.4. Sol, sous-sol et eaux souterraines

Les deux scénarios évitent le passage du collecteur des sources.

Cependant, la zone d'implantation de la **variante 1** rencontre les zones probables de plus forte contamination des sols, mais également la zone probable où la profondeur des remblais est la plus importante, ce qui aura pour conséquence d'augmenter les coûts et la durée des travaux.

La principale force de la **variante 2** réside dans son implantation qui se situe au-delà de la zone probable de plus grande contamination des sols. Par contre, sa profondeur peut impliquer la mise en place d'un radier de forte épaisseur afin de résister à la pression de l'eau.

Les deux variantes rencontrent le tracé du ruisseau souterrain supposé, dont la situation devrait se situer dans la couche de remblai ancien la plus épaisse.

4.3.5. Eau (eaux usées, eaux pluviales, eaux de distribution)

Quelle que soit la variante envisagée, il n'y a pas d'impact sur les eaux de distribution, ni sur les eaux usées.

Par ailleurs, la place étant déjà largement imperméabilisée par la présence en surface de pavés béton et de goudron, ainsi que par l'existence en sous-sol de caves et de remblais sur une grande partie du site, les scénarios de spatialisation n'auront ainsi que peu d'impact

sur les eaux de ruissèlement et le degré de perméabilité du sol. On peut néanmoins avancer que la **variante 1**, dont l'emprise est plus importante que la **variante 2**, aura plus d'impact sur la perméabilité du sol et l'alimentation de la nappe phréatique.

Dans les deux scénarios néanmoins, l'impact pourra en être réduit s'il est intégré au dessus du parking et de la place une surface de terre suffisante à l'absorption des écoulements.

4.3.6. Diversité biologique : faune et flore

Vu que la situation de départ ne présente pas d'intérêt particulier en la matière, les deux scénarios de spatialisation n'auront pas d'impacts notables sur la diversité biologique. Néanmoins, la plus grande emprise du scénario 1 peut amener plus de difficultés pour la croissance des arbres qui sont projetés pour le réaménagement du parc.

Au stade de la demande de permis, des mesures seront proposés pour réduire les impacts produits par la réalisation du parking.

4.3.7. Environnement sonore et vibratoire

L'incidence sur l'environnement sonore et vibratoire est principalement liée à la localisation de l'entrée du parking, secondairement aux bouches d'aération du parking. Étant donné que les rampes d'accès se trouvent dans la même zone pour les deux scénarios, il n'y a pas de différence notable à signaler.

Au stade de la demande de permis, des mesures seront proposés pour réduire les impacts produits par la réalisation du parking.

4.3.8. Qualité de l'air

L'incidence sur la qualité de l'air est principalement liée à l'entrée du parking et marginalement aux bouches d'aération. Étant donné que les rampes d'accès se trouvent dans la même zone pour les deux scénarios, il n'y a pas différence spécifique à signaler.

4.3.9. Microclimat (ombres portées, tourbillons,...)

Il n'y a pas d'incidences de la spatialisation de la programmation sur le microclimat.

4.3.10. Energie

Il n'y a pas d'incidences de la spatialisation de la programmation sur les énergies.

4.3.11. Déchets

Il n'y a pas d'incidences notables de la spatialisation de la programmation sur la gestion des déchets.

4.3.12. Être humain (santé, sécurité, cadre de vie et bien-être)

On peut considérer que plus les surfaces souterraines sont faibles, plus le sentiment de sécurité est important : en effet, moins il y a d'allées, et plus le contrôle social et les visibilitées sont importantes. A ce titre, la **variante 2** est plus sécurisante puisque sa configuration interne ne compterait que 2 allées contre 3 ou plus, selon l'orientation choisie des rangées d'emplacements, pour la **variante 1**.

La **variante 2** se répartit, certes, sur 2 niveaux, mais chaque plateau est plus aisé à évaluer du regard.

Par ailleurs, de par sa compacité, et de sa moindre distance aux édicules de sorties pour piéton, la **variante 2**, offre plus de moyens de sécurité, en cas d'incendie notamment.

4.4. SYNTHÈSE DES INTERACTIONS

VARIANTE 1

Forces/Potentialités

- La surface d'implantation permet d'accueillir la totalité des places de parking envisagées sur un seul plateau.
- Meilleure répartition des entrées et sorties piétonnes.

Faiblesses/Menaces

- La zone d'implantation rencontre les zones probables de plus forte contamination des sols.
- Des coûts et des temps de travaux plus importants que prévus en raison des difficultés liées au chantier (matériaux encombrants, pollution des sols, ...).
- Du fait de l'implantation de la trémie plus près du carrefour Victoire/Monnaie, risque de conflit entre usagers en cas de remontée de file importante.
- Le plus grand nombre d'allées à l'intérieur du parking peut augmenter le sentiment d'insécurité (faible contrôle social)

VARIANTE 2

Forces/Potentialités

- Situation en dehors des zones probables de plus grande contamination des sols.
- La trémie située au sud de l'îlot permet de stocker une plus grande partie de véhicules au carrefour Victoire/Monnaie et minimiser les conflits en cas d'importantes remontées de file.
- La capacité de végétalisation du site par plantation d'arbres est plus importante du fait de la compacité de l'ouvrage souterrain.
- Les sorties piétons, plus regroupées du fait de la compacité de l'ouvrage, devraient permettre une meilleure prise en compte des conditions de sécurité.
- Le faible nombre d'allées à l'intérieur permet un meilleur contrôle social.
- Meilleure prise en compte des aspects sécurité incendie grâce à la compacité de l'ouvrage (évacuation).

Faiblesses/Menaces.

- Probabilité d'une plus grande pression de l'eau souterraine et donc, nécessité de mise en place d'un radier de forte épaisseur résistant à la pression de l'eau.

4.5. CHOIX DE LA VARIANTE DE SPATIALISATION

4.5.1. Rappel du choix du scénario de programmation

L'analyse des scénarios de programmation a permis d'évaluer la capacité du futur ouvrage à environ **200 emplacements**.

4.5.2. Choix de la variante de spatialisation

L'analyse des variantes de spatialisation fait apparaître que **la variante 2** est la mieux à même de proposer une intégration cohérente du parking, que ce soit en termes d'ingénierie, d'économie, de sécurité, de mobilité et d'environnement.

La principale contrainte que constitue la présence fort probable de déchets contaminés liés à l'activité de l'Hôtel des Monnaies, au milieu du site, incite à réserver un emplacement circonscrit pour le parking, à l'extérieur de cette zone. En ce sens, **la variante 2** répond à cette problématique en restant confinée dans le sud du site, au plus loin de l'emplacement de l'ancienne cheminée de fonderie de l'Hôtel des Monnaies.

La spatialisation regroupée des entrées et sorties parking dans une même zone, et sur une voirie interquartier qui dispose d'une réserve de capacité, permet par ailleurs de limiter les nuisances en termes de paysage, de mobilité, de bruit et de pollution dans les voiries locales.

4.6. RECOMMANDATIONS COMPLEMENTAIRES ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Ce chapitre vise à optimiser les incidences du scénario proposé. Les recommandations prennent en compte le périmètre étendu de l'étude.

4.6.1. Urbanisme, patrimoine et paysage

Intégrer une couche de pleine terre de minimum 0,6 m⁶ au dessus du parking et de la place, afin de permettre la croissance d'arbres de moyenne tige ou arbustes, et de favoriser le développement d'un paysage végétal.

Intégrer de manière harmonieuse les bouches d'aération et les halls d'accueil piéton afin d'éviter des obstacles paysagers trop visibles.

4.6.2. Mobilité

La prise en charge de 200 places de stationnement en souterrain autorise la suppression du parking situé en surface sur le parvis, afin de créer un espace piéton continu depuis le parvis vers la place Marie Janson, et sur le bas de la chaussée de Waterloo, afin d'augmenter la surface des trottoirs.

Par ailleurs, il est recommandé de disposer dans le parking souterrain des emplacements vélos longue durée, afin de répondre à la demande pour ce type d'équipements (difficulté à garer des vélos dans les immeubles dépourvus de local adapté, par exemple) et de pallier à la problématique de leur installation en surface (besoins importants en surface, impact paysager,...).

L'accès vélo dans le parking doit ainsi être pensé afin de permettre des entrées et sorties aisées pour les cyclistes. La première solution consisterait à intégrer l'accès vélo à la rampe d'accès voiture. Cependant, étant donné que la trémie devra plonger rapidement pour éviter un trop fort obstacle en surface pour les piétons, il sera sans doute difficile d'aménager une pente praticable pour la sortie des cyclistes. Dans ce cas, la sortie pourra se faire à pied, vélo à la main. L'autre solution consisterait à permettre un accès par l'ascenseur piéton, lequel serait élargi pour permettre de fonctionner avec plusieurs vélos.

Il est également recommandé de prévoir un ou plusieurs emplacements pour le système de voitures partagées, même si à l'heure actuelle, leur localisation en surface leur permet une plus grande visibilité, et qu'elles sont par ailleurs exemptées de payer le stationnement.

Les entrées piétonnes devront être équitablement réparties le long de l'ouvrage afin de permettre un accès aisé et visible.

Le stationnement rue de l'Hôtel des Monnaies, côté parc, devra être supprimé en grande partie, si pas totalement, afin de pouvoir dégager une voie supplémentaire pour la réalisation du tourner au gauche, nécessaire à l'accès au parking.

Il est recommandé de positionner la barrière d'entrée au parking en bas de la trémie, ceci afin de disposer d'une capacité de stockage de plusieurs véhicules entre cette barrière et le trottoir : cette mesure a pour effet de limiter les éventuels stockages de véhicules sur la chaussée et le trottoir.

⁶ Mesure généralement admise permettant la croissance d'arbres de moyenne grandeur

Enfin, comme déjà indiqué précédemment, une couche de remblais devra être intégrée au dessus de la trémie afin de minimiser l'impact causé par cet ouvrage sur la jouissance du parc par ses usagers.

4.6.3. Domaine économique et social

La tarification du parking aura un impact important sur les populations riveraines, dont les revenus pourraient ne pas suffire à couvrir ce type de dépenses ; ainsi, afin de maintenir une mixité sociale, il conviendra de pouvoir adapter le prix des abonnements en fonction de ces paramètres.

4.6.4. Eau et sol

Intégrer une couche de pleine terre de minimum 0.6 m au dessus du parking, et au-delà, de profondeur maximum compte tenu de la présence des fondations de l'ancien Hôtel des Monnaies, de sorte que les eaux de pluie soient au maximum infiltrées.

Par ailleurs, les matériaux utilisés pour le revêtement de la surface, devront autoriser les infiltrations dans le sol, ceci afin de limiter les écoulements superficiels, sauf en ce qui concerne la surface minérale indispensable au terrain de sport admissible.

Enfin, il conviendra d'investiguer la capacité de retrouver des surfaces perméables aux endroits présumés non construits. Les surfaces teintées en jaune clair sur la carte suivante montrent les espaces de cour. Pour ces surfaces, on peut poser l'hypothèse que la couche anciennement située sous la cour consiste en un remblai de composition variable, antérieur à la démolition de l'Hôtel des Monnaies et plus perméable que les fondations de ce dernier.

4.6.5. Diversité biologique : faune et flore

Intégrer une couche de pleine terre de minimum 0.6m au dessus du parking et de la place afin de permettre la croissance d'arbres de moyenne tige ou arbustes, et permettre ainsi le maintien et le développement de la faune et de la flore. A ce titre, il est également recommandé de favoriser la plantation d'arbres d'essence indigène, à feuilles caduques.

Par ailleurs, des puits permettant la plantation d'arbres de première grandeur devraient trouver place dans la structure du parking. De cette manière, la présence d'un maillage de grandes couronnes serait renforcée dans le haut du site.

Enfin, les bouches d'aération du parking devront être équipées de filtres ou d'autres moyens similaires afin de limiter les nuisances liées à l'évacuation d'un air plus chaud et pollué

4.6.6. Environnement sonore et vibratoire

Quel que soit le scénario choisi, l'environnement sonore projeté dans et aux abords directs de la zone étudiée sera tout d'abord affecté par les sources de bruit existantes telles que définies au chapitre 3.7.2. « Relevé de la situation existante » qui conserveront une influence similaire. Les sources existantes susceptibles d'avoir un impact sonore complémentaire ou différent dans le futur sont analysées et des recommandations sont données.

Les modifications à venir qui pourraient modifier l'environnement sonore existant sont les suivantes :

EVOLUTION DU TRAFIC ET DU PLAN DE CIRCULATION SUR LA PLACE JANSON

L'évolution et en particulier l'augmentation du trafic routier sur la zone est susceptible de détériorer l'environnement sonore sur la zone.

Le plan projeté de circulation sur la place a également une grande importance puisqu'à l'heure actuelle, certaines voiries sont beaucoup moins fréquentées que d'autres. En outre l'influence des feux de circulation sur les niveaux de bruit (en particulier les bus) n'est pas négligeable.

Recommandations :

- Conserver les sens uniques de la rue Jourdan et de la rue de Moscou.
- Limiter la vitesse à 30km/h sur l'ensemble de la zone.
- Remplacer les revêtements existants par des revêtements plus silencieux.
- Réduire le nombre de feux ou les régler de manière à éviter l'arrêt prolongé des bus sur la rue de la Victoire.

ACCES AU PARKING SOUTERRAIN

L'accès au parking a été défini au niveau de la rue de l'Hôtel des Monnaies, ce qui impliquerait la construction d'une sorte de talus débordant sur le parc du côté du terrain de sport.

Recommandations:

- Un talus pourrait permettre de réduire le bruit en provenance du terrain de sport mais il réverbérerait aussi le bruit du trafic routier vers les habitations, ce qui pourrait détériorer significativement l'environnement sonore pour les riverains de la rue de l'Hôtel des Monnaies. Il y aura lieu de limiter cet impact au maximum par un matériau adapté.
- Limiter la vitesse des véhicules aux abords des rampes de parking.
- Prévoir un revêtement particulièrement silencieux pour les accès au parking.

EQUIPEMENTS TECHNIQUES DU PARKING

A partir du moment où les installations classées liées au bon fonctionnement du parking respectent la valeur limite de nuit fixée en Région Bruxelloise pour la zone 1 (zone de parc), soit 30 dB(A) auprès du voisinage le plus proche, les équipements du parking devraient être masqués par le bruit routier et ne devraient donc pas engendrer de gêne sonore significative.

Recommandations à ce stade de l'étude:

- Choisir les équipements les moins générateurs de bruits.
- Etudier spécifiquement chaque équipement bruyant prévu.
- Mettre systématiquement tous les équipements techniques sur anti-vibratiles adaptés.
- Prévoir les solutions adéquates pour empêcher la propagation du bruit (local technique insonorisé, mise en œuvre de silencieux sur chaque réseau aéraulique
- Optimiser la localisation des grilles de rejet et d'amenées d'air

AMENAGEMENTS EN SURFACE

A ce stade de la réflexion, aucun aménagement n'a été spécifié. Toutefois l'impact d'un terrain de jeu en surface serait probablement similaire à celui existant, même si l'on peut considérer qu'un déplacement du terrain est à même de modifier la perception de bruit que peuvent en avoir les riverains.

L'impact sonore potentiel des autres aménagements et/ou activités futures potentiels organisés sur la place sera étudié au stade du permis d'urbanisme.

AGRANDISSEMENT DU MARCHÉ

Toute extension du marché sur l'espace du parc projeté est déconseillé de manière quotidienne car l'impact sonore serait alors quotidiennement étendu à l'ensemble de la Place Marie Janson et non seulement à la rue Jourdan et au Parvis de Saint Gilles et cela engendrerait probablement des dysfonctionnements de la circulation routière (et donc plus de bruit).

TERRASSES HORECA SUR LE PARVIS DE SAINT GILLES

La suppression du parking du parvis de Saint Gilles ne va pas modifier grandement l'environnement sonore du parvis. En revanche l'agrandissement des terrasses HORECA et la transformation du Parvis en zone exclusivement piéton est susceptible de générer un passage plus important de personnes et donc plus de bruit propre aux passages et regroupements de personnes.

Concernant les terrasses extérieures, il est aisé de limiter les nuisances en interdisant l'extension des terrasses et/ou les fermetures trop tardives de ces dernières.

En revanche le passage des piétons sur le parvis ne peut être contrôlé et il est à prévoir que la suppression du parking ainsi que la réalisation du parking souterrain de la place Janson vont générer un flux plus important de personnes et donc plus de bruits de voisinages pour les riverains.

4.6.7. Qualité de l'air

Il devra être prévu des filtres au niveau des bouches d'aération afin de préserver la qualité et la température de l'air sur la place.

4.6.8. Être humain (santé, sécurité, cadre de vie et bien-être)

Prévoir, dans le cadre du réaménagement en surface, des éclairages qui mettent en valeur le site et procurent un sentiment de sécurité.

De même, les halls d'accueil piéton devront être implantés et aménagés de façon à améliorer, en surface, le sentiment de sécurité (choix de l'orientation, éclairage). Voir également plus haut le chapitre mobilité.

L'aménagement des espaces souterrains devra être conçu de manière à assurer la sécurité objective et subjective des usagers.

Les plans de tout ouvrage doivent nécessairement être confrontés aux services de prévention incendie des pompiers, en l'absence de norme standard.

Notons néanmoins qu'après consultation des services de lutte contre l'incendie, sur base d'un schéma de principe d'implantation, il est recommandé de disposer de 2 cages d'escalier au minimum.

5. ETAPE 3: MOYENS PRECIS

5.1. CHARTE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

5.1.1. La Charte du PPAS MARIE JANSON

Conformément aux objectifs principaux du PPAS, qui préconisent une meilleure qualité environnementale de l'îlot et du quartier, et issue de l'analyse et des recommandations du RIE, la présente charte vise à définir un ensemble de recommandations dans le but de mettre en œuvre, lors des phases de réalisation, des solutions de développement durable.

Une attention particulière devra être portée sur la **qualité des aménagements** à mettre en œuvre, ceci afin d'augmenter la durabilité du développement urbain. Ainsi, des critères comme la performance énergétique, la nocivité et l'empreinte écologique devront être pris en compte quant au choix des matériaux utilisés pour la construction du parking et du réaménagement de la surface.

Par ailleurs, des **matériaux spécifiques** devront être employés pour réduire l'impact généré par le projet. Cela concerne le revêtement du sol de l'entrée du parking, qui devra être composé de matériaux **absorbant le bruit**, et le revêtement de surface du parc qui devra permettre **l'infiltration des eaux de surface** afin d'éviter de trop forts ruissellements.

D'autre part, afin de répondre aux besoins d'un environnement urbain dense, la **végétalisation** du site devra être suffisante pour créer les conditions d'un **véritable espace vert** d'aération et de respiration. L'objectif est ainsi de continuer la trame verte existante qui ponctue le territoire saint-gillois depuis les jardins de la Porte de Hal vers le parc Paulus et la place Morichar

La construction du parking souterrain ne devra donc pas être un obstacle à la végétalisation du site. Pour ce faire, il devra être prévu au dessus de l'ouvrage, **une couche de terre suffisante** à permettre la **bonne croissance des arbres**. La plantation d'arbres participera également à la retenue des eaux de surface.

Enfin, dans le souci de maintenir la qualité et l'originalité des édifices architecturaux du site, les **éléments patrimoniaux devront être préservés**. En cas de reconstruction suite à un sinistre majeur ou de rénovation, les matériaux à faible empreinte écologique seront privilégiés.

5.2. PROJET DE PRESCRIPTIONS LITTERALES

5.2.1. Prescriptions littérales du PPAS

ARTICLE 1^{ER}. : INTERPRETATION DES PRESCRIPTIONS

§1^{er}. Relations entre les prescriptions graphiques et les prescriptions littérales

Les prescriptions graphiques du plan des affectations indiquent la répartition dans l'espace de l'occupation du sol. L'interprétation de l'usage comme des possibilités d'aménagement telles qu'on la déduit de ces prescriptions graphiques s'effectue au moyen de l'application des prescriptions littérales. En cas de contradiction entre les prescriptions graphiques et les prescriptions littérales, les prescriptions graphiques l'emportent pour ce qui est de l'implantation et des dimensions cotées ainsi que du nombre de niveaux mentionné au plan.

§2. Délimitation exacte des zones d'affectation

Dans la mise en œuvre, la situation précise des zones du plan peut être adaptée aux dimensions exactes apparaissant des relevés géométriques. Les adaptations ne peuvent cependant pas s'écarter sensiblement des cotes figurant au plan des affectations et ne peuvent concerner que les limites ne coïncidant pas avec un élément de la situation de fait pris pour repère : murs et façades existants, axes de voiries telles qu'elles existent dans la situation de fait.

ARTICLE 2. ZONAGE DE L'AFFECTATION DU SOL

§1^{er}. Zone de parc et d'espaces verts publics.

La zone de parc et d'espaces verts publics est destinée à l'aménagement d'un parc public végétalisé en majeure part. Elle peut comprendre une plaine de jeux pour enfants et un espace de sport de plein air dans une proportion totale n'excédant pas un tiers de sa superficie. Les seules constructions admises sont celles qui sont accessoires à la vocation de parc et d'espace vert public ainsi que les ouvrages des accès piétons au parc de stationnement souterrain. Les seules installations permanentes admises correspondent à la vocation récréative.

Au sein de cette zone, un parc de stationnement automobile souterrain peut être implanté sous la surface, dans l'emprise figurant aux prescriptions graphiques comme « périmètre d'implantation du parking souterrain ».

La partie émergente de la trémie d'accès au parc de stationnement souterrain est située aux prescriptions graphiques sous forme d'un « périmètre d'implantation de la trémie ».

§2. Zones bâtie de commerces et d'équipements publics.

Ces zones correspondent à l'implantation des édifices existants. Elles sont affectées aux services publics, aux activités culturelles et commerciales. Ces zones peuvent être chacune étendues marginalement en cas de reconstruction, conformément à l'Art.4.

§3. Zone de voirie publique.

Les zones de voirie publique sont destinées à garantir l'accessibilité multimodale des parcelles riveraines. Elles sont aménagées en accord avec leur vocation telle que définie dans le réseau viaire communal et régional.

ARTICLE 3. : AMENAGEMENT DE LA ZONE DE PARC ET DE L'ESPACE VERT PUBLIC : SURFACE ET VEGETATION

§1^{er}. Disposition des équipements de loisirs et de sport.

L'aménagement du parc et de l'espace vert public privilégie la composante végétale. Les espaces dévolus aux jeux et sports de plein air qui peuvent être admis conformément à l'Art. 2., §1^{er}., sont intégrés à la trame végétale de manière à être visuellement inclus dans le parc, évitant ainsi de se situer en extension directe de la surface minéralisée de l'espace public. Le sol de la plaine de jeux éventuelle est fait d'un revêtement perméable et seul la surface dédiée aux sports proprement dits peut être imperméable.

§2. Couverture végétale.

L'ensemble de la zone de parc et d'espaces verts publics est couvert d'une épaisseur de terre, telle qu'elle existe au dessus des fondations de l'ancien Hôtel des Monnaies, moyennant la création possible du parc de stationnement souterrain dans les termes de l'Art.5. Toute modification du sous-sol implique la reconstitution d'une épaisseur de terre suffisant à la vocation de parc public végétal.

Dans toutes les surfaces qui peuvent être végétalisées, l'emploi d'espèces végétales à feuillage marcescent, indigènes ou durablement acclimatées est requis pour les arbres de première et deuxième grandeur. Les espèces arbustives décoratives de toutes origines et à feuillage permanent sont admises dans les parterres.

En dehors de l'aire d'implantation du parc de stationnement souterrain, il doit être possible de planter des arbres de première grandeur.

ARTICLE 4 : CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS HORS SOL

Dans les zones bâties de commerces et d'équipements publics, les volumes bâtis autorisés sont au premier chef les édifices conservés de l'ancien Hôtel des Monnaies. Dans le cas où les édifices existants viennent à être détruits, la construction neuve est autorisée. Elle s'inscrit dans la volumétrie des édifices antécédents détruits, éventuellement augmentée d'un maximum de 20% par rapport aux volumes détruits, en dépassement marginal des limites de la zone figurant aux prescriptions graphiques.

Pour toutes constructions et installations réalisées hors-sol, les matériaux utilisés ont pour qualité première la qualité environnementale. La qualité environnementale est définie selon deux critères, la durabilité et l'empreinte écologique :

- la durabilité suppose que le matériau présente des qualités d'isolation thermique et de résistance à l'usure du temps permettant de limiter l'entretien ;
- l'empreinte écologique exprime l'impact de la production, du transport, de la mise en œuvre et du recyclage du matériau en consommation d'eau et d'énergie, en production de pollutions potentielles des eaux, des sols et de l'air.

ARTICLE 5. : CONSTRUCTIONS EN SOUS-SOL

§1^{er}. Caractéristiques de l'ouvrage

Le parc de stationnement souterrain est autorisé sur une profondeur maximum de 2 niveaux. Sa capacité ne peut excéder 200 emplacements de stationnement automobile tandis qu'il comprend une surface dédiée spécifiquement à un minimum de 20 emplacements pour vélos. Toute capacité supplémentaire résultant de la volumétrie nécessairement créée est utilisée au profit des emplacements réservés aux deux-roues.

L'ouvrage d'accès à la surface doit regrouper l'entrée et la sortie des véhicules au moyen d'un débouché unique à double sens, d'une largeur carrossable de 7 mètres au maximum.

La pente de la trémie de l'ouvrage d'accès ne déborde pas du périmètre de la zone de parc et d'espaces verts publics.

§2. Aménagement de la surface

La surface du parc de stationnement est recouverte d'une couche de terre arable sauf, le cas échéant, aux endroits où la surface est réaménagée en tant que plaine de jeux ou espace de sport de plein air, où un revêtement adapté est admis. L'épaisseur de la couche de terre convient à la plantation d'arbres de deuxième grandeur et de végétation buissonneuse et elle est au moins épaisse de 0,60 m là où, le cas échéant, son épaisseur est la plus réduite au dessus de la toiture enterrée du parc de stationnement. La Commune peut cependant imposer, en tout point, l'insertion de fosses destinées à la plantation d'arbres de première grandeur.

Les édicules de protection éventuels, les volumes abritant les ascenseurs et généralement toute construction émergente de ces accès sont réalisés dans des matériaux présentant la qualité environnementale telle que définie à l'Art. 4.

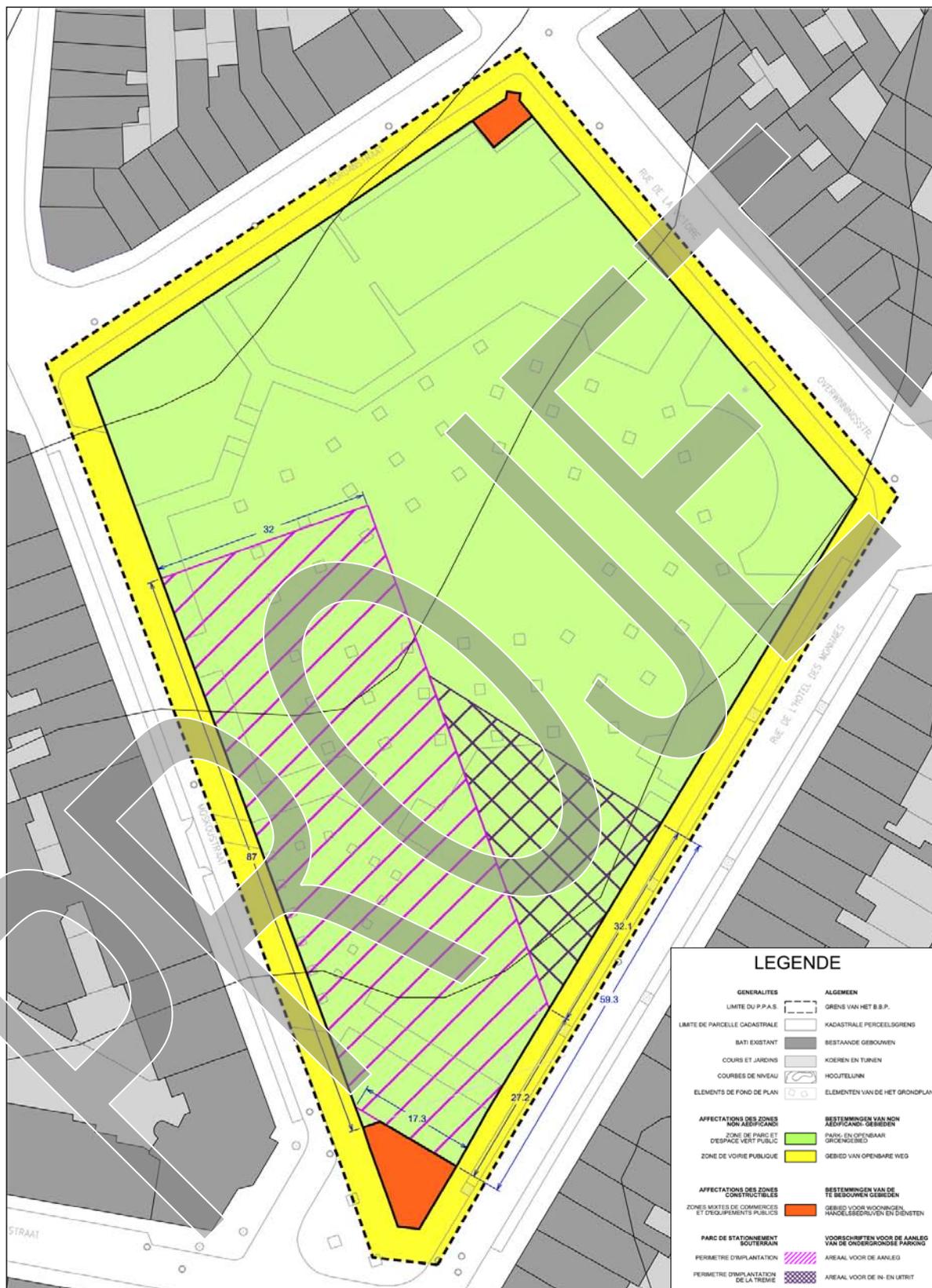
L'emprise du découvert des trémies d'accès carrossable est au maximum réduite au moyen des aménagements du parc et de l'espace vert public.

ARTICLE 6. : DISPOSITIFS DE PUBLICITE ET D'ENSEIGNES

Le placement de tout dispositif de publicité est interdit, en ce compris toute publicité intégrée à une enseigne.

Les enseignes sont admises en relation avec la signalisation des entrées piétonnes et la trémie d'accès du parc de stationnement souterrain ainsi que sur les édifices des zones bâties de commerces et d'équipements publics, si ceux-ci abritent une activité ouverte au public.

5.3. LE PPAS (DETAIL DU PLAN REGLEMENTAIRE)



5.4. EVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DES PRESCRIPTIONS

Les prescriptions graphiques et littérales sont cohérentes avec l'analyse du scénario retenu en programmation et en spatialisation.

- **La disposition de la trémie unique** implique une **levée de terre** parallèle à la rue Hôtel des Monnaies. Ce parti d'aménagement peut être positif pour **l'apaisement sonore** du parc mais aussi le **couper visuellement** du niveau de la rue, en particulier si la levée de terre s'établit sur toute la longueur de cette face.
- La situation de **l'aire d'implantation du parking souterrain** dans le haut du site ne permet pas de sortie côté rue de Jourdan, ni d'extension jusque cette voirie.
- Le triangle **d'implantation de la trémie**, situé rue de l'Hôtel des Monnaies fige définitivement l'induction du trafic propre au parking dans cette voirie. Par contre, cela permettra la meilleure continuité du parc vers les rues à vocation locale de Moscou et Jourdan.
- Les constructions existantes sont conservées pour des raisons patrimoniales. Leur affectation en tant que zone de commerce et d'équipements publics est inchangée.
- Il n'y a pas de matériaux nommés, excepté leur qualité durable ou spécifique définie en prescriptions. Ce parti d'écriture des prescriptions fait le pari de **l'architecture contemporaine**, dans le cadre d'une évolution rapide des pratiques et des matériaux.
- **L'absence de prescriptions très précises pour l'aménagement du parc** est justifiée afin de permettre à l'auteur de projet une **plus grande liberté de conception**. Toutefois, les recommandations issues du RIE ainsi que la charte de développement durable précisent les conditions pour la réalisation d'un bon aménagement.