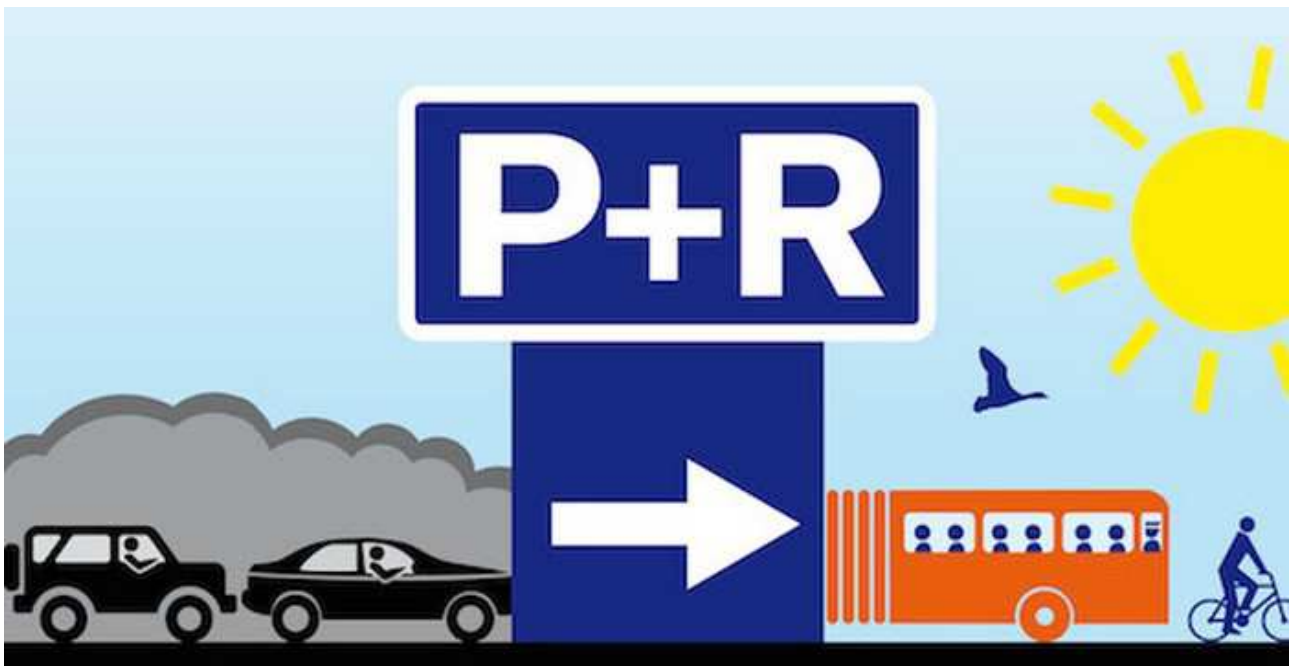


Analyse du jeudi 2 février 2017

## Créer des parkings de dissuasion à Bruxelles, une fausse bonne idée

La Région serait prête à dépenser près de 600 millions d'euro pour encourager l'exode urbain



*Quelque part dans un monde idéal, les parkings de dissuasion transforment comme par magie les automobilistes pollueurs en cyclistes ou usagers des transports en commun. La réalité est nettement plus complexe : les parkings de dissuasion ont des effets pervers qui peuvent aller jusqu'à encourager l'usage de la voiture et l'étalement urbain.*

Le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD), actuellement soumis à l'enquête publique<sup>1</sup>, propose la création de **25.000 places de parking Park & Ride (P+R) sur le territoire de la Région**. Ces parkings, mieux connus en Belgique sous le terme de

<sup>1</sup> <http://www.prdd.brussels/>

« parkings de dissuasion », même s'ils n'ont rien de dissuasif (voir encadré), ont pour objectif de faciliter « *le passage de la voiture vers les transports publics, évitant ainsi le flot de voitures en ville.* »<sup>2</sup>

Le principe est simple, et *a priori* louable : l'automobiliste, au lieu d'effectuer l'entièreté de son trajet en voiture, gare celle-ci dans un P+R pour continuer son parcours en transports en commun. L'Agence régionale bruxelloise du stationnement vante ce système de la manière suivante : « *Il existe une solution pour parquer sa voiture facilement à un prix attractif dans un environnement sécurisé à la périphérie de Bruxelles : c'est le parking Park + Ride. Depuis le Park and ride, vous pouvez rapidement vous rendre au centre-ville grâce à l'accès direct aux transports en commun (métro, tram, bus ou train). Un moyen idéal de circuler pour les Bruxellois, les navetteurs et les visiteurs qui veulent éviter les files et les frais de stationnement en ville.* »<sup>3</sup>

### **Park & Ride (P+R), parking de dissuasion, parking de transit, parc relais: plusieurs termes pour désigner un même principe**

La définition de P+R donnée par Wikipédia est la suivante : « *Un parc relais [terme le plus communément utilisé en France] , parking relais, P+R ou stationnement incitatif, est un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun : métro, tram, train de banlieue ou bus, en leur permettant de remiser leur véhicule dans un parking de surface ou fermé, ceci jusqu'à leur retour. Ce parc de stationnement peut être payant ou gratuit, gardé ou non.* »<sup>4</sup>

En Belgique, c'est le terme de parking de dissuasion (*overstapping* en néerlandais) qui est le plus souvent employé, notamment par les médias et le grand public.

Le PRDD recourt essentiellement au terme de P+R que l'Agence régionale bruxelloise du stationnement divise en **deux catégories** qui ne se distinguent que par leur localisation : **les parkings de transit, situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale** (que le Ministre de la mobilité Pascal Smet nomme également « parkings de station ») et **les parkings de dissuasion situés en dehors de Bruxelles.**

En théorie, ces 25.000 places de P+R, qui se situeraient à différentes entrées de la Région (voir carte ci-dessous), devraient contribuer à limiter la pénétration automobile en incitant jusqu'à 25.000 automobilistes à quitter leurs véhicules pour poursuivre leurs trajets en transports en commun vers des destinations plus centrales.

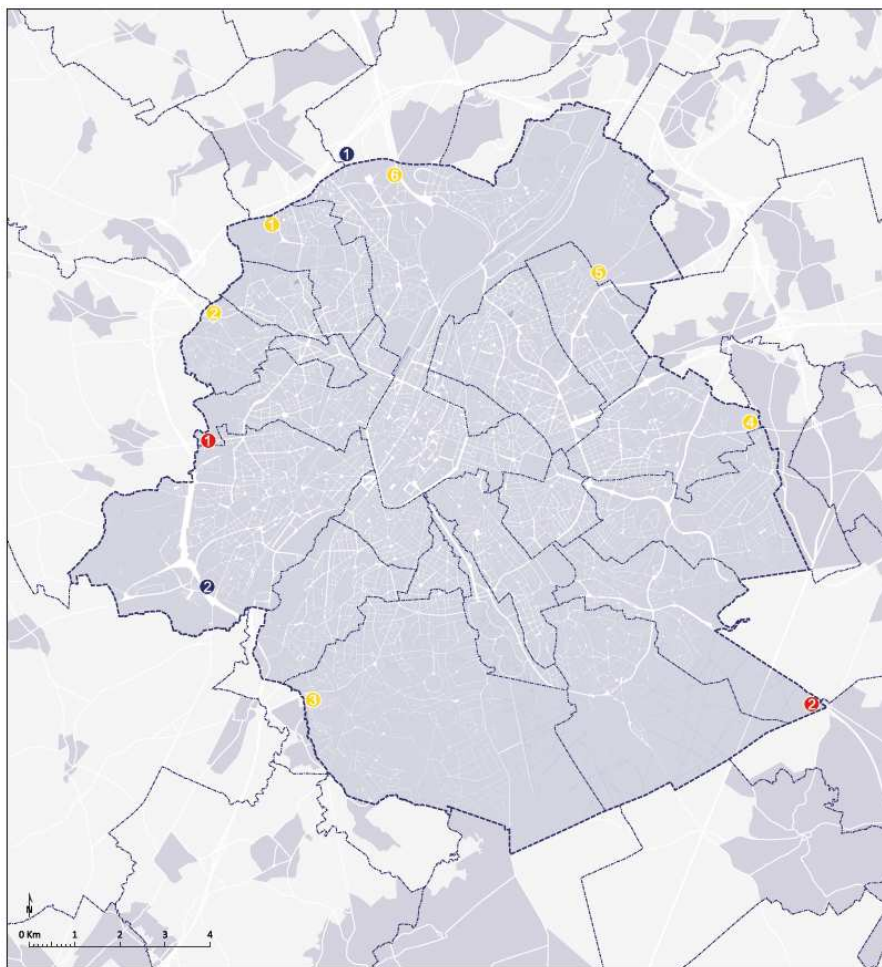
En pratique, les P+R n'ont pas toujours l'efficacité escomptée et ont même des **effets pervers contraires aux objectifs recherchés**. En outre, ils sont **gourmands en espace** (alors que le foncier est rare à Bruxelles) et **chers à construire et à entretenir**.

---

<sup>2</sup> <http://parking.brussels/fr/parkings>

<sup>3</sup> <https://parkandride.brussels/>

<sup>4</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc\\_relais](https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_relais)



- P+R - Nouveaux P+R**
- Chaussée de Ninove ①
- E 411 ②
- P+R - Capacité augmentée des sites déjà décidés**
- Exposition universelle ①
- Charles Quint ②
- Stalle ③
- Crainhem ④
- Bordet ⑤
- Esplanade ⑥
- P+R - Décidé par le GRBC**
- Parking C ①
- CERIA ②

25.000 places de P+R sont annoncées dans le PRDD. Or, seuls les sites représentés sur cette carte ont été identifiés, ce qui semble peu pour accueillir une telle quantité...

## 1. Les effets pervers des P+R en matière de mobilité

Plusieurs chercheurs ont mis en évidence les effets pervers des P+R en matière de mobilité<sup>5</sup>. Un numéro du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, publication trimestrielle coéditée par la Région et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, a consacré un dossier à la question des P+R, réalisé par Xavier Tackoen du bureau d'études Espaces-Mobilités : « Quelle politique à Bruxelles en matière de P+R ? »<sup>6</sup>. Ce dossier présente **certains des effets indésirables des P+R** observés dans plusieurs régions urbaines :

<sup>5</sup> Voir notamment : 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 ; Patrick FRENAY, *Faut-il favoriser une politique de parcs-relais dans et autour des villes, spécialement à Bruxelles ?*, 2001 ; Frédéric HERAN, *Les effets pervers des P+R*, *Vélocité* n° 70. Janvier-Février 2003.

<sup>6</sup> Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, n° 40, été 2014. <http://www.avcb-vsgb.be/documents/publications/moniteur-mobilite-40.pdf>

- 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** »<sup>7</sup>.

Concernant plus spécifiquement Bruxelles, les études existantes remettent elles aussi en cause le système de P+R.



*Projet d'extension du P+R Stalle proposant de passer de 380 emplacements à 1.134. Ce parking fonctionne actuellement comme parking de destination et non pas de transit puisqu'il est presque exclusivement occupé par l'Espace Formation PME situé à proximité immédiate (source image : Bruxelles Mobilité)*

<sup>7</sup> Frédéric HERAN, *Les effets pervers des P+R*, Vélocité n° 70. Janvier-Février 2003.

## Les P+R bruxellois ne répondent pas aux objectifs recherchés

Une recherche menée par Sébastien Goethals<sup>8</sup>, chercheur à l'Institut d'Urbanisme et Aménagement du Territoire de l'ULB s'est penchée sur l'efficacité énergétique réelle des P+R bruxellois ; autrement dit sur l'efficacité du système comme levier de report modal.

**Les résultats ne sont pas brillants, bon nombre des P+R existants ne répondent pas aux objectifs, voire produisent des effets contraires :**

- le P+R Stalle est bien connu pour ne pas remplir son rôle et servir uniquement de parking à l'Espace Formation PME situé juste à côté ;
- le P+R Reyers est principalement utilisé par des personnes travaillant dans des bureaux de la rue Colonel Bourg<sup>9</sup> ;
- le P+R Delta est majoritairement utilisé par des riverains [ainsi que par les travailleurs de la STIB] ;
- le P+R Érasme est occupé à 80% par des personnes travaillant à l'hôpital ou à proximité.

**Ces P+R produisent donc le contraire de l'objectif recherché puisqu'ils permettent aux automobilistes de se garer facilement et dans la plupart des cas gratuitement, ce qui constitue un incitant majeur à l'usage de la voiture.**

### Capacité et taux d'occupation des parkings de transit

Sources : Bruxelles Mobilité 2011 (capacité) et étude Stratec 2001 (taux d'occupation)

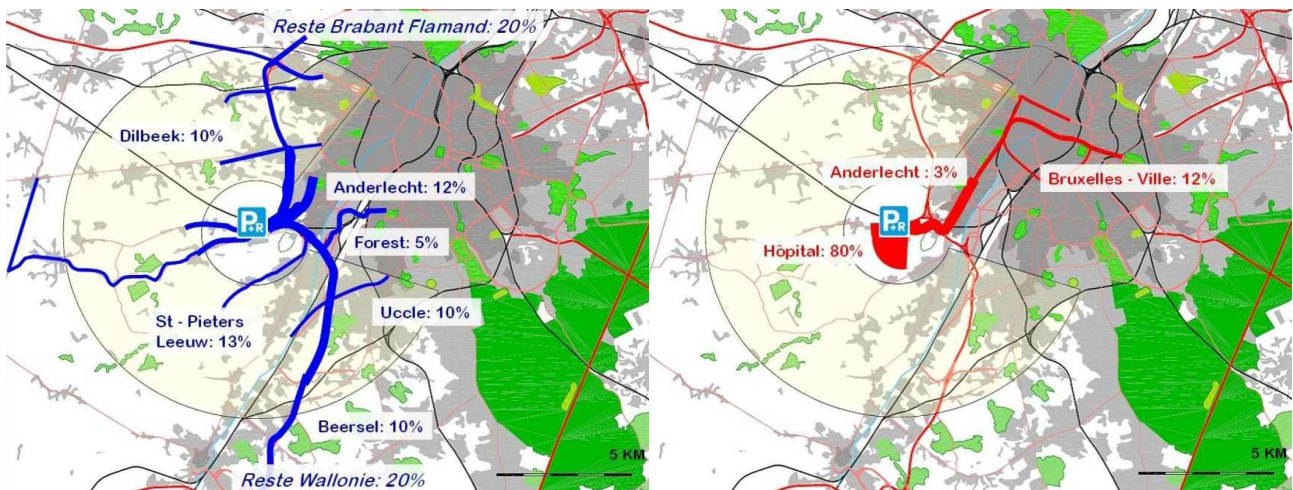
Nom	Capacité actuelle	Taux d'occupation (11h)
CERIA	199	70%
Delta	350	100%
Herrmann-Debroux	200	100%
Crainhem	172	100%
Érasme	100	100%
Reyers	270	92%
Roodebeek	189	100%
Stalle*	380	0%
<b>Total RBC</b>	<b>1.860</b>	<b>77%</b>

\* Stalle : occupé en réalité par l'Espace Formation PME.

*Le taux d'occupation élevé des P+R existants ne signifie pas pour autant que le système rencontre les objectifs souhaités, comme le montre l'étude de Sébastien Goethals (source : Observatoire de la mobilité)*

<sup>8</sup> 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

<sup>9</sup> Sa capacité a depuis lors été réduite puisque des logements ont été construits sur une grande partie du site.



À gauche, l'origine des automobilistes qui déposent leurs véhicules dans le P+R Érasme. À droite, leurs destinations une fois leurs véhicules laissés dans le parking. Ce P+R a donc un effet contraire à celui recherché puisque 80% des flux qui l'alimentent (en bleu sur la carte de gauche) ont pour destination finale un lieu situé à proximité immédiate du parking. Ce P+R est donc plus un parking de destination qu'un parking de transit et il a pour effet d'encourager des déplacements automobiles qui pourraient en (grande) partie s'effectuer grâce à d'autres modes.

**Pour que les P+R puissent éventuellement rencontrer le succès, un nombre très important de conditions doivent être réunies**, ce qui est souligné y compris par les défenseurs de ce système comme Fabienne Margail, ingénieure et auteure d'une thèse intitulée « Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement urbain »<sup>10</sup>.

Ces conditions, citées dans l'article de Patrick Frenay<sup>11</sup>, sont les suivantes :

1. gain d'argent pour l'utilisateur ;
2. gain de temps pour l'utilisateur ;
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 restrictions 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.

**Ces conditions impliquent la prise de toute une série de mesures complexes et parfois contradictoires.** Ainsi, la tarification doit d'être attractive (le coût pour

<sup>10</sup> 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>

<sup>11</sup> Patrick FRENAY, *Faut-il favoriser une politique de parcs-relais dans et autour des villes, spécialement à Bruxelles ?*, 2001

l'utilisateur doit être moindre que celui d'un trajet 100% voiture jusqu'à sa destination finale où il dispose peut-être d'une place de parking à faible tarif voire gratuite) **mais pas trop** pour éviter que les P+R ne soient « squattés » par des automobilistes qui s'en servent comme parking de destination et pas de transit<sup>12</sup>. Une tarification trop attractive, qui offrirait une réduction sur les titres de transport en commun, constituerait en outre une injustice par rapport aux usagers n'utilisant pas les P+R et payant le prix plein.

**La certitude de trouver une place est fonction du taux de remplissage** (influencé, entre autres, par la politique tarifaire) **et de la capacité du P+R** : plus celle-ci est importante, plus les coûts et/ou le gaspillage d'espace augmentent (voir partie 2). **Des P+R de grande capacité ont le désavantage d'empirer la congestion à leurs entrées** (remontées de files importantes sur les voies d'accès en heures de pointe du matin) **et sorties** (injection dans le trafic d'une concentration importante de véhicules en heures de pointe du soir).

**Pour pouvoir fonctionner correctement, les P+R devraient être situés en amont des zones de congestion.** Dans le cas de Bruxelles, où la congestion est déjà présente sur le ring, il faudrait donc que les P+R soient situés en amont de celui-ci, ce qui n'est pas le cas des P+R représentés sur la carte du PRDD. Dans le cas où des P+R seraient aménagés en amont du ring (et donc sur les territoires des Régions flamande et wallonne), il faudrait les connecter à Bruxelles en établissant des lignes de transport en commun transrégionales. Dans le contexte belge, c'est très hypothétique.

**Assurer la sécurité des véhicules parqués, promouvoir le système et fournir l'information suffisante** (via un système de téléjalonnement, dont on parle déjà depuis 10 ans pour les parkings du centre-ville et qui n'est toujours pas opérationnel) **engendrerait des coûts non négligeables** qui s'ajouteraient à ceux de la construction et de l'entretien des infrastructures.

Pour terminer, et sans s'être penché sur l'ensemble des conditions énoncées, **il faudrait que la Région prenne des mesures de restriction du stationnement.** Le PRDD annonce certes une réduction du nombre d'emplacements de parking en voirie mais il n'y a aucune certitude que cet objectif sera un jour atteint. Dans le même temps, les projets de création ou d'extension de P+R, eux, se concrétisent<sup>13</sup> : Ceria, parking C, Stalle, Esplanade...

**Tout cela sans parler de la nécessité d'une organisation générale pour les transports qui, étant donné la multiplication des acteurs concernés, relève de l'utopie.**

---

<sup>12</sup> Afin de limiter cet usage non désiré, un système de tarification différenciée peut être mis en place en pratiquant des prix plus élevés pour les automobilistes qui n'emprunteraient pas les transports publics après avoir déposé leur véhicule. Cela nécessite de contrôler l'usage effectif des transports en commun par les utilisateurs des P+R, ce qui ne paraît pas évident... La tarification peut aussi varier en fonction de la zone d'origine de l'utilisateur du P+R afin de décourager celui étant situé trop près (et qui devrait utiliser le vélo, la marche ou le bus (pour les zones bien desservies) pour y accéder) ou trop loin (et qu'il faudrait encourager à utiliser un P+R connecté à une gare située plus près de l'origine de son déplacement). Encore une fois, il s'agit de mesures nécessitant un contrôle compliqué à mettre en œuvre. Pour plus de détails concernant cette tarification variable, voir notamment la note explicative du projet d'extension du P+R Stalle <http://www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/places-et-voiries/extension-du-parking-stalle/>

<sup>13</sup> La création de P+R est à l'agenda politique depuis de nombreuses années. En 2005, déjà, Pascal Smet annonçait la création de 6.000 nouveaux emplacements aux abords des stations de métro. Longtemps restés au point mort, une partie de ces projets deviennent plus concrets ces derniers mois. De là à voir pousser jusqu'à 25.000 nouvelles places, il y aurait toutefois un pas de géant à franchir...

Pour faire simple, ces conditions sont actuellement loin d'être réunies et rien ne laisse penser qu'elles puissent un jour l'être... Dans ce contexte, penser que la création de 25.000 places de P+R à Bruxelles pourrait apporter quelque bénéfice que ce soit à la mobilité au sein de la Région est irréaliste. Les risques de provoquer des effets pervers favorisant l'usage accru de la voiture sont au contraire bien réels.

Malgré l'apparent bon sens, développer 25.000 places de P+R à Bruxelles est un projet dont les résultats en matière de mobilité seraient particulièrement hasardeux, voire totalement contreproductifs, tout en constituant un gaspillage d'espace et un coût faramineux (construction, entretien) pour les finances publiques.

## **2. Les P+R : très gourmands en espace et chers à construire et à entretenir**

---

Outre leur impact incertain (voire contreproductif) sur la mobilité, **les P+R sont loin d'être économes, que ce soit en espace ou en finances publiques.**

En considérant qu'un emplacement de stationnement dans un parking occupe une surface de 25 m<sup>2</sup><sup>14</sup>, circulations comprises, **la création de 25.000 emplacements nécessiterait donc 625.000 m<sup>2</sup> de superficie plancher... Soit l'équivalent de plus de 6.000 logements !** L'emprise au sol varie bien sûr en fonction du type de forme choisie : un parking en plein air de plain-pied consommera plus d'espace qu'un parking en sous-sol ou en silo (les projets actuellement développés par la Région le sont sous cette dernière forme).

**Les P+R n'en restent pas moins gourmands en espaces, qui plus est sur des terrains publics bien desservis par les transports en commun. N'y aurait-il pas un meilleur usage à faire de ces ressources foncières précieuses car rares ?** Si tous les emplacements visés dans le PRDD n'offrent pas les conditions pour accueillir du logement, des fonctions telles que l'industrie urbaine ou la logistique pourraient y trouver une place de choix...

**Les coûts de construction, d'entretien et de fonctionnement des P+R sont très élevés, particulièrement dans le cas de constructions en silo ou en souterrain.**

D'après le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, « *un dilemme majeur concernant les P+R concerne les coûts d'investissement et d'exploitation très élevés pour des recettes souvent faibles.* » (p. 23)

En effet, les coûts de construction et les frais d'exploitation et d'entretien peuvent être estimés, toujours selon le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, de la manière suivante :

- **parking de plain-pied : entre 2.500 € et 3.000 € la place** pour la construction et 100 €/place/an pour les frais d'exploitation et d'entretien ;
- **parking en silo : entre 10.000 € et 15.000 € la place** pour la construction et 250 €/place/an pour les frais d'exploitation et d'entretien ;
- **parking souterrain : entre 20.000 € et 35.000 € la place**<sup>15</sup> pour la construction et 250 €/place/an pour les frais d'exploitation et d'entretien ;

---

<sup>14</sup> D'après les normes françaises.

<sup>15</sup> D'après Grontmij Parkconsult, le coût de construction par emplacement dans un parking souterrain peut grimper **jusqu'à 60.000 euros !** Voir l'analyse de l'ARAU du 8 mai 2014 *Parkings publics souterrains : les projets de la*



En se basant sur ces montants, le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière estime le coût de la création de 10.000 places de P+R (nombre de places longtemps annoncé avant la publication du projet de PRDD) entre 150 et 250 millions d'euros, soit **entre 375 et 625 millions d'euros pour les 25.000 places projetées**. C'est près de 100 millions de plus que ce que la STIB prévoit d'investir d'ici 2025 dans l'amélioration du réseau de tram en surface<sup>16</sup>.

### **Ce serait (très) cher payer pour un système à l'efficacité douteuse...**

Ces coûts élevés rendraient difficile le financement des P+R par les seules recettes d'exploitation étant donné la nécessité de pratiquer des tarifs « attractifs ».



### **Projet Esplanade**

*Contrairement aux apparences, il ne s'agit pas de l'entrée de la forêt de Soignes mais de l'arrière du Heysel et l'impact du projet est comparable, en volume, à celui du Woluwe Shopping Center. (source image : Bruxelles Mobilité)*

### **3. Alternative : l'urbanisation des sites prévus pour accueillir les P+R et l'amélioration de la desserte aux alentours**

Étant donné les inconvénients majeurs du système de P+R (effets pervers sur la mobilité, gaspillage de ressources foncières, coût élevé), certains des chercheurs ayant étudié de près la question proposent une alternative : « *Ces spécialistes proposent donc plutôt, lorsque c'est possible, la construction sur ces sites de nouveaux logements associés à des commerces de proximité, le tout étant bien connecté à des TCU performants. L'avantage de cette formule*

*Ville de Bruxelles doivent être enterrés !* <http://www.arau.org/fr/urban/detail/287/parkings-publics-souterrains-les-projets-de-la-ville-de-bruxelles-doivent-etre-entrees>

<sup>16</sup> [https://www.stib-mivb.be/article.html?\\_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f&l=fr#](https://www.stib-mivb.be/article.html?_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f&l=fr#)

*serait en outre de freiner la périurbanisation tout en absorbant une (petite) partie de la croissance démographique bruxelloise (Innov Iris, 2011). »<sup>17</sup>*

Patrick Frenay s'est livré à l'exercice en étudiant l'alternative de l'urbanisation pour le site du P+R Roodebeek<sup>18</sup>. Il en conclut que « *Même si cet exercice a été fait sur base d'hypothèses assez simples (densités, déplacements générés/attirés, répartition modale), les ordres de grandeur qui s'en dégagent font ressortir des tendances claires, plaidant à nouveau en faveur de solutions immobilières associées à des modes de transport public efficaces, préférentiellement à des parcs-relais.* »

Les sites choisis pour la création de P+R bénéficient, par définition, d'une très bonne accessibilité en transports en commun (métro, trams chrono) vers/ depuis le centre-ville et les autres pôles d'emploi. Ces sites ne sont toutefois pas toujours bien connectés aux quartiers avoisinants, ce qui a pour effet, comme mentionné page 4, que certains usagers résidant dans ces quartiers et qui pourraient se rendre à la station de métro/tram à pied ou en vélo, opteraient pour la voiture (même si une tarification « dissuasive » devait être mise en place<sup>19</sup>). **Il faudrait au contraire proposer à ces usagers une meilleure desserte en transports en commun de leurs quartiers et un développement des infrastructures cyclables.** Dans cette optique, **la création de P+R vélo est nettement préférable à celle de P+R voiture**, d'autant plus que les coûts et la demande en espace sont sans commune mesure<sup>20</sup>. C'est d'ailleurs ce que recommande une étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan régional de stationnement : « *Récemment, il est apparu que pour diminuer encore l'emprise de l'automobile, il fallait privilégier avant tout la combinaison « vélo + transport public » et éviter que le parc relais ne soit un encouragement à l'usage de l'automobile pour les courtes distances.* »<sup>21</sup>

**Ce sont toutefois les navetteurs qui constituent la cible principale du système de P+R**, comme c'est encore trop souvent le cas dans la philosophie de la politique régionale de mobilité, ce qui est, au mieux, anachronique et déraisonnable. Étant donné qu'aménager des parkings de transit dans les limites de la Région de Bruxelles-Capitale est une mauvaise idée, **il pourrait donc être considéré comme opportun, à première vue, de développer des P+R en périphérie (dans la zone RER) en amont de la congestion.** Le projet de PRDD suggère ainsi la création de 25.000 emplacements de P+R nouveaux en-dehors de Bruxelles dans l'« espace métropolitain », ce qui porterait l'offre totale dans cette zone à plus de 50.000 places. Outre la question de la réalisabilité politique d'une telle proposition, les P+R situés en-dehors de Bruxelles ont également pour défauts un coût élevé et un gaspillage de foncier bien situé. L'étude Rail4Brussels, conduite par le SPF Mobilité et Transports, s'est

---

<sup>17</sup> Kevin Lebrun, Michel Hubert, Frédéric Dobruszkes et Philippe Huynen, *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, L'offre de transport à Bruxelles*, Bruxelles, 2012, p. 42.

<sup>18</sup> Patrick FRENAY, *Faut-il favoriser une politique de parcs-relais dans et autour des villes, spécialement à Bruxelles ?*, 2001

<sup>19</sup> Voir note 12.

<sup>20</sup> Ces parkings vélo peuvent dans certains cas s'implanter dans les stations de métro elles-mêmes, nombre d'entre elles étant suffisamment spacieuses. Les stations Bourse et De Brouckère accueilleront ainsi prochainement des parkings de 1.000 et 500 places.

<sup>21</sup> 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, p. 81.

interrogée sur la pertinence de développer le système de P+R aux abords des gares de la zone métropolitaine et a notamment souligné « *qu'il faut plusieurs décennies pour rentabiliser l'investissement dans une place de stationnement à proximité d'une gare.* » L'exemple de la gare d'Ottignies (voir illustration ci-dessous), laisse perplexe quant au bien-fondé de créer des P+R dans la zone métropolitaine. Les abords des gares situées dans cette zone gagneraient eux aussi à être urbanisés dans la perspective de freiner l'étalement urbain synonyme de navette automobile.

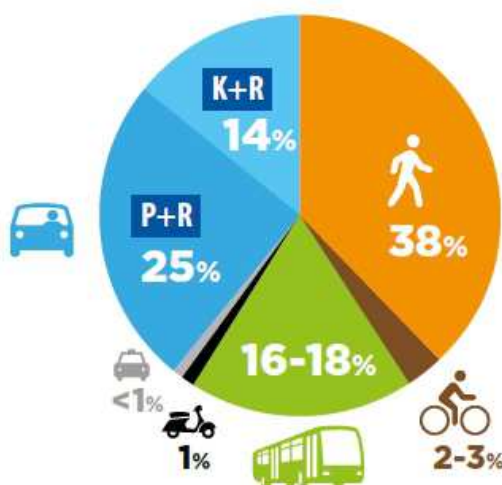
### L'occupation de l'espace par la voiture à la gare d'Ottignies

La gare d'Ottignies dispose de plusieurs zones de stationnement pour ses usagers, dont les principales sont :

- le parking des Villas: 330 places payantes disponibles;
- le parking des Droits de l'Homme: 435 places payantes disponibles, souvent proche de la saturation;
- les poches de parkings proches de la gare qui sont gratuites et donc prises d'assaut par les navetteurs.

On recense 1.600 usagers du train qui ont recours à l'offre de P+R pour un total de 6.300 usagers de la gare soit 25%. La gare dispose également de deux zones de dépose-minute (kiss and ride) qui comptabilisent 900 voyageurs soit 14%. Les autres modes de déplacements (TC, vélo, marche, etc.) représentent près des deux-tiers des usagers. Comme l'ont montré d'autres enquêtes dans des contextes similaires, la voiture bien que fortement présente sur le site (85% de l'espace consommé) n'est absolument pas le premier mode de déplacement pour accéder à la gare. Ceci pose la question des budgets et de l'espace consacré ou à consacrer aux P+R.

Parts modales



Infrastructure



Source : Rail4Brussels

## **Conclusion : les Bruxellois n'ont pas à supporter les coûts environnementaux et financiers de l'étalement urbain, qui constitue déjà une moins-value fiscale**

---

**À première vue, la création de P+R a tous les airs d'une bonne idée pour diminuer la pression de la navette automobile sur Bruxelles. À l'analyse, elle s'avère être une mauvaise solution :** effets pervers sur la mobilité, coûts élevés et gaspillage de foncier précieux sont des défauts rédhibitoires qui doivent conduire la Région à renoncer à ses projets d'extensions ou de créations de P+R. La politique du stationnement est un levier majeur de tout projet qui ambitionnerait un report modal conséquent, encore faut-il correctement l'utiliser. Le projet de PRDD propose une diminution de l'offre de stationnement en voirie sur le territoire régional, objectif auquel l'ARAU ne peut que souscrire et qu'il espère voir se réaliser. Revers de la médaille, le même projet de PRDD propose, parallèlement, la création de **25.000 places de P+R qui, n'en déplaie à ceux qui leur prêtent toutes les vertus, n'en restent pas moins des parkings et donc des aspirateurs à voitures :** quand bien même le système permettrait de « bloquer » plusieurs milliers de véhicules aux portes de Bruxelles (ce qui demanderait des conditions dont on peine à croire qu'elles puissent un jour être réunies), la pollution qu'ils engendrent, qui ne connaît pas les frontières, continuerait à affecter la santé des riverains.

La Région a pour objectif de diminuer de 20% la pression routière entrante et sortante. Malheureusement, les moyens qu'elle propose pour l'atteindre ne sont pas les bons, tant en termes d'efficacité que de coûts. **Aux quelques 375 à 625 millions que coûterait la seule création de ces nouveaux emplacements de P+R, il faudrait encore ajouter plusieurs centaines de millions (et dizaines d'années) pour les desservir en transports en commun !** Le projet de PRDD propose ainsi toute une série d'extensions de lignes fortes (tram ou métro, voir carte ci-dessous) pour connecter ces parkings, au détriment d'un maillage fin des quartiers. Cette logique est déjà à l'œuvre dans le développement du projet de métro Nord, qui engloutirait près de 2 milliards<sup>22</sup>. Dans ce cas, le choix du mode métro n'est pas fonction de la demande des quartiers traversés (la capacité d'un tram y étant amplement suffisante) mais répond à une logique de navette, le terminus de la ligne étant prévu à Bordet où une gare RER et un P+R de grande capacité seraient aménagés.

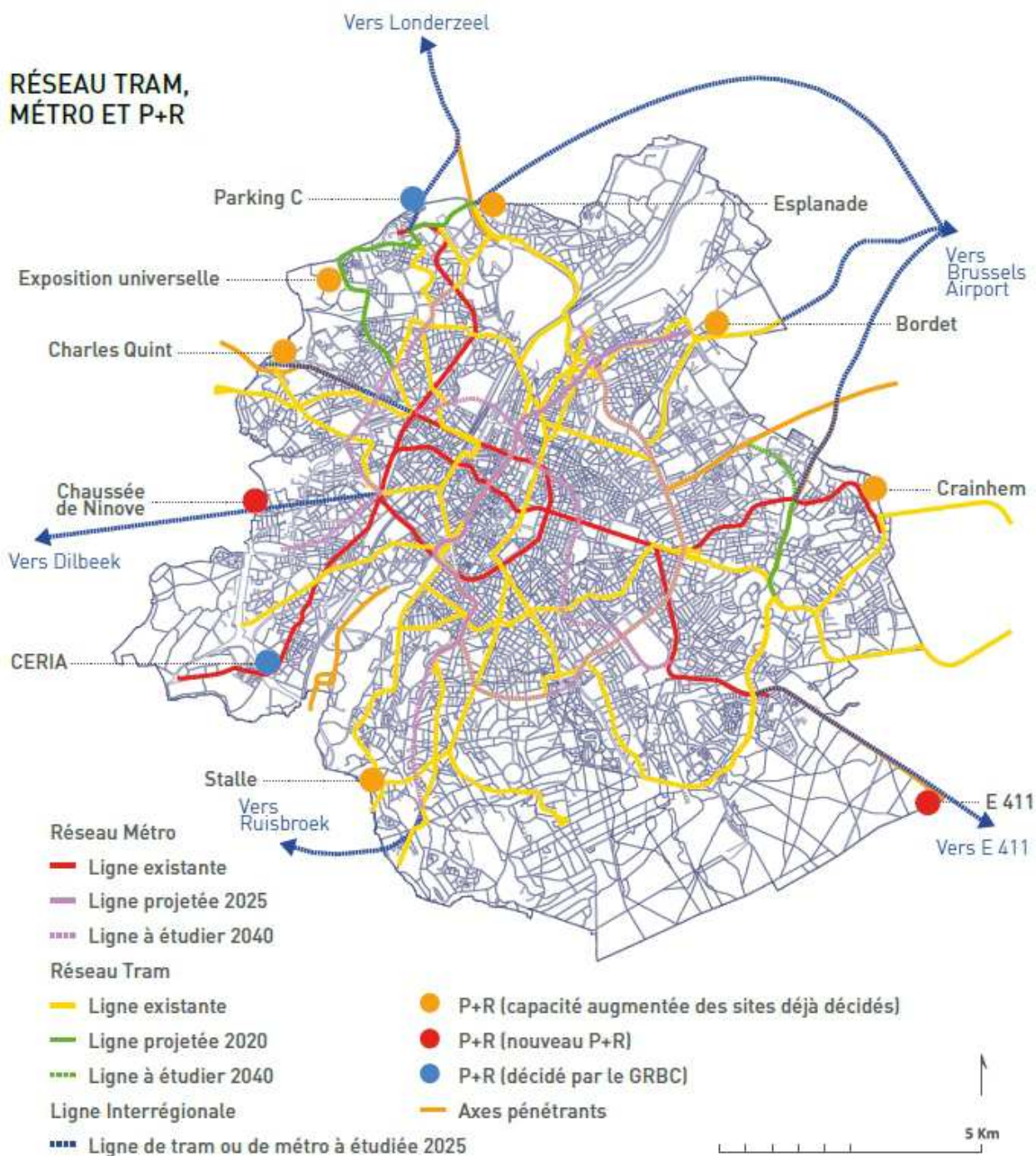
**Ce n'est pas aux Bruxellois de financer des infrastructures (P+R inefficaces et lignes de transports en commun surcapacitaires par rapport aux besoins des quartiers traversés) qui constituent, in fine, des instruments au service de la navette.** Comme l'écrit Patrick Frenay, « *Nous ne voyons vraiment 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.* »<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Voir les analyses de l'ARAU consacrées au sujet : <http://www.arau.org/fr/urban/landing/1/454>

<sup>23</sup> Patrick FRENAY, *Faut-il favoriser une politique de parcs-relais dans et autour des villes, spécialement à Bruxelles ?*, 2001

## RÉSEAU TRAM, MÉTRO ET P+R



Les projets du PRDD d'extension ou de création de lignes tram et/ou métro apparaissent clairement déterminés par la localisation des projets de P+R : Chaussée de Ninove, Charles Quint, Parking C, Bordet, E411.

**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 encouragent, depuis plus de 50 ans, un trafic automobile qui nuit gravement à leur santé. Bruxelles-Environnement a récemment communiqué les résultats d'une étude sur le **coût sanitaire du bruit des transports<sup>24</sup> : il s'élève à 265 millions par an (dont 185,5**

<sup>24</sup> « Tensions communautaires sur les normes de bruit » in *lecho.be*, mercredi 25 janvier 2017.

**millions pour le seul trafic routier) mais surtout à la perte de 5.300 années de vie en bonne santé.** Tout cela sans compter les coûts sanitaires de la pollution de l'air... Malgré les intentions apparemment vertueuses, le développement de P+R 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...

---

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](mailto:info@arau.org)  
[www.arau.org](http://www.arau.org)