

# Piétonnier du centre : Modifications à répétition, aveu d'inconséquence de la Ville de Bruxelles

COMMUNIQUÉ DE PRESSE du 25 JANVIER 2016



La Ville de Bruxelles a récemment annoncé une série d'importants changements concernant le piétonnier des boulevards du centre, principalement dans le domaine de la mobilité mais aussi dans la méthode d'élaboration d'une « nouvelle identité commerciale ».

## **Mobilité**

La Ville avait cru pouvoir se passer de concertation avec les citoyens et d'études d'incidences, pourtant requises par les droits bruxellois et européen

**Les improvisations et les détricotages de son propre plan, auxquels nous assistons depuis plusieurs semaines, prouvent à l'évidence que ce projet ne tient pas la route.**

Ces changements significatifs interviennent alors que la phase-test du plan de circulation est toujours en cours et qu'aucun résultat quant à son évaluation n'a été communiqué.

**La Platform Pentagone s'interroge : ces modifications s'inscrivent-elles dans un plan d'ensemble visant à servir l'intérêt général ?** Ou répondent-elles aux intérêts particuliers de certains commerçants ou d'habitants, parvenus à se faire entendre en-dehors des processus de concertation, par ailleurs inexistantes ? **Quels sont les critères d'évaluation qui ont été mobilisés pour aboutir à ces modifications ? Quelle est la méthodologie appliquée ?**

La transparence, la rigueur et l'analyse scientifiques, ce ne sera donc pas encore pour cette fois... Sans parler du débat public autour de différents scénarios possibles que **la Ville de Bruxelles aurait du organiser à un stade précoce du projet, quand plusieurs options étaient encore sur la table, alors que la [Convention d'Aarhus](#) l'y oblige pourtant.**

**Différents scénarios d'une étude d'incidences qui pourraient, par exemple, être les suivants :**

- **0 : Non-réalisation du projet** (situation d'avant le 29-06-2015), les boulevards restent ouverts aux voitures
- **1 : Seule la place de la Bourse est mise en piétonnier** en guise de « verrou » afin de décourager le trafic de transit
- **2 : Mise en piétonnier à certaines heures, ou certaines périodes** (dimanches ou week end, vacances).
- **3 : Garder le principe de 50ha de zones piétonnes, mais plus modestes, plus conviviales, réparties sur de petites places et rues** de l'ensemble du Pentagone, plutôt que les boulevards centraux (scénario « no car » du bureau Secchi-Vigano publié dans [Bruxelles 2040, trois visions pour une métropole](#))

- **4 : Plan communal de mobilité (PCM) 2009-2011, basé sur une série de boucles de dessertes** visant à évacuer le trafic de transit de l'hyper-centre
- **5 : Globalement moins de voitures** (objectif 50%) par l'application du [Plan Nomo](#) de 2000
- **6 : Situation prévue par le projet de la Ville et actuellement en « phase-test »** ; piétonnier depuis De Brouckère jusqu'à la place Fontainas

Autant de scénarios qui ne sont viables (si le but est vraiment de libérer autant que possible le centre-ville de la voiture) que s'ils s'accompagnent d'un **renforcement des transports publics et de l'offre de parkings de dissuasion à l'entrée de la Région**, et non pas aux abords immédiats du piétonnier, comme la Ville projette de le faire. **Faute de quoi la congestion et ses nuisances persisteront...**

### **Transports en commun**

La Ville de Bruxelles annonce avoir demandé à la STIB des adaptations de certaines lignes de bus. **La STIB semble désapprouver la méthode de la Ville consistant à procéder dans l'improvisation et le « bricolage »** puisqu'elle a répondu ([dans la presse](#)) qu'elle « *ne fera pas de commentaire avant d'avoir une vision globale de la mobilité dans et autour du piétonnier* » et que « *Plutôt que d'apporter des petites modifications ponctuelles, on préfère attendre la fin de la période d'évaluation.* »

**La Platform Pentagone a déjà maintes fois déploré la régression de l'offre de transports en commun depuis la mise en piétonnier des boulevards centraux** et espère que cette période d'essai se soldera, au minimum, **par le rétablissement de toutes les lignes de bus (38, 46, 47, 48, 63, 86, 88 et 95) dont les terminus ont été éloignés du centre-ville**, de plusieurs arrêts parfois, augmentant les temps de parcours des

usagers et décourageant les utilisateurs les plus faibles (personnes âgées, à mobilité réduite, adultes avec de jeunes enfants,...).

### **Rapport d'incidences : une astuce pour éluder une étude plus complète?**

Signalons également **l'intention de la Ville de Bruxelles de réaliser un rapport d'incidences** sur le plan de circulation, admettant une fois de plus à son corps défendant, la nécessité d'étudier les choses plus avant. Néanmoins, **cet outil ne portera que sur le plan de circulation et sera donc beaucoup plus succinct qu'une étude globale consacrée à l'ensemble des domaines impactés par les projets de la Ville**. En outre, un rapport d'incidences est **loin d'apporter les garanties d'indépendance** d'une étude d'incidences, puisque **la Ville de Bruxelles sera juge et partie**.

### **Identité commerciale : une page à (ré)écrire à plusieurs mains ?**

**En matière de développement commercial, la Ville de Bruxelles n'a que très récemment renoncé à faire cavalier seul** en acceptant de collaborer avec l'agence régionale du commerce Atrium. Jusqu'à aujourd'hui, **la Ville de Bruxelles avait toujours refusé l'aide proposée par Atrium**, préférant confier l'élaboration d'un schéma de développement commercial pour le Pentagone à un bureau privé (Geoconsulting) et faire appel à deux autres sociétés (City Tools et Devimo) pour développer un schéma de développement commercial pour le piétonnier. **S'il on peut saluer ce changement d'attitude, reste encore à faire la clarté sur l'objectif de la Ville** sur le plan commercial : un aspect qui doit être analysé dans le volet socio-économique d'une étude d'incidences.

### **En conclusion...**

**La Ville de Bruxelles essaie tant bien que mal de sauver son piétonnier en mettant en œuvre des modifications improvisées,**

conséquences de l'imprévoyance et de la précipitation qui ont présidé à l'élaboration du projet. La Ville a cru possible de passer en force et, selon elle, « en simplifiant les choses » par un piétonnier central. La voilà empêtrée dans une série de **rafistolages, dans l'espoir, surtout, de calmer la fronde croissante de commerçants** inquiets ou lésés, de plus en plus nombreux.

Ce faisant, elle complique tout, colmatant ici, créant d'autres brèches ailleurs. **Plus personne n'y comprend rien, les habitants des abords du piétonnier respirent toujours aussi mal tandis que ceux de la Bourse ne trouvent plus le sommeil...**

**La Ville de Bruxelles s'accroche à son projet de « plus grand piétonnier d'Europe »** dont elle se persuade qu'il attirera massivement le tourisme... mais reste désespérément **sourde aux appels à l'aide de ses habitants.**

Pourtant, si **la Ville ne s'est jamais cachée d'avoir outrepassé volontairement les procédures légales « qui sont une vraie partie de plaisir »**, il se pourrait qu'un jour, suite au **recours déposé en janvier 2015** par la Platform Pentagone, elle se voie **rappeler à l'ordre par le Conseil d'Etat, tant sur l'absence d'étude d'incidences que sur le manque de concertation avec les habitants**, au stade où plusieurs options sont encore sur la table.

**Il lui faudra bien, alors, envisager ces différents scénarios et surtout, accepter d'en débattre publiquement et dans les règles, avec l'ensemble des intéressés, ce qu'elle a toujours refusé de faire jusqu'ici... pour « aller plus vite » !**