ATELIER DE RECHERCHE
ET D'ACTION URBAINES

Boulevard Adolphe Max, 55 1000 Bruxelles
T. 02/219 33 45 F. 02/219 86 75 info@arau.org

Communiqué de presse du lundi 19 février 2007

L'ARAU DEMANDE UNE DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN PRÉALABLE AU DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER SUR LE SITE DE TOUR ET TAXIS

ET REFUSE LA LÉGALISATION DE 1.000 PLACES DE PARKING À TOUR ET TAXIS

La société Reinvest Real Estate a introduit une demande de permis d'urbanisme et d'environnement pour augmenter le nombre d'emplacements de parking sur le site de Tour et Taxis à 1.019 places (+ 847) en surface au Nord de l'entrepôt royal (dit bâtiment B), le long de l'avenue du Port, et à 297 places en sous-sol (+ 102), devant l'entrepôt royal. Pour faciliter les entrées et sorties à ce parking, il est aussi prévu d'aménager une quatrième bande de circulation depuis l'avenue du Port (voir carte).

Cette demande a fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement qui a proposé d'amender le projet initial en réduisant le nombre d'emplacement en surface à 910 (soit une augmentation de 738 emplacements par rapport à la situation actuelle). Ce projet amendé sera présenté en commission de concertation ce mardi 20 février à la Ville de Bruxelles.

Pour l'ARAU, il doit être refusé.

L'opportunité de ce parking n'est pas vérifiée

Ce projet a comme objectif d'anticiper l'occupation totale de l'entrepôt royal d'ici quelques années.

Mais en réalité, ce projet et l'étude d'incidences qui l'accompagne sont destinés à anticiper **le développement immobilier de l'ensemble** de la zone d'intérêt régional 6B. Il est en effet prévu de construire d'ici 2015 de nouveaux immeubles de bureaux avec des commerces, conformément aux dispositions du Plan régional d'Affectation du Sol (PRAS), sur les terrains utilisés comme parking[1].

Centre BILC projeté

Parking de 1.019 places projeté et emplacements des futurs immeubles de bureaux

© Google Earth

[1] Ce développement immobilier est actuellement suspendu à l'élaboration du schéma directeur qui portera sur l'ensemble du site de Tour et Taxis. Les options urbanistiques retenues dans ce schéma directeur devront ensuite être traduites dans un plan particulier d'affectation du sol, qui aura valeur réglementaire. Mais, comme la législation les y autorise, les propriétaires des terrains de la ZIR 6B pourront introduire des demandes de permis pour réaliser leurs projets sans attendre ce plan particulier aménageant l'ensemble du site (ZIR 6A et 6B)[1] en raison de la taille réduite de la zone 6B. D'après le rapport de l'étude d'incidences, le propriétaire (et demandeur pour le projet de parking) estime qu'il pourra finaliser ses projets sur ces terrains dans un délai de trois à quatre ans, quitte à ne pas attendre qu'un PPAS soit établi pour l'ensemble du site de Tour et Taxis (E.I.E. Tour et Taxis, Rapport final, Stratec, novembre 2006, p. 85).
Rappelons que le site de Tour et Taxis est divisé en deux zones d'intérêt régional (ZIR 6A et 6B) représentant ensemble une superficie totale de 282.000 m², dont 86.500 m² pour la ZIR 6B – concernée par le projet de parking et les développements immobiliers projetés.

Dès lors, la demande de permis actuelle ne porte que sur une installation provisoire puisqu'il est prévu que ces emplacements à l'air libre seront enterrés sous les nouveaux immeubles à construire.

En attendant ces constructions, les besoins en places de parkings pour les occupants et les visiteurs de l'entrepôt royal, lorsque celui ci sera totalement occupé dans les années à venir, se limiteront **à seulement 45 places supplémentaires en surface** par rapport à la situation actuelle en plus des 102 emplacements demandés en sous-sol. On est loin des 738 emplacements projetés !

Pour l'ARAU, il n'est donc pas opportun d'introduire une telle demande aujourd'hui.

Une régularisation qui n'en est pas une

L'autre objectif de cette demande de permis mixte est de régulariser l'utilisation de l'espace situé au Nord de l'entrepôt royal en parking temporaire.

Actuellement, des autorisations provisoires seraient délivrées aux organisateurs pour l'utilisation temporaire des terrains comme parking lorsqu'il y a des manifestations comme la Foire du Livre, la Foire des Antiquaires… dans le bâtiment A.

L'autorisation de l'aménagement de près de 1.000 places à Tour et Taxis de manière durable aura pour effet d'inciter les visiteurs à venir en voiture lors de manifestation sur le site alors qu'aujourd'hui, grâce à la délivrance au cas par cas, le nombre d'emplacements autorisés peut être modulé en fonction de l'ampleur de la manifestation. Un permis à durée limitée (maximum 6 ans)[2] aurait le même effet en créant une habitude dans le chef des visiteurs.

L'incitation à l'usage de la voiture

La demande d'aménagement d'un parking en surface et l'extension d'un parking en sous-sol ne correspond pas à la politique de mobilité actuelle à destination des entreprises. Le bâtiment de l'entrepôt royal accueille plusieurs structures de petite importance qui ne rentrent pas dans le cadre de la législation sur les plans de mobilité d'entreprises. Mais l'effet cumulé entraîne une forte présence automobile sur le site.

Il existe une navette entre Tour et Taxis et la gare du Nord organisée par le propriétaire du site. Une part importante des occupants des immeubles actuels utilise déjà les transports en commun. Le fait de proposer une augmentation de la capacité des parkings n'entraînera aucun report modal supplémentaire au profit des transports en commun alors que c'est vers cet objectif qu'il faut tendre. Rappelons que le Plan régional de développement prévoit de réduire de 20 % la circulation automobile d'ici 2012…

[2] Un permis peut être délivré pour une durée limitée lorsqu'il s'agit d'*édifier des constructions ou exécuter des actes et travaux soumis à permis, pendant la période précédant la réalisation de l'affectation définitive prévue par une disposition légale ou réglementaire* (Annexe 1 à l'AGRBC du 29 janvier 2004 relatif aux permis d'urbanisme à durée limitée).

Le demandeur s'appuie sur les recommandations de l'étude d'incidences pour adapter son projet. Cette étude s'inscrit dans une approche tendancielle c'est-à-dire qu'elle extrapole les usages actuels des modes de transports par les employés et les visiteurs à l'aube 2015 et au-delà. Si cette approche est justifiée dans le cadre strict d'une telle étude, **il est du devoir des pouvoirs publics et de l'autorité délivrante, la Ville de Bruxelles en l'occurrence, de dépasser cette approche et de s'orienter dans une démarche volontariste de réduction de la pression automobile conformément aux objectifs du PRD**. **Ceci signifie qu'il faut limiter le nombre d'emplacements de parkings afin d'inciter significativement les usagers au report modal.**

En outre, cette demande de permis confond les usages du parking : d'une part, il est destiné à anticiper l'accroissement des occupants des immeubles à front de l'avenue du Port – bien qu'alors il sera enterré –, d'autre part, il peut aussi servir d'accueil pour les visiteurs lors de manifestations qui ont lieu dans le bâtiment A en attendant le développement immobilier. Ceci prouve qu'il faut dès maintenant mettre en place une autre politique de mobilité pour le site de Tour et Taxis puisqu'en 2015, il faudra bien trouver une autre solution pour les visiteurs des manifestations, le parking étant réservé à l'usage exclusif des occupants des immeubles de la zone 6B…

Enfin, le dépôt d'une telle demande aujourd'hui entraîne une mainmise sur l'avenir car rien ne prouve que ce nombre d'emplacements sera effectivement nécessaire. Le schéma directeur est en cours d'élaboration. Il comportera des indications quant à la desserte du site en transports en commun. **Prévoir un parking de près de 1.000 places aujourd'hui est un non sens alors que le contexte de mobilité aura changé d'ici quelques années seulement et que rien n'indique que les projets immobiliers seront autorisés comme le demandeur l'espère.**

De la place pour la mobilité douce

Le projet prévoit l'installation de râteliers supplémentaires pour vélos : 30 râteliers au sous-sol et 40 en surface près du bâtiment A. Pour l'entrepôt royal (bâtiment B), il est prévu d'installer 92 emplacements vélo (soit 12 % des emplacements de voitures). Le chargé d'études propose 53 emplacements supplémentaires à l'aube 2015.

Ces propositions sont en deçà de ce qu'il faut pour la promotion d'une réelle mobilité douce. L'orientation du « tout à la voiture » de cette demande de permis n'est pas démentie.

L'ARAU demande qu'à la place d'emplacements de parkings, la demande de permis porte sur un nombre conséquent de râteliers pour vélos, y compris à l'usage des visiteurs.

Le développement préalable et prioritaire des transports en commun

Les développements immobiliers attendus sur cette partie du site supposent que soit pris en compte la desserte du site par les transports en commun.

Depuis 2004, l'ARAU a insisté pour qu'une desserte préalable soit prioritaire dans le développement du site de Tour et Taxis.

L'étude d'incidences qui accompagne la demande de permis va d'ailleurs dans ce sens. En effet, les recommandations de l'étude porte sur la mise en place d'une ligne de bus *effectuant une boucle entre le site, le métro Yser, la place Rogier et le CCN* avec une fréquence de 6 passages aux heures de points et devrait fonctionner toute la journée[3]. Des aménagements sont en outre proposés pour faciliter la circulation avenue du Port (bande réservée). Il ne fait pas de doute que l'intérêt de cette ligne serait indiscutable aux yeux des pouvoirs publics s'il n'y avait pas une telle augmentation du nombre d'emplacements de parking.

Plus avant, le chargé d'études propose de déplacer une partie des lignes De Lijn sur une nouvelle voirie à créer à travers le site permettant de relier le boulevard Bockstael au CCN en transports en commun. Vers 2015, il conviendrait de prévoir 10 bus à l'heure.

Lorsque le site de Tour et Taxis sera entièrement aménagé, il faudra prévoir un transport de masse comme un tramway.

Deux options de liaison en transports en commun entre Tour et Taxis et la rive droite du canal (liaison avec la gare du Nord entre autre) sont actuellement en envisagées par :

- la construction d'une passerelle au dessus du canal dans le prolongement de la rue Picard. Cette option est soutenue par la STIB. Le Plan pluriannuel des travaux publics du Ministre Pascal Smet l'envisage également mais se limite à parler de « transport durable » sans indiquer si elle sera réservée exclusivement aux transports en commun.
- le passage des lignes de bus ou de trams en site propre sur le pont des Armateurs. Cette option était soutenue par l'ancien échevin de l'urbanisme de la Ville de Bruxelles, Henri Simons.

La commune de Molenbeek ne s'est pas encore positionné sur ce dossier.
Le schéma directeur en cours d'élaboration pour le site de Tour et Taxis devra indiquer les options retenues.

Pour l'ARAU, il ne faut pas attendre des années pour mettre en place des lignes de transports en commun à des fréquences attrayantes car les projets immobiliers progressent. Ces lignes doivent non seulement relier les pôles de transports de masse (gare, station de métro) mais aussi le centre ville (de Brouckère, Bourse…).

Conclusions

La demande de permis d'urbanisme et d'environnement pour porter la capacité de parking sur une partie du site de Tour et Taxis à plus de 1.000 emplacements doit être refusée par la Ville de Bruxelles :

- Ce parking n'est pas opportun à l'heure actuelle car rien ne justifie une telle capacité avant plusieurs années ;
- Même en cas de développement immobilier, un parking d'une telle capacité aura pour effet d'inciter les gens à prendre leur voiture alors que le site de Tour et Taxis doit être l'occasion de développer des modes d'accès alternatifs. Autoriser ce parking aujourd'hui reviendrait à renoncer à prendre des mesures volontaristes en matières de mobilité, comme

[3] E.I.E. Tour et Taxis, Rapport final, Stratec, novembre 2006, p. 68.

par exemple accroître le nombre d'emplacements pour vélos ou mettre en place dès maintenant des lignes de transports en commun efficaces, ce qui irait dans le sens de l'objectif de réduction de la pression automobile de 20 % repris au Plan régional de développement ;

- Le système actuel de la délivrance d'autorisations provisoires en fonction des manifestations est celui qui est le plus à même de moduler capacité automobile et report modal au profit des transports en commun. Le développement immobilier envisagé sur la zone 6B nécessitera l'usage exclusif des parkings par les occupants. Il est donc primordial de prévoir maintenant des solutions alternatives pour les visiteurs. Ce parking n'est pas la solution ;
- Enfin, l'ARAU demande que les pouvoirs publics assument leur responsabilité et posent des actes en cohérence avec leurs propres plans et engagements avec la mise en place de lignes de transports en commun desservant à toute heure le site de Tour et Taxis et le reliant avec le boulevard Bockstael, le métro et le train, mais aussi avec le centre ville (place de Brouckère...). Par la suite, ces lignes pourront être transformées ou développées en mode de transport plus lourd (tram…).

Cette demande de permis cherche à obtenir une mainmise sur l'avenir du site alors que rien ne la justifie aujourd'hui. Elle doit donc être refusée au profit d'arbitrages rapides quant à l'amélioration de la desserte en transports en commun.