

RB 2367/15-1 à 2/4 - 15/2138

DECISION**CONCERNE :** Recours introduits par :

- Monsieur Bernard WIDART, Monsieur Nicolas CREPLET et le Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre,
- la s.a. INTERPARKING,

contre la décision de l'IBGE de délivrer un permis d'environnement à la s.a. CENTRE 58 visant à exploiter diverses installations classées dans un futur complexe immobilier, situé dans l'îlot compris entre les rues de la Vierge Noire, de l'Évêque, des Halles et Marché aux Poulets à Bruxelles.

Vu l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, ci-après dénommée "l'ordonnance", et ses arrêtés d'application ;

Vu le dossier administratif, et particulièrement :

- la réception à l'IBGE le 27 mars 2013 de la demande de permis d'environnement de classe 1A introduite par la s.a. CENTRE 58, dans le cadre d'un projet mixte, tendant à exploiter, dans l'îlot compris entre les rues de la Vierge Noire, de l'Évêque, des Halles et Marché aux Poulets à Bruxelles, les installations classées suivantes :

n° rubr.	installations	capacité, puissance, quantité	cl.
3	batteries stationnaires	35 kVah	3
40.B	chaudières au gaz à condensation cogénération au gaz	3 x 800 kW 1 x 150 kW	2
55.1.A	cogénération au gaz (alternateur)	130 kWé	3
55.1.B	groupes électrogènes (alternateur)	2 x 625 kVA	2
88.3.A	citernes à mazout aériennes	2 x 5.000 litres	3
104.A	cogénération au gaz (moteur)	150 kW	3
104.B	groupe électrogène (moteur)	2 x 500 kW	2
132.A	installations de refroidissement	2 x 25 kWé (2 x 20 kg de R410a), 2 kWé (3 kg de R410a) et 6 x 7,5 kWé (6 x 7kg de HFC)	3
132.B	installations de refroidissement	3 x 150 kWé (3 x 250 kg de R134a)	2
148.A	transformateurs statiques	3 x 1000 kVA et 1 x 400 kVA	3
153.A	ventilateurs (bureaux, cuisine, restaurant)	2 x 45.000 m³/h, 2 x 35.000 m³/h et 2 x 20.000 m³/h	2
153.B	ventilateurs (désenfumage de l'atrium, tours de refroidissements, désenfumage et extraction CO du parking)	6 x 90 000 m³/h, 4 x 95.000 m³/h et 4 x 90.000 m³/h	1B

224	parking couvert	847 emplacements répartis comme suit : - 648 emplacements, dont 10 pour motos, à destination du public - 149 emplacements, dont 3 pour camionnettes et 4 pour motos, à destination des bureaux - 46 emplacements pour les logements - 4 emplacements pour les camionnettes livrant les commerces	1A
-----	-----------------	--	----

- l'accusé de réception de dossier de demande de permis d'urbanisme complet délivré par la Ville de Bruxelles le 4 avril 2013 ;
- l'accusé de réception de dossier complet délivré par l'IBGE le 10 avril 2013 ;
- le procès-verbal de clôture de l'enquête publique relative au projet de cahier des charges pour l'étude d'incidences, organisée du 24 mai au 7 juin 2013 sur le territoire de la Ville de Bruxelles ;
- l'avis favorable sous conditions de la commission de concertation du 18 juin 2013 sur le projet de cahier des charges et sur la proposition de chargé d'étude ;
- la déclaration de clôture de l'étude d'incidences émise par le Comité d'accompagnement le 14 mars 2014 ;
- la notification par la s.a. CENTRE 58 à l'IBGE, le 21 mars 2014, de son intention d'apporter des amendements à ses demandes de permis d'environnement et de permis d'urbanisme ;
- la réception à l'IBGE, le 10 septembre 2014 2014, des amendements apportés par la s.a. CENTRE 58 ;
- l'enquête publique, relative aux demandes de permis d'environnement, de permis d'urbanisme et à l'étude d'incidences, organisée du 9 octobre au 7 novembre 2014 sur le territoire de la Ville de Bruxelles ;
- l'avis de la commission de concertation du 19 novembre 2014, libellé comme suit :
 - « *Avis unanime (en présence de BDU-DU): Ville de Bruxelles – BDU-DU – SDRB – IBGE – BDU-DMS: Avis favorable, à condition de :*
 - *créer un passage public d'une largeur correspondant aux alignements de la courte rue des Halles (12,60 m) et d'une hauteur équivalente à 3 niveaux ;*
 - *le passage public doit être aménagé comme une galerie urbaine, et son entrée magnifiée en façade ;*
 - (...)
 - *prévoir le quai de livraison (camions) et les locaux poubelles au niveau -1 et par conséquent prévoir la hauteur libre nécessaire;*
 - *garantir que les parkings publics ne soient pas l'accessoire du bureau et y favoriser l'accès aux riverains (commerces et habitants) ;*
 - (...). »
- la décision de l'IBGE du 16 décembre 2014 de délivrer le permis d'environnement sollicité, décision notifiée le 22 décembre 2014 à la demanderesse et le lendemain à la Ville de Bruxelles ;
- l'affichage par la s.a. CENTRE 58, à partir du 20 janvier 2015, de l'avis relatif à la décision de l'IBGE ;
- le recours introduit le 3 mars 2015 par Monsieur Bernard WIDART, Monsieur Nicolas CREPLET et le Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre contre la décision de l'IBGE ;
- le recours introduit le 9 mars 2015 par la s.a. INTERPARKING contre la même décision de l'IBGE ;
- le mémoire en réponse transmis par la s.a. CENTRE 58 au Collège d'environnement le 23 avril 2015 ;
- les compléments d'information fournis par la s.a. CENTRE 58 au Collège d'environnement les 29 avril et 8 mai 2015.

Entendu le rapport de Monsieur Stéphane FILLEUL en séance du 27 avril 2015.

Entendu, lors de cette même séance, Monsieur Bernard WIDAR, Monsieur Nicolas CRESPLET, Monsieur Claude WAUTHIER, s.a. INTERPARKING, Maître Stéphane NOPERE, conseil de la s.a. INTERPARKING, Monsieur Aurel GAVRILLOAIA, pour la s.a. CENTRE 58, Maîtres Valentine KEULLER et Quentin de RADRIGUÈS, conseils de la s.a. CENTRE 58, Monsieur Stanislas MICHOTTE, auteur de l'étude d'incidence relative au projet, Monsieur Philippe GENON, gestionnaire du dossier à l'IBGE, et Madame Delphine CLESSE, juriste de l'IBGE.

1. Présentation du projet

Par décision du 16 décembre 2014, notifiée le 22 décembre 2014 à la demanderesse, l'IBGE a délivré à la s.a. CENTRE 58 un permis d'environnement autorisant l'exploitation de diverses installations classées dans un futur complexe immobilier à construire dans l'îlot compris entre les rues de la Vierge Noire, de l'Évêque, des Halles et Marché aux Poulets à Bruxelles. L'îlot a une longueur de 160 mètres et une profondeur de 31 mètres. Il est situé entre la place Sainte-Catherine et le boulevard Anspach. Il est inscrit au PRAS en zone de forte mixité.

Le projet consistera d'abord en la démolition d'un immeuble occupé :

- pour 24 819 m² par un parking public de 673 emplacements, dont 585 publics, dénommé « Parking 58 » et exploité par la s.a. INTERPARKING ;
- pour 6 582 m² par des surfaces commerciales ;
- pour 25 902 m² par des bureaux.

Cette démolition sera suivie de l'édification d'un immeuble comportant R+9 étages hors sol et 6 étages en sous-sol. Cet immeuble abritera :

- un parking de 847 places pour véhicules motorisés ;
- 1 158 m² de surface commerciale au rez-de-chaussée ;
- 29 757 m² de bureaux hors sol (étages 0 à +6) et 7 671 m² en sous-sol (étages -0.5 et -1) ;
- 46 logements pour un total de 5 283 m² aux étages +7 à +9 ;

Les 847 places de parking pour véhicules motorisés se répartissent comme suit :

- 648 emplacements publics, dont 10 pour motos ;
- 4 emplacements réservés aux commerçants, à l'étage -1 ;
- 149 emplacements réservés aux bureaux, aux étages -1 et -2, dont 3 destinés aux véhicules fonctionnels et 4 aux motos ;
- 46 emplacements réservés aux occupants des logements, à l'étage -6.

222 emplacements de parking pour vélos sont également prévus à l'étage -1 :

- 161 réservés aux bureaux et
- 61 réservés aux logements.

Aucun emplacement de parking vélo n'est dévolu au public ou aux clients des commerces.

2. Présentation des recours

Contre ce permis d'environnement, deux recours ont été introduits.

2.1. Le premier de ceux-ci a été introduit le 3 mars 2015 par Monsieur Bernard WIDART, Monsieur Nicolas CRESPLET et le Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre.

Leurs moyens peuvent être résumés comme suit.

- L'étude d'incidences n'a pas tenu compte du projet de la Ville de Bruxelles d'aménager une zone piétonne et un « *mini-ring* » à proximité immédiate. La demanderesse de permis était pourtant au courant des intentions de la Ville, mais n'y fait aucune référence.
- La mise en œuvre de ce projet de la Ville a commencé avec la fermeture de la rue de Laeken à l'entrée de la ville vers le Parking 58. Cela modifie l'ensemble de la mobilité autour du parking.
- Une étude d'incidences correspondant à la situation projetée doit être réalisée.

- L'octroi du permis d'environnement contrevient à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 *relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement*, à l'ordonnance du 19 février 2004 *portant sur certaines dispositions en matière d'aménagement du territoire*, qui transpose la directive de 2001 et à l'ordonnance du 26 juillet 2013 *instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité*.

Les requérants joignent à leur recours la lettre d'opposition que Monsieur CREPLET a introduite lors de l'enquête publique et qui contient diverses observations d'ordres environnemental et urbanistique.

2.2. Le second recours a été introduit par la s.a. INTERPARKING le 9 mars 2015. La requérante détient un bail emphytéotique sur la partie de l'actuel immeuble consacrée au parking.

Le recours est exclusivement dirigé contre deux conditions particulières du permis d'environnement :

- celle qui oblige la requérante à fournir annuellement un histogramme des mouvements (entrées et sorties) au sein du parking durant une semaine, ainsi que l'occupation du parking par heure, durant une semaine, dans les deux cas hors vacances scolaires et périodes de solde (article 4, A, 2) ;
- celle qui empêche la requérante de réserver aucun des 648 emplacements publics (article 4, B, 9).

2.3. Les deux recours sont connexes et il y a lieu de les joindre.

3. Recevabilité des recours

3.1. Le premier recours est introduit par Monsieur Bernard WIDART, Monsieur Nicolas CREPLET et le Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre. Les recours en nom collectif ne sont pas recevables devant le Collège d'environnement, en dehors des recours exercés par une asbl dans les conditions visées à l'article 3, 20°, de l'ordonnance. Le Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre n'est pas constitué en asbl. Au regard de la preuve de paiement du droit de dossier, le recours n'est recevable qu'en tant qu'il est exercé par Monsieur Bernard WIDART en son nom propre.

L'article 80, § 1^{er}, de l'ordonnance prévoit qu' « *Un recours est ouvert au demandeur et à tout membre du public concerné auprès du Collège d'environnement contre les décisions, fussent-elles tacites, résultant de l'application des articles 7bis, 7ter, 17, 32, 36, 43, 47, 51, 53, 62, 64, 65, 68, 73, 76bis, 77, 78/2, § 2, 78/4, § 2 et 78/5 de la présente ordonnance. (...)* ».

L'article 3, 20°, de l'ordonnance définit le public concerné comme « *le public qui est touché ou qui risque d'être touché par les incidences d'un projet, ou qui a un intérêt à faire valoir lors d'un recours au sens des articles 80 et 81. (...)* ».

Monsieur Bernard WIDART, résidant au n° 36 du quai aux Briques à Bruxelles, soit dans un immeuble situé à environ 240 m, à vol d'oiseau, du site en cause, fait partie du public concerné par ce projet. Il s'ensuit que son recours est recevable *ratione personae*.

Le deuxième recours est introduit par la s.a. INTERPARKING, gestionnaire du futur parking public autorisé par le permis d'environnement attaqué. Elle fait donc également partie du public concerné par le projet de la s.a. CENTRE 58. Son recours est dès lors également recevable *ratione personae*.

3.2. Il ressort du dossier administratif que la décision attaquée a été affichée à partir du 20 janvier 2015.

En vertu de l'article 83, 2°, de l'ordonnance, « *le recours est adressé à l'autorité compétente, par lettre recommandée à la poste, dans les 30 jours de l'affichage de la décision ou de la déclaration par le titulaire du permis ou par le déclarant, à proximité de l'installation, en un endroit visible depuis la voie publique* ». Il ressort d'une jurisprudence du Conseil d'État que « *lorsque le législateur prévoit que la publication d'un acte doit réglementairement se faire par un affichage pendant un nombre de jours déterminé, le délai de recours au Conseil d'État commence à courir le lendemain du dernier jour de la période d'affichage, même à l'égard des personnes qui en auraient eu connaissance précédemment. Considérant, en conséquence, que le délai de soixante jours pour*

introduire le recours en annulation (...) a commencé à courir le lendemain du dernier jour de la période d'affichage (...)» (C.E. n° 224.924 du 1^{er} octobre 2013). Il y a lieu, dans le cadre des recours portés devant le Collège d'environnement, de s'inspirer de cette jurisprudence favorable à la participation du public aux procédures décisionnelles en matière d'environnement. Dès lors, le délai dont les tiers disposent pour introduire un recours s'achève 30 jours après la fin de la période réglementaire d'affichage de 15 jours, soit, dans le cas d'espèce, le 11 mars 2015.

Les deux recours ayant été introduits auprès du Collège d'environnement respectivement les 3 et 9 mars 2015, ils sont recevables *ratione temporis*.

4. Examen des moyens

Saisi d'un recours dirigé contre une décision accordant ou refusant un permis d'environnement, le Collège d'environnement a, à l'égard de la demande de permis d'environnement, la qualité d'autorité délivrante.

Pour examiner l'opportunité de délivrer un permis d'environnement et déterminer si des conditions particulières doivent être prévues, le Collège d'environnement, tout comme l'IBGE avant lui, doit être correctement informé des incidences prévisibles du projet sur l'environnement. Il doit en effet s'assurer que ces incidences n'excèdent pas ce qui est raisonnablement supportable par l'environnement du projet.

4.1. Mobilité

4.1.1. Point de vue des premiers requérants

Monsieur Bernard WIDART fait observer que l'étude d'incidences n'a pas tenu compte de l'aménagement d'une zone piétonne et d'un « *mini-ring* » à proximité de l'îlot concerné. Il estime que la mise en œuvre des projets de la Ville de Bruxelles a débuté, et soutient que l'étude d'incidences doit être recommencée pour être en adéquation avec ces projets.

4.1.2. Point de vue de la demanderesse

Dans son courrier du 23 avril 2015, le conseil de la demanderesse répond à ce moyen que l'auteur de l'étude d'incidences, la sprl ASTER CONSULTING, n'a eu connaissance du projet de création d'un piétonnier que dans le courant de la réalisation de l'étude. Ce projet a été abordé en conseil communal en février 2014 mais, le 6 mars 2014, le Comité d'accompagnement de l'étude d'incidences a estimé que les données étaient encore insuffisantes et le projet trop incertain pour que la modélisation rudimentaire du piétonnier, telle que proposée dans le projet de l'étude d'incidences, soit modifiée. L'étude d'incidences a été clôturée le 12 mars 2014.

En ce qui concerne la fermeture de la rue de Laeken, qui prolonge la rue de la Vierge Noire, tout en reconnaissant qu'elle fait partie du plan de mobilité de la Ville, la demanderesse précise qu'elle est intervenue le 10 décembre 2014, soit 9 mois après la clôture de l'étude d'incidences. Le chargé d'étude en a, de manière vague, été informé le 3 février 2014, soit un mois avant la clôture de l'étude.

Il précise encore que :

« À suivre le grief fait par les requérants au permis d'environnement querellé, le chargé d'études aurait dû attendre que la Ville de Bruxelles détermine l'entièreté des paramètres du projet de piétonisation et que ces informations soient officiellement communiquées pour établir le cahier de charges et démarre l'étude d'incidences.

Cet argument ne peut être admis : raisonner de cette façon reviendrait à imposer à un demandeur de permis et à son chargé d'étude d'attendre que tous les projets éventuels – mais encore totalement incertains – pouvant avoir potentiellement des incidences sur l'aire géographique d'étude deviennent concrets et certains avant d'entamer la procédure d'étude des incidences d'un projet spécifique, avec toutes les conséquences en terme de coût, d'efficacité et de longueur de procédure en découlant. »

Il fait ensuite observer qu'informé que le boulevard Anspach serait mis en piétonnier, le chargé d'étude a intégré dans son analyse un piétonnier sur le tronçon « Grétry-Riches Claires » et dans le quartier Saint-Géry en situation de référence (à un terme de 5 ans) et sur toute la longueur du boulevard Anspach en situation prévisible (à un terme de 10 ans). C'est donc erronément que le requérant reproche à l'étude de n'avoir « nullement » tenu compte du projet de mise en piétonnier.

Il estime que le piétonnier anticipé dans l'étude d'incidences est comparable à celui finalement décidé par la Ville et rappelle que l'étude conclut que la mise en œuvre du projet Centre 58 aura peu d'incidences sur la mobilité dans l'aire géographique d'étude, sauf pendant l'heure de pointe du soir (p. 191 de l'étude).

4.1.3. Analyse

Le rapport de l'étude d'incidences fait état du manque de données disponibles en matière de mobilité. Ainsi, on lit à la page 183 : « *La mise en piétonnier du boulevard Anspach fait partie des grands projets de la Ville de Bruxelles en matière de mobilité. Actuellement, aucune information officielle n'a pu être obtenue auprès des autorités bruxelloises. Des hypothèses de travail ont dès lors été fixées sur base de différents documents de presse.* » À la page 184, il est précisé que : « *Une étude relative au plan de circulation est actuellement en cours de finalisation par les bureaux d'études TECHNUM et FLOW. Au moment de la finalisation de la présente étude d'incidences, les résultats de l'étude de mobilité ont simplement été présentés aux différentes autorités concernées mais aucun document n'a été publié.*

Par conséquent, outre les éléments d'évolution présentés ci-avant et malgré les implications que ces changements auront dans l'aire géographique d'étude, l'analyse des incidences en matière de mobilité prend pour référence le fonctionnement actuel des voiries et des zones de stationnement. »

Dans sa déclaration de clôture de l'étude d'incidences, du 12 mars 2014, le Comité d'accompagnement précise que « *le chargé d'études était confronté avec des problèmes de récolte de données fiables concernant la mobilité.* »

Il ressort du rapport que le chargé d'étude s'est efforcé de faire le meilleur usage des données disponibles relatives à la mobilité, mais que ces données étaient insuffisantes. Informé de projet de mise en piétonnier de la Ville, il a posé certaines hypothèses, mais sans pouvoir, à titre d'exemple, intégrer dans ses simulations le périmètre exact du piétonnier ni les sens de circulation retenus dans les voiries de l'aire géographique d'étude. Ainsi, dans la rue de la Vierge noire, l'actuelle circulation en double sens sera remplacée par une circulation en sens unique. En ce qui concerne la mobilité au sein du Pentagone, le chargé d'étude s'est fondé sur le programme de législature 2012-2018 de la Ville de Bruxelles, qui précisait que le nouveau plan de circulation fonctionnerait selon un principe de boucles. « *Au départ de la petite ceinture, le conducteur visiteur choisira la porte d'entrée dans le Pentagone en fonction du quartier auquel il souhaite accéder et sera guidé vers le parking en ouvrage le plus proche de sa destination.* » Toutefois, ce système de boucle n'a finalement pas été retenu par la Ville, qui a prévu dans son plan de circulation du Pentagone un circuit fermé entourant le centre piétonnier (« *mini-ring* ») et relié à la petite ceinture par diverses voiries pénétrantes. Ce modèle diffère fortement de celui sur lequel le chargé d'études a fondé ses simulations.

Le circuit fermé susmentionné présente une double fermeture au nord-ouest. Il longera l'îlot en question par deux de ses côtés : rue de la Vierge Noire et rue de l'Evêque. Il est donc certain que ces voiries connaîtront une modification du trafic motorisé significative, qui n'a pu être évaluée. De plus, le projet « Centre 58 » prévoit que la sortie de l'ensemble des parkings autos et vélos se fera dans la rue de l'Evêque. La question se pose de savoir si cette configuration est compatible avec la fonction que le plan de circulation réserve à cette rue.

Le 4 mai 2015, le conseil communal de la Ville de Bruxelles a approuvé les contours du piétonnier et les tracés du plan de circulation, en ce compris la circulation des bus. Depuis la clôture de l'étude d'incidences, des projets ont été adoptés par la Ville de Bruxelles qui auront une incidence importante sur la mobilité dans l'aire géographique d'étude. Cette incidence n'a pas été étudiée. Le projet « Centre 58 » n'a donc pas pu la prendre en compte de manière à réduire les incidences éventuelles réciproques.

Au moment pour le Collège d'environnement de rendre sa décision, il ne dispose pas des analyses nécessaires lui permettant de s'assurer de la compatibilité environnementale du projet avec le voisinage. L'étude TECHNUM renseignée dans l'étude d'incidences a été présentée au Conseil communal en avril 2015. Si la présentation qui en a été faite a ensuite été rendue accessible par la Ville de Bruxelles, le Collège d'environnement n'en dispose pas dans son intégralité. De plus, il est à noter que cette étude se limite aux moyens de transport motorisés, à l'exclusion des transports en commun et des moyens de circulation actifs (marche, vélo, etc.).

4.2. Stationnement

4.2.1. Le rapport de l'étude d'incidences fait état à plusieurs reprises du manque de données disponibles en matière de stationnement. Ainsi, à la page 151 : « *Malgré les demandes formulées auprès de la cellule mobilité de la Ville de Bruxelles, aucune information précise n'a pu être obtenue concernant le potentiel de développement des parkings souterrains. Il semble néanmoins qu'une étude soit actuellement en cours de réalisation pour évaluer la*

potentialité de construire de nouveaux parkings au cœur de Bruxelles. » À la date de la présente décision, cette étude n'est pas encore rendue publique. De même, on lit à la page 152 : « De nombreux accès vers des parkings souterrains sont présents au sein de l'aire géographique d'étude. En l'absence d'information, la capacité de ces parkings est difficilement quantifiable. » À la page 168, le chargé d'étude relève que, pour des motifs de confidentialité vis-à-vis des sociétés concurrentes, la s.a. INTERPARKING n'a pas voulu communiquer de données relatives à l'occupation du Parking 58, ni du Parking Brouckère (490 places) tout proche, à l'exception de l'occupation du Parking 58 durant une semaine de décembre 2012, à l'occasion des « Plaisirs d'Hiver ». Il a donc réalisé lui-même un nombre limité de comptages. À la page 175, le rapport précise que « Afin de mieux cerner le fonctionnement du Parking 58, un graphique mettant en parallèle les données d'occupation d'une part et la répartition de l'occupation entre les différents types d'utilisateurs (travailleurs, résidents et visiteurs) d'autre part a été réalisé. En raison de la disponibilité des données, cette synthèse est uniquement réalisée pour la semaine en période normale. »

Dans son « Avis sur le plan de mobilité du Pentagone prévu par la Ville de Bruxelles » du 23 février 2015, la Commission régionale de mobilité a effectué le même constat (p. 4) :

« La Commission demande plus d'informations pour étayer la nécessité de construire de nouveaux parkings. Par exemple, quel est le taux d'occupation des parkings existants, ou comment a été évalué le besoin en parkings dans les quartiers retenus (inventaire) ? Une telle option est-elle compatible avec les objectifs de réduction du trafic automobile ?

La Commission demande d'étudier l'impact des nouveaux parkings sur la circulation dans le Centre, notamment pour s'assurer qu'ils participent à la diminution de la pression du trafic automobile prévue par Iris 2. »

4.2.2. Durant l'instruction de la demande de permis d'environnement, le 4 décembre 2013, l'IBGE a adressé un courrier à la demanderesse précisant que : « *il apparaît que l'exploitant actuel du site, à savoir la s.a. INTERPARKING, ne veut communiquer des informations essentielles quant à la gestion actuelle du parking public (histogramme du pic de fréquentation, gestion du parking public, ...) et ce malgré les demandes répétées du chargé d'étude [d'incidences]* ». Le 20 janvier 2014, la s.a. INTERPARKING a répondu à l'IBGE qu'elle avait toujours communiqué sans délai à la s.a. CENTRE 58 toutes les informations qu'elle considérait utiles à l'examen de la situation, mais que, en revanche, elle ne pouvait communiquer des éléments commercialement sensibles, couverts par le secret d'affaires. Elle a par ailleurs soutenu que le parking public conserverait sa capacité dans le projet « CENTRE 58 », de sorte qu'il n'aurait pas d'incidences différentes sur l'environnement que dans sa situation existante. Elle concluait que le réexamen de ces incidences pour le parking public serait sans objet et ne devrait pas nécessiter la communication d'autres informations que celles déjà fournies à la s.a. CENTRE 58. Le 28 janvier 2014, l'IBGE a répondu à la s.a. INTERPARKING que les informations demandées avaient pour seul but de caractériser le plus correctement possible l'installation classée « parking », et que ces informations demandées expressément par le Comité d'accompagnement de l'étude d'incidences étaient toujours manquantes. Elle ajoutait que si la s.a. INTERPARKING estimait que certaines données étaient confidentielles, elle devait le justifier. Dans ce cas, l'IBGE s'engageait à ne pas les rendre publiques et à ne les utiliser que dans le cadre de l'analyse de ce dossier. La s.a. INTERPARKING n'a pas fait le choix de recourir à cette dernière solution. Elle n'a pas non plus justifié en quoi les données sollicitées étaient « commercialement sensibles » pour la s.a. INTERPARKING. Lors des auditions, le Collège d'environnement a sollicité plus de précisions de la part de la s.a. INTERPARKING, qui s'est à nouveau retranchée derrière le secret d'affaires, sans plus de justification.

Ce manque de données a obligé le chargé d'études à procéder par extrapolations (voir par exemple bas de la page 169) et à réaliser des comptages d'ampleur limitée, dans le seul Parking 58. Ce manque de données a, notamment, privé le chargé d'étude d'une vision précise de l'utilisation du parking par les abonnés et de la répartition de ces abonnés entre résidents locaux et travailleurs.

4.2.3. Si l'étude d'incidences a pu déterminer l'offre de places de parking public dans l'aire géographique d'étude et autour de la future zone piétonne (3922 places dans un rayon de 500 mètres, sans prendre en considération le Parking 58, le Parking Pacheco, ni les parkings du boulevard du Botanique), elle ne dispose pas du taux actuel d'occupation de ces parkings.

Le Collège d'environnement n'a connaissance d'aucune étude du volume du report prévisible du stationnement en voirie empêché par la mise en piétonnier, vers le parking public, pour les différentes catégories d'utilisateurs. Ce report étant conditionné par la politique des gestionnaires de parking public (abonnements, tarifs, quotas...), une telle étude aurait permis au Collège d'environnement de déterminer les éventuelles conditions d'exploitation de nature à favoriser, le cas échéant, l'utilisation du parking public du Centre 58 par les riverains, conformément au prescrit du plan régional des déplacements Iris 2.

Une étude de l'incidence du plan de mobilité du Pentagone sur les besoins de stationnement public aurait permis au Collège d'environnement de s'assurer de l'adéquation du nombre d'emplacements de parking prévu dans le projet « Centre 58 ». L'étude d'incidences précise qu'une telle analyse était prévue, mais celle-ci n'a pas été rendue publique au jour de prendre la présente décision.

Cette étude est d'autant plus nécessaire que la dernière étude en date, celle du 30 avril 2010 réalisée avec TRANSITEC et portant sur le plan communal de mobilité de la Ville de Bruxelles d'alors, concluait à un faible taux d'occupation des parkings publics et à la disponibilité d'un très grand nombre de places de stationnement. Les comptages réalisés dans le cadre de l'étude d'incidences ont mis en évidence un taux d'occupation du Parking 58 de 58 % (340 véhicules) maximum le mardi 14 janvier en période de soldes (p. 171) et évoluant entre 60 et 70 % (380 véhicules maximum) un samedi après-midi de novembre 2013 (p. 173). Ces chiffres de 340 et 380 véhicules sont à comparer avec les 648 emplacements publics, dont 10 pour motos, prévus dans le projet Centre 58, et à mettre en rapport avec une offre de transport en commun très développée et croissante.

5. Conclusion

Au vu des éléments du dossier administratif et entendu la demanderesse et les requérants en audition, le Collège d'environnement estime qu'il n'est pas suffisamment informé sur l'incidence du projet sur la mobilité autour du périmètre d'exploitation, ni sur l'adéquation de la capacité du parking public projeté.

Partant, le permis d'environnement sollicité par la s.a. CENTRE 58 ne peut être délivré.

Eu égard à ce qui précède, il n'y a pas lieu de procéder à l'examen des moyens soulevés par la s.a. INTERPARKING.

Le Collège d'environnement, composé de :

Madame Geneviève TASSIN, Présidente,
Madame Annik HAEGEMAN,
Monsieur Sven AERTS,
Monsieur Laurent DAUBE,
Monsieur Stéphane FILLEUL,
Monsieur Olivier KHASSIME,

assisté de :

Monsieur Alex GHUYS, secrétaire permanent,
Madame Raquel DOS SANTOS,
Monsieur Nicolas STOCKÉ

décide :

Article 1^{er} : Les recours sont joints.

Article 2 : Seuls les recours de Monsieur Bernard WIDART et de la s.a. INTERPARKING sont recevables.

Article 3 : Le recours de Monsieur Bernard WIDART est partiellement fondé.

Article 4 : Le permis d'environnement de classe 1A délivré par l'IBGE à la s.a. CENTRE 58 visant à exploiter diverses installations classées dans un futur complexe immobilier, situé dans l'îlot compris entre les rues de la Vierge Noire, de l'Evêque, des Halles et Marché aux Poulets à Bruxelles, est refusé.

Article 5 : Notification de la présente décision est faite à Monsieur Bernard WIDART, à Monsieur Nicolas CREPLET, au Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre, à la s.a. INTERPARKING, à la s.a. CENTRE 58, à Monsieur Frédéric FONTAINE, fonctionnaire dirigeant de l'IBGE, et au Collège des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles.

Article 6 : Un recours peut être introduit par envoi recommandé dans les trente jours de la réception de la présente décision auprès du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à l'adresse suivante :

*Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
À l'attention de Madame FREMAULT, Ministre de l'Environnement
Rue Capitaine Crespel, 35 - 1050 BRUXELLES*

Un droit de dossier de 125 euros est à verser au compte du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale n° 091-2310961-62 avec, en communication, la mention "Recours au Gouvernement".

Fait le 20 mai 2015.

Pour la notification,

Alex GHUYS,
Secrétaire permanent

Pour le Collège d'environnement,

Geneviève TASSIN,
Présidente

