

COMPTE-RENDU DE LA SESSION 3 :

« CALMER LE TRAFIC, QUELLES MESURES PRENDRE OU SONT PRISES »

Pour rappel, l'annexe à la demande de subvention 2023 annonçait le thème suivant :

L'implémentation du plan Good Move est au cœur des discussions.

C'est une situation « normale » rencontrée par la plupart des villes qui ont adopté une stratégie adéquate. Il paraît adéquat de situer cette stratégie dans son contexte historique, de repérer les tendances à l'œuvre. Les mesures en ce sens datent pour certaines de plus d'un demi-siècle. On pense au controversé rapport Buchanan Traffic in towns pour les villes britanniques, ou encore aux programmes européens en matière de mobilité urbaine.

La session aura pour objectif de resituer ce plan dans le fil des stratégies de modération du trafic routier. Une vidéo de synthèse fera le point sur le plan historique et indiquera quelques éléments de la situation dans différentes villes.

Elle servira d'amorce aux débats (sur « quelles mesures prendre ou sont prises dans le Plan Good Move »).

Toutefois, en préparant cette session, 4 éléments sont apparus quant au Plan Good Move :

- Par rapport à son élaboration :
 - Le Plan a justement été élaboré à la suite d'un benchmarking, bien documenté, sur la politique d'autres villes en matière de mobilité et cette information est bien accessible
- Par rapport à son évaluation :
 - Le Plan allait faire l'objet de plusieurs évaluations, par Bruxelles-Mobilité, durant l'année 2023, la dernière en date en fin d'année ayant pour objet la vérification de l'équité sociale dans son application, un des éléments sur lequel portaient potentiellement des interrogations de principe
 - Un baromètre en ligne sur le site spécifique Good Move synthétise régulièrement la perception du Plan par les usagers suite à un processus d'enquête
 - Il est un peu tôt pour évaluer le Plan, d'autant que des circonstances exceptionnelles sont intervenues juste après le début de sa mise en œuvre : Covid et ses conséquences, difficiles à estimer quant à leur pérennité (en particulier en termes de volume de télétravail et d'exode des particuliers et des entreprises).

Dès lors, il est apparu plus pertinent de reporter à fin 2024 cette évaluation (cf. propositions pour 2024) et de centrer la session 2023 sur un des changements fondamentaux de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale sur lequel on dispose déjà d'un recul suffisant depuis sa mise en œuvre : la mise en maille apaisée de l'ensemble du Pentagone et la piétonnisation des Grands Boulevards même si, voire d'autant que, leurs initiateurs ne sont pas les mêmes mais sont finalement dans une démarche parfaitement complémentaire : la Région pour la définition des mailles, la Ville pour la mise en œuvre de la piétonnisation.

C'est pourquoi la session, en présentiel, a été organisée, le 21 Décembre 2023, à l'Architect's House, dans le cadre des Débats-Bar organisés conjointement avec l'association AriB (Architect's in Brussels) sur le thème :

« Un piétonnier qui marche ? »

Le piétonnier du Centre-Ville à Bruxelles : quel bilan depuis l'interdiction de la circulation automobile en 2015 ?

Le débat était structuré selon une triple approche, dans cet ordre : l'aspect socio-politique, l'aspect socio-économique et l'aspect urbanistique.

Conformément à la formule de ces Débats-bar, 8 « témoins-orateurs », spécifiquement liés à un de ces aspects dans le cas d'espèce, ont été invités à faire part de leur expérience et de leur avis, à charge et à décharge, sur les principes et la mise en œuvre du projet et de leurs suggestions de leur poursuite ou modification, le cas échéant selon 3 volets.

Volet 1 : l'aspect socio-politique visait à éclaircir le processus des décisions :

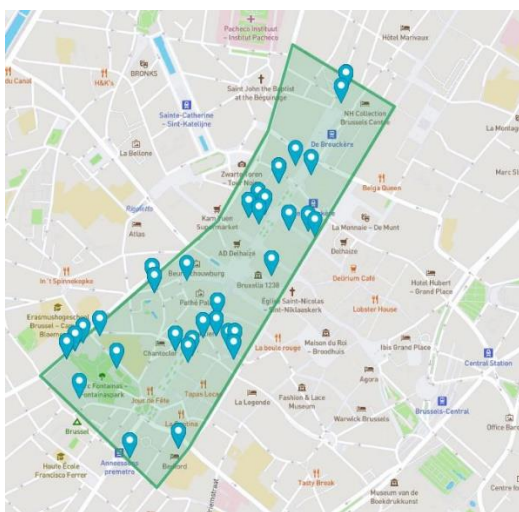
- **M. Ph. Van Parijs**, Philosophe, rappelle l'élément fondateur *Pic Nic The Streets*, en 2012, dont il a été l'initiateur : un pique-nique « de désobéissance civile light » bloquant la circulation sur les boulevards. Interpellé d'entrée par le modérateur sur le profil des pique-niqueurs sur base de la photo, révélatrice, prise le jour J (cf. infra), il en a d'abord expliqué la genèse et les participants : une fréquentation venue en effet essentiellement du monde associatif mais dont un Comité d'habitants local. Puis le suivi de cette initiative : la fin de non-recevoir et même de désapprobation initiale de la part du Bourgmestre en charge, du « lobby de la voiture » (dont Touring) et de plusieurs commerçants dont la Fédération Horeca Bruxelles ; le statu quo de 2 années qui s'en est suivi ; mais la présence du futur Bourgmestre M. Mayeur à ce pique-nique fondateur et sa décision, dès sa prise en charge comme Bourgmestre en 2014, de mettre en œuvre la piétonnisation des boulevards centraux.



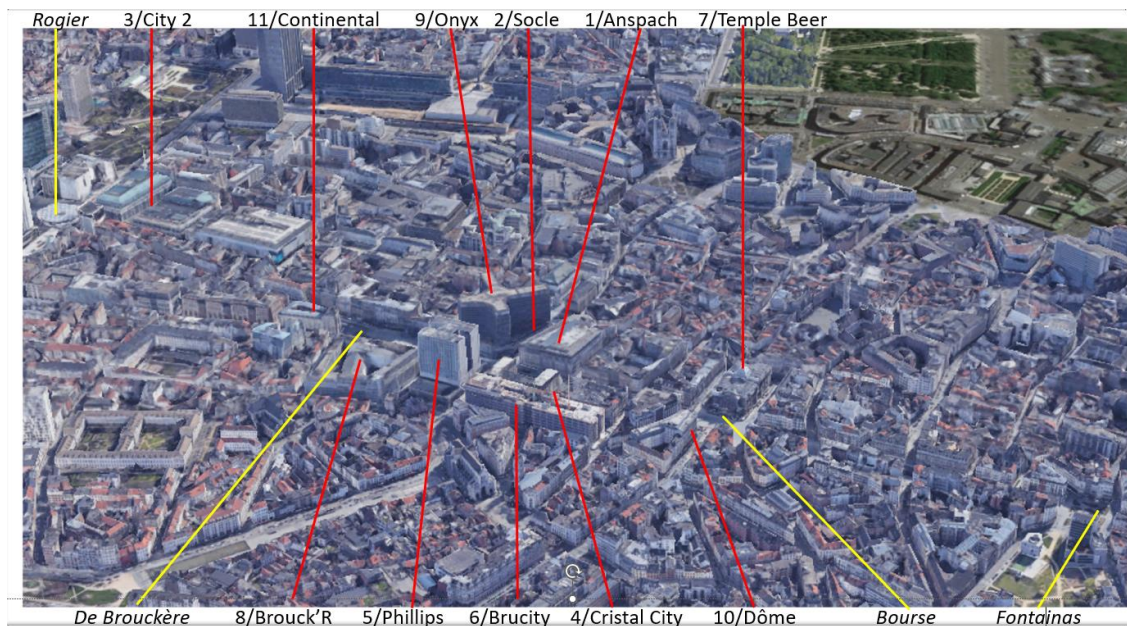
- **M.Y. Mayeur**, ancien Bourgmestre et porteur politique du projet de piétonnisation ; interpellé d'emblée par le modérateur sur les reproches d'autocratie sur ce dossier, il répond en deux temps ; tout d'abord il recadre le processus de décision politique, en fait fruit d'un accord conclu entre les 2 partis principaux au Collège (PS et MR) ; mais s'appuyant aussi sur les réflexions de l'étude, confiée en 2003 au bureau Sum par Beliris, sur la faisabilité de la rénovation des boulevards centraux entre les gares du Nord et du Midi, qu'il demande à SUM de reprendre en urgence dans le cadre de la création d'une grande zone piétonne, mais limitée à la section entre De Brouckère et Fontainas ; et ce, pour faire quelque chose rapidement et de concret, dès lors que la partie au-delà de Fontainas était bloquée par les travaux prévus pour l'extension du métro pour de nombreuses années et que la section De Brouckère / Petite Ceinture avait été rénovée récemment. Ensuite, il rappelle et assume le fait que le rôle du politique est de décider et que le résultat lui apparaît clairement positif.

Volet 2 : l'aspect socio-économique visait à baliser les résultats, à charge à décharge, en termes socio-économiques :

- **Mme M. Alecian** Directrice de l'ARAU, qui a produit de nombreuses analyses sur le piétonnier, après avoir convenu de son intérêt et de ses avantages en termes de mobilité et d'environnement (bannissement des voitures et de leurs nuisances), explique son principal défaut à savoir à qui il profite en termes d'affectations suite aux choix politiques : à savoir d'une à une surreprésentation de l'Horeca, de l'événementiel et du tourisme (ex. : Place de Brouckère en «Times Square» cf. photomontage), générant « Hamburgerisation» et «Disneylandisation», au détriment flagrant d'un centre-ville habitable et habité à des conditions abordables, et donc d'une bonne mixité fonctionnelle (garante de plus d'un meilleur contrôle social notamment le soir, ce qui aurait plaidé aussi pour un tram en surface à l'instar de Nantes ou Strasbourg). De façon spécifique, les grands projets en cours illustrent ces défauts : le *Continental* n'a pas de logement, le bâtiment emblématique de la Bourse est « marchandisé » en *Temple Beer*, le projet *Dôme* a certes quelques logements aux derniers étages (cf. grisé sur la coupe ci-dessous) mais au statut incertain et au standing élevé ne correspondant pas aux besoins de logement du quartier, les autres grands projets réalisés sont commerciaux ou tertiaires etc. Or, chose très interpellante, la Ville est un gros propriétaire foncier (figure à gauche ci-dessous) ; elle dispose donc d'un levier de régulation qu'elle devrait mieux mobiliser.



- **M.A. De Coster** (ancien acteur majeur de développements immobiliers en Centre-Ville avec le groupe AG) fait le point sur les nombreux gros projets relativement récents, récents ou en cours (image ci-dessous) et sur la responsabilité du piétonnier sur cet état.



Il explique qu'il y a en fait 2 vagues différentes quant aux motifs et à la chronologie de leur apparition : une première vague, la plus importante, est antérieure et non liée au piétonnier mais aux décisions des deux compagnies d'assurances qui y étaient de gros propriétaires fonciers ; constatant la dégradation du centre-ville, l'immobilisme politique à ce sujet et l'obsolescence de plus en plus grande de leurs biens , elles ont choisi une politique différente : Allianz a quitté la place de Brouckère, vendu ses propriétés et s'est réinstallée dans des immeubles neufs au Quartier Nord. AG a fait le choix inverse d'autant qu'après le rachat du groupe Bernheim/ Interparking, elle se retrouvait propriétaire, en plus de ses propres bureaux, de la quasi-totalité des parkings et des complexes commerciaux du centre-ville : rester et rénover drastiquement ses biens (implantations commerciales et tertiaires) pour qu'ils reprennent de la valeur en actant les avantages incomparables en termes d'accessibilité (parkings et métro). Cette première vague comprend les projets 1 à 6 et 9 de l'image ci-dessus dont, directement le long des Boulevards à partir de 2009 : les Nouvelles Galeries Anspach (1) (2009), la restructuration du socle commercial Monnaie (2) , Cristal City, création d'un front commercial à la place d'une placette (4), Multi, restructuration des tours ex-Philips (5), Ilot 58, démolition, suite à un appel d'offre (autre décision immédiate du Bourgmestre Mayor dès sa nomination) des parkings pour y construire le nouveau Centre Administratif de la Ville (6) permettant d'envisager ensuite Onyx (9), réhabilitation de cet ancien Centre.

La deuxième vague, elle, est davantage liée à l'attractivité plus grande du centre-ville issue du piétonnier : Beer Temple (7), Brouck'R (8), Dôme (10) où le piétonnier a clairement joué un rôle positif dans la relance du projet Eataly et donc du projet tout court, Continental (11).

Le piétonnier n'est donc que partiellement responsable du redéveloppement mais contribue clairement, maintenant, à sa dynamique. Des questions se posent toutefois sur le profil socioéconomique de la clientèle : suite aux circonstances extérieures (attentats, lockdown et ses nouvelles habitudes) puis à Good Move, l'accessibilité et l'intérêt (en termes d'offre et de convivialité) ont disparu, à tort ou à raison, pour la chalandise belge non locale entraînant une diminution du standing et de l'offre en commerces : ce qui est gagné en quantité de chalandise est perdu en qualité. Il faut retrouver des motifs d'attractivité pour cette chalandise perdue.

- **M. Q. Huet**, Responsable de l'association des forces vives et commerçants du Centre-ville confirme et abonde dans ce sens.
Il pointe 4 problèmes : l'accessibilité (pour la chalandise et les livraisons) car celle-ci est confuse (les gens sont persuadés par exemple qu'on ne peut plus se rendre au centre en voiture); l'insécurité liée aux nombreux individus en déshérence matérielle et/ou sanitaire et/ou psychologique ; la trop grande masculinité de l'espace public, en particulier le soir et le grand nombre de vols et dégradations; la saleté due non à une déficience des services de nettoyage mais à une non punition des faits qui se reproduisent aussitôt ; l'absence d'un élément spécifique d'attractivité récurrent (élément d'animation ou commerce exceptionnels) faisant que la population belge non locale retrouverait l'intérêt de se rendre en centre-ville à l'instar de l'effet certain, mais ponctuel, des « Plaisirs d'Hiver ». Le cas de certains commerces de standing qui semblent rester, comme à la rue Dansaert, ne doit pas faire illusion : ces commerces ont été subsidiés par la Région flamande dans un agenda politique de visibilité de la mode flamande et ces subsides touchant à leur fin, ces « vitrines » vont partir.
- **M.R. Cracco** , Directeur d'Interparking, commence par ces constatations : le revenu annuel moyen en Région de Bruxelles Capitale est de 15.500 €, vs 19.500 € pour la Wallonie et 23.000 € pour la Flandre ; et, contrairement aux autres capitales, le centre-ville est particulièrement pauvre ; dès lors qu'outre les touristes et étudiants, il ne draine quasi plus que de la chalandise locale, le centre-ville est dans une dynamique de déclin structurel ; il en veut pour preuve la situation dans ses parkings du Centre : forte diminution en quantité, avec un effet de vase communicant flagrant avec les parkings de la périphérie, en forte augmentation au prorata , illustrant le fait que les commerces attractifs pour la classe moyenne et supérieure y sont définitivement (re)localisés ; mais diminution aussi en « qualité » c'est-à-dire du standing des véhicules. Enfin, seul cas sur les 400 parkings qu'Interparking gère en Europe, l'insécurité nécessite l'entretien de 6 patrouilles avec chien. Il faut donc un rééquilibrage pour plus de mixité sociale ce qui nécessite des politiques incitatives et répressives appropriées.

Volet 3 : l'aspect urbanistique visait à expliciter les choix techniques effectués pour l'aménagement :

- **M.P. Lievevrouw**, auteur de projet (SUM), interpellé d'emblée sur la grande minéralisation et la longueur du chantier, les explique par les contraintes techniques, notamment en montrant une coupe du sous-sol indiquant les puits de la Senne et du (pré)métro limitant fortement les zones où planter des hautes tiges.
Pour le surplus, il parle plus d'un projet se réduisant en quelque sorte à une simple « couverture » dans la mesure où non seulement le sous-sol était très encombré mais qu'il fallait préalablement, et c'était un point technique essentiel, entièrement revoir les impétrants et les étanchéités. Il explique aussi qu'il n'est pas parvenu à convaincre le politique pour un élément qu'il juge essentiel à savoir un « événement » architectural ou urbanistique sur la Place de Brouckère, comme, par exemple, une grande sculpture / puits de lumière vers le sous-sol. D'autre part, il estime qu'il faut évidemment continuer jusqu'à la Gare du Midi dès que cela sera techniquement possible, à la fin des travaux du métro.

Enfin, une synthèse des débats a été demandée au BSI-Brussels Centre Observatory (BSI-BCO), observatoire qui étudie l'évolution du centre-ville de Bruxelles, depuis la mise en piétonnier d'une partie des boulevards centraux.

- **M.Ph. De Visscher** s'y prête, bien qu'il y ait eu apparemment confusion sur sa participation : il pensait devoir synthétiser l'avis, non du Débat, mais du BCO ; interpellé d'emblée sur la différence entre l'approche « académique » et celle « de terrain » comme on vient d'en entendre les témoignages, il défend la nécessité de l'approche académique. Réinterrogé alors sur les résultats de cette dernière, et sur des questions concrètes (par exemple « y a-t-il oui ou non exode des commerces et, le cas échéant de quel type »), il répond, soutenu par un autre collègue de BCO (le Professeur Corijn), que toutes les données sont accessibles sur le site du BCO ; mais...qu'elles ne sont plus actualisées depuis 2 ans faute de subventionnement, alors qu'il s'est passé beaucoup de choses depuis (achèvement des travaux, ouverture du Temple Beer etc.). Ils demandent donc que la Région reprenne au plus vite ces subventions.

La parole est ensuite donnée à la salle ; une dizaine de participants posent des questions qui tous, peu ou prou, vont dans le sens des différentes interventions des témoins-orateurs et aboutissent aux recommandations synthétisées infra ; M.Wytsman, élu MR de la Ville, apporte une précision : abondant dans le sens de P.Lieievrouw concernant la place de Brouckère et la nécessité d'y créer un événement architectural, il avait défendu l'idée, non retenue d'une sculpture de grande ampleur d'une artiste mondialement connue.

Conclusion :

Hors témoins-orateurs, plus de 50 personnes ont participé à cette session de 2 heures et demie, qui a fait l'objet d'un enregistrement exhaustif, et a débouché sur les opinions principales suivantes concernant le piétonnier, quasi-unanimement partagées mais, in fine, relativement attendues : nécessité impérieuse d'y développer du logement et du commerce de proximité; nécessité d'une meilleure mixité sociale, tant en termes d'habitants que de chalandise ; nécessité, dès que possible, de le prolonger jusqu'à la Gare du midi ; nécessité d'imaginer une spécificité exceptionnelle, a priori sur la Place de Brouckère, apte à justifier une visite à elle seule; nécessité d'améliorer la sécurité (via en particulier une politique socio-sanitaire efficace pour les personnes en déshérence) et la propreté ; nécessité d'une meilleure communication pour mieux objectiver la situation (notamment en termes d'accessibilité et de convivialité) et réduire, dans certains milieux à reconquérir, une sorte de « center-bashing » en partie injustifié.

