

Good Neighbourhood


A.4 Valoriser et mutualiser du stationnement hors voirie

L'ambition est de réduire l'emprise du stationnement automobile sur l'espace public, en favorisant un report vers les parkings hors voirie, en cohérence avec le respect de la qualité de vie en intérieur d'îlot et la stratégie globale de stationnement également déclinée dans d'autres actions du plan (voir C.4 – C.9 – D.2). Cet espace récupéré permettra d'offrir un espace public de qualité (qualité de vie, maximisation des interactions avec les activités riveraines, végétalisation...) pour les habitants et les usagers de Bruxelles, ainsi que de nouvelles voies pour les piétons, les cyclistes et le transport public visant à améliorer la fluidité de la ville.


Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions




 Mener une réflexion systématique en matière d'offre et de demande de stationnement (pour tous les types de besoins, y compris livraisons, poids lourds, autocars, PMR, vélo...) au sein des quartiers dans le cadre des projets de réaménagement de l'espace public (notamment dans le cadre de la mise en œuvre de l'action A.2) et de projets de développement urbain. Cette réflexion doit être formalisée dans un outil à l'échelle régionale qui englobe les besoins en voirie et hors voirie. Les analyses en matière d'offre et de demande de stationnement doivent se faire en tenant compte des activités actuelles et potentielles

 Réévaluer les règles de compensation du stationnement en voirie

 Adapter le PRPS pour assurer une tarification supérieure pour le stationnement en voirie au profit du stationnement hors voirie afin d'inciter la réduction de l'emprise du stationnement en voirie (voir action D.2)

 Encadrer et promouvoir parking.brussels en tant que gestionnaire du stationnement en et hors voirie (privé et public) et opérationnaliser les opportunités de mutualisation des parkings hors voirie

 Créer les outils opérationnels et réglementaires rendant cette mutualisation possible

 Construire, le cas échéant, des parkings hors voirie de quartier

Analyse de l'avancement et des freins

Les projets de réaménagement prévoient davantage de place pour les modes actifs et le transport public. Par ailleurs, une plus grande place est accordée à la végétalisation de l'espace public tant pour des raisons de qualité de séjour que d'adaptation aux effets du changement climatique. Dès lors la suppression du stationnement en voirie devient une question centrale dans les projets d'aménagement de l'espace public.

L'Agence du stationnement, parking.brussels, dispose d'un département étude et planification qui est de plus en plus sollicité dans le cadre des réaménagements. Le contrat de gestion prévoit un accompagnement de parking.brussels lorsque le projet de la Région ou des communes envisage la suppression de minimum 20 places occupées à minimum 85% (taux d'occupation nocturne entre 5 et 7h, le plus représentatif de la demande riverain).

Les études réalisées par parking.brussels comportent systématiquement une analyse offre/demande en stationnement avec une comparaison entre les situations actuelles et les situations projetées. La liste des études réalisées est disponible dans les [rapports annuels](#) de parking.brussels. L'un des obstacles identifiés dans ces analyses est le manque d'information sur les taux d'utilisation des parkings publics hors voirie.

Les études /diagnostic de stationnement permettent dans un premier temps de mesurer l'impact de la réduction et la nécessité d'une compensation/mesure complémentaire et dans un deuxième temps de rechercher une solution de compensation hors voirie concrète. Lorsque cela s'avère nécessaire, ces études ont permis de mettre en place des alternatives hors voirie en réaffectant des parkings existants. Ces études n'ont actuellement pas conduit au besoin de construire de nouveaux parkings hors. La méthodologie utilisée par parking.brussels dans ces études de stationnement a été présentée aux communes.

L'une des mesures pour mieux gérer un espace public déjà fortement sous contrainte est d'assurer une tarification supérieure pour le stationnement en voirie au profit du stationnement hors voirie. C'est en ce sens que les tarifs en voirie pour les cartes de dérogation et les tarifs horaires ont été révisés en 2022. Le tarif zone grise/rouge est globalement supérieur aux tarifs actuellement pratiqués dans les parkings publics. Cependant la zone grise/rouge n'est pas systématiquement utilisée dans les zones proches des parkings publics ce qui réduit l'effectivité de l'action.

En 2022, une nouvelle ordonnance stationnement a été adoptée. Celle-ci réforme la politique du stationnement. Les modifications concernent notamment le contrôle de tutelle à l'égard des communes, la simplification des Plans d'Actions Communaux de Stationnement (PACS) qui ne sont désormais plus obligatoires, le transfert du stationnement en voirie vers le hors voirie, l'augmentation des fourchettes pour les tarifs et redevances forfaitaires pour le stationnement, la procédure d'identification des revenus du stationnement et des frais d'exploitation supportés par les communes et la concertation avec les communes en amont de l'élaboration du nouveau plan régional de politique du stationnement (PRPS).

En juillet 2022, le nouveau contrat de gestion 2022-2026 de parking.brussels a été signé. Le contrat prévoit notamment que parking.brussels exerce la mission de maître d'ouvrage en matière de parkings publics (stationnement hors voirie rotatif) et poursuit l'harmonisation de la qualité des services et de l'accessibilité des différents parkings publics, notamment au travers un régime d'agrément des parkings publics octroyé par la Région. Parking.brussels en collaboration avec Bepark proposent également des solutions de mutualisation aux riverains via le [Parksharing](#). Il s'agit de mutualiser des emplacements de stationnement dans des parkings privés avec des usagers extérieurs. Néanmoins dans le cadre du stationnement hors voirie où les opérateurs privés ont un rôle important, la marge de manœuvre de parking.brussels reste marginale vue la taille du marché.

Chiffres clés

- Nombre d'emplacements de stationnement en voirie : En, 2020 il y avait 256.000 emplacements tout usager. En 2022 ce chiffre était de 254.500 emplacements (donc, sans compter les emplacements réservés)
- Augmentation des emplacements réglementés (2022-2022) : +5% (de 82% à 87%)
- Outil de mutualisation : 6 Parkings mutualisés mis à disposition de riverains (2021-2023) soit 377 places.

Réalisations illustrées



Parking Mutualisé mis à disposition de riverain au Parvis de Saint-Gilles © BePark



*Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.*

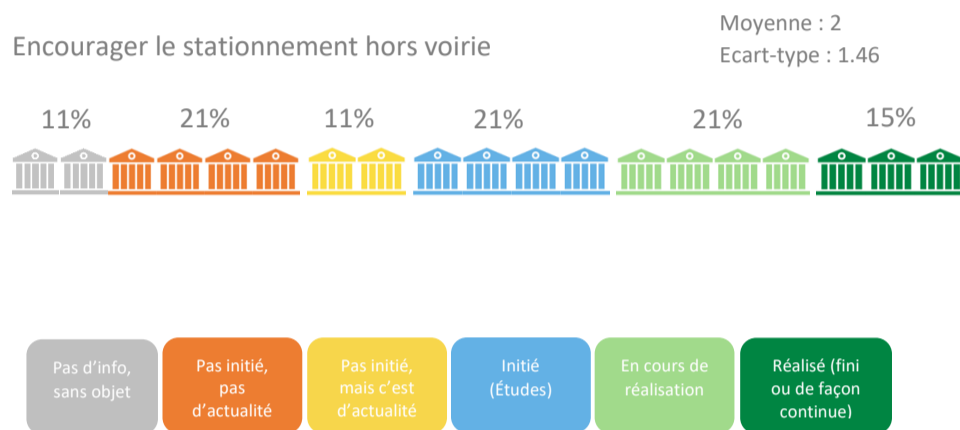


GOOD NEIGHBOURHOOD

A.4 Valoriser et mutualiser le stationnement hors voirie

L'ambition est de réduire l'emprise du stationnement automobile sur l'espace public, en favorisant un report vers les parkings hors voirie, en cohérence avec le respect de la qualité de vie en intérieur d'îlot et la stratégie globale de stationnement également déclinée dans d'autres actions du plan (voir C.4 – C.9 – D.2). Cet espace récupéré permettra d'offrir un espace public de qualité (qualité de vie, maximisation des interactions avec les activités riveraines, végétalisation...) pour les habitants et les usagers de Bruxelles, ainsi que de nouvelles voies pour les piétons, les cyclistes et le transport public visant à améliorer la fluidité de la ville.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

Cette action est actuellement peu mise en œuvre par les communes, moins de la moitié mène en effet une politique ou des actions spécifiques en la matière. Dans la plupart des cas, il s'agit d'actions visant à encourager la mutualisation (partenariat étroit avec BePark ou directement avec des propriétaires de parkings privés...). Plusieurs communes ont mis en place un incitant fiscal pour encourager les entreprises à la mutualisation de leur parking, mais cela ne semble pas toujours avoir les impacts escomptés dans les faits.

Les principaux freins cités sont l'absence de données récentes disponibles et, en ce qui concerne la mutualisation, les difficultés au niveau des horaires ainsi que le peu de propriétaires intéressés. On observe également, dans les quartiers où la pression sur le stationnement est importante, que l'offre hors voirie est elle aussi à saturation, ce qui explique que plusieurs communes aient également souligné la difficulté de compenser du stationnement supprimé en voirie par du stationnement hors voirie. Ce type de projet de compensation aboutit rarement dans les faits, selon certaines communes.

Chiffres clés

- Communes ayant confié la gestion du stationnement à parking.brussels : 12

Bonnes pratiques

- À Ixelles, la commune propose aux riverains un système d'abonnement pour les véhicules motorisés et les vélos dans le parking public communal Tulipe. De cette façon, la commune agit pour offrir des alternatives de stationnement à ses habitants, dans un contexte de réduction du nombre d'emplacements en voirie. Ces abonnements peuvent être contractés pour des horaires et jours spécifiques, ou bien pour un accès mensuel illimité¹.
- La commune de Molenbeek a récemment acquis un parking privé rue Charles Malis. Celui-ci va devenir communal et sera ouvert au public. Ce projet a été initié pour accompagner la suppression de stationnement à proximité.
- La commune de Schaerbeek mène une politique globale en matière de stationnement hors voirie via notamment :
 - Un inventaire récent de l'offre hors voirie et de ses caractéristiques ainsi que du statut des emplacements offerts (mutualisés / ouverts au public / privés) ;
 - L'imposition de la mutualisation d'emplacements dans le cadre de demande de permis d'urbanisme pour certains projets (par exemple pour le parking du nouveau complexe scolaire néerlandophone rue Gallait) ;
 - Un règlement-taxe pour le stationnement hors voirie (parkings non résidentiels de plus de 10 places), prévoyant un incitant fiscal en cas de mutualisation (réduction de la taxe de 80%) ;
 - Une collaboration étroite avec BePark en vue d'échanger sur les potentialités de mutualisation ;
 - Dans le cadre du projet STIB sur Princesse Elisabeth, suite à l'opposition d'une partie des riverains et des commerçants, la commune a pu trouver un accord avec Parking.brussels et la SNCB pour mettre à disposition des riverains des emplacements de stationnement dans le parking Train World afin de compenser en partie les emplacements supprimés en voirie.

¹ <https://www.ixelles.be/site/166-Parkings-pour-voitures>
Etude de Suivi du Plan régional de Mobilité « Good Move »