

PiA?tonnier du centre : Remettre les boeufs avant la charrue!

A l'heure oA? le dA?bat s'enflamme, la Platform Pentagone ose encore croire qu'un retour au bon sens et au respect de la lA?galitA? reste possible...



Dans ce dossier aux allures de saga, les nombreux appels au dialogue et les signaux d'alerte sont, jusqu'ici, restés vains : l'absence d'études d'incidences, pour définir le projet en amont, et celle d'un véritable processus de concertation jugés d'emblée inutiles par la Ville de Bruxelles, lui vaut aujourd'hui de devoir faire face à une fronde croissante. Souvent sordonne et pas toujours lisible dans ses objectifs, cette bronche cependant l'ampleur des dégâts déjà profonds de ce projet bclé,

imposé aux forceps, aussi bien dans le cœur des Bruxellois que dans les poumons de ceux qui vivent ou travaillent autour du piétonnier.

Bien qu'opposée à la méthodologie peu transparente de la Ville et au modèle de piétonnier choisi, la Platform Pentagone a toujours soutenu la réduction de la pression automobile et l'amélioration du cadre de vie dans l'ensemble du centre-ville.

La Platform Pentagone réclame à la Ville de Bruxelles, depuis plus d'un an, une réelle concertation sur les fondements et enjeux du projet de piétonnier ; en vain... C'est pourquoi, dans la continuité du recours introduit en février 2015 contre le Plan de circulation du Pentagone (qui induit le projet de réaménagement des boulevards), des associations et habitants du centre-ville, membres de la Platform Pentagone, ont décidé d'introduire un nouveau recours devant le Conseil d'État contre le permis d'urbanisme relatif à la réaménagement du piétonnier pour réclamer l'analyse de scénarios alternatifs, conformément au droit européen.

Étudier les incidences d'un projet d'une telle ampleur urbanistique est indispensable à son élaboration et conditionne sa réussite.

Cela permet de définir précisément et préalablement les enjeux et objectifs du projet et de construire et évaluer, en fonction de ces derniers, différents scénarios pour en retenir que le plus pertinent. Le débat public sur l'opportunité du projet choisi en ressortirait plus serein, les opinions moins binaires et davantage fondées sur l'argumentation que sur les émotions, les décisions, plus pertinentes. La situation actuelle, hélas, n'engendre que clivages et crispations : les citoyens bruxellois méritent mieux !

Au lieu de suivre cette méthodologie, la Ville opère un détricotage du projet au profit des voitures et au détriment de la santé.

La Ville de Bruxelles a cru bon de faire la déimpasse (illégalement) sur l'étape essentielle de l'analyse comparative de scénarios. Les mesures erratiques, prises face à l'accumulation d'effets pervers de son plan mal pensé, déplacent les problèmes mais n'améliorent pas la qualité de l'air et le cadre de vie autour du piétonnier.

À son chevet, la Région l'assiste par une campagne médiatique d'un autre âge, vantant l'accès du centre-ville en voiture, carte des parkings à l'appui (14.574 places dans le Pentagone).

À Sur le piétonnier, l'air est plus pur À aurait dit La Palice...

Mais le paradoxe de ce piétonnier et de ses conséquences, c'est que malgré la diminution incontestable du nombre total de véhicules dans le Pentagone, de nombreuses petites rues autour du piétonnier, dans la partie Ouest surtout, sont littéralement et régulièrement congestionnées.

Pourtant, jusqu'ici, l'unique priorité de la Ville, par le biais de Bruxelles-Environnement, a été de procéder à des mesures de qualité de l'air sur le piétonnier lui-même et d'en attendre les conclusions, assez malhonnêtement, à l'ensemble du Pentagone.

Il faut le rappeler, la pollution par le trafic pourrait être responsable de 2400 décès par an dans notre pays. L'enthousiasme, compréhensible et de bonne foi, de défenseurs de ce mega-piétonnier, ne peut primer sur le danger auquel sont d'ores et déjà exposés, depuis des mois, les habitants des quartiers situés tout autour.

La Platform demande à la Ville/Région/Bruxelles-Environnement que des mesures de la qualité de l'air soient

réalisées d'urgence dans les rues et quartiers autour du piétonnier : c'est une question de santé publique !

En conclusion

Il faut revoir le projet dans ses fondements, pour lui conférer des bases urbanistiques et juridiques solides et favoriser, démocratiquement, une adhésion au projet. C'est seulement à cette condition qu'un projet véritablement fédérateur pourra se développer et répondre aux attentes des habitants, travailleurs, commerçants et autres usagers qui, tous, souhaitent l'amélioration de la qualité de vie dans le centre-ville.

Ce n'est qu'en suivant les règles que l'on pourra sortir de l'impasse dans laquelle ce piétonnier s'est fourvoyé et qu'un aménagement futur ne suffira pas à sauver : la plus belle décoration intérieure d'une maison ne l'empêchera pas de s'effondrer si elle est construite sans fondations, ni poutres, ni charpente...

Dans le cadre d'une étude d'incidences,
les scénarios suivants pourraient être étudiés

1.

Une piétonisation mieux partagée

Le principe de 50 ha 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 ([scenario A0 no car A0 du bureau Secchi-Vigano](#) publié par la région dans *Bruxelles 2040, trois visions pour une métropole*). Ce scénario aurait, en outre, l'avantage de réduire considérablement les coûts du projet.

2.

Scenario A0 trafic limité A0

Mise en place d'une zone A0 trafic limité A0 dans tout le pentagone (accès réservés aux riverains, jeu sur la temporalité des accès), [modèle de plus en plus repris en Italie et en France A0 la faveur des habitants.](#)

3.

Scenario A0 espace partagé A0

Un espace partagé permettrait de **donner la priorité non seulement** aux piétons mais aussi aux cyclistes et aux transports en commun. Dans tous les cas, un projet de réaménagement du centre-ville ne peut faire l'économie, comme la Ville l'a fait arbitrairement, de la coopération avec la STIB et la Région en vue du renforcement de l'offre de transports en commun de surface, plus visible et confortable que le souterrain et, par exemple, [l'absence d'une ligne de tram en surface](#)

4.

Scenario A0 Plan communal de mobilité (PCM) bis A0.

Beaucoup l'ignorent mais la Ville a élaboré en 2009-2011 un Plan communal de mobilité qui comprenait des études sérieusement menées. La moindre des choses dans le cadre de la continuité administrative, du respect de l'administration, du public et des bureaux d'études concernés, serait de repartir de ce plan. La partie relative au Pentagone était basée sur une série de boucles de dessertes visant à évacuer le trafic de transit de l'hyper-centre et à favoriser l'habitat.

5.

Scenario Plan Nomo bis

Ce scénario, largement soutenu par les associations et les spécialistes de la mobilité comprenait globalement moins de voitures (objectif 50%) par l'application du [Plan Nomo de 2000](#).

6.

Scenario actuel

Situation prévue par le projet de la Ville et actuellement en phase-test A0 : piétonnier depuis De Brouckère jusqu'à la place Fontainas.

