

Good Choice

D.2 Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité

L'ambition est de compléter et renforcer les outils techniques et réglementaires permettant d'utiliser le stationnement comme facteur de report modal, tout en réduisant son emprise sur l'espace public et d'encourager le stationnement hors voirie. Par ailleurs, la politique de stationnement devra aussi tenir compte des besoins de certaines catégories socioéconomiques et professionnelles.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



Adapter les outils réglementaires relatifs à la politique de stationnement, en concertation avec les communes pour, au minimum, réglementer et tarifier le stationnement afin que le stationnement hors voirie soit l'option la moins coûteuse ; et limiter, en tenant compte de certains groupes cibles, les possibilités de dérogation à la réglementation du stationnement en voirie (rationaliser le nombre de cartes de stationnement, augmenter les tarifs, établir une sectorisation et des principes de quotas) pour inciter à une diminution de la possession automobile ;

En tenant compte des impacts sociaux, la tarification en voirie doit également suivre le principe d'une tarification croissant avec le rapprochement du coeur de la ville : plus on tend vers le centre-ville, plus la tarification horaire doit être élevée ;

Définir un mécanisme permettant d'assurer un plafonnement des tarifs du stationnement hors voirie, afin d'en assurer l'attractivité (pour les riverains, en particulier) ;

Poursuivre l'harmonisation des taxes, tarifs et sanctions administratives en matière de stationnement (voir action E.7) ;

Évaluer la mise en oeuvre du CoBrACE en tant qu'outil permettant de dissuader l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail et l'adapter afin notamment de revoir à la hausse, en fonction de la situation dans les quartiers, la charge environnementale perçue par Bruxelles Environnement pour les emplacements de stationnement excédentaires non transformés, non supprimés ou non mutualisés, au bénéfice des riverains ;

Établir un arrêté précisant les obligations et caractéristiques des différents types de parking public hors voirie et y assouplir les conditions d'exploitation appliquées à certains parkings, et notamment aux P+R, pour que ceux-ci répondent mieux aux besoins constatés dans les quartiers (stationnement riverain, solutions temporaires de compensation...) et aux enjeux de mobilité qui y sont liés ;

Revoir à la baisse les seuils des emplacements de stationnement hors voirie dans le cadre du RRU.

Préserver l'offre de stationnement poids-lourds en voirie

Analyse de l'avancement et des freins

Les tarifs rotatifs de stationnement ont été augmentés en 2023. Les tarifs en zone rouge et grise en voirie sont ainsi plus chers que les tarifs actuellement opérés dans les parkings hors voirie du centre-ville (environ 3,2 €/h). Les tarifs minimaux des cartes riverains ont également été revus à la hausse et le nombre de cartes limité à deux par ménage. Néanmoins il n'y a toujours pas de limite de quotas de cartes délivrées par rapport aux nombres de places réellement disponibles.

Le principe d'une tarification croissante avec le rapprochement du cœur de la ville reste au choix de la commune. La cartographie des zones réglementées à l'échelle de la RBC montre qu'on est actuellement assez proche de ce modèle.

Parallèlement au-delà des enjeux de saturation, d'autres problématiques apparaissent. En effet, les voitures immatriculées depuis 2018 en Belgique dépassent en moyenne 180 cm de large. Les véhicules de ce calibre sont incompatibles avec les dimensions de bon nombre de places de stationnement que ce soit en voirie ou hors voirie (parking, boxes). Ce problème qui s'accompagne d'un alourdissement des voitures n'est pas sans conséquence pour la sécurité routière ne fait pas encore l'objet de mesure spécifique à ce jour.

Les réflexions relatives à l'arrêté parking public montrent qu'il est difficile d'imposer aux opérateurs de parking public un prix. Il s'agit principalement de les encourager à rentrer dans le système, et de bien communiquer au public le système, et les prix. Une réflexion chez parking.brussels est en cours pour augmenter la visibilité des mutualisations.

Dans le cadre de l'harmonisation des taxes, tarifs, une première étape a été franchie avec le nouvel arrêté stationnement d'octobre 2022. Celui-ci prévoit d'ailleurs une indexation automatique à partir de 2025. A l'heure actuelle, il y a plus de contrôle du paiement du stationnement que des infractions. Une analyse en lien avec cette problématique est en cours chez parking.brussels.

Le COBRACE comporte un volet stationnement qui vise la réduction du nombre de places de parking disponibles aux alentours des immeubles de bureaux afin de dissuader les travailleurs de prendre la voiture pour effectuer les déplacements « domicile-travail ». Lors de chaque prolongation ou renouvellement du permis d'environnement, un nombre maximal d'emplacements de parking est défini en fonction de la surface plancher des bureaux (m²) et la zone d'accessibilité en transports en commun. Bruxelles Environnement a mené une évaluation du COBRACE dans l'objectif de proposer une révision. Celle-ci est passée en première lecture au gouvernement. Elle devrait être finalisée sous la prochaine législature.

Beaucoup de caractéristiques minimales ont été inscrites dans l'arrêté du 25 février 2021 fixant des conditions générales et spécifiques d'exploitation applicables aux parkings. Le reste devrait être clarifié dans un arrêté parking public. Les réflexions en matière d'arrêtés parkings publics s'orientent davantage vers une harmonisation volontaire (similaire classe "écodynamique") assortie de potentiel subsides à la clé.

Le secteur évolue: le parksharing a explosé ces dernières années, tirant ainsi l'offre vers le haut, tandis que ce développement semble s'être souvent fait hors contexte réaménagement et est loin de ne bénéficier qu'à la demande résidentielle.

La révision du RRU est en cours, et va dans le sens d'une baisse des seuils des emplacements de stationnement dans les nouveaux projets. Si cela comporte certains avantages il y a un risque de reports en voirie potentiels. Par conséquent, un cadre/une méthodologie est nécessaire pour permettre aux autorités délivrantes d'objectiver de manière cohérente le développement ou non de capacité de stationnement au sein des projets ou mutualisées.

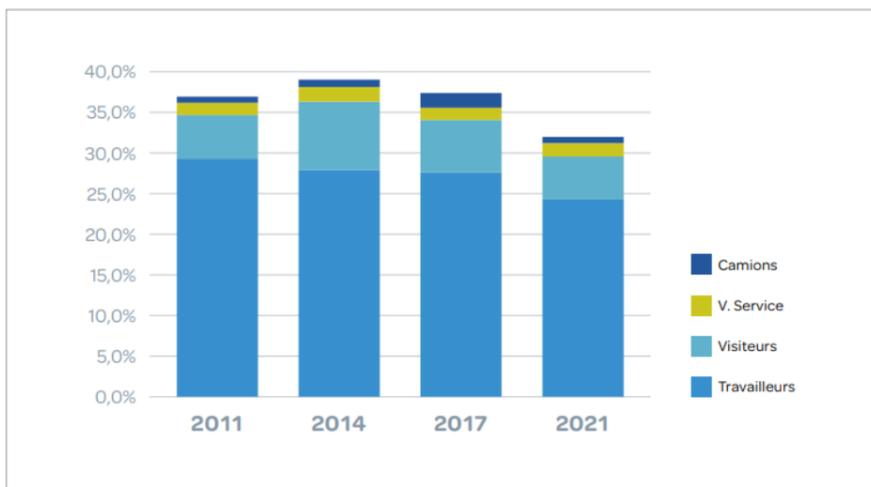
Le stationnement poids-lourds joue un rôle dans l'organisation des entreprises. En effet, certaines d'entre elles utilisent les emplacements réservés pour limiter le nombre de km parcourus en évitant de rentrer au dépôt tous les soirs. Il est donc important de préserver ces espaces.

Chiffres clés

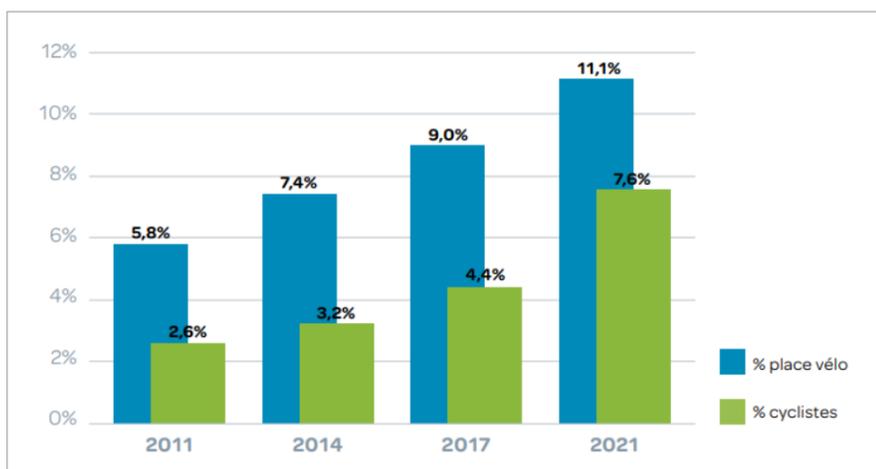
- Révision des outils réglementaires relatifs à la politique de stationnement :
 - Nouvelle ordonnance stationnement en 2022
 - Nouvel arrêté stationnement 2022
- Nombre de places en voirie (hors parking publics) rapporté au nombre de places hors voirie : 44%
- Taux d'occupation (parking public...) : /

Réalisations illustrées

Plans de déplacements d'entreprise, [Bilan 2021-2022](#), Bruxelles environnement – Bruxelles Mobilité



Nombre de places de parking par travailleur en fonction de l'affectation



Part modale du vélo et nombre d'emplacements vélos par travailleur



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**.

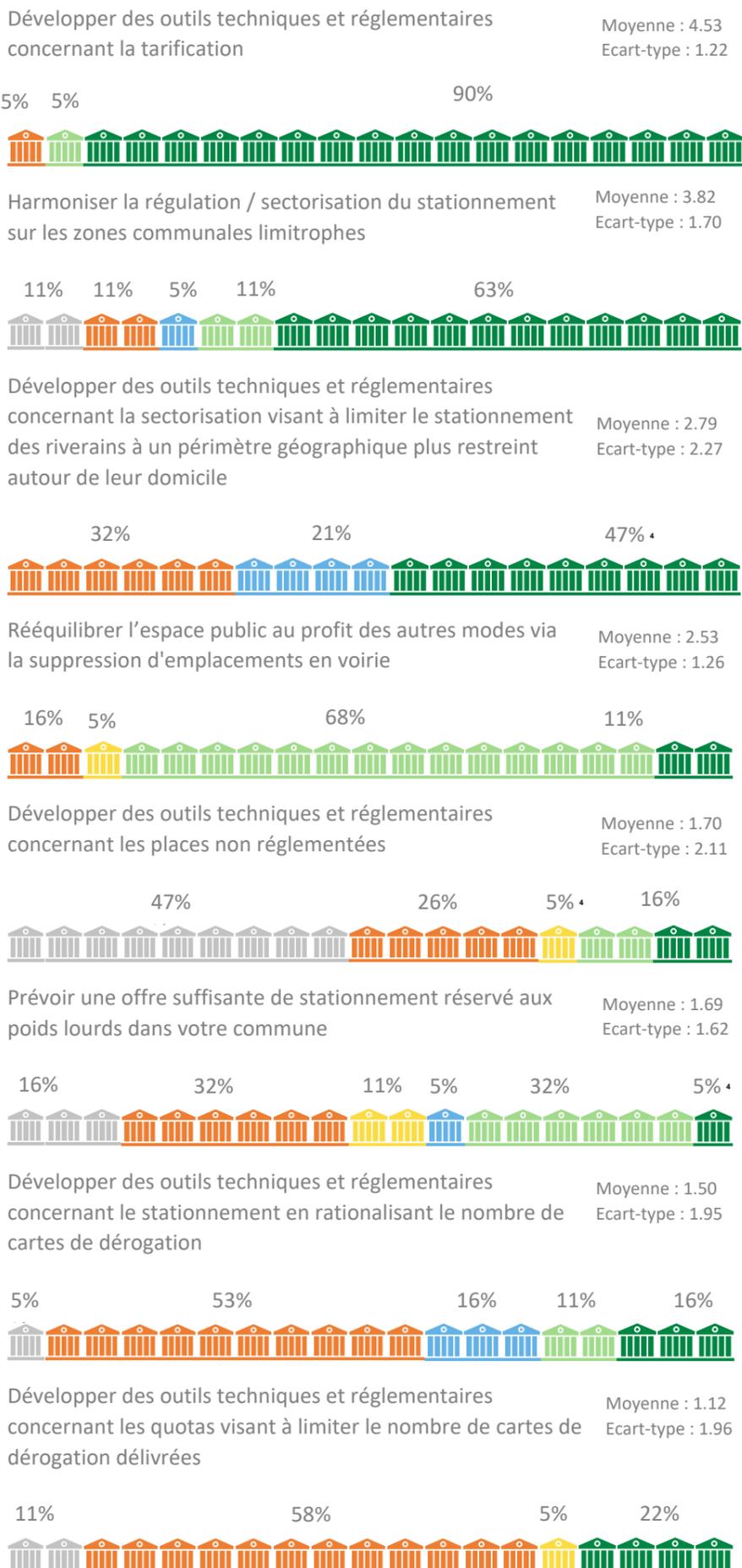


GOOD CHOICE

D.2 Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité

L'ambition est de compléter et renforcer les outils techniques et réglementaires permettant d'utiliser le stationnement comme facteur de report modal, tout en réduisant son emprise sur l'espace public et d'encourager le stationnement hors voirie. Par ailleurs, la politique de stationnement devra aussi tenir compte des besoins de certaines catégories socioéconomiques et professionnelles.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



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

Les communes obtiennent généralement des scores élevés pour la première moitié des actions (>2.5), avec des réponses relativement uniformes. En revanche, pour la seconde moitié des actions, les scores moyens des communes sont relativement faibles, et les réponses varient considérablement d'une commune à l'autre. Les questions liées au stationnement sont souvent hautement politiques, et la suppression du stationnement n'est généralement envisagée que lorsqu'une alternative viable est disponible.

En ce qui concerne la tarification du stationnement, la plupart des communes ont mis en place une tarification basée sur les zones existantes au sein de la commune, conformément aux fourchettes tarifaires imposées par la Région.

L'harmonisation du stationnement entre les communes limitrophes est généralement bien réalisée d'après les communes, avec des conventions de tolérance entre les communes limitrophes. Les résidents des deux communes peuvent souvent se garer dans des zones tampons.

La sectorisation du stationnement, mesure quant à elle non obligatoire, est appliquée sur moins de la moitié des communes et de façon hétéroclite. Différents systèmes co-existent (secteurs fixes/mailles) avec des périmètres et des règles d'application très différentes d'une commune à l'autre. Certaines communes ont quant à elles décidé de ne pas sectoriser leur territoire car jugé trop petit ou car elles n'en voyaient pas l'intérêt.

La réduction de l'espace dédié au stationnement en voirie en faveur d'autres modes de déplacement est en cours dans la plupart des communes de la Région. Cependant, cela se fait au cas par cas, avec des débats entre les autorités communales et régionales, ce qui rend la suppression d'emplacements de stationnement difficile, nécessitant souvent la recherche d'alternatives comme l'installation de supports à vélo pour mettre en conformité les passages piétons par rapport à la zone de recul.

La réglementation des emplacements de stationnement non réglementés est en cours dans de nombreuses communes, depuis plusieurs années. Nombreuses sont celles qui aujourd'hui n'ont plus d'emplacements non réglementés sur leur territoire. Quelques-unes ont encore un stock important d'emplacements non réglementés qu'elles tentent (ou non) de diminuer au gré des projets d'espace public.

La plupart des communes ne respectent pas les directives régionales concernant le stationnement poids lourd, et cette politique n'est pas pleinement appliquée à l'échelle communale en raison des facteurs locaux suivants :

- Éviter de bloquer les caméras pour lutter contre les dépôts clandestins
- Le réaménagement et l'installation de pistes cyclables à ces endroits. Il existe des raisons locales aussi, pas seulement politique.

De façon générale, cet objectif régional est considéré comme inadéquat car peu en phase avec les réalités locales et n'est pas assez justifié du point de vue des communes.

En ce qui concerne les cartes de dérogation, la rationalisation est peu courante, et le nombre de types de cartes de dérogation délivrées varie considérablement en fonction des communes (la Région en a défini 7). Cette question relève souvent des décisions politiques du Collège communal.

Concernant les quotas des cartes de dérogation délivrées, la majorité des communes ne pousse pas l'action au-delà de la règle de 2 cartes riverains par ménage). Ixelles a adopté un quota pour les cartes de dérogation professionnelles et pour enseignants. Cette question relève souvent des décisions politiques du Collège communal.

Chiffres clés

- /

Bonnes pratiques

- A Anderlecht, le projet « Go Wayez » a vu le jour. Ce projet est un chantier du programme régional Avanti mené à l'initiative de la Région et de la STIB, en collaboration avec la Commune d'Anderlecht. La chaussée devait être complètement ouverte pour procéder au remplacement des rails de tram usés et à la rénovation des égouts vétustes. Il a donc été décidé de repenser en même temps la mobilité dans cette artère importante d'Anderlecht, et de la rendre plus agréable pour tous. L'objectif de ce projet était également d'avoir plus d'espace pour flâner ayant pour conséquence la suppression d'emplacements de stationnement. Cet aménagement a été réalisé au cours de l'année 2023.



Réaménagement de la rue Wayez

- A Saint-Gilles, plusieurs emplacements de stationnement automobile ont été supprimés aux abords d'écoles et de crèches avec l'association Less Beton (l'école Ulenspiegel sur la place des Héros ou encore la crèche Jourdan dans la rue Guillaume Tell comme énoncé à l'action Good Move A.3). Les routes ont été déminéralisées, les abords de passages piétons ont été végétalisés et des *parklets* (espaces de stationnement reconvertis à d'autres usages comme la végétalisation) ont été installés sur le stationnement.



Réaménagement aux abords de leur école par les élèves d'Ulenspiegel avec Less Beton

- A Ixelles, le nouveau PACS (approuvé en mars 2022) a revu à la baisse le nombre de cartes de dérogation communales délivrées. Le nombre de cartes « visiteur » pouvant être délivrées par personne a été élargi (à 100 demi-jours par an) afin de renforcer les possibilités de stationnement des publics n'ayant pas accès à une autre carte. Un nouveau type de carte « professionnel » est également proposé aux entreprises et indépendants (2/3), ainsi qu'aux établissements d'enseignement et aux crèches communales (1/3), moyennant l'instauration de quotas (maximum 10% du nombre de cartes « riverains » actives, 1 carte unique par entreprise et maximum 33% du personnel d'enseignement actif en ETP) et un tarif plus dissuasif.