ARAU
ACTION URBAINE

Analyse du vendredi 10 juillet 2015

Réaménagement de la place Rogier : autopsie d'une mer d'asphalte

Les nombreux retards auraient dû être mis à profit pour repenser le projet et le rendre conforme à l'objectif de réduction de la pression automobile

Travaux sans fin à la Place Rogier ? En s'approchant du panneau (situé boulevard Adolphe Max), on peut voir que la date de fin de août 2014 a été effacée…

Alors que l'auvent censé ponctuer le chantier de réaménagement de la place Rogier est en cours de montage, l'ARAU a voulu dresser un bilan de ce projet, de sa genèse à son (presque) achèvement, et ce sous l'angle de la mobilité.
La première partie de l'analyse sera consacrée à l'historique et aux principes qui ont dicté l'élaboration du projet. On y verra que les choix opérés ont accordé la priorité au maintien du trafic automobile aux dépens des autres modes, en particulier des transports en commun et des cyclistes. Il y sera également question des nombreux retards que le projet a connus : un temps précieux qui n'a pas été mis à profit pour repenser le réaménagement conformément aux objectifs régionaux.
La deuxième partie s'attachera précisément à montrer en quoi le projet ne répond pas à ces objectifs, inscrits dans le Plan Régional de Développement et traduits de manière plus concrète dans le premier plan de mobilité de la Région : le plan IRIS.
Enfin, la troisième partie développera l'analyse en mettant l'accent sur la place dévolue aux transports en commun et en particulier sur la question de la future ligne de tram 71.
Outre ces aspects concernant la mobilité, cette analyse servira également à mettre en évidence un « mal bruxellois » malheureusement bien connu : celui du manque de coordination des différents acteurs (communes, Région, STIB, etc.).

1. Rétroactes

1.1. Concours et projet lauréat

Les projets de réaménagement de la place Rogier se sont bousculés dès la fin des années nonante avec, en point d'orgue, un projet essentiellement souterrain présenté en 2004 par la Commune de Saint-Josse. Considérant l'enchevêtrement des propriétés publiques et privées dans les entrailles de la place, un nouveau projet est présenté un an plus tard. Le Ministre régional des Travaux publics de l'époque, Pascal Smet, estime que le réaménagement de cette place est d'importance régionale et mérite un projet architectural à cette mesure.
Après négociation avec la Commune de Saint-Josse, le principe d'un concours est donc décidé par le Ministre Smet au début de l'année 2006. La Commune se charge de coordonner le projet du réaménagement de la rue Saint-Lazare, du boulevard Saint-Lazare, de la rue Gineste et de la rue de Brabant. Elle se charge également des fonctions commerciales sous le viaduc de la rue de Brabant (espace voué, d'après le Bourgmestre, à devenir l'artère de la mode masculine chic), de l'adaptation de son plan communal de mobilité aux alentours de la place Rogier, de la réaffectation de l'espace de congrès au niveau -1 et de la rationalisation des accès aux parkings souterrains. La Région s'occupe quant à elle du réaménagement de la surface[1].

Le concours clôturé le 1er mars 2006, **le projet lauréat, élaboré par Xaveer De Geyter, sera dévoilé à la mi-septembre 2006**.

[1] Conférence de presse de l'ARAU du 4 juillet 2007, *Place Rogier : 20 millions d'euros pour davantage de voitures et de pollution et moins de vélos*. http://www.arau.org/fr/urban/detail/112/place-rogier-3

Le projet lauréat de Xaveer De Geyter (source : xgda.be)

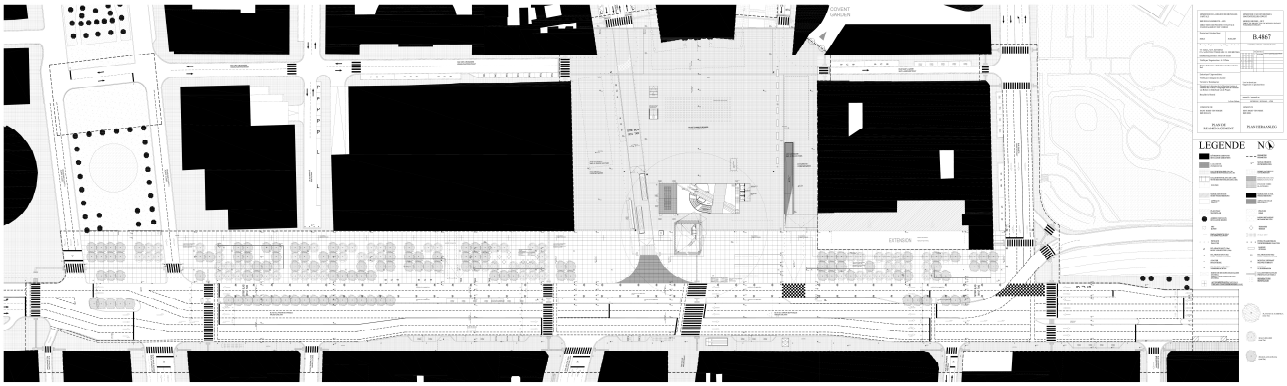
Il se caractérisait par les éléments principaux suivants[2] :

- un gigantesque auvent, sorte de point de repère pour les automobilistes engagés sur la petite ceinture (et abri improbable pour les piétons ?) ;
- la création d'un « strip » blanc ou esplanade le long de la petite ceinture côté Saint-Josse entre la rue Gineste et le boulevard du Roi Albert II, agrémenté d'arbres en pleine terre ;
- un puits d'accès aux différents niveaux souterrains de la place Rogier (métro, parkings, salle polyvalente…) ;
- la création d'un large passage pour piétons dans le prolongement de la rue Neuve afin de recréer un lien entre la Ville de Bruxelles et Saint-Josse et de favoriser un axe commerçant rue Neuve-rue de Brabant ;
- la création d'une bande bus double sens sur la petite ceinture entre la rue Gineste et le boulevard du Roi Albert II ;
- la réservation de la rue du Progrès à la circulation locale, aux bus, taxis et services à destination des hôtels ;
- le reste de la place devient un espace multifonction à destination des usagers doux, si l'on excepte le maintien de la trémie d'accès au parking, côté Crowne Plaza.

Un « processus participatif » sera ensuite orchestré par la Région pour peaufiner le projet de base. **Cette « participation » ne sera pas d'un grand secours pour amender certains aspects problématiques du projet : il n'est pas question de mettre en**

[2] Note de présentation du projet, association momentanée XGDA-Boydens, juin 2007.

cause les éléments fondamentaux, en particulier les options en matière de mobilité. Celles-ci sont décidées par le cabinet du Ministre[3]. En clair, et pour reprendre une expression passée à la postérité, les habitants en sont réduits à choisir la couleur des géraniums.



Le plan du projet. Pour une meilleure lisibilité, télécharger les plans mis en ligne sur le site
http://www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/places-et-voiries/reamenagement-de-la-place-rogier/plans/

Ce projet repose sur un parti pris : le contraste entre le « strip » blanc le long de la petite ceinture et place Rogier noire (en basalte coulé, dans la première version), un geste architectural spectaculaire (l'auvent) et un parti pris minéral aride.
Cela peut se défendre mais il était tout à fait inopportun, considérant ce choix, de laisse les habitants rêver de jardins, de marché et de kiosques à musique… Ils pourront s'estimer heureux s'ils reçoivent des bancs munis de dossiers.
Bruxelles Mobilité, comme Beliris après elle au rond-point Schumann, s'est disputée avec l'architecte (pour des raisons qu'il ne nous appartient pas de commenter) qui s'est vu dépossédé de son projet. Le résultat est que le projet final ne ressemblera que de loin au projet soumis à la concertation : le hasardeux basalte noir a fait place à des dalles de béton anthracite et les structures de l'auvent sont loin de présenter la légèreté audacieusement promise…
Autrement dit, le concours a agi comme levier de légitimation sans garantir la maîtrise du projet.

1.2. Calendrier : un léger dépassement…

En janvier 2006, **la Région annonçait le début des travaux pour le mois d'avril 2007** : une prévision bien optimiste, le permis n'étant délivré qu'au mois de juillet… 2008[4] !
Le calendrier présenté dans le rapport d'incidences (daté d'avril 2007), et qui prévoyait **l'exécution des travaux entre début 2008 et mi-2009** (soit un an et demi de chantier), ne sera donc pas respecté.

[3] Conférence de presse de l'ARAU du 4 juillet 2007.
[4] L'enquête publique, organisée en juin-juillet 2007, débouchera sur un avis positif sous condition de la commission de concertation auquel fera suite l'introduction de plans modifiés en juin 2008.

C'est finalement le 6 octobre 2009 que les travaux de démolition sont entamés, deux ans et demi plus tard que ce qui était initialement prévu. **On pouvait dès lors espérer voir une place Rogier réaménagée aux alentours du printemps 2011**. C'était sans doute aller un peu vite en besogne et oublier que ce réaménagement n'est que « la partie émergée de l'iceberg », d'importants travaux prévus en souterrain conditionnant ceux de la surface, comme l'expliquait Brigitte Grouwels, successeur de Pascal Smet, en février 2010 : « *Nog in de loop van 2010 beginnen de werkzaamheden aan het metrostation. Zodra die wat gevorderd zijn, kunnen de bovengrondse werkzaamheden beginnen.* »[5]
À la fin de cette même année, Brigitte Grouwels précisait le calendrier : les travaux de construction de l'auvent à partir de la mi-2011, **les travaux concernant la place elle-même entre janvier 2012 et la mi-2013**, soit une fin de chantier avec deux à cinq ans de retard (selon la référence que l'on choisit).

Malgré cette annonce, ce n'est qu'en juillet 2012 (!) que le gouvernement régional lance l'appel d'offre pour la réalisation des travaux de surface et annonce un début de chantier, d'une durée de deux ans, pour l'année 2013. Il faut encore attendre quelques mois supplémentaires pour prendre connaissance d'un planning plus précis de la part de Brigitte Grouwels : « *Sur la base du planning actuel, les travaux de rénovation de la station de métro Rogier seront terminés en septembre 2013.*
Le délai contractuel de réalisation de l'auvent est de 220 jours ouvrables. Dans l'hypothèse d'un début des travaux en mai 2013, ceux-ci pourraient être terminés en août 2014.
La notification pour la commande des travaux relatifs à l'aménagement de la place a été transmise à l'entrepreneur début janvier 2013. Le chantier de réaménagement de la voirie est programmé pour 350 jours ouvrables. »[6]

Le 23 avril 2014, un peu plus d'un an après cette déclaration, la ministre confirme que **tout sera prêt pour le début 2015**[7]. À l'heure où nous écrivons ces lignes, le chantier est encore loin d'être terminé. La construction de l'auvent a débuté au mois de février 2015, ce qui nous amènerait donc, selon les données exposées en 2013 par Brigitte Grouwels, à une **réalisation complète en mai… 2016 !**
Entre les prévisions très (trop) optimistes affichées au départ et cette dernière estimation, ce sont donc près de **8 années de retard qui se sont accumulées**… Ce qui devrait inspirer davantage d'humilité dans les ambitions car la Région ne dispose visiblement pas des moyens organisationnels et juridiques suffisants face aux inévitables impérities des grands chantiers. Non qu'il ne faille rien faire pour améliorer le sort des habitants et des usagers de la ville mais bien éviter les gestes architecturaux démesurés et dispendieux (et les promesses en l'air).

[5] « Rogier krijgt toch luifel » in *brusselnieuws.be*, 3 février 2010.
[6] Brigitte Grouwels, en réponse à une interpellation de Jeff Van Damme. Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale – Compte rendu intégral – Commission de l'infrastructure – Session 2012-2013, réunion du mercredi 20 février 2013.
[7] « Nieuw Rogierplein over jaar af » in *brusselnieuws.be*, 23 avril 2014.

1.3. Axe politique en matière de mobilité : la hiérarchisation des voiries avant la réduction du volume de trafic routier

Le projet lauréat reprenait les principaux aspects suivants :

- cohabitation des piétons et cyclistes sur le « strip » blanc (côté Saint-Josse) ;
- piste cyclable indépendante du côté de la Ville de Bruxelles ;
- création d'un unique passage pour piéton dans le prolongement de la rue Neuve, suppression des passages cloutés devant le « City Centre » et au carrefour Jardin Botanique/Gineste ;
- simplification des carrefours ;
- 2x2 larges bandes pour la circulation automobile avec voie de sélection supplémentaire aux carrefours Jacqmain et Gineste ;
- établissement d'un site propre à double sens mixte bus/taxi entre le « strip » et les voies de circulation proprement dites ;
- suppression de phases de feux et de certains « tourne à gauche », dont celui permettant de rejoindre le boulevard Adolphe Max en venant de Botanique.

Le projet ne cachait pas qu'il ne modifierait pas la capacité routière de la petite ceinture en surface à cet endroit : « *Circulation automobile : les diverses interventions sur la petite ceinture* [...] *garantissent le flux de circulation sur la petite ceinture.* »[8]. Ceci explique la proposition de supprimer deux passages pour piétons, de réduire le nombre de cycles de feux, de simplifier les carrefours de manière à conserver la fluidité – toute relative – du trafic en surface.
Ceci est d'ailleurs attesté par le cabinet de Pascal Smet qui indiquera, lors de la réunion de la commission de concertation du 13 juillet 2007, que « *la Région n'a jamais promis de diminuer la largeur de la petite ceinture mais bien de travailler sur la hiérarchisation des voiries* »[9].
Ce concept de « hiérarchisation des voiries » ou de « spécialisation des voiries » laisse la porte ouverte à des effets négatifs. Si le concept de base vise à concentrer le trafic de transit sur les « grands axes » et à dimensionner les voiries de quartier pour une circulation limitée et locale, dans les faits, le statut des « grands axes » empêche l'administration et le politique de réduire la pression automobile globalement. Puisqu'il faut des voiries interquartiers et métropolitaines afin de collecter les petits ruisseaux des quartiers, il n'est donc pas question d'établir des « barrages » sur ces axes routiers.

[8] Rapport d'incidences – avril 2007, dossier de permis d'urbanisme, p. 31.
[9] Procès-verbal de la Commission de concertation du 13 juillet 2007.

La hiérarchie des voiries dans le quartier de la Place Rogier

Autrement, comment écouler le flux provenant des quartiers ? Constat implacable qui se télescope avec la démonstration du plan IRIS : pas de « réduction du volume de trafic sans mesures de rationalisation de la circulation routière » (PRDD, 245). Bien entendu, le terme « rationalisation » peut être compris de diverses manières dont la suppression d'obstacles au trafic « rectiligne ». Tel est bien le cas de la petite ceinture, voirie métropolitaine, qui, débarrassée de ses obstacles, devient plus roulante, donc plus « rationnelle ».

1.4. Parent pauvre du projet : le transport en commun

Et les transports en commun ? Étrangement pour un projet censé favoriser le partage de l'espace public, le rapport d'incidences qui accompagne la demande de permis est assez léger sur ce point. La STIB fera part à l'époque de la commission de concertation de juillet 2007 de plusieurs points qui ont été, selon elle, négligés par les auteurs de projet[10] :

[10] Courrier de la STIB à l'attention du Fonctionnaire délégué, 14 juin 2007.

- le projet ne tient pas compte des développements du réseau de surface décidés le 14 juillet 2005 par le Gouvernement régional ;
- l'insertion des bus dans les sites propres prévus le long du « strip » n'est pas modélisée ;
- certains arrêts – dont l'arrêt aux cliniques Saint-Jean – ne pourraient plus être desservis en raison des difficultés de giration pour les bus depuis le site propre ;
- l'absence de traversée piétonne au droit de certains carrefours pourtant stratégiques pour les piétons, comme celui à proximité des cliniques Saint-Jean ;
- la largeur trop étroite des bandes bus ne permet pas à deux bus de se croiser ;
- l'absence de prise en compte des exigences de la STIB de permettre à des bus de se dépasser au cas où un bus serait à l'arrêt rue du Progrès, à hauteur du champignon monumental.

Le projet Rogier n'est donc pas un projet pensé pour une mobilité autre qu'automobile et n'intègre pas les projets de transports en commun.

2. Examen des options du projet en rapport avec les plans de mobilité régionaux : le PU délivré ne prend pas en compte les objectifs du plan régional des déplacements IRIS et du plan régional de développement en vigueur en 2008

La Région s'est délivrée le permis d'urbanisme le 25 juillet 2008, après introduction de plans modifiés en juin de la même année.
Plusieurs aspects esthétiques ont été remaniés pour tenir compte des diverses observations émises lors de l'enquête publique et de la commission de concertation de juillet 2007.
En revanche, les plans modifiés mis à la disposition du public n'indiquent aucun changement en matière d'aménagements liés à la mobilité. On comprendra aisément pourquoi, dès lors que les critères de mobilité ont été déterminés par la Région.
L'analyse de la compatibilité de ce permis d'urbanisme avec le plan régional des déplacements IRIS sera donc établie sur base de ces documents publics. Et sera malheureusement assez rapide.

Rappelons tout d'abord que le projet de la place Rogier et du réaménagement de la petite ceinture en surface à cet endroit date d'une époque où les objectifs en matière de mobilité étaient fixés par le premier plan régional des déplacements IRIS (1998-2005) et le plan régional de développement de l'époque. La mesure phare de ce PRD, censée être mise en œuvre par IRIS I, consistait à réduire de 20% la pression automobile sur Bruxelles pour 2010.
Force est de constater que le PU délivré – ou plutôt la volonté de la majorité de l'époque – ne concourait pas vraiment à cet objectif.
Les causes ont été identifiées plus haut : maintien du gabarit de la chaussée, phasage des feux en faveur du trafic (onde verte), suppressions d'obstacles au trafic (réduction du nombre de passages pour piétons et de « tourne à gauche ») et isolement des bus et des cyclistes du reste du trafic routier. Tous ces éléments concourent à la fluidité et à la vitesse…

Lors de l'adoption du plan IRIS 2 par le Gouvernement régional en septembre 2010, le constat amer d'un échec du premier plan IRIS, en particulier l'aspect mobilité automobile, a été largement commenté. Ce qui l'a moins été, c'est de rappeler *urbi et orbi* que les plans régionaux des déplacements, s'ils n'ont pas de caractère réglementaire, s'imposent aux administrations qui doivent donc en tenir compte dans leurs actions. La Région semble avoir oublié cet élément lors de la délivrance du PU Rogier.

Une analyse du PU Rogier en regard du plan IRIS 2 aboutit à un constat identique : ce projet ne participera pas à la réduction de 20% du trafic routier d'ici 2018. Il entend, au contraire, fluidifier le trafic existant, en particulier aux heures de pointe mais aucunement le dissuader. Ce faisant, il entretient les nuisances déjà engendrées par la petite ceinture sur les quartiers environnants : bruit, pollution, insécurité routière, trafic de transit. **Rappelons que ce ne sont pas moins de 250.000 véhicules par jour qui passent sur la petite ceinture !**

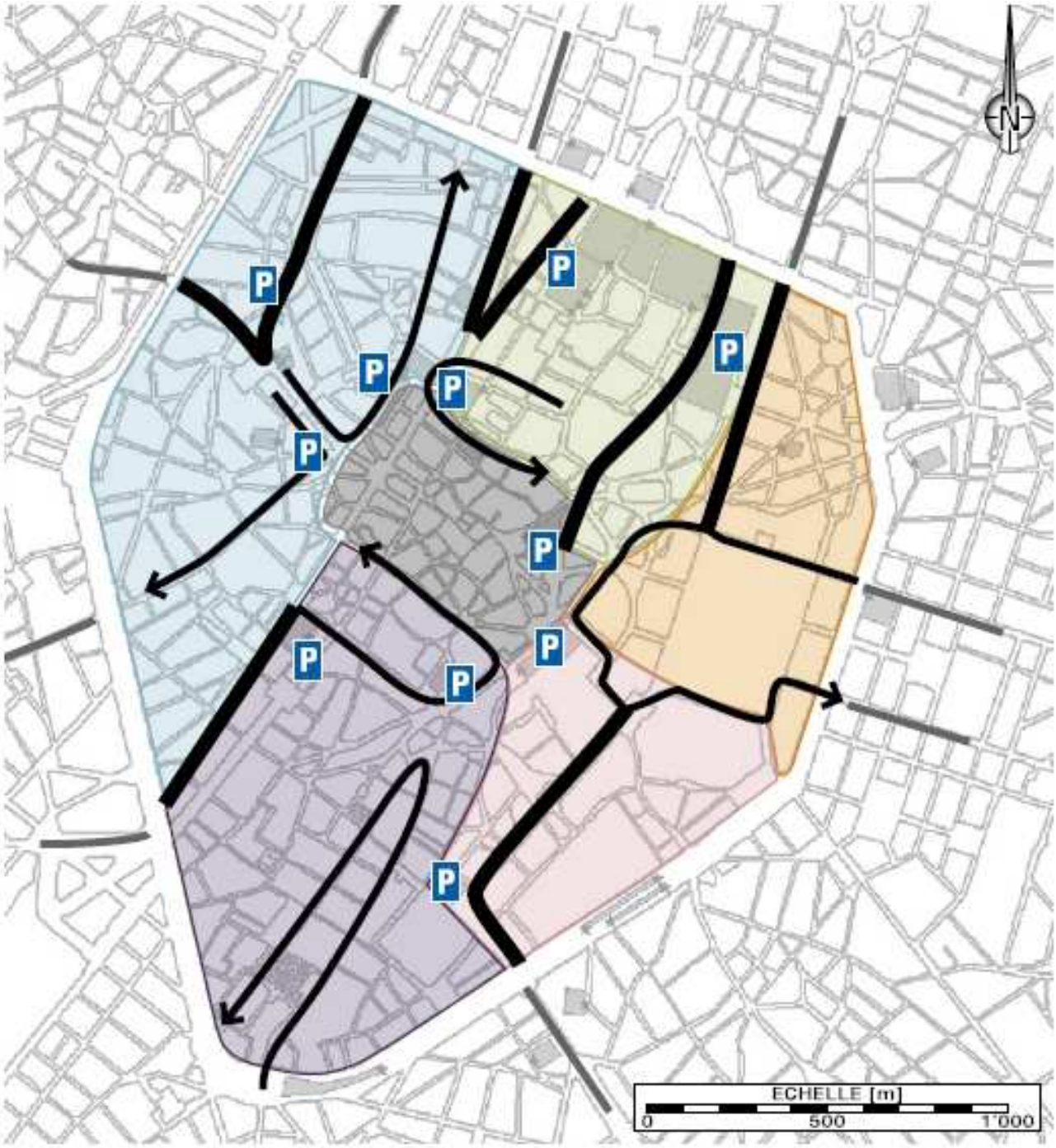
3. Le PU ne s'est pas inscrit dans l'avenir de la mobilité à Bruxelles

Plusieurs éléments démontrent que ce projet, dès son adoption, était complètement dépassé au niveau des enjeux de mobilité.

3.1. La boucle de circulation Jacqmain-Max comme facilitateur du trafic sur la petite ceinture

Le projet intégrait les conceptions de l'époque en matière de mobilité, y compris celles développées dans le plan communal de mobilité de la Ville de Bruxelles (PCM, jamais adopté). Ainsi, il intégrait déjà dans sa réflexion la boucle de circulation Jacqmain-Max[11] (aujourd'hui réalisée à la hussarde par la Ville de Bruxelles).
Le système de boucles proposé dans le PCM a pour objectif d'empêcher le trafic de transit à travers le Pentagone et d'ainsi favoriser le report modal, comme cela a été constaté dans d'autres villes ayant adopté ce modèle[12].

[11] Note de présentation du projet, association momentanée XGDA-Boydens, juin 2007, p. 15.
[12] Voir *Plan communal de mobilité de la Ville de Bruxelles, Phase 3 : Plan d'actions, 24 octobre 2011*, p. 69.



Le système de boucles de circulation développé dans le PCM

Bien que le milieu associatif y soit favorable, ce système de boucles a pour effet pervers d'accroître la capacité de circulation sur la petite ceinture grâce à la suppression des « tourne à gauche » évoqués plus haut.

3.2. La place du piéton

La suppression de deux passages pour piétons est contradictoire avec l'objectif d'une plus grande perméabilité de la petite ceinture en surface et de la reconstitution du cheminement piéton entre la Ville de Bruxelles et Saint-Josse. Cela ne concourt pas à désenclaver le parc du Botanique. Notons que lors de ces travaux interminables, les automobilistes ont été systématiquement privilégiés par rapport aux cyclistes et aux piétons.

3.3. Les transports en commun

Cette analyse a déjà montré que le projet Rogier n'intégrait pas les projets de transport en commun, du moins ceux relatifs à la STIB.
Pourtant, le projet Rogier a été vendu en tant qu'opportunité de rééquilibrer les divers modes de transport. La création de sites propres et la réservation de la place Rogier principalement aux bus De Lijn, dont l'itinéraire est heureusement préservé jusqu'à la gare du Nord, s'inscrivent dans cette démarche louable.

La création de sites propres est en fait l'application du plan VICOM (l'ancien plan de VItesse COMmerciale interne à la STIB et approuvé par le Gouvernement régional en son temps).
Mais surtout, la création du site propre est l'occasion de dégager la chaussée principale des bus qui « encombrent » la circulation automobile. Le Rapport d'incidences indique ainsi que ces interventions « garantissent le flux de la circulation sur la petite ceinture »[13].
Les bus rouleront mieux, du moins jusqu'au prochain carrefour (Roi Albert II-Jacqmain) mais est-ce pour autant une bonne nouvelle sur le long terme ? Le goulet d'étranglement persiste entre la place Sainctelette et ce carrefour. Qu'en est-il des projets de tramification de la liaison entre Gare du Nord et Porte de Namur, annoncés comme imminents par la Région avant les élections du 25 mai 2014 ?

En juillet 2013, le Gouvernement régional avait pris la décision de principe de créer une ligne de tram desservant Tour et Taxis pour aboutir à la gare du Nord[14]. Du côté de la porte de Namur, la décision de « tramifier » le bus 71 entre Delta et ce terminus – décision prise également en juillet 2013 – est à présent en cours de concrétisation.
Entre ces deux terminus, la Ministre des travaux publics de l'époque avait obtenu du Gouvernement régional une décision de principe sur la création d'une liaison entre gare du Nord et Porte de Namur. À charge pour la STIB d'étudier (à nouveau !) les tracés potentiels.
Certes, la réalisation de la liaison porte de Namur-Gare du Nord n'est pas pour tout de suite et le projet Rogier date de 2004-2005, bien avant l'idée d'une liaison tram de surface à cet endroit. La Vision 2020 de la STIB, catalogue d'idées et de projets possibles pour le développement du réseau stibien à Bruxelles, n'en fait d'ailleurs pas mention[15].
Néanmoins, **les contraintes posées par les choix esthétiques et le dimensionnement des voiries et sites propres risquent d'empêcher la réalisation d'une liaison tram en surface à cet endroit**. Ceci est d'autant dommageable que les retards successifs dans le réaménagement (voir point 1.2.) auraient pu être mis à profit pour ajuster le projet de base à

[13] Rapport d'incidences – avril 2007, dossier de permis d'urbanisme, p. 31.
[14] http://www.bruplus.irisnet.be/fr/content/une-nouvelle-ligne-de-tram-vers-tour-et-taxis
[15] http://www.stib.be/irj/go/km/docs/STIB-MIVB/INTERNET/attachments/2020/STIB2020_mapF.pdf

une nouvelle vision de la mobilité de surface sur la petite ceinture. En intégrant par exemple une réservation pour un tram, partageant son site propre avec celui des bus.

3.4. Les itinéraires cyclables

Les trajets cyclables sont actuellement très discontinus. Pascal Smet a promis à toutes les associations réunies à son cabinet après les élections de 2006 que toute la petite ceinture deviendrait cyclable. Bruxelles Mobilité a peint des sas vélo aux carrefours, des pistes cyclables suggérées et a coulé un peu de béton le long des bordures de trottoir mais la continuité et la sécurité font défaut. Pour le reste, les cyclistes peuvent continuer à risquer leur vie d'autant que la vitesse automobile reste incontrôlée.
Près de 10 ans après cette promesse, la décision de rendre la petite ceinture cyclable est inscrite dans la déclaration gouvernementale de 2014 : on progresse !
L'ARAU s'étonne dès lors que la piste cyclable réalisée sur le trottoir du boulevard du Jardin Botanique, entre la rue du Pélican et la rue Neuve, ait la largeur d'une lame de rasoir.

Conclusion

Le projet de réaménagement de la place Rogier approche doucement de son terme.
Si les Bruxellois ne pourront que se réjouir de la fin d'un chantier interminable, malgré leurs interrogations légitimes sur la capacité de maîtrise de tels projets par leurs autorités, ils ne peuvent oublier les conséquences non négligeables de ce projet sur la mobilité.
Le projet ne s'inscrivait pas dans l'objectif de réduction de la pression automobile fixée par le plan IRIS 1 et ne s'inscrit pas non plus dans l'objectif similaire d'IRIS 2.
Il existe un risque que ce réaménagement accroisse sensiblement la facilité de circulation en surface au détriment des autres usagers de l'espace public grâce à des « astuces techniques » tels que la suppression de passages pour piétons, le rejet des bus sur un site propre, la suppression de « tourne à gauche », la simplification de carrefours, les phases de feux (onde verte). **Ce maintien de la capacité de circuler en surface (pour les automobilistes) reste bien entendu doublé de la capacité de flux inchangée en souterrain**. La majeure partie du trafic automobile étant souterraine, il apparaît d'autant plus absurde de concevoir l'espace public autour de la place Rogier comme un « échangeur routier » entre la petite ceinture et le Pentagone !
Les éléments gênant le trafic automobile (piétons, transports en commun) sont donc écartés de la chaussée principale. La même logique a présidé à la création des autoroutes urbaines à Bruxelles à partir des années soixante.

Le projet Rogier est une opportunité manquée de poser les jalons d'un véritable partage de l'espace public, en complémentarité d'une réduction de la capacité automobile en surface à cet endroit. Le retard dans l'exécution du PU délivré en 2008 aurait pu être mis à profit pour poursuivre la réflexion sur la mise en œuvre des objectifs régionaux à cet endroit car on sait que le transfert modal doit être encouragé par les pouvoirs publics.
S'il est une leçon à retenir de ce projet, c'est qu'il illustre la concrétisation de l'absence de volonté politique de s'engager réellement dans une maîtrise du trafic routier globale, aussi bien à l'échelle de la Région qu'à celle du Pentagone. Les projets routiers d'importance régionale

tels que la rénovation du tunnel Léopold II ou le réaménagement du boulevard Reyers doivent être l'occasion pour les habitants de vérifier si ces projets sont prêts pour une mobilité alternative à la voiture.
La Région aura-t-elle la maturité suffisante pour s'engager plus résolument, à l'avenir, sur la voie de l'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie ?

Un premier pas consisterait à faire respecter la limitation de vitesse à 50 km/h en ville et à 30 km/h dans tout le Pentagone et aux abords des écoles, à afficher le niveau de pollution de l'air, à renforcer l'offre de transports en commun propres et à procurer plus de visibilité, de sécurité et de confort aux cyclistes et aux piétons

Pascal Smet est très heureux de la piétonnisation du centre-ville, dont l'objectif déclaré est d'empêcher le trafic de transit dans le Pentagone.
La décision unilatérale de la Ville, non concertée et non validée sur les bases scientifiques d'une étude d'incidences sur l'environnement, a pour effet de reporter tout le trafic sur la petite ceinture, déjà saturée aux heures de pointe, et d'accroitre son statut de barrière entre les quartiers. Cet acte pose la question de la gestion globale de la mobilité dans la Région où **l'espérance de vie est réduite de 12 à 36 mois du fait de la pollution de l'air. Il n'y a pas d'autre choix que de réduire drastiquement la pénétration automobile en ville et de privilégier les alternatives, soit le contraire de ce qui a été fait place Rogier**.

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
www.arau.org