

FAQ

Un petit retour en arrière s'impose pour comprendre ce projet...

Le 1er décembre 2014, le Conseil communal de la Ville de Bruxelles donnait son feu vert au lancement d'un appel d'offres de 4 parkings souterrains, situés dans le Pentagone.

A cette date, de nombreuses voix s'élevaient déjà contre le projet de parking de la Place du Jeu de Balle et c'est dans une ambiance électrique que s'ouvre le [Conseil communal](#)...

Mais rien n'y fait, le Conseil communal adopte, majorité contre opposition, le plan de circulation et le cahier des charges des 4 parkings...

Si la contestation la plus vive est celle de la Place du Jeu de Balle, il ne fait cependant aucun doute que le sort des 4 places est lié sur l'essentiel: ces parkings sont inutiles (il existe déjà 19.000 emplacement de parkings publics dans le Pentagone, taux d'occupation moyen 60%), les habitants et les commerçants n'ont rien demandé et surtout, [leur cadre de vie s'en trouvera considérablement dégradé](#) :

- les mois (années) de chantier que dureront les travaux mettront en péril les commerces, surtout les plus petits, souvent de proximité, qui font la vie d'un quartier,
- la construction de trémies entraînera de nouvelles ruptures physiques, sans parler de la nuisance sur le plan visuel,
- toute latitude sera donnée au privé dans la conception de l'espace public en surface, non seulement pour les places proprement dites mais aussi pour leurs alentours.

Enfin, non contente d'encourager les automobilistes à accéder jusqu'à l'hyper-centre du Pentagone (où un [piétonnier](#) de type événementiel verra le jour), la Ville de Bruxelles projette

également la création d'un [« miniring » digne des années 60](#), qui altèrera, lui aussi, la qualité de vie (et de l'air!) des habitants de la zone enserrée entre ce miniring et la petite ceinture.

Mais la Ville, elle, parle d' « ambition »...

A mesure que les citoyens en prennent connaissance, de plus en plus de voix s'élèvent contre ce projet décidé sans la moindre concertation avec les premiers intéressés : les habitants, qu'ils soient résidents ou commerçants.

Ce site a pour but de rassembler les informations sur ce projet et les moyens concrets de s'y opposer. N'hésitez pas à le consulter, à le faire connaître et à nous envoyer commentaires et suggestions.

FOIRE AUX QUESTIONS

1. [Où sont situées les 4 places concernées par les parkings souterrains ?](#)
2. [Pourquoi veut-on construire ces parkings ?](#)
3. [Combien y a-t-il d'emplacements de parkings publics \(payants\) dans le Pentagone ?](#)
4. [A quel stade en est-on dans la procédure ?](#)
5. [Quelles sont les conditions du futur contrat entre la Ville et la société qui remportera l'appel d'offres ?](#)
6. [Combien de temps dureront les travaux ?](#)
7. [Que signifierait concrètement ce chantier pour la vie d'un quartier ?](#)
8. [Les arbres qui ornent les différentes places seront-ils maintenus ?](#)
9. [La Ville de Bruxelles a-t-elle fourni des chiffres pour justifier la construction de ces 4 parkings et où peut-on les consulter ?](#)
10. [La Ville de Bruxelles a-t-elle des chiffres ou une idée de l'impact environnemental de ce «Miniring», notamment, sur la qualité de l'air ?](#)
11. [Que faire pour s'opposer à ce projet ?](#)

Où sont situées les 4 places concernées par les parkings souterrains? ([haut de la page](#))

1. La Place du jeu de Balle (finalement déplacé vers la rue des Brigitines, plus près du trajet du miniring)
2. La Place Rouppe
3. La Place du Nouveau Marché aux Grains
4. La Place de l'Yser (mais en réalité, il faudrait plutôt parler des Quais, ou de la « Promenade Verte » qui s'étend depuis le Quai du Commerce jusqu'au Square des Blindés, une zone qui vient à peine d'être réaménagée dans le cadre des Contrats de Quartiers).

Pourquoi veut-on construire ces parkings? ([haut de la page](#))

La Ville de Bruxelles vient d'adopter un projet qu'elle qualifie d' « ambitieux » prévoyant la réalisation d'un [grand piétonnier](#) sur les boulevards centraux, depuis la Place de Brouckère jusqu'à la Place Annessens. Ce piétonnier, à vocation événementielle, sera lui-même entouré d'une zone « Confort » où la circulation automobile sera fortement limitée, entourée par une « boucle de desserte », autrement dit, un miniring.

Afin que l'hyper-centre soit accessible en voiture jusqu'à ses abords immédiats, la Ville a décidé de lancer un appel d'offre pour la construction de 4 parkings souterrains. Elle entend également compenser ainsi les places qui disparaîtront en surface, du fait de la piétonnisation de l'hyper-centre du Pentagone.

Combien y a-t-il d'emplacements de parkings publics (payants) dans le Pentagone? ([haut de la page](#))

Actuellement, il y a, dans le Pentagone, près de **19.000 places**, réparties dans 34 parkings payants. Leur taux

d'occupation moyen est de 60%. Leur coût, souvent élevé, est la principale raison invoquée par les automobilistes pour ne pas utiliser un parking public, quitte à tourner de longues minutes avant de trouver une place en surface...

En outre, de nombreux parkings de sociétés, bureaux, administrations, occupés en journée, sont inutilisés les soirs et les weekends : ils pourraient faire l'objet d'accords avec la Ville de Bruxelles, afin de les rendre accessibles au public durant ces heures.

Il y aurait ainsi plus de **35.000 emplacements vacants** dans le Pentagone.

A quel stade en est-on dans la procédure? ([haut de la page](#))

La procédure a été officiellement lancée le 1er décembre 2014, lors de l'adoption, par le Collège échevinal de la Ville de Bruxelles, de son Plan de circulation et des 4 cahiers des charges concernant les parkings. Suite à cette décision, les appels d'offres (un par parking) sont passés sous la tutelle de la Région, pour une période de deux mois au terme de laquelle ils auraient dû être publiés...

La Région les a renvoyés à l'expéditeur, pour des modifications mineures. Ils ont été revotés le **lundi 9 mars au Conseil Communal**. La procédure d'appel à candidature a été lancée le 13 mars 2015. Les candidats ont jusqu'au 4 mai 2015 pour remettre une offre à la Ville.

S'agissant d'une procédure négociée, le cahier spécial des charges et toutes les spécificités s'y rapportant ne seront ni publiés, ni consultables par les citoyens...

Le cahier des charges du parking des Brigittines qui remplace celui sous la Place du Jeu de Balle a été voté et se trouve actuellement à la Région.

Quelles sont les conditions du futur contrat entre la Ville et

Le concessionnaire ([haut de la page](#))

Le cahier des charges prévoit que les travaux seront réalisés entièrement aux frais de la société de parkings qui remportera le marché. En échange, celle-ci deviendra propriétaire du sous-sol pour une durée de 35 ans (bail emphytéotique). Durant cette période de 35 ans, elle sera également chargée du réaménagement de la surface de la place « et de ses alentours » .

Els Ampe, l'échevine de la Mobilité en charge du dossier des 4 parkings, a d'ailleurs déclaré à la presse que la Place du Jeu de Balle avait « besoin d'un lifting » pour devenir une « belle place sans bosses ni trous »... Autrement dit : perdre son caractère, ses pavés, son charme, son âme...

C'est l'un des points les plus inquiétants du cahier des charges car il s'agit là d'une privatisation de notre espace public, avec la complicité de ceux qui sont supposés le défendre et nous représenter.

Combien de temps dureront les travaux? ([haut de la page](#))

La Ville et l'Echevine de la Mobilité ont fourni, à cette question, des réponses à géométrie variable... On parle tantôt de 2 ans, puis de 18 mois, pour descendre jusqu'à 12 mois dans certaines déclarations aux commerçants inquiets et mécontents : une prouesse évidemment irréalisable pour un ouvrage de ce type.

Le cahier des charges, lui, annonce un délai total de 30 mois depuis la date de la publication de l'appel d'offre. Passé ce délai, le concessionnaire sera soumis à des pénalités de 2000€ par jour, mais avec un plafond de 250 jours. Cela signifie qu'une fois les 250 jours dépassés (de 1 jour ou de plusieurs mois/années), les pénalités resteront bloquées à 500.000 euros, un montant très peu dissuasif pour des

sociétés qui brassent généralement des millions.

On peut d'ores et déjà affirmer qu'un délai de plusieurs années est un minimum pour un chantier de cette envergure.

Que signifierait concrètement ce chantier pour la vie d'un quartier? ([haut de la page](#))

Interrogé à ce sujet, un ingénieur répond :

« L'impact des travaux affectera une zone bien plus étendue que celle de la place proprement dite : le charroi de milliers de m³ de terre et la livraison de centaines de m³ de béton en pleine ville va faire des dégâts. Le quartier aura les pieds dans la boue pendant des mois et sera complètement bloqué. »

Pourtant, selon l'Echevine, rien à craindre : il y « aurait » aujourd'hui des techniques permettant de faire de « petits trous » qui n'abîment pas la place pendant les travaux et n'empêchent pas la circulation de continuer comme si de rien n'était.

A quoi les professionnels répondent que, même s'il est possible techniquement de le faire, ce serait beaucoup plus coûteux que de tout ouvrir et de tout bétonner en une fois, sans entrave et en travaillant avec de gros engins. Il y a donc fort à parier que, comme toujours, la logique financière et l'économie des coûts l'emportera et que l'option privilégiée sera celle des «grands trous », en une ou deux ou trois phases, mais certainement pas un travail à la petite cuillère.

Les arbres qui ornent les différentes places seront-ils maintenus? ([haut de la page](#))

Le cahier des charges mentionne un laconique « Il y a lieu de » préserver les arbres de la place. Autrement dit, de belles intentions mais rien de concret.

Or, malheureusement, les exemples abondent de chantiers et travaux de voirie lourds, en surface ou en sous-sol, où il a fallu procéder, quelques années après, à l'abattage d'arbres dont les racines avaient été irrémédiablement endommagées par les travaux en question...

On se souvient, par exemple, des marronniers de l'avenue Louise, abattus 5 ans après le réaménagement, par la STIB, de l'arrêt de tram au croisement de l'avenue Legrand: un rapport du bureau Arboriconseil confirme d'ailleurs le motif de leur abattage.

Un architecte-urbaniste présent lors de la rencontre entre l'Echvine de la Mobilité et les habitants (9/12/2014, Salle des Milices de l'Hôtel de Ville) s'est exprimé on ne peut plus clairement à ce sujet : laisser croire que l'on pourra construire un parking sous la Place du Nouveau Marché aux Grains et ses magnifiques platanes sans signer, à terme, leur arrêt de mort, relève du mensonge. Une attitude irresponsable qu'il n'a pas hésité à qualifier de scandaleuse !

La Ville de Bruxelles a-t-elle fourni des chiffres pour justifier la construction de ces 4 parkings et où peut-on les consulter? ([haut de la page](#))

A ce jour, la Ville n'a toujours fourni aucun chiffres aux citoyens ou aux associations qui lui en ont fait la demande répétée...

La Ville de Bruxelles a-t-elle des chiffres ou une idée de l'impact environnemental de ce « Miniring », notamment, sur la qualité de l'air? ([haut de la page](#))

Même réponse : à ce jour, aucune donnée de ce type n'a été fournie à qui que ce soit...

On sait pourtant que les parkings ont pour effet d'être des aspirateurs à voitures. Et même à supposer, comme le prétend Els Ampe, que le nombre total de voitures n'augmentera pas, leur concentration entre les abords du Miniring (entourant l'hypercentre, appelée « zone confort ») et la petite ceinture, aura nécessairement des incidences sur la qualité de l'air de la zone « hors confort » du Pentagone.

Que faire pour s'opposer à ce projet? ([haut de la page](#))

Comme on l'a dit plus haut, le processus n'en est qu'à son début : cela permet donc de s'organiser. La Ville de Bruxelles a très peu communiqué sur ce projet (et pour cause !) et à part la Place du Jeu de Balle, peu de riverains sont au courant qu'un parking souterrain est planifié dans leur quartier.

La première des choses à faire est donc d'informer, de toutes les manières possibles ! En voici quelques unes:

- *Placer une affiche à sa fenêtre (à télécharger sur ce site)*
- *Parler avec ses voisins, avec les commerçants, en expliquant les enjeux des travaux, les risques de les voir s'éterniser, les conséquences sur le commerce, en particulier pour les plus petits commerçants de proximité, aux reins moins solides que de grandes chaînes de magasins,...*
- *Former un comité de quartier ou rejoindre un comité existant.*
- *Faire connaître ce site, qui reprend les informations utiles à chaque quartier, le partager sur les réseaux sociaux.*

