

Analyse du jeudi 17 septembre 2020

## Projet de parking de transit à la station de métro Crainhem : un échec annoncé

Inefficaces en terme de mobilité, chers, nuisibles pour l'environnement, les projets de parkings de transit de la Région doivent être abandonnés d'urgence ! L'ARAU plaide pour une alternative combinant un équipement collectif, un parking vélo et une gare de bus qui répondent bien mieux aux intérêts des Bruxellois.



*L'imposante masse du projet de parking : tout ça pour tenter de convaincre, certainement en vain, une poignée de navetteurs de laisser leurs voitures à l'entrée de Bruxelles (source : Bruxelles Mobilité)*

Ce vendredi 2 octobre, la commission de concertation se réunira à Woluwe-Saint-Pierre pour débattre du projet de construction d'un parking de transit (P+R) au niveau de la station de métro Crainhem. Ce projet prévoit la création d'un P+R pouvant accueillir environ 750 places, à l'endroit du parking actuel à ciel ouvert de 193 emplacements. Le bâtiment serait composé d'un rez-de-chaussée, de 3 étages et d'une toiture parking pour un gabarit de 80 mètres de long, 48 mètres de large et 12 m de haut.

L'ARAU a étudié le système des P+R et a en exposé les effets pervers dans plusieurs textes et avis. Avant de rentrer dans l'analyse spécifique du projet de P+R Crainhem, il est utile d'en rappeler les grandes lignes.

### **Les P+R : fausse bonne idée, vraie mauvaise idée**

**Le principe d'un P+R** est simple, et *a priori* louable : l'automobiliste, au lieu d'effectuer l'entièreté de son trajet en voiture, gare celle-ci dans un parking pour continuer son parcours en transports en commun.

Mais, 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**.

Ces effets pervers sont bien identifiés. Un numéro du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière<sup>1</sup>, publication trimestrielle coéditée par la Région et Brulocalis, en a présenté une synthèse :

- 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>2</sup>.

Ces effets pervers ont également été constatés dans **les résultats d'une étude, menée conjointement par l'Université d'Anvers et la VUB, sur base de l'analyse de 247 P+R**<sup>3</sup>. On peut notamment lire dans les conclusions de cette étude : « *Een substantiële vermindering van het aantal voertuigkilometers dankzij de P+R lijkt op basis van dit onderzoek niet waarschijnlijk. De berekeningen geven zelfs een toename van de autokilometers voor het gebruik van de randparking.* » (p. 43)

---

<sup>1</sup> Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, n° 40, été 2014.

<http://www.avcb-vsgeb.be/documents/publications/moniteur-mobilite-40.pdf>

<sup>2</sup> Frédéric HERAN, *Les effets pervers des P+R*, Vélocité n° 70. Janvier-Février 2003.

<sup>3</sup> *De effectiviteit van Park + Ride. Een meta-analyse van park + ride gebruik*, Toon Zijlstra, Thomas Vanoutrive, Ann Verhetsel, mei 2014.

En résumé, **les P+R ont tout de la fausse bonne idée**, comme l'ARAU l'écrivait dans une analyse détaillée<sup>4</sup> publiée le 2 février 2017. Synonymes de **dépenses publiques pour une infrastructure automobile favorisant l'usage de la voiture et l'étalement urbain**, ce sont des projets contraires aux objectifs de la Région : nuisibles à l'environnement et nuisibles à la ville.

Le projet de P+R Crainhem n'échappe pas à cette règle, comme va le montrer l'analyse qui suit.

## **Le projet de P+R Crainhem ne peut qu'échouer : il ne répond ni aux intérêts des Bruxellois ni à ceux des navetteurs**

---

Les éléments généraux évoqués ci-dessus devraient à eux seuls amener à renoncer au projet. Si cela ne devait pas être le cas, l'analyse plus spécifique et plus détaillée qui suit permettra de s'en convaincre.

Une thèse de Fabienne Margail<sup>5</sup> consacrée au système des parking de transit a proposé une série de conditions auxquelles un P+R doit se conformer pour espérer fonctionner correctement.

Ces conditions 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 restriction 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.

**La présente analyse ne passera pas le projet de P+R Crainhem au crible de ces 12 conditions mais seulement aux 4 points suivants** : gain d'argent pour l'utilisateur, gain de temps pour l'utilisateur, situation en amont des zones de congestion, non concurrence avec les bus de rabattement. Les autres points ne seront pas abordés soit car la condition est rencontrée (intervalles du service de transports publics inférieurs à 15 minutes, distance pédestre entre l'emplacement de parking et le quai d'embarquement non dissuasive), soit car ils ne sont pas spécifiques au projet de P+R Crainhem et concernent des aspects plus généraux de la politique de mobilité. Pour cette dernière catégorie, se référer à notre analyse du 12 octobre 2017 *Oui à la requalification de l'autoroute A12, non au parking de transit !*

---

<sup>4</sup> Créer des parkings de dissuasion à Bruxelles, une fausse bonne idée, 2 février 2017

<sup>5</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>

## A priori, pas de gain substantiel d'argent pour l'utilisateur

Sur base des tarifs pratiqués par parking.brussels (l'agence régionale du stationnement) au parking Ceria, il est difficile d'imaginer un gain d'argent substantiel pour l'utilisateur. Voici deux exemples pour s'en convaincre :

### 1. L'utilisateur régulier (navetteur)

Pour ce profil d'utilisateur, parking.brussels propose une formule d'abonnement à 5€/mois + 1,5€/jour d'utilisation, soit 35€/mois pour 20 jours d'utilisation<sup>6</sup>.

A ce montant il faut ajouter celui de l'abonnement à la STIB (49€/mois ou 499€/an pour le tarif plein), obligatoire pour pouvoir bénéficier de cette formule tarifaire.

L'éventuel avantage financier pour cet utilisateur est difficile à déterminer puisqu'il dépend :

- de l'intervention ou non de l'employeur dans ces frais liés à l'utilisation du P+R ;
- de la présence ou non d'emplacements de parking mis à disposition des employés sur le lieu de travail.

Dans le cas où ce navetteur dispose d'une place de parking gratuite sur son lieu de travail, il n'y aura jamais d'avantage financier à utiliser un P+R. Dans le cas contraire tout dépendrait de l'intervention ou non de l'employeur dans les frais d'abonnement et d'utilisation du P+R et de la STIB.

### 2. L'utilisateur occasionnel

Pour ce profil d'utilisateur, le tarif de parking.brussels est de 1€ par utilisation (par jour), somme à laquelle il faut ajouter le prix du billet de la STIB. Curieusement, cette option est moins chère que la formule d'abonnement...

Si on prend l'exemple d'un couple qui se rendrait 2 heures dans le centre-ville :

- L'option P+R leur reviendrait à 6,6€ (1€ + 4 tickets STIB à 1,4€ (tarif carte jump 10 voyages)).
- L'option du parking en centre-ville leur reviendrait à 5,6€ (tarif en vigueur dans les parkings publics du centre-ville, hors tarifs préférentiels tels que ceux par exemple pratiqués en partenariat avec certains cinémas (3€ pour 3 heures)). Si l'on considère le stationnement en voirie, l'addition est moins élevée encore, voire inexistante (parking gratuit en soirée, possibilité de bénéficier d'une carte de stationnement « invité », etc.).

**Malgré des tarifs très « attractifs », il n'y aurait que peu de cas dans lesquels l'usage du P+R serait synonyme de gain d'argent pour l'utilisateur** ou, à tout le moins, de gain d'argent suffisamment substantiel pour convaincre l'automobiliste d'abandonner le « confort » de sa voiture à l'entrée de Bruxelles, la faute à l'abondance et au coût (très) peu élevé du stationnement dans la ville.

**Une conséquence de ces tarifs très bas, à ne surtout pas négliger, est que les recettes du P+R ne parviendront jamais à couvrir les frais de construction, d'exploitation et d'entretien.** Les documents soumis à l'enquête publique n'évoquent pas

---

<sup>6</sup>Ces tarifs étaient en vigueur jusqu'au début du mois de septembre. A l'heure où est publiée cette analyse, le site [ceria.parkandride.brussels](http://ceria.parkandride.brussels) indique une « Action promotionnelle Covid-19 » où seul un forfait annuel de 60€ est dû (pas de paiement par jour d'utilisation).

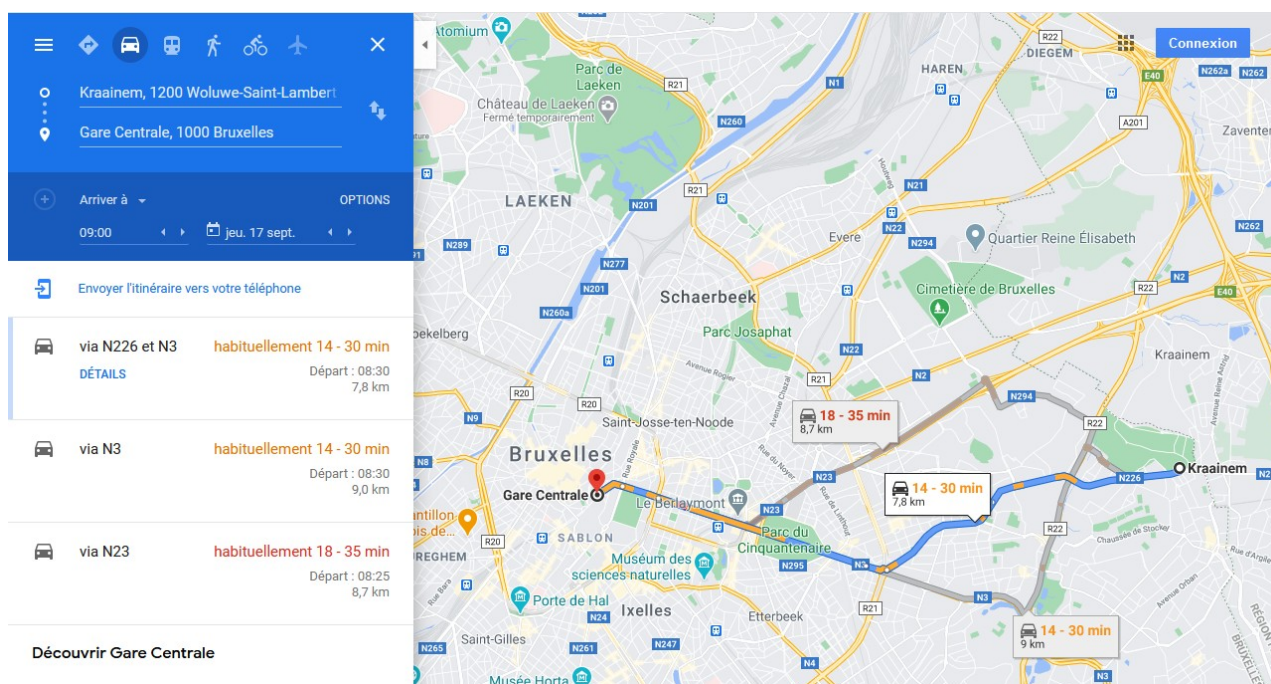
le coût du projet mais un montant de **12 millions** a été annoncé par la Région pour le P+R Stalle d'une capacité identique (750 places). **Les frais d'exploitation et d'entretien s'élèvent quant à eux à 250 €/place/an<sup>7</sup>**, soit 187.500 €/an pour l'ensemble du P+R.

En considérant une durée de vie de 20 ans pour le P+R, chaque emplacement devrait générer 2,87 € par jour pour couvrir ces frais ; **il faudrait donc que le P+R soit occupé à plus de 200 % tous les jours pendant 20 ans pour payer sa construction, son exploitation et son entretien...**

Autrement dit, **ce sont les Bruxellois qui paieraient, cher et vilain, pour tenter de dissuader une poignée de navetteurs de ne pas parcourir quelques kilomètres en voiture en ville.**

## Aucun gain de temps !

L'étude d'incidences (EIE) indique que le trajet en métro entre la station Crainhem et la gare Centrale est d'une durée de 20 minutes, à laquelle il faut ajouter le temps de transfert (garer sa voiture dans le P+R, marcher jusqu'à l'entrée de la station, descendre sur le quai, attendre le métro) estimé à maximum 10 minutes. Or, **le temps de parcours en voiture est moins long que ces 30 minutes** : si l'EIE ne reprend curieusement pas cette donnée (un comble !), une simulation sur Google maps indique une durée de 14 à 30 minutes<sup>8</sup> pour un matin de semaine, soit **jusqu'à 16 minutes de moins !**



**Paradoxe « amusant »**, si le P+R parvenait à avoir l'effet escompté de diminuer le trafic en aval, ce temps de parcours en voiture jusqu'au centre-ville pourrait même être réduit, rendant de ce fait le parcours en métro encore moins concurrentiel !

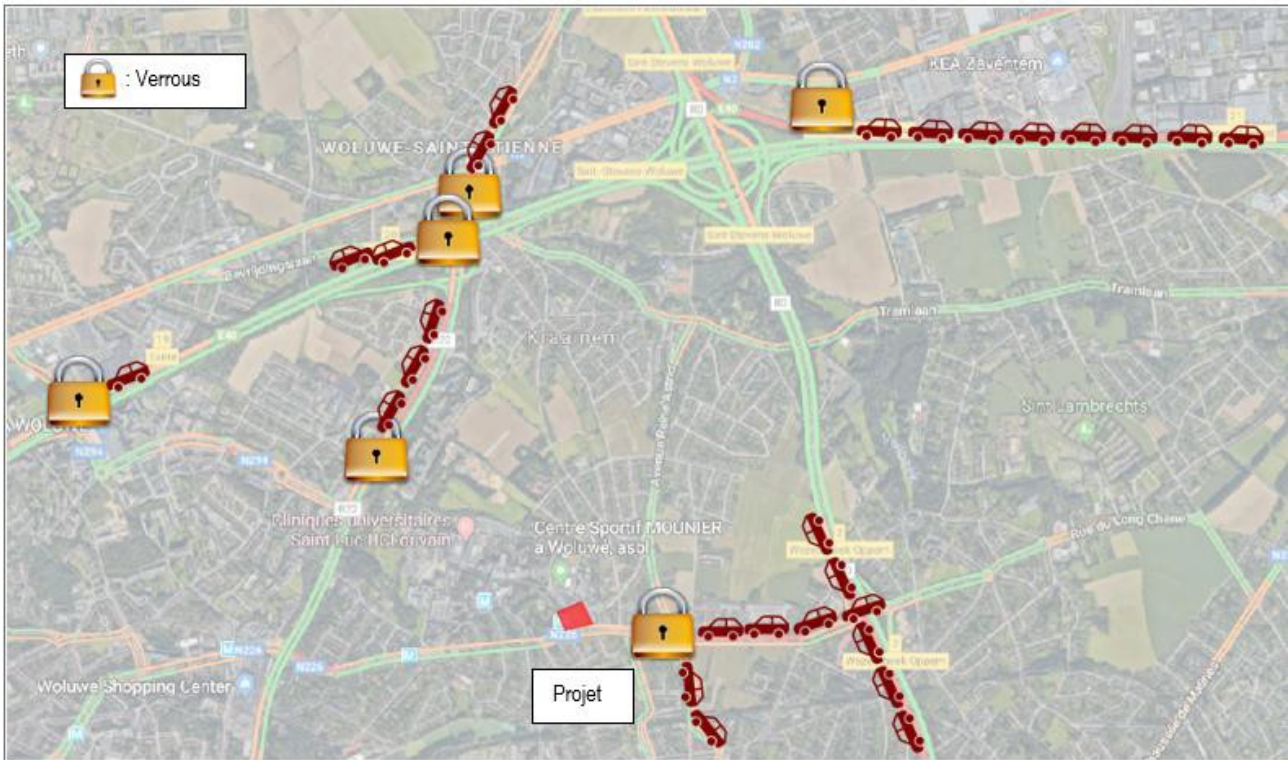
<sup>7</sup>Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, n° 40, été 2014.

<sup>8</sup>Simulations pour une arrivée gare Centrale à 9h le jeudi 17-09 et le mardi 22-09.



## Le projet de P+R Crainhem n'est pas situé en amont des zones de congestion

L'étude d'incidences met bien en évidence que le site du projet est situé en aval des zones de congestion et parle même de « verrous » en amont du site (voir illustration ci-dessous). Or, une fois ces verrous passés, la circulation automobile se fait plus fluide (en tout cas plus rapide que le trajet en transports en commun, voir point précédent). **Quel intérêt, dès lors, pour un automobiliste, qui a déjà passé « le plus dur » de son trajet, à laisser sa voiture dans le P+R si il n'y gagne ni temps ni argent ?**



Nouveau **paradoxe** « amusant » soulevé par l'étude d'incidences : « *Tout apport de flux supplémentaires générés par un projet, dans le cas présent un parking de dissuasion, se verront bloqués en amont de ces verrous et ne parviendront pas, durant les heures de pointe, à accéder au projet.* » (p. 87)

## Le projet de P+R entre en concurrence avec des bus de rabattement

Le site de la station de métro Crainhem accueille de nombreuses lignes de bus :

- 3 lignes de bus STIB 76 (Crainhem - Oppem), 77 (Crainhem - Hippodrome) et 79 (Crainhem – Schuman) menant à Wezembeek-Oppem et au centre européen ;
- La ligne de bus TEC Conforto Cbis reliant Louvain-la-neuve, Wavre, Crainhem et Woluwe ;
- 4 lignes de bus De Lijn en provenance de Leuven (315, 316, 317 et 352) passant par Tervuren, Leefdaal, Sterrebeek et Kortenberg notamment.

**Renforcer ces lignes de bus et améliorer leur conditions de circulation, notamment pour accéder plus facilement à la station de métro, s'avérerait bien plus efficace que construire un P+R.** En effet, il suffirait d'une centaine de personnes en

plus sur chacune de ces lignes pour faire mieux que la capacité totale du P+R, soit l'équivalent d'environ 2 bus « standard » supplémentaires.

Les usagers de ces bus méritent également de meilleures conditions de correspondance au niveau du site. Le projet de P+R s'avère contraignant à ce niveau : abandonner ce projet permettrait de gagner un espace considérable pour **l'organisation d'une vraie gare de bus sur le site. Celle-ci offrirait un confort de correspondance bien meilleur qu'en situation actuelle.**

Le projet prévoit la création d'environ **250 places de parking vélo : celles-ci sont évidemment les bienvenues dans une optique multimodale vélo - transports en commun.** Ce nombre pourrait être largement augmenté grâce à l'abandon du parking pour les voitures et être intégré à un projet d'équipement public (voir plus bas).

## **Un non-sens environnemental !**

---

Les conclusions de l'étude de l'Université d'Anvers et la VUB, citée en introduction, montrent que **les P+R situés en « bordure » de ville peuvent conduire à une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en voiture** du fait que certains usagers se rendent dans ces P+R plus proches du centre-ville plutôt que de se garer aux abords d'une gare plus en amont ou se rendent en voiture à la station de transports en commun alors qu'ils y allaient précédemment à pied, à vélo ou en bus.

**Qui dit plus de kilomètres parcourus dit plus d'émissions de gaz à effet de serre.**

**A ces émissions supplémentaires liées au trafic accru, il faut encore ajouter celles engendrées par le bâtiment de parking,** aussi bien pour sa construction (production, acheminement et mise en œuvre des matériaux) que pour son exploitation et son entretien.

Pire encore, **le projet ne prévoit aucune possibilité de reconversion du bâtiment ! L'étude d'incidences a pourtant recommandé que le bâtiment puisse être réaffecté :** « Construire avec une distance entre dalles de minimum 3,35 m (3 m actuellement) pour envisager une reconversion du bâtiment dans son intégralité. Pour rappel, la conception du projet (structure modulaire) permet de reconfigurer le bâtiment relativement facilement pour l'adapter à d'autres fonctions, mais la distance entre dalles est limitative. » (p. 299)

**Une recommandation qui n'a pas été intégrée dans la demande de permis,** ce que la note explicative justifie comme suit : « l'option d'une hauteur adaptée à une reconversion possible des étages en logement ou bureau n'a pas été retenue car les caractéristiques même de la construction (profondeur ; structure modulaire ; dimensions de l'ossature, ...) ne permettent pas raisonnablement d'envisager une telle reconversion compte tenu des impératifs réglementaires urbanistiques, PEB, sécurité incendie, ... L'utilisation des étages de la construction peuvent évoluer mais les besoins liés à la mobilité et à l'accueil de véhicules resteront primordiaux au niveau de ce nœud intermodal pour toute la durée de vie du bâtiment. » (p. 6)

Cela signifie que **lorsque le P+R sera obsolète (pour rappel, il l'est déjà !), il faudra tout démolir et tout reconstruire pour pouvoir accueillir d'autres fonctions : un gaspillage inadmissible**, qui plus est à l'heure où la Région s'est engagée à « *réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % en 2030 par rapport à 2005 et le mettre sur le chemin du « zéro carbone » pour 2050.* »<sup>9</sup>

Cette décision de ne pas prévoir de reconversion possible du P+R est d'autant plus incompréhensible que le cabinet de la ministre de la mobilité Elke Van den Brandt déclarait il y a peu à propos du projet de P+R Stalle : « *le projet prévoit la modularité du bâtiment, de manière à ce qu'une réaffectation partielle en logement ou d'autres fonctions soit possible* »<sup>10</sup>.

## **L'alternative : abandonner le projet de P+R et créer des équipements collectifs pour les Bruxellois**

---

Le projet de P+R Crainhem ne résiste pas à l'analyse ; inefficace au point de vue de la mobilité, cher à payer pour les Bruxellois, environnementalement négatif. Les raisons d'abandonner ce projet ne manquent pas. **Au lieu de construire un parking, pourquoi ne pas profiter de ce site très bien desservi par les transports en commun pour y développer des équipements collectifs qui manquent dans le quartier ?** L'étude d'incidences a analysé cette option et a conclu que :

« *le quartier Kapelleveld présente des déficits importants dans certaines typologies d'équipements. On notera notamment un besoin au niveau des fonctions suivantes :*

- *Salles de spectacles et centres culturels ;*
- *Équipements ou services d'accueil résidentiel pour personnes âgées ;*
- *Des équipements d'aide sociale : Absence notamment d'équipement d'insertion socio-professionnelle, d'aide à la recherche d'emploi, de service d'aide aux entreprises et de service d'aide aux sans-abris et aux démunis.* » (p. 71)

**L'ARAU plaide résolument pour une alternative consistant à réaliser un ou plusieurs de ces équipements**, d'autant plus que le site du métro Crainhem est inscrit en « zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public » dans le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). **L'intérêt des Bruxellois réside bien plus dans la création d'une résidence pour personnes âgées et/ou d'un centre d'aide sociale que dans celle d'un parking au service de la navette automobile.** En début d'année, la presse évoquait la possibilité de l'implantation d'un **centre sportif**<sup>11</sup> sur le site : cette option mérite également d'être étudiée dans le cadre du développement d'un projet alternatif au P+R.

Renoncer au P+R permettra en outre de libérer de l'espace pour mieux organiser les correspondances entre les nombreuses lignes de bus et le métro (voir p. 6).

**L'ARAU demande à la Région de revoir ses plans et développer un projet pour les Bruxellois !**

---

<sup>9</sup>« Bruxelles se met sur la route du «zéro carbone»: les quatre points à retenir du plan climat » in *lesoir.be*, 24-10-2019.

<sup>10</sup>« Mobilité : 12 millions débloqués pour la construction d'un parking de dissuasion à Stalle » in *bx1.be*, 13-12-2019.

<sup>11</sup>« Plan voor topsportthal in Woluwe kan basketclub Brussels redden » in *buzz.be*, 18-02-2020.



De manière générale, plusieurs chercheurs ayant étudié la question proposent ce type d'alternative consistant en une urbanisation : « *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 serait en outre de freiner la périurbanisation tout en absorbant une (petite) partie de la croissance démographique bruxelloise (Innov Iris, 2011).* »<sup>12</sup>

## **Conclusion : stop aux dépenses publiques dans la mobilité automobile ; la Région doit investir pour ses habitants !**

---

**Les nuisances du trafic automobile engendrent des coûts considérables** : en matière de santé publique (pollution de l'air, bruit, accidents), de réchauffement climatique (émissions de gaz à effet de serre), de congestion (qui coûte aux entreprises, qui engluent les transports en commun et dissuade la marche et l'usage du vélo), d'accaparement de l'espace public... en bref, de **dégradation de l'environnement, aussi bien à l'échelle de la ville qu'à l'échelle globale.**

Ces impacts négatifs sont désormais bien connus, documentés et parfois même « monétisés », bien que cette approche comptable ait évidemment des limites (comment, en effet, « monétiser » les années de vie en bonne santé perdues ?).

**Malgré ces constats et les engagements successifs de la Région de diminuer le trafic automobile** (plan Iris, plan Iris 2, plan Good Move), **force est de constater que les investissements publics dans la mobilité automobile n'ont pas cessé.** Le projet de P+R Crainhem, de même que tous les autres projets de P+R de la Région, est, quoi qu'on en pense, une infrastructure au service de la voiture. Les **centaines de millions dépensés dans la rénovation des tunnels** – 463 millions pour le seul tunnel Léopold II ! – , **à l'usage exclusif de la voiture** (jusqu'à preuve du contraire, ces infrastructures ne peuvent être empruntés ni par les piétons, ni par les cyclistes, ni par les bus de la STIB), constituent un autre exemple bien connu. Tout cela **sans bien sûr parler des milliards fédéraux en soutien au système des voitures de société.**

Le changement de modèle de mobilité prôné par la Région doit se concrétiser non seulement par le développement de projets en faveur des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun mais aussi par des mesures visant à décourager l'usage de la voiture. Dépenser des dizaines de millions dans **des P+R au mieux inefficaces, au pire contre-productifs**, va dans la direction opposée. En attendant une politique plus courageuse qui consisterait à faire la voiture en ville une exception grâce à de mesures « contraignantes » (suppression des infrastructures autoroutières, instauration d'un péage, gestion plus « stricte » du stationnement), **cesser tout investissement public dans la mobilité automobile individuelle sera déjà un premier pas... qui ne coûte rien !**

---

<sup>12</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.