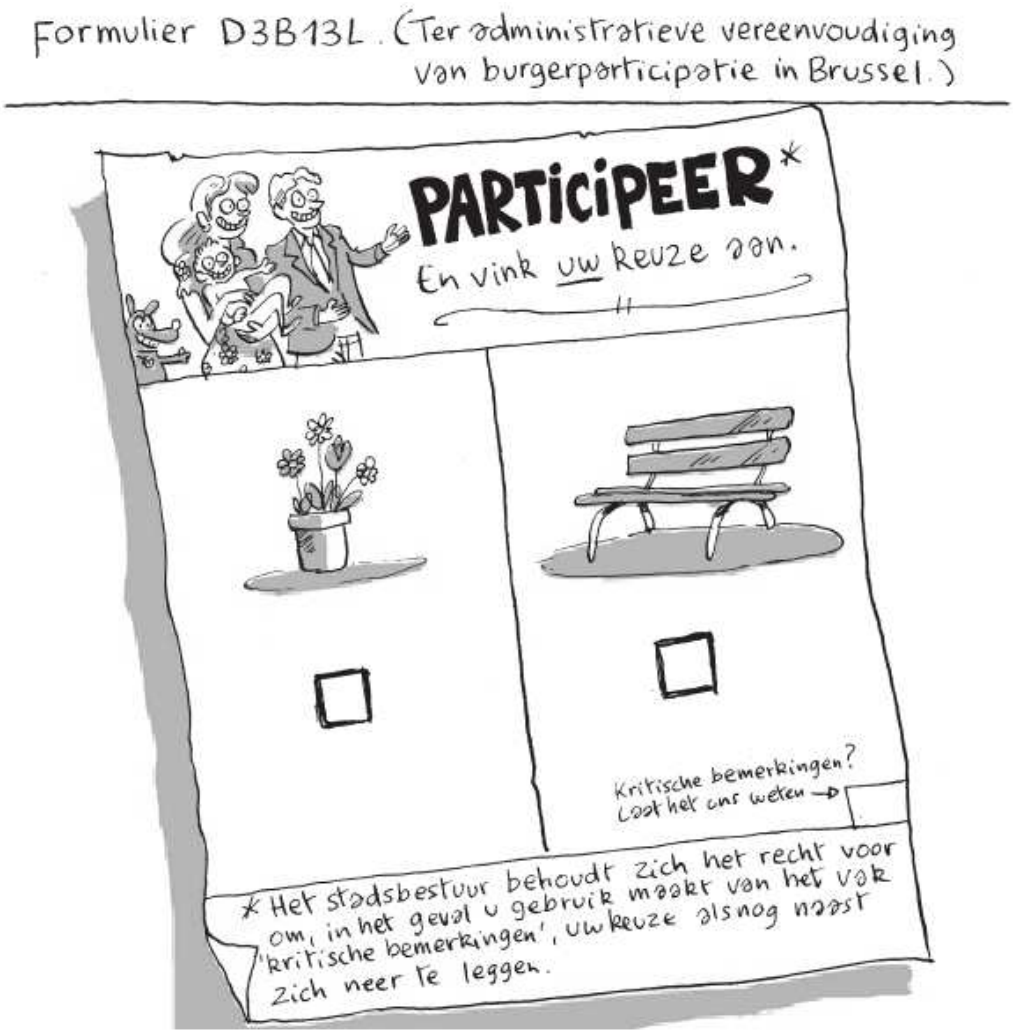
ARAU
ACTION URBAINE

Analyse du mercredi 18 février 2015

Ceci n’est pas de la participation

Le « processus participatif » organisé par la Ville de Bruxelles autour du projet de réaménagement des boulevards du centre n’en a que le nom



Dessin de Wauter Mannaert paru dans Brussel Deze Week *le 29 janvier 2015 (reproduit avec l’aimable autorisation de l’auteur)*

Il y a un peu plus d'un an, la Ville de Bruxelles diffusait un dossier de presse[1] présentant les grandes orientations de son projet de réaménagement des boulevards du centre ; piétonisation d'un vaste périmètre entre les places De Brouckère et Fontainas et nouveau plan de circulation dans le Pentagone en étant les principaux aspects.

Difficile d'imaginer qu'un projet d'une telle ampleur, aux impacts si importants[2], non seulement pour les quartiers directement concernés mais aussi pour l'ensemble de la Région (voire même au-delà), ne fasse pas l'objet d'un « large processus participatif impliquant tous les acteurs concernés » (selon la formule consacrée).
Pourtant, il apparait bien vite (dès la lecture du dossier de presse) qu'il n'en sera rien : « *Vu la révolution que va connaître le Centre, le dialogue et l'utilisation d'outils pédagogiques sont indispensables pour garantir une adhésion au projet et un bon accompagnement lors de sa réalisation. Le Collège souhaite impliquer directement les habitants et usagers du Pentagone : étant donné l'importance de la démarche, des réunions d'information et d'échange avec les riverains, les commerçants et les associations concernées seront organisées tout au long du projet. L'objectif est d'informer ces derniers de l'avancement des travaux et, bien que les grandes lignes du projet soient fixées, d'intégrer les suggestions pertinentes sur l'utilisation et l'habillage de l'espace public.* »[3]
Nulle question de participation (le terme n'est même pas employé) mais uniquement « d'informer pour garantir l'adhésion » : **habitants et usagers devront se contenter de formuler des « suggestions pertinentes » sur les aspects accessoires et esthétiques du projet…**

La Ville de Bruxelles s'engage dès lors dans un « processus participatif » tronqué, vidé de son essence, à savoir la participation des citoyens (habitants ou usagers) à la définition concertée des objectifs urbanistiques, socio-économiques et environnementaux du projet. Quitte à ce que les responsables politiques fassent ensuite les arbitrages nécessaires en les motivant.

1. Une conception restrictive de la participation…

Il n'a sans doute jamais été dans les intentions de la Ville de Bruxelles d'organiser une réelle participation autour de ses projets. Le « processus participatif », confié au bureau d'étude *Artgineering*[4] et lancé lors d'une grand-messe organisée le 29 septembre 2014, a été cadenassé et strictement limité avant même de démarrer, que ce soit quant à son champ d'application, ses objectifs ou la publicité de l'information.

[1] Ville de Bruxelles, dossier de presse, *Un nouveau cœur pour Bruxelles !*, 31 janvier 2014. http://www.bruxelles.be/dwnld/39604204/140131%20-%20Un%20nouveau%20coeur%20pour%20Bruxelles.pdf
[2] Pour une analyse du projet de réaménagement et du nouveau plan de circulation voir, notamment : http://www.arau.org/fr/urban/landing/1/323
[3] Ville de Bruxelles, dossier de presse, *Un nouveau cœur pour Bruxelles !*, 31 janvier 2014, p. 22. C'est nous qui soulignons.
[4] http://www.artgineering.nl/

1.1. Un champ d'application limité

La question de la mobilité, à l'exception de la « mobilité douce » au sein du périmètre de piétonisation, **est totalement évacuée du « processus participatif »** : « *Le thème de la mobilité autour du périmètre d'étude ne sera momentanément pas au programme de la participation, et sera traité plus tard* [comprendre jamais ?], *dans le cadre du plan de mobilité de la Ville.* »[5]
Il faut ici rappeler que le réaménagement des espaces publics (masterplan), porté par le bourgmestre Yvan Mayeur, et le plan de circulation, endossé par l'échevine de la mobilité, des travaux publics et du parc automobile, Els Ampe, ont été élaborés « en parallèle » (pour ne pas dire en concurrence) et non pas comme deux volets d'un projet global… Et cela malgré l'évidence des incidences de l'un sur l'autre, comme le reconnait d'ailleurs le rapport de *Artgineering* : « […] *le réaménagement des boulevards centraux et le nouveau plan de mobilité pour le Pentagone sont inextricablement liés.* »[6]

Traiter du réaménagement des espaces publics et de la question de la mobilité à travers deux processus distincts rend plus difficile la compréhension globale des enjeux pour les citoyens. L'échevine de la participation, Ans Persoons, semble le déplorer ; elle reconnait qu'il eût mieux valu traiter masterplan et plan de circulation au sein d'un seul processus mais que des raisons de calendrier ne l'ont pas permis : « *We stonden voor de keuze : wachten op het mobiliteitsplan, maar dan zouden we niet voor de bouwaanvraag, die begin 2015 moest worden ingediend, opmerkingen van bewoners kunnen verzamelen en verwerken in het voorontwerp, of een participatietraject starten, maar dan enkel en specifiek over de heraanleg van de centrale lanen. Het was op zich beter geweest als het traject voor beide plannen samen was georganiseerd, maar dat was praktisch gezien niet mogelijk.* »[7]

Cette justification du traitement séparé des deux plans omet toutefois une raison plus profonde : en excluant du « processus participatif » les points qui cristallisent la plus vive opposition (à savoir la création de nouveaux parkings et la mise en place d'un miniring), Yvan Mayeur tente d'assurer à « son » masterplan une plus large adhésion, en omettant d'expliquer que ces aspects, qui fâchent le plus, en sont la conséquence (ou, à tout le moins, la conséquence d'un « deal » entre les composantes socialistes et libérales de la majorité).

Bien que le plan de circulation n'entre pas dans le cadre du « processus participatif », rien n'empêche néanmoins qu'il fasse l'objet d'une participation, par ailleurs prescrite par le droit[8]. Or, force est de constater qu'il n'en est rien : on cherchera en vain, en parcourant la page du

---

[5] Page du site de la Ville de Bruxelles « Participer au réaménagement des places et boulevards du centre » http://www.bruxelles.be/artdet.cfm?id=8435
[6] Bruxelles Participation, Artgineering, *Participation dans le cadre du projet de réaménagement des boulevards du centre de la Ville de Bruxelles, rapport de la première phase*, décembre 2014, p. 57. http://www.bruxelles.be/dwnld/54077970/2015-01-15%20Boulevards%20Centre%20-%20Rapport%201re%20phase.pdf
[7] « Participatie in Brussel : "Twee dove mensen voerden een gesprek" » in *dewereldmorgen.be*, 3 février 2015.
[8] L'ARAU, le BRAL, IEB et 8 riverains ont d'ailleurs introduit un recours en annulation devant le Conseil d'État le 28 janvier 2015. http://www.arau.org/fr/urban/detail/308/plan-de-mobilite-du-pentagone-la-ville-de-bruxelles-doit-respecter-la-loi

site de la Ville qui lui est consacrée[9], une trace quelconque de participation, présente ou à venir. Seuls les termes « présentation » et « information » s'y retrouvent…
La première phase du plan de circulation (mise en sens unique des boulevards Jacqmain et Adolphe Max) a d'ailleurs été mise en œuvre le 9 décembre sans autre forme de procès.
À titre de comparaison, le plan communal de mobilité, élaboré sous la législature précédente mais jamais adopté, avait, lui, fait l'objet d'une enquête publique, conformément aux prescrits légaux. À aucun moment, une éventuelle filiation avec ce plan n'est revendiquée par la Ville : il est tombé dans une faille spatio-temporelle… Le plan de circulation s'inscrit même en faux par rapport à ce travail, en particulier concernant la mise en garde qu'il contenait à l'égard de l'offre (pléthorique et mal exploitée) de parkings publics[10].

Concernant le masterplan même, **le « processus participatif » n'a pas pour vocation de permettre aux citoyens de contribuer à la définition ou à l'amélioration du projet** en-dehors de ses aspects « accessoires », comme l'illustre merveilleusement le dessin de presse reproduit en page 1. La communication de la Ville de Bruxelles est à ce propos sans ambiguïté : « *Ce processus participatif ne porte pas sur le principe de piétonisation des places et boulevards –qui déjà été décidé – mais bien sur les vocations futures de ces espaces piétonniers. Comme par exemple où créer des espaces verts, des zones de jeux ? Où intégrer une œuvre d'art, une fontaine, des zones de repos ? … L'esthétique du projet fera également partie du débat.* »[11]
Cette vision restrictive sera plusieurs fois confirmée, notamment par Ans Persoons, qui déclarera à ce propos, lors de la soirée du 29 septembre : « *ce n'est plus à discuter, c'est décidé* »[12]. La Ville reste dans la tradition de la planification lénifiante, inaugurée par Pascal Smet avec le projet de réaménagement de la place Rogier en 2006.

1.2. Objectif : « l'adhésion » au projet

Comme nous l'avons vu au point précédent, le « processus participatif » n'a pas pour vocation de définir ou de modifier significativement le projet décidé par la Ville. Hormis ses apports sur les questions esthétiques ou « d'habillage » (mobilier urbain, œuvres d'art, éclairage, …), qui peuvent par ailleurs se révéler parfaitement pertinents, **le « processus participatif » n'a d'autre but que de garantir l'adhésion au projet**, ce qui était d'ailleurs explicitement exprimé dans le dossier de presse du 31 janvier 2014 (voir page 2).
Cet objectif d'adhésion est repris, sous un autre terme, dans la présentation faite par Artgineering lors de la réunion du 22 janvier 2015 : « *L'usager doit avoir la possibilité d'adopter le projet* […] *Il est nécessaire pour atteindre cet objectif de développer le projet en collaboration avec le citoyen.* »[13] Cette attitude pose la question de la responsabilité

[9] http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/8227
[10] Lire l'analyse de l'ARAU du 8 mai 2014 « Parkings publics souterrains : les projets de la Ville de Bruxelles doivent être enterrés ! » http://www.arau.org/fr/urban/detail/287/parkings-publics-souterrains-les-projets-de-la-ville-de-bruxelles-doivent-etre-enterres
[11] Page du site de la Ville de Bruxelles « Participer au réaménagement des places et boulevards du centre » http://www.bruxelles.be/artdet.cfm?id=8435
[12] Voir point 2.
[13] *Participation dans le cadre du projet de réaménagement des boulevards du centre de la Ville de Bruxelles*, 22 janvier 2015. http://www.bruxelles.be/dwnld/19806654/2015-01-15%20Boulevards%20Centre%20-Presentation.pdf

professionnelle de ces soi-disant « experts de la participation » très recherchés par les pouvoirs publics.

1.3. Une rétention de l'information somme toute logique

En cohérence avec l'objectif et le champ d'application restreint de son « processus participatif », la Ville de Bruxelles n'a pas jugé utile, à ce jour, de rendre publics l'ensemble des plans et des études qui les fondent, et ce malgré les demandes répétées des habitants et des associations. Rien d'illogique dans ce procédé : **si l'on ne sollicite pas l'avis (critique) des citoyens sur les questions de fond, à quoi bon leur fournir les informations qui leur permettraient d'en développer un ?**
L'ARAU, contacté par la presse le jour du lancement du « processus participatif » pour un avis sur le masterplan, a ainsi été confronté au problème suivant : **comment analyser et commenter un document qui n'est pas accessible au public ?**
N'y a-t-il pas une contradiction à promouvoir un processus transparent et indépendant alors que les plans ne sont pas disponibles ?

2. … qui ne peut déboucher que sur un processus et un résultat médiocre

2.1. Sur la forme

L'organisation du « processus participatif » est scindée en deux phases. La première, organisée du 29 septembre 2014 au 22 janvier 2015, visait à « *retenir l'implication des riverains et à rassembler leurs remarques et avis* »[14]. La deuxième, toujours en cours, et qui prendra fin avec l'obtention du permis étant « *une période d'information en vue de la préparation de l'enquête publique* »[15].

Plus précisément, cela donne ceci :

- Première phase
  - Coup d'envoi (29 septembre 2014)
  - Ateliers de terrain[16] (13-18 octobre et 12-15 novembre 2014)
  - Groupes de travail (23 octobre et 6 novembre 2014)
  - Deuxième réunion générale (22 janvier 2015)
  - Concours pour le nom-slogan du projet (26 janvier-16 février 2015)

- Deuxième phase (de l'avant-projet au permis d'urbanisme)
  - Mock-up (test grandeur nature) (juillet-août 2015)
  - Affiche murale

[14] Page du site de la Ville de Bruxelles « participer au réaménagement des places et boulevards du centre » http://www.bruxelles.be/artdet.cfm?id=8435
[15] *ibid.*
[16] Ces « ateliers de terrain » bien mal nommés consistaient en des micros trottoirs opérés sur site par les experts de la participation sur 626 personnes, usagers ou habitants (dont 64,5% d'hommes, ce qui devrait interroger).

L'ARAU a eu l'occasion de participer à plusieurs des étapes de la première phase. En voici un compte-rendu critique :

Le « coup d'envoi »

Le 29 septembre, la Ville donne le coup d'envoi du « processus participatif » à la Bourse devant environ 250 personnes : habitants, commerçants, professionnels et associations. La scénographie est hiérarchisée, la qualité du son et de la projection rédhibitoires, l'espace laissé aux questions compté et l'usage du micro régi par l'attachée de l'échevine de la participation. Ce sont les politiques qui prennent la parole en premier lieu, assumant ainsi la démarche de la Ville.
Ans Persoons présente le projet et pose d'emblée deux affirmations contradictoires : la Ville mettra en place un processus participatif car « on veut que le projet soit de grande qualité » et les boulevards vont devenir en grande partie piétons, « ce n'est plus à discuter, c'est décidé » !
Le bourgmestre fait à son tour une allocution. Le schéma directeur du piétonnier a été approuvé, explique-t-il, le 30 janvier 2014. Le 25 mai 2014, le bureau SUM Project a reçu la commande de Beliris de réaliser le plan et de finaliser le projet qui sera mis en œuvre d'ici la fin 2018. Les travaux commenceront en 2016. Le masterplan a été approuvé par le Collège le 18 septembre 2014.
Bref, **le message politique est le suivant « ça ira à un train d'enfer, que vous soyez d'accord ou non »**.

Livia de Béthune, architecte-urbaniste de SUM Project présente ensuite les objectifs, les concepts et les principes du masterplan. Elle indique que les suggestions seront intégrées dans l'avant-projet, ce qui paraît contradictoire avec les affirmations des responsables politiques selon lesquels certains aspects (les plus décisifs) ne sont pas négociables. **Nous comprenons alors que la participation est sollicitée « à la marge » et qu'elle aura également pour fonction de légitimer l'ensemble du projet**.

Ans Persoons reprend ensuite la parole : « n'ayez pas l'impression que tout est possible car ce n'est pas le cas. Il y a des impératifs techniques, on ne peut pas créer de forêt sur les boulevards ». Il faut comprendre cela comme une réponse au concours d'idées Anspachpark lancé par le BRAL en 2012.
On apprend également que SUM réalisera l'avant-projet endéans le mois de décembre 2014 (avant donc la deuxième grande AG participative du 22 janvier).

Si l'on peut comprendre que les pouvoirs publics veuillent éviter l'écueil d'une coalition des mécontents (une partie des commerçants étant souvent hostile, par principe, à la piétonisation) tout démocrate ne peut que s'interroger sur la manière.
L'ARAU s'étonne de ce que la Ville n'aborde à aucun moment le projet de créer 4 nouveaux parkings supplémentaires dans le Pentagone. Le bourgmestre use d'un procédé éculé de disqualification propre aux apparatchiks : « vous êtes anti-voitures ».
Il n'est pas possible ce soir-là de recevoir des réponses précises sur l'opportunité de ces parkings supplémentaires, sur l'impact du trafic dans les quartiers d'habitation, sur les plans de la STIB…

Les groupes de travail

Lors de la soirée de « coup d'envoi », on apprend que les participants à des groupes de travail seront tirés au sort le soir même et qu'ils seront au nombre de 10 par groupe (sic).
Ce qui signifie que **sur 150.000 habitants, la Ville estime crédible de convoquer 60 personnes !**
L'ARAU est tiré au sort et reçoit une convocation au groupe de travail « mobilité douce ». Les autres groupes sont : mobilier urbain et éclairage, espaces verts, culture et économie, art dans l'espace public. Ces thèmes retenus pour les groupes de travail évacuent les questions de fond et en particulier celles de la finalité du projet, de son impact sur l'habitat existant et la place de la voiture et des transports en commun en ville.

Les groupes de travail se réunissent le 23 octobre. Plusieurs participants demandent instamment à voir ou recevoir le masterplan dont ils sont incités à débattre, ainsi que le plan de circulation. Réponse (cohérente) des animateurs d'Artgineering : la « participation » ne porte que sur le masterplan. Le plan de circulation ne leur est pas encore connu, eux-mêmes ont posé cette question à la Ville. Embarras visible car on atteint les limites de la déontologie.
Soit, la « séance de travail » se poursuit…

Curieusement, des mandataires politiques ont été sélectionnés pour participer aux groupes de travail, au même titre qu'habitants et usagers « lambda ». Cela a pour effet immédiat de transformer le débat en agora politicienne autour de postures idéologiques. Les mandataires ne sont pas des habitants comme les autres, ils ont d'autres lieux d'expression (le Conseil communal, la presse, leur propre outils de communication,…). Il faut laisser la participation aux habitants et aux associations.

Après un débat suscité par le tracé du miniring on nous soumet au vain exercice des post-it et des petits dessins. Par groupe de travail (de 3), nous sommes amenés à définir des plans d'urbanisme en pleine méconnaissance des opportunités ou et des contraintes techniques !
Les méthodes d'animation infantilisantes, du type post-it et petits dessins, sont stériles. Les traces matérielles qu'elles laissent sont illisibles. Les participants ignorent comment les informations seront traitées.
C'est la foire aux idées. Tous les participants sont mis sur le même plan, de l'étudiant en urbanisme au propriétaire, en passant par le mandataire d'opposition…
On ne peut mettre tous les participants sur le même pied, quel que soit leur niveau d'information et la pertinence de leur analyse. En particulier ceux qui défendent des intérêts strictement privés et ponctuels (l'accès au parking de leur immeuble, par exemple).

Au vu des conditions cadenassées et du caractère fantomatique des résultats attendus d'une « participation » à la marge, l'ARAU renonce à participer à la deuxième réunion. Les échos que nous en avons par nos confrères laissent penser que ce fut le même dialogue de sourds.

L'AG du 22 janvier 2015

L'AG du 22 janvier, annoncée de longue date, réunit quelques centaines de personnes à l'Ancienne Belgique. Présentée maladroitement comme faisant partie du dispositif participatif, il s'agit en réalité d'une séance, pour l'essentielle *ex cathedra*, de restitution des propositions retenues par la Troïka experts-administration-politique suite aux groupes de travail et aux « ateliers de terrain » tenus en plein air par Artgineering.

Le dispositif est fort dissuasif : salle de concert en amphithéâtre, podium surélevé, temps de parole mobilisé par les experts, omnipotence d'une modératrice castratrice.
Le déroulement est modifié par rapport à la séance « coup d'envoi », dans laquelle le politique assumait son projet en occupant le micro en premier lieu. La prise de parole du bourgmestre et de l'échevine, annoncée sur le site de la Ville, n'ont pas eu lieu le 22 janvier. La moitié du Collège a répondu présent à la convocation (chaque échevin escorté d'un factotum) et occupe les places réservées du premier rang. Absente notable : l'échevine de la Mobilité. Ce sont les techniciens qui sont exposés : Sum Project, Artgineering et l'administration ; le bourgmestre s'est désisté de sa prise de parole une heure avant la réunion…
Toutes les questions relatives au plan de circulation, aux projets de 5 nouveaux parkings et au miniring sont évacuées par la modératrice : « ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui ». La salle s'agite, 4 banderoles contestant les 4 parkings sont déroulés depuis le deuxième balcon, des avions en papier traversent la salle… Ambiance et charivari. Certains crient à la manipulation… Le bourgmestre, sommé par la salle de répondre aux questions plus proprement politiques, a refusé de prendre la parole et a quitté la salle avant la fin de la réunion, saluant du bras tel un gladiateur quittant l'arène.

2.2. Sur le fond

Dès l'annonce des projets de la Ville, les analyses, critiques, inquiétudes se sont multipliées : **habitants, commerçants, associations se sont largement mobilisés** pour exprimer leurs revendications. Ces citoyens se sont fédérés au sein de plusieurs plateformes (Platform Pentagone, Plateforme Marolles, Platform No 4parkings) afin de rassembler les critiques constructives et de proposer des alternatives aux projets de la Ville. Elles ont essentiellement dénoncé, outre la manière dont la participation est organisée :

- **une piétonisation prioritairement voué à l'événementiel, au commerce uniformisé et au tourisme**, sans que la compatibilité avec les fonctions d'habitat et de séjour (sans motif de consommation) ne soit établie ;
- **un plan de circulation anachronique** qui donne la priorité au trafic automobile (création ou extension de quatre nouveaux parkings, mise en place d'un miniring) et **qui lèse les usagers des transports en commun**.

Ces éléments (et d'autres) ont également été mis en évidence dans le rapport réalisé par Artgineering suite à la première phase du « processus participatif ». Le bureau d'étude a ainsi relevé, suite aux deux ateliers de terrain et à un sondage auprès des commerçants, des inquiétudes concernant principalement :

- la mobilité (accès au quartier, conséquences pour les quartiers voisins) ;
- les commerces ;

- les risques de nuisances liées à l'événementiel et à l'horeca.

Les critiques et les craintes se sont exprimées tout au long du « processus participatif », que ce soit lors de ses différentes étapes ou en-dehors de son cadre strict. Artgineering les a (en partie) reprises dans son rapport[17]. En voici un aperçu (non exhaustif) :

- « *60% des personnes interrogées mentionnent le plan de mobilité comme leur principale inquiétude et aimeraient recevoir plus d'information à ce sujet. Ils estiment qu'il est impossible de dissocier le plan mobilité du projet de réaménagement.* » (p. 11)
- « P*lusieurs personnes interrogées, estimant impossible de s'exprimer sur la piétonisation des boulevards sans parler du plan de mobilité qui en découle, se sont positionnées contre ce plan de mobilité et contre la création de nouveaux parkings et ont dit leur déception du fait que le processus participatif ne concerne pas le plan de mobilité.* » (p. 17)
- « *Une autre remarque récurrente vient des habitants du centre-ville pour qui le projet doit être pensé en priorité à leur égard. Certaines personnes ont peur que le réaménagement ait pour seul but d'attirer plus de touristes. Les habitants se posent des questions concernant les manifestations et évènements qui pourraient être organisés sur les boulevards.* » (p. 17)
- « *Concernant l'horeca et les commerces de manière générale, il n'y a pas de consensus. Certaines personnes pensent qu'il faut laisser une place importante aux commerces car ils attirent les gens et font ainsi vivre le centre. Une autre partie des personnes interrogées pensent au contraire nécessaire de veiller à ce que les boulevards restent un lieu public et à éviter que l'horeca n'y prenne trop de place.* » (p. 20)
- « *L'impact du master plan sur les transports en commun de surface (bus) est grand. Les solutions doivent être examinées à un niveau supérieur, afin que les effets du plan puissent être évalués. Il manque actuellement beaucoup d'informations.* » (p. 30)
- « *Certaines personnes du groupe de travail* [culture et économie] *se trouvent un peu mal à l'aise de constater que SUM a déjà beaucoup réfléchi sur un ensemble de questions et expriment leur déception de ne pas savoir ce qu'elles peuvent apporter comme citoyen dans ce processus de participation.* » (p. 45)

Ces critiques et ces craintes, partagées par un grand nombre de citoyens, ont été largement diffusées[18]. Les Bruxellois seraient en droit d'attendre qu'une réponse y soit apportée et que les conclusions du « processus participatif » contiennent donc des recommandations à ces sujets. C'était sans compter le « crible » mis en place par la Ville : **le « processus participatif », étant donné son objectif et son champ d'application restreint, n'a pu produire que des résultats strictement limités**. Ceux-ci ont pris la forme de 24 propositions[19], cantonnées aux domaines de la mobilité douce, du mobilier urbain et de l'éclairage, des espaces verts, de la culture et de l'économie, de l'art dans l'espace public.
Les propositions retenues sont principalement celles qui ne font pas débat, à l'instar d'une attention appropriée et par ailleurs obligatoire, à accorder aux PMR et aux cyclistes, longtemps marginalisés dans les aménagements.

[17] Bruxelles Participation, Artgineering, *Participation…*
[18] Une pétition s'opposant à la création d'un parking sous la place du Jeu de Balle a ainsi recueilli plus de 23.000 signatures.
[19] http://www.bruxelles.be/dwnld/87820800/2015-01-15%20Boulevards%20Centre%20-24%20propositions.pdf

Conclusion

La participation organisée par la Ville, étant donné les conditions strictes ayant présidé à sa conception, était donc, dès le départ, condamnée à accoucher d'un processus et d'un résultat sans véritable intérêt si ce n'est de révéler sa médiocrité…
La participation ne peut se résumer à informer et/ou consulter les citoyens mais doit leur permettre d'apporter des modifications aux projets dans le but de les améliorer.

S'il fallait toutefois reconnaitre une « qualité » au « processus participatif », c'est celle d'avoir mis en évidence la vision paternaliste des autorités où le citoyen, infantilisé, se voit dénier le droit, pourtant légitime (consacré par la convention d'Aarhus et la directive européenne 2001/42/CE), de participer à l'élaboration de projets qui impactent profondément son cadre de vie.

De par son champ d'application limité, ses objectifs « d'adhésion » et la non publicité des informations, le « processus participatif » organisé par la Ville n'est au mieux qu'un ersatz de participation. Au pire, un procédé d'instrumentalisation visant à légitimer les projets. Cette manière de faire ne peut qu'augmenter la défiance des citoyens, déjà patente, vis-à-vis des responsables politiques.

Les pouvoirs publics doivent se ressaisir et ouvrir partout le débat sur les projets d'aménagement. Les Eurobaromètres « panels citoyens » ont démontré que les citoyens avaient davantage de maturité et de sens des responsabilités et des compromis nécessaires que ce qu'imaginent les responsables politiques.

La participation directe est amenée, de toute façon, à prendre de plus en plus de place, notamment à travers les réseaux sociaux. Mieux vaut que la participation ait lieu dans un cadre institutionnalisé, formalisé et responsable plutôt que dans la confusion des intérêts et des manipulations sous-jacentes.

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