

Avis d'IEB sur la demande de certificats d'urbanisme et d'environnement pour réaliser un parking de transit P+R et requalifier l'autoroute A12 en voirie métropolitaine

12 octobre 2018

La présente demande de certificat comprend deux projets qui, s'ils sont cohérents l'un avec l'autre, peuvent être envisagés comme deux projets séparés. Cet avis portera donc dans un premier temps sur la demande relative à un parking de transit P+R et ensuite sur la requalification de l'autoroute A12.

Un projet contre-productif socialement et environnementalement

L'installation d'un parking de dissuasion sur le territoire régional est doublement injuste. D'un côté car cela équivaut à faire payer les bruxellois pour les coûts environnementaux et financiers de l'étalement urbain qui constitue lui même une moins-value fiscale. De l'autre car il réquisitionne de l'espace foncier, devenu rare à Bruxelles, alors que celui-ci pourrait servir à d'autres fonctions, notamment du logement public dont la Région manque cruellement. L'utilisation de cet espace pour des fonctions dont la ville a besoin permettrait justement de limiter l'étalement urbain et donc les déplacements entrants dans Bruxelles.

Un parking de transit sur le territoire régional : un dispositif peu efficace

Tout le monde (ou presque) s'accorde aujourd'hui pour reconnaître qu'il est impératif de limiter la charge de trafic entrant quotidiennement à Bruxelles. Si IEB partage cet objectif, la fédération est cependant très sceptique sur la capacité d'un P+R à constituer une réponse efficace à cette problématique.

Les retours d'expérience des P+R en Région bruxelloise et à l'étranger démontrent que ceux-ci sont en fait majoritairement utilisés comme parking de destination par les riverains et les personnes travaillant à proximité. Une utilisation conforme aux objectifs dépend de toute une série de facteurs qui sont difficiles à maîtriser.

Le RIE le reconnaît lui-même en pointant en page 169 que le succès du parking est « *difficilement mesurable actuellement. Un grand nombre de paramètres [évoluant] en mobilité* ».

Parmi ces paramètres, trois au minimum sont incontournables : la diminution de places de parkings au centre-ville, la présence de lignes de transport publics performantes sur le site choisi pour l'implantation du P+R et une tarification adaptée.

En ce qui concerne le **critère du parking au centre-ville**, la Région envisage effectivement tel que renseigné dans le PRDD de procéder à une diminution du nombre de places de parkings en voirie. Cependant, elle prévoit dans le même temps d'augmenter le nombre de places de parking hors voirie. L'existence d'une place de parking de destination située au centre-ville n'est donc pas pour le moment compromise. De plus, les diminutions de places de parkings des entreprises sont négligeables.

Concernant le **critère des transports en commun**, il est impératif que les alternatives à la voiture individuelle soient développées dans le cadre d'une gestion métropolitaine de la mobilité. A ce titre, il est incompréhensible que la STIB ne fasse pas partie du comité d'accompagnement de ce projet alors que ce sont ses lignes de transport qui sont majoritairement prévues pour le report modal des automobilistes.

Le site choisi pour l'implantation du P+R se situe en zone C du RRU, c'est à dire qu'il est « moyennement desservi en transport en communs ». Dans le cas présent, c'est la ligne 3 de la STIB qui est prévue pour absorber le report modal. IEB doute du potentiel de cette ligne afin d'atteindre les objectifs voulus, moins en terme de capacités que d'attractivité. Le tram 3 n'est actuellement pas plus rapide que la voiture pour rejoindre le centre-ville. Et ce d'autant plus qu'il faut rajouter au temps de parcours, le temps de parcours du parking au quai et le temps d'attente à l'arrêt.

Pire, avec la création de la ligne de métro 3, la ligne sera limitée à Rogier et il sera nécessaire d'effectuer une correspondance pour rejoindre le centre-ville. Cette rupture de charge, outre qu'elle fera perdre du temps, rallongera 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.

Pour donner objectiver le problème des ruptures de charge et la mauvaise localisation du site par rapport aux transports, nous pouvons nous référer à ce qu'il s'est passé cet été : lors de la fermeture du tunnel Léopold II, le parking C a été utilisé comme parking de délestage gratuit pour les navetteurs. Le parking est à dix minutes de la station de métro Roi Baudouin et de la ligne de tram 7. Une navette gratuite a été installée entre le parking et la station de métro. L'offre n'a eu aucun succès. On a pu compter six véhicules le premier matin et 11 le lendemain sur un parking qui compte mille places.

Le problème de rupture de charge rendait l'offre peu attractive. Le bureau d'étude Agora, cité par Pascal Smet¹, a déclaré : « *La complexité de la chaîne de déplacement - d'abord se rendre sur le parking, puis prendre une navette-taxi et ensuite le métro - s'avérait peu performante par rapport à un trajet effectué en voiture, même dans une situation de congestion automobile, et même si aucun problème très grave n'a eu lieu (...) la rupture de charge en plusieurs endroits constitue un frein à ce type de*

1 : Interpellation parlementaire du 24/09/2018.

solution. Il faudrait donc sans doute, pour le parking de délestage, une meilleure localisation que le Heysel. »

Les porteurs de projet sont conscient des limitations engendrées par l'avenir de la ligne 3 et comptent sur la prolongation de la ligne 7 jusqu'à l'arrêt Esplanade pour proposer une autre solution de transport susceptible de favoriser le report modal pour la rocade Est de la Région.

Le RIE pointe, en page 104, les limites de cette solution : « *« Le projet visant à prolonger le tram 7 jusqu'à la station Esplanade ne va pas constituer une alternative intéressante pour les utilisateurs car cette ligne transitera par le plateau du Heysel et offrira des temps de parcours peu compétitifs par rapport à la voiture pour rejoindre les pôles de destination localisés le long de la ligne 7».*

L'utilisation massive de ces deux lignes à proximité des terminus donneraient aussi l'avantage aux navetteurs de disposer de places assises, rendant par la même occasion le transport public moins attractif pour ceux qui l'utilisent déjà en aval.

Enfin, en ce qui concerne **la tarification**, le projet ne présente pas à ce stade de modèle de tarification, ce qui ne permet pas de juger de son efficacité. Pour qu'un P+R fonctionne, 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.

Au vu du faible pouvoir d'attractivité des lignes de transport précitées, une tarification assez basse pourrait être installée pour contrebalancer cet inconvénient, rendant le parking plus attractif comme parking de destination et plus difficile à auto-financer.

IEB s'oppose en tout point à une solution où le prix du parking serait intégré avec celui du transport public. Il serait inacceptable de récompenser l'automobiliste par un prix réduit d'abonnement au transport public et de faire payer le prix plein aux utilisateurs « historiques » des transports publics. Encore une fois, nous ne pouvons que souligner notre incompréhension face à l'absence de la STIB du comité d'accompagnement.

Outre les critères exposés ci-dessus, la création d'un P+R peut entraîner des effets pervers qui sont pointés en page 174 du RIE. D'une part, les navetteurs qui utilisent un tel parking libèrent de l'espace sur les routes, un espace qui a pour effet de créer un appel d'air pour des automobilistes qui privilégiaient auparavant des alternatives à la voiture pour se rendre à Bruxelles. D'autre part, des automobilistes qui se stationnaient plus en amont, et qui utilisaient des moyens de transport alternatifs pour rejoindre la région, seront davantage tentés de prendre leur voiture jusqu'aux frontières régionales.

Enfin, en ce qui concerne la partie stationnement vélo du projet, si IEB soutient la création de parking vélo à proximité des nœuds de transports, nous nous interrogeons sur la part de cyclistes qui choisiraient d'interrompre leur trajet à l'entrée de la région plutôt que de continuer avec ce même mode de transport. L'avant projet du nouveau Plan de mobilité régional entend d'ailleurs faire du vélo le principal levier pour modifier les comportements de déplacements en ville.

Une réserve de stationnement pour le projet Néo ?

Si les prolongements des trams 3 et 7 via le plateau du Heysel n'auront pas pour effet de rendre leurs trajets plus attractifs vers le centre de la Région, ces projets permettront d'assurer une liaison directe entre le parking Esplanade et le futur projet Néo.

L'étude d'incidences environnementales du certificat d'urbanisme et d'environnement pour le projet Européa pointait une sous-évaluation du nombre de places de parking nécessaires au projet Néo. Une carence qui était justifiée par les porteurs de projet par la volonté d'inciter les gens à rejoindre le plateau du Heysel par d'autres modes que la voiture.

Or, IEB a pointé que ce n'est pas l'existence de places de parking qui incitait les gens à s'y rendre en voiture mais bien le fait que la fonction commerciale du projet s'adresse à une chalandise extérieure à la région qui ne dispose pas de réelles alternatives.

La congestion généralisée des différents axes routiers du Heysel qui est à prévoir si le projet Néo voit le jour, couplée à la difficulté de trouver une place de stationnement, pourrait inciter les automobilistes à utiliser le P+R Esplanade pour rejoindre Néo.

Le projet Néo envisageait d'ailleurs cette éventualité en page 228 de son EIE : *« l'offre en stationnement prévue dans le parking EUROPEA est globalement cohérente avec les pratiques modales visées et donc la demande automobile en accès au site, le parking C ou le P+R projeté le long de l'A12 présentant une réserve supplémentaire disponible lors des périodes de fortes affluences »*.

Le RIE du projet P+R Espalade reconnaît aussi cette éventualité en page 20 de son résumé non technique : *« il existe un potentiel et une logique pour mutualiser son usage en soirée et le week-end pour des utilisateurs en lien avec les activités et événements du plateau du Heysel et les sorties loisirs et shopping le week-end dans le centre de Bruxelles »*.

IEB rappelle que les expériences connues de P+R sur le territoire de la Région ont démontrées que ceux-ci étaient majoritairement utilisés comme parking de destination. Au vu des conditions complexes qui conditionnent la réussite du report modal (et qui ne sont pas réunies dans le présent projet), il nous semble contre-productif de soutenir dès le départ la possibilité d'un usage détourné des objectifs premiers.

Conclusion sur le P+R

Au vu des arguments qui précèdent, IEB s’oppose à la création d’un P+R Esplanade. Une meilleure gouvernance métropolitaine de la mobilité ainsi que la création d’un péage de zone ou d’une tarification kilométrique liée au revenu permettrait d’obtenir des résultats beaucoup plus probants en matière de diminution du trafic automobile tout en finançant les alternatives à la voiture. Cette solution, plus égalitaire fiscalement et environnementalement, est non seulement compatible mais complémentaire avec le projet de requalification de l’A12 que comporte le présent projet.

Sur la requalification de l’A12

IEB soutient la requalification et le réaménagement de l’autoroute A12 en boulevard urbain. Puisque le projet de P+R aurait pour effet de nécessiter la coupe de 46 arbres (dont un hêtre pourpre remarquable) et d’engendrer une minéralisation de 992 m² d’espaces végétalisés dont 555 m² situés sur des espaces semi-perméables et 437 m², IEB demande l’abandon du projet de parking et l’utilisation de cet espace pour la création d’un parc. La construction d’un parking sur le site n’est d’ailleurs actuellement pas conforme au PRAS puisqu’il se trouve partiellement en zone de parc.

IEB demande également la continuation de ce réaménagement de l’A12 en continuité jusqu’au canal, conformément avec la note annexe présentant le projet de requalification de l’avenue des Croix du Feu et la création d’une voie verte entre le Canal et le plateau du Heysel. Nous soutenons l’intention renseignée de prévoir 2 x1 bandes de circulation. Nous plaidons pour une séparation des demandes de permis suivantes : un abandon pour le parking et une demande de permis unique pour la requalification de l’A12 du Heysel jusqu’au Canal.

Le 12/10/2018
Pour IEB,
Thyl Van Gyzegem