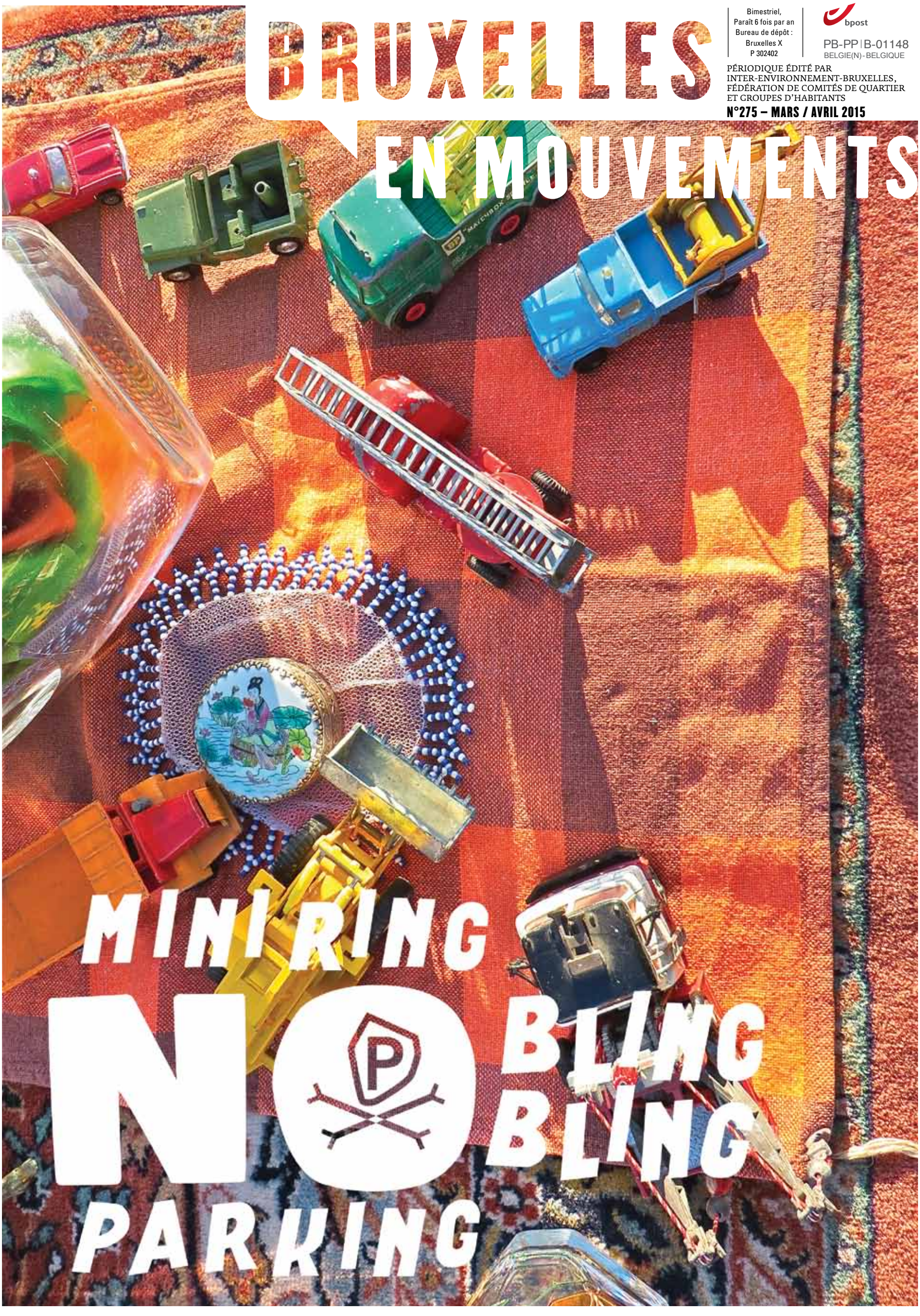
BRUXELLES EN MOUVEMENTS

Bimestriel,
Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt :
Bruxelles X
P 302402

bpost
PB-PP | B-01148
BELGIE(N) - BELGIQUE

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANTS

N°275 – MARS / AVRIL 2015



IL N'EST PAS QUESTION DE MOBILITÉ

La transformation du boulevard Anspach en piétonnier géant s'inscrit moins dans un projet de mobilité que dans l'ambition économique et commerciale de la Ville de Bruxelles. Et la Ville n'accepte pas que cette ambition soit remise en cause, ni même d'en évaluer les impacts.

Mohamed Benzaouia et Jérôme Matagne

La vitrine flatteuse du piétonnier (qui peut dire qu'il est contre les piétonniers ?) cache évidemment des conséquences fortes en matière de mobilité. Il faut pourtant oser dire que ces conséquences sont fâcheuses : des petites rues historiques seront transformées en mini-ring ; 4 chantiers de parkings souterrains encourageront le trafic automobile ; la STIB sera refoulée hors de l'hyper-centre ou perdra ses sites propres ; les personnes à vélos seront repoussées parmi les autos.

Toutefois, le piétonnier et le plan de circulation qui l'accompagne ne répondent pas prioritairement à des objectifs de mobilité mais bien à un projet socio-économique. D'ailleurs, la première fois que ce piétonnier nous a été présenté, il ne constituait qu'une partie d'un plan plus vaste de « revitalisation économique et commerciale ». Ce jour-là, il nous a été expliqué que la Rue Neuve avait perdu la place enviée d'artère commerçante la plus fréquentée du royaume au profit du Meir d'Anvers : il fallait réagir.

C'est donc obnubilée par le « *benchmarking* » concurrentiel que la Ville veut doper son attractivité (et donc aussi ses finances) en misant tout sur le « *citymarketing* ». Il s'agit d'une part d'attirer de grandes enseignes commerciales en leur offrant un nouvel écrin tout le long du boulevard Anspach. Et d'autre part, de créer un espace public vaste et assez dégagé pour accueillir en toutes saisons des événement phares, tels les Plaisirs d'Hiver et les robes de Lady Gaga. Les intentions du projet ne font pas de doute mais ses conséquences potentielles pour les habitants et les commerces restent bien plus nébuleuses. Si ces deux mécanismes rompent l'équilibre commercial et éjectent les commerces actuels, c'est tant mieux : ils ne correspondent pas à l'image chic et choc que la Ville a d'elle-même. Si ces deux mécanismes aboutissent à chasser les habitants actuels et à faire grimper les loyers, c'est tant mieux : la Ville compte bien « élargir son assiette fiscale » en attirant une nouvelle population branchée et fortunée qui payera des impôts – au contraire des prolos qui habitent aujourd'hui en plein centre.

CIRCULEZ, IL Y A TOUT À VOIR !

Le Bourgmestre, Yvan Mayeur, et tout le Collège jouent jusqu'à présent le jeu de la solidarité : c'est le projet-phare de la législature. Tout semble ficelé, Freddy Thielemans, bien élu, quitte le navire quelques mois après les élections et adoube Yvan Mayeur qui, dès son intronisation à la tête de la Ville, dévoile son plan : il veut aller vite pour prendre les « râleurs » de vitesse. Il annonce l'arrivée du projet au pas de charge : sans dialogue avec les habitants, la société civile ou les acteurs économiques ; sans concertation préalable.

À propos de cette absence de concertation, la Ville n'est pas (non plus) d'accord avec nous. Car, pour faire bonne figure, elle a bel et bien organisé un « processus de participation ». Mais c'est du bluff : les soirées d'information, ateliers participatifs et micro-trottoirs ficelés à la va-vite auraient plutôt dû s'appeler « processus de manipulation ». Si le public n'a pas accès aux données techniques ; s'il ne peut pas discuter des principes de base du projet mais seulement de son esthétique ; si la parole n'est pas libre lors des débats publics : il ne peut pas s'agir de participation. Personne n'est dupe.

Face à cette mascarade, IEB est révulsé. La démocratie participative est sa raison d'être, la prise en compte de la voix des habitants est son fondement. Ce déni de démocratie ne s'avale pas. D'autant moins que depuis 41 ans, depuis sa création, notre fédération et tous ses membres réclament davantage de place pour les piétons. Certes, tous ne fantasment pas sur un giga-piétonnier. Mais des amis proches, tel le Bral, ont ouvertement milités pour un Anspach Park, que la Ville reprend aujourd'hui à son compte, en le dénaturant. Il n'est pas possible dans cette matière de nous accuser d'être « contre-tout ». Cette tactique de délégitimation habituelle ne marche pas car un piétonnier, même giga, ne constitue aucunement une excuse pour livrer la ville aux promoteurs et ré-ouvrir la voie à la voiture individuelle. Mais surtout, par-dessus tout, un piétonnier, même giga, ne justifie pas de fouler aux pieds les principes démocratiques qui régissent les procédures d'urbanisme. IEB est pour une réelle co-construction de la Ville. Pour un vrai débat, en pleine connaissance des données techniques et des chiffres. IEB, ses membres et ses amis veulent être traités en adultes.

WWW.PLATEFORME-NO4PARKINGS.BE

La Ville veut passer en force. Malgré cela, ou à cause de cela, la vigueur de la mobilisation citoyenne est inouïe. Peut-être même inédite depuis la mythique bataille des Marolles. IEB est dépassé de toutes parts : ses comités membres participent bien au combat mais de nouveaux collectifs se créent spontanément, s'organisent et agissent. La plupart d'entre eux se fédèrent sous une bannière commune : la Plateforme Pentagone. C'est la vitalité de cette plate-forme à laquelle nous avons voulu rendre hommage dans les pages qui suivent, en compilant et diffusant des textes écrits par plusieurs de ses composantes. Nous tenons à en féliciter tous les acteurs et à remercier ceux qui ont collaboré à la rédaction et à l'illustration des pages de ce Bruxelles en mouvements.

En ce mois d'avril 2015, nous sommes en plein dans l'actualité mais seulement au début de la bataille. Ce dossier spécial ne clôturera certainement pas le débat ni ne figera les positions de chacun : il ne constitue qu'un état des forces en présence, un arrêt sur image au milieu d'une partie de poker menteur. Tout est encore à gagner. Il est encore temps de prendre part. Peut-être finirons-nous par être respectés.

1er avril 2015

LA VILLE ENCORE ET TOUJOURS VOUÉE À LA VOITURE

PHILIPPE MEERSSEMAN

L'ARAU démontre que le nouveau plan de circulation pour le Pentagone menace les quartiers habités. Entre objectifs annoncés et contenu du plan, beaucoup de contradictions apparaissent.

Isabelle Pauthier, directrice de l'Arau

La Ville de Bruxelles a présenté le mardi 24 novembre son nouveau plan de circulation. Notons que le plan lui-même, in extenso, n'est toujours pas public, ni les études qui le fondent. On peut se faire une idée des principes qui le gouvernent à partir d'un dossier de presse [1] qui se résume à 11 pages et à 4 schémas [2] du Pentagone. Les études mécanicistes qui fondent ce plan de circulation, dont l'appel d'offre a été lancé à l'été 2013, reposent sur des comptages du trafic aux principaux carrefours et des simulations dans le complaisant modèle régional. Aucune ville ne procède plus ainsi car cette démarche a pour effet (et pour objectif) de conforter un scénario tendanciel plutôt qu'un scenario volontariste, comme l'impose pourtant Iris II.

Les principes et réaménagements proposés incitent à un usage accru de la voiture :

1. L'offre de stationnement en centre-ville serait augmentée d'au moins 2.000 places par la création de 4 nouveaux parkings publics (sans compter les extensions projetées du parking Poelaert et du Parking 58 : 847 places dans la «zone piétonne») dont les effets d'aspiration du trafic sont démontrés.

2. Un mini-ring (ou boucle de desserte, insiste la Ville) permettrait non seulement de desservir ces nouveaux parkings (ainsi que les nombreux autres déjà existants) mais permettrait aussi le maintien de fait d'une capacité de trafic de transit à travers le Pentagone.

3. L'accessibilité de l'hyper-centre en bus serait diminuée, de nombreux terminus s'en éloignant. L'usager des transports en commun, obligé de continuer son trajet à pied ou de subir une correspondance, serait de facto désavantagé face à l'automobiliste qui pourrait lui continuer sa route sans entrave (il suffit de modifier sa carte mentale du Pentagone ou de suivre son GPS…). En outre, plusieurs bandes de bus seraient supprimées, ce qui ferait perdre l'avantage modal compétitif à des bus à nouveau englués par rapport à des transports en commun libérés du trafic.

4. La vie et la sécurité des cyclistes ne vont pas s'améliorer sur les voiries sacrifiées au mini-ring.

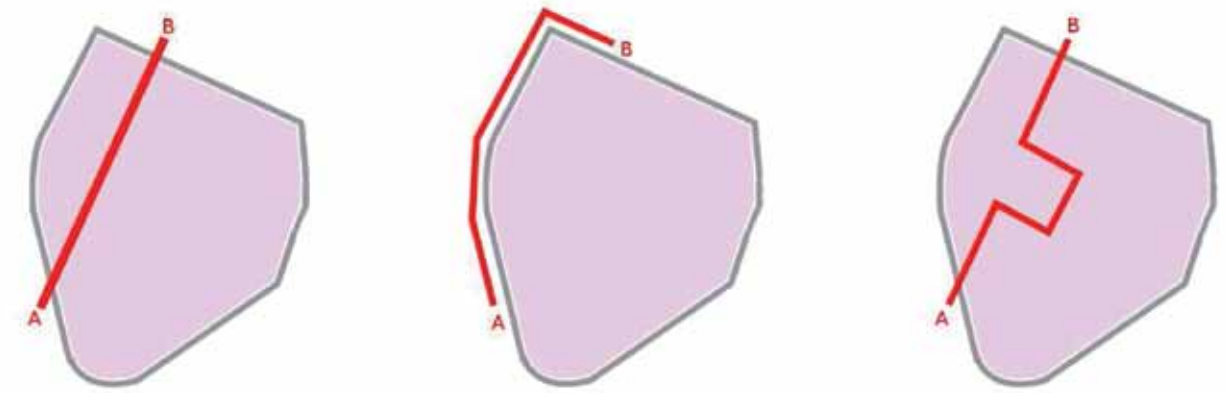
CREUSER DE NOUVEAUX PARKINGS SOUTERRAINS C'EST ENTRER À RECULONS DANS L'HISTOIRE

Toutes les villes cherchent désormais à limiter la pénétration automobile afin de limiter la congestion, le bruit et la pollution de l'air. Pas la Ville de Bruxelles, qui non content d'accueillir déjà 34 parkings publics dans et aux abords du Pentagone avec un total de près de 20.000 places, dont 6 à 8.000 libres, aspire à en creuser (ou faire creuser) de nouveaux [3] sous des prétextes inventifs (garer les camionnettes des marchands du Jeu de Balle ou des Plaisirs d'Hiver : à quel tarif ?). Bienvenue dans la ville durable !

Bruxelles a été couverte de parkings publics, construits dans la foulée des sixties, pour permettre aux Wallons, aux Flamands et aux Bruxellois de venir travailler et faire leurs courses en voiture dans la capitale depuis les quatre coins du pays. Pour des raisons idéologiques (il s'agit d'une demande de la composante MR-VLD de la majorité), la Ville entend en creuser de nouveaux. Matérialiste, la Ville croit qu'elle va gagner de l'argent via les taxes et redevances ! [4] Encore faut-il que des opérateurs répondent à l'appel d'offre sans mégoter sur les conditions. C'est oublier que les derniers parkings publics décidés (Flagey et Miroir) sont entièrement financés par les pouvoirs publics et qu'un certain nombre de parkings existants sont loin de faire le plein ! [5]

4 nouveaux parkings sont prévus, a annoncé l'Échevine Els Ampe, le 7 novembre :

- place de l'Yser, sous les anciens quais (qui viennent accessoirement d'être réaménagés en promenade), donc au débouché de l'autoroute de la mer via le boulevard Charles Quint et le boulevard Léopold II ; les habitants des communes du nord de Bruxelles, qu'il ne s'agit pas de protéger du trafic de transit, lui disent « merci » ;
- place du Nouveau Marché aux Grains, sous la place (avis aux défenseurs des platanes : les arbres sont menacés) en face de deux parkings existants rue Lepage. Pour y accéder il faudra traverser les quartiers habités situés autour de la rue Dansaert ;
- place Rouppe (au débouché du nouvel accès sud priorisé par le mini-ring) ;
- place du Jeu de Balle. Celui-là ne devrait pas survivre à la fronde qui est en train de se développer dans les Marolles, déjà engluées de véhicules. Les commerçants du Vieux Marché ne



À gauche, le trafic de transit actuel par les boulevards du centre. Au centre, le report espéré par la Ville sur la Petite Ceinture.
À droite, ce qui risque d'advenir : le trafic de transit empruntera le miniring.

survivraient pas, en effet, à un chantier d'une telle ampleur et personne ne veut voir le Vieux Marché, institution culturelle et sociale, menacé. Il ne faut pas négliger que qui dit parking dit trémies d'accès et barrières : autant d'obstacles aux piétons encombrants et laids… Voir place de la Monnaie.

En augmentant l'offre de stationnement au cœur de la ville au lieu de la réduire, la Ville de Bruxelles refuse d'utiliser un levier, pourtant efficace, qui favoriserait le report modal de la voiture vers les transports en commun. Le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM), élaboré sous la législature précédente (approuvé par le Collège avant l'été 2012 mais pas par le Conseil communal), avait pourtant souligné « *(…) de grandes lacunes quant à l'utilisation de 'l'outil stationnement' pour mieux gérer la mobilité sur le territoire régional et en particulier sur le territoire de la Ville de Bruxelles.* » [6] Depuis 3 ans, qu'a fait la Ville dans ce domaine ?

UN HYPER-CENTRE HYPER-ACCESSIBLE EN VOITURE

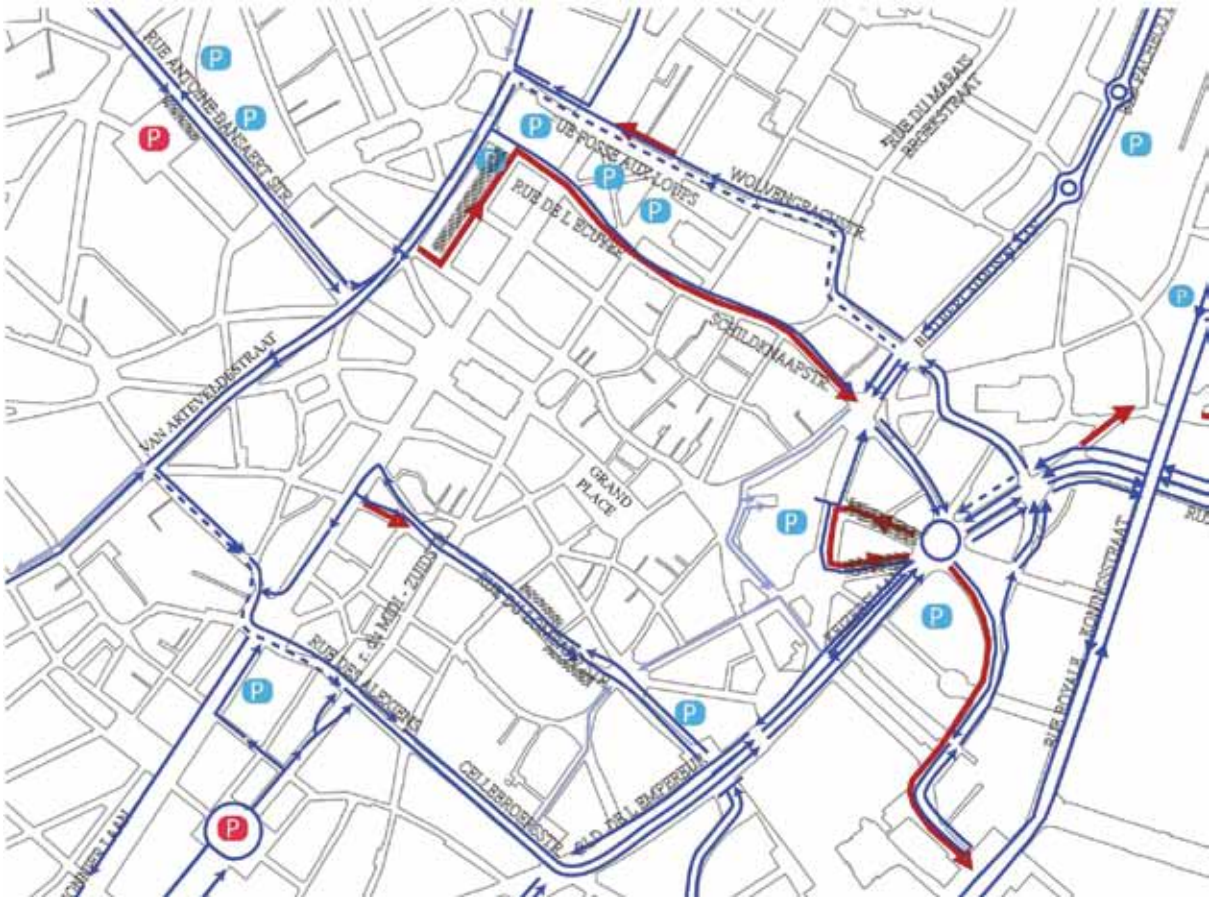
Faute d'une réelle volonté politique de remettre en cause les vieux modèles, aussi bien à la Ville qu'à la Région, le plan reste orienté voitures, en particulier en termes d'infrastructures, de gestion des voiries en dehors des boulevards (voués à l'événementiel, à la marchandisation et à la déambulation) et de signalisation. Le fameux scénario tendanciel de dégradation du cadre de vie du Plan Iris I est assumé par laxisme. Tout automobiliste sera en effet invité, depuis la Petite Ceinture, à emprunter les rues habitées jusqu'au mini-ring et à traverser les quartiers habités pour se rendre dans les parkings souterrains, voire à continuer sa route à travers le Pentagone, comme l'a déjà démontré le BRAL.

Le vocabulaire du dossier de presse confirme cette analyse et rappelle cette priorité routière :

- « *cette boucle de desserte permet à tous les véhicules à moteur d'atteindre les parkings à proximité de la zone confort* », voilà l'objectif.

- « *Le boulevard Jacqmain devient la principale route d'accès depuis le nord jusqu'à la zone piétonne* », à sens unique, ce qui favorise la vitesse et par voie de conséquence le bruit : merci pour les locataires des immeubles de la Ville de Bruxelles. Autant prévenir les habitants concernés : « *Il en va de même pour les axes Lemonnier (sortant) et Stalingrad (devient l'entrée sud du Pentagone)*». Autrement dit une situation d'impunité à la traversée du Pentagone qui était connue des automobilistes bruxellois se voit institutionnalisée pour tous les usagers grâce au sens unique et au téléjalonnement…

- Cette configuration, avance le dossier de presse, permettra de simplifier 5 carrefours de la Petite Ceinture (en limitant les croisements), ce qui « *lui donne une capacité supplémentaire* », est-ce ainsi que les pouvoirs publics entendent réduire l'impact de la Petite Ceinture sur les quartiers qui la bordent ?



Plan du mini-ring : en bleu, 2 bandes en sens unique pour les voitures, jusqu'au cœur de la Ville.

- « *Un objectif important du plan de circulation est d'amener la circulation automobile le plus rapidement possible vers un parking public* » à l'aide du téléjalonnement dynamique. On veut dire « par le chemin le plus court ». Conséquence : les voitures percoleront dans les quartiers et rues habitées jusqu'aux parkings. Notons que le fameux téléjalonnement fait partie des fantasmes non assouvis de l'administration régionale depuis des lustres. Un panneau « test » trône depuis des années à la sortie de la rue de la Loi, héritage de Brigitte Grouwels : la Région bute sur la discrétion des opérateurs de parkings, réticents à communiquer leurs performances… Un panneau lumineux a été mis en place par l'un d'entre eux le 28 novembre pour guider les automobilistes vers les parkings à l'occasion des Plaisirs d'Hiver (plutôt au déplaisir des habitants, envahis par les nuisances).

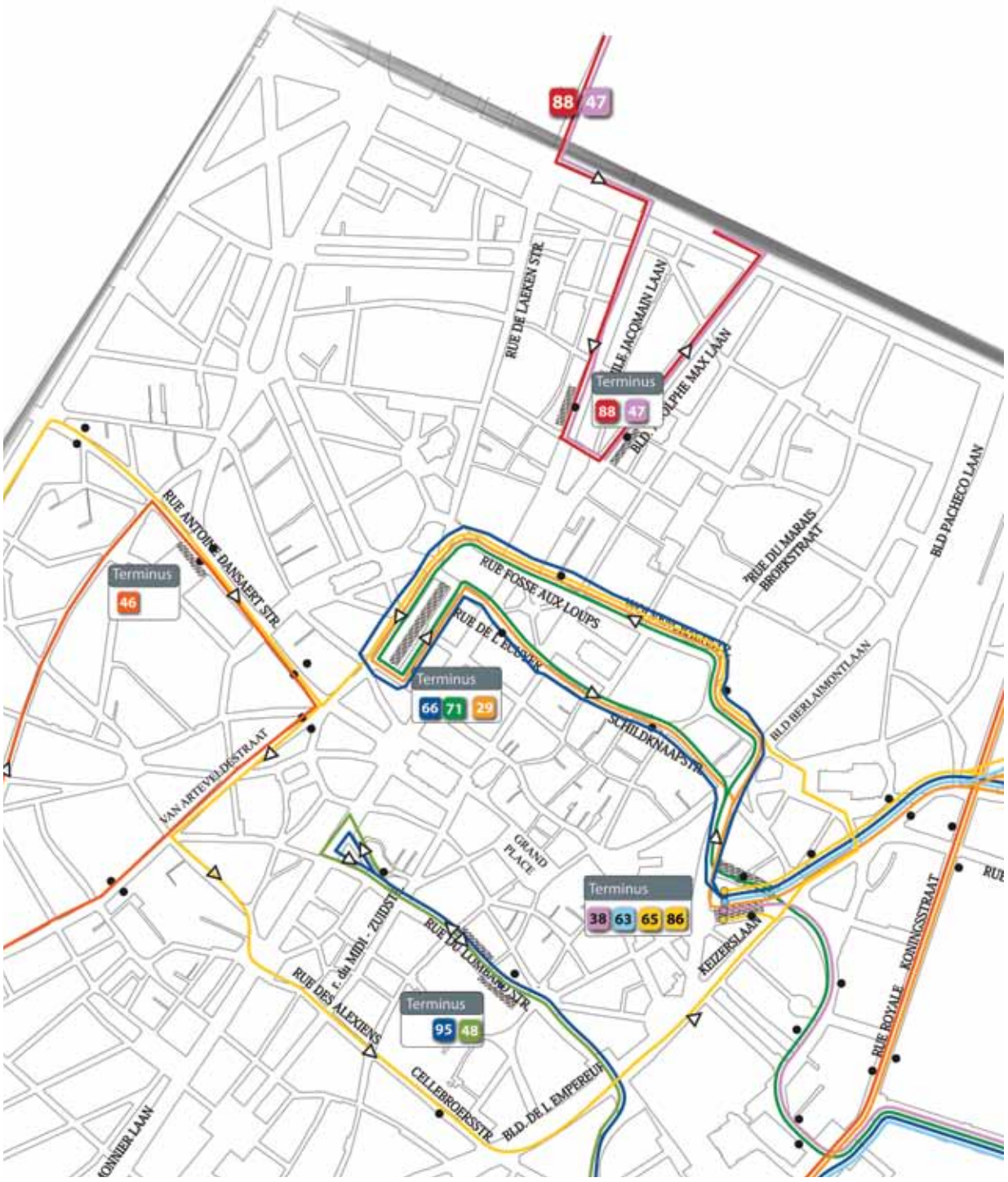
UNE CAPACITÉ DE TRANSIT MAINTENUE (VOIRE RENFORCÉE)

La conséquence du plan de circulation sera de créer un appel d'air (vicié) pour les voitures et une nouvelle potentielle Petite Ceinture dans le Pentagone.

Une des volontés de la Ville de Bruxelles est de reporter le trafic de transit, qui emprunte actuellement les boulevards du centre, sur la Petite Ceinture. Certes, le nouveau plan de circulation et la piétonnisation d'une partie des boulevards du centre rendraient ce trafic de transit « rectiligne » impossible. Toutefois, le mini-ring, en permettant et en facilitant les traversées de part en part du Pentagone, depuis et vers toutes les directions, n'empêcherait aucunement le trafic de transit ! L'effet (pervers) de ce plan de circulation serait donc de voir le trafic de transit qui emprunte actuellement les boulevards du centre se reporter en partie sur le mini-ring…

La Petite Ceinture est saturée par des flux conséquents, comme l'a constaté le PCM : « *Ce sont donc entre 250 et 350.000 véhicules qui empruntent chaque jour un tronçon de la Petite Ceinture, soit pour accéder au Pentagone (trajets 'en baïonnette'), soit pour la plupart de ces flux, pour le longer sans y avoir d'échange* ». [7] Étant donné cette situation, qu'est-ce qui permet de penser, comme la Ville le fait, que le trafic de transit se reportera sur la Petite Ceinture (qui est saturée aux heures de pointe) et ne traversera pas le Pentagone via le mini-ring ?

La Plateforme Pentagone, qui associe les associations et les comités d'habitants du centre-ville a identifié un risque élevé d'effets négatifs sur l'habitat dans le Pentagone. Le mini-ring comporte en effet deux bandes à sens unique sur



Plan du réseau de la STIB : plusieurs lignes de bus verraient leurs terminus écartés de l'hyper-centre, obligeant ainsi les usagers qui voudraient s'y rendre à continuer leur trajet à pied ou à subir une correspondance.

de nombreux tronçons (ce qui a pour effet avéré d'accélérer la vitesse et de ne laisser que peu de place aux cyclistes). Le plan Tekhné de 1962 n'est pas tout à fait mort (voir p.10), nulle part n'est d'ailleurs mentionnée la vitesse maximale autorisée des véhicules. Conformément aux décisions partielles de 2005 (Notre-Dame-aux-Neiges), de 2006 (abords de la Grand-Place) et à la décision globale du 18 mai 2009, la Ville a décidé de mettre tout le Pentagone en zone 30, à l'exception des boulevards du centre et du boulevard de Dixmude, en attendant qu'ils soient réaménagés. Le PRAS implique aussi cette limitation. L'ARAU rappelle donc que la vitesse doit être limitée dans tout le Pentagone à 30 km/h.

Alternative : le nombre et la vitesse des véhicules doivent être limités partout dans la Région. Il est temps de mettre en œuvre Iris II. Le trafic de destination doit être maîtrisé dans le Pentagone. Il ne doit pas être possible de faire le tour complet du mini-ring, sinon il fonctionnera comme une Petite Ceinture supplémentaire. Il faut des boucles d'évacuation du trafic, comme prévu dans le PCM. Il ne peut y avoir de sens unique à deux bandes, maximum deux fois une bande.

LES TRANSPORTS EN COMMUN PERDANTS

La Ville s'est assurée le concours de la Région (via Pascal Smet, Ministre en charge de la Mobilité à la Région mais aussi Conseiller communal dans la majorité à la Ville) et de la STIB. Elle a visiblement finalement trouvé un accord avec cette dernière sur la limitation de la circulation des bus dans le Pentagone. Il est possible qu'en termes d'exploitation, la STIB se réjouisse de voir se réduire les trajets de ses bus dans les rues étroites et encombrées du Pentagone. Mais quelles en sont les conséquences pour les usagers ? Certainement négatives.

La STIB accepterait de reculer les terminus des bus, de De Brouckère à la rue des Halles, (66, 71, 29) ou à Jacqmain ou Max (88, 47), d'un côté et de De Brouckère à la Gare centrale, (38, 65, 86) ou de la Bourse à la rue du Lombard (95), de l'autre, obligeant de nombreux usagers à de nouvelles ruptures de charge faute de liaisons continues et confortables avec l'hyper-centre. Les usagers venant de l'Ouest et allant vers l'Est devront traverser de la rue des Halles à la Gare centrale ou inversement. Après 100 mètres de marche par tous les temps, ils seront peut-être tentés par les profondeurs du métro puis par une petite marche jusqu'à la fort accueillante rue des Halles, qui accessoirement sera en chantier pendant deux ou trois petites années pour creuser un parking souterrain de 847 places sous le futur possible nouvel immeuble du centre administratif de la Ville de Bruxelles… connu de tous les Bruxellois sous le nom de « Parking 58 ».

De même, les usagers qui viennent du Nord et qui seraient animés de l'irrépressible ambition de se diriger vers le Sud, ou inversement, seraient interceptés à Jacqmain ou à 500 m de là… Le bus 46, dont la ligne a déjà été coupée en deux, à l'instar de beaucoup d'autres, créant de pénibles ruptures de charges, serait arrêté à Jacqmain… Concession du vice à la vertu : l'Échevine accepte désormais que les bus de la STIB partagent la voirie avec « l'autre trafic » plutôt que de rouler à contre-sens. De là à décréter trois mois après que les bus gênent les voitures… La STIB accepterait de mêler les bus à la circulation rue du Fossé aux Loups et rue du Lombard, ce qui n'est pas un progrès dans la mesure où la circulation automobile n'en est pas dissuadée, au contraire, puisque ces rues serviraient de collecteurs au mini-ring. La création de ce contre-sens bus a permis de réduire les temps de parcours de façon considérable. Notons que tout le quart Sud-Ouest du Pentagone, le plus densément habité, resterait non desservi par les bus.

UN MINI-TRAIN ÉLECTRIQUE

Le Bourgmestre a déclaré le 29 septembre que les discussions avec la STIB étaient « très difficiles » et qu'il ferait évaluer la possibilité de faire opérer une navette électrique dans le cadre d'un PPP (Partenariat Public-Privé). L'ARAU rappelle à toutes fins utiles que l'idée d'une navette était déjà avancée en 1998 : le fameux bus 8 (car une boucle en forme de 8 faisant le tour des parkings). Le bus 8 n'a finalement pas été mis en œuvre, la Ville et la STIB ayant renoncé après quelques essais pour des raisons de coûts d'exploitation… Le bus était englué dans le trafic automobile et les usagers allaient plus vite à pied !

Depuis, la Ville a annoncé qu'elle mettra en place un mini-train électrique gratuit, signe qu'elle a entendu la demande pour d'avantage de moyens de transport souples, silencieux et non polluants mais nullement qu'elle aura les moyens de l'exploiter… Signe peut-être d'une improvisation de dernière minute, les cartes ne mentionnent pas le trajet de ce mini-train qui passerait dans la zone piétonne. Le dossier de presse évoque la desserte de la Bourse et de la Grand-Place. On ignore également si ce serait un modèle « folklorique » type parc d'attraction ou station balnéaire comme le relevait fort justement le philosophe Thomas Gunzig sur les ondes matinales de la Première le 26 novembre [8]. Ce mini-train vise à répondre à une demande principalement touristique et des PMR. Il roulera peut-être à 5 km/h…

Cette forme de remords démontre combien la nécessité d'une navette souple de surface est nécessaire, en particulier pour les PMR, dans les rues étroites dans la zone piétonne. Quelles mesures la Ville prévoit-elle pour ne pas rééditer l'échec d'il y a 15 ans ?

C'est l'enterrement du tram qui a fait péricliter le commerce sur les boulevards du centre, c'est le tram qui les ferait revivre. Comeos, fédération qui représente le commerce et les services en Belgique, partage cette analyse, comme le déclarait récemment Dominique Michel, son administrateur délégué : *« Chez Comeos, nous nous prononçons en faveur du tram en surface car il permet un contact visuel avec les commerces »*. [9]

MILENA STRANGE

Alternative : les Bruxellois ont besoin de lignes de bus traversantes. L'évaluation du plan tram-bus, qui a coupé de nombreuses lignes dans le Pentagone, a admis le caractère pénalisant des ruptures de charges. La STIB doit consentir à exploiter de plus petits véhicules avec une fréquence élevée sur des dessertes locales comme cela se fait dans les autres villes. Il faut substituer, sur les boulevards du centre, une navette de surface aux voitures. Il faut une alternative qualitative au nord-sud souterrain, par exemple, entre le Wiels et Tour et Taxis via les deux gares et pour les PMR et les petits trajets intra-Pentagone. Cette navette doit être identifiable à la sortie de la Gare du Midi. [10]

CONCLUSION

L'ARAU attend que la Ville réaménage les boulevards du centre depuis 1998. Mais l'ARAU déplore la manière dont la Ville avance sur ce projet, sans concertation avec les principaux concernés (habitants et associations) et sans transparence. Le masterplan d'aménagement des espaces publics et le Plan de circulation ne sont pas publics alors qu'ils auront des incidences notables sur l'environnement. Ils doivent faire l'objet d'une enquête publique et pas d'une pseudo-participation.

La Ville, la STIB et la Région ont trouvé un compromis qui conforte le scénario tendanciel de dégradation du cadre de vie déjà mis en évidence par Iris I en 1998 car le plan de circulation présenté le 24 novembre donne la priorité à l'automobile sur les habitants et les usagers des transports en commun en augmentant l'offre de parkings souterrains alors qu'elle est déjà pléthorique, en créant un mini-ring doté sur certains tronçons de deux bandes à sens unique, ce qui favorise la vitesse des véhicules, donc le bruit et la dangerosité, en premier lieu pour les piétons et les cyclistes. L'ARAU craint que le trafic intense de la Petite Ceinture ne se reporte en partie sur le miniring qui permettrait de traverser le Pentagone. Ce mini-ring envisagé est extrêmement contre-productif car il ne ferait que déplacer la pression automobile et risque même de renforcer le trafic à destination et ses effets pervers sur l'habitat.

En 2009-2010, le Plan Communal de Mobilité a fait l'objet de nombreuses études, d'une enquête publique, de nombreuses brochures et de réunions publiques dans le centre et à Laeken. Ce qui fait déclarer à un expert bruxellois des questions de mobilité : « *À l'époque on faisait des études mais la Ville n'assumait pas les plans. Aujourd'hui la Ville n'assume pas les études mais on appliquerait des plans !* ».

L'ARAU estime qu'il faut revenir au concept de boucles d'évacuation du trafic proposé par le PCM, faute de quoi les quartiers habités seront parasités par le trafic. La vitesse doit être limitée à 30 km/h partout dans le Pentagone.

L'ARAU estime qu'il faut recréer une desserte de transports en commun de surface attractive sur les boulevards du centre comme alternative convaincante au trafic automobile et une desserte fine des quartiers. Le concept qui doit primer est celui du partage de l'espace public et pas celui de l'exclusive, qui est destructeur en urbanisme. La Ville veut un tout piéton dans la poche (en refusant les transports en commun mais en acceptant la traversée par les voitures : chercher l'erreur) versus un tout voiture autour avec le miniring, près de 25.000 places de parking (existantes et projetées) et le téléjalonnement. La Ville doit renoncer à ses projets totalement dépassés en matière d'urbanisme souterrain et de priorité automobile. L'ARAU rappelle les revendications de la Plateforme Pentagone, largement partagées (par le BRAL, IEB, le Comité de quartier Notre-Dame-Aux-Neiges, le Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre, le Comité Saint-Géry, etc.)

Les Bruxellois veulent moins de voitures, partout, tout le temps pour que les habitants subissent mois de bruit et moins de pollution de l'air. C'est le message du mouvement *Pic Nic the street*, qui a exigé un changement. Visiblement la Ville et la Région n'ont pas compris, malgré ce message, que la société avait changé et que la parenthèse du tout-à-la-voiture devait se refermer, conformément aux objectifs du plan Iris II. Pour le Bourgmestre Yvan Mayeur, la voiture reste une évidence : « *Les voitures sont là, cela ne sert à rien de dire le contraire* ». [11] Rappelons que les ménages du Pentagone sont faiblement motorisés… ils n'ont pas à subir les nuisances créées par d'autres.

1er décembre 2014

1. *http://www.bruxelles.be/dwnld/75120525/lettre_plancirculationDEF_FR (3).pdf*
2. *www.bruxelles.be/dwnld/66378925/plancirculation cartes V2.pdf*
3. Lire à ce sujet l'analyse de l'ARAU du 8 mai 2014 : Parkings publics souterrains : les projets de la Ville de Bruxelles doivent être enterrés !
4. Voir le communiqué d'Els Ampe du 7 novembre 2014 : *www.elsampe.be/fr/quatre-nouveaux-parkings-souterrains-au-sein-de-la-ville-de-bruxelles*
5. Parkings publics souterrains…
6. Plan communal de Mobilité de la Ville de Bruxelles. Phase 3 : projet de plan d'actions, 24 octobre 2011, p. 18.
7. Plan communal de Mobilité de la Ville de Bruxelles. Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic, 30 avril 2010, p. 33.
8. *www.rtbf.be/video/detail_le-cafe-serre-de-thomas-gunzig?id=1973730*
9. « *Ne pas créer une ville Disney* » in *Le Soir,* vendredi 24 octobre 2014.
10. Lire l'analyse de l'ARAU du 29 novembre 2012 : L'ARAU insiste : il faut un tram sur les boulevards du centre.
11. *Le Soir,* 29-30 novembre 2014.

PARTICIPATION, VOUS AVEZ DIT PARTICIPATION ?

TÉMOIGNAGE D'UN HABITANT QUI A ASSISTÉ À CINQ RÉUNIONS DITES DE « PARTICIPATION » ET QUI, PETIT À PETIT, EN COMPRENAIT DE MOINS EN MOINS LE SENS.

Jean-François Dumoulin, membre du comité de défense des habitants du centre

Réunion du 21 avril 2014 à la Maison de la participation

Une réunion est organisée afin de communiquer les questions que l'on voudrait poser à la prochaine réunion du 29 avril en présence du Bourgmestre et de différents Échevins qui exposeront le projet de piétonnier. Il y est déjà dit par les organisateurs de cette réunion : « *les habitants pourront s'exprimer mais les grandes lignes sont déjà tracées* ».

Aucun rapport n'est disponible.

Réunion du 29 avril 2014 à la Tentation

Le Bourgmestre expose les grandes lignes de son projet de piétonnier. Ses arguments : attirer une autre activité économique, supprimer une autoroute urbaine et le trafic de transit (40%), attirer sur cet axe des enseignes commerciales qui ne sont pas encore installées à Bruxelles, augmenter les parkings publics, modifier les circulations en créant une boucle, attirer les touristes,…

Mes questions : si le trafic de transit est de 40% sur le boulevard et si l'on coupe celui-ci, où iront les 60% ? Pour éliminer le transit, il suffit d'installer des caméras comme à Londres. Pourquoi ne pas envisager un projet global sur l'ensemble du Pentagone plutôt que de se limiter au petit ring déjà proposé dans les années 50, et créer un hyper-centre ? Ne faudrait-il pas être plus ambitieux ? Réponse du Bourgmestre : « *L'ensemble du Collège a voté ce projet qui se fera. Vous avez une autre opinion et on n'en discute pas* ». Il part. De nombreux participants sont choqués et expriment leur incrédulité.

Aucun rapport n'est disponible.

Réunion du 29 septembre 2014 à la Bourse

L'Échevine Ans Persoons annonce un projet « *clef de voûte de toute la majorité* », la volonté « *d'en faire un projet de tous les Bruxellois* » et qu'« *il n'est plus remis en cause de faire un piétonnier, idem pour le plan de mobilité* ». Monsieur Mayeur prend la parole : *« le 19 septembre 2014, le masterplan a été accepté par l'ensemble du Collège. (...) La culture doit pouvoir s'exprimer. (...) On doit ramener des gens et créer plus de convivialité avec les habitants.* »

L'architecte Livia de Béthune présente le projet d'aménagement des boulevards. Les questions sont du même ordre que lors de la réunion précédente, mais avec des demandes de précisions sur un plan de mobilité qui commence à inquiéter le public : les demandes sont plus globales. Sont reprochés une présentation qui ne parle que de cosmétique et le refus de parler des répercussions générées chez les habitants. Est-il possible d'avoir des informations sur les parkings supplémentaires ? Sur le renvoi du trafic dans les quartiers d'habitants ? Sur les plans de la STIB ? Le Bourgmestre admet les difficultés rencontrées avec la stib qui tarde à présenter un nouveau plan de réseaux mais il annonce que, s'il le faut, il fera appel à d'autres prestataires de service et que toutefois « *cela ne changera rien au plan de mobilité* ».

ATELIERS POPULAIRES, 1968

Les réelles réunions de participation sont annoncées les 23 octobre et 6 novembre. Le 29 septembre, il s'agissait d'une réunion générale « coup d'envoi ».

Réunion du 23 octobre 2014 dans la Tour Phillips

Seules sont réunies des personnes tirées au sort. Je suis placé dans le groupe de travail « mobilier urbain ».

En début de réunion, après une présentation générale et de la méthode de travail par un groupe de communication de Rotterdam, de nombreux participants demandent, avant de rejoindre leur groupe, des informations sur les plans généraux (circulation, STIB, parkings, fonctionnement global) car il est difficile de donner des orientations sans avoir une vue d'ensemble. Après une demi-heure d'échanges de type « langue de bois », les organisateurs répondent que l'on pourra en discuter dans les différents groupes. Il s'est avéré que les responsables de ces différents groupes n'avaient aucune information à fournir.

Dans mon groupe, il fut question d'inquiétudes sur la mobilité, de l'avenir des SDF, des conséquences festives à Saint-Géry, du besoin de pistes cyclables, de fontaines, du besoin de diversification des commerces, du besoin de sécurité (comment la garantir la nuit sur un piétonnier ?), du problème de la propreté, du manque de toilettes, de bancs, de poubelles, du besoin d'éclairage de qualité… Je fais remarquer que ces besoins ne sont pas particuliers à un piétonnier mais que ce sont des infrastructures à mettre en place dans toute la ville par les autorités.

Sont aussi suggérés des bancs de conversations, des cuisines ouvertes, des mobiliers mobiles et évolutifs que tout le monde pourrait faire bouger, des galeries techniques enterrées avec poubelles sur tapis roulants, des commissariats tous les six cents mètres…

Réunion du 6 novembre dans le bâtiment administratif de la Ville

À nouveau, seules sont invitées les personnes tirées au sort. En début de réunion, de nombreux participants demandent, avant de rejoindre leur groupe, des informations sur les plans généraux (circulation, STIB, parkings, fonctionnement global) car aucune information n'a été fournie comme ce fut promis à la réunion du 23 octobre. Après une demi-heure d'échanges du type « langue de bois », les organisateurs annoncent que l'on doit avancer dans les différents groupes car, cette fois-ci, l'architecte est présente.

On nous demande cinq idées phares pour chaque groupe. Voici les conclusions du groupe « mobilier urbain » :

- toilettes sur le boulevards accessibles gratuitement 24h/24 ;
- un mobilier urbain de qualité, beau et solide, d'entretien facile, décliné sur un thème en tenant compte du contexte et parfois ludique pour les enfants ;
- des parkings vélos en suffisance ;
- déterminer harmonieusement l'emplacement de l'ensemble des mobiliers urbains et des espaces terrasses pour ne pas trop encombrer ni l'espace ni le visuel ;
- un auvent sur la place de Brouckère qui s'intègre harmonieusement et qui permette des activités couvertes.

Il parait évident que tous ces équipements les plus élémentaires pour une urbanité réussie devraient se trouver dans tout Bruxelles, ce qui est demandé une fois de plus par les habitants. Je trouve curieux que les autorités de la Ville de Bruxelles dépensent autant de budget pour cette participation au lieu de mettre en œuvre dans l'ensemble de la ville ces nécessités connues de tout le monde.

La conclusion pourrait être celle-ci : « *La participation, c'est faire admettre et imposer les décisions prises par la ville* ».

5 mars 2015

MARCO SCHMITT

LE CŒUR PALPITANT DE BRUXELLES

I palpiti, i palpiti sentir, confondere i miei coi suoi sospir

Extrait de la romance « *Una furtiva lagrima* » de l'opéra « *L'elisir d'amore* » de Gaetano Donizetti

Marco Schmitt

Le projet de la Ville de Bruxelles tente d'augmenter l'attractivité de son cœur historique. il ne s'agit pas seulement de mettre cette initiative en relation avec l'agitation généralisée des territoires en compétition pour gagner une place ou l'autre dans la classification des métropoles en concurrence, c'est aussi l'expression d'un atavisme plus ancien. Atavisme particulièrement structurant lorsqu'il s'agit d'articuler le transport, l'activité économique, le contrôle sur le territoire et par conséquence asseoir une autorité politique sans cesse remise en question.

« BRUXELLES ET SA RIVIÈRE »

Dans ce livre qui analyse le rapport de Bruxelles à sa rivière, Chloé Deligne émet, entre autres hypothèses, celle des interventions techniques du Duc de Brabant sur la navigabilité de la Senne au XIe siècle pour fixer au cœur de son fief le point navigable ultime où les marchandises pouvaient être acheminées par la voie d'eau. Là où les barges ne peuvent pas aller plus loin, elles se déchargent, le marché se met en place, les activités économiques se développent et les recettes fiscales rentrent dans les caisses de celui qui surveille tout cela depuis son château sur la colline. Bruxelles serait donc née au fil de l'eau, de l'initiative opportuniste d'un Seigneur du Moyen Âge. En tirant parti de la configuration géographique de son fief pour organiser une rupture de charge dans le cycle des échanges, le Duc a pu se construire une position politique parmi ses concurrents féodaux.

LE HAUT, LE BAS ET LES BOULEVARDS CENTRAUX

Survolons les siècles pour nous arrêter un moment à la création des boulevards centraux après 1886. Avec l'avènement de l'ère industrielle, l'activité économique était en train d'échapper au contrôle de la Ville par le haut (l'habitat bourgeois et le commerce de luxe se déplaçant vers le Quartier Léopold et l'avenue Louise), et par le bas (l'industrie se développant aux abords du canal en dehors du centre urbain). Au-delà du prétexte hygiéniste avancé alors pour justifier la profonde restructuration du cœur historique, en enfouissant sous les nouveaux boulevards la rivière qui fit la fortune de Bruxelles, il s'agissait surtout de remplacer des quartiers populaires par un « habitat à la parisienne » et par des activités commerciales bourgeoises qui avaient tendance à quitter le centre.

La manœuvre n'a toutefois pas vraiment fonctionné, les investisseurs ne se sont pas bousculés et si la Ville de Bruxelles n'avait pas pris le relais d'acteurs privés défaillants, les boulevards centraux seraient restés avec des tas de dents creuses. Par cette opération de prestige, un commerce plus haut de gamme est revenu au centre, mais les classes bourgeoises n'ont pas suivi, les plus riches ont persisté à habiter la partie haute de la ville. C'est le cas depuis l'installation des Ducs de Brabant sur les hauteurs du Coudenberg, à distance des quartiers populaires et de production qui se sont toujours maintenus dans le fond de la vallée, aux abords de la Senne d'abord, puis du canal.

LA CROISSANCE RADIO-CONCENTRIQUE D'ANVERS ET LE SCHÉMA INCOMPLET DE BRUXELLES

La croissance urbaine anversoise a été schématisée par Guido Stegen par le biais du programme Space Syntax, un modèle d'analyse informatique de la structure urbaine à partir des espaces libres. Il fait apparaître l'attractivité de chaque voirie selon qu'elle est plus ou moins connectée avec l'ensemble du réseau des espaces publics. Les voiries les mieux desservies ressortent en rouge et au fur et à mesure qu'elles tendent vers le bleu, elles sont de moins en moins intégrées dans l'ensemble du système urbain.

Pour Anvers, les espaces publics du cœur historique ressortent en rouge pendant tout l'Ancien Régime. À partir du XIXe siècle, les espaces publics les mieux connectés tendent à migrer en périphérie. Cela indique qu'à partir d'un certain moment, le centre historique n'est plus en capacité d'absorber la vitalité urbaine de l'ère industrielle. Ce qui est le plus central tend à échapper au centre. Pour maintenir la centralité, il aurait fallu procéder à de profondes restructurations notamment en matière d'infrastructure et de mobilité. Ce fut le cas à Bruxelles, et moins à Anvers.

Le schéma radio-concentrique d'Anvers est incomplet puisque la ville est un port et s'adosse à l'estuaire. Contrairement aux attentes, le schéma de Bruxelles est tout aussi incomplet. Dans sa récente étude sur la petite ceinture, Rien van de Wall le démontre par le tracé avorté des ceintures successives (Victor Besme, vallée de la Woluwe, Ring). Il pointe aussi le systématisme de leur orientation Nord-Ouest/Sud-Est qui est parallèle à la vallée de la Senne et leur implantation du coté de sa berge la plus haute, la plus bourgeoise. Les rings ne seraient peut-être pas des avortons mais traduiraient assez systématiquement un rapport social au pouvoir qui se distribue entre le haut et la bas, entre la cour seigneuriale et la ville marchande et/ou productive.

DÉCENTRALISATION

À entendre les discours des élus régionaux ou d'éminents représentants autoproclamés de la société civile, le polycentrisme urbain serait une nécessité absolue du développement territorial de Bruxelles. Plus qu'une invention, c'est un lieu commun rebattu par tout ce qui gravite

CÉCILE BOCHE

autour de l'idée que le territoire se marchande. Imaginer que Bruxelles ne gravite plus autour de son cœur historique ne fait sans doute pas l'affaire de la Ville qui serait plutôt perdante si elle voyait fondre sans réagir son attractivité en faveur d'autres communes de la région. Situés en dehors du Pentagone, le Quartier Léopold, les berges du canal ou le plateau du Heysel attirent les investisseurs bien loin de l'ancien centre.

Nous pouvons alors imaginer l'inquiétude et le désir de la Ville d'attirer à nouveau une puissance urbaine en train de lui échapper. La mise en œuvre d'un dispositif urbain (piétonnisation et mini-ring) permettant l'organisation de grands événements festifs ancrés dans le décor des boulevards centraux peut être lue comme une réponse aux initiatives régionales de décentralisation. Au-delà de la tension économique, il y aurait aussi une tension plus politique entre Ville et Région dans une Belgique en fédéralisation incessante et une Europe en construction permanente. Aujourd'hui l'attention à l'événementiel du Collège peut être comprise comme une tentative de se réapproprier un pouvoir sur le territoire, pouvoir contesté d'une certaine manière par l'émergence de la Région.

LA PALPITATION DU TOURISTE SENTIMENTAL

La course à l'événementiel et sa conséquence sur la mobilité intra-muros ne seraient donc pas une fin en soi mais surtout un moyen pour maintenir une certaine forme de contrôle territorial dans un ensemble régional à la recherche d'un nouvel équilibre politique entre ses différentes composantes. Les bien vieux rapports entre haut et bas, entre centre et périphérie, entre mobilité et activité économique, entre activité économique et puissance politique sont sans doute suffisamment structurants pour permettre une autre lecture de ce qui est en train de se passer. Le subterfuge de la piétonnisation, comme celui de l'impératif hygiéniste avant lui, est une manière de nous parler aussi de la lutte politique en cours.

Mais s'il y a des tensions internes, Bruxelles n'échappe bien évidemment pas au grand phénomène de la mondialisation et de la mise en compétition des territoires. Dans son projet de piétonnisation, il s'agit quand même d'attirer le touriste. Il ne s'agit sans doute plus d'améliorer le cadre de vie de ceux qui habitent encore la ville et qui sont habités par elle. Si l'on se donnait la peine d'envisager correctement les incidences environnementales et sociales d'un tel projet, on se rendrait peut-être compte que le retour à chaque fois espéré des classes bourgeoises pour accroître les recettes fiscales n'est plus vraiment l'objectif à atteindre face à la rente supposée supérieure d'un tourisme déterritorialisé. Les gentrificateurs du centre-ville sont tout de même encore des habitants. Faut-il les faire fuir comme ont été chassées les populations les plus pauvres, pour les remplacer par ceux qui se promènent un billet d'avion en poche, la carte de crédit en main et le cœur palpitant *in petto* ?

5 mars 2015

« Oh la la la vie en rose
Le rose qu'on nous propose
D'avoir les quantités d'choses
Qui donnent envie d'autre chose »

Foule sentimentale
Alain Souchon

LA GENÈSE D'INTERPARKING

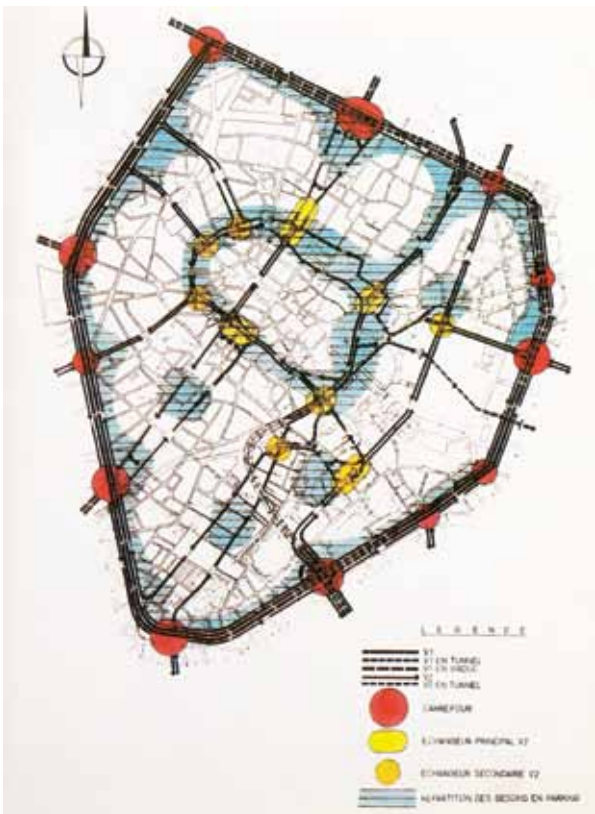
Dans la série « Petits faits de culture urbanistique bruxelloise », aujourd'hui : pourquoi le parking 58 a-t-il été construit à cet endroit ?

Patrick Wouters

Le Parking 58 a été construit sur un terrain communal, résultant de la démolition des Halles Centrales, édifice de fer et de verre construit en 1872-74, en même temps que la Bourse, lors du voûtement de la Senne.

Le 21 février 1955, l'Échevin des Travaux Publics de la Ville de Bruxelles, Paul Vanden Boeynants, propose au Conseil communal de donner en concession la partie Nord des Halles Centrales, ou éventuellement son terrain seul, pour y édifier un grand garage-parking.

La concession fut adjugée à une première société, qui se désista. VDB en parla à l'entrepreneur Armand Blaton, qui évoqua le sujet avec Claude De Clercq (le patron de ce qui deviendra Interparking), et c'est ainsi que Claude De Clercq décida de construire le Parking 58 avec les Blaton. Peu après, Charly De Pauw (le patron de ce qui deviendra le Consortium des Parkings / Compagnie de Promotion) rejoignit l'affaire. Le terrain fut concédé par la Ville de Bruxelles sous la forme d'un bail emphytéotique [1].



Cherchez les 7 différences entre le plan Tekhné de 1962, à gauche, et celui proposé aujourd'hui par la Ville, à droite.

MAIS POURQUOI CE PARKING À CET ENDROIT-LÀ ?

La Ville de Bruxelles chargea en 1955 le groupe d'urbanistes Tekhné d'établir le plan directeur pour le Pentagone. Ce bureau d'études s'était fait connaître par ses plans de villes nouvelles au Congo, villes faites de zones mono-fonctionnelles, avec beaucoup d'attention accordée à l'automobilité.

Le plan Tekhné, terminé en 1962, prévoyait de remodeler le réseau routier de la Ville en établissant autour du centre historique une ceinture intérieure doublée d'aires de stationnement et communiquant avec des voies de pénétration en étoile. Le concept global était susceptible d'être réalisé progressivement. À la place De Brouckère se situerait l'« échangeur de circulation n°1 ». Et voilà pourquoi VDB, qui connaissait le plan (non encore rendu public), avait attiré l'attention d'Armand Blaton sur l'opportunité.

L'éloge funèbre de VDB, prononcé au Sénat le 18 janvier 2001, comporte, cachés au milieu des louanges habituelles, ces passages révélateurs : « *Dans cette Belgique en pleine expansion économique après l'Exposition universelle, Paul Vanden Boeynants démontrera partout et toujours ses extraordinaires talents de manager, chez qui s'estompera progressivement la distinction nécessaire entre la politique et les affaires dont il estime qu'elles pouvaient s'épauler mutuellement. Le dynamique chef d'entreprise introduit dans le monde politique un style nouveau, importé des États-Unis, pour lesquels il avait une véritable fascination et où il avait étudié les techniques de communication et les campagnes électorales. Sa vision politique était résolument moderniste. Cependant, sa fascination pour l'Amérique n'eut pas toujours, dans le domaine de l'urbanisme à Bruxelles, les résultats les plus heureux* ».

VDB et Tekhné tenaient le raisonnement suivant :

1. la ville n'a d'avenir que si son commerce prospère ;
2. ce commerce ne peut prospérer que s'il est accessible ;

— attention, c'est ici que le raisonnement dérape

3. donc, certaines rues doivent êtres libérées du trafic automobile pour les rendre piétonnes et agréables aux commerces riverains alors que d'autres rues doivent être mises à sens unique (et donc devenir roulantes) pour accéder aux rues agréables ;
4. et pour cela il est nécessaire de construire de nombreux parkings le long des rues roulantes transformées en petit ring [2].

LA (MAUVAISE) HISTOIRE SE RÉPÈTE

Ce raisonnement a conduit nos centres urbains à un infarctus de la mobilité. Il est pourtant appliqué aujourd'hui, avec beaucoup de détermination, par l'actuelle Échevine de la mobilité de la Ville de Bruxelles, Mme Els Ampe, dans son nouveau plan de circulation.

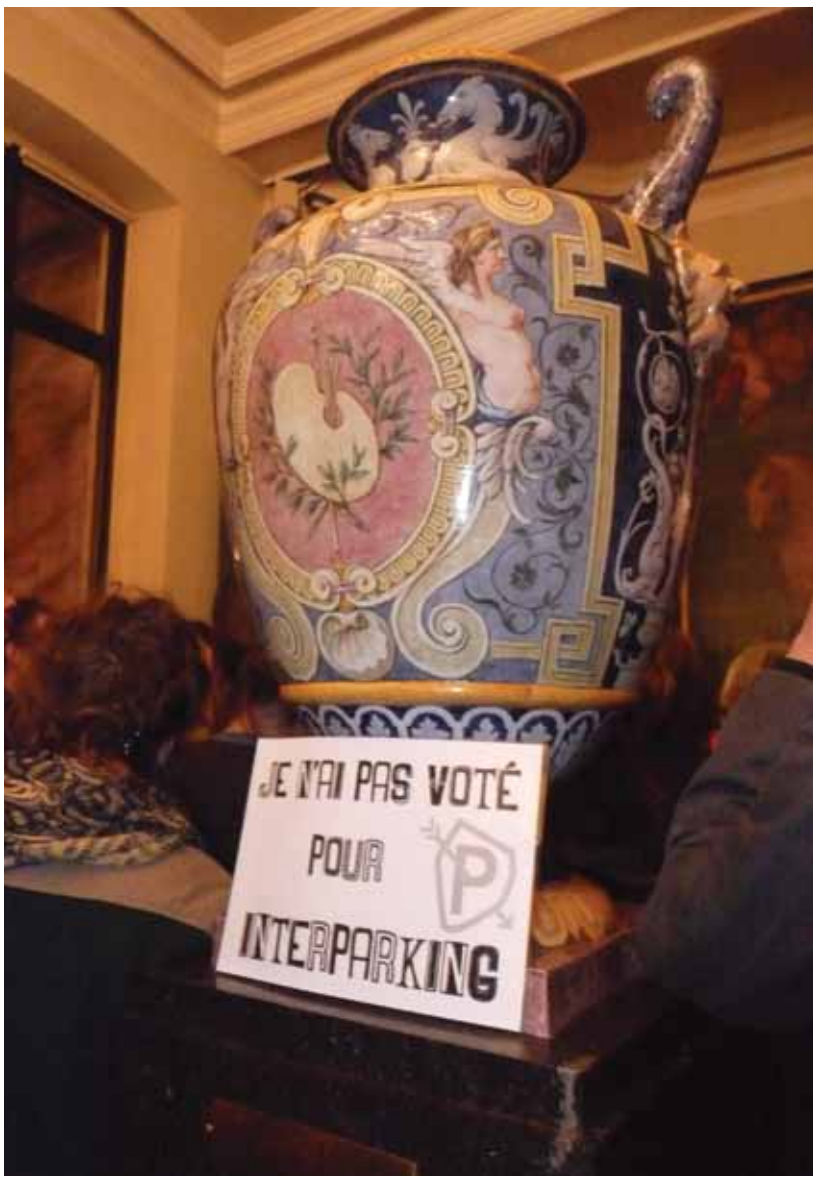
Elle a écrit un petit article sur le courage et l'audace dans le numéro de décembre du *Vrije Brusselaar*, le journal trimestriel de son parti. Je dirais que le courage et l'audace sont de belles qualités, parfaites pour foncer dans le mur quand il y manque la réflexion.

Mme Ampe doit revoir complètement son plan de « mobilité » et accorder toute son attention au réseau de transport en commun (trams, bus) dans le Pentagone si elle veut vraiment assurer un avenir viable à Bruxelles.

23 janvier 2015

1. Un bail emphytéotique est un bail de très longue durée (jusqu'à 99 ans), qui confère au locataire du terrain la quasi-propriété, à charge pour lui d'y construire et de payer un loyer modique. A la fin du bail, le bâtiment construit revient au bailleur, sans que ce dernier n'ait à indemniser le locataire.

2. Ce petit ring ne fut que partiellement réalisé (mise à sens unique des rues du Fossé aux Loups, des Augustins dans un sens, des rues de l'Évêque et d'Arenberg dans l'autre), toutes rues élargies à l'occasion de la construction du Centre Administratif de la Ville de Bruxelles et du Building Philips.



ISABELLE MARCHAL

INTERPARKING AUJOURD'HUI

Sur les 34 parkings dits « publics »[1] situés dans le Pentagone, 17 sont gérés par Interparking, une société qui entretient, depuis sa création, des liens privilégiés avec la Ville de Bruxelles.

Isabelle Marchal

De ses débuts à nos jours, l'histoire d'Interparking n'est qu'une longue succession de changements de noms ou de mains, de fusions, de reprises, de recapitalisations et/ou de cessions de participations,... propres à donner le vertige aux contrôleurs du fisc et aux imprimeurs des annexes du Moniteur !

QU'EN EST-IL AUJOURD'HUI ?

Filiale à 90% de la société AG Real Estate[2], Interparking vit un nouveau tournant, en juillet 2014, avec la vente de 39% des actions d'AG Real Estate à l'Office d'Investissement du Régime de Pensions du Canada.

> « *Cette opération contribue à l'enveloppe financière dont nous disposons pour étendre davantage notre portefeuille immobilier et que nous déploierons progressivement dans nos marchés cibles et au travers de nouveaux partenariats* », commente Serge Fautré, CEO d'AG Real Estate. *(...) Interparking correspond à notre portefeuille de placements en infrastructures et notre horizon de placement à particulièrement long terme* ».

En parlant de ce « portefeuille immobilier », Serge Fautré, CEO d'AG Real Estate (et vice-Président d'Interparking), accordait, en 2013, une interview au magazine Trends, à l'occasion du MIPIM, le salon international de l'immobilier d'entreprise, qui a lieu au mois de mars de chaque année à Cannes, sur sa célèbre Croisette.

MORCEAUX CHOISIS DE L'ARTICLE

« Nous avons un milliards d'euros à investir[3] »

> **Trends-Tendances :** *Qu'avez-vous envie de faire passer comme message à la veille du Mipim, où acteurs publics et privés belges et internationaux vont se croiser par milliers ?*
>
> **Serge Fautré** : *Il y a un besoin urgent de concertation entre acteurs publics et privés bruxellois. On peut le faire de manière programmée et structurée, dans le cadre de PPP (partenariat public-privé) ou de procédures de permis classiques. Mais on doit également provoquer cette concertation de manière plus informelle et récurrente.*

On se rappelle, à ce sujet, les déclarations d'Els Ampe[4], lors de la rencontre du 9 décembre 2014, à l'Hôtel de Ville :

> « *J'ai demandé aux sociétés privées, de manière informelle : Est-ce que vous seriez intéressées ; j'ai posé la question à 20 sociétés de parking et sur les 20 sociétés, il y en avait beaucoup qui étaient intéressées. (...) Il faut quand même d'abord voir si il y a de l'intérêt avant de lancer le dossier, c'est normal...* »

Interrogée sur l'identité de ces « 20 sociétés » de parking avec lesquelles elle dit avoir eu des contacts « de manière informelle », l'Échevine de la Mobilité répond qu'elle ne se souvient pas de tous les noms mais renvoie à la liste des participants, tiens, du MIPIM 2013, où elle était elle-même présente... Un plus loin, dans l'article du *Trends*, Serge Fautré ajoute :

> *Pour notre filiale internationale Interparking plus précisément, c'est aussi une chance unique de découvrir de nouveaux projets immobiliers commerciaux en Europe et d'agir en amont sur le volet « parking ».*

En amont de projets immobiliers commerciaux : tout un programme...

> **T-T** : *Comment voyez-vous votre filiale internationale Interparking progresser sur les marchés étrangers ?*
>
> **S.F.** : *Un effectif de 2.000 personnes, 290.000 places de parking réparties sur neuf pays, cela se mérite et cela se gère activement. Nous avons d'ailleurs été à deux doigts de perdre cette pépite du portefeuille quand la banque a failli tomber en faillite et qu'il a fallu renflouer les caisses avec les actifs « maison ».*

En effet, on s'en souvient : le contribuable avait activement contribué à ce renflouement...
Terminons ce rapide tour d'horizon par un article du Soir[4], d'octobre 2010, intitulé « AG Real Estate tient le cœur de Bruxelles entre ses mains »

> **S.F.** : *Nous tâchons d'avoir une vision globale du centre de Bruxelles, rapporte Alain De Coster, à la tête de l'activité de développement d'AG Real Estate. Il s'agit de notre berceau historique. Vous savez, les assurances AG y sont présentes depuis 1824.* » *(...)*
> *A l'échelle de la Belgique, un géant immobilier, pesant en 2009 quelque 3,8 milliards d'euros. Avec des projets plein les cartons. Et une solide force de frappe : une capacité d'investissement de 450 millions d'euros par an, répartie entre le département « asset management », la gestion de parkings via Interparking et l'activité de développement.* »

Juste une question...
Et les citoyens, dans tout ça ?

23 janvier 2015

1. Comprendre par là : privés et payants.
2. *www.agrealestate.eu/fr/investment/direct-investment/Pages/Parkings-publics.aspx*
3. *www.agrealestate.eu/SiteCollectionDocuments/ENG/News_Trends%20Tendances%207%20March%202013.pdf*
4. *http://youtube/Ulwrr_oHKWo*
5. *http://archives.lesoir.be/ag-real-estate-tient-le-cœur-de-bruxelles-entre-ses-ma_t-20101014-013GA6.html.*

UNE NOUVELLE ÉTAPE SUR LA ROUTE DES PARKINGS ?

WWW.PLATEFORME-MAROLLES.BE

Pour la Plateforme Marolles, l'abandon du parking sous la place du Jeu de Balle est évidemment un soulagement. Mais en prenant cette décision, la Ville entérine en même temps de mauvaises « solutions alternatives », prises à la hussarde et sans concertation avec les principaux concernés...

Plateforme Marolles

Jeudi 26 février en matinée, le Collège de la Ville de Bruxelles abandonnait, sous la pression populaire, son projet de parking sous la place du Jeu de Balle. À 13h30, le Bourgmestre Yvan Mayeur annonçait la nouvelle à la presse. Le Collège venait d'entériner une « *solution alternative* » : le déplacement du parking des échoppiers du Vieux Marché sur le boulevard de Waterloo, l'interdiction du stationnement des véhicules de plus de 2 tonnes dans le quartier, et l'étude d'une option de parking *« du côté de l'église de la Chapelle* ». Lors de sa conférence de presse, le Bourgmestre ne donnait pas plus de précision sur cette dernière option, laissant toutefois entendre qu'elle ne nécessiterait pas de creuser un parking souterrain.

C'était sans compter sur son Échevine de la Mobilité, Els Ampe, qui, à peine quelques heures plus tard, le contredisait publiquement en déclarant que le Plan de Mobilité du Pentagone comprendrait bien 4 nouveaux parkings souterrains : place Rouppe, Nouveau Marché-aux-Grains, Yser, et un nouvel emplacement pour remplacer le projet avorté sous le Jeu de Balle.

Une semaine plus tard, le Collège donnait gain de cause à Els Ampe en annonçant l'agrandissement souterrain d'un parking existant sous la dalle de la cité de logement social des Brigittines, près de l'église de la Chapelle. Une décision prise à la va-vite, à nouveau sans aucune étude préalable et bénéficiant à peine d'un accord de principe arraché en quatrième vitesse au Foyer Bruxellois, propriétaire des lieux.

Procédant entre précipitation et contradiction, le Collège affichait ainsi les divisions qui existent en son sein sur les questions de mobilité et témoignait de sa grande capacité à improviser des décisions qui auront pourtant un impact concret sur la vie des habitants. Et une fois de plus, sans demander leur avis.

L'ABSURDITÉ D'UN NOUVEAU PARKING SOUS LES BRIGITTINES

Le nouveau scénario imaginé par la Ville consiste donc à agrandir en sous-sol un parking existant situé entre les rues des Brigittines et des Visitandines, sous une cité de logement social. Un choix surprenant à plus d'un titre :

- Ce parking de 60 places, réservé aux riverains, est situé sous un immeuble appartenant au Foyer bruxellois. La Ville a l'intention de le faire agrandir par une société privée qui disposera d'une concession de 35 ans pour le gérer. Un Partenariat Public-Privé qui s'annonce pour le moins singulier...

- Les habitants de ces 151 appartements sociaux ont appris la nouvelle par la presse. Ils n'ont jamais été consultés sur ce projet.

- L'immeuble est inclus dans le périmètre du Contrat de Quartier Durable « Jonction », en cours depuis un an. Ce Contrat a notamment pour ambition « *d'améliorer le cadre de vie en réaménageant la dalle et le rez-de-chaussée} »... dalle qu'il s'agirait à présent d'agrandir pour en faire un parking commercial. Bien que l'Échevine Els Ampe n'hésite pas à parler de « {parking durable* » (sic), comment imaginer que le trafic et la pollution que les habitants risquent de subir, sans parler des incidences d'un chantier lourd, puissent contribuer à améliorer leur cadre de vie ?!

- En ne s'étant pas davantage concertée avec les équipes du Contrat de Quartier Durable « Jonction », la Ville vient de discréditer « le processus participatif » sur lequel ces contrats reposent. Elle vient aussi d'en hypothéquer plusieurs projets qui deviendront plus difficiles voire impossibles à réaliser, dont « le projet phare » à l'étude depuis des mois et qui consiste à réaménager l'espace public sur la dalle.

- Ce Contrat de Quartier Durable est financé à 50% par la Région de Bruxelles-Capitale, dont le plan de mobilité « Iris II » vise à réduire l'utilisation de la voiture individuelle de 20% à l'horizon 2018. La Région va-t-elle avaler cette couleuvre ?

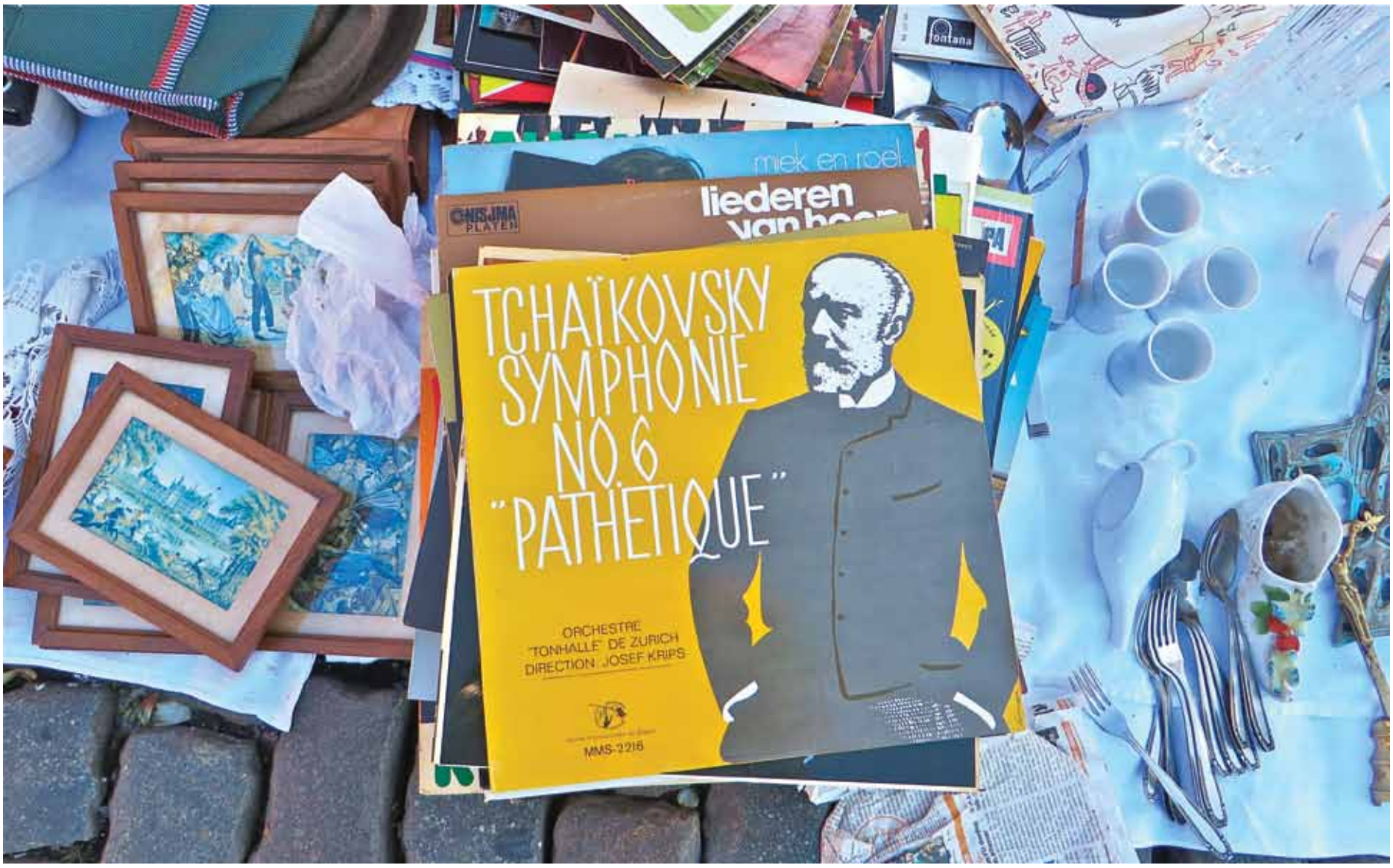
- Enfin, ce nouveau parking serait localisé à 300 mètres à peine de la place Rouppe, où la Ville projette de creuser un nouveau parking d'environ 400 places. Et à 600 mètres du parking Sablon-Poelaert, dont elle a récemment décidé de doubler la capacité (passant ainsi de 500 à 1000 places). Une bien curieuse manière de mener une politique qui entend réduire la pression automobile !

UNE « SOLUTION » LOURDE QUI NE RÉPOND À AUCUN BESOIN AVÉRÉ

Tout comme de nombreux autres comités d'habitants et associations, la Plateforme Marolles insiste sur ce point depuis décembre : le besoin de créer de nouveaux parkings souterrains dans le Pentagone n'est pas avéré, a fortiori pour un Collège qui souhaite diminuer le trafic automobile et piétonniser le centre-ville... La Ville de Bruxelles n'a jamais produit aucune étude démontrant la nécessité de créer de nouvelles places de parking. Au contraire, tous les chiffres officiels et éléments factuels publics indiquent qu'elles sont en surnombre dans le Pentagone et qu'il convient plutôt de mieux les gérer.

C'est donc avec une vive satisfaction que nous avons pris connaissance de l'avis de la très officielle Commission Régionale de la Mobilité à propos du Plan de Mobilité du Pentagone, laquelle conforte ce point de vue :

« *(...) La Commission demande plus d'informations pour étayer la nécessité de construire de nouveaux parkings. Par exemple, quel est le taux d'occupation des parkings existants, ou comment a été évalué le besoin en parkings dans les quartiers retenus (inventaire) ? Une telle option est-elle compatible avec les objectifs de réduction du trafic automobile ?*



LAURENCE KHAN

La Commission demande d'étudier l'impact des nouveaux parkings sur la circulation dans le Centre, notamment pour s'assurer qu'ils participent à la diminution de la pression du trafic automobile prévue par Iris II. La Commission rappelle que pour diminuer le nombre de voitures dans l'espace public, il faut que le stationnement en espace public soit plus cher que celui en parking hors-voirie, étant entendu qu'un nombre suffisant de places doit être offert au public et à un prix raisonnable.

La Commission plaide pour une meilleure utilisation des parkings existants, notamment de bureaux qui pourraient bénéficier aux visiteurs et aux habitants en dehors des heures de travail. (...) »

LA QUESTION DU STATIONNEMENT DES ÉCHOPPIERS DU VIEUX MARCHÉ

La question du stationnement des camions et camionnettes des échoppiers du Vieux Marché, dont le déplacement vient d'être annoncé par Yvan Mayeur, est une autre illustration du manque de concertation entre la Ville et les différents acteurs du quartier.

Ces véhicules disposent déjà d'un emplacement de stationnement sur la Petite Ceinture, à proximité immédiate du Vieux Marché. Ce site convient très bien aux échoppiers et leur stationnement y cause peu de nuisances. Avec un aménagement minimal permettant qu'une partie de ce site ne soit pas accessible à d'autres véhicules, la situation serait encore meilleure.

Le nouvel emplacement sur le boulevard de Waterloo est situé quelques centaines de mètres plus loin et n'est pas aménagé pour le stationnement de ce type de véhicules. Il ne causera pas moins de nuisances et nécessitera au contraire de plus longs trajets.

Alors pourquoi planifier ce déménagement ? Les marchands se le demandent, d'autant plus qu'ils n'ont été consultés ni sur la situation actuelle ni sur la situation envisagée par la Ville.

Une chose est sûre : contrairement à ce que la Ville prétend, ce déménagement n'est en rien une « alternative » au parking Jeu de Balle: celui-ci n'était pas conçu pour les échoppiers à qui il ne convenait pas plus financièrement (stationnement trop cher) que techniquement (la hauteur des trémies d'accès était de 2 mètres, celle des camions fait plus de 3 mètres).

LE BESOIN D'UNE CONCERTATION PUBLIQUE !

Face à l'ampleur de la mobilisation contre le projet d'un parking sous le Jeu de Balle, la Ville a tenté de le dissocier des autres projets de parkings prévus dans le cadre de son Plan de Mobilité. Contre toute évidence, Yvan Mayeur déclare que feu-le parking du Jeu de Balle, et à présent celui des Brigittines, ne fait pas partie du Plan de Mobilité du Pentagone mais vise à résoudre les problèmes de stationnement dans les Marolles. Cette version est contredite par les déclarations faites par Els Ampe depuis novembre, mais aussi par tous les documents officiels, en ce compris le cahier des charges du nouveau parking adopté par le Conseil communal le 9 mars, qui présentent clairement ce projet comme faisant partie du nouveau Plan de Mobilité du Pentagone. Le cahier des charges précise d'ailleurs que « *Le parking enterré se trouve sur la future 'route des parkings' qui jalonnera l'ensemble des parkings en ouvrage du centre* », confirmant s'il en était besoin qu'il s'adressera à la clientèle des automobilistes empruntant le mini-ring censé débouler à quelques mètres de là, et non aux habitants et commerçants des Marolles.

Mais soit, prenons M. Mayeur au mot... S'il s'agit réellement de répondre aux « *besoins du quartier* » et de « *rencontrer les intérêts des habitants* », il convient alors d'organiser une véritable concertation publique avant d'entériner des « *solutions* » et même des « *solutions alternatives* ».

Il ne suffit pas, comme l'a fait le Bourgmestre au Conseil communal du 9 mars, de brandir une lettre de doléances émanant de... deux commerces proches de la Chapelle et favorables à un parking souterrain. Ni de prétendre avoir consulté les habitants des Brigittines, en une demi journée, après que la décision ait été prise, et qui plus est par l'intermédiaire d'une association présidée par une proche de M. Mayeur... Personne ne peut avoir confiance en ce type de « concertation ».

La Plateforme Marolles répète la proposition qu'elle a déjà faite à la Ville de Bruxelles, notamment dans la lettre accompagnant la pétition contre un parking sous la place du Jeu de Balle remise le 18 décembre 2014 à M. Mayeur et ses Échevines Els Ampe et Marion Lemesre : « *Certes, les Marolles connaissent des problèmes de mobilité et de stationnement, comme la plupart des quartiers de Bruxelles. Si la volonté de la Ville de Bruxelles est de les résoudre, une multitude d'autres solutions sont à envisager. L'abandon du projet de parking pourrait être le préalable à une véritable concertation avec tous les acteurs du quartier, afin de se mettre d'accord sur la nature de ces problèmes et d'explorer les différentes possibilités de les résoudre.* »

Aux Brigittines comme au Jeu de Balle, la Plateforme Marolles estime que les enjeux sont suffisamment importants pour que la Ville réunisse et fasse débattre ensemble habitants, commerçants, marchands, associations du quartier et pouvoirs publics. C'est selon nous la meilleure manière d'objectiver ces « besoins », ces « problèmes » et de trouver les solutions les plus adéquates.

25 mars 2015

La Plateforme Marolles, c'est quoi ?

L'abandon du projet de parking est la victoire d'une mobilisation citoyenne qui a été rapide, forte, déterminée, multiple et hétérogène. De l'annonce du projet de parking jusqu'à son abandon par la Ville de Bruxelles, la Plateforme Marolles a réuni de nombreux acteurs du quartier, avec le soutien d'habitants de tout Bruxelles et d'ailleurs.

Constituée dans l'urgence le 24 novembre 2014, une semaine avant le Conseil communal qui allait entériner le projet de construire un parking sous la place du Jeu de Balle, la Plateforme Marolles fédère des habitants, marchands, commerçants et associations des Marolles, amoureux et clients du Vieux Marché, résolus à défendre le caractère populaire et la diversité sociale du quartier, son marché aux puces et l'économie qui y est liée, contre tout projet qui leur porterait atteinte.

www.plateforme-marolles.be

VOIX DE LA RUE

Extraits d'entretiens radiophoniques réalisés de novembre 2014 à février 2015, avec des habitants, commerçants, travailleurs et usagers des quartiers centraux. Trois émissions, en collaboration avec Radio Panik, sont disponibles sur www.ieb.be.

Un des grands dangers, quand on fait un centre de Bruxelles qui commence à ressembler à Walibi c'est que l'Horeca se développe énormément et le commerce utilitaire disparaît. Parce que le commerce utilitaire a besoin d'une facilité d'accès. On voit cela très bien à Bruges. Si vous avez besoin d'un clou à Bruges, vous devez prendre votre voiture et sortir de Bruges. Et ça au niveau écolo c'est pas génial. Si les habitants de Bruxelles doivent prendre la voiture pour sortir en périphérie pour faire des achats c'est pas un gain ni de mobilité, ni de facilité, ni en pollution. Il faut quand même que tous les vrais commerces, pas l'Horeca, puissent rester au centre de la ville. Et ça c'est quelque chose que la ville doit prendre en compte et qu'elle ne prend pas en compte. Moi je vois que l'Horeca explose et que tous les commerces utilitaires disparaissent.
Hugo Desmecht, herboriste qui a deux commerces, place Sainte-Catherine et rue de l'Ecuyer.

J'habite ici depuis 17 ans, au 6e étage, le dernier étage... J'habite au Paradis. Et je suis contente sinon je ne serais pas restée aussi longtemps. Avant j'habitais à Berchem Saint-Agathe en face de l'hôpital français. Je voulais venir en ville parce que c'était plus facile pour moi et j'avais l'occasion d'avoir un appartement ici et j'en ai profité parce que c'est très rare d'avoir un appartement ici, ils sont tellement chers en ville. Ici c'était raisonnable et j'ai toutes les facilités. On a tous les magasins, on a tout autour de soi, si on a besoin d'un médecin ou de n'importe quoi.
Fernande, 96 ans, habitante de la résidence Canler, rue Borgval, face à l'Ancienne Belgique

Il faudrait faire en sorte que tous les quartiers même si ils ne sont pas proches de Bruxelles-centre, même si ils ne sont pas touchés par le tourisme, il faudrait en prendre soin parce que c'est l'image de Bruxelles en général. Si ils embellissent, ils embellissent la ville et puis qu'au final les petits quartiers aux alentours deviennent limite des bidons-villes, je ne vois pas trop l'intérêt. Mais la base de diriger un pays c'est pas de ramener des touristes, c'est de contenter les habitants. L'économique qui tourne au niveau du tourisme devrait être un plus, la ville ne devrait pas être dépendante de l'économie du tourisme.»
Karim, 17 ans, Abdel, 16 ans, Samy, 17 ans, Isaac 15 ans, habitants du quartier Anneessens

Je trouve que cette façon de concevoir la ville est complètement ringarde, dépassée. C'est la transformation radicale d'un endroit particulièrement tranquille. Une des raisons pour lesquelles j'aime être ici... Il faut revenir plus à cette notion de « village » qui s'agglutine, où chaque quartier à une vraie vie, sa mixité, ses artisans... Un parking ça vient complètement à l'encontre de ce modèle possible de « vie de village » qui me paraît intéressante parce qu'elle est à hauteur humaine, c'est pour nous, c'est pour les habitants, avoir la boulangère par loin, le boucher... Ce parking vient plus que bousculer des vies, c'est faire fuir, ça vient nous déloger ni plus ni moins.
Marie-Line, la cinquantaine, habitante de la Place Rouppe

Le problème qui risque de se passer c'est que les loyers vont augmenter. Déjà, au centre-ville avant pour 400€ vous aviez un logement, maintenant en dessous de 1000€ pour avoir un 2 chambres ici, si vous avez pas un logement social vous êtes dans la merde quoi. Faut pas oublier que Rue Antoine Dansaert et tous ces quartiers-là il n'y avait que les immigrés qui habitaient là avant. Il n'y avait pas un Flamand ou un Ucclois qui venait s'aventurer là.
Latifa, 48 ans, habitante du boulevard Anspach, quartier Anneessens, depuis 20 ans.

Vous devez savoir que le quartier est en train d'évoluer. Le quartier populaire est en train de partir, comme dans toutes les grandes villes. Parce que l'immobilier coûte de plus en plus cher parce qu'il y a une attractivité à pouvoir habiter la ville, à être proche de son lieu de travail, proche des lieux artistiques et touristiques donc ça amène une nouvelle clientèle. Et cette nouvelle clientèle si elle n'adopte pas le quartier, si elle ne l'aime pas, elle va aller ailleurs. Et nous comme commerçants on préfère que cette catégorie puisse utiliser le quartier.
Nour Eddine Layachi, président de l'association des commerçants Stalingrad-Lemonnier

Photos prises lors des festivités du 142e anniversaire du Vieux Marché de la place du Jeu de Balle du 14 au 21 mars derniers.
Photos : Milena Strange, Cyrus Pâques, Axel Pleeck, Sylvie Eyberg, Vincent Beeckman…

IL COURT, IL COURT ... LE RECOURS AU CONSEIL D'ÉTAT

Fin janvier 2015, des associations et des habitants ont introduit un recours au Conseil d'État au sujet du nouveau Plan de mobilité du Pentagone.

Marie-Anne Swartenbroekx

1. LES PRINCIPALES BASES JURIDIQUES DU RECOURS

- la Directive européenne 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.
- l'Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes;
- la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, en particulier son article 7, et l'Ordonnance du 7 novembre 2002 qui porte assentiment à cette convention;
- l'Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 juillet 2013 instituant un cadre en matière de mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

2. PRÉCISIONS DE VOCABULAIRE. PLAN DE CIRCULATION - PLAN DE MOBILITÉ

L'Échevine de la Ville de Bruxelles parle le plus souvent de « Plan de circulation ». Cependant, le site web de la Ville de Bruxelles précise que « *la Ville de Bruxelles a développé un nouveau plan de mobilité pour le Pentagone (centre ville)* ».

Le Plan communal de Mobilité (PCM) constitue l'outil d'une politique intégrée de la gestion des déplacements au niveau local. Il tient compte du Plan Régional des Déplacements (Iris). Son objectif principal est d'améliorer la mobilité et l'accessibilité, la sécurité routière ainsi que la qualité de vie des habitants par un usage plus rationnel de l'automobile. La précédente majorité communale avait élaboré un PCM selon les règles en usage. Le plan d'action n'a finalement pas été voté. Cependant les phases préparatoires à la mise en œuvre de ce plan, réalisées en 2010 et 2011 restent pertinentes. Les diagnostics, objectifs et scénarios de mobilité durable sont toujours accessibles sur le site web de la Ville. Cependant, le nouveau plan pour le Pentagone ne s'appuie pas sur ces études et n'explique pas non plus pourquoi il s'en écarte.

L'Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 juillet 2013, qui a instauré un cadre en matière de planification de la mobilité et modifié diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, précise le contenu de tout plan de mobilité communal, notamment :

Art. 13. § 1er. La partie générale comporte un volet stratégique et un volet réglementaire.
§ 2. Le volet stratégique comprend notamment :
1° un descriptif, suivi d'une évaluation de la situation actuelle de la mobilité sur le territoire de la commune, ainsi que le relevé des fonctionnements et dysfonctionnements dans ce domaine. L'évaluation de la situation existante comprend notamment:
(i) une analyse des parts modales et l'évolution significative de ces différentes parts,
(ii) une analyse des éléments expliquant la demande en matière de mobilité et son évolution significative,
(iii) une analyse qualitative de l'aménagement de l'espace public au regard des questions de mobilité et de son évolution;
2° un examen de l'incidence de l'ensemble des modes de déplacement existants sur l'environnement, la sécurité routière, la santé et les activités socio-économiques de la commune;
3° une étude d'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande en matière de mobilité, notamment au regard de l'accessibilité en matière de mobilité, et intégrant une projection pour le futur, compte tenu des perspectives de développement de la commune;
4° les principes généraux et les orientations générales applicables en matière de mobilité couvrant la période de validité du plan;
5° une étude des différents scénarios de mobilité qui doivent être pris en considération pour répondre aux besoins de mobilité locale sur une période de douze ans, compte tenu du plan régional de mobilité, du plan communal de développement ainsi que des plans communaux de mobilité et de développement des communes limitrophes, y compris des communes hors de la Région de Bruxelles-Capitale;
6° une estimation des incidences de l'ensemble des actions concrètes, visées au paragraphe 3, 2°, sur la mobilité, les parts modales et l'efficience des différents modes de déplacement mais également sur l'environnement, la sécurité routière, la santé et les aspects socio-économiques.
§ 3. Le volet réglementaire comprend :
1° les objectifs chiffrés pour chacun des modes de déplacement, à court et à long terme;
2° l'identification des actions concrètes visant à réaliser la politique de mobilité sur le territoire de la commune concernée.

Or le plan de mobilité Pentagone ne correspond en aucune manière à ce contenu. À ce jour, seuls deux documents du bureau d'études TECHNUM sont accessibles. Ils portent sur la seule situation existante. En outre, la procédure d'élaboration d'un plan de mobilité

prévoit l'élaboration d'un rapport d'incidences environnementales.

Par ailleurs, l'Ordonnance du 26 juillet 2013 précise qu'un plan de mobilité communal doit traduire, au niveau local, la politique de mobilité fixée dans le plan régional de mobilité, à savoir le plan Iris II, qui en fait fonction en attendant l'adoption d'un plan régional de mobilité conformément à ladite ordonnance. Or le plan Iris II vise à : réduire le trafic automobile de 20 % d'ici 2018 par rapport à 2001 ; maintenir ou réduire le nombre total d'emplacements en voirie et dans les parkings publics hors voirie (hors parking de transit) de sorte qu'il ne soit pas supérieur au nombre équivalent mesuré en 2004-2005. Le plan de mobilité Pentagone n'a pas vérifié sa compatibilité avec les prescriptions du plan Iris II.

3. PLANS ET PROGRAMMES SUSCEPTIBLES D'AVOIR DES INCIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

La Directive européenne 2001/42/CE prévoit que les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement sont soumis à une procédure d'évaluation des incidences.

La Directive répute «plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement» : «*Tous les plans et programmes (....) qui sont élaborés pour les secteurs (....) des transports (...),*

du tourisme, de l'aménagement du territoire urbain et rural (...) ou de l'affectation des sols et qui définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre des projets énumérés aux annexes I et II de la directive 85/337/CEE pourra être autorisée à l'avenir » (aujourd'hui Directive 2011/92/CEE).

Il s'agit notamment des projets de travaux d'aménagement urbain, y compris la construction de centres commerciaux et de parkings, et notamment de garages ou d'emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur a) de 10 à 24 véhicules automobiles ou remorques, b) de 25 à 200 véhicules ou remorques.

En effet, la Directive 2001/42/CE, elle, ne fait pas de distinction entre les projets énumérés aux annexes I et II de la Directive 2011/92/CEE). Dès l'instant où un plan ou un programme constitue le cadre de la mise en œuvre d'un projet, même si ce projet n'est visé que par l'annexe II, ce plan ou ce programme est soumis à évaluation préalable des incidences environnementales.

La Directive prévoit en particulier : «*Une possibilité réelle est donnée, à un stade précoce, aux autorités (...) et au public (...) d'exprimer, dans des délais suffisants, leur avis sur le projet de plan ou de programme et le rapport sur les incidences environnementales avant que le plan ou le programme ne soit adopté ou soumis à la procédure législative* »

Juridiquement, le plan adopté par le Conseil communal de la Ville de Bruxelles le 1er décembre 2014 constitue bien un PLAN au sens de la directive européenne 2001/42/CE. Ce plan inclut le périmètre de la zone piétonne augmentée c'est-à-dire :
- le périmètre destiné à être aménagé dans le cadre d'un redéploiement des places et des boulevards du centre (masterplan confié au bureau d'études SUMPROJECT);
- la mise en piétonnier d'une série de rues adjacentes; bien que les modifications à ces rues soient annoncées en phase 3 du plan, des permis de construire ont déjà été demandés pour les rues de la Grande île et de l'Eclipse.

Le masterplan concernant l'aménagement proprement dit des places et boulevards du centre ne fait pas l'objet du recours introduit au Conseil d'État fin janvier (faute de décision administrative connue en temps utile). Une demande de permis d'urbanisme accompagnée d'un rapport simplifié d'incidences (rédigé à la seule initiative des promoteurs du projet) est annoncée pour le printemps 2015. Cependant, logiquement s'agissant d'un plan d'ensemble, l'enquête publique et l'évaluation des incidences devront aussi porter sur les aménagements à l'intérieur du périmètre décidé sans respecter les procédures.

Le plan de la Ville de Bruxelles pourrait-il échapper à une évaluation de ses incidences parce qu'il ne viserait que de «petites zones au niveau local» (exception prévue par l'article 3, § 4 de la Directive 2001/42/CE)? Nous ne le pensons pas car le critère essentiel pour l'application de la Directive n'est pas la taille du territoire couvert mais bien les incidences notables potentielles sur l'environnement (C. DAY, Vade-Mecum de mise en œuvre de la directive 2001/42, p. 15). La marge d'appréciation des États à ce sujet est étroite comme en témoignent plusieurs arrêts de la Cour de Justice de l'Union européenne.

L'Ordonnance du 18 mars 2004, qui intègre en droit bruxelloise la Directive, prévoit à ce sujet un examen au cas par cas en suivant les critères énumérés par l'annexe II de la Directive 2001/42/CE (par exemple, le caractère cumulatif des incidences, les risques pour la santé humaine, la taille de la population susceptible d'être touchée). Des autorités compétentes sont consultées (par exemple le Conseil de l'Environnement, la Commission régionale de Mobilité,...). Ces autorités ne peuvent en aucun cas être celles qui approuvent le plan (C.J.U.E., 20 octobre 2011, Seaport Ltd et crts). En outre, le gouvernement de la Région devrait motiver formellement les raisons de ne pas prévoir une étude d'impact sur l'environnement et mettre ses conclusions à la disposition du public.

4. PARTICIPATION DU PUBLIC AU PROCESSUS DÉCISIONNEL ET ACCÈS À LA JUSTICE EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

L'article 7 de la Convention d'Aarhus, intégrée dans le droit bruxellois, prévoit que des dispositions pratiques soient prises pour garantir la participation du public à : l'élaboration des plans et programmes relatifs à l'environnement et à l'élaboration des politiques relatives à l'environnement.

Le régime de participation peut être résumé comme suit :
- le public doit pouvoir participer à l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement (art. 7, 1ère phrase);
- les informations nécessaires à cette participation doivent avoir été communiquées au public (art. 7, 1ère phrase);
- pour les différentes étapes de la procédure de participation du public, il est prévu des délais raisonnables laissant assez de temps pour informer le public et pour que le public se prépare et participe effectivement (art. 6, § 3);
- la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence (art. 6, § 4);
- au moment de la décision, les résultats de la procédure de participation du public doivent dûment être pris en considération. (art. 6, § 8).

Le régime de participation du public se concrétise par un droit d'accès à tous les documents en relation avec des projets relatifs à l'environnement et à l'aménagement du territoire, l'accès au dossier complet de tout projet d'urbanisme et par des procédures d'enquêtes publiques fixées par le CoBAT (Code Bruxellois pour l'Aménagement du Territoire).

Les techniques de questionnaires en rue et la réunion de groupes de travail tirés au sort au cadre de discussion très limité ne correspondent pas aux exigences des enquêtes publiques. Les réunions publiques peuvent servir à informer et présenter des projets mais elles ne peuvent pas remplacer les procédures permettant aux citoyens d'émettre des avis formels écrits ou oraux ou encore des réclamations soumises en commission de concertation.

5. CE QUE LA VILLE DE BRUXELLES DEVAIT FAIRE ET DOIT FAIRE

L'application combinée du droit en matière d'évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement et de participation du public au processus décisionnel implique :
- une étude d'incidences avec cahier des charges soumis à la concertation et nomination d'un comité d'accompagnement (art. 128 à 140 et art. 148 du CoBAT);
- une enquête publique assurant l'accès à toute l'information afin de déterminer le contenu du cahier des charges de l'étude d'incidences (par exemple, situation existante et projetée en matière de bruit ou de particules fines dans différents scénarios);
- une nouvelle enquête publique après publication de l'étude d'incidences et adaptation du plan.

Et ce dès à présent sur l'ensemble de son plan et non pas sur des morceaux artificiellement découpés.

6. LES CONSÉQUENCES DU RECOURS

Le recours introduit est un recours en annulation. Il n'est pas associé à un recours en suspension. Par ailleurs, la procédure devant le Conseil d'État est principalement écrite et prend un certain temps, toutefois ponctué par des délais très fermes pour les échanges de « mémoires ». On ne doit pas s'attendre à un arrêt avant un an ou plus. Mais bien souvent, le rapport de l'auditorat et sa proposition de solution pour l'affaire, donnent déjà une bonne idée de la décision finale du Conseil d'État.

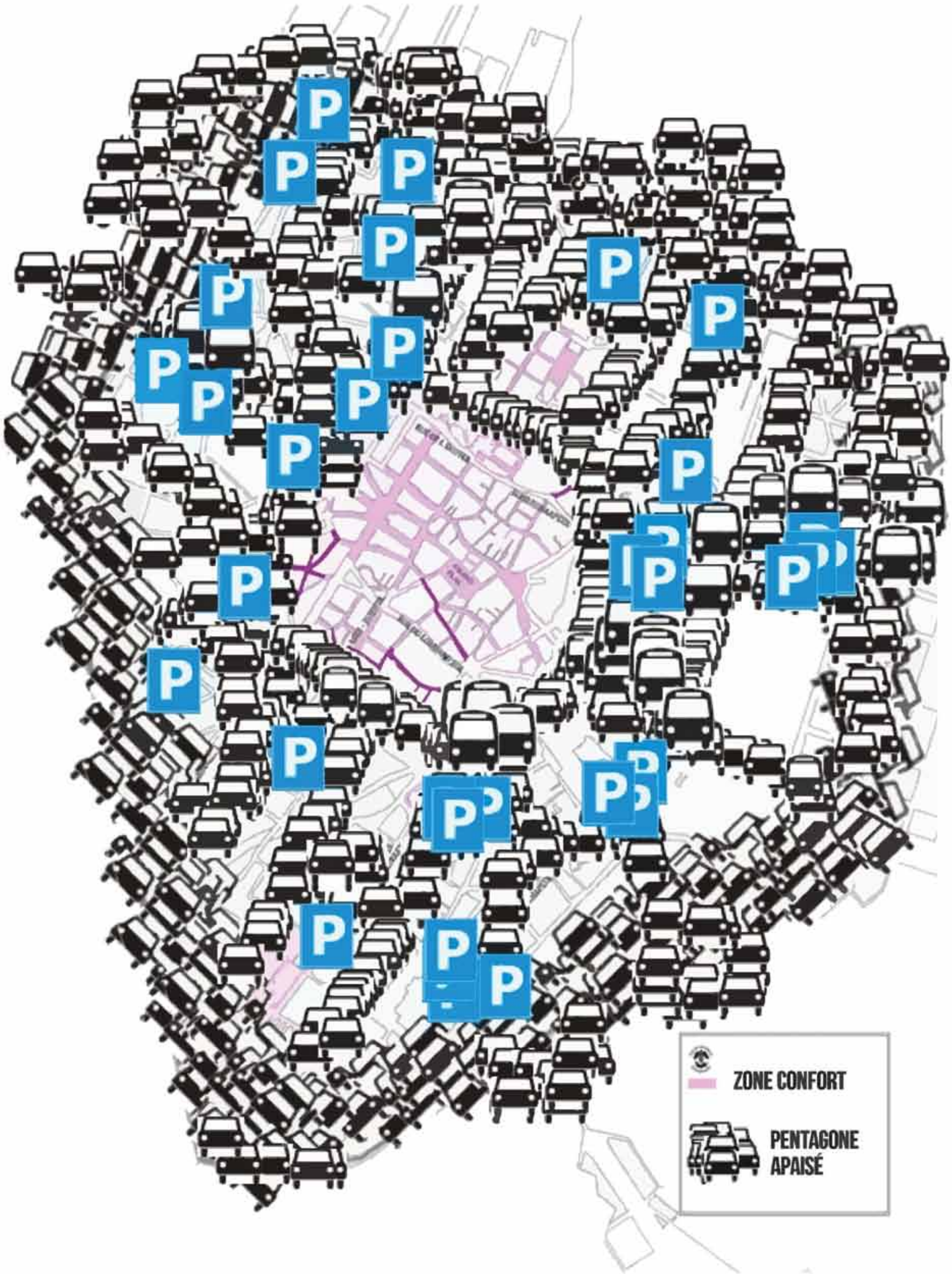
D'ici là, les autorités de la Ville de Bruxelles pourraient passer outre et entamer des travaux. Nous voyons toutefois mal BELIRIS (appelé à financer le réaménagement des places et boulevards du centre) et d'autres entreprises (notamment celles qui répondraient à l'appel d'offre pour la construction de l'un ou l'autre des quatre parkings publics) s'engager dans les délais prévus par la Ville de Bruxelles alors qu'un recours en annulation est pendant devant le Conseil d'État.

La Ville de Bruxelles pourrait « remettre l'ouvrage sur le métier » et réviser ses projets de manière plus conformes à la légalité en matière d'environnement et d'aménagement du territoire.

1er février 2015

Les requérants sont l'ARAU, le BRAL et IEB appuyés par des associations de quartiers : Rouppe, Béguinage, Vismet, Sainte Catherine, Nouveau Marché aux Grains, Marolles, Notre-Dame-aux-Neiges et Saint-Géry.

LA VILLE DE BRUXELLES PRÉSENTE SON NOUVEAU PIÉTONNIER



MILENA STRANGE

BRUXELLES MA BELLE...

Le centre-ville de Bruxelles se vend sous le nez de ses habitants qui sont refoulés vers des communes pauvres qui deviendront à leur tour la proie des promoteurs. Les habitants exsangues par les loyers insupportables finiront dans des caves humides ou s'entasseront à 20 dans 20 m².

Jan Bucquoy

L'impuissance où nous sommes à rendre coup pour coup illustre une difficulté plus générale: le capital ne nous offre plus de point d'appui, de visage, de cible compacte. Nous cherchons des barons, deux cent familles riches ou des maîtres du monde et nous ne trouvons qu'un ramassis de managers cyniques payés au pourcentage qui gèrent des fonds de pensions californiens. Ils avancent masqués, conquièrent de nouveaux espaces, des continents inconnus. Ils nous colonisent.

Les habitants de cette ville sont les nouveaux esclaves d'un règne nouveau. Ces managers se sont emparés de notre langage et de notre imaginaire. La restructuration capitaliste n'a pas frappé l'usine sans frapper, dans un même temps, le reste, c'est à dire la ville et l'habitat.

Le centre ville avec ses piquets et barrières sur le trottoir, les ronds points à fleurs, la rue aux pitas près de la Grand-Place de la capitale canalisent les habitants vers les ghettos commerciaux de la rue Neuve. Transformés en mobilier urbain, les habitants et leur vie deviennent de la valeur marchande et utile et sont uniquement considérés en acheteurs potentiels. Cette ville aux petits loyers s'est transformée en îlot privilégié d'eurocrates aux salaires gargantuesques plongeant ses habitants sous le seuil de la pauvreté.

Plus de place donc pour des Dolle Mol, les Marolles, des cafés populaires ou d'autres lieux de repli et de résistance à ce monde qui n'a retenu de 10000 ans de culture que vendre, acheter et faire du profit. Déjà au XIXe siècle, Bruxelles, capitale de la liberté d'expression accueillait les plus grands noms de la contestation, qui y étaient chez eux : Marx, Engels, Bakounine, Victor Hugo, Baudelaire, Rimbaud, Verlaine...

Car Bruxelles brusselait. Cette ville créait des liens de parole et de parenté, liens de souvenir et de l'intimité. Habitudes, usages, solidarités. Tous ces liens établissent entre les humains et les choses, entre les lieux, des circulations anarchiques sur quoi la marchandise et ses promoteurs n'ont pas directement prise. L'intensité de ces lieux les rend moins exposés et plus impropres aux rapports marchands.

Dans l'histoire du capitalisme, cela a toujours été le rôle de l'État que de briser ces liens, de leur ôter la base matérielle afin de disposer les êtres au travail, à la consommation et au désenchantement.

Les nouveaux cafés sont des lieux de solitude.

Bruxelles s'entoure d'un désert administratif et crée une société de déracinés. Les quartiers populaires sont envahis par des nouveaux bourgeois, élite européenne qui remplace les habitants humains avec leurs cris, odeurs, bagarres, complicité. Ce n'est qu'une question de temps, les loyers augmentant et les anciens bâtiments industriels étant massivement changés en lofts spacieux, la nouvelle population prendra la place de l'ancienne (voir les Marolles et l'arrivée du Sablon). Le garage deviendra un dancing couru de tous et l'ancienne filature servira des déjeuners plus bio que nature.

Bruxelles participe d'une guerre. D'une guerre d'anéantissement. Tout se passe comme si la bataille se livrait et que nous n'avions pas pied sur le terrain d'affrontement. Comme si c'était la dimension même de la guerre qui nous échappait. Comme si nous reculions devant l'élément même sur lequel opère désormais, le capital. Cela vaut mieux pour les quartiers et cela vaut pour les amitiés; parmi les camarades, combien de complices avons-nous dû laisser pour mort sur le front esthétique? Combien, lassés de l'agitation comme de la paralysie militante, s'abîment aujourd'hui dans la culture?

Les promoteurs considèrent l'espace urbain à la fois comme un tissu marchand, un espace soumis à la production des marchandises et comme une devanture, une réclame. Espaces publics et immeubles majestueux se convertissent en emblèmes et symboles de la réussite des nouveaux riches.

Les espaces urbains vivables se réduisent. Les trottoirs et ses piquets empêchent de se promener la main dans la main, de traîner, de vadrouiller, de s'engueuler. Tout est construit pour faire son shopping. Que le peuple de Bruxelles se rassemble, que ceux qui s'y reconnaissent soient les bienvenus.

La ville n'est pas à vendre, la ville est là pour qu'on y vive.

26 novembre 2014

MATHIEU VAN CRIEKINGEN

POUR QUI ? POURQUOI ?

Ce projet – qui n'a de piétonnier que le nom – répond à une ambition socio-économique. Il aura dès lors des impacts sur les prix du foncier et des loyers ainsi que sur la structure commerciale existante.

Inter-Environnement Bruxelles

Les membres d'IEB et de la Plateforme Pentagone ne sont pas opposés aux piétonniers : ils sont opposés à ce piétonnier-ci ! Opposés à ce qui serait la plus grande zone piétonne d'Europe, encerclée de boulevards et de nouveaux parkings mais pauvre en transports publics. Opposés à un vaste espace destiné à attirer les promoteurs, les investisseurs et les touristes au détriment des habitants et des commerçants d'aujourd'hui. Opposés à transposer ici le même modèle que dans toutes les autres villes d'Europe, alors que ces mêmes villes ont déjà fait leur autocritique et en reviennent à davantage de mixité. Bruxelles a une particularité qui est aussi une chance : les pauvres y habitent près du centre. Contrairement à beaucoup d'autres capitales où le niveau de vie des ménages diminue avec l'éloignement de la Grand-Place. Évidemment, ce principe caricatural souffre de beaucoup d'exceptions mais, à Bruxelles, les ménages les plus pauvres ne sont pas relégués dans des banlieues périphériques. Cela permet à ces ménages de bénéficier aisément des services, des facilités et de la vie sociale d'un centre urbain où il fait bon vivre – jusqu'à aujourd'hui. Évidemment, cette situation ne réjouit pas la Ville ni ses finances publiques, et le tapis rouge est déroulé aux « revenus contributifs » et aux « larges assises fiscales ».

La Ville possède de nombreux immeubles sur le parcours du nouveaux piétonnier (environ 1/5 des immeubles entre de Brouckère et Fontainas). Déjà aujourd'hui, dans les bâtiments appartenant à la Ville, elle pratique des loyers élevés pour du logement public : les locataires doivent justifier d'un revenu équivalent à trois fois la valeur du loyer. Au final, l'opération risque de chasser les locataires les plus précaires pour les remplacer par un nouveau public « digne » de ces nouveaux espaces. Nous sommes pour un contrôle strict des loyers dans les logements qui appartiennent à la Ville et pour la mise à disposition de logements vraiment sociaux.

A QUOI RÊVE-T-ON ?

Pic Nic The Street appelait à une transformation radicale de l'espace public au profit du cadre de vie et de la qualité de l'air. Cyniquement, la Ville dénature complètement cette idée citoyenne en la transformant en un projet pharaonique qui ne résout en rien les questions soulevées par la plateforme. Par exemple, la Ville prétend que la qualité de l'air sera « forcément » meilleure grâce au piétonnier ! Mais de qui se moque-t-elle ? Quelle sera la qualité de l'air autour du mini-ring ? Et qu'elle sera-t-elle dans le reste de la Ville, partout où les chalands utilisent leur voiture pour gagner un des parkings de l'hyper-centre plutôt que d'utiliser leurs pieds ou d'emprunter les transports publics ? La qualité de l'air profitera-t-elle également du débarquement par avion de tous ces nouveaux touristes d'un week-end ? Plutôt que de créer de nouveaux parkings et de supprimer les sites propres de bus, mieux vaudrait développer des transports publics forts et prioritaires. Plutôt qu'un immense piétonnier, mieux vaudrait une multitude d'espaces conviviaux ouverts aux véhicules des riverains et des commerces.

Le boulevard Anspach, la place de Brouckère et l'esplanade de la Bourse sont réduits à des objets touristiques. Objets de marketing urbain, ils sont destinés à offrir suffisamment d'espace à des événements festifs de masse, tel les Plaisirs d'Hiver qui sont appelés à se décliner sous toutes les saisons. Il y a pourtant des riverains qui nous disent : « *on ne peut pas vivre dans une kermesse* ». Cette vocation touristique devrait changer complètement la nature des commerces des boulevards. Certains commerçants se sont d'ailleurs déjà vu signifier la non-reconduction de leur bail commercial par la Ville. Sans doute pour les remplacer, à terme, par des « grandes enseignes », si chères au cœur de l'Échevine du Commerce qui se demandait récemment « *pourquoi le Pentagone ne pourrait pas être reconnu comme zone touristique alors que Maasmechelen Village l'est ?* »... Nous préférons que les critères d'intérêt touristique dépendent du patrimoine social et culturel de notre ville que de ses magasins.

WELCOME TO DISNEYLAND !

Une rapide analyse des piétonniers existants montre que ce type d'aménagement a pour conséquences de renforcer la spécialisation des commerces en faveur des enseignes liées à l'équipement de la personne et à faire disparaître les petits indépendants qui n'ont pas les moyens de faire face à l'augmentation des loyers. Un piétonnier attire les hôtels et les mêmes magasins de moyen de gamme que dans tous les autres piétonniers d'Europe. Par ailleurs, il chasse les boulangeries, les *phone shop*, les épiceries mais aussi les pharmacies et les libraires qui nécessitent des livraisons quotidiennes. Nous voulons un centre-ville où il y a même des magasins d'objets usuels, afin que les habitants n'aient pas besoin de leur voiture pour aller acheter un simple clou, par exemple.

Bref, ce piétonnier n'est pas pour nous. Nous pensons qu'il n'est pas pour vous non plus. Nous pensons qu'il n'est pour personne, qu'il fantasme des clients et des riverains mythifiés. Il s'empêtre dans une logique de compétitivité internationale – présentée comme un état de nécessité – qui conduit à une uniformisation généralisée des espaces publics et des commerces. Il est déplorable de baser une politique de ville sur les seuls visiteurs et de ne laisser d'autre choix aux habitants que de s'adapter. Nous, nous aimons Bruxelles, ses spécificités et son originalité, du moins ce qu'il en reste...

20 mars 2015

ATELIERS POPULAIRES, 1968

CONCLUSION

APRÈS LA VICTOIRE, LE COMBAT CONTINUE...

Marie-Anne Swartenbroekx

Une fois n'est pas coutume, *Bruxelles en mouvements* peut saluer une lutte urbaine victorieuse quelques mois seulement après avoir été entamée.

En effet, la plate-forme Marolles a obtenu l'abandon du projet de parking souterrain sous la place du Jeu de Balle. Il faut saluer cette « seconde bataille des Marolles » et remercier les 23.000 personnes qui ont, en un temps record, signé la pétition s'opposant à ce projet dénaturant une place phare de la vie bruxelloise : phare non pas en termes de *citymarketing* mais bien par son ancrage dans l'histoire et dans la vie populaire, grâce notamment à son marché aux puces quotidien.

Mais cette victoire n'est que partielle.

Car la majorité actuelle de la Ville de Bruxelles persiste et signe, et ce malgré l'avis critique de la Commission régionale de la Mobilité.

TOURS DE PASSE-PASSE ADMINISTRATIFS

Le Collège a même fait ajouter en dernière minute un point à l'ordre du jour du Conseil communal du 9 mars 2015 pour faite voter un cahier des charges en vue d'ajouter cent places à un parking existant rue des Brigittines sous un immeuble de logements sociaux, toujours dans les Marolles. Motivation ? Selon le Bourgmestre à Télé Bruxelles : « *comme il y a un parking qui tombe dans le cadre du marché, on fait rentrer celui-là dans le cadre du marché. On est dans un tour de passe-passe administratif, c'est tout !* »

COÛTE QUE COÛTE...

Plus fondamentalement, la majorité de la Ville de Bruxelles maintient sa volonté de faire construire, coûte que coûte, 4 parkings souterrains supplémentaires dans le Pentagone et son projet d'instituer une « boucle de desserte » (de fait, un « mini-ring ») à l'intérieur du Pentagone, destinée à permettre « *à tous les véhicules à moteur d'atteindre les parkings à proximité de la zone confort* ».

Et peu importent les Contrats de Quartier Durable qui mourront de vilaine mort : Contrat de Quartier Rouppe, comprenant un parvis piétonnier à l'entrée de la rue de Stalingrad et une allée verte, qui seront écrasés si cette rue devient l'entrée Sud du Pentagone et si un parking souterrain est construit place Rouppe ; Contrat de Quartier Jonction « dont l'objectif est de rendre plus agréable l'espace public aux abords de la Jonction et de l'immeuble de logements Brigittines/Visitandines » (sic).

A PLAN GLOBAL, LUTTE COMMUNE

Quoi que martèle désormais le Collège (contre sa propre présentation à la presse le 31 janvier 2015), les projets de parkings et les dispositifs de circulation sont bien liés au projet de piétonnisation des boulevards du centre et forment avec lui un seul PLAN, plan inspiré bien plus par le marketing urbain que par le bien-être des habitants.

En tant que tel, le plan de la Ville de Bruxelles doit dès à présent faire l'objet d'études d'incidences et être soumis à la participation réelle du public. C'est pourquoi un recours a été introduit au Conseil d'État avec des habitants représentatifs de différents quartiers visés.

C'est pourquoi aussi, une Plateforme Pentagone s'est constituée.

C'est pourquoi enfin, la lutte doit se poursuivre de manière unifiée à la fois dans les Marolles, dans l'ensemble du Pentagone et, au-delà, dans la Région bruxelloise.

2 avril 2015

Participez à la Plateforme Pentagone en rejoignant un de ses membres :
ARAU / BRAL / Brede School Buiten de Lijntjes / Buurtwinkel vzw / Comité d'Habitants de l'Autre Côté (Anneessens) / Comité de défense des habitants de Bruxelles-Centre / CGAM / Comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges de Bruxelles-Ville / Comité Rouppe / Comité Saint-Géry / Comité Copropriété ÉTUVE / Convivence / Fietsersbond / GRACQ / IEB / Oudercomité Brede School Nieuwland.

La ZAD du Keelbeek Libre,
en vert et contre tout… béton !

Le 17 avril 2014, plusieurs centaines de personnes et de nombreuses associations se rassemblent sur le terrain du Keelbeek à Haren pour y planter des patates. Ce vaste espace de nature ou l'État envisage de construire la plus grande prison du pays est occupée et s'est officiellement inaugurée en ZAD (zone à défendre) depuis le 14 décembre 2014.

De A à ZAD : Histoire du Keelbeek Libre

Fleur bleue qui aurait poussé entre deux fissures de post-modernité, la friche du Keelbeek, à la périphérie de Bruxelles, est digne d'un décor de film d'anticipation. Entourée de routes et de rails, surplombée par le ring, voisine de l'OTAN et de l'aéroport de Zaventem, cette zone verte abrite pourtant une biodiversité exceptionnelle, tant pour la faune que pour la flore. Deux cent espèces végétales, dont certaines très rares, y ont été recensées et de nombreux oiseaux nicheurs et migrateurs font arrêt dans cet espace… Haren est aussi l'un des derniers paysages ruraux en Région Bruxelloise, et le Keelbeek est l'une des dernières zones où il y a encore des terres agricoles cultivables. C'est encore, depuis toujours, une zone de promenade, de jeux et de rencontres pour les habitant(e)s de ce quartier. Quand l'État belge projette d'y construire une maxi-prison, c'est le quartier qui se rebiffe, bientôt rejoint par des associations [1] et autres amoureux de la nature. Car le temps presse. La procédure de construction de la maxi-prison avance très rapidement. La demande de classement a été rejetée par le Gouvernement Régional le 2 octobre 2014. Il est prévu que les travaux commencent au printemps 2015 et que la prison soit ouverte en 2017. Déjà, ce début mars, sans crier gare, les bulldozers ont débarqué et déboisé une parcelle du Keelbeek. Les habitant(e)s et associations amies du Keelbeek Libre restent pacifiques, mais ne désarment pas.

Une mauvaise solution pour une situation carcérale catastrophique.

En dehors des constructeurs et des politiques, nombre de voix s'élèvent au cœur même de la magistrature pour s'opposer à ce projet inutile et mortifère. C'est que la Belgique récemment condamnée par la Cour Européenne des droits de l'Homme (qui considère que la surpopulation carcérale est un problème structurel et que la Belgique soumet les personnes détenues à des traitements inhumains et dégradants), étonne par sa politique carcérale : Des prisons surpeuplées alors que 300 cellules sont vides par manque de personnel pénitencier, la construction de cinq nouvelles prisons alors qu'elle banalise le port du bracelet électronique pour vider ces mêmes prisons et au moment où plusieurs pays d'Europe ont déjà mis un terme à leur politique d'enfermement de masse [2]. Ces paradoxes témoignent d'un manque de logique de l'état. Contrairement à leurs affirmations plus de prisons n'est pas la solution et même, construire une nouvelle méga prison semble aberrant. On peut se demander quelles logiques sont poursuivies par l'Etat et à qui profite le béton ? Et surtout ce projet de prison ne règle en rien les vrais choix de société qui nous font face. Le problème se situe en amont. Construire une nouvelle prison et bétonner des terres potentiellement nourricières sont des choix de société. Les « zadistes » du Keelbeek ne défendent pas seulement l'espace vert des habitant(e)s de Haren, cette lutte s'agrège autour de luttes politiques concrètes.

« Fermez les prisons, ouvrez les écoles ! »

La méga prison de Haren va contribuer à accroître les injustices. En amont de cette politique carcérale peu de moyens et de ressources sont accordés à l'action sociale en général et à la prévention destinée à soutenir des familles confrontées à des difficultés parfois insurmontables. Prévention qui, si elle était une politique à part entière, éviterait dans bien des cas le basculement dans la délinquance. Alors qu'il n'y a pas plus de criminalité et de délinquance, le nombre de détenus augmente ainsi que la durée d'enfermement [3], comme le détaille l'Institut Emile Vandervelde citant la Ligue des Droits de l'Homme : « *L'origine sociale et la disqualification scolaire sont considérées comme deux des facteurs déterminants à la détention. (…) La détention ne fait évidemment qu'aggraver une situation initiale déjà précaire. Elle approfondit la désocialisation et aggrave la marginalisation : les relations familiales se dégradent, le détenu perd son logement et son emploi au point que la prison elle-même peut constituer une cause de récidive.* » [4]
La logique qui présidait au moment de la conception et de l'écriture du Masterplan a été progressivement déconstruite par l'analyse et l'observation. Il est temps, 8 ans plus tard, de reconsidérer la situation et de s'inspirer d'autres exemples pour trouver des solutions efficaces et humaines. S'entêter dans une direction que l'on sait mauvaise mènerait immanquablement vers un fiasco financier, social, juridique et démocratique. A l'approche d'un rendez-vous important ces 26 et 27 mars à Bruxelles pour l'avenir du mécanisme de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH), 37 organisations européennes parmi les plus actives sur les questions carcérales appellent à un changement de perspective dans le traitement des problèmes endémiques touchant les prisons sur le continent. Pour ces organisations signataires seule une action d'envergure articulée sur les politiques et les pratiques pénales est susceptible de venir à bout de ce problème structurel. La ZAD du Keelbeek défend un espace vert, lieu de promenade des harenois(e)s et soutient aussi une autre politique sociale, carcérale, respectueuse de l'humain et de la nature. Et au delà, un autre monde possible à réaliser urgemment au vu des enjeux vitaux. Une méga prison viendrait bétonner une surface cultivable d'environ 19 hectares alors que notre capacité de nourrir nos villes en circuits courts est de plus en plus menacée. Alors que tous les jours deux fermes disparaissent en Belgique, les derniers espaces verts de la région de Bruxelles sont progressivement et méthodiquement bétonnés [5]. Les parcs, friches, potagers et les dernières terres arables sont de moins en moins nombreuses à échapper au travail des bulldozers et à l'appétit insassiable des promoteurs immobiliers. Ces projets qui détruisent le bien commun terrestre sont soutenus par des promoteurs uniquement motivés par les profits à court terme, et qui ont, curieusement, le soutien

De ZAD en ZAD Le saviez-vous ?

En France, une ZAD est d'abord une zone d'aménagement différé (une collectivité locale, un établissement public ou une Société d'économie mixte (SEM) titulaire d'une convention d'aménagement dispose, pour une durée de 6 ans, d'un droit de préemption sur toutes les ventes et cessions à titre onéreux de biens immobiliers ou de droits sociaux). Notre-Dame-des-Landes est une ZAD. Les occupant(e)s de Notre-Dame-des-Landes, plein d'imagination, métamorphosent la Zone d'Aménagement Différé en Zone A Défendre !

AYA TANAKA

Autour d'un repas ou d'un chantier, discuter des alternatives de vivre ensemble que nous explorons ici, sur ce petit bout de territoire que nous ne lâcherons pas…

actif du gouvernement bruxellois ainsi que de certains collèges communaux. Malgré les résistances populaires au Keelbeek mais aussi à Ixelles, à la Plaine (ULB), potagers citoyens à Boisfort, dans le quartier des Tanneurs, à Jette au Bois du Laerbeek, à Uccle au plateau Engeland, partout la même logique est à l'œuvre : sous couvert de pression démographique, de pénurie de logements et d'emplois ou de manque de sécurité les promoteurs imposent des projets qui sacrifient la qualité de vie à court terme et la viabilité des villes à moyen et long terme, au profit du gain immédiat privé et privatif. Pourtant, il y a à Bruxelles 2 millions de mètres carrés de bureaux vides, 15.000 logements vides et l'équivalent potentiel de 5000 logements dans les étages commerciaux inoccupés.

Des chicons, pas des prisons !

Cette situation est potentiellement dangereuse. Alors que bientôt 50 % de la population mondiale sera citadine, il est vital de prendre conscience de l'importance de la place de la nature en ville. Une ceinture verte autour de Bruxelles est essentielle à l'heure où le réchauffement climatique s'est emballé et s'accélère. Dans son dernier rapport le GIEC [6] prévient que des événements météorologiques extrêmes sont appelés à se multiplier et il n'y a que des actions radicales et urgentes. Se souvient-on de la vague de chaleur de 2003 qui avait tué 70.000 personnes en Europe ? Outre la catastrophe humaine, ce fut aussi l'occasion de réaliser que l'autonomie alimentaire des villes était fragile. Tout au plus 3, 4 jours d'autonomie en île de France [7]… Une ceinture alimentaire autour de Bruxelles n'est donc pas un doux rêve mais une garantie vitale pour la population bruxelloise. En outre la nature offre des services que l'être humain et sa technique ne sont pas capables de remplacer. Réguler la température et l'humidité de l'air, absorber et filtrer l'eau, purifier l'air, polliniser les végétaux, produire à moindre coût des aliments de qualité, autant de réponses à des besoins fondamentaux pour la vie qui sont détruits par le bétonnage des surfaces de terre vivante. Confier ces services aux seules campagnes, c'est dépendre toujours plus d'un système insoutenable qui repose sur les énergies fossiles et qui produit trop d'émissions de gaz à effet de serre. Sécuriser ces espaces verts en ville est pour l'instant indispensables au bien-être des citadins, comme cela a été bien compris à Stockholm, Francfort,… Demain, ce sera indispensable pour vivre en ville. Or, Bruxelles est engagée sur la voie inverse.

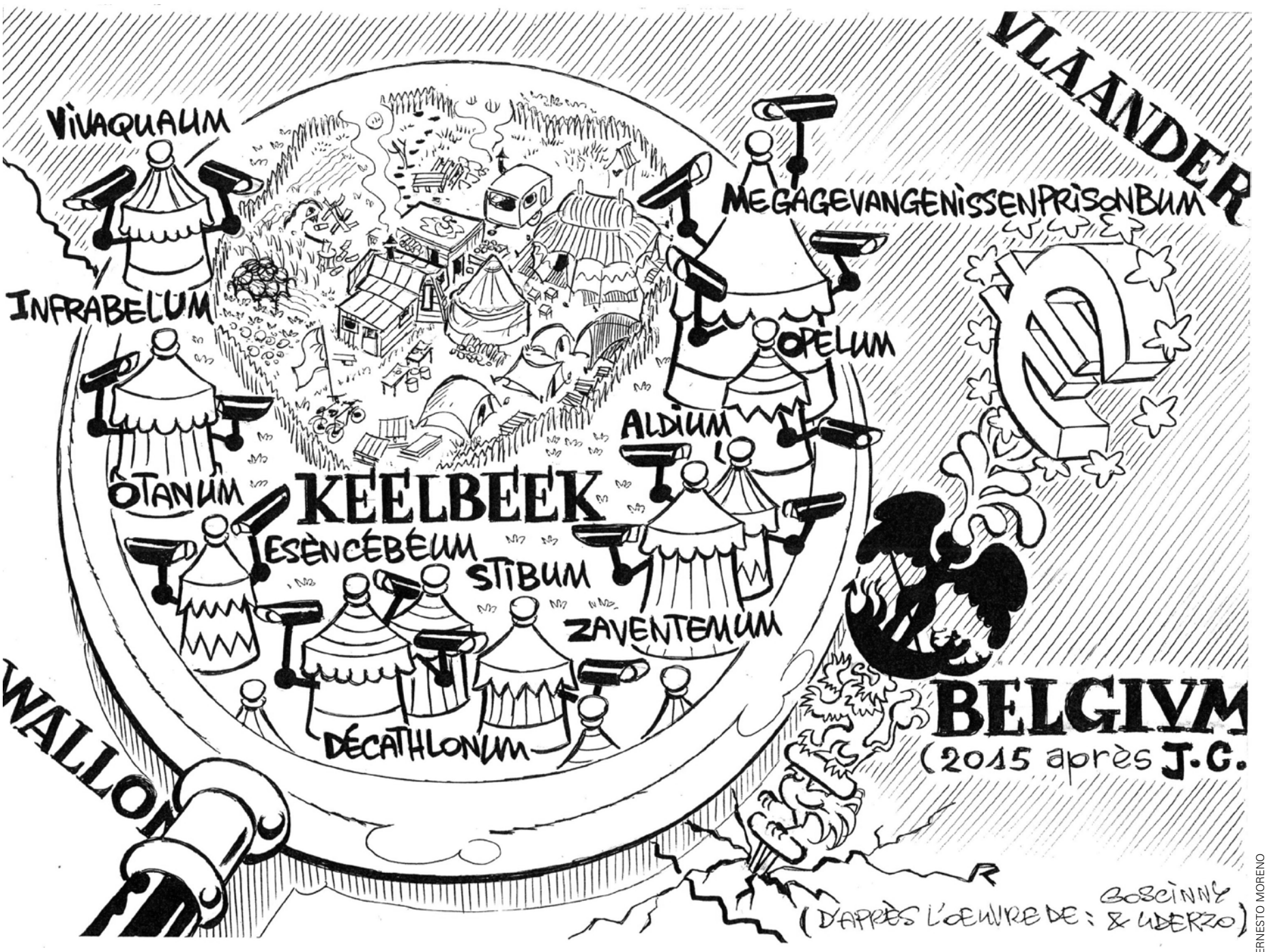
ZAD partout !

Le refus des habitant(e)s du Keelbeek et de Haren de supporter un projet non seulement inutile mais dangereux est aussi et d'abord une lutte pour un monde vivant, solidaire et pour une agriculture durable respectueuse de l'environnement. En tirant la sonnette d'alarme ces habitant(e)s, associations et occupant(e)s de la zone du Keelbeek Libre rejoignent une lutte mondiale. Cette urgence est relayée par une conscience de plus en plus aigüe de la nécessité de préserver la nature en général ou un quartier habité et populaire comme c'est le cas de la place du jeu de balle. Non seulement en Belgique mais aussi en France, en Italie, au Brésil, De Notre-Dame des Landes à Sivens, des Zones À Défendre éclosent contre ces travaux titanesques qui enrichissent quelques nantis et détruisent irrémédiablement une faune et une flore déjà trop malmenée. Ces ZAD ont en commun de lutter contre des travaux inutiles et mortifères. Nouvel aéroport plus petit que l'ancien en France, montagne percée pour un train non rentable en Italie, prison d'avance obsolète en Belgique… Les « zadistes » du Keelbeek et de partout ne visent pas seulement à lutter contre du béton, ils remettent en cause une vision du monde où le profit passe avant les gens. Au Keelbeek libre, pour argumenter le désir de ville vivante, une ferme collective pédagogique se développe, un outil politique porté par des habitant(e)s et des membres de différentes associations. Cette vision locale et mondiale est porteuse de sens, et pas de sous. L'urgence à défendre ces zones rend les actions des « zadistes », aussi utopistes et liliputiennes qu'elle soient, sensées et vivifiantes.

Mathilde

Pour en savoir plus :
http://haren.luttespaysannes.be

1. La Méga-prison de Haren s'inscrit dans le cadre d'un Masterplan planifié en 2008 alors que plusieurs pays occidentaux s'orientent vers d'autres choix que la multiplication des prisons.
2. En effet le nombre de condamnés portant un bracelet électronique a explosé en 2014, stabilisant ainsi le nombre de détenus. Selon Statbel.be il y en aurait plus de 1.800 pour à peine 1.070 l'année dernière soit une augmentation d'environ 70%.
3. Voir les travaux de C. Vanneste sur *http://incc.fgov.be/upload/files/Odcriminologie/Doctorat/CV_2.pdf*
4. *www.iev.be/getattachment/1b978060-8b2e-4557-9b47-ea5e4b9857fa/Prisons-silence-on-entasse-l.aspx.*
Etude Ligue des Droits de l'Homme : *www.liguedh.be/images/PDF/documentation_thematique/analyse_sociologique_population_carcarale.pdf.*
5. Comparaison de cartes vues du ciel.
6. GIEC : Groupe d'Experts International sur l'Evolution du Climat
7. « *Solutions locales pour un désordre global* », film documentaire de Coline Serreau, avril 2010.



ERNESTO MORENO

SOMMAIRE

DOSSIER PENTAGONE pp.2
Le fameux piétonnier de la Ville de Bruxelles fait la part belle aux voitures, aux touristes et aux promoteurs. Forcément, les habitants et les commerçants ne sont pas contents…

HAREN pp.22-23
En opposition à la construction d'une Méga-prison, une poignée d'irréductibles occupent le terrain à Haren, donnant naissance à la ZAD du Keelbeek libre.

Keelbeek aLive

le 17,18 et 19 avril

Week-end de fête et d'actions sur la ZAD du Keelbeek à Haren

Depuis quelques mois des habitant(e)s du Keelbeek Libre se sont lancés dans un projet de ferme collective pédagogique. Pour réaliser ce projet soutenu par de nombreuses associations, ils ont besoin de vous ! Ces 17, 18 et 19 avril, à l'occasion de la Journée internationale des luttes paysannes le 17 avril, ils vous invitent à des concerts (dont René Binamé), plantations, chantiers, repas, camping, jeux et surprises…

Venez vivre et lutter au Keelbeek !

Programme et plan d'accès : ***haren.luttespaysannes.be***

Bruxelles en mouvements est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

Abonnement annuel pour 6 numéros : 24 euros
Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100-0902-0446
BIC : GEBABEBB

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be

Coordination : Mohamed Benzaouia et Jérôme Matagne.
Collaborateurs : Cécile Boche, Gwenaël Breës, Jan Bucquoy, Jean-François Dumoulin, Stéphanie D'Haenens, Sylvie Eyberg, Isabelle Hochart, Isabelle Marchal, Philippe Meersseman, Isabelle Pauthier, Dalila Riffi, Marco Schmitt, Marie-Anne Swartenbroekx, Patrick Wouters.
Couverture : François Hubert, Photo de Laurence Kahn, logo de Cécile Boche, Chan Geeroms, Chloé Vargoz.
Graphisme et Maquette : François Hubert et Elise Debouny.
Imprimerie : Delferrière. – 1, rue de l'Artisanat – 1400 Nivelles.
Éditeur responsable : Chloé Deligne
Rue du Chimiste 34-36 - 1070 Bruxelles.

ieb inter-environnement bruxelles

Rue du Chimiste 34-36 - 1070 Bruxelles.
Tél. : 02 893 09 09 – E-mail : info@ieb.be

Organisme d'Éducation Permanente soutenu par la Fédération Wallonie-Bruxelles.

FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES