

CERCLE ROYAL GAULOIS ARTISTIQUE ET LITTÉRAIRE – 5 rue de la Loi, 1000 Bruxelles

Déjeuner-débat mensuel « Ville et société » - Mardi 19 février 2013

LES PAYSAGES BRUXELLOIS : UN ATOUT A PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR DANS LES PLANS D'URBANISME.

Le débat a été introduit par :

- Serge KEMPENEERS, Directeur à l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, et
- Benoît PERILLEUX, Responsable au Cabinet du Ministre-Président Picqué pour le « Plan régional de développement durable » (PRDD) de la Région de Bruxelles-Capitale.

EXPOSES ET DEBAT.

Le « Plan régional de développement durable » (PRDD) de la Région de Bruxelles-Capitale est en cours d'élaboration. Il entend notamment mettre en valeur les atouts paysagers de la Région, par des coulées vertes continues, et prémunir ainsi la Région contre les effets probables du réchauffement climatique dans nos régions.

Serge KEMPENEERS, orateur antérieur au Cercle, a fait part de sa vision et de ses projets et a indiqué ses attentes quant aux mesures devant permettre leur mise en œuvre. Son exposé figurera en annexe dès réception.

Benoît PERILLEUX, également orateur antérieur au Cercle, a expliqué les enjeux du PRDD pour la sauvegarde des paysages, tant à l'intérieur de la Région que pour sa périphérie. Son exposé figurera en annexe dès réception.

Le DEBAT a porté notamment sur les points suivants :

- Évolution des relations entre la RBC et la Région flamande.

Les deux orateurs s'accordent à constater une amélioration, sous l'empire de la nécessité. L'organisation patronale flamande VOKA s'est distanciée de la position de la N-VA pour des raisons pragmatiques. Les 4 lignes de tram prévues par De Lijn font l'objet de consultations avec la STIB. La continuité évidente des paysages - du sud et de l'ouest notamment - entre la RBC et la périphérie et appelle à une harmonisation des politiques du paysage (le parcellaire urbain d'Anderlecht sera sans doute adopté par la périphérie en voie d'urbanisation) ainsi que la politique des coulées vertes favorisant les transports non motorisés (pistes cyclables).

- Évolution des relations entre la RBC et les communes.

Les orateurs constatent aussi un progrès, en particulier dans la politique et la mise en œuvre des permis de bâtir. Il n'en reste pas moins que la capacité de blocage des décisions d'intérêt général par des intérêts particuliers reste excessive. Ainsi le Parc Walckiers, près de la gare de Schaerbeek, dans le « Moeraske » à Evere, jardin anglais historique, reste à l'abandon et n'est pas accessible au public (bien que la clôture soit perméable).

Les espaces verts de l'espace Tour et Taxis seront-ils d'intérêt régional ou local ? Beaucoup de chemin reste à parcourir pour arriver à une hiérarchie des plans entre la RBC et les communes, notamment pour les plans d'urbanisme, le stationnement et la mobilité.

- Évolution des relations entre la RBC et les institutions européennes.

B. PERILLEUX reconnaît l'imprudence de la RBC d'avoir accepté pour argent comptant les demandes et les promesses de la Commission, en oubliant sa dépendance politique vis-à-vis des autres institutions, notamment le Parlement. Ainsi la Commission a été amenée à rejeter le projet ambitieux de pôle européen multifonctionnel autour de la future gare Josaphat, qui sera pourtant à mi-chemin entre Schuman et l'Aéroport. La RBC a aussi « sur les bras » des projets d'infrastructure de bureaux coûteux sans occupants européens en vue (Delta). Même la simple prise en location par la Commission de l'immeuble « Capital » au Rond Point Schuman a été rendue difficile par l'évolution eurosceptique du Parlement.

On constate que l'Europe en crise cherche aujourd'hui à loger ses fonctionnaires toujours plus nombreux (Loi de Parkinson) en prenant des baux à court terme sur des immeubles « bon marché » éparpillés dans le Quartier. La localisation des nouvelles DG « Énergie » et « Transport » dans deux blocs de bureaux spéculatifs implantés en son temps dans une rue villageoise (rue Demot, en contrebas de l'Avenue d'Auderghem) sont un exemple parmi d'autres. Le « Plan urbain loi » s'est retrouvé dans le sillage de politiques européennes dépassées. Son instrument réglementaire, le « règlement régional d'urbanisme zoné » (RRUZ) a montré sa faiblesse juridique.

Ce problème n'est pas propre à Bruxelles et l'étude de cas de villes étrangères serait pleine d'enseignements sur les possibilités de planification concertée dans un contexte de propriété privée (Kings' Cross-St Pancras) et l'établissement de chemins critiques adaptables, par opposition aux rigidités du quartier Midi, coté St-Gilles, et le laisser-faire du côté Anderlecht (trois tours à proximité immédiate de la Tour des pensions).

- Politiques face à une croissance démographique galopante.

B. PERILLEUX estime que les prévisions du bureau du Plan en matière démographique sont aujourd'hui tout-à-fait dépassées par la réalité de l'immigration et posent un défi politique et social majeur à la RBC, autant qu'au pays en général.

N.B. Les lois facilitant – au bénéfice des partis d'accueil - l'acquisition de la nationalité belge, et des avantages sociaux qui y sont attachés, ont eu un effet d'aspiration sur l'immigration. La perspective de la « libre circulation des travailleurs » roumains et bulgares dans toute l'UE en 2014 (7 ans après l'accession)

pourrait accélérer l'augmentation démographique. Voir l'analyse du NYHT du 16/2 centrée sur le double jeunisme de Bruxelles, « ville la plus jeune d'Europe » : celui des yuppies « européens » dynamiques et celui des jeunes maghrébins ne trouvant pas de travail, notamment à cause de la faible qualité de nombreuses écoles de la Communauté Française à Bruxelles (sera annexée au CR) .

- Espaces perdus pour les usages urbains par les entrées de ville autoroutières et les parkings.

On a reconnu que des entrées de ville autoroutières telles l'entrée dans la ville de l'autoroute de Liège ou celle de Namur constituent une perte de substance urbaine sans amélioration de la mobilité automobile, les embouteillages étant seulement déplacés de quelques centaines de mètres. Ce phénomène a été compris chez nos voisins (remplacement du Bull Ring de Birmingham par un boulevard arboré, réaménagement des entrées de Paris, etc.). C'est ce que l'on a appelé la « boulevardisation » des autoroutes urbaines, permettant la construction d'appartements sur les espaces récupérés. Mais il n'a pas encore convaincu les responsables routiers belges (pas plus à Anvers qu'à Bruxelles ou dans sa périphérie).

- Alignements arborés à haute tige inutilement détruits par des travaux publics.

On demande pourquoi supprimer pas à pas une coulée verte (les arbres d'alignement de l'avenue du port) alors que le paysagiste Michel Desvigne, payé par la RBC pour en concevoir une autre sur le tracé du chemin de fer, a indiqué qu'il fallait commencer par préserver celle qui existe? Cette suppression se fait en faisant abattre progressivement des platanes soi-disant malades, dont les études phytosanitaires montrent qu'au delà de sept arbres réellement dangereux, les autres souffrent surtout d'un défaut d'entretien.

S. KEMPENEERS reconnaît que la situation actuelle est "malsaine", les travaux de la piste cyclable provisoire ont "décaissé" le sol au niveau des racines et fragilisent, voire menacent les platanes dont l'alignement est désormais "troué". Sa ministre de tutelle (E. Huytebroeck) se retrouve en contradiction avec B. Grouwels et serait en mesure d'empêcher de nouveaux abattages injustifiés. Il est à noter que les promoteurs vendent leurs appartements en valorisant cet alignement en voie de disparition et en ajoutant même des arbres sur les infographies.

- Évolution des politiques en matière d'immeubles en hauteur et récupération des plus-values.

Les cartes préparatoires du projet de PRDD présentées par B. PERILLEUX montrent divers emplacements susceptibles d'accueillir des immeubles hauts (rives du canal, Boulevards de petite ceinture, rue Belliard, Boulevard Léopold III, etc.), en plus des possibilités qu'offrirait la « boulevardisation » des entrées autoroutières.

Faute de clarté sur les densités autorisées, qui ne figurent pas dans le Plan régional d'aménagement des sols (PRAS), on assiste aujourd'hui - à l'instar des années 60' - à un écrémage de quelques sites bien placés, acquis à prix avantageux et porteurs de très importantes plus-values, au bénéfice des seuls propriétaires. La révision des

« compensations » est à l'ordre du jour. Elle semble cependant bien faible par rapport aux mesures que permettraient les Lois spéciales de 2001 sur le refinancement des régions et communautés. La RBC peut établir son propre cadastre et une fiscalité annuelle sur la valeur estimée des biens, et en même temps réduire fortement le droit d'enregistrement des transactions, actuellement le plus élevé d'Europe.

- Conflits dans l'usage des jardins publics.

S. KEMPENEERS constate que l'arrivée de nouveaux immigrants d'âge et de culture peu compatibles avec la population existante crée des conflits d'usage que l'autorité n'est pas toujours préparée à arbitrer, p. ex. dans l'espace vert public autour de la Porte de Hal.

On évoque le cas de Zurich. Le « Needle Park » jouxtant la gare centrale et la dégradation de l'habitat du quartier ont fait place à un jardin public modèle et un repeuplement du quartier à la suite d'une politique « oblique », c'ad ne portant pas directement sur le problème constaté (« Obliquity principle » de John McKay). La Ville a en effet décidé en 1985 de n'accorder le parking gratuit illimité qu'aux automobiles dotées d'un macaron prouvant la domiciliation du propriétaire dans le quartier. Jusqu'alors tout le centre était occupé dès le matin par les quelque 160.000 voitures ventouses venant des communes résidentielles périphériques, au détriment des habitants et commerçants domiciliés. Cette mesure a entraîné une victoire électorale majeure de ses initiateurs, les opposants ne pouvant se plaindre qu'après de leur propre commune. Le désir de pouvoir stationner en obtenant le macaron nécessaire a entraîné un retour massif d'habitants solvables vers la ville-centre, l'amélioration des logements et la requalification spontanée des espaces publics sous l'influence des nouveaux habitants. Les exploitants privés de parkings publics ont également exprimé leur reconnaissance aux initiateurs.

Des mesures analogues seraient possibles à Bruxelles dans le cadre des lois spéciales de 2001 sur le financement des régions et communautés (volet automobile).