

Uccle, le 22/11/2020

## **BOIS DE LA CAMBRE – DECISION UNILATERALE DE LA VILLE DE BRUXELLES**

### **NON RESPECT DE LA CONVENTION D'AARHUS**

#### **1) Faits**

Le Bois de la Cambre est un des plus importants poumons verts de Bruxelles. Sa fonction première est de constituer un espace de loisirs et de promenade. Au fil des années, la circulation automobile a envahi le Bois en raison de la périurbanisation des faubourgs de notre ville-région et du manque d'offre de transport public adéquat. Le Bois est traversé par différents axes de communication Nord-Sud reliant Uccle au centre de Bruxelles, et Est-Ouest reliant Uccle à Watermael-Boitsfort et Ixelles.

Le Bois est souvent ressenti comme une « barrière » entre ses deux rives, et bien peu d'initiatives ont été prises pour faciliter sa traversée sécurisée pour les cyclistes et piétons, ni même pour faciliter celle-ci par les transports en commun.

Durant le confinement, le Bois a été entièrement fermé au trafic automobile afin d'offrir un véritable espace vert aux Bruxellois confinés.

Le 28 mai 2020, la « boucle Nord » du Bois a été rouverte selon la réglementation qui était antérieurement en vigueur les week-ends et jours fériés. La partie Sud est restée fermée.

Les 3 et 10 septembre 2020, le Collège de Bruxelles Ville a adopté une ordonnance de police temporaire modifiant les régimes de circulation et instaurant une phase test du 14/9 au 15/11, axée sur la mise à double sens de l'avenue de Diane au Nord (entre Louise et Belle Alliance) et le maintien de la fermeture de l'entièreté de la boucle Sud (sauf bus).

La commune d'Uccle et un certain nombre d'intervenants volontaires ont saisi par voie de référé le tribunal de Première instance, qui a rendu le 12 Novembre 2020 une Ordonnance écartant l'application de l'Ordonnance de police incriminée, et condamnant la Ville à prendre toutes mesures appropriées pour mettre un terme à cette situation d'illégalité.

#### **2) Les plaintes**

En juin et à partir de la rentrée de septembre, malgré un trafic plus modéré (mesures COVID et télétravail), la fermeture de cette partie Sud du Bois a engendré d'importantes difficultés, notamment au niveau de la drève de Lorraine, de la chaussée de La Hulpe, et de la chaussée de Waterloo, en raison des véhicules de/vers le Sud d'Uccle et la périphérie.

En effet, sur les 5 bandes /sens qui assuraient la liaison Nord-Sud dans ce secteur (1 chaussée de Waterloo, 2 Bois de la Cambre, 2 avenue Roosevelt), la Ville en a supprimé 2, soit une diminution brutale des capacités de +- 40%. Cette perte de capacité était acceptable en Avril-Mai parce que la chute de la demande était du même ordre de grandeur. En juin et en septembre, sont survenus les premiers problèmes (déconfinement, reprise partielle des écoles). Les congestions se sont accentuées en Octobre.

Les riverains subissent un mécanisme de reports en cascade : le trafic dissuadé d'emprunter le Bois, se reporte dans un premier temps sur les grands axes ceinturant le Bois (Ch Waterloo, Ch de la Hulpe, Av Roosevelt). Ces axes sont rapidement surchargés et supportent le trafic Nord-Sud

additionné du trafic Est Ouest. La ch Waterloo n'ayant quasi pas de réserve de capacité, le trafic de fuite se répand dans les quartiers riverains, dont l'axe Fond'Roy , Ham , Wolvendael , Houzeau , Cavell .. Plus précisément, l'Ordonnance du juge en référé renvoie au rapport de la zone de Police Uccle/WB/Auderghem du 13/10/2020 (p 8), lequel mentionne la liste non exhaustive des rues impactées : « *Chaussée de Waterloo, Chaussée de la Hulpe, Avenue Churchill, Rue Legrand, Avenue Montjoie, Rue vu Vert Chasseur, rue du Montana, avenue Hamoir , Avenue Circulaire, Avenue De Fré, Avenue Carsoel,, Avenue Latérale, Avenue du Prince de Ligne, Chaussée de Saint-Job, Place de Saint-Job, Rue du Ham, Avenue du prince d'orange, Rue du Fort-Jaco* ».

Les impacts de ces reports ne sont pas suffisamment évalués par la Ville et la Région tant pour les habitants riverains du Bois, que pour les transports publics de surface englués dans la ch de Waterloo, l'avenue Legrand(T7) et la rue du Ham (T92), que pour les services publics (Poste, Bruxelles Propreté, ..) , les services de secours et hospitaliers , les commerces et Horeca .

Cette situation présente une triple infraction au plan de mobilité régional Good Move : les habitants subissent le cortège des nuisances dû au trafic, la spécialisation des voiries n'est pas respectée, notamment sur la chaussée de la Hulpe et l'avenue Delleur (le trafic de transit est réduit à 1 bande par sens avec reports sur le réseau de quartier), les transports publics de surface sont freinés par la congestion supplémentaire (perte d'attractivité).

La période n'est pas optimum pour tester ce scénario « en régime ». Le trafic actuel est estimé à 70-80% du trafic normal, cad un régime de grandes vacances. Il a plusieurs fois été demandé à la Ville et à la région d'objectiver ce constat par un relevé du débit sur les différentes branches du carrefour de la Petite Espinette ( Ch de Waterloo , drève de St Hubert,..) en le comparant à celui des années précédentes . Les riverains craignent une croissance non négligeable de ces reports dans leurs quartiers quand le trafic de l'après COVID se stabilisera, puisque la ch de Waterloo n'a plus de réserve.

La gestion de ce dossier s'est révélée calamiteuse : concertation autocratique et lacunaire de la Ville avec les autres communes concernées, PAS de consultation publique, PAS de partage des données objectives, PAS de plan global phasé, PAS d'étude préalable des incidences de la mesure prise, PAS de mesures d'accompagnement (RER, ligne STIB renforcée, pistes cyclables efficaces..). Il n'y a pas eu d'étude d'impact indépendante et transparente pour tester avec un modèle calibré les différentes alternatives et leurs phasages dans le temps : et, à ce stade, BM ne communique pas ses données.

Les enjeux du Bois de la Cambre dépassent le cadre communal. C'est le rôle de la Région de Bruxelles-Capitale que de mettre en place les politiques, en défendant l'intérêt général de tous les bruxellois : qualité de vie, sans oublier les importants enjeux économiques et sociaux, la vie culturelle, le secteur Horeca, etc.

Les mesures à adopter doivent tenir compte de la période considérée car l'usage du Bois doit être optimisée pour tous ses utilisateurs. Priorité aux activités de délasserement pendant les w-e d'été, ouverture raisonnée des voiries aux automobiles pendant les heures de pointes de semaine en hiver.

### **3) Non-respect de la convention D'Aarhus**

Un des arguments fondamentaux de la procédure en référé portait sur le fait que la décision de la ville de Bruxelles des 3 et 10 septembre 2020 a été adoptée sans concertation/participation préalable et sans évaluation de ses effets, et que, ce faisant, cette décision est entachée d'illégalité. Les demandeurs ont également évoqué le non-respect de l'article 23 de la Constitution, des principes généraux de bonne administration et de minutie, des principes de proportionnalité, ...)

Les parties se sont également appuyées sur d'autres fondements normatifs qui justifient l'action introduite. Il s'agit de :

- l'ordonnance du 18 mars 2004 relatif à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement,
- la "*Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement*", faite à Aarhus le 25 juin 1998,

Les parties ont considéré que l'environnement est à prendre au sens le plus large et donc l'environnement naturel et la mobilité, l'impact sur la population et la santé humaine, la biodiversité, l'air, l'environnement sonore, les domaines social et économique, ainsi que le cadre de vie.

Les 7 mesures de police adoptées les 3 et 10 septembre 2020 par la Ville recherchent la valorisation et la protection de l'espace vert du Bois de la Cambre, la gestion de la mobilité et l'équilibre entre les besoins de mobilité et les autres fonctions du parc. Il s'agit donc d'un ensemble de mesures articulées autour d'un objectif environnemental (nature/mobilité) : nous sommes donc en présence d'un plan ou d'un programme relatif à l'environnement au sens de l'article 7 de la Convention. Dès lors, la procédure d'adoption de la décision du collège des bourgmestre et échevins des 3 et 10 septembre 2020 devait inclure une phase de participation du public satisfaisant aux exigences procédurales des articles 11 et 18 de l'ordonnance du 18 mars 2004.

À l'inverse de la participation du public aux *politiques* relatives à l'environnement, la participation du public en ce qui concerne les *plans et programmes relatifs à l'environnement* est définie de manière prescriptive et constitue une obligation inconditionnelle.

Ainsi l'article 7 de la Convention précise lui-même ces conditions fondamentales de la participation en renvoyant pour partie au régime de l'article 6 (qui définit le régime de la participation à l'égard d'activités particulières). Ces modalités portent sur :

- la mise à disposition du public des "*informations nécessaires*" pour une participation effective (article 7, première phrase)
- l'adoption de "*délais raisonnables pour les différentes phases de procédure de participation du public, laissant assez de temps pour informer le public conformément au paragraphe 2 de l'article 6, et pour que le public se prépare et participe effectivement*" (article 6, § 3, auquel renvoie l'article 7, deuxième phrase);
- l'organisation de la participation du public "*au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles*" (article 6, § 4, auquel renvoie l'article 7, deuxième phrase); et
- la "*prise en considération*" des "*résultats de la procédure de participation du public (...) au moment de prendre la décision*" (article 6, § 8, auquel renvoie l'article 7, deuxième phrase).

En conclusion, la décision de la ville de Bruxelles des 3 et 10 septembre 2020 était bien un plan/programme en matière d'environnement, qui a été adoptée sans concertation/participation préalable et sans évaluation de ses effets, et il a été plaidé que, dès lors, cette décision est entachée d'illégalité et de non-respect de quasiment tous les articles de la convention d'Aarhus .

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.

Jean Paul Wouters  
Administrateur