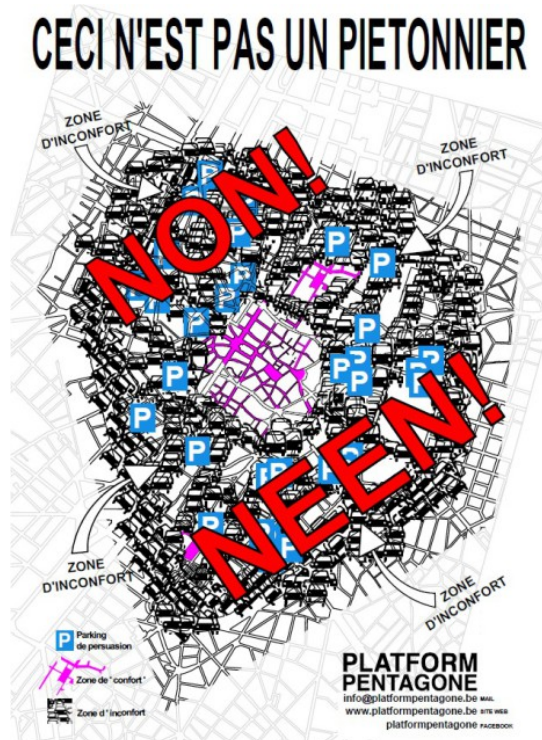


# Charte et Pétition



## PÉTITION – PETITIE

Téléchargez et imprimez recto/verso la version papier de la  
pétition

Download en druk recto/verso de papieren versie van de petitie

Page Facebook

[info@platformpentagone.be](mailto:info@platformpentagone.be)

La Platform Pentagone donne une voix aux avis critiques des habitants, commerçants, associations, comités de quartier et usagers réguliers... rejoignez-nous !

Le Collège de la Ville de Bruxelles s'enorgueillit de mettre en œuvre « le plus grand piétonnier d'Europe » entre la place De Brouckère et la place Fontainas pour « redynamiser le commerce », « booster l'attractivité touristique », entre autres par la création d'une nouvelle « scène urbaine » à la place de la Bourse étendue aux rues adjacentes. Loin d'offrir

un redéploiement de l'offre en transports en commun, que le projet perturbe sensiblement, priorité est donnée à l'accessibilité automobile : création d'un mini-ring à l'intérieur même du Pentagone, construction de quatre nouveaux parkings souterrains sous des places historiques du centre, et extension du parking Poelaert.

Nous sommes des habitants, commerçants, travailleurs, usagers et associations pour lesquels une ville agréable, vivante et attractive, est d'abord une ville habitée où nous avons le désir de rester. Sans contester le concept de piétonniers en ville, nous remettons en cause la vocation principalement touristique, événementielle et commerciale de ce projet, ainsi que la rapidité et l'absence de concertation qui ont présidé à son élaboration. Nous voulons que la vocation d'un piétonnier soit redéfinie au profit des habitants et commerçants du centre-ville, et de leur qualité de vie. C'est-à-dire en diminuant les nuisances plutôt qu'en les augmentant.

**Oui à un espace public partagé qui  
améliore la qualité de vie des habitants**

!

**Non à la privatisation de l'espace public**

!

La Platform Pentagone veut un espace public partagé qui respecte la variété des publics, des fonctions, des usages et des modes de déplacement ainsi que la sécurité. La vocation de l'espace public libéré grâce à un piétonnier doit être réorientée. La privatisation des espaces publics de l'hypercentre se banalise et inquiète déjà (concession de l'espace public à des opérateurs privés en vue d'organiser des actions publicitaires et commerciales). Il faut préserver le partage et l'accessibilité de l'espace public en général. Nous ne voulons pas laisser les boulevards devenir le "*centre commercial en plein air*" que la Ville appelle de ses vœux, ni

un vaste parc à thèmes permanent.

Par ailleurs, nous ne voulons pas laisser à des investisseurs privés et des constructeurs de parking le soin d'élaborer et de réaliser le réaménagement des places et des espaces publics suite à la construction de plusieurs nouveaux parkings souterrains, aux abords d'une future zone piétonne... comme le stipulent déjà les cahiers des charges. Qui plus est, les années de chantiers seraient très nuisibles à la qualité de vie dans et autour de ces espaces publics !

## **Oui à une offre commerciale variée ! Non à la standardisation de l'offre commerciale !**

Pour la Ville de Bruxelles, le projet de piétonnier est aussi *"un plan de redéploiement économique"* qui doit *"booster le cœur de ville"* et attirer notamment *« une offre haut de gamme en lien avec la clientèle des touristes/congressistes »*.

Des études comparatives à l'échelle européenne démontrent que la mise en œuvre de ce type de piétonniers accélère les processus de spécialisation des commerces, favorisant presque exclusivement les restaurants (cf. rue des Bouchers), la confiserie-chocolaterie (cf. Grand Place), les commerces d'habillement et de chaussures (cf. rue Neuve) ou la parfumerie. Ces piétonniers entraînent ainsi la disparition des commerces de biens nécessaires à la vie quotidienne : services, alimentation polyvalente, pharmacies, marchands de journaux et libraires ainsi que des biens *"pointus"*. Ces piétonniers favorisent les grandes chaînes, avec contrats de franchise, mais sont défavorables aux indépendants, aux commerces de proximité, et aux services.

La Platform Pentagone soutient des emplois de qualité. Elle soutient les organisations syndicales et les commerçants qui s'opposent à une ouverture des commerces 7 jours sur 7 et en

soirée.

La Régie foncière doit jouer son rôle de régulateur, y compris sur les cellules commerciales.

## **Oui à l'amélioration de la qualité de l'air !**

## **Non à l'aggravation de la pollution !**

Le premier avantage d'une piétonisation devrait être de contribuer à diminuer le trafic automobile dans l'ensemble du Pentagone et sur la petite ceinture. Mais le piétonnier tel que conçu par la Ville de Bruxelles, à destination touristique, commerciale et événementielle, qui a pour première ambition de renforcer l'attractivité de son hyper-centre, encouragera la circulation automobile et dégradera encore la qualité de l'air, déjà très mauvaise en région bruxelloise, et notamment dans le Pentagone et sur la petite ceinture.

Selon la littérature scientifique, un des principaux responsables de la pollution de l'air est le trafic automobile. Actuellement, l'exposition de longue durée aux particules fines (PM10) et très fines (PM25) représente le principal risque sanitaire de la pollution de l'air. On estime que cette exposition entraîne une détérioration anticipée de la vie de 1 à 18 mois dans le Benelux. Les effets de la pollution de l'air touchent principalement le système respiratoire (difficulté pour respirer, crises d'asthme,...) mais peuvent être aussi cancérigènes (gaz d'échappement des moteurs diesel).

La Ville de Bruxelles doit s'engager concrètement à diminuer la pollution sur tout son territoire.

**Oui à une mobilité renforçant les transports en commun et les modes actifs de déplacement (vélo, marche) !**

**Non à l'augmentation de la pression automobile autour de l'hyper centre !**

La formation d'un mini-ring entre la petite ceinture et l'hyper-centre aura pour conséquence de maintenir une pression automobile élevée sur tous les quartiers du Pentagone puisque le trafic empruntant actuellement les boulevards du centre s'y verrait reporté. Pire encore, la création de nouveaux parkings le long de ce mini-ring engendrera des flux supplémentaires, en desservant la nouvelle zone piétonne et commerçante juste à ses abords !

Les parkings "publics" existants, largement sous-occupés (environ 5.000 places libres sur une offre pléthorique de 15.700 unités dans le seul Pentagone en 2010) peuvent être mieux signalisés et il faut mettre également à contribution les nombreux parkings privés, vides en soirée et le week-end (le nombre est évalué à 15.000 places, dont la majeure partie dans le Pentagone).

La Ville de Bruxelles doit également assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (invalides, personnes âgées, personnes accompagnées d'enfants) ainsi que la sécurité des piétons et des cyclistes partout. Elle doit éviter les effets de barrière et rapprocher les arrêts de transports en commun des destinations de la majorité des usagers.

**Oui aux logements accessibles dans tout le périmètre du projet !**

## **Non à la spéculation immobilière !**

La transformation des boulevards centraux en piétonnier voué à l'événementiel et à l'attractivité commerciale, risque de produire une hausse des loyers dans tout le périmètre. La Ville de Bruxelles affirme vouloir attirer une nouvelle « *classe créative* » dans son schéma de développement commercial. Il faut se doter d'outils pour contrôler la hausse des loyers. Par ailleurs la Régie foncière et le CPAS de Bruxelles doivent s'engager formellement à maintenir les loyers et leurs occupants actuels, y compris dans les cellules commerciales, et à fournir des logements sociaux en suffisance.

## **Oui au respect des quartiers environnants le projet de piétonnier ! Non à l'aspirateur automobile et commercial écrasant les quartiers alentour !**

Le Collège communal veut limiter le transit automobile entre Fontainas et De Brouckère uniquement. Sa volonté est de maintenir le transit d'ouest en est (et vice versa) ainsi que la circulation entre les quartiers du Pentagone. En d'autres termes, au moindre encombrement (très prévisible!) sur le mini-ring, les voitures se disperseront dans tous les quartiers dans le seul but d'essayer de les traverser.

En outre, le plan prévoit de faire de l'avenue de Stalingrad l'entrée sud du Pentagone avec, à la place Rouppe, un nouveau parking. Ce projet ne peut qu'écraser la place piétonnière réalisée avenue de Stalingrad par les pouvoirs publics. Les autres parkings prévus contredisent aussi de fait les contrats de quartier qui ont pour objectif de rendre plus agréable l'espace public (contrat de quartier Jonction, Yser/les quais, jardin aux fleurs, ...). Les commerçants des quartiers situés

entre la petite ceinture et l'hyper-centre craignent également que le marketing au sujet du futur piétonnier central dissuade une partie de leur clientèle.

Il faut respecter et développer les piétonniers, allées vertes et parcs existants dans les différents quartiers et les protéger d'une circulation automobile de transit (difficilement contrôlable).

## **Oui à l'amélioration de la santé de tous les habitants ! Non à la pollution sonore !**

Le bruit représente la principale pollution des sens. Les nuisances sonores ont des effets souvent non réversibles sur l'oreille (baisse de l'audition ou même surdité), sur le sommeil (un bruit de 70 décibels réveille presque tout le monde), mais aussi sur la santé cardio-vasculaire ou hormonale, ou encore sur le développement intellectuel ou sur les troubles du comportement. De nombreux habitants se plaignent, depuis des années, des graves nuisances engendrées par les méga-événements tels que les Plaisirs d'hiver, le Brussels Summer Festival, et par les nombreuses terrasses de bars ouvertes tard dans la nuit, notamment à Saint-Géry. Compte tenu de cette expérience, la perspective d'un vaste piétonnier dédié à l'événementiel est très problématique.

En Région bruxelloise, en 2013, 49 % de la population bruxelloise (de 15 ans et plus) est gênée à domicile par au moins une des sources de pollution (bruit principalement, vibrations, pollution de l'air, mauvaises odeurs), contre 27% en Région wallonne et 23% en Région flamande.

La Ville doit respecter elle-même et faire respecter la législation contre le bruit en milieu urbain, en particulier contrôler la limitation de l'émission de décibels, notamment celle de la musique amplifiée et l'interdire effectivement,

sauf exception, entre 22h et 7h du matin.

**Oui à une véritable concertation du public et à une étude d'incidences approfondies, prévue par le droit européen et portant sur l'ensemble du plan !**

**Non à l'absence de débat et au défaut d'études préparatoires sérieuses !**

On imagine qu'un projet d'une telle ampleur, aux impacts si importants (non seulement pour les quartiers directement concernés mais aussi pour l'ensemble de la Région et au-delà), a fait l'objet d'études préparatoires approfondies et de débats avec tous les acteurs. Il n'en est rien !

Au contraire, « *on a tout fait à l'envers* » (Yvan Mayeur) !

La Ville veut avancer au pas de charge et a adopté les projets quasiment sans études préparatoires. Le plan de mobilité s'appuie sur des a priori et seulement sur des études de flux de circulation, violant l'Ordonnance de la Région sur la planification de la mobilité. Par ailleurs, la Ville découpe artificiellement en tranches les différents aspects de son plan et ne prévoit que des « *rapports d'incidence* » simplifiés, non indépendants au lieu d'études d'incidences beaucoup plus complètes avec comité d'accompagnement... ou pas du tout en ce qui concerne le plan de circulation.

Elle se contente "*d'informer pour garantir l'adhésion*" des habitants et usagers, qui devraient se satisfaire de formuler des "*suggestions pertinentes*" sur des aspects accessoires et esthétiques du projet. À l'inverse de ce que dicte le droit européen, qui prévoit que les plans d'aménagement urbain doivent être soumis :



- à des études approfondies d'évaluation des incidences environnementales,
- et à la participation du public tout au début de la procédure, c'est-à-dire « *lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles* », ou autrement dit *“avant que le plan ou le programme ne soit adopté ou soumis à la procédure législative”*.

Nous ne demandons rien de plus que le respect du droit européen et bruxellois.

**C'est pourquoi nous vous appelons à nous rejoindre au sein de la Platform Pentagone pour porter le débat dans les différents quartiers.**

C'est d'autant plus urgent que la Ville veut plus que jamais brûler les étapes :

- la Ville a avancé la mise en œuvre du piétonnier et du plan de circulation au 29 juin 2015,
- l'enquête publique, qui portera sur le seul aménagement du piétonnier, aura lieu pendant les congés d'été,
- les travaux des concessionnaires (Sibelga, Vivaqua,...) sont déjà en cours, de même que l'installation de nouveaux terminus de bus et des travaux de consolidation du sol entre le métro et le futur piétonnier.

+++++

***Comités de quartier, associations, groupements, commerçants,... rejoignez-nous en envoyant un mail à [info@platformpentagone.be](mailto:info@platformpentagone.be)***

+++++

### **Sources de la Charte de la Plateforme Pentagone**

**La Charte qui fonde les adhésions à la Platform Pentagone met en avant quelques principes importants d'un projet de Ville et d'un bien-être en ville. Elle s'appuie aussi sur des études scientifiques.**

## 1. Sur l'impact général des piétonniers dans les centres-villes

Thierry BRENAC, Hélène REIGNER, Frédérique HERNANDEZ (2013). Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ?. Rech. Transp. Secur., 2013, pp 271-282.

<http://www.necplus.eu/action/displayAbstract?fromPage=online&id=2460352#>

### Résumé

Les gouvernements urbains tendent à piétoniser les centres-villes ou à mettre en œuvre des conceptions de voirie réduisant la quantité d'automobiles dans les espaces publics de ces quartiers centraux : aires piétonnes, réduction du stationnement sur la voirie, aménagement de « zones de rencontre », etc. À première vue, ces politiques, qui assurent la promotion des déplacements à pied au détriment des déplacements motorisés, semblent à l'évidence être favorables à la préservation de l'environnement. La piétonisation est d'ailleurs présentée par l'État comme l'un des instruments contribuant au développement durable des territoires urbains. Cependant, une autre hypothèse est qu'elles participent de stratégies de marketing urbain de villes engagées dans des processus de compétition inter-territoriale – qui conduisent à accroître la valeur et l'attractivité de lieux stratégiques de la ville et tendent à déplacer les problèmes (et les populations défavorisées) vers les autres parties du territoire urbain. Ainsi, globalement, ces politiques n'apporteraient pas de réelle contribution au développement durable. Se référant à des cadres théoriques relatifs à la mutation entrepreneuriale des politiques urbaines, cet article présente un aperçu de recherches et résultats empiriques traitant de la mise en œuvre et des effets d'opérations de piétonisation ou d'autres politiques en faveur des piétons dans les centres-villes. Dans leur ensemble, les éléments

rassemblés accréditent plutôt la seconde hypothèse.

## Abstract

Urban governments tend to pedestrianise city centres or to implement street designs which reduce the amount of cars in the public spaces of these centres: pedestrian areas, reduction of on-street parking, implementation of “zones de rencontre” (living streets), etc. Prima facie, these policies, favouring pedestrian mobility versus automotive mobility, apparently seem to be positive for the preservation of environment. In France, pedestrianisation is presented by the national authorities as a tool to contribute to the sustainable development of urban territories. Another hypothesis, however, is that these policies are part of urban marketing strategies of cities engaged in inter-urban competition processes—which lead to increase the value and attractiveness of strategic places in the city and tend to displace problems (and deprived populations) to other parts of the urban territory. Thus, as a whole, these policies would not really contribute to sustainable development. Referring to theoretical frameworks related to the entrepreneurial mutation of urban policies, this paper presents an overview of research and empirical results dealing with the implementation and effects of pedestrianisation or other policies in favour of pedestrians in city centres. As a whole, this material gives some credit to the latter hypothesis.

## **2. Sur l'évolution des commerces**

*Des études comparatives à l'échelle européenne démontrent que la mise en œuvre de ce type de piétonniers accélère les processus de spécialisation des commerces, favorisant presque exclusivement les restaurants (cf. rue des Bouchers), la confiserie-chocolaterie (cf. Grand Place), les commerces d'habillement et de chaussures (cf. rue Neuve) ou la parfumerie. Ces piétonniers entraînent ainsi la disparition des commerces de biens nécessaires à la vie quotidienne :*

*services, alimentation polyvalente, pharmacies, marchands de journaux et libraires ainsi que des biens "pointus". Ces piétonniers favorisent les grandes chaînes, avec contrats de franchise, mais sont défavorables aux indépendants, aux commerces de proximité, et aux services.*

Pour l'évolution du commerce dans les piétonniers, processus bien connu et depuis longtemps dans le monde de l'immobilier commercial:

B. MERENNE-SCHOUMAKER (Docteur en sciences géographiques, ULG), Structures commerciales des rues et centres piétonniers. Essai de comparaison de quelques cas français et belges, 1981

<http://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/72191/1/M%C3%A9renne%20%20Structures%20commerciales%20des%20rues%20et%20centres%20pi%C3%A9tonniers%201981.pdf>

B. MERENNE-SCHOUMAKER (Docteur en sciences géographiques, ULG), Les activités commerciales dans les secteurs piétonniers, structure et évolution, in Analyse de l'Espace, Cahiers du Centre de Recherches Analyse de l'Espace, Institut de Géographie, Paris, n° 2, 1983, pp.19-37

<http://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/72154/1/M%C3%A9renne%20Les%20activit%C3%A9s%20commerciales%20dans%20les%20secteurs%20pi%C3%A9tonniers%201983.pdf>

Concernant « centre luxe » et « centre masse » :

« L'évolution récente du centre-luxe dans la capitale de l'Europe. Quelques observations sur le jeu des acteurs », in : R.P. Desse (éd.) Les nouveaux acteurs du commerce et leurs stratégies spatiales, Collection Commerce et Société, Université de Bretagne Occidentale, pp.253-267 (pas de version électronique)

Mathieu VAN CRIEKINGEN et Antoine FLEURY : La ville branchée : gentrification et dynamiques commerciales à Bruxelles et à

Paris

<http://belgeo.revues.org/10950>

WAYENS, Benjamin ([bwayens@ulb.ac.be](mailto:bwayens@ulb.ac.be))

Structure et dynamique du commerce de détail bruxellois, avril 2006

Thèse de Doctorat en sciences, Spécialisation géographie :

[http://theses.ulb.ac.be/ETD-db/collection/available/ULBetd-07312006-124720/unrestricted/00\\_resume.pdf](http://theses.ulb.ac.be/ETD-db/collection/available/ULBetd-07312006-124720/unrestricted/00_resume.pdf)

### **3. Pollution de l'air**

*Selon la littérature scientifique, un des principaux responsables de la pollution de l'air est le trafic automobile. Actuellement, l'exposition de longue durée aux particules fines (PM10) et très fines (PM25) représente le principal risque sanitaire de la pollution de l'air. On estime que cette exposition entraîne une détérioration anticipée de la vie de 1 à 18 mois dans le Benelux. Les effets de la pollution de l'air touchent principalement le système respiratoire (difficulté pour respirer, crises d'asthme,...) mais peuvent être aussi cancérigènes (gaz d'échappement des moteurs diesel).*

<http://www.environnement.brussels/thematiques/air-climat/qualite-de-lair>

<http://www.environnement.brussels/thematiques/air-climat/qualite-de-lair/influence-de-la-mobilite>

<http://www.environnement.brussels/thematiques/air-climat/qualite-de-lair/les-sources-de-pollution>

<http://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/health-effects-of-transport-related-air-pollution-summary-for-policy-makers>

<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/fr/>

Actualisation : Selon une étude réalisée pour le Bureau européen de l'Environnement, qui vient de paraître, à situation inchangée, il y aura en Belgique, 8.263 décès par an causés par la pollution atmosphérique, soit 23 personnes par jour.

<http://www.eeb.org/air-o-meter/?country=2&scenario=1&year=2020#scenarios>

Pour plus de détails à Bruxelles, voir la chapitre « Aspects pertinents de la situation environnementale et son évolution probable si le plan n'est pas mis en oeuvre » du rapport sur les incidences environnementales de l'avant-projet de plan régional Air-Climat-Energie, actuellement en enquête publique.

#### **4. Santé et pollution sonore**

*Le bruit représente la principale pollution des sens. Les nuisances sonores ont des effets souvent non réversibles sur l'oreille (baisse de l'audition ou même surdité), sur le sommeil (un bruit de 70 décibels réveille presque tout le monde), mais aussi sur la santé cardio-vasculaire ou hormonale, ou encore sur le développement intellectuel ou sur les troubles du comportement. De nombreux habitants se plaignent, depuis des années, des graves nuisances engendrées par les méga-événements tels que les Plaisirs d'hiver, le Brussels Summer Festival, et par les nombreuses terrasses de bars ouvertes tard dans la nuit, notamment à Saint-Géry. Compte tenu de cette expérience, la perspective d'un vaste piétonnier dédié à l'événementiel est très problématique.*

<http://www.environnement.brussels/thematiques/bruit/le-bruit/impacts-sur-la-sante>

<http://www.environnement.brussels/thematiques/bruit/le-bruit>

[http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru\\_3](http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru_3)

.PDF

*En Région bruxelloise, en 2013, 49 % de la population bruxelloise (de 15 ans et plus) est gênée à domicile par au moins une des sources de pollution (bruit principalement, vibrations, pollution de l'air, mauvaises odeurs), contre 27% en Région wallonne et 23% en Région flamande.*

Institut scientifique de Santé publique/Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid, Enquête de santé 2013, Rapport 4 : Environnement physique et social, Résumé des principaux résultats, 28 p.

[https://his.wiv-isp.be/fr/Documents%20partages/Summ\\_Env\\_FR\\_2013.pdf](https://his.wiv-isp.be/fr/Documents%20partages/Summ_Env_FR_2013.pdf)

Enquête de santé 2013, Rapport 4 : Environnement physique et social, 146 p.

[https://his.wiv-isp.be/fr/Documents%20partages/HE\\_FR\\_2013.pdf](https://his.wiv-isp.be/fr/Documents%20partages/HE_FR_2013.pdf)

+++++

## LA PÉTITION

### PREMIERS SIGNATAIRES DE LA CHARTE

- ARAU, Atelier de Recherche et d'Action Urbaines, asbl
- Artevelde Strikes Back
- Cinema Nova, asbl vzw
- Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre / Comité ter verdediging van bewoners van Brussel-Centrum (Comité BRU 1000)
- Comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges de Bruxelles-

Ville / Wijkcomité Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw van de stad Brussel

- Comité Nouveau Marché aux Grains
- Comité de quartier Saint Géry
- Comité Rouppe
- Convivence asbl / Samenleven vzw
- Copropriété / mede-eigendom Étuve (45 ménages / huishoudens)
- De Markten (Gemeenschapscentrum)
- Hart Boven Hard + Tout Autre Chose Bruxelles
- Inter-Environnement Bruxelles asbl
- Jeugdbond voor Natuur en Milieu
- LBC-NVK BRUSSEL
- Plateforme Marolles
- Quartier Dansaert vzw
- The Ecoshop, sprl
- Le Space, centre communautaire, asbl