

Présentation de l'enquête publique – Résumé

Présentation résumée de l'enquête publique

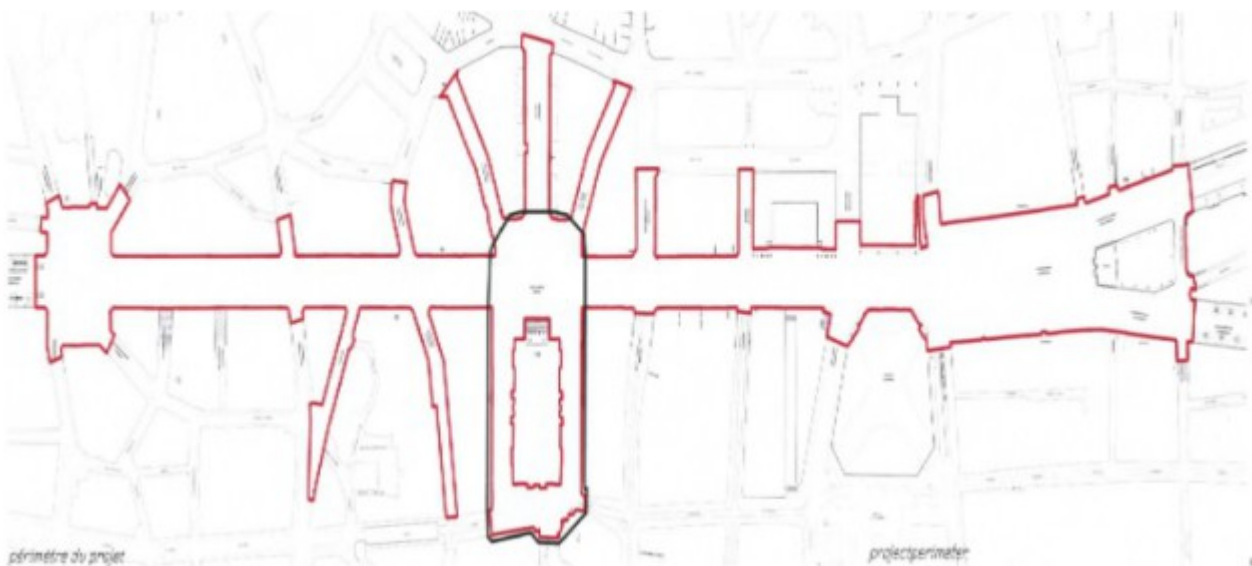
DATE LIMITE POUR RÉAGIR À L'ENQUÊTE PUBLIQUE : 2 OCTOBRE 2015

Que faire concrètement : Enquête publique, mode d'emploi

Ce résumé présente quelques choix fondamentaux qui gouvernent les documents soumis à enquête publique.

Aire géographique limitée des enquêtes publiques

Les enquêtes publiques sur les demandes de permis d'urbanisme PU B918/2015 et PU D928/2015 sont limitées à un périmètre restreint, à savoir les places de Brouckère, place de la Bourse, les boulevards entre la place Fontainas et la place de Brouckère ainsi que quelques rues ou portions de rues alentours :



Cependant, les plans soumis à l'enquête intègrent comme acquis le plan de circulation de la Ville de Bruxelles entré en vigueur le 29 juin 2015, bien que la Ville le déclare en phase test de 8 mois c'est-à-dire jusqu'en février 2016 : « *Concernant l'aspect de mobilité, le projet perpétue la*

situation telle qu'elle est entrée en vigueur à partir du 29 juin 2015, sans modification » (Rapport d'incidence PU D928, point 4.4. Mobilité, p. 76).

Le bureau d'étude reconnaît pourtant que « (...) *Cela a un impact direct dans la zone de projet elle-même et un effet plus important à plus grande échelle* » (Rapport d'incidence PU D928, 4.4.1., p. 77).

En effet, le plan de circulation de la Ville de Bruxelles a un impact sur tout le Pentagone, sur la petite ceinture et au-delà sur toute la Région bruxelloise. Or, ce plan n'a pas fait l'objet d'une étude d'incidences comme elle l'aurait dû (un recours est pendant au Conseil d'Etat à ce sujet).

Par ailleurs, le rapport d'incidences annonce **une série de travaux connexes qui feront l'objet de demandes de permis séparées** :

- Travaux préparatoires : étanchéité des stations de métro De Brouckère et Bourse; contrôle des sols et installations des différents concessionnaires (eaux, gaz, électricité,...)
- Révision des égouts, système de récolte d'eau de pluie pour les zones latérales et les zones de séjour des boulevards,
- Réaménagement des stations de pré-métro De Brouckère et Bourse et nouveaux parkings vélo dans ces stations (M.O.Bruxelles Mobilité)
- Rénovation du centre de la Monnaie et nouvelle organisation des magasins aux rez-de-chaussée
- Projet du « Temple de la bière » à la Bourse et réaménagement souterrain du musée archéologique Bruxelles 1238

Il faudrait y ajouter les travaux relatifs au nouveau plan de circulation tels que la destruction de casse-vitesse pour lesquels la Ville a estimé ne pas avoir besoin de permis.

L'ensemble de ces projets, qui sont liés entre eux dans le cadre d'un plan, devraient en droit, faire l'objet d'une évaluation des incidences (des impacts) approfondie compte tenu de leur dimension, de leur effet cumulatif et de leur localisation (directives européennes 2001/42/CE et 2011/92/UE¹). En droit bruxellois, il s'agit d'une « **étude d'incidences** » avec comité d'accompagnement qui rédige le cahier des charges et désigne le chargé d'études (art. 128 à 141 du Code Bruxellois pour l'Aménagement du Territoire).

Ici, les bureaux d'études Sum Project et Greisch bgroup présentent des « rapports d'incidences » simplifiés qu'ils ont réalisés eux-mêmes sur mandat de la Ville de Bruxelles (art. 142 à 147 du CoBAT). En outre, leur mission ne dépasse pas le périmètre de l'aménagement lui-même qui leur a été confié.

Par conséquent, **les rapports soumis à la présente enquête publique n'étudient aucun effet au-delà de ce périmètre**, en particulier sur les quartiers densément habités autour des boulevards du centre.

L'exception concerne la charge de trafic nouvelle rue des six-jetons, place Fontainas, rue des Bogards et à hauteur de la rue Fossé aux Loups/rue des Augustins. Le rapport signale aussi un climat sonore qui restera bruyant « *là où la boucle de destination traverse la zone de projet* » .

Aucune mesure ni du trafic² ni de la pollution (particules fines, CO₂,...) ni de bruit n'a été effectuée alors que cela aurait pu être fait pendant la phase test de l'été. L'amélioration sur les boulevards eux-mêmes est considérée comme évidente. Et aucune attention n'a été portée aux quartiers habités adjacents malgré les plaintes des habitants repercutées par la presse pendant l'été.

Sur le « piétonnier » lui-même

Certes le passage de la majorité des véhicules est empêchée sur les boulevards centrés eux-mêmes

Cependant les affiches idylliques de femmes et enfants circulant en toute tranquillité sur le centre ne correspondent pas à la réalité car la zone centrale, ou zone de passage, de plus ou moins 6 mètres, ne sera pas réservée aux piétons mais accessible aux cyclistes, rollers, véhicules autorisés et véhicules de livraison (point 4.4., p. 94) et ce sans piste cyclable, même indicative, comme cela se fait dans d'autres villes européennes.

- Zone centrale ou « zone de passage » : + ou – 6 m de large = zone partage pour les piétons, les cyclistes, les rollers, + livraisons et circulation motorisée autorisée
- Deux zones de séjour le long de la zone de passage : arbres, plantations, mobilier urbain, (poteaux d'éclairage, poubelles, bancs, signalisations,...) mais aussi accès au métro et terrasses. Objectif : libérer le reste de la voirie de tout obstacle.
- « Zone de flanage » entre la zone de séjour et les façade. Pour les promeneurs et les clients des magasins. Libre d'obstacles sauf sur les places où il peut y avoir des terrasses

Analyse du projet par domaine. Les domaines étudiés (Rapport d'incidence sur PU D928, pp. 53-132)

1. Urbanisme et paysage (7 pages)
2. Patrimoine (10 pages, plus développé dans le rapport sur la Bourse)
3. Domaine social et économique (4 pages)

4. Mobilité (31 pages)
5. L'être humain (1 page)
6. Faune et Flore (6 pages)
7. Le (micro)climat urbain (3/4 de page)
8. Energie (et éclairages, 9 et 1/4 de page)
9. Qualité de l'air (quelques lignes)
10. Environnement sonore et vibratoire (1 page)
11. Sol, eaux souterraines et eaux de surface (1 page)
12. Eaux usées, eaux pluviales et eaux de distribution (4 pages)
13. Gestion des déchets (quelques lignes)
14. Interactions entre ces zones (1/3 de page)

On constate donc que certains « domaines » essentiels pour la qualité de vie des habitants et des usagers et que l'impact socio-économique (en ce compris le sort des commerçants) n'est guère étudié non plus.

Les limites et les défauts des documents soumis renforcent la conviction de la nécessité d'effectuer une étude d'incidences dans les règles et portant sur l'ensemble des projets liés entre eux, en ce compris sur le plan de circulation.

1 Directive 2001/42/CE du Parlement et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement; Directive 2011/92/UE du Parlement et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Ces Directives sont cumulatives.

2renvoi est fait à l'étude du bureau Technum, qui ne portait

que sur les flux des véhicules automobiles. Malgré ses défauts, l'étude Technum prédisait l'engorgement des rues citées.