Analyse du vendredi 12 octobre 2017

# Oui à la requalification de l'autoroute A12, non au parking de transit !

## Les Bruxellois n'ont pas à financer une infrastructure au service de la navette

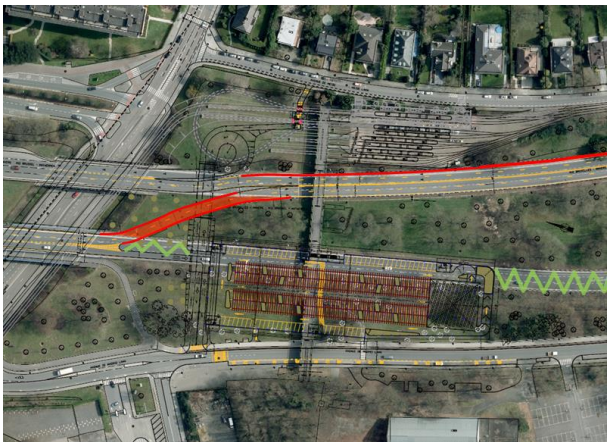
*Le projet de P+R Esplanande a été amendé suite à l'étude d'incidences : sa capacité a été revue à la hausse et sa forme est devenue plus « longiligne » afin, notamment, d'épargner certains arbres.*

La commission de concertation se réunira ce mercredi 24 octobre pour examiner la demande de certificat d'urbanisme et de certificat d'environnement visant la construction d'**un parking de transit (P+R) de 1800 emplacements** ainsi que la **requalification d'une partie de l'A12 en « voirie métropolitaine »**.

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment de 160 mètres de long, 47 mètres de large et 15 mètres de haut pour accueillir ces 1800 emplacements pour voitures ainsi que 250 emplacements pour vélos. Le P+R s'étendrait sur un étage en sous-sol, un rez-de-chaussée, 4 étages et une toiture parking. Il serait relié, via une passerelle existante, au terminus nord de la ligne de tram 3 (arrêt Esplanade).

### Une opportunité importante de requalification de l'autoroute A12 (voire des avenues Van Praet et des Croix du feu)

Le projet vise également la requalification d'une partie de l'A12 en aval du P+R : elle passerait d'un profil à 2x3 bandes séparées par une berme centrale à un profil à 2x2 bandes regroupées du côté nord-est de l'actuelle emprise autoroutière. Cette réduction de l'emprise (auto)routière est bien sûr une bonne nouvelle, même s'il faut la tempérer. En effet, la note explicative explique que cette réduction se ferait « *sans pour autant impacter la capacité automobile de l'axe* ». Autrement dit, cette requalification de l'autoroute ne vise pas à créer un « étranglement » de la circulation au-delà du parking, ce qui pourrait pourtant constituer un incitant à s'y garer et à emprunter les transports en commun (voir point 9 « situation en amont des zones de congestion »).



*Le projet de requalification de l'A12 entre Esplanade et le rond-point du Gros Tilleul.*

L'emprise de l'A12 a été intégrée dans le périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine (PEMVP) du récent Plan Régional de Développement Durable (PRDD), ce qui implique la « *mise en valeur d'éléments identitaires du cadre de vie à travers la notion d'embellissement* ». Le projet devra être particulièrement attentif à respecter cet aspect.

**Bruxelles mobilité, demandeur des certificats, propose même d'aller plus loin en poursuivant la requalification des voiries jusqu'au pont Van Praet**. Cette proposition, hors périmètre des demandes de certificats, fait l'objet d'une annexe au dossier « *Requalification de l'avenue des Croix du Feu et création d'une voie verte entre le Canal et le plateau du Heysel* ». Concrètement, il s'agirait d'« *exploiter le surdimensionnement de l'avenue Van Praet (qui compte 3 larges bandes de circulation) pour y regrouper les deux sens de circulation du trafic de transit. Il s'agit donc de créer une voirie à 2x2 bandes en continuité directe de la voirie métropolitaine qui va remplacer l'autoroute A12.* » Ce faisant,

l'avenue des Croix du Feu, « parallèle », serait transformée en une promenade verte majoritairement dédiée à la mobilité douce.

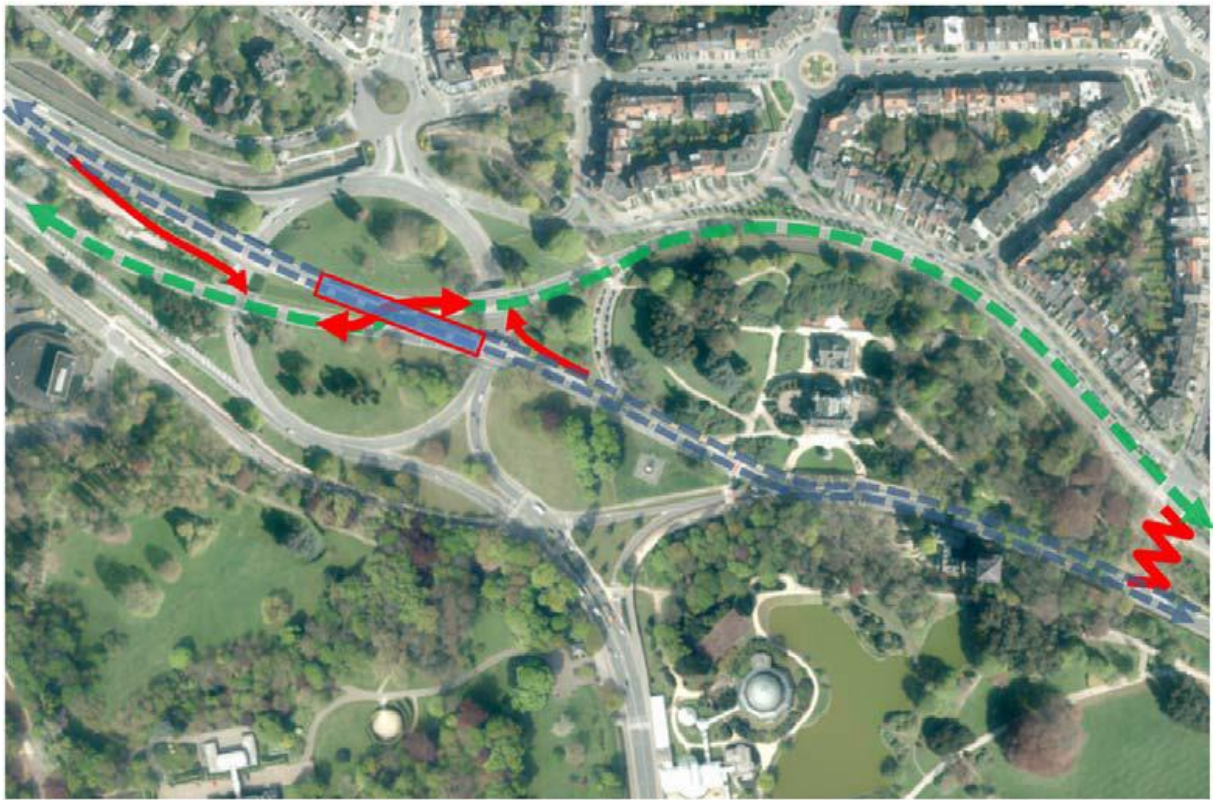


*Illustration de la continuité de la voirie métropolitaine (en bleu) et de la voie verte (en vert) ainsi que des principales adaptations des liaisons et des dessertes automobiles (en rouge) (source : annexe 2 Requalification de l'avenue des Croix du Feu et création d'une voie verte entre le Canal et le plateau du Heysel)*

L'étude d'incidences (EIE) a analysé cette variante, la qualifiant de **tout à fait sensée du point de vue de la mobilité**. L'EIE va même plus loin en recommandant de **prévoir une « intention de projet » considérant l'option 2x1 bande**.
C'est une très bonne idée. Cet aménagement est en effet susceptible de tempérer la vitesse et l'insécurité routière sur des voiries actuellement surdimensionnées où on peine à faire respecter le 50 km/h considérant la largeur et les deux sens uniques. De plus, cela éloignera les nuisances des habitations et procurera, au contraire, une voie verte pour sécuriser les modes actifs tout en améliorant grandement l'usage de la berme centrale.
La création d'un espace convivial longiligne ne doit toutefois pas faire oublier les connexions transversales gommées au fil du temps, comme la liaison directe entre la rue De Wand et l'avenue du Parc Royal. D'autres connexions sont à envisager dans le cadre d'une ouverture progressive du domaine royal au public.

**L'ARAU soutient la requalification de l'autoroute A12 ainsi que la proposition de Bruxelles Mobilité de poursuivre le réaménagement jusqu'au pont Van Praet**. Ce projet, peut être traité indépendamment du projet de P+R qui, lui, n'aurait pas d'effets positifs, au contraire.

## Les effets pervers bien connus des P+R

**Le principe d'un P+R** est simple, et *a priori* louable : l'automobiliste, au lieu d'effectuer l'entièreté de son trajet en voiture, gare celle-ci dans un parking pour continuer son parcours en transports en commun.

Mais, en pratique, les P+R n'ont pas toujours l'efficacité escomptée et ont même des **effets pervers contraires aux objectifs recherchés**. En outre, ils sont **gourmands en espace** (alors que le foncier est rare à Bruxelles) et **chers à construire et à entretenir**.
Ces effets pervers sont bien identifiés. Un numéro du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière[1], publication trimestrielle coéditée par la Région et Brulocalis, en a présenté une synthèse :

- certains usagers choisissent désormais de se rendre dans un P+R plus proche du centre-ville alors qu'ils se stationnaient précédemment dans une gare plus en amont ;
- certains usagers qui se rendaient à la gare ou à la station de métro/tram à pied ou en vélo, optent désormais pour leur voiture ;
- les places de stationnement nouvellement créées sont utilisées davantage par des riverains et des personnes travaillant à proximité.

L'économiste Frédéric Héran souligne en outre que **les espaces libérés sur les artères de la ville par les automobilistes laissant leur véhicules dans les P+R permettent à d'autres de s'y engouffrer**, particulièrement si rien ne les en empêche (péage, réduction ou tarification dissuasive de l'offre de parking en centre-ville par exemple). De manière générale, il conclut que « ***les parcs relais favorisent l'étalement urbain*** »[2].

Ces effets pervers ont également été constatés dans **les résultats d'une étude, menée conjointement par l'Université d'Anvers et la VUB, sur base de l'analyse de 247 P+R**[3]. On peut notamment lire dans les conclusions de cette étude : « *Een substantiële vermindering van het aantal voertuigkilometers dankzij de P+R lijkt op basis van dit onderzoek niet waarschijnlijk. De berekeningen geven zelfs een toename van de autokilometers voor het gebruik van de randparking.* » (p. 43)

En résumé, **les P+R ont tout de la fausse bonne idée**, comme l'ARAU l'écrivait dans une analyse détaillée[4] publiée le 2 février 2017. Le projet de P+R Esplanade n'échappe pas à cette règle, comme va le montrer l'analyse qui suit.

---

[1] Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, n° 40, été 2014. http://www.avcb-vsgb.be/documents/publications/moniteur-mobilite-40.pdf
[2] Frédéric HERAN, *Les effets pervers des P+R*, Vélocité n° 70. Janvier-Février 2003.
[3] *De effectiviteit van Park + Ride. Een meta-analyse van park + ride gebruik*, Toon Zijlstra, Thomas Vanoutrive, Ann Verhetsel, mei 2014.
[4] *Créer des parkings de dissuasion à Bruxelles, une fausse bonne idée*, 2 février 2017 https://arau.org/fr/urban/detail/355/creer-des-parkings-de-dissuasion-a-bruxelles-une-fausse-bonne-idee

## Le projet de P+R Esplanade peut-il déroger à ces effets pervers ?

**Pour qu'un P+R puisse éventuellement rencontrer le succès (c.-à-d. permette, *in fine*, une baisse du trafic automobile), un nombre important de conditions doivent être réunies**. Ces « conditions de réussite » ont notamment été énumérées dans une thèse de Fabienne Margail[5] et citées par Patrick Frenay dans un article[6] interrogeant la pertinence du système de P+R, spécifiquement pour le cas de Bruxelles.
Ces conditions sont les suivantes :

1. gain d'argent pour l'usager ;
2. gain de temps pour l'usager ;
3. intervalles du service de transports publics inférieurs à 15 minutes ;
4. certitude de trouver une place ;
5. distance pédestre entre l'emplacement de parking et le quai d'embarquement non dissuasive ;
6. information en temps réel (téléjalonnement) ;
7. sécurité du véhicule en stationnement ;
8. promotion ciblée ;
9. situation en amont des zones de congestion ;
10. non concurrence avec les bus de rabattement ;
11. nécessité, en parallèle, d'une politique de restriction du stationnement dans le centre-ville et de développement des transports publics ;
12. existence d'une autorité organisatrice générale pour les transports afin de mettre en œuvre de telles mesures conjointes.

Voyons si le projet de P+R Esplanade y répond (pour une vue d'ensemble plus synthétique voir le tableau récapitulatif en annexe).

### 1. Gain d'argent pour l'usager

Il n'est pas évident d'apporter une réponse à ce stade du projet étant donné que **le dossier soumis à l'enquête publique ne donne pas d'information concernant les tarifs qui seraient pratiqués** (bien que deux catégories de tarifs soient mentionnées : tarifs préférentiels et tarifs normaux). L'EIE aborde toutefois cette question sur base d'estimations (p. 551).

[5] Fabienne Margail. *Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement urbain.* Géographie. École Nationale des Ponts et Chaussées, 1996. https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-00529491/document

[6] Patrick FRENAY, *Faut-il favoriser une politique de parcs-relais dans et autour des villes, spécialement à Bruxelles ?*, 2001. Concernant le cas bruxellois voir également INNOV IRIS, 2011, "Intermodalité et développement urbain à Bruxelles", *Prospective Research for Brussels. Brains Back into Brussels,* Idée développée par Sébastien Goethals (ULB) et Patrick Frenay (ULB), Bruxelles, le 22 février 2011.

*Tableau 1 : Tarification possible pour le Parking P+R Esplanade*

| | | Tarification | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Annuel | Trimestriel | Mensuel | 60 tickets | 72h | 48h | 24h | 1h |
| Voiture | 500€ à 600€ | 150€ à 180€ | 50€ à 60€ | 2€ à 4€ | 23€ | 17€ | 9,5€ | 1€ à 2€ |
| Vélo | 50€ à 100€ | | | | | | | |

Pour rappel il s'agit ici d'une estimation sur base d'autres parking de référence en RBC.

Il faut préciser que la « cible » privilégiée de ce P+R est constituée des navetteurs se rendant quotidiennement à Bruxelles en voiture pour rejoindre leurs lieux de travail. **On peut raisonnablement penser que ces navetteurs qui optent pour l'automobile comme moyen de déplacement le font car ils disposent d'un emplacement de parking à destination (dans leur entreprise ou à proximité immédiate) à un tarif « raisonnable » voire gratuit**. L'offre de parkings dans les entreprises situées à Bruxelles reste, faut-il le rappeler, surabondante et ce malgré les dispositions du Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (COBRACE) visant à réduire leur nombre (cette question sera abordée plus en détail dans le point 11).

Ces tarifs estimés ne tiennent vraisemblablement pas compte des tarifs des transports en commun dont le coût devrait donc être ajouté dans le calcul des éventuels gains/pertes pour l'usager. **Dans ces conditions, il est difficile de penser que l'usager pourrait bénéficier d'un quelconque gain d'argent**. D'autant plus que, de manière générale, les automobilistes ont tendance à sous-estimer les coûts liés à l'usage de la voiture.

## 2. Gain de temps pour l'usager

L'EIE annonce un temps de parcours de 25 minutes en transports en commun entre l'arrêt Esplanade et la station Bourse (26 minutes d'après le site de la STIB[7] en prenant le tram 3 (hors temps d'attente du tram)). À ce temps de parcours, il faut ajouter, toujours selon l'EIE, 10 minutes de « *temps de transfert entre la voiture et le Tramway* » (il n'est pas précisé si ce temps de transfert est compté à partir du moment où l'usager pénètre dans le parking ou du moment où il quitte sa voiture garée, ni s'il inclut ou pas le temps d'attente du tram). **Il faudrait donc compter au moins 36 minutes de temps de parcours entre le moment où l'usager dépose sa voiture et son arrivée à la station Bourse**.
**Le même parcours[8] en voiture est, d'après Google maps, de 20 à 45 minutes (14 minutes sans congestion)**.

Il faut en outre préciser, comme le fait l'EIE, que **la ligne de tram 3 devrait, en cas de réalisation du projet de métro Nord (métro 3), ne plus desservir directement l'hyper-centre (Bourse-De Brouckère) ni la Gare du Midi** : « *la modification de parcours de cette ligne avec un terminus futur à Rogier va considérablement réduire l'aire de*

[7] Temps de parcours donné pour le mardi 9 octobre 2018, départ à 8h30.
[8] Temps de parcours donné pour le mardi 9 octobre 2018, départ à 8h30.

*chalandise sans rupture de charge* » (EIE p. 104). Cette éventuelle rupture de charge (plus communément appelée correspondance) entrainerait **un allongement du temps de parcours** pris en exemple (sans parler de la pénibilité des correspondances et de leur effet sur le temps de parcours ressenti par l'usager). L'EIE expose clairement ces désavantages : « [...] *compte tenu des temps de parcours incluant ces ruptures de charge, les navetteurs ne gagneront ni en confort, ni en durée de voyage par rapport à l'usage de la voiture jusqu'à destination.* » (p. 104)

L'EIE ne présente pas les temps de parcours vers d'autres destinations mais évoque toutefois le projet de prolongement de la ligne de tram 7 jusqu'à Esplanade en ces termes : « *Le projet visant à prolonger le tram 7 jusqu'à la station Esplanade ne va pas constituer une alternative pour les utilisateurs car cette ligne transitera dans le plateau du Heysel et offrira des temps de parcours peu compétitif*[s] *par rapport à la voiture pour rejoindre les pôles de destination localisés le long de la ligne 7.* » (p. 104)

En conclusion, l'EIE doit donc reconnaître que « [...] *l'offre en transport en commun et la relative faiblesse des temps de parcours vers les pôles de destination (du centre-ville) directement desservis sont des éléments limitatifs pour garantir le plein succès du projet quant à sa mission de conversion d'automobilistes vers l'usage des transports en commun.* » (p. 104)

**Le P+R Esplanade n'apportera donc manifestement aucun gain de temps pour l'usager, bien au contraire !**

### 3. Intervalles du service de transports publics inférieurs à 15 minutes

En heures de pointes, le tram 3 est cadencé à une fréquence d'un passage toutes les 5 minutes. L'intervalle maximum est, aux heures creuses, de 15 minutes. Le tram 7 (dans l'hypothèse d'un prolongement de la ligne) a des fréquences de passage comprises entre 6 et 15 minutes.
Cette condition serait donc remplie.

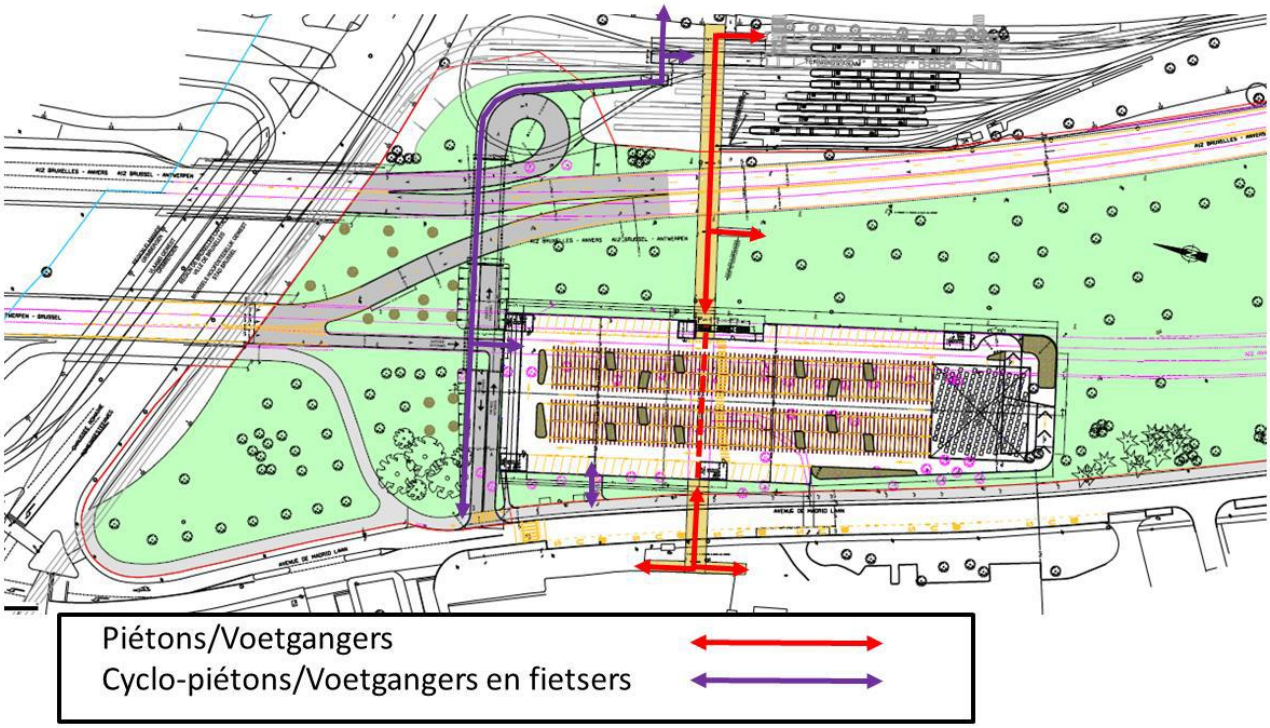
### 4. Certitude de trouver une place

Cette condition dépend de plusieurs facteurs comme le « succès » du P+R (lui-même dépendant des autres conditions énumérées) ou encore du fait que le parking ne soit pas « squatté » par des automobilistes qui ne seraient pas « légitimes », c.-à-d. ceux qui habiteraient trop près (et qui devraient se rendre à Esplanade à pied, à vélo ou en bus) ou trop loin (et qui devraient utiliser un P+R situé plus en amont) ou ceux qui utiliseraient le parking comme un parking de destination pour se rendre sur le plateau du Heysel (les parkings de transit Stalle et Erasme fonctionnent actuellement majoritairement avec ce type d'usagers).

Étant donné le taux d'occupation maximal moyen observé dans l'étude de l'Université d'Anvers et de la VUB (76%), on peut néanmoins penser que cette condition devrait pouvoir être remplie.

## 5. Distance pédestre entre l'emplacement de parking et le quai d'embarquement non dissuasive

Comme mentionné au point 2, **l'EIE estime le temps de transfert entre la voiture et le tram a 10 minutes[9], ce qui est considérable pour ne pas dire rédhibitoire**… Les cheminements piétons entre les emplacements de parking et l'arrêt Esplanade ne pourraient en outre pas s'effectuer de plain-pied, la liaison principale devant s'effectuer par une passerelle située au niveau +2 du parking (itinéraire en rouge sur le plan ci-dessous). L'autre liaison possible n'est pas meilleure et devrait s'effectuer en partie en sous-sol (en bleu sur le plan).




*Les itinéraires piétons et cyclistes entre le parking et ses abords (principalement l'arrêt de tram Esplande) (source : note explicative du projet amendé suite à l'étude d'incidences)*

Étant donné la taille imposante du parking et sa localisation par rapport à l'arrêt Esplande (de l'autre côté d'une voirie à haut débit qui doit être franchie par au-dessus ou par en-dessous), il n'est pas étonnant de constater des distances et donc des temps de parcours dissuasifs pour l'usager. **La condition n'est donc clairement pas remplie**.

## 6. Information en temps réel (téléjalonnement)

La note explicative indique que le parking serait équipé « *d'équipements modernes de téléjalonnement pour orienter efficacement les utilisateurs du parking vers les emplacements libres* ». Il n'est en revanche pas fait mention de panneaux le long des voiries menant au P+R. L'éventuelle installation de ce type de dispositif dépasse le cadre de la présente demande de certificat d'urbanisme et nécessiterait une incertaine collaboration avec la Région flamande (voir le point 12 pour les questions de « gouvernance »).

[9] L'EIE ne précise pas s'il s'agit d'un temps moyen. Si c'est le cas, le temps de parcours entre l'emplacement de parking le plus éloigné et l'arrêt de tram doit être nettement plus long.

## 7. Sécurité du véhicule en stationnement

Le projet prévoit un dispositif de gardiennage : la condition peut être considérée comme remplie. Il ne faut néanmoins pas négliger la répercussion sur les coûts pour les usagers.

## 8. Promotion ciblée

Les documents n'abordent pas cette question bien qu'ils définissent assez précisément la « cible », à savoir « *des navetteurs pour qui le trajet le plus court vers Bruxelles se fait aujourd'hui par l'A12 et qui habitent entre 0 et 12 km du projet qui n'ont pas d'autres alternatives en transports en commun.* » (Résumé non technique de l'EIE, p. 43) Si le ciblage géographique semble assez facilement réalisable, **comment, en revanche, déterminer que l'usager du P+R serait effectivement dépourvu d'alternatives en transports en commun ?** Sur quels critères objectifs se baser ? Distance domicile-arrêt de transports en commun le plus proche ? Temps de parcours en transports en commun vs temps de parcours en voiture ? Fréquence des transports en commun ?

## 9. Situation en amont des zones de congestion

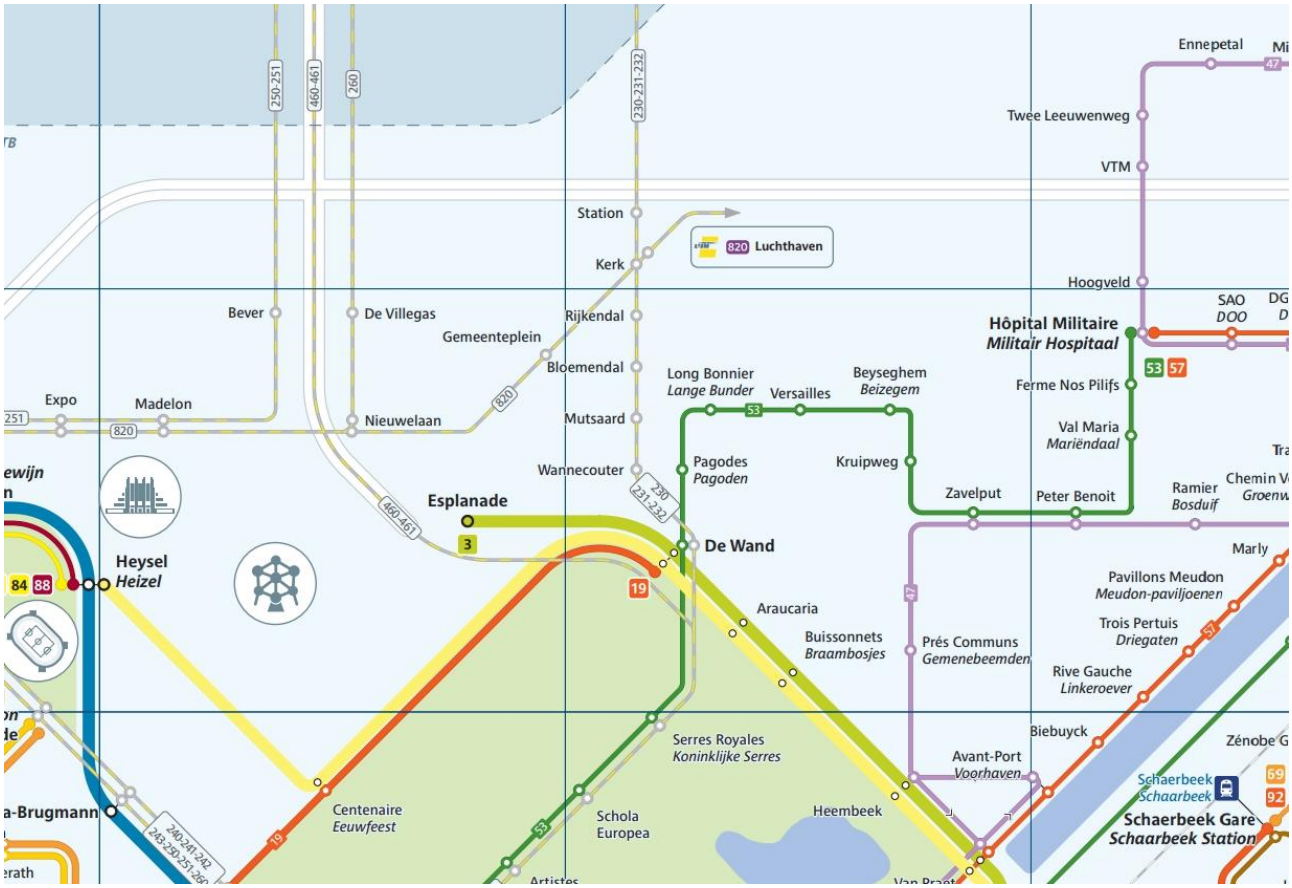
Ce critère est en lien direct avec la condition « gain de temps pour l'usager ». En effet, un P+R situé en amont de la congestion permettrait à ses usagers de « passer outre » celle-ci grâce à des transports en commun séparés du trafic automobile (train, tram en site propre, bus sur voie réservée). **Le P+R Esplanade se situerait au contraire en aval de la principale zone de congestion**, située sur une portion de l'A12 au nord de l'échangeur avec le Ring.

*Figure 51 : Zones de congestion sur un parcours le long de l'A12 vers le centre-ville de Bruxelles à 08h00 en semaine. (Google Maps 2017) et vers la Petite Ceinture de Bruxelles*

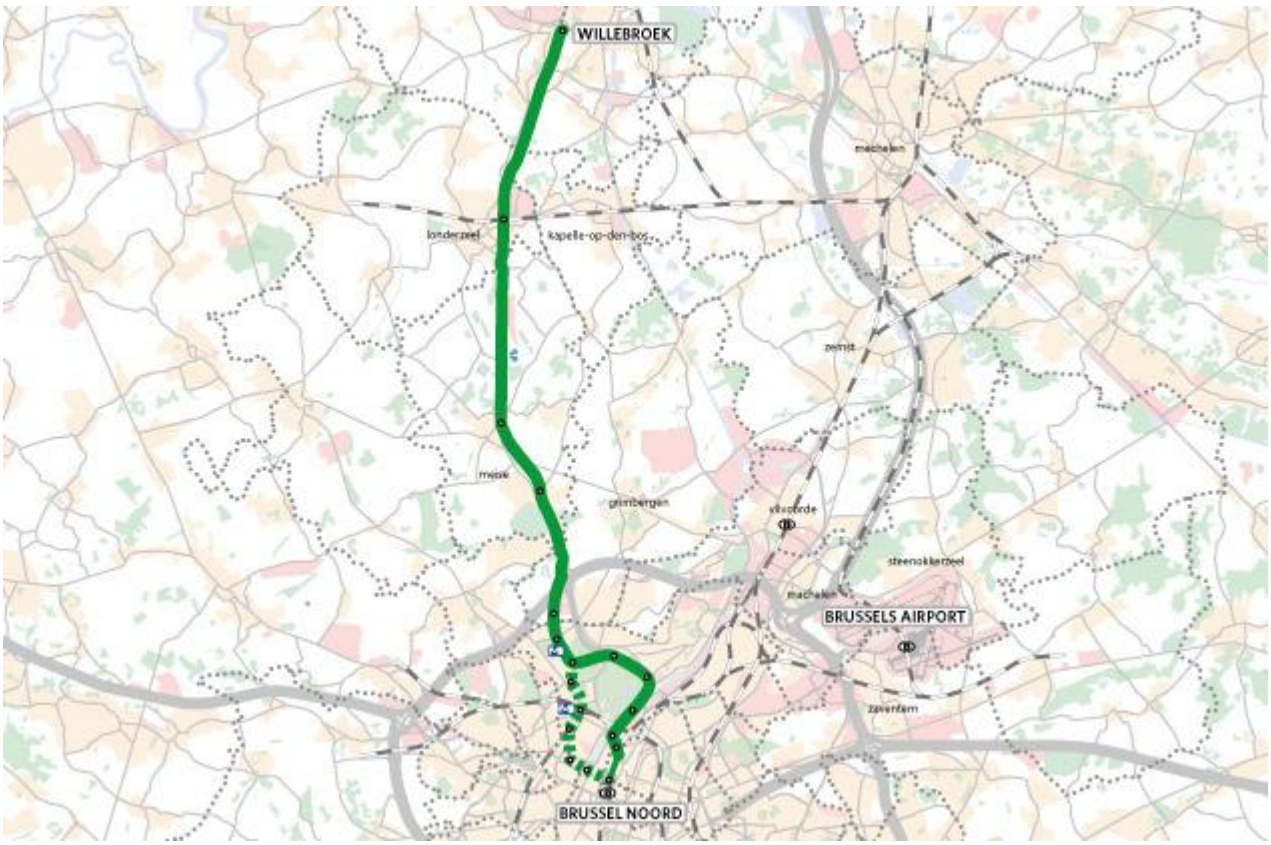
L'EIE relativise ce mauvais emplacement du P+R Esplanade en indiquant qu'il existe également des zones de congestion en aval. Néanmoins, comme cela a été montré au point 2, cette congestion en aval ne rend pas pour autant le trajet en voiture moins rapide que le trajet en transports en commun. On peut donc en conclure que **la condition n'est pas remplie**.

## 10. Non concurrence avec les bus de rabattement

Dans l'état actuel du réseau, on ne peut pas considérer l'arrêt Esplanade comme un point de rabattement pour d'autres lignes de transports en commun. Plusieurs itinéraires de lignes de bus de De Lijn passent à proximité mais se poursuivent vers le centre-ville (principalement à destination de la Gare du Nord). Des correspondances avec le réseau STIB sont certes possibles (notamment à hauteur de l'arrêt De Wand) mais l'absence de tarification intégrée entre les deux compagnies n'encourage pas cette pratique.




*A priori* le P+R n'entrerait pas en concurrence avec des bus de rabattement. En revanche, **il existe un fort risque de concurrence avec un des projets du *Brabantnet* de la Région flamande** consistant en la création d'une ligne de *sneltram* entre Willebroek et la Gare du Nord qui suivrait le tracé de l'A12.




*Projet de De Lijn de sneltram Willebroek - Brussel Noord (source : https://www.delijn.be/nl/mobiliteitsvisie2020/brabantnet/wat-is-brabantnet/willebroek-brussel.html)*

L'EIE mentionne explicitement ce risque : « […] *il existe également un risque que cette même ligne réponde aux mêmes besoins que le projet Esplanade et offre une solution à destination du même public.* » (p. 103) L'EIE préconise donc de « […] *s'assurer que les 2 projets ne se mettent pas en concurrence entrainant l'échec de l'un, de l'autre ou des 2 projets.* » (p. 103) mais ne formule aucune recommandation afin d'y parvenir…

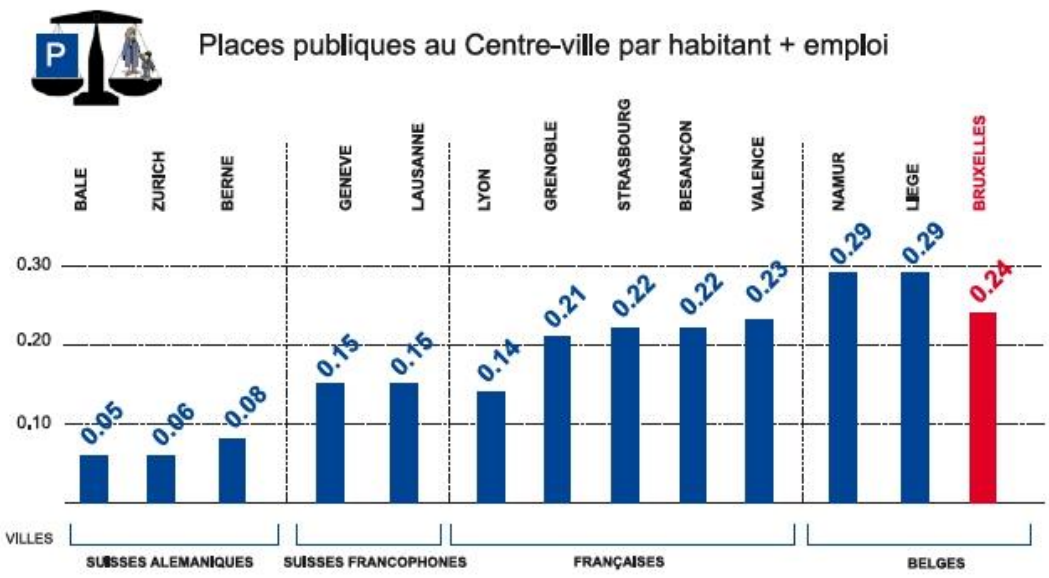
Ce projet du Brabantnet à l'intérêt de proposer des trajets séparés du trafic et qui se feraient le long de l'A12.

## 11. Nécessité, en parallèle, d'une politique de restriction du stationnement dans le centre-ville et de développement des transports publics

Il s'agit là de conditions essentielles, qui dépassent le cadre limité de la réussite ou de l'échec éventuels de projets de P+R car elles jouent un rôle fondamental dans une politique qui viserait un important report modal.

**Le moins que l'on puisse dire concernant la situation du stationnement en centre-ville c'est que l'offre de places de parking y est surabondante**, tant en emplacements publics (en voirie et hors voirie) qu'en emplacements privés (parkings d'entreprises). Les tarifs pratiqués sont bas (particulièrement en regard de ceux en vigueur dans d'autres villes européennes) voire inexistants dans le cas des parkings de bureaux.

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




Source : Transitec

**Concernant les parkings de bureaux**, le diagnostic réalisé dans le cadre de l'élaboration de l'avant-projet de nouveau Plan Régional de Mobilité dit notamment ceci : « *Le relevé de stationnement de 2014 a recensé près de 210.000 emplacements de stationnement hors voirie liés à des bureaux. À ceux-ci s'ajoutent encore une partie des places des parkings publics pour lesquelles les entreprises disposent d'abonnements pour leurs employés. L'offre de parkings de bureaux est particulièrement dense en centre-ville et dans le quartier européen.* »[10]

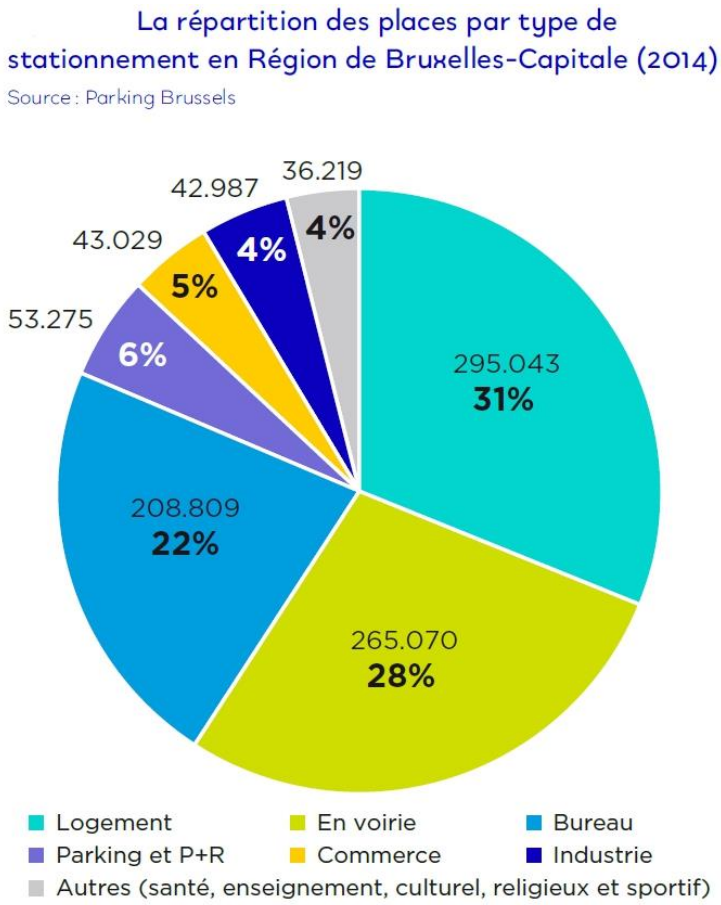
**Les dispositions du COBRACE visant à réduire le nombre d'emplacements de parking des entreprises[11] n'ont, du moins pour l'instant, pas l'efficacité escomptée** : les premiers résultats montrent que seules 18 entreprises sur les 79 jusqu'à présent concernées (soit 22%) ont effectivement supprimé des emplacements depuis 2014[12].

[10] Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise | Octobre 2017, *Pourquoi le stationnement est-t-il difficile à Bruxelles, malgré une offre importante d'emplacements de parking ?* http://goodmove.brussels/fr/diagnostic/pourquoi-le-stationnement-est-t-il-difficile-a-bruxelles-malgre-une-offre-importante-demplacements-de-parking/

[11] Il s'agit plus précisément, de supprimer les places de parking excédentaires (« héritées » du passé et non conformes aux seuils actuels) au moment du renouvellement du permis d'environnement. Les entreprises peuvent toutefois choisir de payer une « taxe » ou de mettre à disposition du public (riverains) ces places excédentaires. Il existe en outre des dérogations.

[12] Pour une vue plus détaillée de la situation, voir *Question écrite concernant les effets du Cobrace sur le parking*. de Arnaud Pinxteren à Céline Fremault, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Energie (question n°866), B.Q.R. n° 43, page 198, 15-09-2018 http://weblex.brussels/data/crb/bqr/2017-18/00043/images.pdf#page=198

Au total, la Région compte, d'après les relevés de 2014, **944.432 places de parking** réparties comme suit :




Du point de vue de la politique de stationnement au sens large, l'avant-projet de nouveau Plan Régional de Mobilité n'est pas très volontariste et ne propose en tout cas pas de mesures concrètes de restriction du stationnement dans le centre-ville tandis que la récente modification du CoBAT a entériné le relèvement du seuil de nombre d'emplacements de parking qui oblige à réaliser une EIE, ce qui illustre le volontarisme régional en la matière…
**La condition « restriction du stationnement dans le centre-ville » n'est donc pas remplie** (et ne promet pas d'être remplie à court ou moyen terme).

**Les projets de développement des transports publics en lien avec le projet de P+R Esplanade** ont déjà été abordés dans le point 2. Le projet de prolongation du tram 7, qui d'après l'EIE n'offrirait pas d'alternative efficace à la voiture, n'aurait donc pas d'effet sur l'« attractivité » du parking. Le projet de métro Nord (métro 3) aurait même, quant à lui, et toujours selon l'EIE, des effets négatifs sur le temps de parcours entre le P+R et le centre-ville.
**La condition « développement des transports publics (en lien avec le projet) » n'est donc pas rencontrée**.

### 12. Existence d'une autorité organisatrice générale pour les transports afin de mettre en œuvre de telles mesures conjointes

Est-il nécessaire de préciser qu'un tel organe n'existe pas pour Bruxelles et son hinterland ? La communauté métropolitaine de Bruxelles est une coquille vide, l'intégration tarifaire entre les différents opérateurs de transports publics s'apparente à la quête du Graal, la Région flamande décide unilatéralement de l'« optimisation » du Ring, le RER n'est toujours pas complet… Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que deux projets concurrents se développent en parallèle : la Région flamande misant sur le *sneltram Willebroek - Brussel Noord*, la Région de Bruxelles-Capitale sur le P+R Esplanade. À l'intérieur de la Région, la politique régionale est souvent parasitée par les résistances des communes ou encore de la STIB.
**Sans surprise, cette condition n'est pas remplie**.

### Conclusion : le projet de P+R Esplanade ne passe pas le crible de ces 12 conditions

Le projet de P+R Esplanade échoue à remplir ces « conditions de réussite », particulièrement celles qui sont le plus déterminantes : gain de temps et d'argent pour l'usager.
En l'absence de mesures réellement contraignantes de restriction du trafic automobile en Région bruxelloise (péage/taxation kilométrique, réduction drastique de l'emprise automobile en voirie, politique de stationnement volontariste (diminution du nombre global d'emplacements, augmentation des tarifs), politique fiscale décourageant la possession et l'usage de la voiture, etc.), un projet tel que **le P+R Esplanade n'aurait au mieux qu'un effet nul et, au pire, un effet contraire à celui recherché**. Comme l'a montré l'étude de l'Université d'Anvers et de la VUB citée en introduction, **les P+R situés en bordure de ville (*randparkings*) auraient pour effet d'augmenter le nombre de kilomètres parcourus en voiture…**

Outre l'absence d'effet positif sur la mobilité, voire la présence d'effets négatifs, la création de ce P+R pose également question en matières urbanistique et financière, malgré sa relative bonne intégration dans l'environnement paysager, contrairement à d'autres projets dans la zone (NEO).

## Gaspillage d'espace et d'argent

Le P+R Esplanade aurait **une emprise au sol de plus de 7.500 m² (sans compter les voies d'accès et autres abords)**. Cet espace ne pourrait-il pas être mieux valorisé ? Le projet « connexe » de requalification d'une partie de l'autoroute A12 en voirie métropolitaine permettrait la création d'une zone de parc, pourquoi ne pas l'agrandir en ne réalisant pas le parking ? L'EIE n'a pas étudié cette alternative, pas plus qu'une alternative de création d'un centre de distribution urbaine (CDU) qui pourrait pourtant être pertinent à cet endroit (débouché de l'autoroute en provenance d'Anvers), pour autant qu'il respecte le cadre paysager exceptionnel de cette entrée de ville.

En terme de superficie de plancher, le projet initial s'étendait sur 41.620 m². La note explicative du projet amendé ne précise pas la superficie actuellement projetée (mais elle doit

être plus élevée vu que la capacité du parking a été revue à la hausse). **Quid d'une éventuelle reconversion de ces surfaces ?** L'avant-projet de Plan Régional de Mobilité insiste sur la nécessité de prévoir cette reconversion : « *Il est important également de concevoir des P+R dont l'usage est réversible dans le temps car certains de ceux-ci risquent de s'avérer inutiles dans les décennies à venir (évolution modale, véhicules autonomes) et leur reconversion doit être anticipée dès la conception.* » (Fiches Action, p. 87)
Les documents soumis à l'enquête publique n'abordent apparemment pas cette question, peut-être parce qu'il est très difficile de reconvertir des parkings pour y accueillir d'autres fonctions (notamment à cause de la faible hauteur des plafonds).

L'EIE estime le coût de construction du P+R Esplanade à **7.000 € par emplacement**, soit **12.600.000 €** pour un parking de 1.800 places tel qu'envisagé. Cette estimation est bien optimiste par rapport à d'autres sources[13] qui donnent une fourchette entre **10.000 € et 15.000 € la place, soit un coût entre 18.000.000 € et 27.000.000 €**. À ce coût de construction il faut ajouter le coût d'entretien que l'EIE chiffre à 250 €/place/an, soit 450.000 € par an. En considérant une « durée de vie » de 20 ans, il faudrait donc y consacrer 9.000.000 d'euros. **Le coût total de construction et de maintien de l'infrastructure pendant 20 ans pourrait donc s'élever à 36.000.000 d'euros !**
Il faut bien sûr déduire les recettes, mais elles risquent d'être bien faibles ; à ce sujet, le dossier du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière indique : « *un dilemme majeur concernant les P+R concerne les coûts d'investissement et d'exploitation très élevés pour des recettes souvent faibles.* » (p. 23)

**Cette facture serait payée par les Bruxellois** : créer ce P+R Esplanade reviendrait donc, en quelque sorte, à offrir un cadeau aux navetteurs afin de tenter, très certainement en vain, de les dissuader de continuer à circuler en voiture à Bruxelles… Pourquoi les Bruxellois devraient-ils sacrifier terrain et moyens à un projet destiné à des usagers qui paient leurs impôts en périphérie ?

## Conclusion : ce n'est pas aux Bruxellois de financer des infrastructures qui constituent, *in fine*, des instruments au service de la navette

Comme l'écrit Patrick Frenay, « *Nous ne voyons vraiment pas pourquoi on doit ainsi « développer le tapis rouge » devant les automobilistes afin qu'ils acceptent de ne pas faire… quelques kilomètres de leur parcours final en voiture, à un coût particulièrement élevé, au lieu de chercher à renforcer d'abord et avant tout l'ensemble des potentialités de la chaîne écomobile, au bénéfice davantage de l'ensemble de la population, surtout urbaine, plutôt que des classes moyennes et aisées s'installant en banlieue ou en périphérie.* »[14]

**Les impératifs fédéraux (et flamands) d'accessibilité à Bruxelles produisent, comme ceux qui sont à l'œuvre dans le dossier du survol de la capitale, un lot de nuisances pour les Bruxellois** : pénétrantes, viaducs, tunnels et parkings démesurés

[13] Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, n° 40, été 2014.
[14] Patrick FRENAY, *Faut-il favoriser une politique de parcs-relais dans et autour des villes, spécialement à Bruxelles ?*, 2001

encouragent, depuis plus de 50 ans, un trafic automobile qui nuit gravement à leur santé. Malgré les intentions apparemment vertueuses, le projet de P+R Esplanade (et le développement de P+R en général) ne remettrait pas en cause ce système au service des intérêts de la navette et aux dépens de la qualité de vie.

Si la Région veut réellement voir la pression de la navette automobile et ses nuisances diminuer, elle dispose, dans ses compétences propres, de solutions plus efficaces et moins chères telles qu'une politique de stationnement plus dissuasive (diminution du nombre d'emplacements, tarification plus élevée) et/ou un péage urbain qui pourrait lui rapporter 325 millions par an à affecter prioritairement au renforcement du transport public.

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
arau.org

## Annexe : tableau récapitulatif des « conditions de réussite »

| | |
|---|---|
| **Gain d'argent pour l'usager** | ✗ |
| **Gain de temps pour l'usager** | ✗ |
| **Intervalles du service de transports publics inférieurs à 15 minutes** | ✓ |
| **Certitude de trouver une place** | ✓ |
| **Distance pédestre entre l'emplacement de parking et le quai d'embarquement non dissuasive** | ✗ |
| **Information en temps réel (téléjalonnement)** | ✗ / ✓ /? |
| **Sécurité du véhicule en stationnement** | ✓ |
| **Promotion ciblée** | ? |
| **Situation en amont des zones de congestion** | ✗ |
| **Non concurrence avec les bus de rabattement** | ✗ / ✓ |
| **Nécessité, en parallèle, d'une politique de restrictions du stationnement dans le centre-ville et de développement des transports publics** | ✗ |
| **Existence d'une autorité organisatrice générale pour les transports afin de mettre en œuvre de telles mesures conjointes** | ✗ |