

Pourquoi le stationnement est-t-il difficile à Bruxelles, malgré une offre importante d'emplacements de parking ?

La Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un stock important de places de stationnement. Mais les espaces en voiries ne peuvent pas répondre seuls à la demande de stationnement qui ne va cesser de croître, compte tenu de l'évolution démographique de la Région. La politique de stationnement est donc un enjeu crucial pour la mobilité en Région bruxelloise, du développement de l'autopartage à la mutualisation des parkings hors voirie en passant par la réduction du taux de motorisation des ménages.

Une demande de parking en croissance, mais plus lente que l'augmentation de la population

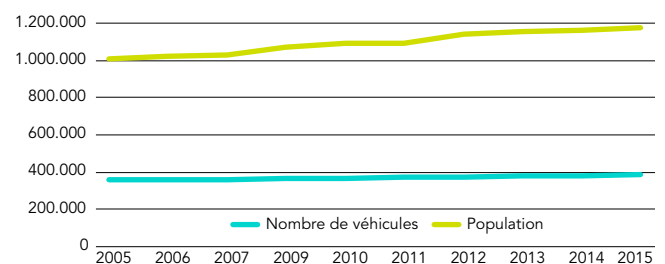
Pour cerner l'ensemble de la demande de stationnement à Bruxelles, il est nécessaire de prendre en compte, non seulement le parc de véhicules des Bruxellois, mais aussi les véhicules utilitaires et les véhicules des navetteurs.

La demande de stationnement nocturne

Le parc de véhicules des Bruxellois a toujours tendance à croître, tout comme la population qui a augmenté de 168.000 individus entre 2005 et 2015. Mais la croissance du nombre de véhicules est plus lente que celle de la population, car elle est partiellement compensée par une diminution du taux de motorisation des Bruxellois, contrairement au reste de la Belgique (fig. 1). Avec 41 voitures pour 100 habitants de plus de 18 ans, la Région de Bruxelles-Capitale se situe nettement en retrait par

rapport aux deux autres régions du pays, avec 53 voitures pour 100 habitants en Flandre et 49 voitures pour 100 habitants en Wallonie.

Figure 1 : Evolution du parc de voitures des Bruxellois (véhicules utilitaires non compris)¹

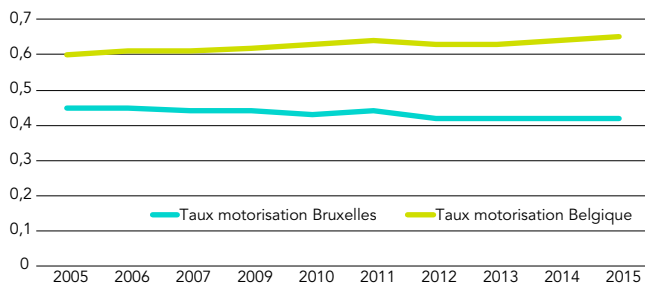


1. Voitures de sociétés aux mains des Bruxellois incluses, données estimées sur base d'un ratio constant de 8,2% de ménages bruxellois détenant une voiture de société (BELDAM).



Pourquoi le stationnement est-t-il difficile à Bruxelles, malgré une offre importante d'emplacements de parking ?

Figure 2 : Evolution du taux de motorisation net (nombre de voitures/nombre d'habitants 18+) en RBC et dans le reste du pays²



En 2015, le nombre de voitures détenues par des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale était estimé à environ 380.000. Ce chiffre inclut :

- l'ensemble des voitures immatriculées par les personnes privées domiciliées dans la Région ;
- les voitures de sociétés immatriculées en Région de Bruxelles-Capitale et effectivement aux mains de Bruxellois (environ 25%³).

Pour cerner l'ensemble de la demande de stationnement nocturne, ou « riveraine », des Bruxellois, il faut encore ajouter les véhicules utilitaires (camionnettes notamment), soit de l'ordre de 30 à 60.000 véhicules supplémentaires.⁴ Au total, la demande de stationnement riveraine tourne donc autour de 400.000 véhicules (hors poids lourds) en Région de Bruxelles-Capitale.

La demande de stationnement diurne

En tant que pôle d'emploi important, la Région de Bruxelles-Capitale attire, selon les estimations, près de 340.000 navetteurs par jour, dont 130.000 choisissent la voiture (38%) pour se rendre au travail. Cette demande vient s'ajouter à la demande en stationnement des Bruxellois et explique la saturation diurne dans certains quartiers.

2. Voitures de sociétés incluses également (les 91,8% restants).
 3. Pourcentage estimé sur base des données Beldam, cf. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité, 2, p. 38.
 4. Au 31/12/2015, il y avait 66.000 véhicules utilitaires légers immatriculés en RBC (source FEBIAC). On peut toutefois supposer que seule une partie de ces véhicules est effectivement aux mains de Bruxellois.

La demande de stationnement de courte durée

À côté du stationnement de longue durée, à domicile ou sur le lieu de travail, la demande en stationnement comprend évidemment une importante composante de courte durée, en partie concentrée à proximité de certains types d'équipements (commerces, centres sportifs, etc.) qui disposent souvent d'une offre spécifique. Elle est aussi en partie diffuse sur l'ensemble du tissu urbain (professionnels mobiles, visiteurs des riverains, écoles, etc.) et, dans ce cas, entre en concurrence avec la demande riveraine pour l'occupation du stationnement en voirie.

Une offre pléthorique de places de stationnement

L'offre pour les riverains

Un relevé de stationnement réalisé en 2014⁵ fait état de :

- **265.000 places de stationnement en voirie**, avec un taux d'occupation nocturne d'environ 80% en moyenne (mais avec de fortes disparités selon les quartiers), ce qui correspond à environ 220.000 véhicules garés en voirie ;
- **295.000 places dans les immeubles de logements**, dont le taux d'occupation, par déduction, est d'environ 60%.

La Région de Bruxelles-Capitale dispose donc d'un total de **560.000 places** théoriquement disponibles pour les riverains, auxquelles s'ajoutent encore les abonnements riverains dans les parkings publics, ainsi que l'offre, en développement, d'emplacements privés mutualisés (voir figure 4).

On constate donc que **la voirie seule est très loin de pouvoir absorber l'ensemble du stationnement riverain** d'autant plus qu'on observe une disparité de l'offre en fonction des quartiers et que le nombre d'emplacements en voirie tend à diminuer au fil des réaménagements en faveur des piétons, des cyclistes ou du transport public. Les parkings dans les immeubles de logements sont, par contre, globalement sous-utilisés.

5. Cf. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité, 2, p. 102 et ss.



Pourquoi le stationnement est-t-il difficile à Bruxelles, malgré une offre importante d'emplacements de parking ?

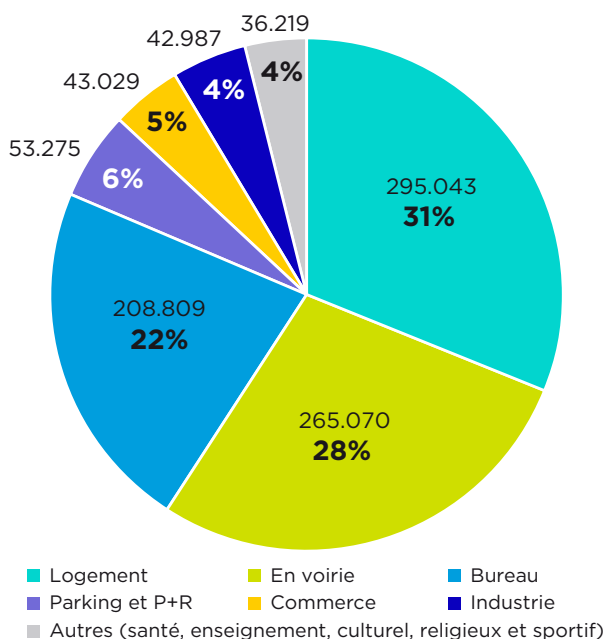
Figure 3 : Le stationnement en voirie à Bruxelles

STATIONNEMENT EN VOIRIE



Figure 4 : La répartition des places par type de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale (2014)

Source : Parking Brussels

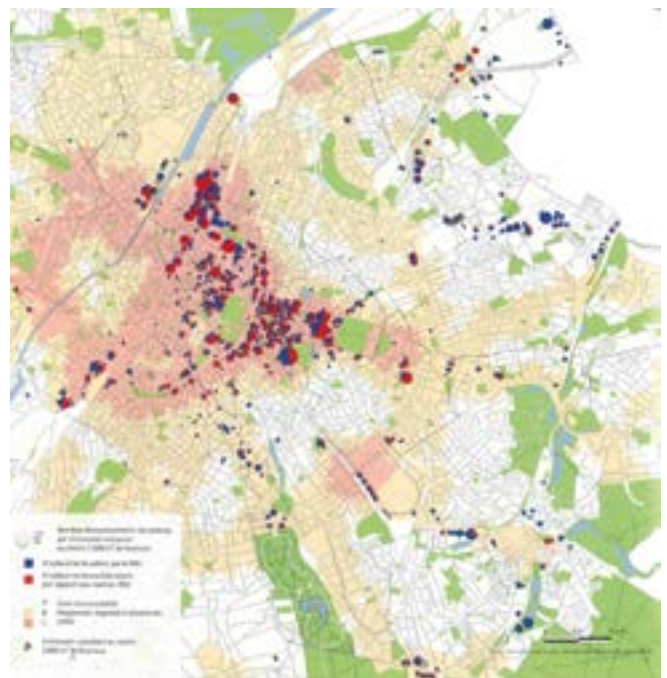


L'offre pour les entreprises

Le relevé de stationnement de 2014 a recensé près de 210.000 emplacements de stationnement hors voirie liés à des bureaux. À ceux-ci s'ajoutent encore une partie des places des parkings publics pour lesquelles les entreprises disposent d'abonnements pour leurs employés. L'offre de parkings de bureaux est particulièrement dense en centre-ville et dans le quartier européen. C'est pour cette raison que, depuis 2007, le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) limite le nombre d'emplacements de stationnement dans les bureaux. Les normes sont d'autant plus strictes que la zone est bien desservie par les transports publics. Paradoxalement, à l'heure actuelle, le plus grand stock de parkings de bureaux se trouve dans le centre-ville (est du Pentagone, quartier nord et quartier européen), qui correspond à la zone A, la mieux desservie en transports publics (voir fig.3).

Figure 5 : Localisation des parkings d'immeubles de bureaux > 5.000 m².

Source : Observatoire des Bureaux 2009.





Pourquoi le stationnement est-t-il difficile à Bruxelles, malgré une offre importante d'emplacements de parking ?

Héritée du passé, cette situation devrait évoluer progressivement vers moins d'emplacements, au fur et à mesure du renouvellement des permis d'environnement auxquels sont soumises les autorisations d'exploiter les parkings. Le respect des normes édictées par le RRU devrait conduire à réduire de 45% l'ensemble du stock de parkings dans les bureaux. Les parkings de la zone A, qui sont à la fois les plus nombreux et les plus excédentaires, devraient fournir la plus grande partie de la contribution à cette réduction (fig. 6 et 7).

Figure 6 : Nombre de places de parking selon l'accessibilité de l'entreprise (situation 2014 – données issues des plans de déplacements d'entreprises – concernent 37% de l'emploi à Bruxelles)

Source : Bruxelles Environnement

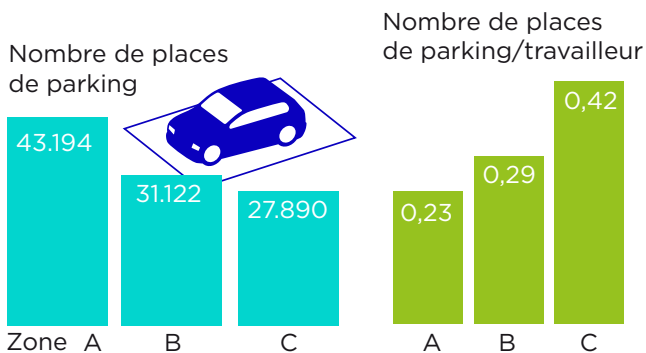
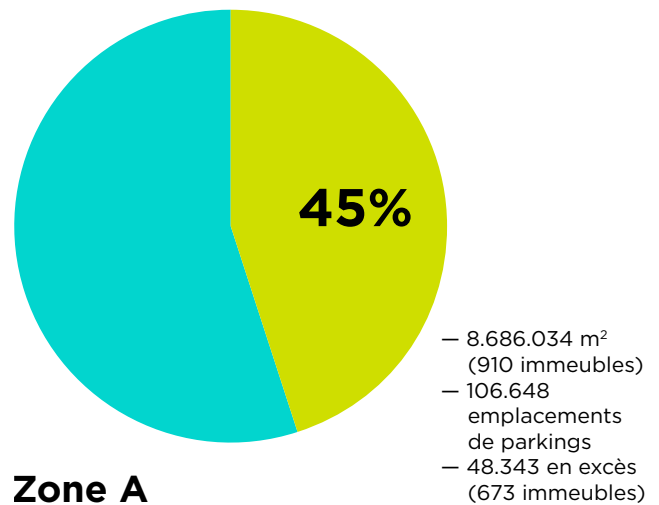


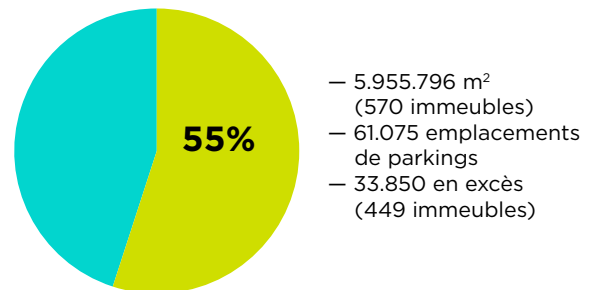
Figure 7 : Emplacements de parking de bureaux en excès par rapport aux normes du RRU – données pour les immeubles de plus de 5000 m²

Source : BRAT-Bruxelles Environnement 2009

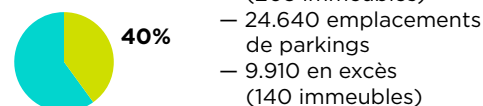
Région



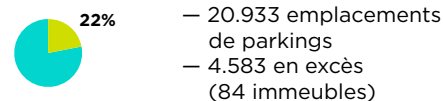
Zone A



Zone B



Zone C



■ Emplacements de parkings en excès



Pourquoi le stationnement est-t-il difficile à Bruxelles, malgré une offre importante d'emplacements de parking ?

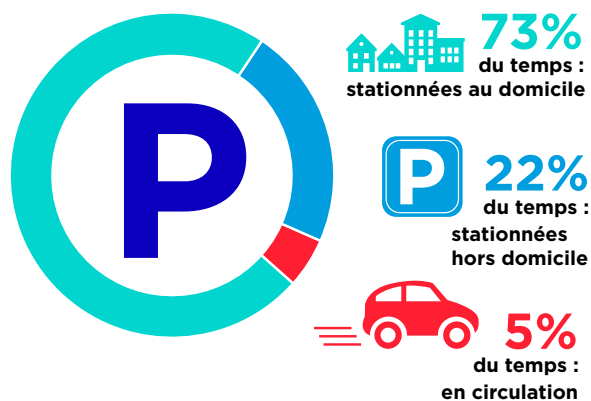
Les enjeux pour la gestion de la mobilité à Bruxelles

Toutes les études s'accordent sur un point: la politique de stationnement est un levier majeur de gestion de la mobilité urbaine. À Bruxelles comme ailleurs, le parking monopolise l'espace public et reste un incitant fort à l'utilisation de la voiture.

Une voiture reste garée 95% du temps

L'usage de la voiture est loin d'être optimal. Un ménage utilise en effet sa voiture, en moyenne, 35 minutes par jour, mais il a besoin de plusieurs places de stationnement au cours de cette journée : une au domicile, une autre sur son lieu de travail (pour ceux qui s'y rendent en voiture), plus d'autres emplacements aux divers lieux de destination (commerces, écoles, loisirs, etc.). En moyenne, une voiture est donc immobilisée 95% du temps. Cette réalité a donné naissance au concept d'autopartage qui s'est fortement développé à Bruxelles ces dernières années avec plus de 500 véhicules recensés fin 2016 (Cf. question de diagnostic Good Move n°5 consacrée à l'autopartage).

Figure 8 : Taux d'utilisation moyen d'une voiture



Un véritable incitant à l'utilisation de la voiture

La disponibilité d'une place de stationnement à proximité du lieu de travail ou de l'école (gratuit et payant confondus) influence fortement la part modale de la voiture. Selon qu'une place est disponible ou non, on note ainsi une baisse significative du recours au transport public, tant pour les déplacements internes à Bruxelles (de 42,6% à 25,9%) que pour les déplacements entrants et sortants (de 68,6% à 47,1%).

Une consommation d'espace public importante

Le stationnement en voirie est un grand consommateur d'espace. Avec le développement rapide de l'automobile, toutes les places, les trottoirs et les terre-pleins ont été rapidement envahis de voitures et le phénomène s'est peu à peu étendu aux quartiers périphériques. Dans un contexte urbain très dense, réserver une partie considérable de l'espace au stationnement des automobiles revient à assigner à cette fonction une place importante au détriment d'autres fonctions, que ce soit la circulation des autres modes (pistes cyclables, bandes bus, trottoirs, etc.) ou la fonction de séjour, qui s'avère primordiale dans un contexte résidentiel bruxellois marqué par la densité et la primauté du vécu en appartement.

À raison de 10 m² par emplacement, le stationnement en voirie consomme environ 2,65 km² de terrain en Région de Bruxelles-Capitale, soit 10% de la superficie totale des voiries: l'équivalent d'1,5 fois le Parc de Laeken ou 2 fois le Bois de la Cambre. Ces 265.000 places de stationnement disponibles en voirie représentent un espace équivalent à une bande d'autoroute reliant Bruxelles à Rome, soit quelque 1.450 km (si l'on considère qu'un véhicule consomme en moyenne un espace de 5,5m de long).





Pourquoi le stationnement est-t-il difficile à Bruxelles, malgré une offre importante d'emplacements de parking ?

Un espace public stérilisé

Actuellement, le moindre projet de réaménagement entraînant la suppression de places de stationnement – même illicites – est souvent âprement combattu par les riverains et les commerçants. Cette situation est de plus en plus délicate au fur et à mesure de la saturation du stationnement en voirie. L'espace public est ainsi stérilisé puisqu'aucun autre usage de la voirie n'est possible sur les emplacements de stationnement. Il devient dès lors difficile de disposer d'espaces dégagés, suffisamment larges ou d'un seul tenant. Une politique d'autopartage ambitieuse peut être un levier déterminant pour libérer ces espaces, en réduisant l'emprise du stationnement automobile, sans pour autant empêcher l'usage de la voiture. Une réelle incitation pour favoriser le stationnement hors voirie, où les réserves potentielles sont très importantes, permettrait aussi de détendre les discussions autour du stationnement dans les projets d'aménagement des espaces publics.

Une offre peu optimisée car trop rigide

Parce que facilement accessibles et utilisables par différents types d'utilisateurs, tout au long de la journée et de la nuit, certains espaces de stationnement sont très convoités, comme les places le long du trottoir en centre-ville. D'autres espaces ne sont utilisés que certains jours de la

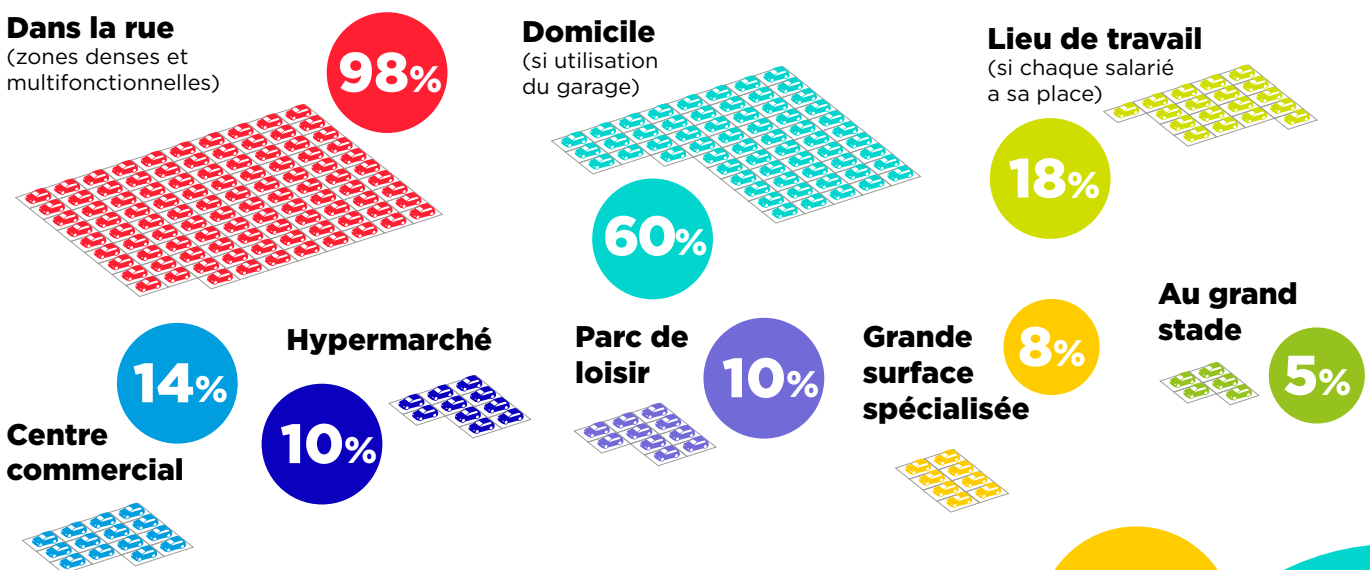
semaine, à certaines heures et par certains types d'utilisateurs et sont donc presque toujours vides. Si bien que le taux d'occupation annuel des divers types de places de stationnement est extrêmement variable, avec un taux d'occupation annuel moyen, toutes places confondues de l'ordre de 40%. Concrètement, cela se traduit par l'existence de nombreux parkings sous-utilisés.

La mutualisation, une nouvelle tendance

Les enquêtes sur le taux d'occupation des parkings publics indiquent fréquemment l'existence d'une réserve de capacité, tout comme les données issues des plans de déplacements d'entreprise qui montrent qu'une part significative des emplacements de parking des entreprises (réservés aux employés ou aux visiteurs) reste vide, en tous cas dans le centre-ville. Cette réalité a poussé des sociétés comme BePark, Myflexipark ou Sharemypark, à développer des systèmes de mutualisation du stationnement: ils se positionnent comme intermédiaire entre des propriétaires d'emplacements (privés ou publics) et des particuliers ou des entreprises. Mais si le prix d'une carte de dérogation riverain ou d'entreprise n'est pas dissuasif par rapport au prix d'une place mutualisée, l'automobiliste choisira toujours de se garer «gratuitement» en voirie et la saturation ne fera que s'accroître.

Figure 9 : Estimation du taux d'occupation annuel de quelques types de stationnement

Source : F. Héran





Pourquoi le stationnement est-t-il difficile à Bruxelles, malgré une offre importante d'emplacements de parking ?

Une perspective préoccupante de croissance

Bien que le nombre de véhicules immatriculés à Bruxelles augmente moins vite que la population, il est essentiel, à l'avenir, de maîtriser l'offre en stationnement, car celle-ci occupe une part significative du territoire régional, bien rare au vu des défis démographiques annoncés. Si l'on considère que la population bruxelloise atteindra environ 1,3 million d'habitants en 2030 et si le taux de motorisation reste constant (soit 0,32 voiture/habitant⁶), il faut s'attendre à près de 40.000 nouveaux

véhicules à disposition des ménages bruxellois en 2030. Cela correspond à une augmentation annuelle de quelque 2.700 voitures, soit plus de 7 voitures supplémentaires à Bruxelles chaque jour à garer. D'où l'importance de mener une politique visant à diminuer le taux de motorisation des ménages. Car pour maintenir le nombre de véhicules constant, il faudrait atteindre un taux de motorisation⁶ des ménages de 29 voitures pour 100 habitants, contre 32 en 2016.

6. Tous âges confondus.

Principe de mutualisation du stationnement entre des bureaux et de logements.

Source: Sareco

