

Bruxelles, le 15 septembre 2020

Avis d'IEB sur la demande de certificats d'urbanisme pour réaliser un parking de transit P+R à Crainhem et développer la plateforme multimodale

À l'attention du Collège des Bourgmestres et échevins de Woluwe-Saint-Pierre
Service d'Urbanisme
Avenue Charles Thielemans 93, 1150 Bruxelles

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et messieurs les Échevins, chers membres de la commission de concertation, par la présente, je vous fais parvenir l'avis de mon association concernant le projet mentionné ci-dessus.

Les P+R, une politique inefficace

Le Plan Good Move approuvé il y a quelque mois précisait la volonté de la Région de concevoir les parkings de dissuasion « **le plus en amont possible de la chaîne de déplacement** et donc, en priorité, à l'échelle métropolitaine»¹. Force toutefois est de constater que cette volonté entre en conflit avec la décision préalable, coulée dans le PRDD, de créer 10 parkings relais sur le territoire régional pour un total de 10 000 places.

Différentes expériences, plus ou moins récentes, ont déjà pu démontrer que **les parkings relais sur le territoire de la région sont inefficaces**, soit parce qu'ils sont détournés de leur fonction première pour devenir un parking de destination (comme c'est le cas à Érasme, Uccle-Stalle et sans doute bientôt le long de l'A12 pour accéder à NEO), soit parce qu'ils ne rencontrent qu'un succès plus que mitigé (le parking Ceria avec ses 20 % de fréquentation journalière alors qu'il était encore gratuit, l'expérience au parking C lors de la fermeture du tunnel Léopold II qui a compté moins de 20 stationnements en deux jours...). La seule exception étant le parking Delta dont les chiffres de fréquentation sont à prendre avec des pincettes au vu des nombreuses voitures-ventouses y étant garées.

Ce manque de succès n'est pas étonnant tant la réussite d'un P+R dépend de toute une série de facteurs qui sont difficiles à maîtriser. Trois paramètres, au minimum, sont incontournables : la **diminution de places de parkings au centre-ville**, la **présence de lignes de transport public performantes** sur le site choisi pour l'implantation du P+R et une **tarification adaptée**.

Diminution des emplacements de parking à destination ?

Si le Plan Good Move entend diminuer l'offre de stationnement en voirie à l'échelle régionale, il vise dans le même temps à compenser (un peu) ces pertes en créant 20.000 nouvelles places hors voirie. La création de nouvelles places de parking constitue pourtant un incitant certain à l'usage de l'automobile. D'autant plus que ces nouvelles places viendront s'ajouter à l'offre pléthorique existante

1 p.69.

au centre-ville et dans le quartier européen².

Les dispositions du CoBRACE visant à réduire le nombre d'emplacements de parking des entreprises n'ont à l'heure actuelle pas eu l'efficacité escomptée. En conséquence, l'assurance pour les navetteurs de trouver une place à destination ne joue pas en faveur des P+R.

Un report modal compétitif à la voiture ?

D'après l'étude d'incidences, il n'existe pas de meilleure alternative d'emplacement pour ce parking que la station de métro Crainhem. En effet, la présence d'une ligne de transport public à haute performance est un facteur de réussite du projet qui est, dans le cas présent, rencontré.

En revanche, pour que le parking soit attractif, il faut que le trajet en transport en commun fasse gagner du temps par rapport à l'usage de la voiture, d'autant plus si l'on dispose d'une place de parking gratuite à destination. Or, force est de constater que les temps de parcours en transport public sont peu compétitifs avec ceux de la voiture.

Si pour rejoindre le Pentagone en voiture depuis l'emplacement du parking il faut compter 23 minutes en moyenne contre 22 minutes en métro, pour rejoindre la gare de **Bruxelles-Nord**, il faut compter 23 minutes en voiture contre **30 minutes en métro avec une correspondance** nécessaire. Pour rejoindre **Bruxelles-Midi**, il faut compter 25 minutes en voiture contre **30 minutes en métro, également avec une correspondance** nécessaire. Quant au **quartier Européen**, s'il ne faut compter que 13 minutes en voiture, il faut **près du double pour le rejoindre en métro**.³

Les ruptures de charge, outre le fait qu'elles font perdre du temps, rallongent significativement le temps subjectif à parcourir pour l'utilisateur. Plus que la vitesse commerciale, c'est bien le temps ressenti par l'utilisateur qui peut dissuader de délaissier sa voiture dans un P+R.

D'autant plus que l'emplacement du P+R n'est pas situé en amont de la congestion puisque la zone est concernée par une circulation très dense liée à la présence du Campus et de l'hôpital, qu'en heure de pointe du matin l'avenue Wezembeek arrive rapidement à saturation et qu'en heure de pointe du soir, on constate des remontées de files pour aller vers le Ring.

Le temps de parcours similaire ou supérieur en transport en commun couplé à l'impossibilité d'échapper à la congestion, une fois sa voiture récupérée, ne sont pas de nature à encourager un report modal.

Un **rebond de circulation** n'est pas non plus à exclure, c'est un des effets pervers observés avec les P+R : en l'absence d'un mécanisme de régulation du

2 Le relevé de stationnement de 2014 a recensé près de 210.000 emplacements de parking hors voirie liés à des bureaux. **À ceux-ci s'ajoute encore une partie des places des parkings publics pour lesquelles les entreprises disposent d'abonnements pour leurs employés.**

3 Moyenne de Google Maps.

trafic (type péage urbain, par exemple), l'espace nouvellement libéré sur les artères de la Région par les navetteurs qui auront utilisé le parking pourrait créer un appel d'air pour des automobilistes qui privilégiaient auparavant des alternatives à la voiture pour se rendre à Bruxelles.

Des automobilistes qui se stationnaient auparavant plus en amont et qui utilisaient des moyens de transport alternatifs pour rejoindre la région seront également davantage tentés de prendre leur voiture jusqu'aux frontières régionales, augmentant par la même occasion la congestion.

L'inconnue de la grille tarifaire

En l'absence d'une diminution drastique du parking de destination et d'une excellente connexion en transport en commun, il ne reste que le levier du prix pour tenter de faire une différence. Pour une utilisation optimale, il faut trouver le **juste équilibre** entre un tarif plus avantageux qu'un trajet 100 % voiture jusqu'à la destination, mais assez élevé que pour qu'il ne soit pas détourné de son objectif initial.

La grille tarifaire non approuvée par le gouvernement renseigne un tarif moyen de 2,5 euros, soit le prix d'un ticket de métro. Pour rendre attractif l'usage du P+R, est évoquée la possibilité d'une intégration tarifaire du prix du billet de transport et du prix du ticket du transport public.

Un tel cas de figure implique, soit que l'automobiliste-navetteur ne paie pas son ticket de transport, auquel cas cela introduit une injustice entre les utilisateurs « historiques » du transport public qui paient un prix plein et les automobilistes-navetteurs qui non seulement ne s'acquittent pas du tarif du ticket, mais ne financent pas non plus la STIB via l'impôt. Soit que l'automobiliste-navetteur ne paie pas le tarif du parking, or il s'agit d'une politique dont le coût à charge de la Région, et donc des Bruxellois, est compris entre 150 et 250 millions pour les 10 000 places à construire. Un coût particulièrement élevé au regard de l'efficacité supposée et un modèle qui ne permet pas de rentrées financières au bénéfice de la Région.

Le P+R, un dispositif anti-urbain

Derrière la question pratique de la tarification se cache en fait la question plus générale de **justice environnementale**. Est-il juste de faire payer les Bruxellois pour les coûts environnementaux et financiers de l'étalement urbain ? Cette question se pose d'autant plus que les P+R tendent à légitimer symboliquement cet étalement urbain et que ce dernier constitue une moins-value fiscale pour la Région. Est-il également juste de réquisitionner de l'espace foncier, une ressource de plus en plus rare à Bruxelles, pour y construire du parking au détriment d'autres fonctions dont la ville a cruellement besoin ?

L'utilisation de cet espace pour y créer du logement abordable, des crèches, des services sociaux ou culturels, ou du commerce de proximité, permettrait au contraire de favoriser l'urbanité, de limiter l'étalement urbain et donc de limiter les déplacements entrants à Bruxelles.

Dans cet esprit, nous saluons donc la volonté du chargé d'étude de réduire drastiquement le nombre de places de parking afin de permettre de développer des fonctions connexes. Cependant, nous avons du mal à comprendre le choix des fonctions retenues. En effet, alors que le chargé d'étude met en avant que le

quartier Kappelveld présente des déficits importants dans certaines typologies d'équipement tels les centres culturels, les crèches, les équipements d'aide sociale ou les résidences pour personnes âgées, le projet final propose d'y inclure un supermarché, de l'horeca et un pépiniériste.

Non seulement **ces fonctions ne répondent pas aux lacunes identifiées, mais ils représentent de plus des fonctions qui risquent d'attirer encore plus d'automobilistes et qui demanderont de construire du parking supplémentaire.** Autant pour le report modal !

Conclusion

Au vu des éléments détaillés ci-dessus, IEB demande de ne pas construire de P+R sur le territoire régional, mais de **favoriser la concertation entre Régions pour établir ce type de parkings en amont de la congestion** et à proximité de lignes de transport public. La surreprésentation de l'usage de l'automobile dans la périphérie proche de Bruxelles tient à de nombreux facteurs, mais elle peut sans nul doute être atténuée en développant les alternatives à la voiture, soit en proposant une **intégration tarifaire des dessertes de la STIB, des TEC et de De Lijn, en étendant les lignes de la STIB hors de Bruxelles, en développant un réseau performant vers Bruxelles et en facilitant l'usage du vélo⁴.**

Cette alternative nous semble non seulement plus juste socialement parlant mais également plus durable, d'autant que seul le rez-de-chaussée du parking prévu est reconvertisible en cas d'échec de son utilisation.

Le parking actuel n'étant utilisé en moyenne qu'à 70 % de sa capacité, soit 135 places, nous ne comprenons pas quels seront les mécanismes qui pourraient attirer 750 automobilistes dans un futur proche (absence de diminution du parking au centre-ville, péage urbain toujours pas à l'ordre du jour...).

D'autant plus que ces derniers mois ont montré une **augmentation significative du télétravail** qui pourrait s'installer dans la durée et limiter le nombre de déplacements entrants à Bruxelles tout en continuant à encourager l'étalement urbain et donc l'appauvrissement fiscal de la Région. À quoi ressembleront les déplacements domicile-travail d'ici 2 ans et demi, soit la date estimée du début des travaux ? En l'absence de réponse, **mieux vaut investir dans le transport public performant dont l'utilisation n'est pas limitée aux déplacements domicile-travail. De même, l'espace non utilisé par la construction d'un parking pourrait être utilisé pour des fonctions utiles à la ville et accessibles via la station de métro.**

4 Ces recommandations ont été formulées par Mathieu Strale (ULB) dans son étude « Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées ». Voir <https://journals.openedition.org/brussels/2831>

Pour IEB,

Thyl Van Gyzegem