

## **Conseil communal du 09 mars 2015 – Mme NAGY - Final**

**Mme Nagy.**- Au nom de mon groupe, je souhaite marquer mon désaccord avec l'ajout du point 83, notamment, relatif au Plan de mobilité. Nous avons reçu le document du cahier spécial des charges ce matin à 10h30. Nous avons pour habitude d'analyser sérieusement les documents qui nous sont soumis, mais à la condition qu'ils nous soient remis dans un délai raisonnable. Nous demandons donc le retrait de ce point.

**M. Fassi-Fihri.**- Les points ajoutés en urgence visent un nouveau projet dont nous apprenons l'existence et qui mérite, pour le moins, un débat serein. Comme Mme Nagy, je demande donc le report de ce point, le temps d'analyser les diverses pièces du dossier et d'en discuter sur le fond en connaissance de cause.

**M. Maingain.**- Nous n'avons pas disposé du temps nécessaire pour étudier ce cahier des charges. Les quatre projets s'inscrivent dans le Plan de mobilité et ils doivent pouvoir être étudiés globalement. Je demande leur retrait.

---

### **Dossiers de Mme l'échevine Ampe**

- Accord de la section.

**M. Maingain.**- Je souhaiterais poser une question de procédure. Vous avez voté l'inscription du point 83 à l'ordre du jour. J'attire l'attention du Collège sur le fait que l'article 87 de la nouvelle loi communale, en son paragraphe 3, prévoit que l'ensemble des documents relatifs à un point doivent être mis à la disposition des Conseillers communaux, sans déplacement de ceux-ci ou par voie électronique, dès

l'envoi de l'ordre du jour. Or, en l'occurrence, nous n'avons reçu les documents que ce matin.

Selon moi, un problème se pose, qui risque d'entacher la légalité de nos décisions. Dans l'intérêt de la Ville, je demande à nouveau le retrait de ce point.

**M. le Bourgmestre.**- Tel est le cas pour tous les points. Il nous est impossible d'agir autrement.

**M. Maingain.**- C'est une question de bon sens. L'on ne peut demander à ce Conseil communal de délibérer dans de bonnes conditions alors qu'il n'a reçu les documents que six heures plus tôt.

**M. le Bourgmestre.**- Ce point a été soumis au vote.

**Mme Nagy.**- Nous avons reçu aujourd'hui trois cahiers des charges dont nous avons déjà analysé quelques éléments. Je souhaiterais formuler une série de remarques.

La politique de stationnement régional poursuit des objectifs qui ne semblent pas être en concordance avec la décision du Collège de créer quatre nouveaux parkings. La politique de stationnement régional poursuit les objectifs suivants : libérer l'espace, donner aux riverains la possibilité de stationner à proximité et, surtout, encourager positivement des solutions alternatives à la voiture (transports publics et mobilité douce) auprès des Bruxellois et des navetteurs. L'ordonnance « parking » évoque, effectivement, des compensations pour les transports publics, le vélo et les trottoirs, mais pas pour les parkings.

Un autre élément concerne la procédure. L'ordonnance sur le stationnement et l'arrêté du 18 juillet 2015 disposent que les communes, et en particulier les Conseils communaux, doivent adopter un Plan d'action communal de stationnement. Or, à ma connaissance, la Ville de Bruxelles ne dispose pas d'un tel plan qui doit intégrer, madame Ampe, « un bilan global de la situation de stationnement sur le territoire de la commune, le bilan de l'offre publique en voirie

et hors voirie détaillée par nature et par réglementation ». « Ce bilan s'appuie sur les comptages de terrain exhaustifs réalisés conformément à la méthodologie de l'Agence pour le stationnement. »

Madame Ampe, vous nous avez d'abord présenté des parkings, puis un Plan communal de mobilité. Je me réfère à l'article 68 de l'arrêté royal du 18 juillet 2013 et je vous pose la question : où est le Plan d'action communal de stationnement qui devrait être pris par notre Conseil communal avant toute décision en matière de création de parking ?

Les données dont nous disposons à ce stade sont celles figurant dans le document intitulé « Diagnostic du projet de Plan de mobilité » déposé pendant la précédente législature par M. Ceux. Il constate une offre de stationnement surnuméraire dans le Pentagone et un taux d'occupation des parkings publics qui oscille entre 50 et 70 %, « avec environ 8.000 places disponibles » (selon le projet de plan qui se trouve sur le site de la Ville de Bruxelles).

Par ailleurs, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) introduit de nouvelles mesures pour atteindre, d'ici à 2025, une réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce que nous souhaitons tous. Depuis le 15 février 2014, en application de ce code, l'offre excédentaire de parkings dans la zone A (Pentagone élargi) a été comptabilisée. Elle oscille entre 36.000 et 45.000 places. Telle est la réponse que la ministre de l'Environnement a donnée au parlement bruxellois.

Dans son avis du 23 février 2015, la très officielle Commission régionale de la mobilité, formée d'experts et de représentants des communes, demande « plus d'informations pour étayer la construction de nouveaux parkings ». Ladite commission se demande si « une telle option est compatible avec la réduction de la circulation automobile ». Elle plaide aussi pour une meilleure utilisation des parkings existants. De tels éléments légaux viennent renforcer notre impression, en

tant qu'écologistes, que vos propositions reposent moins sur la recherche de solutions alternatives au problème du stationnement - utilisation des parkings existants, meilleure accessibilité, tarification et qualité des parkings publics - que sur l'objectif idéologique d'en revenir à une politique des années 70 en construisant des parkings.

Ce n'est pas une bonne chose pour notre Ville, ni pour la qualité de l'environnement, ni pour le travail de revalorisation du centre-ville que votre majorité entend mener à bien et que nous soutenons. Ce dernier projet doit s'accompagner d'une réduction de l'espace réservé à l'automobile et d'une meilleure exploitation des transports en commun.

Je reviens au cadre légal imposé à la Ville par la Région bruxelloise.

L'article 84 de la nouvelle loi communale prévoit que les documents, en particulier les études qui fondent les décisions du Collège, doivent être communiqués aux Conseillers communaux qui en font la demande. Depuis le 25 novembre, j'adresse à votre cabinet, au Collège, à l'administration, des courriels - relayés par le secrétaire communal, que je remercie - dans lesquels je demande de pouvoir accéder aux documents auxquels vous vous référez. Vous évoquez une étude « Technum » qui fonde votre plan et qui fournit les chiffres et les données. Or cette étude n'est pas disponible et je n'ai pas pu y avoir accès. En d'autres termes, tant la décision relative au Plan communal de mobilité que les autres décisions, comme les quatre cahiers des charges que vous nous soumettez, sont entachées d'illégalité pour non-respect dudit article 84 de la nouvelle loi communale. Toute la jurisprudence du Conseil d'État va dans ce sens. Je vous demande donc de faire toute la clarté sur ces décisions. Notre impression est qu'elles résultent d'une totale improvisation idéologique en faveur d'infrastructures destinées à la voiture individuelle, alors que l'aménagement des boulevards, au contraire, vise à favoriser la qualité de vie, le respect de l'environnement et la réduction des effets produits

par la voiture.

Pour cette raison, nous ne marquerons pas notre accord sur les décisions prises, mais nous examinerons les cahiers des charges qui nous sont soumis.

J'en viens au point 82 et au cahier des charges relatif au parking de la place du Nouveau Marché aux Grains. Vous optez pour une tarification horaire. Or une tarification en temps réel est possible, et elle est plus avantageuse. Je vous avais déjà posé la question à l'époque, mais sans recevoir de réponse.

Le cahier des charges prévoit le maintien des quelque 53 grands arbres présents sur cette place. Comment est-il possible de creuser un parking de près de 400 places en préservant ces arbres ? Si l'offre considère qu'un tel maintien est impossible et qu'il faudra procéder au replantage, une sanction est-elle prévue ? Cet élément entre-t-il dans les critères de sélection ?

**M. Ceux.**- Nous traitons aujourd'hui de quatre points : trois parkings dont les cahiers des charges nous ont déjà été présentés, et un nouveau parking. Il manque un point, que nous aurions bien entendu voté, à savoir le retrait du cahier des charges pour le parking de la place du Jeu de Balle. Sur ce dernier projet, au moins, vous avez entendu les habitants et leurs arguments.

Davantage que de cahiers des charges, c'est de philosophie de la Ville que nous devons parler. Comment organiser la mobilité autour du futur piétonnier ?

Vous nous soumettez un quatrième projet de parking, sans étude d'incidences, sans étude sur la suffisance des parkings existants, sans évoquer la création de parkings de dissuasion, pourtant essentiels pour permettre aux automobilistes de laisser leur véhicule hors du centre.

Pourquoi prenez-vous une telle décision ? Je n'y vois aucun argument technique ni pratique, si ce n'est de la pure idéologie. Comme je l'avais prédit, M. le Bourgmestre annonce le retrait d'un projet de parking, et Mme Ampe réagit en en proposant un autre. J'ai l'impression d'assister à une querelle dans un jardin

d'enfants.

Madame Ampe, les petits trous, chez vous, ils ne sont pas de seconde ni de première classe. Ne joue pas le poinçonneur des Lilas qui veut ! Il est difficile de cerner clairement les motivations du Collège dans ce dossier.

Je demande à ceux qui ont combattu le projet de parking sur la place du Jeu de Balle de soutenir de la même manière les habitants de la place des Brigittines. Déplacer simplement un parking, sans argument, est indéfendable sur le plan de la gestion de la Ville.

La fonction d'échevine de la Mobilité n'est pas simple. Il est difficile de contenter tout le monde et d'arrêter les bons choix. J'ai lu avec beaucoup d'attention l'avis de la Commission régionale de la mobilité. Vos choix sont-ils en accord avec le Plan Iris 2 ? Vous détournez la circulation vers le mini-ring : c'est une catastrophe pour les riverains de cette zone. Ladite commission prône un retour aux vraies boucles qui permettent d'accéder aux parkings et de repartir ensuite vers la Petite Ceinture. J'aimerais que certains ne changent pas d'option selon qu'ils siègent à la Région ou à la Ville.

La Commission régionale de la mobilité pose des questions fondamentales. Avant de prendre une décision, a-t-on réalisé une étude sur les besoins en la matière et sur les impacts du projet ?

Le Collège avance dans l'inconnu et réagit au fil des événements. Pour ces raisons, notre groupe ne vous suivra pas. Selon moi, si le Collège réagit de cette manière, c'est parce que ses membres ne sont pas d'accord entre eux. Ce petit jeu où l'on se renvoie la balle doit cesser...

**M. Maingain**.- La remise à l'ordre du jour des cahiers des charges relatifs aux quatre parkings s'apparente à une seconde session pour votre majorité. À l'époque déjà, nous avons dénoncé la précipitation dans laquelle vous aviez pris vos décisions. Je me réjouis de l'abandon du projet de parking sur la place du Jeu de

Balle. Je vois dans le nouveau projet de parking une compensation à l'abandon du parking initialement prévu sur la place du Jeu de Balle. J'invite le Collège à réfléchir à cette question : la solution aux problèmes de stationnement réside-t-elle dans la construction systématique de parkings souterrains ? Si tel est cas, monsieur Smet, je vous propose d'abandonner votre plan de stationnement pour un plan de construction de parkings souterrains ! Toutefois, j'admets la nécessité, pour ceux qui vivent dans le centre-ville et qui le font vivre, de pouvoir le rejoindre en voiture et de s'y garer.

Quelle est la justification donnée à l'implantation de ces quatre parkings ? Quel est le nombre de places existantes et combien doivent être créées ? Quelles seront les incidences de ces projets ? La faiblesse de votre projet réside, justement, dans l'absence de justification quant à la création de tels parkings à ces endroits. Quelle sera leur plus-value pour le futur piétonnier ? Sur quels chiffres repose votre choix ?

Je réitère ma demande d'une réflexion sur la création de parkings multimodaux en dehors du Pentagone. Cette option est totalement absente de votre projet.

Monsieur le Bourgmestre, vous tenterez à nouveau de nous imposer votre point de vue, mais faute de justifications claires de votre part quant aux emplacements choisis, nous ne pourrons pas vous soutenir. Les FDF de la Ville de Bruxelles voteront contre ces points.

**De heer Van den Driessche.**- Mijnheer de burgemeester, ik heb een opmerking bij de punten 80 tot 83.

We moeten ons realiseren dat deze punten al via een snelprocedure op de agenda gekomen zijn. Voor één van die punten is het al duidelijk dat het te snel gaat volgens de voorschriften van de gemeentewet. De onderliggende studies krijgen we niet. Het globale mobiliteitsplan krijgen we niet. Ik vraag me daarbij bijgevolg af of het al dan niet bestaat. Als dat wel het geval is, waarom krijgen we het dan

niet? Het zou toch onaanvaardbaar zijn dat we een bestaand plan niet krijgen. Als er geen plan is, is dat even erg want dat zou betekenen dat er blind wordt bestuurd. Het stadsbestuur doet gewoon voort voor een aangelegenheid die zo belangrijk is en die als dusdanig ook zo ingebed moet zijn in de hoofden van de bevolking. Uiteindelijk zult u echter helemaal alleen komen te staan en ik vind dit een bijzonder slechte boodschap voor deze stad op het vlak van goed bestuur. Dit is slecht voor de stad en slecht voor het imago van deze stad.

Ik richt mij ook tot de gemeenteraadsleden van de meerderheid. Zult u blijven blindelings goedkeuren wat het College u voorschrijft? U kunt ook moedig zijn en neen stemmen als u er problemen mee hebt. U kunt dit College de boodschap geven dat een en ander moet worden herbekeken en dat er ten minste wordt gehandeld volgens de regels van goed bestuur. Als u deze punten goedkeurt en u kijkt morgen in de spiegel zult u niet uw eigen gezicht, maar twee andere gezichten zien, namelijk dat van de burgemeester en dat van de schepen van mobiliteit. Om al die redenen zal ik dus tegenstemmen.

**De heer Dhondt.**- Mijnheer de burgemeester, ik heb de verschillende bestekken met bijzonder veel aandacht gelezen en ik wil toch nog even stilstaan bij de verschillende uitgangspunten ervan.

Er staat in die bestekken letterlijk dat die parkings bedoeld zijn om bijkomend autoverkeer aan te trekken. Dat staat haaks op de evolutie van een beleid dat het autoverkeer uit het centrum van de binnenstad moet bannen en het liefst zo ver mogelijk van het centrum moet houden.

We lezen daar eveneens in dat de verschillende parkings op strategische plaatsen worden ingeplant. Iedereen gaat er daarbij van uit dat er ernstig nagedacht wordt over welke plaatsen dat zijn en dat er daar dan ook studies over worden gemaakt.

In de bestekken wordt doorverwezen naar bijlage 2, helemaal achteraan. We vinden daarin een plannetje, wellicht gekopieerd van Google Maps, waar met een stiftje de

perimeter op wordt aangeduid. Het plannetje was echter niet groot genoeg, want de perimeter kon er niet helemaal op. Bij de perimeter voor de Graanmarkt, waar niet genoeg plaats voor was, is het onduidelijk wat de perimeter is van de parking van het IJzerplein. Als we verder kijken naar de perimeters, geeft het College de bouwpromotoren die de parking bouwen de volledige vrijheid om de perimeter zelf in te vullen. De perimeter van de parking “Yzer” gaat van het Yzerplein tot aan de Varkensmarkt, maar dat is nog niet genoeg want het tekeningetje is niet volledig. Verder lezen we ook dat er een verbinding moet komen tussen het Sint-Katelijneplein en het Yzerplein, maar dat is een afstand van een kilometer. Gaat het College een parking bouwen van een kilometer lang?

Ik sluit mij aan bij de verschillende voorgaande sprekers die gevraagd hebben naar het waarom. Het zijn strategische plaatsen, maar onze fractie beschikt niet over studies die aan de basis liggen van de gemaakte keuzes. Er wordt hier een spelletje gespeeld. Het Vossenplein was te symbolisch, dus wordt de parking enkele honderden meters verschoven. Meer dan een plaatje van Google Maps en een stiftje zijn echter niet nodig voor het bedenken van een nieuwe perimeter. Is dat de wijze waarop dit College een mobiliteitsbeleid uitwerkt? Dit is hallucinant en volgens mij nooit gezien.

Ik ga nog even verder in op de parking aan het IJzerplein. Het College wil eigenlijk iedereen naar Brussel halen, aan het Saincteletteplein moeten de automobilisten de tunnels verlaten en rechtstreeks de parking inrijden. Als die parking volzet is, kunnen ze gerust doorrijden naar de Varkensmarkt en als ook daar alles volzet is, zijn er nog de parkings Dansaert 1 en 2.

Voorts lees ik dat er wordt ingezet op nieuwe mobiliteit en dat men het centrum terug wil geven aan de zachte weggebruikers. Mevrouw de schepen moet ons hier eens uitleggen hoe ze de keuze voor meer parkings en meer autoverkeer naar het centrum kan combineren met meer aandacht voor de zachte weggebruiker in het

centrum van de stad. Ik heb de indruk dat men zo de concurrentie wil aangaan met de shopping malls Uplace, Neo, enzovoort. Men maakt van het centrum van deze stad een nieuwe shopping mall.

De studies die wel gemaakt zijn in het kader van het mobiliteitsplan tonen aan dat er in de stad Brussel al een overaanbod is aan parkeerplaatsen. Dat zijn de enige concrete cijfers waar de gemeenteraadsleden momenteel over beschikken.

Heel concreet wens ik van het College te vernemen hoeveel bijkomende parkeerplaatsen zullen worden gecreëerd? Wat met de parkeerplaatsen in de wijk van de kaaien, worden er parkeerplaatsen gecompenseerd, worden er parkeerplaatsen geschrapt op de openbare weg? Wat is de verhouding tussen de parkeerplaatsen voor bezoekers en parkeerplaatsen voor de bewoners? Wat is de impact van het bouwen van een parking op de mobiliteit van die wijk? Wat is die link met het Sint-Katelijneplein?

**Mme Temmerman.**- Je commencerai par le parking des Brigittines pour enchaîner sur celui de la place Rouppe, les deux dossiers étant directement liés. Je conclurai en espérant que Mme Ampe aura répondu à ma question sur les pourparlers autour des marchés de concession que j'ai introduite par écrit, mais qui n'a pas été mise à l'ordre du jour pour cause de débat sur les cahiers des charges.

### Parking Brigittines

Visiblement, à la Ville de Bruxelles, implanter un parking souterrain est aussi aisé que de déplacer un pion sur un échiquier. C'est à se demander dans quelle mesure votre affirmation, selon laquelle l'impact d'un parking dans un contexte bâti est vérifié par votre l'étude de mobilité, est vraie. En même temps, nous connaissons la réponse à cette question : cela ne se vérifie pas, compte tenu du fait que vous refusez toujours de rendre public cette fameuse étude. On se demande bien à quoi elle sert, vu la facilité avec laquelle vous modifiez la localisation des parkings sans que cela ait une quelconque incidence, selon vous...

En déplaçant le pion « parking Jeu de balle » vers la place des Brigittines, vous avez dû constater, en regardant la carte du Pentagone qui vous sert d'échiquier, que :

- Vous implantez en tout 2 parkings souterrains supplémentaires, estimés par vous-même à 400 places chacun, à une distance de 300 mètres l'un de l'autre. En outre, l'accès à ce parking, compte tenu de votre plan de mobilité, n'est possible qu'en venant du mini-ring via la place de la Chapelle, en empruntant l'avenue de Stalingrad, puis la rue Vanderweyden ou la place Rouppe, ou en parcourant les Marolles depuis la Petite Ceinture.

Vous n'êtes sans doute pas sans savoir que les rues concernées par ces cheminements d'accès au parking Brigittines sont toutes à sens unique et ne comptent qu'une bande de circulation. Les riverains du périmètre Tanneurs-Brigittines-Rouppe ne vous remercieront pas d'aspirer un tel flux de circulation vers leurs quartiers. Il est consternant de constater à quel point vous semblez ignorer ce qui se passe dans ce quartier. Pour votre information, dans le cadre du contrat de quartier Jonction, il existe un projet d'extension du parking existant sur lequel vous avez jeté votre dévolu. Il fait l'objet d'une fiche-projet que vous pouvez retrouver dans le dossier dudit contrat de quartier. Pour cela, rien de plus simple que de vous adresser à votre collègue en charge des contrats de quartier. Si vous le souhaitez, je dispose d'une copie...

Concrètement, il s'agit d'une adaptation du parking existant pour y créer 95 emplacements supplémentaires. Je me réfère ici à la fiche-projet en question, celle sur laquelle le Foyer bruxellois a donné son accord. Cette augmentation répond aux besoins des riverains tels qu'évalués par le diagnostic de quartier effectué sous l'égide des services compétents et de Mme Persoons.

Une petite parenthèse à l'adresse de Mme Persoons : quand il s'agit du contrat de quartier Rouppe, vous évitez le sujet du parking souterrain sous couvert que cela

ne relève pas de vos compétences.

Pour ce qui est du parking Brigittines, nous osons espérer que vous ne classerez pas, à nouveau, un projet du contrat de quartier dans vos archives en raison de la soif de parkings de votre collègue en charge de la mobilité.

Madame Ampe, dans la presse des derniers jours, nous avons pu lire que vous motiviez l'implantation d'un parking à cet endroit par le fait qu'elle répondrait aux besoins des habitants. Vous êtes donc deux échevines à étudier les besoins des habitants, avec des conclusions très différentes : entre 95 et 400 places, il y a tout de même ce que j'oserais qualifier d'un sérieux écart !

De surcroît, vous semblez également ignorer que le reste de la superficie du parking existant, non exploité pour créer les 95 places supplémentaires, est destiné au projet d'un atelier en lien avec Recyclart, sur la même fiche-projet. Avez-vous aussi prévu de délocaliser cet atelier, comme un pion sur la carte du Pentagone ? Ou attendez-vous de Mme Persoons qu'elle relègue aussi ce projet aux oubliettes ? Je vous laisse discuter entre vous pour vous mettre d'accord.

Manifestement, soit vous ignorez le contenu du contrat de quartier Jonction, et c'est grave, soit vous le connaissez et avez décidé qu'il n'avait pas beaucoup d'importance, et que vos projets de parkings à 400 emplacements par pièce étaient la priorité absolue. Dans ce cas, c'est encore pire.

Nous ne pouvons qu'en conclure que c'est vraiment du n'importe quoi. Nous voterons évidemment contre votre projet de parking Brigittines et nous attendons des explications de votre part sur les éléments que je viens de citer. Nous invitons également votre collègue en charge des contrats de quartier à sortir du bois et à nous informer, nous et les diverses parties prenantes concernées par le contrat de quartier Jonction, de l'avenir du projet d'extension de parking limitée à 95 places et de l'atelier lié à Recyclart.

Un dernier point qui pose aussi question : qu'en est-il du prétendu accord donné

par le Foyer bruxellois au parking de 400 places ? Si son conseil d'administration a, en effet, approuvé les deux projets repris dans le contrat de quartier pour le parking existant, à notre connaissance, tel n'est pas le cas, à ce stade, pour votre projet de parking Brigittines.

### Parking Rouppe

Le même dossier de contrat de quartier Jonction mentionne également, à raison, le fait que l'implantation du parking Rouppe fait l'objet de débats : « À terme, la Ville souhaite réaménager la place Rouppe en y intégrant un parking souterrain. La localisation de ce parking fait l'objet de discussions : sous la place même (scénario initialement envisagé par la Ville) ou en amont, à hauteur de la Petite Ceinture (parking à créer dans le cadre du percement du futur tunnel métro Constitution. » Lors d'une rencontre récente que vous avez organisée, madame Ampe, avec l'association des commerçants de l'avenue de Stalingrad, cette piste a également été évoquée. Vous avez alors dit : « Je vais voir ce que je peux faire. » Avez-vous examiné cette option, laquelle est bien connue et étudiée par la Région et la STIB ? Visiblement, seule la Ville de Bruxelles n'en parle pas.

Vous avez donc décidé de rencontrer l'association des commerçants de l'avenue de Stalingrad. Mais, à nouveau, après avoir tout décidé : la rencontre est récente et le cahier des charges avait été voté le 1er décembre 2014 (il nous est à nouveau soumis aujourd'hui). Force est de constater que le cas du parking Jeu de Balle ne vous a pas permis de comprendre à quel point la concertation en amont d'une telle décision est importante. Car si vous avez rencontré les commerçants de la rue de Stalingrad, les habitants du quartier n'ont toujours pas vu l'ombre d'une démarche de concertation, même pas d'information quant au projet qui les concerne de près. Vous inscrivez ce parking dans un périmètre qui touche la place Rouppe, l'avenue de Stalingrad, où se trouve la trémie d'entrée, et la rue du Midi, qui accueillera la trémie de sortie. Si vous avez déjà visité notre quartier, vous devez connaître l'allée

Rosa Luxembourg. Cette allée piétonne centrale sur l'avenue de Stalingrad était jadis promise à un bel avenir dans le cadre du contrat de quartier Rouppe : elle allait s'élargir au bénéfice des piétons et devenir une véritable *rambla*. Votre projet de parking, avec trémie d'accès sur l'avenue de Stalingrad, constitue un gigantesque pas en arrière, car l'aménagement d'une trémie d'accès à cet endroit ne peut se faire sans rétrécir, voire supprimer, l'allée Rosa Luxembourg sur ce tronçon.

Ce qui est très étonnant, c'est que votre cahier des charges stipule qu'« aucun projet de réaménagement n'est prévu dans le périmètre ». Pourtant, il existe, même s'il a été mis en sourdine depuis votre choix d'implanter un parking souterrain sur la place Rouppe : plans, budget et tout le reste. Il est disponible auprès de votre collègue chargée des contrats de quartier, Mme Persoons. Et vous en trouverez même copie chez Beliris, qui a pris ce projet en charge jusqu'au moment où vous avez décidé que tout cela n'avait finalement aucune importance en comparaison avec votre collection de parkings. Je tiens d'ailleurs à signaler à la Ville que jusqu'à ce jour, son propre site internet fait mention dudit projet de réaménagement. Mais manifestement, personne, au Collège, ne consulte le site de la Ville.

De surcroît, vous implantez un deuxième parking souterrain dans le quartier, à 300 m de la place Rouppe. Notre quartier se retrouvera inondé d'automobilistes qui se fraieront un chemin vers l'une des 800 places de parking que vous projetez de créer dans un rayon de 300 m. En outre, votre plan de mobilité définit l'avenue de Stalingrad comme « le principal accès automobile au sud du Pentagone ».

Autoroute Stalingrad... Une zone dite de confort est créée dans l'hypercentre sur les boulevards centraux, et les habitants du quartier Rouppe-Stalingrad-Tanneurs-Brigittines en paieront les conséquences en termes de circulation, de qualité de l'air, de sécurité routière. C'est à en conclure que vous n'en avez rien à faire de

leur cadre de vie.

Pourriez-vous, pour le moins, éclairer notre lanterne quant à l'étude détaillée motivant l'implantation de deux parkings estimés à 400 places chacun, à une distance de 300 m l'un de l'autre, et en opposition aux besoins évalués dans le cadre de deux contrats de quartier successifs, dont l'un est en cours ? Car, contrairement à votre collègue en charge des contrats de quartier, vous semblez faire totalement abstraction du contexte et des besoins locaux.

### Remarques générales sur les cahiers des charges

Vous avez annoncé dans la presse qu'il s'agissait de corrections d'ordre technique. Vous avez oublié de relever que dans le rapport de la tutelle, les critères d'attribution sont qualifiés de flous. Cela reste valable aujourd'hui.

Hormis le cinquième relatif à la redevance, les divers critères sont bien assortis d'une pondération dans le score général, mais il n'en est rien pour les sous-critères. De la sorte, la Ville de Bruxelles pourra en toute liberté classer les candidatures comme elle le souhaite, en décidant sur le champ, par exemple, du poids d'une technique de réalisation d'un parking par rapport au respect de l'environnement. Pour le critère « Schéma d'intentions du réaménagement des espaces publics », la formulation est également floue. S'agissant d'espace public, c'est un projet d'aménagement qui doit être demandé, car une « intention » n'a rien de contraignant.

Enfin, j'attends votre réponse sur les pourparlers entamés avec les promoteurs et candidats potentiels au sujet de ces parkings. Un tel marché public doit se dérouler dans la transparence. Avec qui avez-vous discuté ? Quel était le contenu de la réunion ? Quelles en ont été les conclusions ? Qui a été invité et qui a répondu présent ?

**Mevrouw Ampe**, schepen.- Mijnheer de burgemeester, ik wil er eerst en vooral op wijzen dat er vandaag geen nieuwe elementen in de bestekken staan voor het

Roupeplein, het IJzerplein of de Nieuwe Graanmarkt. Het gaat om de bestaande bestekken waar we de procedure voor gevolgd hebben. We hebben veertig dagen gewacht op de juridische opmerkingen van het Gewest en we hebben die opmerkingen geïntegreerd in de verschillende bestekken.

We hebben over deze zaken bij een vorige gelegenheid al uitvoerig gedebatteerd. J'ai l'impression d'entendre les mêmes questions et de donner les mêmes réponses. Toutefois, je répète que la Ville respecte le Cobrace et que notre plan de mobilité suit le Plan régional Iris-2 qui lie les communes.

Madame Nagy, vous avez reçu toutes les informations demandées dans votre courriel, dont le cahier des charges de Technum.

**Mme Nagy**.- J'ai demandé l'étude Technum, et je ne l'ai pas reçue !

**Mme Ampe**, échevine.- Quant à l'étude d'incidences, elle n'existe pas encore. Il faut d'abord que le partenaire privé élabore le permis. C'est aussi lui qui, ensuite, devra préparer l'étude d'incidences, l'étude de mobilité et l'étude d'environnement.

We lopen dus een beetje vooruit op de feiten. Dat zal allemaal gebeuren en we zullen dat hier zeker nog bespreken, maar we bevinden ons nog niet in die fase van de procedure.

Plusieurs questions ont été posées sur la nécessité d'un parking pour les habitants des quartiers concernés. Mme Lemesre a répondu à maintes reprises que le quartier des Marolles et alentour, par exemple, comptait 700 emplacements en surface et presque autant de personnes possédant une carte de riverain. Cela signifie une absence totale de rotation. Le stationnement sur la place de la Chapelle pose problème. Il y a donc bien une demande de la part des commerçants et habitants de disposer d'un parking dans leur quartier.

Alle gegevens over het circulatieplan staan op de website. Telkens weer komt de vraag hoeveel parkeerplaatsen er voorzien zijn voor de bewoners. Ik heb daar al verschillende keren op geantwoord en ik weet echt niet meer wat ik daar nog meer

op nog kan antwoorden.

Selon le cahier des charges, entre 10 et 40% des emplacements seront réservés aux riverains.

Précisons également que de nouvelles places sans stationnement seront ainsi créées : pas de stationnement sur la place Rouppe, ni sur la place du Nouveau Marché aux Grains. Nous sommes tenus par une ordonnance régionale de libérer une place en surface pour chaque place de stationnement créée en sous-sol.

S'agissant des trémies, nous devons attendre les plans définitifs. Aucune décision n'a encore été prise sur leur localisation.

**M. le Bourgmestre.**- Je partage l'objectif fixé par M. Ceux, mais pas les moyens d'y arriver. Il s'agit clairement d'un projet de ville. La situation à laquelle notre Ville est confrontée est catastrophique : tous les jours, à plusieurs moments de la journée, la Ville est congestionnée par les voitures, des voitures sont stationnées à des endroits où elles ne devraient pas se trouver. Aux heures de pointe, la Ville est saturée. Bien entendu, des places de parking restent inoccupées à certains moments, mais à d'autres, les parkings affichent complet. Des automobilistes tournent dans notre Ville et ses quartiers en attendant qu'une place se libère. Des gens se bagarrent pour une place en surface !

Une telle situation ne peut durer, d'autant moins qu'elle se double d'un problème de santé publique évident. La pollution subie par les habitants est une véritable catastrophe. J'ai déjà eu l'occasion de dire, lorsque j'étais responsable des hôpitaux au titre de président du CPAS, que la bronchiolite était la première maladie infantile de notre Ville, dû au taux de pollution extrêmement élevé dans notre Ville. Comment diminuer la pression ? Plusieurs mesures doivent être prises pour lutter contre ce phénomène, mais je ne souhaite pas l'interdiction de la circulation automobile dans le Pentagone. Notre majorité ne partage pas cette option souhaitée par certains.

Notre majorité est unie pour résoudre, avec les moyens dont nous disposons, les problèmes essentiels que sont la pollution de l'air, les déplacements, la qualité de vie dans notre Ville. Nous avons décidé de mettre en œuvre ce qu'aucune majorité n'avait pu réaliser auparavant, à savoir un piétonnier gigantesque duquel disparaîtront toutes les places de stationnement en surface. Par ailleurs, le développement économique de la Ville doit être soutenu, car il se traduira par une amélioration des conditions de vie des habitants sur le plan socio-économique. Le développement de projets attire le chaland qui vient profiter du centre d'entreprises des Tanneurs ou du marché bio, par exemple. Or les trottoirs de ce quartier sont encombrés de voitures qui s'y garent pour se rendre à ce même marché bio ! Cherchez la cohérence... Donc, le développement économique de notre Ville produit des effets défavorables à la qualité de vie de nos concitoyens, et nous devons y remédier.

Je vous lis un témoignage de commerçants proches de la place Bruegel, porte de la Chapelle et la rue du Saint-Esprit : « Certaines personnes s'étant exprimées d'emblée au nom des commerçants, nous souhaitons vivement manifester notre soutien au projet de parking. Ce serait d'ailleurs nous offenser de vouloir vous rappeler que le quartier manque cruellement de places de parking. Notre inquiétude est à ce point légitime que si l'opposition au projet de parking venait à triompher, ce serait alors une véritable catastrophe au niveau des commerces. Nous profitons de la présente pour joindre quelques photos qui illustrent suffisamment la problématique du stationnement dans notre quartier : l'envahissement de la place de la Chapelle et du square Bruegel, le stationnement sauvage des camions épaves des brocanteurs le long de la rue de la Chapelle. » Les auteurs de ce communiqué sont de vos amis, monsieur Ceux, mais aussi des nôtres. Ils font vivre notre Ville et nous devons entendre leur revendication : cette situation doit cesser et nous ferons en sorte que tel soit le cas.

Pour ce faire, il faut un certain courage. Avec Mme Ampe, j'affirme que le parking de la place Rouppe fera place nette aux voitures en surface. Il n'y aura plus de voitures sur la place Rouppe ! Il en sera de même au Nouveau Marché aux Grains et sur la place de la Chapelle.

En vous opposant au projet, vous donnez satisfaction à une partie du public, celle qui se déplace à pied et n'a pas besoin de véhicule. Mais il existe aussi des familles, des habitants, des acteurs économiques et des consommateurs qui doivent trouver rapidement une place dans notre Ville. Nous allons créer un piétonnier, verduriser le centre-ville, proposer des places de parking pour que les gens cessent de tourner en rond dans les quartiers, pour qu'ils abandonnent leur voiture et continuent à pied ou par d'autres moyens de transport.

*(Rumeurs dans le public)*

Je propose aux gens d'Inter Environnement de se présenter aux élections, de se faire élire et de s'exprimer ensuite, et de respecter le fonctionnement démocratique de notre assemblée.

Notre objectif est d'apaiser la situation de notre Ville, d'y réduire l'empreinte carbone, d'y améliorer la qualité de vie. Notre projet permettra de rétablir l'équilibre voulu par la population. Monsieur Ceux, c'est effectivement un projet qui doit répondre à la situation catastrophique que connaît notre Ville, insupportable pour ceux qui y vivent, qui y travaillent et qui la fréquentent. C'est cela que nous sommes en train de changer.

**Mme Nagy**.- Madame Ampe, le 1er décembre, nous avons demandé de pouvoir étudier les divers cahiers des charges. Cela ne nous a pas été permis par la présidence du Conseil. Cette question n'a donc pas été débattue le 1er décembre. Par ailleurs, le nouveau parking Brigittines est littéralement sorti de votre chapeau en remplacement de celui de la place du Jeu de Balle. Reconnaissez qu'un document reçu à 10h30 peut difficilement être étudié pour 16h...

J'en viens aux études. Depuis le 25 novembre, je demande à pouvoir consulter les décisions du Collège, les cahiers des charges, l'étude qui fonde le Plan de mobilité, les diverses offres, leur comparaison et l'étude elle-même. Or je n'ai pas reçu cette dernière. En d'autres termes, l'analyse des divers éléments, la comparaison des hypothèses, les résultats du mésomodèle ne sont pas accessibles. D'un courrier à l'autre, je ne reçois jamais de réponse. Je me présenterai demain ou après-demain à l'administration pour prendre connaissance de ce dossier, parce que c'est mon droit et celui du Conseil communal d'avoir accès à ces documents. Vous n'avez cité aucun chiffre. Or, en matière de mobilité, les chiffres comptent : combien voulez-vous de places dans chacun des parkings planifiés ?

Plus que quiconque, nous souhaitons une amélioration de l'environnement dans le centre-ville. Plus que quiconque, nous sommes attachés à la qualité de l'air et à la santé des habitants du centre-ville. Donc, nous soutenons pleinement votre volonté de réduire l'impact de l'automobile dans la Ville, mais à l'instar de la Commission régionale de la mobilité, nous pensons que les mesures qui accompagnent la création de votre piétonnier, à savoir le mini-ring et la création de quatre parkings, ne répondent pas aux objectifs régionaux qui visent à encourager les solutions alternatives à la voiture. Au contraire, elles aggravent l'impact du trafic dans le centre-ville. Le flux de voitures est simplement déplacé des boulevards vers le mini-ring et les quartiers autour des parkings. Si vous pouvez me démontrer, chiffres à l'appui, que telle n'est pas la vérité, je suis prête à les étudier. Les experts de la Commission régionale de la mobilité regrettent que le mésomodèle utilisé pour évaluer les impacts du nouveau plan de mobilité soit unimodal. Elle regrette aussi que les propositions du plan de circulation soient défavorables à l'offre de la STIB. La Commission estime que les modifications apportées à son réseau bus dégraderont l'offre. Donc, nous avons un projet qui vise à améliorer la situation et, de l'autre, des mesures qui amèneront à la dégradation de l'environnement. C'est

pour cela que nous nous battons, pour une meilleure qualité de vie et pour l'attractivité de Bruxelles. La solution ne résidera pas dans l'utilisation de la voiture, mais dans les modes alternatifs.

S'agissant de la gestion du stationnement, nous avons soumis des propositions sur l'offre de parkings privés et publics. Pourquoi les parkings existants ne sont-ils pas pleinement occupés ? Comment faire pour que les gens aillent s'y garer ? L'on pourrait améliorer la signalisation, la tarification, la convivialité de ces parkings. Pourquoi ne pas travailler sur ces éléments ?

À titre d'exemple, le parking Arts-Loi offre 1.115 places de stationnement. Or il est fermé le week-end et en soirée. Pourtant, il offre un lien direct avec les stations de métro de Brouckère et Sainte-Catherine. Pourquoi ne pas imaginer un ticket combiné avec la STIB ? Je n'ai vu aucune étude sur cette question.

**M. le Bourgmestre.**- Il s'agit d'une compétence régionale, raison pour laquelle je vous renvoie à M. De Lille qui était responsable de ce dossier il y a six mois encore.

Donner des leçons est un peu facile.

**Mme Nagy.**- Le refus de Mme Ampe d'objectiver le dossier et de fournir des chiffres complique le débat. La Commission régionale de la mobilité conforte l'analyse de l'opposition : des solutions alternatives existent pour répondre au réel problème du stationnement, et elles ne consistent pas à augmenter l'offre en faveur de la voiture. Comme pour le parking de la place du Jeu de Balle, les autres projets de parking seront abandonnés.

**M. Ceux.**- Mme Ampe ne nous a apporté aucun élément neuf, sauf lorsqu'elle affirme qu'elle est en cohérence avec le Plan de mobilité régional Iris 2, dont le dernier chapitre montre combien elle en est éloignée : « Avant d'analyser le nouveau plan mode par mode, la commission insiste sur la nécessité d'une réflexion qui intègre les modes et les nouveaux projets en cours, ceux de la Ville

(piétonnier, parkings) et ceux de la Région (cyclabilité de la Petite Ceinture), ainsi que sur la nécessaire collaboration entre la Ville de Bruxelles et la Région, mais également avec l'ensemble des partenaires sociaux, organisations et acteurs impliqués. » Cela est en contradiction avec les seuls éléments de réponse de Mme Ampe.

Monsieur le Bourgmestre, je vous connais au moins deux qualités : vous connaissez parfaitement vos dossiers et vous défendez vos échevins. Nous partageons le même constat, à savoir que la Ville est congestionnée par les voitures. Les gens tournent en rond pour trouver une place de stationnement, alors que Bruxelles figure parmi les villes d'Europe qui offrent le plus de places de parking. Nous sommes d'accord sur le fait que la situation doit évoluer pour le bien-être des habitants, pour le développement économique et celui du patrimoine. Là où nos avis divergent, c'est sur les moyens. Personne n'a jamais souhaité interdire la voiture dans le Pentagone, contrairement à ce que vous affirmez. Le développement économique sera possible, mais il faudra pour cela que les voitures s'arrêtent au niveau de la Petite Ceinture et ne viennent pas se coller au piétonnier. Vous travaillez dans l'improvisation. Vous avez rénové la place Anneessens, et elle est couverte en permanence de voitures. Creusez un parking en dessous !

**M. Maingain**.- Je dois malheureusement vous attribuer une note d'échec. Je pressens que ces dossiers reviendront devant ce Conseil. Dans les réponses du Collège, je n'ai entendu aucune justification chiffrée. D'ailleurs, vos cahiers des charges ne mentionnent aucun nombre de places. Comment pourrions-nous dès lors juger de la pertinence de votre projet ?

Il est malheureux que vous n'écoutez pas une opposition qui se veut constructive. Nous ne sommes pas opposés au fait que ceux qui font vivre notre Ville puissent accéder à son centre, mais d'autres solutions existent peut-être, que vous vous

refusez d'étudier. Pour cette raison, les FDF voteront contre le projet tel qu'il nous est soumis aujourd'hui.

**Mme Temmerman.**- Madame Ampe, vous affirmez qu'il n'y aura plus de places de stationnement sur la place Rouppe. Je vous conseille de relire votre propre cahier des charges, car il prévoit « qu'il faut néanmoins maintenir un certain nombre d'emplacements sur la place ».

Vous ne m'avez pas répondu sur l'option Métro Constitution, ni sur le projet dans le cadre du contrat de quartier Jonction. Il serait peut-être bon que vous vous concertiez avec Mme Persoons.

Monsieur le Bourgmestre, il est dommage que vous ne prêtiez pas la même attention aux préoccupations de tous les citoyens. Sur quelle étude vous fondez-vous pour affirmer que les opposants aux parkings sont tous des habitants sans voiture. Vous caricaturez la situation. Je connais beaucoup de familles qui, elles aussi, sont opposées au projet. Je vous invite à être également attentif aux habitants du quartier de la Chapelle, et pas uniquement aux commerçants.

**De heer Dhondt.**- Mijnheer de burgemeester, u mag het hoge woord voeren en beweren wat u wil, maar de oppositie vraagt al sinds november welke uw doelstellingen zijn.

Wij willen ervoor zorgen dat de Vijfhoek eindelijk een plaats wordt waar weer geademd kan worden. Met het beleid dat u voert en met het rond de pot draaien zoals u doet, zijn wij uiteraard niet tevreden. We hebben daar ook oplossingen voor en we leggen die op de tafel. Jullie creëren echter een miniring en daarmee organiseren jullie het sluipverkeer. Ik heb daarnet specifiek gevraagd of er een mobiliteitsstudie was die de impact van een dergelijke parking in bepaalde wijken, onder andere Yzer, meet. Jullie beweren dat er geen impact zal zijn, maar waar is de studie die dat aantoont? Als ik het goed begrepen heb, vragen jullie aan de bouwpromotoren zelf om die studie te maken. Dat is uiteraard de wereld op zijn

kop. Het College moet het beleid uitstippelen en onderzoeken welke impact de verschillende parkings in de wijken hebben.

U beweert dat u minder auto's in het centrum wil hebben, maar de maatregelen waar de meerderheid nu voor kiest, zullen het tegenovergestelde effect hebben.

**De Burgemeester**.- Vergeet niet de schrapping van de parkeerplaatsen bovengronds.

**De heer Dhondt**.- Krijg ik daar dan cijfers over? Er zijn daar geen cijfers over.

M. le Bourgmestre.- Je ne connais pas les chiffres par cœur, mais il s'agit de l'ensemble du piétonnier, de la place Rouppe, du Nouveau Marché aux Grains, de la place de la Chapelle, de la place Bruegel. Ce ne sont pas les chiffres qui importent pour le citoyen, mais la réalité de leur vie au quotidien, à savoir une absence de véhicule en surface.

**De heer Dhondt**.- Mijnheer de burgemeester, dan moet u dat specifiek vermelden in uw bestekken.

**De Burgemeester**.- Dat is niet relevant.

**De heer Dhondt**.- Dat is wel degelijk relevant. De discussie daarover en uw antwoorden zijn wel degelijk relevant. Daarom ga ik erop in. U beweert dat de plaatsen gecompenseerd worden, maar dat staat niet in de bestekken want daarin staat dat de parkeerplaatsen bovengronds behouden blijven.

U beslist een aantal zaken in het College en de gemeenteraadsleden zijn niet op de hoogte. U vraagt dat de meerderheid dat als makke schapjes goedkeurt.

---