

Avis de l'ARAU dans le cadre de la consultation relative aux projets de PAD (2) 5 juillet 2018

PAD Delta / Herrmann Debroux : la disparition du viaduc ne doit pas être gâchée par l'apparition d'un parking de transit



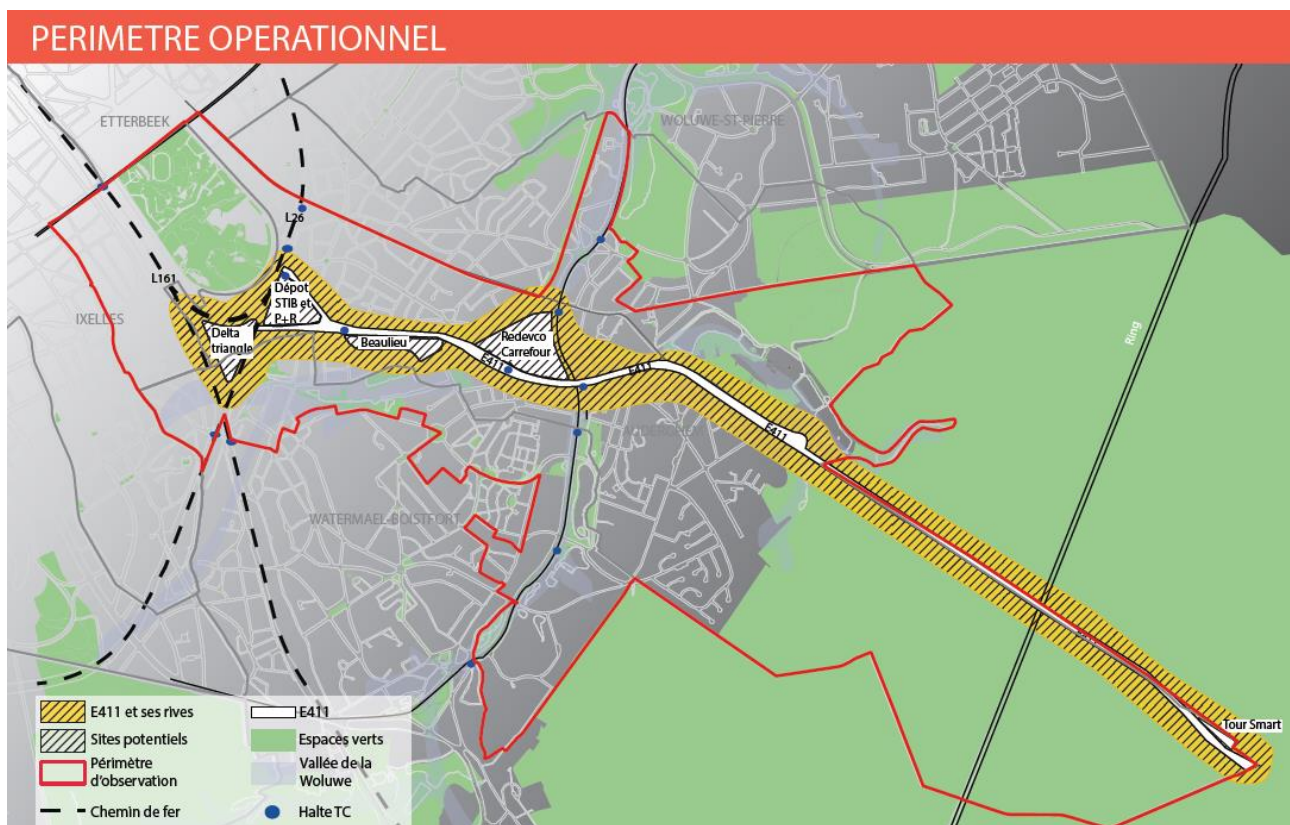
1. Confusion sur le volume global de voitures empruntant l'E411 pour entrer et sortir de Bruxelles

Contrairement aux chiffres annoncés lors des réunions de présentation (35.000 dans les deux sens), il y a 39.000 voitures entrantes dans Bruxelles par l'E411, soit plus du double... Cependant les habitants ne doivent pas imaginer que 39.000 véhicules vont traverser Auderghem le matin une fois le viaduc supprimé : les modalités de déplacement devront changer, il ne faut pas penser à situation inchangée.

Pour mieux plaider la cause de la suppression des autoroutes urbaines, l'ARAU encourage de s'appuyer sur les différentes analyses de Frédéric Héran¹, étudiant les effets de la suppression des infrastructures autoroutières et le trafic déduit (ou « évaporation du trafic ») dans différentes grandes villes.

2. Le parking de transit : une fausse bonne idée

Pour accompagner la démolition du viaduc, et encourager un report modal des automobilistes vers les transports en commun, un P+R ("park & ride", "parking de dissuasion" ou "de transit"...) est prévu chaussée de Wavre, en face de l'Adeps (a priori). **Les parkings de transit ne sont pas la solution, comme l'a expliqué l'ARAU dans une analyse reprise ci-dessous, en s'appuyant sur des recherches scientifiques récentes.** "En pratique, les P+R n'ont pas toujours l'efficacité escomptée et ont même des effets pervers qui incitent à l'usage accru de la voiture : tout le contraire des objectifs recherchés. En outre, ils sont gourmands en espace (alors que le foncier est rare à Bruxelles) et chers à construire et à entretenir." Il faut réduire globalement les flux automobiles.



3. Un tunnel ? Un non-sens ingérable !

Un tunnel à la place du viaduc, réclamé par quelques habitants, pour enfouir la circulation automobile... n'est pas non plus la solution mais bien un non-sens ingérable (cette alternative sera malgré tout étudiée dans le Rapport d'Incidences Environnementales - RIE). Comme l'a souligné Perspective.brussels pendant la présentation : **"tout enfouissement [de la mobilité] est plus lourd à porter qu'une solution en surface"**. La récente « crise des

¹ Économiste et urbaniste invité lors de la journée d'étude de l'ARAU « [Bruxelles sans viaduc ni tunnel](#) »

tunnels » incite à penser la ville sans infrastructures lourdes, sans tunnel ni viaduc, et à promouvoir le recours au «software» plutôt qu'au «hardware». Là encore : il faut réduire les flux globalement et ne pas déplacer la pression automobile sur une autre partie du territoire régional...

4. Quels développements immobiliers sur les sites « en accroche » ?

L'ARAU s'étonne que les séances d'information aient passé sous silence les enjeux immobiliers. Nous savons, en effet, que des discussions ont eu lieu avec les grands propriétaires qui détiennent les immeubles de bureaux le long du viaduc. Une fois le viaduc démoli, ces parcelles seront reconfigurées, probablement en logements.

Après la démolition, sur ces dits "sites en accroche" (= les zones du PAD à développer le long du futur boulevard urbain), il faudra veiller à la diversité des formes, des types de logements (incluant du logement social), et à la mixité.

Analyses connexes de l'ARAU :

- [Actes de la journée d'étude "Bruxelles sans viaduc ni tunnel"](#)
- [Créer des parkings de dissuasion : une fausse bonne idée](#)

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
www.arau.org

