



Enquête publique sur le cahier des charges du projet de 1485 places de parking couvertes et 1773 places à l'air libre – Esplanade – Avenue de Madrid

Le nouveau projet de parking dépend de l'obtention de différents permis pour des lignes STIB et est prévu sur 3 étages. Bien que la note explicative mentionne qu'il est destiné à compenser la suppression d'emplacements de parkings impliquée par le projet STIB, il prévoit en réalité une **augmentation nette de 240 places** de parking. Au lieu des 1519 places de compensation stricte, il prévoit 1759 emplacements.

Le parking E concerné est selon la note préparatoire à l'étude d'incidences, comme le parking C, inexploité la plupart du temps. Il est ouvert pour des événements spécifiques, en particuliers des concerts au Palais 12. Le parking E actuel, bien qu'il ait une **capacité de 1010** emplacements n'accueille **plus de 404 véhicules qu'1 à 4 jours par mois uniquement**. Une exception est faite lors du salon Batibouw où on atteint une proportion de 1000 véhicules par jour. Toujours est-il que le parking E est clairement moins fréquenté que les parkings ABTM.

Au niveau des alternatives et variante, outre l'alternative 0, seule une variante avec un parking de 4 étages est proposée. Ceci questionne d'autant plus que les parkings à étage font partie d'une conception urbanistique obsolète. Dans une ville-région qui doit faire à la rareté du foncier et à d'importants problèmes de congestion, ouvrir la voie à des parkings de surface qui se multiplient est rétrogrades et contraire aux ambitions régionales.

Vu le caractère presque transfrontalier du projet, l'enquête publique devrait également se faire dans les communes concernées de la Région flamande.

Remarque sur le cahier des charges :

- 1) IEB demande une étude des incidences cumulées du projet avec les autres projets projetés sur le plateau du Heysel (Néo, P+R A12,...)
- 2) Le projet de parking se doit d'être étudié de manière à permettre une reconversion de fonction
- 3) Au niveau des alternatives et variantes :
 - IEB demande l'étude d'une alternative qui se limite à une compensation stricte des places perdues.

- IEB demande une alternative qui étudie la réduction du nombre de places de parking. Le PRDD entend diminuer la part modale de la voiture à 25 % en 2030, de plus, le projet qui se trouve à cheval en zone B et C du RRU, verra son accessibilité renforcée par le projet de la STIB. Il faut donc une alternative cohérente avec la volonté régionale de changement modal et donc une diminution du nombre de places de 30 %.

- **Variante** : le P+R A12 a reçu ou devrait recevoir son permis d'urbanisme, il est situé à proximité du projet et sera relié directement au Tram 3. Une variante pourrait être de ne pas construire de nouveau parking pour compenser les places perdues, puisque le parking E est déjà sous-utilisé aujourd'hui mais d'étudier une mutualisation des places du P+R lors des événements en soirée comme les concerts en Palais 12 qui crée une demande ponctuelle.

4) Concernant l'aire géographique pour la mobilité : l'étude d'incidences devrait à minima englober la partie sud de l'avenue Houba de Strooper qui présente de graves problèmes de congestion routière ainsi que la partie transfrontalière de la Région flamande directement impactée par le projet.

5) Bruxelles-Mobilité devrait faire partie du comité d'accompagnement. Vu l'impact important de ce genre de projet sur le cadre de vue environnant, des représentants des comités riverains devraient obtenir le statut d'observateur au sein du comité d'accompagnement.

Pour Inter-Environnement Bruxelles

Claire SCOHIER et Thyl VAN GYZEGEM

Le 14 mai 2019