

Analyse du jeudi 8 mai 2014

## Parkings publics souterrains : les projets de la Ville de Bruxelles doivent être enterrés !

Le Collège propose la création de 4 nouveaux parkings dans le Pentagone. Ou comment dire : « continuez à prendre votre voiture pour venir au centre-ville ».

---

Fin janvier de cette année, le Collège de la Ville de Bruxelles annonçait en grande pompe son projet de redéploiement des places et des boulevards du centre : « Un nouveau cœur pour Bruxelles ! ». La proposition la plus marquante de ce plan est le réaménagement des espaces publics du cœur du Pentagone, consistant en une importante extension des zones piétonnes dans le centre-ville avec pour ambition de permettre « *aux citoyens de se réapproprier l'espace public* »<sup>1</sup>.

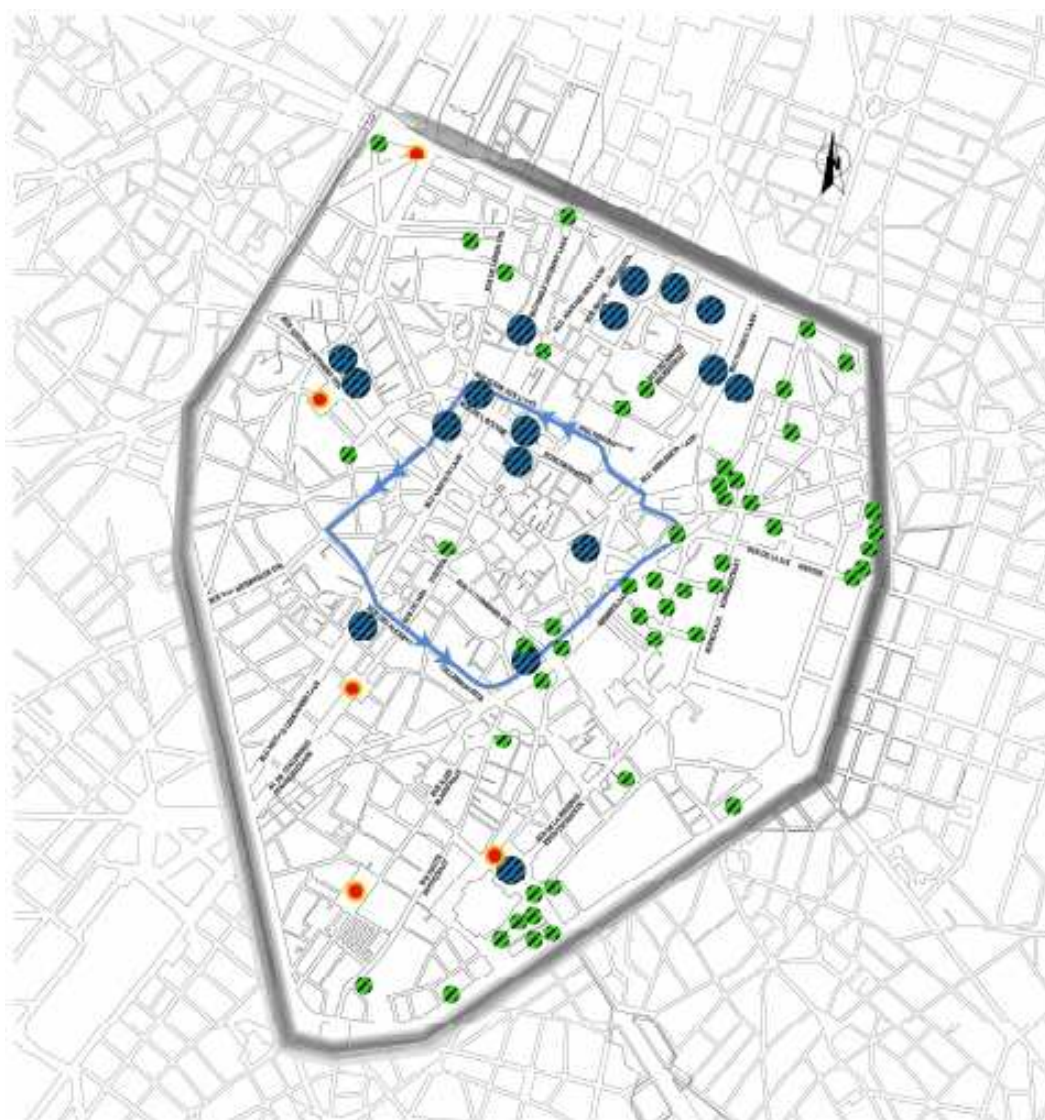





Les parkings souterrains agissent comme de véritables « aspirateurs à voitures »

---

<sup>1</sup> Ville de Bruxelles, *Un nouveau cœur pour Bruxelles !*, dossier de presse, 31 janvier 2014, p.2. <http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/doc+a+qH7tTYET8=>

Le projet se compose de plusieurs volets : urbanisme, commerce, tourisme, propreté, ... et mobilité. Dans ce dernier domaine, la volonté du Collège est d'accorder plus de place aux modes actifs et de limiter le trafic automobile de transit, intentions auxquelles l'ARAU ne peut que souscrire. Mais la médaille a un revers, le Collège ne proposant pas de réelles mesures visant à limiter les flux automobiles à destination du centre-ville. Pire, **en projetant la création de pas moins de 4 nouveaux parkings publics<sup>2</sup> souterrains (avec, en prime, une extension du parking Poelaert)**, le Collège donne le signal suivant : **« continuez à prendre votre voiture pour venir au centre-ville ».**



-  Parkings publics existants
-  Parkings privés existants
-  Parkings proposés

Carte des parkings existants et projetés dans le Pentagone. Source : Ville de Bruxelles

<sup>2</sup> Par parking public, il faut entendre parking accessible à tout utilisateur, la gestion pouvant être assurée par le privé, comme c'est le cas de la très grande majorité des parkings publics à Bruxelles.

## Plus de parkings = plus de trafic automobile

---

Le lien (fort) entre emplacement de parking à destination et choix de la voiture comme mode de déplacement est depuis longtemps établi, comme le confirment, notamment, les Cahiers de l'Observatoire de la mobilité, édités par la Région : « [...] *la disponibilité d'une place de parking à proximité du domicile, et davantage encore à destination du déplacement, est un incitant majeur à l'usage de la voiture* (De Witte, 2011). *Selon certaines études, s'il fallait les classer par ordre d'importance, il s'agirait même du second critère pouvant influencer le choix modal après la possession d'une voiture* (Kajita et al., 2004 ; cité par De Witte, 2011 : 6). »<sup>3</sup>

Les chiffres issus de l'enquête BELDAM sur la mobilité<sup>4</sup> illustrent combien cette disponibilité d'emplacements de parking joue un rôle crucial. Repris et mis en évidence dans le deuxième Cahier de l'Observatoire de la mobilité, ces chiffres montrent une **diminution importante de la part modale de la voiture (au profit des transports en commun et des modes actifs) en cas d'absence d'emplacement de parking à destination** : « *On note ainsi une baisse significative concernant les déplacements internes (de 42,6% à 25,9%), mais aussi pour les déplacements entrants et sortants (de 68,6% à 47,1%).* »<sup>5</sup>

En annonçant ces projets de nouveaux parkings publics souterrains, la Ville de Bruxelles refuse d'exploiter pleinement l'efficace levier du stationnement comme instrument d'une politique de mobilité volontariste. Le projet de Plan Communal de Mobilité, élaboré sous la législature précédente (mais jamais approuvé), avait pourtant souligné « [...] *de grandes lacunes quant à l'utilisation de « l'outil stationnement » pour mieux gérer la mobilité sur le territoire régional et en particulier sur le territoire de la Ville de Bruxelles.* »<sup>6</sup>

La Ville justifie ces projets de nouveaux parkings comme étant uniquement une « compensation » des places qui seraient supprimées en voirie à l'occasion des réaménagements. Cet argument ne tient pas, tant l'offre de stationnement public en ouvrage (c.-à-d. en souterrain ou dans des bâtiments prévus à cet effet) est déjà (sur)abondante dans le Pentagone.

## Une offre déjà pléthorique dans le centre-ville

---

D'après les études<sup>7</sup> menées dans le cadre de l'élaboration du plan régional de stationnement, les parkings publics situés dans le Pentagone ou à proximité immédiate sont au nombre de 34

---

<sup>3</sup> Kevin Lebrun, Michel Hubert, Frédéric Dobruszkes et Philippe Huynen, *Cahiers de l'Observatoire de la Région de Bruxelles-Capitale, L'offre de transport à Bruxelles*, Bruxelles, 2012, p. 35.

<sup>4</sup> « L'objectif de l'enquête commanditée par le SPF Mobilité et Transports et le SPP Politique Scientifique (BELSPO) est de mieux comprendre la mobilité des Belges et d'identifier les réelles possibilités d'action vers une mobilité plus durable. » <http://www.mobilit.belgium.be/fr/mobilite/chiffres/beldam/>

<sup>5</sup> Kevin Lebrun, Michel Hubert, Philippe Huynen, Astrid De Witte et Cathy Macharis, *Cahiers de l'Observatoire de la Région de Bruxelles-Capitale, Les pratiques de déplacement à Bruxelles*, Bruxelles, 2013, p. 56.

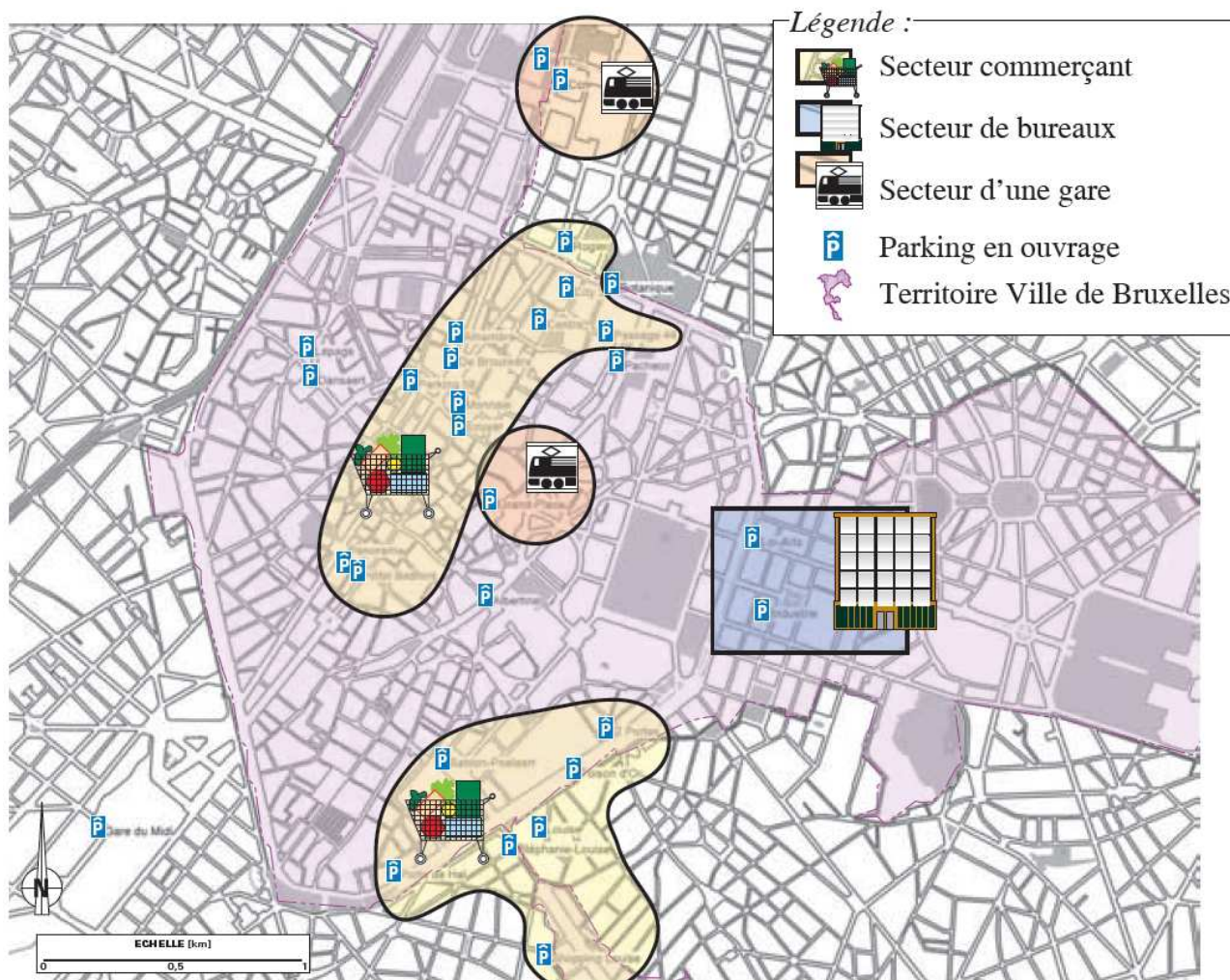
<sup>6</sup> *Plan communal de Mobilité de la Ville de Bruxelles. Phase 3 : projet de plan d'actions*, 24 octobre 2011, p. 18. <http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/docvGxQwQt2Zno=>

<sup>7</sup> Source : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité – AED, Direction stratégie, *Projet de plan de politique régionale de stationnement, rapport de phase III : diagnostic général - description, analyse et évaluation*, 30 juin 2011.

et compte 18.978 emplacements ; leur taux d'occupation moyen pondéré serait d'à peine plus de 60%. Ce taux d'occupation est confirmé par le Plan Communal de Mobilité, qui l'évalue à environ deux tiers (en journée)<sup>8</sup>.

Il y aurait donc, *grosso modo*, et en moyenne, entre 6.000 et 7.500 places inoccupées, de quoi très largement compenser les emplacements qui seraient supprimés en surface (il serait question d'environ 600 places<sup>9</sup>).

Cette suroffre de parkings publics pourrait même être amenée à croître dans les années qui viennent avec la mise en œuvre du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (COBRACE) dont les mesures visant les parkings privés excédentaires des entreprises pourraient, selon les estimations faites par Bruxelles-Environnement, rendre accessibles au public 10.000 à 15.000 emplacements<sup>10</sup> supplémentaires sur l'ensemble du territoire de la Région.



Emplacement des parkings publics dans le Pentagone et ses abords. Source : Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bruxelles

<sup>8</sup> Plan communal de Mobilité de la Ville de Bruxelles. Phase 1 : état des lieux et diagnostic, volume 1 : approche à l'échelle de la ville, 30 avril 2010, p. 44.

<sup>9</sup> Source : « Een voetgangerzone voor automobilisten », De BRAL-analyse van de plannen voor de heraanleg centrale lanen Brussel, 4 avril 2014. [http://bralvzw.be/sites/default/files/20140414\\_pb\\_bral\\_centralelanen.pdf](http://bralvzw.be/sites/default/files/20140414_pb_bral_centralelanen.pdf)

<sup>10</sup> <http://urbanisme.irisnet.be/actualites-accueil/pdf/cobrace-document-explicatif>

Ces données doivent être connues du Collège de la Ville. Elles semblent pourtant n'avoir pas été prises en considération car **créer 4 parkings supplémentaires (et en agrandir un cinquième) relèverait, dans ce contexte, du plus parfait non-sens et irait à l'encontre de tous les engagements pris en matière de réduction du trafic automobile.** Il est curieux qu'un changement de génération parmi les décideurs mène au ressassement de vieilles recettes.

Si l'effet « d'aspiration du trafic » et la suroffre existante devraient, en toute logique, conduire à abandonner toute idée de nouveau parking, d'autres arguments peuvent encore être avancés, dont celui du coût.

## **Construire (et entretenir) des parkings en ouvrage : cher et non rentable**

---

Les différentes estimations du coût de construction d'une place de parking en ouvrage, même si elles divergent parfois, s'accordent sur un point : il est très onéreux.

Selon les déclarations à la presse de Stefaan Lumen, chef de projet dans le bureau Grontmij Parkconsult (spécialisé dans les études de stationnement), **le coût moyen d'une place de parking atteint rapidement les 35.000 euros**<sup>11</sup>.

Un simple calcul, basé sur l'exemple récent de la place Reine Astrid à Jette (dite place du Miroir), où 8,6 millions vont être dépensés pour créer 199 emplacements de parking, nous donne le montant de **43.216 euros par place**.

Enfin, et toujours selon Grontmij Parkconsult, le coût moyen peut même grimper **jusqu'à 60.000 euros** !<sup>12</sup>

Sans oublier que ces montants ne concernent que le coût de la construction, auquel il faut ajouter, bien sûr, celui de l'entretien des installations (dont la ventilation des gaz d'échappement, les pompes récupérant l'eau, ...)

Pas étonnant, au vu de ces chiffres, que Thomas Bimson, directeur général de Vinci Park Belgique (exploitant de plusieurs parkings publics à Bruxelles), déclare qu'un parking souterrain construit de manière autonome (c.-à-d. sans faire partie d'un projet immobilier plus vaste) n'est pas rentable : « *Alleen in het kader van een andere vastgoedoperatie wordt het winstgevend. Bijvoorbeeld met de bouw van een kantoorblok. Of als een deel van de parkeerplaatsen verkocht kan worden. En dan nog.* »<sup>13</sup>

Autrement dit, le manque de rentabilité doit être compensé par le dégagement de marges plus importantes sur le reste de l'opération immobilière. Dans le cas, par exemple, où un parking public serait construit sous un immeuble de logement, cela se traduirait donc par un renchérissement du prix de vente (ou de location) des appartements. Qui pourrait soutenir que Bruxelles ne manque pas de logements abordables...

---

<sup>11</sup> « Parking onder Dapperheidsplein: wie betaalt? » in brusselnieuws.be, 14 mars 2014.

<sup>12</sup> Source : brochure Parkconsult [http://www.grontmij.be/FR/planning\\_design/parkconsult/Documents/Parkconsult-FR.pdf](http://www.grontmij.be/FR/planning_design/parkconsult/Documents/Parkconsult-FR.pdf)

<sup>13</sup> « 'Ondergrondse parkings niet rendabel' » in brusselnieuws.be, 19 février 2014. Traduction : « Cela devient rentable uniquement dans le cadre d'une autre opération immobilière. Par exemple avec la construction d'un immeuble de bureaux. Ou si une partie des emplacements peut être vendue. Et encore. »

Une autre raison à l'avantage économique de construire des parkings sous des immeubles est que l'on peut « profiter » du creusement des fondations, qui doit de toute façon avoir lieu ; ce creusement étant la partie la plus coûteuse des travaux.

Dans ce contexte de non rentabilité, on comprendrait que les promoteurs se tournent vers les pouvoirs publics pour leur venir en aide.

### **Les pouvoirs publics devraient-ils mettre la main à la poche pour financer de nouvelles infrastructures ?**

C'est déjà le cas pour ce qui concerne le projet de parking de la place du Miroir où la facture de 8,6 millions d'euros sera partagée entre la Région (60%) et l'Agence régionale de Stationnement (40%), soit un financement 100% public.

Concernant d'autres projets similaires (qui fleurissent sur le territoire de la Région, serait-ce une mode ? ou le résultat d'une prospection opérée par les bétonneurs en amont des élections communales ?), les choses sont moins nettes : à Anderlecht, l'échevin de l'urbanisme Gaëtan Van Goidsenhoven annonce que la commune n'investira pas dans le projet de parking sous la place de la Vaillance<sup>14</sup> ; à Saint-Gilles, c'est un partenariat public-privé qui serait envisagé pour le projet square Marie-Janson ; à Etterbeek, l'idée de créer un parking sous la place Jourdan avait été abandonnée, notamment pour des raisons de coût trop élevé, avant même le récent avis négatif de la commune sur l'ensemble du réaménagement.

Si la construction n'est pas rentable (pour des pouvoirs publics), l'exploitation peut l'être (pour le privé).

### **Conclusion : construire de nouveaux parkings publics, un projet d'un autre temps**

---

Malgré leur effet avéré en matière d'augmentation du trafic, leur coût élevé et leur nombre déjà très (trop) important, les parkings publics gardent la cote auprès des édiles bruxellois. On espérait pourtant révolu le modèle de mobilité encourageant l'accessibilité des (centres-)villes en voiture. Las, la Ville de Bruxelles tend à nous prouver le contraire en renouant avec une politique des années 60-70 où l'on a vu pousser les parkings publics (comprendre à gestion et à bénéfices privés) comme des champignons, en même temps que les projets d'autoroutes urbaines, dont un miniring. Le tracé actuel de la boucle de circulation (illustration p. 2) l'évoque immanquablement.

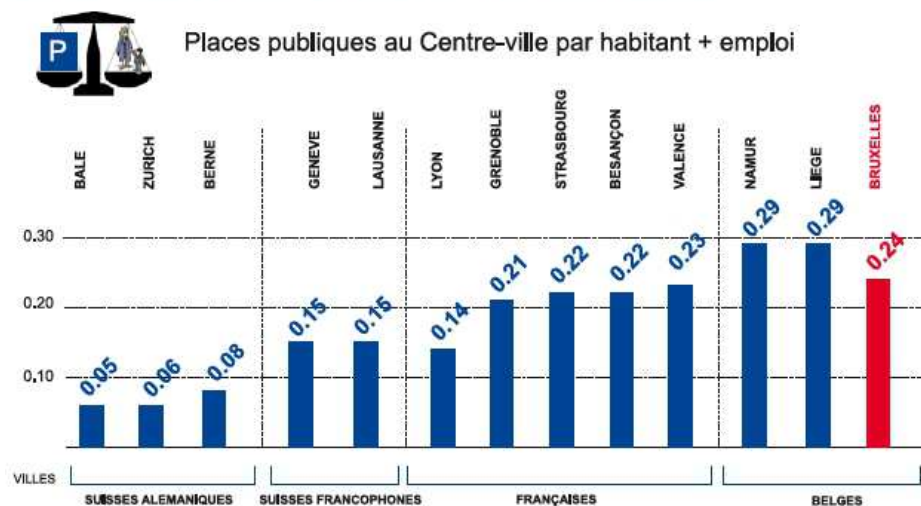
Quand bien même ces nouveaux parkings ne viendraient « que compenser » des emplacements supprimés en voirie, ce serait déjà trop. L'offre de places de parking accessibles au public dans le centre de Bruxelles est déjà surabondante (voir illustration ci-dessous), surtout lorsqu'on la compare à celle de villes ayant adopté des politiques de mobilité plus volontaires en matière de réduction de la pression automobile et des nuisances qui y sont liées (pollution, congestion, bruit, insécurité routière, etc.).

---

<sup>14</sup> « Parking onder Dapperheidsplein : wie betaalt ? » in brusselnieuws.be, 14 mars 2014.

Non content d'avoir des effets néfastes sur la mobilité, les parkings publics coûtent cher et ne sont pas rentables. On imagine dès lors que le privé, seul, ne pourrait se lancer dans ce type de projet et qu'il y aurait donc, d'une manière ou d'une autre, une nécessité de recourir à des financements publics. Ne serait-il pas plus judicieux de consacrer cet argent à d'autres investissements ? Par exemple à des aménagements encourageant le recours aux modes actifs et aux transports en commun ?

Illustration 2 : Nombre de places de parking public par habitant et emploi.



Source : Transitec

Bruxelles est à la traîne ! Source : Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bruxelles

### Moins de voitures pour une meilleure qualité de vie en ville

Le maintien d'un afflux important de voitures en ville a des impacts majeurs sur l'habitabilité et sur la pollution de l'air ; **le centre de la ville doit rester habitable**. Or, son accessibilité permanente et incontrôlée au trafic automobile, y compris de transit, génère des nuisances, en particulier sonores, mais également une insécurité routière, pénalisant les fonctions de séjour : sommeil, étude, travail à domicile, ...

« La faute à la Région », dit la Ville dans *Le Soir* du 7 mai. Un peu court quand les mêmes partis, voire les mêmes personnes, sont présents dans les majorités aux différents niveaux pouvoirs.

L'affaire autour du ring d'Anvers vient nous rappeler que les riverains des grands axes sont les plus exposés à la pollution de l'air, qui constitue une menace considérable pour la santé publique. D'après un récent communiqué de l'OMS<sup>15</sup>, 7 millions de décès prématurés dans le monde sont liés à la pollution de l'air...

<sup>15</sup> [http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/fr/?utm\\_source=rss&utm\\_medium=rss&utm\\_campaign=7-millions-de-deces-prematures-sont-lies-a-la-pollution-de-lair-chaque-annee](http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/fr/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=7-millions-de-deces-prematures-sont-lies-a-la-pollution-de-lair-chaque-annee)

Si les normes de l'OMS en termes de concentration de particules fines (à l'émission desquelles le trafic automobile contribue fortement) dans l'air étaient appliquées à Bruxelles, l'espérance de vie croîtrait de 7 mois !<sup>16</sup>

La Ville de Bruxelles reconnaît les dangers de la pollution et la grande influence du trafic automobile dans la dégradation de la qualité de l'air. On peut lire sur son site, à propos des pics de pollution (dont on a encore récemment connu un épisode) : « **Les pics de pollution hivernaux sont dus principalement à l'accumulation de polluants provenant des gaz d'échappement des véhicules, et, dans une moindre mesure, du chauffage des logements et bureaux et de l'activité industrielle. Ils peuvent survenir en période hivernale (de novembre à mars) quand le vent faible et le phénomène d'inversion thermique persistante empêchent la dispersion correcte des polluants dans l'air. La qualité de l'air est alors fortement dégradée et devient ainsi nocive.**

*Les polluants principalement concernés sont le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM 10). Ces polluants sont susceptibles d'exacerber des problèmes respiratoires tels que l'asthme, et d'accroître le risque de problèmes cardio-vasculaires. »*

Tous les plans d'urbanisme sont orientés vers le renforcement de l'habitat en ville, encore faut-il en maintenir ou créer les conditions...

En voulant accorder plus de place aux modes actifs et permettre aux citoyens de se réappropriier l'espace public, la Ville de Bruxelles fait un pas en avant.

En voulant construire 4 nouveaux parkings souterrains, elle fait malheureusement deux pas en arrière.

L'ARAU demande que le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, Monsieur Yvan Mayeur, organise une concertation avec les associations plutôt que de polémiquer par presse interposée.

---

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

---

<sup>16</sup> D'après les résultats du projet Aphekom, auquel a participé Bruxelles-Environnement, mené entre juillet 2008 et mars 2011.

<http://www.aphekom.org/web/aphekom.org/home;jsessionid=E12B609A9A8E2ED8F44D870F3B76B937>