

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 » !