

Quatre scénarios pour le Parking C : de petit stade à immeubles résidentiels

Traduction libre avec l'aide de DeepL.com de l'article de *Bruzz* où vous trouverez les plans <https://www.bruzz.be/stedenbouw/vier-scenarios-voor-parking-c-van-klein-stadion-tot-woonblokken-2021-11-18>

L'étude en vue d'une vision future pour le parking C est terminée. Au cours d'un processus de médiation initié par le gouvernement flamand, quatre scénarios ont été élaborés, dont la faisabilité et l'opportunité ont été étudiées. Il n'en est pas résulté un plan unique largement soutenu, mais les parties concernées s'accordent à dire que le parking devrait être réaménagé en faveur d'activités mixtes et d'espaces verts. "Cette étude n'est pas un point final, mais juste un point de départ pour de nouvelles discussions."

Le parking C est actuellement un îlot isolé, coincé entre le Ring, les complexes de sortie et l'arrière des palais du Heysel. Cette plaine lunaire stérile d'un peu moins de 20 hectares était en fait censée accueillir l'Eurostadion, mais ce projet a été définitivement enterré. Son échec a infligé des blessures profondes entre tous les acteurs impliqués. La méfiance entre la Ville, les communes voisines (flamandes), la Région et le locataire Ghelamco était énorme. Le statu quo se pointait, car personne ne voulait se brûler les doigts sur la patate chaude.

Peu de contribution de Bruxelles

En raison du potentiel du parking C et des nombreux développements dans la zone (reconversion du plateau du Heysel, arrivée du Ringtrambus, voie rapide vélo, reconstruction de la chaussée Romaine et élargissement du Ring), le gouvernement flamand a décidé de ramener les parties concernées autour de la table dans le calme. Début 2020, un processus de médiation de conception a été lancé pour identifier les points de rupture et les points de convergence d'une future occupation du parking C. Le point de départ était une feuille blanche : il n'y avait pas d'hypothèses fixées à l'avance.

Non sans importance : la Ville de Bruxelles, Néo et Brussels Expo n'ont pas participé au projet. Avant tout, parce que les procédures juridiques sont toujours en cours concernant la route de raccordement et l'accord de bail emphytéotique détenu par Ghelamco. La commune de Wemmel et le Département flamand de la mobilité et des travaux publics (MOW) se sont également retirés après une séance de travail, car ils veulent d'abord une étude globale sur la voie d'accès au Heysel. Entre-temps, la Flandre et Bruxelles ont lancé une telle étude sur la mobilité interrégionale. Se sont assis autour de la table : l'initiateur, le ministère de l'Environnement, Perspective Brussels, la STIB, la Werkvennootschap, la province du Brabant flamand et la commune de Grimbergen.

Une première conclusion : le parking C devrait être plus qu'un immense parking pour 10 000 voitures, qui n'est utilisé que sporadiquement et qui n'est pleinement occupé que lors des

grandes expositions (comme l'Autosalon ou Batibouw). Selon le rapport final, elle doit devenir "Plateforme C", une sorte de zone charnière entre Bruxelles et la périphérie nord. Une première condition importante pour y parvenir est de libérer le parking C de son isolement, par exemple en étendant le parc du Verregat. Cela créera un espace public ouvert et vert, qui mettra en valeur les nouvelles fonctions du parking C et donnera également un visage plus accueillant au plateau du Heysel.

Utilisation multiple de l'espace

Une autre façon d'ouvrir cet espace de stationnement est la reconstruction des sorties 7a et 8 du Ring. Ces derniers pourraient, par exemple, être fermés et reconstruits sous terre, ce qui permettrait d'établir des connexions avec les zones résidentielles environnantes sous la forme de parcs verts (récréatifs) à la surface de ces tunnels. Étant donné que l'on suppose que la capacité de stationnement peut, à terme, se réduire à 8 000 places (en raison du transfert modal et du télétravail), il y a de toute façon de la place pour plus de verdure. Pour une meilleure gestion de l'eau et de la biodiversité, il est de toute façon nécessaire d'adoucir environ 20 % de la surface imperméable. Le gouvernement flamand lui-même exprime cette ambition.

Le site pourrait bien rester un parking, mais comme il n'est rempli de voitures que certains jours, il serait dommage de ne pas utiliser l'espace principalement libre. Toutes les parties ont approuvé le principe d'une utilisation multiple et dynamique de l'espace. Mais quelles activités supplémentaires le parking C peut-il accueillir ? Sur la base des ambitions et des urgences formulées par toutes les parties, les concepteurs se sont mis au travail pour rassembler les pièces du puzzle en quatre scénarios. Aucun scénario préféré n'a été indiqué au cours du processus de réflexion ouvert : les éléments du scénario 1 peuvent toujours être combinés avec ceux du scénario 4.

Scénario 1 : avec un petit stade proche de la chaussée Romaine , des bureaux, des écoles et des maisons à Treft.

Scénario 2 : avec des zones de transit (avec ou sans fonction de parking), des entreprises de fourniture pour l'Expo de Bruxelles, de petits terrains de sport et une fonction résidentielle limitée.

Scénario 3 : de nombreuses entreprises (ateliers de fabrication, fonctions utilitaires Bruxelles Expo,...) et quelques logements.

Scénario 4 : avec des tours résidentielles sur la chaussée Romaine

Cela a conduit à un projet d'aménagement d'espaces mixtes avec des possibilités de stationnement (enterrées ou non), avec de la verdure, des unités de loisirs et de logement, puis un focus sur les infrastructures sportives tel qu'un petit stade de 8 000 places maximum (1) ; soit un centre logistique avec un dépôt pour le tram et le bus (2) ; soit une zone d'affaires (3) ; soit une zone résidentielle étendue avec des blocs résidentiels (4). Ces scénarios ont ensuite été testés par rapport à une série de centres d'intérêt, tels que l'accès

aux palais du Heysel et le tracé du métro léger, pour aboutir à une synthèse globale de la situation.

Division en trois zones de stationnement

Un certain nombre de conclusions peuvent en être tirées. Par exemple, toutes les parties soutiennent l'écologisation de "Plateforme C". La zone la plus appropriée pour cela se trouve au nord de la route de quartier qui traverse le site de part en part (du côté du Ring). Et il serait préférable de diviser le parking en différentes zones de stationnement en fonction de la fréquence d'utilisation. L'occupation du parking est très fluctuante. Sur les 10 000 places disponibles, plus de la moitié devraient rester permanentes, notamment en tant que parking pour Néo. Cette zone dite "zone 1" est située au centre, avec une agréable promenade vers le parc Verregat et un cheminement logique vers les rampes.

La zone 2, selon l'étude, serait destinée à un usage occasionnel, dans les périodes où ces espaces de stationnement sont nécessaires aux activités de Brussels Expo. Sur la base des chiffres, il a été calculé que cette zone serait utilisée comme parking pendant 64 jours de l'année, et que le reste de l'année (plus de 80 %) pourrait être utilisé pour des événements en plein air ou des espaces sportifs. La zone 3 ne deviendrait une zone de stationnement que très exceptionnellement, uniquement pendant la période de janvier à mars, afin de disposer d'une capacité automobile suffisante pour Batibouw et l'Autosalon. Le reste de l'année, une "nature temporaire" pourrait s'y épanouir.

L'idée générale est aussi de faire disparaître les zones de stationnement actuelles sans perdre de capacité, en construisant des parkings souterrains ou des tours de stationnement. Autre nouvelle de l'étude : les endroits où le parking C croise la zone bâtie (à Treft, Panoramastraat et à l'intersection de la chaussée Romaine et de Magnolialaan) ont été identifiés comme des "aimants" qui pourraient être réaménagés au mieux pour des activités changeantes, comme des bars pop-up, un cinéma en plein air ou un camping d'été.

Vivre et travailler

La réorganisation en zones de stationnement favorise l'occupation temporaire, mais l'application du principe du stationnement superposé permettrait également de libérer de l'espace pour des structures permanentes. Dans ce sens, il a même été suggéré de construire une salle couverte ou un petit stade en face de l'avenue Magnolia, pour donner un visage à la fois à la "Plateforme C" et à la chaussée Romaine. S'il devait y avoir une activité commerciale à cet endroit, il s'agirait principalement d'une industrie légère ou d'activités logistiques. Ce serait un endroit approprié pour les fournisseurs ou partenaires de Brussels Expo, tels que les traiteurs, les constructeurs de scènes et de stands, les agences événementielles ou la sécurité et la maintenance.

Outre les activités commerciales, l'étude porte également sur la possibilité de réaliser des logements sur "Plateforme C". La forte croissance démographique, la pénurie de logements et les prix élevés des logements rendent cette question légitime, mais la bonne accessibilité par les transports publics et la gamme de commerces et d'autres équipements rendent

également le site approprié. Néanmoins, les parties ont conclu qu'il ne s'agit pas d'un emplacement idéal, du moins pas pour une expansion résidentielle à grande échelle. La proximité du Ring est source de nuisances, il y a déjà un manque d'écoles dans la zone et l'habitabilité de la zone est mise à l'épreuve lors des grands événements de Brussels Expo. Aucun problème n'est constaté pour les petits projets résidentiels mixtes ou les hôtels.

La mobilité reste la question la plus importante pour toutes les parties. L'étude évoque en effet la possibilité de faire passer la véloroute (FR0) le long ou à travers le parking C (sur la route de quartier), mentionne en passant qu'un échangeur à cet endroit serait en soi plus logique que le P+R prévu pour l'A12, et indique également qu'il existe des possibilités de construire des terminus de tram et de bus sur le site - étant donné que le tram express prévu et peut-être aussi un tramway circulaire passeront bientôt par là. Toutefois, une étude plus large sur la mobilité devrait permettre de mieux comprendre si le "parking C" peut également être transformé en centre de mobilité. Le prolongement du métro 6 jusqu'au parking C pourra alors également être réexaminé.

Une chaussée Romaine chaotique

Dans ce contexte, l'étude accorde également une attention particulière à la chaussée Romaine, actuellement un axe de circulation surchargé et chaotique. De nombreuses sorties convergent vers elle, ce qui signifie que la route - qui longe la frontière avec la Flandre - s'est transformée en une route à chaussées séparées peu soignée, avec beaucoup de trafic de transit. Pour démêler ce nœud, il semble aux participants qu'une bonne idée serait de reformer rapidement le complexe de sortie, par exemple avec une entrée/sortie sous la chaussée Romaine qui débouche sur l'avenue de l'Impératrice Charlotte. La chaussée Romaine doit de toute façon être réaménagé, car elle est également traversée par le bus du Ringtrambus et le tramway express. Le meilleur moyen d'y parvenir serait d'aménager des pistes cyclables séparées, de larges trottoirs pour accueillir les flux de visiteurs et des voies de bus séparées (éventuellement pour le ringtrambus, dont le tracé final n'a pas encore été décidé).

Des réponses définitives ne sont pas apportées par le rapport final. Il soulève d'autres questions. "Ces conclusions ne sont pas une fin en soi", déclare Brigitte Borgmans, porte-parole du ministère de l'environnement. "Ce n'est qu'un point de départ pour de nouvelles discussions. Une fois qu'un certain nombre de questions cruciales, telles que le bail foncier et la route de raccordement, auront été démêlées, un processus de suivi pourra être lancé."