**Sources de la Charte de la Plateforme Pentagone**

**La Charte qui fonde les adhésions à la Platform Pentagone met en avant quelques principes importants d’un projet de Ville et d’un bien-être en ville. Elle s’appuie aussi sur des études scientifiques.**

**1. Sur l’impact général des piétonniers dans les centres-villes**

Thierry BRENAC, Hélène REIGNER, Frédérique HERNANDEZ (2013). Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ?. Rech. Transp. Secur., 2013, pp 271-282.

http://www.necplus.eu/action/displayAbstract?fromPage=online&aid=2460352#

Résumé

Les gouvernements urbains tendent à piétoniser les centres-villes ou à mettre en œuvre des conceptions de voirie réduisant la quantité d’automobiles dans les espaces publics de ces quartiers centraux : aires piétonnes, réduction du stationnement sur la voirie, aménagement de « zones de rencontre », etc. À première vue, ces politiques, qui assurent la promotion des déplacements à pied au détriment des déplacements motorisés, semblent à l’évidence être favorables à la préservation de l’environnement. La piétonisation est d’ailleurs présentée par l’État comme l’un des instruments contribuant au développement durable des territoires urbains. Cependant, une autre hypothèse est qu’elles participent de stratégies de marketing urbain de villes engagées dans des processus de compétition inter-territoriale – qui conduisent à accroître la valeur et l’attractivité de lieux stratégiques de la ville et tendent à déplacer les problèmes (et les populations défavorisées) vers les autres parties du territoire urbain. Ainsi, globalement, ces politiques n’apporteraient pas de réelle contribution au développement durable. Se référant à des cadres théoriques relatifs à la mutation entrepreneuriale des politiques urbaines, cet article présente un aperçu de recherches et résultats empiriques traitant de la mise en œuvre et des effets d’opérations de piétonisation ou d’autres politiques en faveur des piétons dans les centres-villes. Dans leur ensemble, les éléments rassemblés accréditent plutôt la seconde hypothèse.

Abstract

Urban governments tend to pedestrianise city centres or to implement street designs which reduce the amount of cars in the public spaces of these centres: pedestrian areas, reduction of on-street parking, implementation of “zones de rencontre” (living streets), etc. Prima facie, these policies, favouring pedestrian mobility versus automotive mobility, apparently seem to be positive for the preservation of environment. In France, pedestrianisation is presented by the national authorities as a tool to contribute to the sustainable development of urban territories. Another hypothesis, however, is that these policies are part of urban marketing strategies of cities engaged in inter-urban competition processes—which lead to increase the value and attractiveness of strategic places in the city and tend to displace problems (and deprived populations) to other parts of the urban territory. Thus, as a whole, these policies would not really contribute to sustainable development. Referring to theoretical frameworks related to the entrepreneurial mutation of urban policies, this paper presents an overview of research and empirical results dealing with the implementation and effects of pedestrianisation or other policies in favour of pedestrians in city centres. As a whole, this material gives some credit to the latter hypothesis.

**2. Sur l’évolution des commerces**

*Des études comparatives à l’échelle européenne démontrent que la mise en œuvre de ce type de piétonniers accélère les processus de spécialisation des commerces, favorisant presque exclusivement les restaurants (cf. rue des Bouchers), la confiserie-chocolaterie (cf. Grand Place), les commerces d’habillement et de chaussures (cf. rue Neuve) ou la parfumerie.   Ces piétonniers entraînent ainsi la disparition des commerces de biens nécessaires à la vie quotidienne : services, alimentation polyvalente, pharmacies, marchands de journaux et  libraires ainsi que des biens “pointus”. Ces piétonniers  favorisent les grandes chaînes, avec contrats de franchise, mais sont  défavorables aux indépendants, aux commerces de proximité, et aux services.*

Pour l’évolution du commerce dans les piétonniers, processus bien connu et depuis longtemps dans le monde de l’immobilier commercial:

B. MERENNE-SCHOUMAKER (Docteur en sciences géographiques, ULG) , Structures commerciales des rues et centres piétonniers. Essai de comparaison de quelques cas français et belges, 1981

<http://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/72191/1/M%C3%A9renne%20%20Structures%20commerciales%20des%20rues%20et%20centres%20pi%C3%A9tonniers%201981.pdf>

B. MERENNE-SCHOUMAKER (Docteur en sciences géorgraphiques, ULG), Les activités commerciales dans les secteurs piétonniers, structure et évolution, in Analyse de l’Espace, Cahiers du Centre de Recherches Analyse de l’Espace, Institut de Géographie, Paris, n° 2, 1983, pp.19-37

<http://orbi.ulg.be/bitstream/2268/72154/1/M%C3%A9renne%20Les%20activit%C3%A9s%20commerciales%20dans%20les%20secteurs%20pi%C3%A9tonniers%201983.pdf>

Concernant « centre luxe » et « centre masse » :

« L’évolution récente du centre-luxe dans la capitale de l’Europe. Quelques observations sur le jeu des acteurs », in : R.P. Desse (éd.) Les nouveaux acteurs du commerce et leurs stratégies spatiales, Collection Commerce et Société, Université de Bretagne Occidentale, pp.253-267 (pas de version électronique)

Mathieu VAN CRIEKINGEN et Antoine FLEURY : La ville branchée : gentrification et dynamiques commerciales à Bruxelles et à Paris

<http://belgeo.revues.org/10950>

WAYENS, Benjamin (bwayens@ulb.ac.be)

Structure et dynamique du commerce de détail bruxellois, avril 2006

Thèse de Doctorat en sciences, Spécialisation géographie :

http://theses.ulb.ac.be/ETD-db/collection/available/ULBetd-07312006-124720/unrestricted/00\_resume.pdf

**3. Pollution de l’air**

*Selon la littérature scientifique, un des principaux responsables de la pollution de l’air est le trafic automobile.  Actuellement, l’exposition de longue durée aux particules fines (PM10)  et très fines (PM25) représente le principal risque sanitaire de la  pollution de l’air. On estime que cette exposition entraîne une  détérioration anticipée de la vie de 1 à 18 mois dans le Benelux. Les effets de la pollution de l’air touchent principalement le système respiratoire (difficulté pour respirer, crises d’asthme,…) mais peuvent être aussi cancérigènes (gaz d’échappement des moteurs diesel).*

http://www.environnement.brussels/thematiques/air-climat/qualite-de-lair

http://www.environnement.brussels/thematiques/air-climat/qualite-de-lair/influence-de-la-mobilite

http://www.environnement.brussels/thematiques/air-climat/qualite-de-lair/les-sources-de-pollution

http://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/health-effects-of-transport-related-air-pollution-summary-for-policy-makers

http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/fr/

Actualisation : Selon une étude réalisée pour le Bureau européen de l’Environnement, qui vient de paraître, à situation inchangée, il y aura en Belgique, 8.263 décès par an causés par la pollution atmosphérique, soit 23 personnes par jour.

http://www.eeb.org/air-o-meter/?country=2&scenario=1&year=2020#scenarios

Pour plus de détails à Bruxelles, voir la chapitre « Aspects pertinents de la situation environnementale et son évolution probable si le plan n’est pas mis en oeuvre » du rapport sur les incidences environnementales de l’avant-projet de plan régional Air-Climat-Energie, actuellement en enquête publique.

**4. Santé et pollution sonore**

*Le bruit représente la principale pollution des sens. Les nuisances sonores ont des effets souvent non réversibles sur l’oreille (baisse de l’audition ou même surdité), sur le sommeil (un bruit de 70 décibels réveille presque tout le monde), mais aussi sur la santé cardio-vasculaire ou hormonale, ou encore sur le développement intellectuel ou sur les troubles du comportement. De nombreux habitants se plaignent, depuis des années, des graves nuisances engendrées par les méga-événements tels que les Plaisirs d’hiver, le Brussels Summer Festival, et par les nombreuses terrasses de bars ouvertes tard dans la nuit, notamment à Saint-Géry.Compte tenu de cette expérience, la perspective d’un vaste piétonnier dédié à l’événementiel est très problématique.*

http://www.environnement.brussels/thematiques/bruit/le-bruit/impacts-sur-la-sante

http://www.environnement.brussels/thematiques/bruit/le-bruit

http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru\_3.PDF

*En Région bruxelloise, en 2013, 49 % de la population bruxelloise (de 15 ans et plus) est gênée à domicile par au moins une des sources de pollution (bruit principalement, vibrations, pollution de l’air, mauvaises odeurs), contre 27% en Région wallonne et 23% en Région flamande.*

Institut scientifique de Santé publique/Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid,Enquête de santé 2013, Rapport 4 : Environnement physique et social, Résumé des principaux résultats, 28 p.

https://his.wiv-isp.be/fr/Documents%20partages/Summ\_Env\_FR\_2013.pdf

Enquête de santé 2013, Rapport 4 : Environnement physique et social, 146 p.

https://his.wiv-isp.be/fr/Documents%20partages/HE\_FR\_2013.pdf