

POLITIQUE DE STATIONNEMENT EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BENCHMARK INTERNATIONAL, BONNES PRATIQUES ET PISTES D'ACTION

Phase 3 : Recommandations et pistes d'action



Décembre 2020



stratec 

 **sareco**
mobilité et stationnement

 **(6-t) bureau de recherche**

Avenue Adolphe Lacomblé 69-71 bte 8
1030 Bruxelles – Belgique
T. +32 2 735 09 95
F. +32 2 735 49 17
stratec@stratec.be

221 rue La Fayette – 75010 PARIS
Tél +33 (0)1 42 46 22 66
sareco.france@sareco.fr
www.sareco.fr

58 rue Corvisart 75013 PARIS
Tél.: +33 1 53 09 26 36
Fax : +33 1 53 09 26 46
www.6t.fr - info@6t.fr



> TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	4
CHAPITRE 1: Grands enseignements	5
1. Contexte socio-économique	6
2. Contexte : Mobilité	8
3. L'offre publique de stationnement	10
4. Tarification du stationnement public	13
5. Les permis de stationnement	17
6. Les parkings relais	20
7. Le stationnement de vélos	22
8. Mobilités partagées	23
9. Bilan SWOT	25
CHAPITRE 2: Rappel des objectifs régionaux de stationnement	26
1. GoodMove et PRPS	27
2. Déclaration de politique générale de la RBC	28
CHAPITRE 3: Recommandations et pistes d'action	29
1. Mutualisation du stationnement hors voirie	31
1.1 Renforcer et monitorer la politique CoBrACE	31
1.2 Eviter l'association des places de parkings avec les logements	31
1.3 Utiliser le parc de stationnement vide des logements sociaux	32
2. Régulation du parking en voirie et harmonisation des tarifs avec le hors-voirie	33
2.1 Revoir la règle de compensation	33
2.2 Aligner les tarifs du stationnement en et hors voirie	34
2.3 Redistribuer les redevances issues du stationnement payant	35



3. Régime des cartes de stationnement	36
3.1 Limiter le nombre de cartes résidents par ménage	36
3.2 Augmenter le tarif des cartes résidents	37
3.3 Rationnaliser la politique de dérogations	38
4. Développement des P+R	38
4.1 Définir une stratégie métropolitaine pour les P+R	38
4.2 Renforcer les limitations d'usage des P+R	41
5. Déploiement du stationnement vélo	42
5.1 Proposer un stationnement vélo adapté à tous	42
5.2 Développer le stationnement sécurisé des vélos dans les quartiers où la demande n'est aujourd'hui pas satisfaite	43
5.3 Simplifier la gouvernance du stationnement vélo	43
6. Encadrement du stationnement pour les mobilités partagées	44
6.1 Favoriser l'équité territoriale pour l'offre en mobilités partagées	44
6.2 Favoriser le covoiturage en lien avec les P+R	45
Synthèse des recommandations	46



INTRODUCTION

Cette étude est pilotée par parking.brussels, l'Agence régionale du stationnement et a été réalisée entre janvier et novembre 2020 par un groupement réunissant trois bureaux d'études indépendants : Sareco, Stratec et 6-t.

Constituée de trois phases successives, son but est de fournir des recommandations et des pistes d'action pour la Région bruxelloise en matière de politique de stationnement.

En effet, le plan régional de politique de stationnement (PRPS) adopté en 2014 devra prochainement faire l'objet d'une révision au regard du plan régional de mobilité (PRM) adopté en 2020. De plus, à la fois le PRM et la Déclaration de politique générale de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) comptent plusieurs objectifs (pour certains chiffrés) relatifs au stationnement. Afin d'atteindre de tels objectifs, plusieurs changements doivent être opérés sur le territoire bruxellois.

La première phase de l'étude a permis de comparer la Région bruxelloise et son aire métropolitaine avec dix villes européennes et américaines. La comparaison s'est faite autour de nombreux indicateurs, relatifs au contexte socio-économique et de mobilité, au stationnement en voirie, au stationnement hors voirie, aux P+R et aux normes de stationnement voitures et vélos. La deuxième phase d'étude était construite autour de six analyses approfondies de sujets relatifs aux politiques de stationnement (compensation, P+R, mobilités partagées, MaaS) et aux interactions avec les autres fonctions urbaines (économie, populations précaires).

Ce rapport constitue la dernière phase de l'étude ; il est divisé en trois parties. La première remet la question du stationnement dans le contexte bruxellois et résume les différences qui ont été observées lors du benchmarking entre la Région bruxelloise¹ et les autres villes du panel. La deuxième rappelle les objectifs bruxellois liés au stationnement et guide en ce sens la troisième partie, relative aux recommandations et pistes d'actions proposées par les bureaux d'études. Cette dernière partie se base à la fois sur les observations du benchmarking, les enseignements tirés des analyses thématiques et sur l'expertise du consultant.

Le cœur de la réflexion a été le quadriptyque suivant : Que faire... ?

- De mieux
- Plus
- Différemment
- De nouveau

1 Dans le reste du document, « Bruxelles » sera utilisé pour remplacer « la Région bruxelloise », lorsque le texte parle d'une délimitation territoriale. Lorsque le texte évoque l'acteur public, l'expression « Région bruxelloise » sera utilisée. Dans le cas où c'est la commune de Bruxelles qui est évoquée, l'expression « Ville de Bruxelles » sera utilisée.



CHAPITRE 1 :

GRANDS ENSEIGNEMENTS

Comment la Région bruxelloise se positionne-t-elle en matière de politique de stationnement par rapport aux autres villes étudiées ?





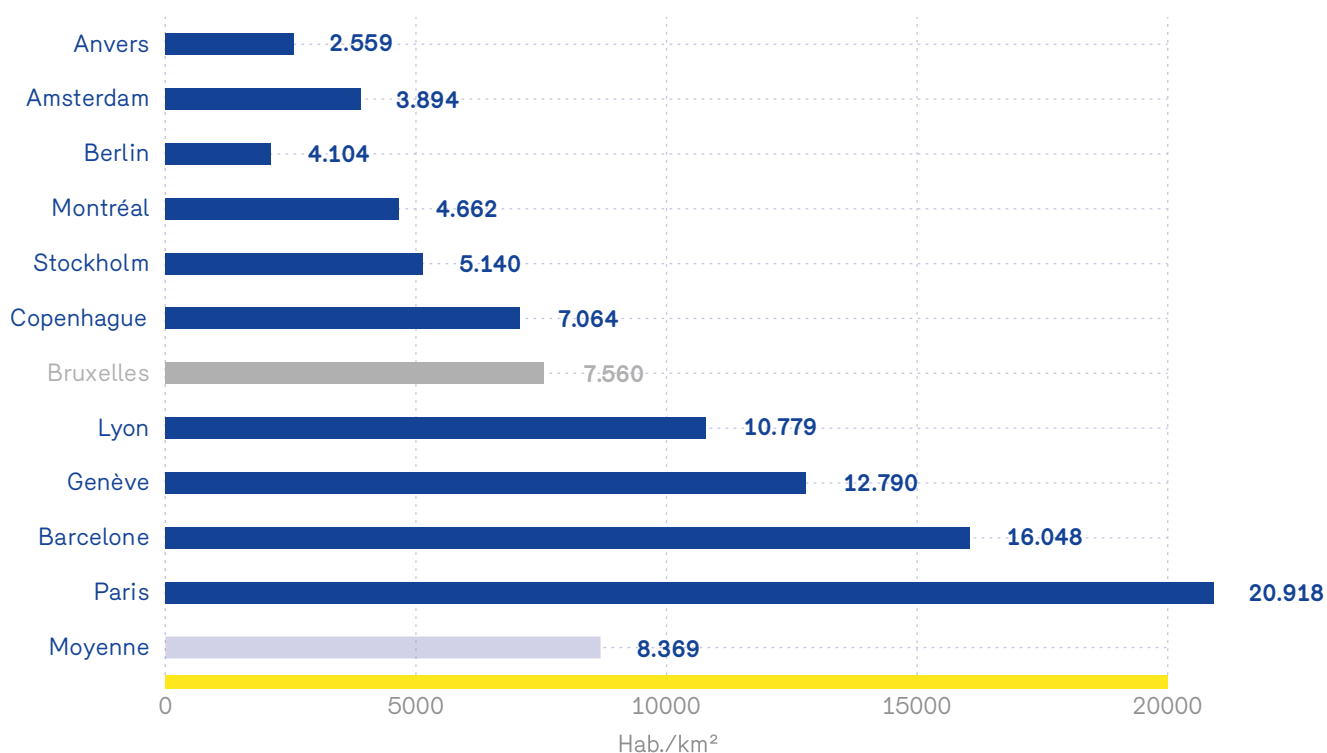
1. CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Si la RBC se situe dans la moyenne des villes du panel en termes de population et de richesse produite, elle dénote par un contexte socio-économique particulier, avec un centre-ville marqué par une population plus précaire.

1.1 DENSITÉ DE POPULATION

Sur ces deux indicateurs, la RBC se situe autour de la moyenne des villes du panel

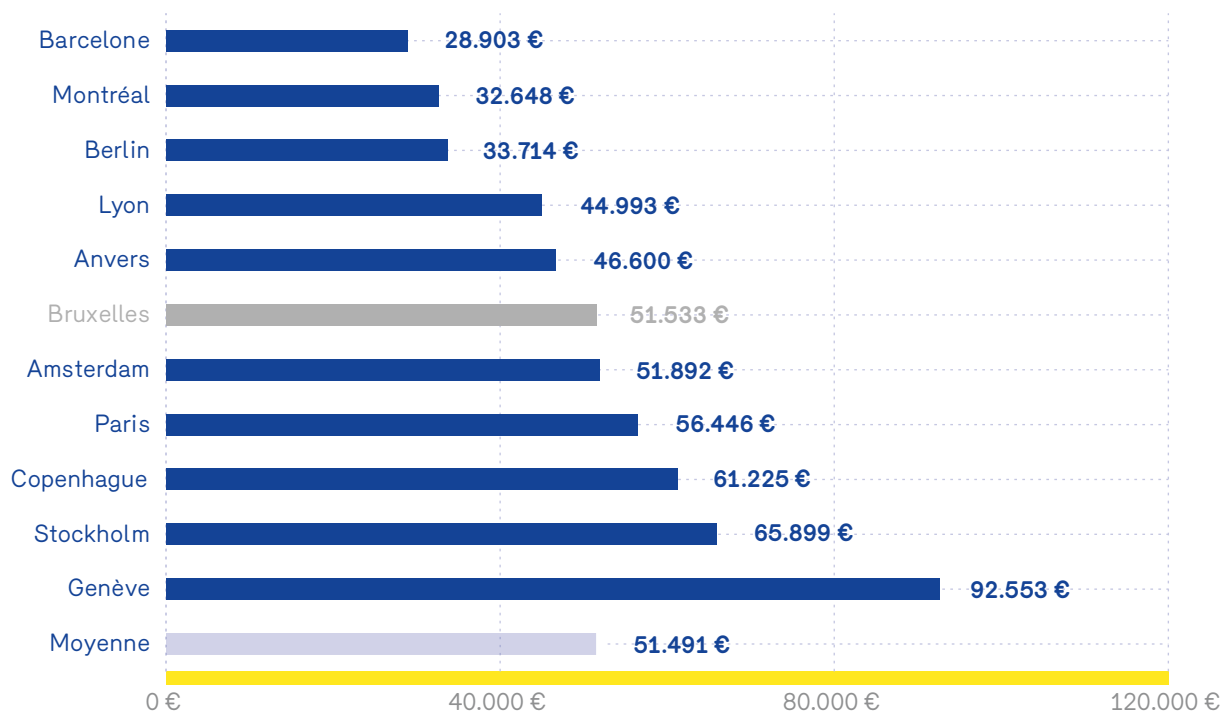
Densité de population dans la ville centre





1.2 PIB PAR HABITANT

PIB par habitant

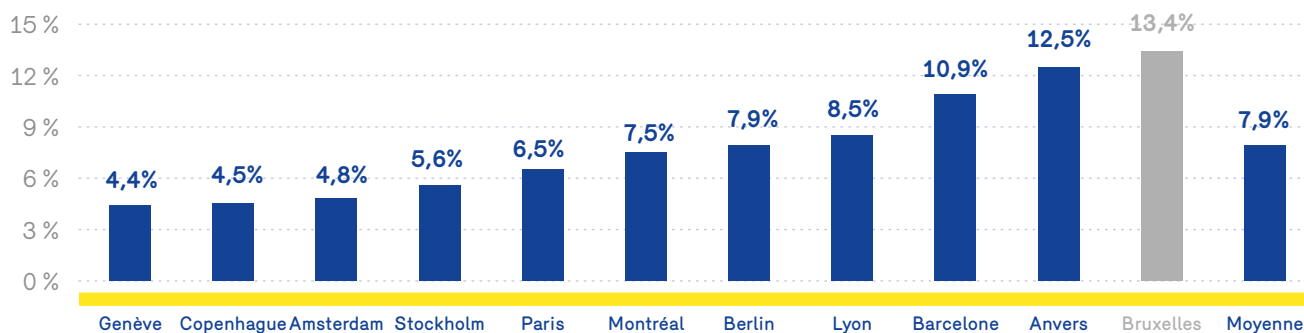


1.3 TAUX DE CHÔMAGE

La RBC présente le taux le plus élevé du panel

Bruxelles suit plutôt un modèle de ville à l'américaine, avec une concentration spatiale des populations à faible revenu dans le centre historique et une dispersion des ménages plus aisés en périphérie, malgré des aménités économiques et productives très centrales (entreprises, UE...).

Taux de chômage dans la ville-centre





2. CONTEXTE : MOBILITÉ

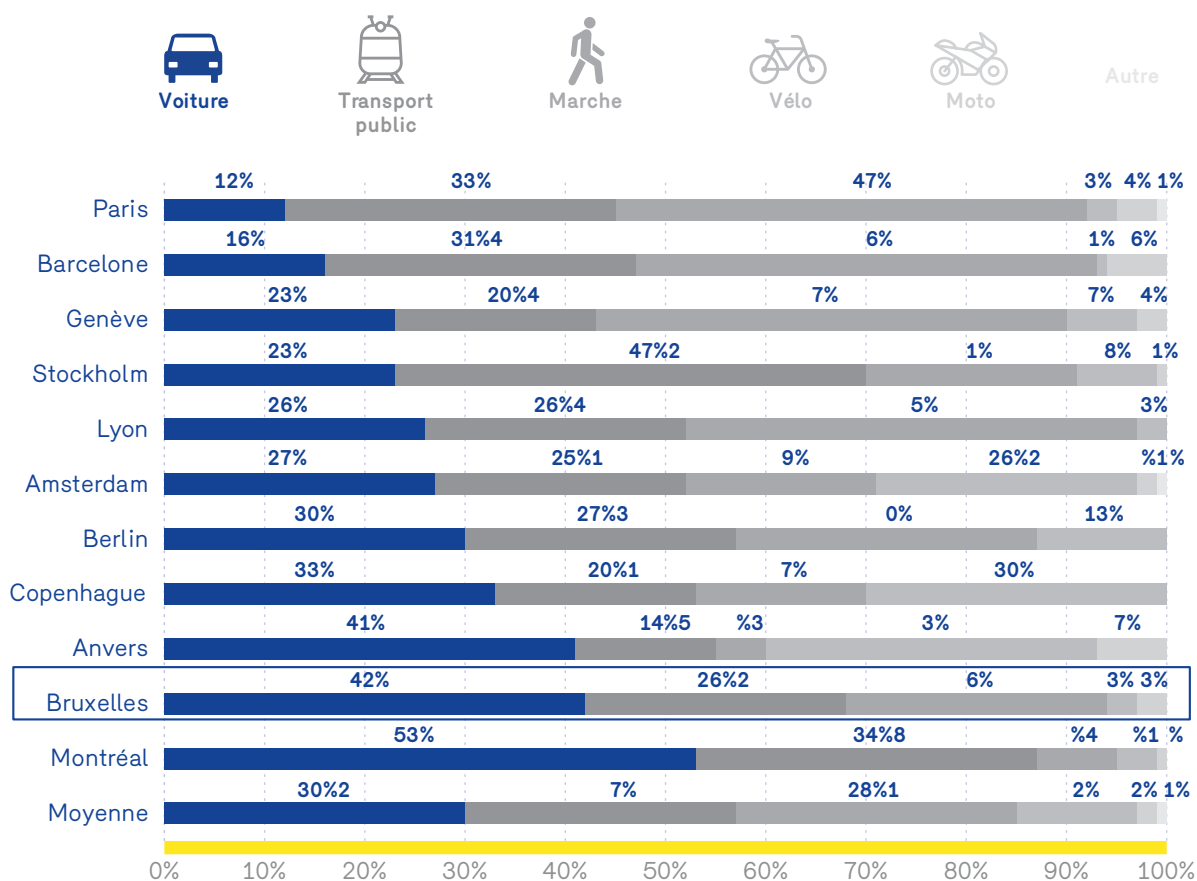
L'utilisation de la voiture est très prégnante à Bruxelles alors qu'au contraire l'usage du vélo est encore faible par rapport à d'autres villes européennes.

2.1 PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DANS LA VILLE-CENTRE

La RBC se positionne dans la moyenne des autres villes excepté pour

- la voiture individuelle avec une part modale élevée : proportion de navetteurs, avantage fiscal pour les véhicules de société, usage fréquent de la voiture pour de courts trajets
- le vélo avec un usage plus faible liée à une intégration récente dans les politiques de mobilité, mais avec tendance à la hausse : + 13 % en moyenne par an de trajets faits en vélo depuis 2010 (source : Provélo)

Parts modales de tous les déplacements (entrants et sortants) de la ville centre (déplacements internes compris), tous motifs confondus

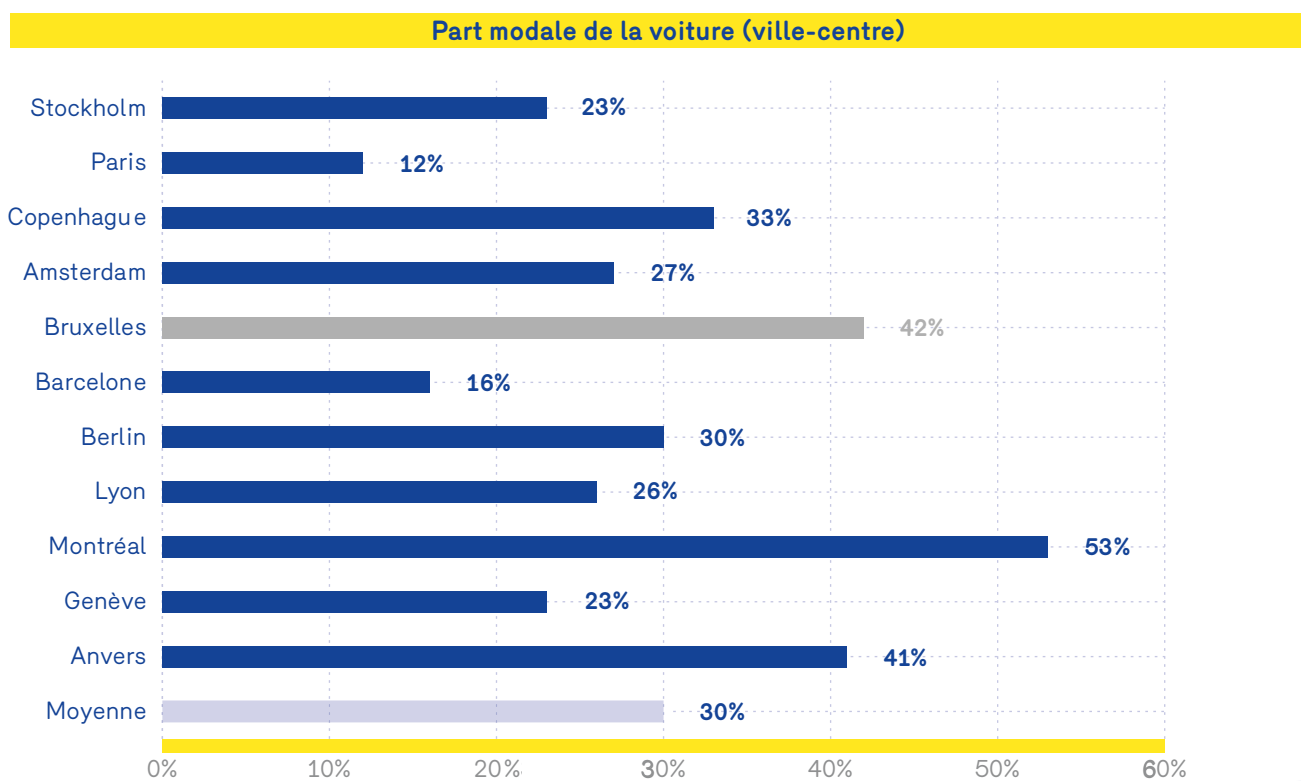
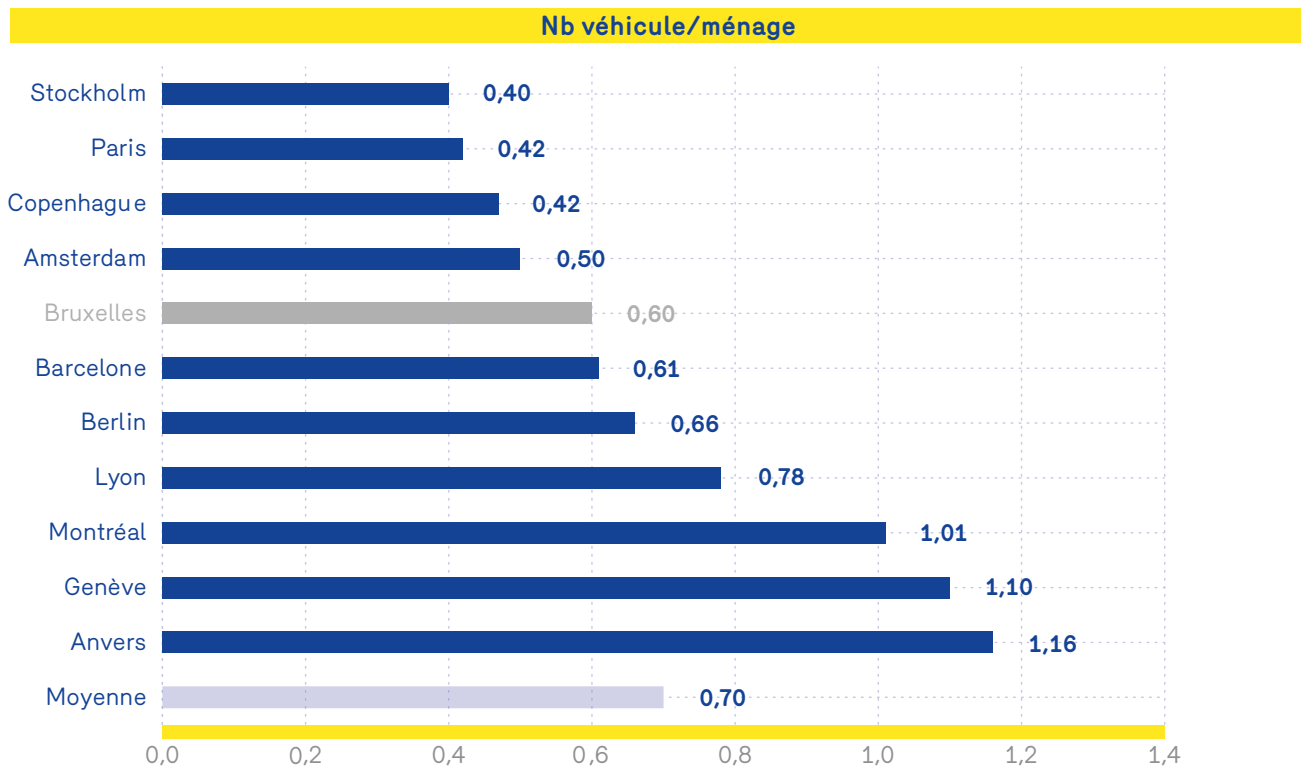


Source Bruxelles : enquête Beldam, 2010

Part modale voiture : regroupe tous les déplacements en voiture, aussi bien en tant que conducteur que passager



2.2 POSSESSION ET USAGE DE LA VOITURE





Pas de corrélation forte entre l'équipement des ménages en voiture et l'utilisation de la voiture dans les déplacements en centre-ville.

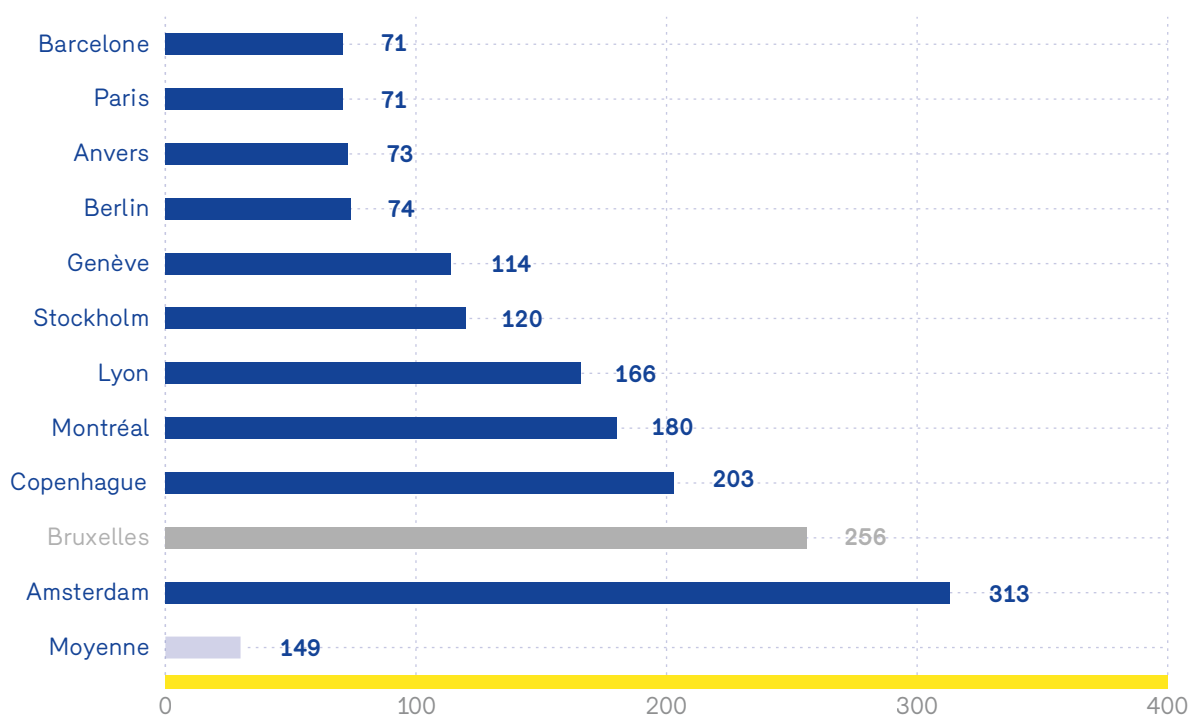
3. L'OFFRE PUBLIQUE DE STATIONNEMENT

À Bruxelles, une offre publique importante et largement majoritaire sur voirie et une règle de compensation stricte unique au sein des villes étudiées.

3.1 OFFRE SUR VOIRIE

La RBC est la seconde ville du panel en termes de densité de places sur voirie. Ce constat est lié à l'historique des politiques de mobilité bruxelloises qui étaient orientées jusqu'il y a peu vers la voiture et le droit pour tous de la garer. Il s'explique aussi par la possibilité de stationner sur son accès carrossable à Bruxelles, alors qu'aucune autre ville du panel ne l'autorise.

Nombre de places sur voirie pour 1 000 habitants

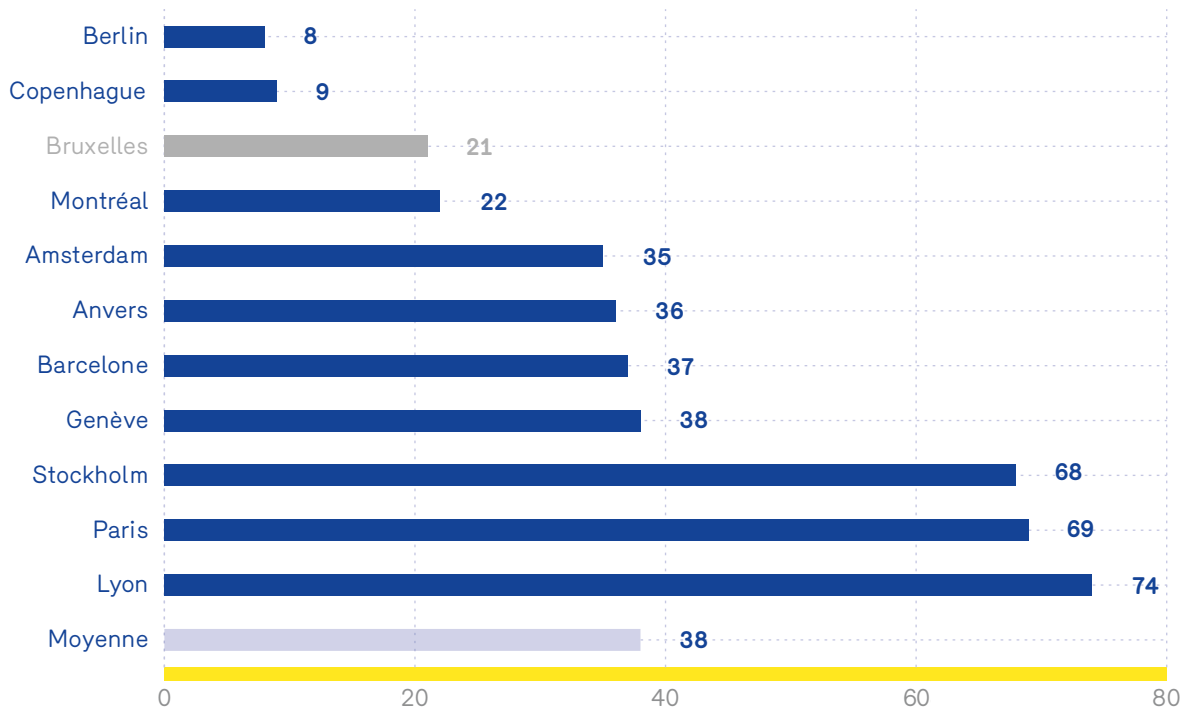


3.2 OFFRE EN PARKINGS PUBLICS

La RBC est l'une des villes avec la plus faible densité de places en parking public. Une faible densité des places en parking public, avec 21 places pour 1000 habitants.



Nombre de places en parking public pour 1 000 habitants



3.3 POLITIQUE DE COMPENSATION DES PLACES SUPPRIMÉES SUR VOIRIE

Bruxelles est la seule ville à disposer encore aujourd’hui d’une politique de compensation stricte des places supprimées sur voirie, même si cette règle n’est pas toujours appliquée.

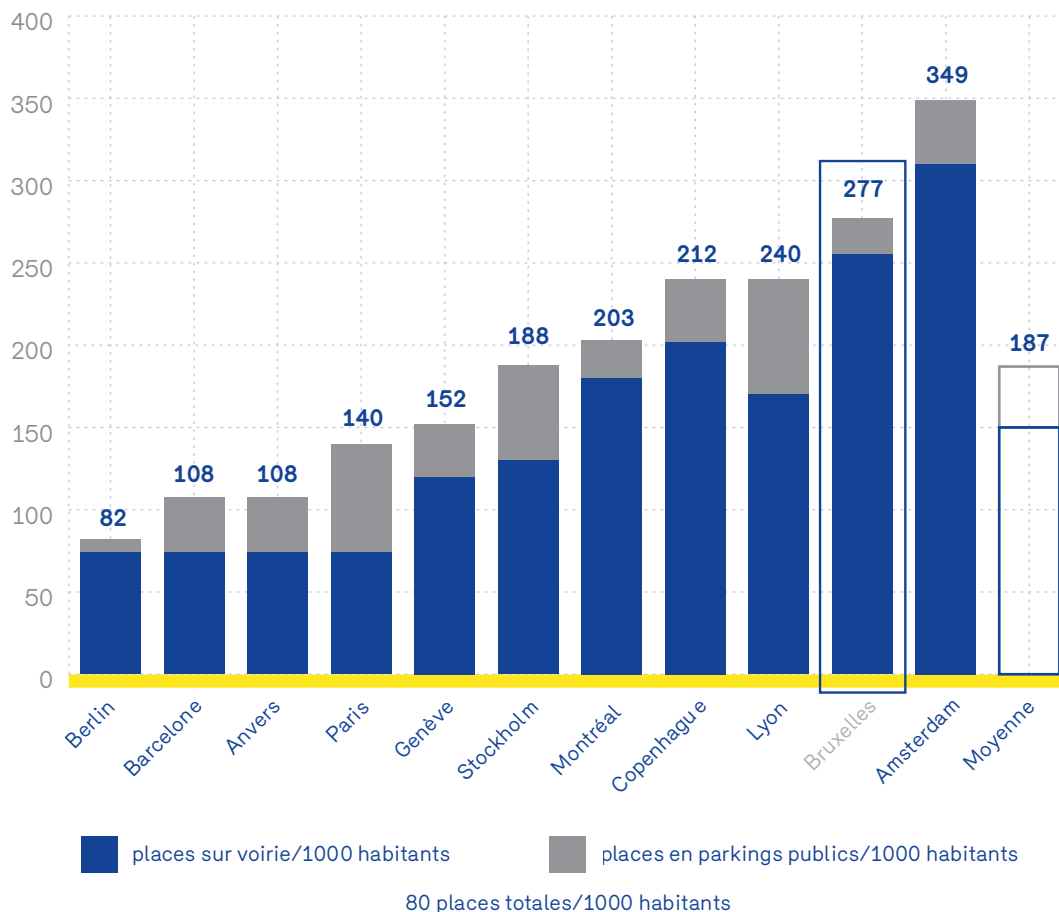
Malgré des projets urbains visant à réduire la place de la voiture dans l’espace public à Bruxelles, ces obligations de compensation sont des freins à une diminution de l’offre.

AUCUNE POLITIQUE DE COMPENSATION	POLITIQUE ASSOULIE OU SUPPRIMÉE	COMPENSATION STRICTE
<ul style="list-style-type: none"> - Amsterdam - Anvers - Barcelone - Berlin - Copenhague - Montréal - Paris - Stockholm 	<ul style="list-style-type: none"> - Genève (assouplie en 2019) - Lyon (supprimé en 2017) 	<ul style="list-style-type: none"> - Bruxelles



3.4 RÉPARTITION DE L'OFFRE PUBLIQUE DE STATIONNEMENT

Offre publique globale pour 1000 habitants



La RBC est la 2e ville avec la densité de places publiques la plus importante. L'offre en parkings publics ne représente que 8% de l'offre en stationnement public totale (sans compter les parkings privés). Bien que toutes les villes, à l'exception de Paris, ont une densité hors voirie plus faible qu'en voirie, Bruxelles apparaît comme étant l'une des villes où cette différence est particulièrement marquée.

Le constat d'une offre sur voirie importante est à mettre en relation avec la sous-utilisation de l'offre privée en stationnement. Ainsi, un inventaire en 2014 fait état de 295 000 places dans les immeubles de logements, et précise que ces emplacements sont « globalement sous-utilisés » (source : diagnostic du plan régional de mobilité)



3.5 RECOMMANDATIONS

- Renforcer et monitorer la politique CoBrACE
- Eviter l'association des places des parkings avec les logements
- Utiliser le parc de stationnement vide des logements sociaux
- Revoir la règle de compensation

4. TARIFICATION DU STATIONNEMENT PUBLIC

Des tarifs de stationnement public sur voirie particulièrement bas pour une capitale, beaucoup plus faibles qu'en parking en ouvrage. Cette situation encourage un stationnement sur l'espace public plutôt qu'en parking hors voirie.

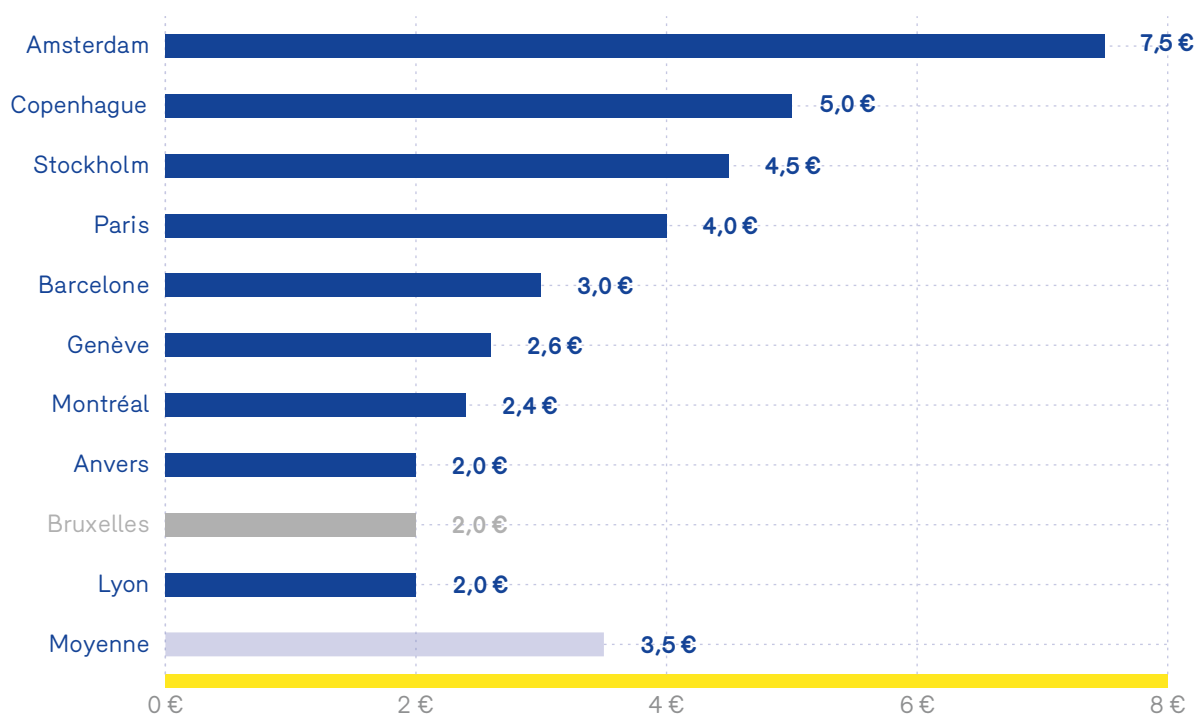
4.1 TARIFICATION SUR VOIRIE PAR ZONE

Les tarifs théoriques prévus à Bruxelles par le PRPS font partie des plus bas du panel

Ces tarifs sont les plus bas des capitales européennes, et s'apparentent plutôt à des tarifs de villes importantes de province (Anvers et Lyon). En centre-ville, la tarification prévue est 2 fois inférieure à celle de Paris et près de 4 fois moins chère qu'à Amsterdam.

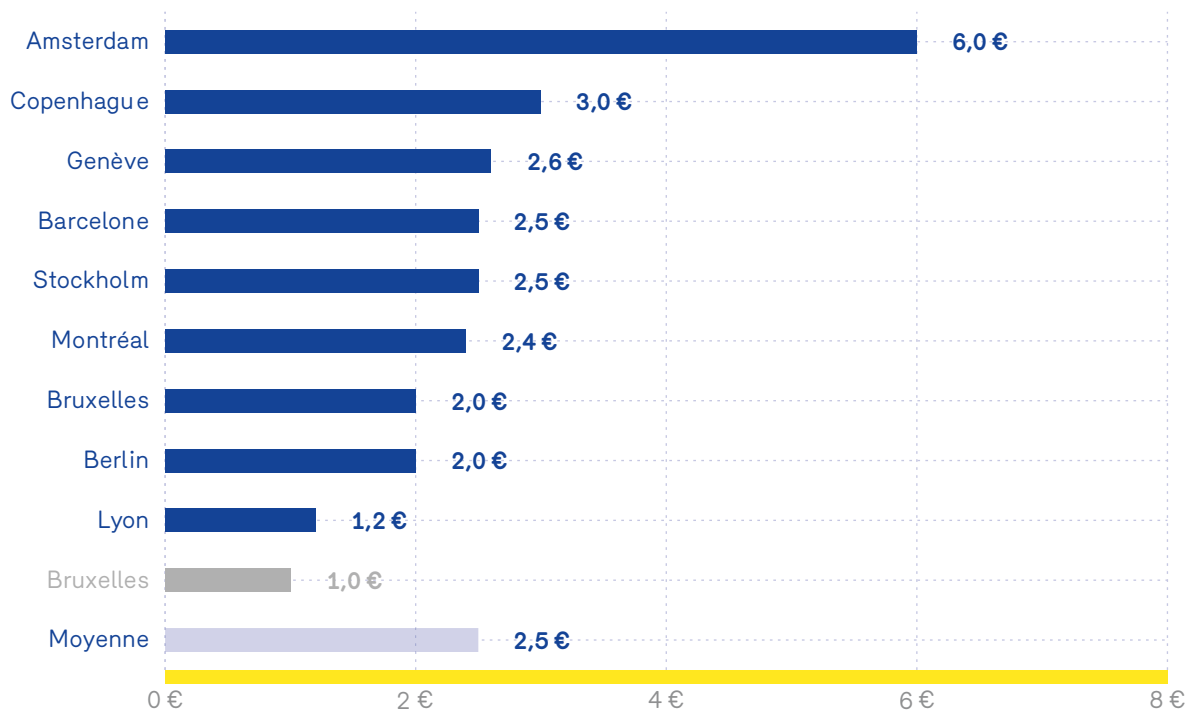
4.2 TARIFS THÉORIQUES POUR UNE HEURE DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE SELON LES ZONES DE STATIONNEMENT

Zone la plus rotative

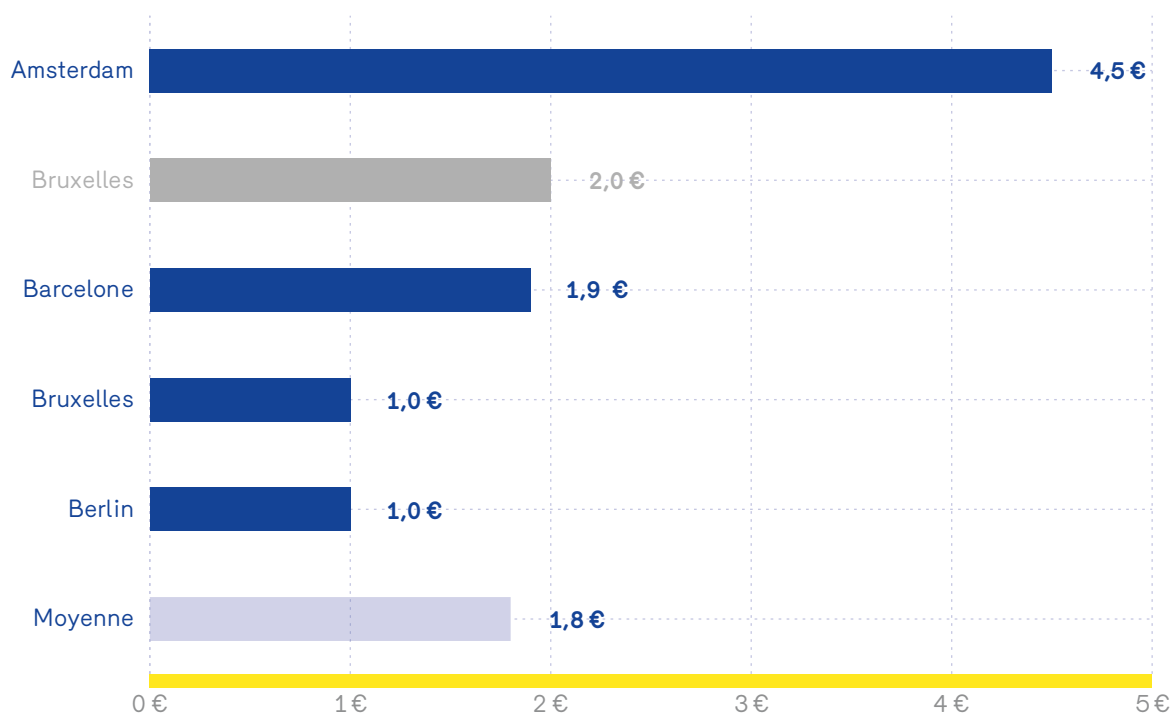




Zone rotative

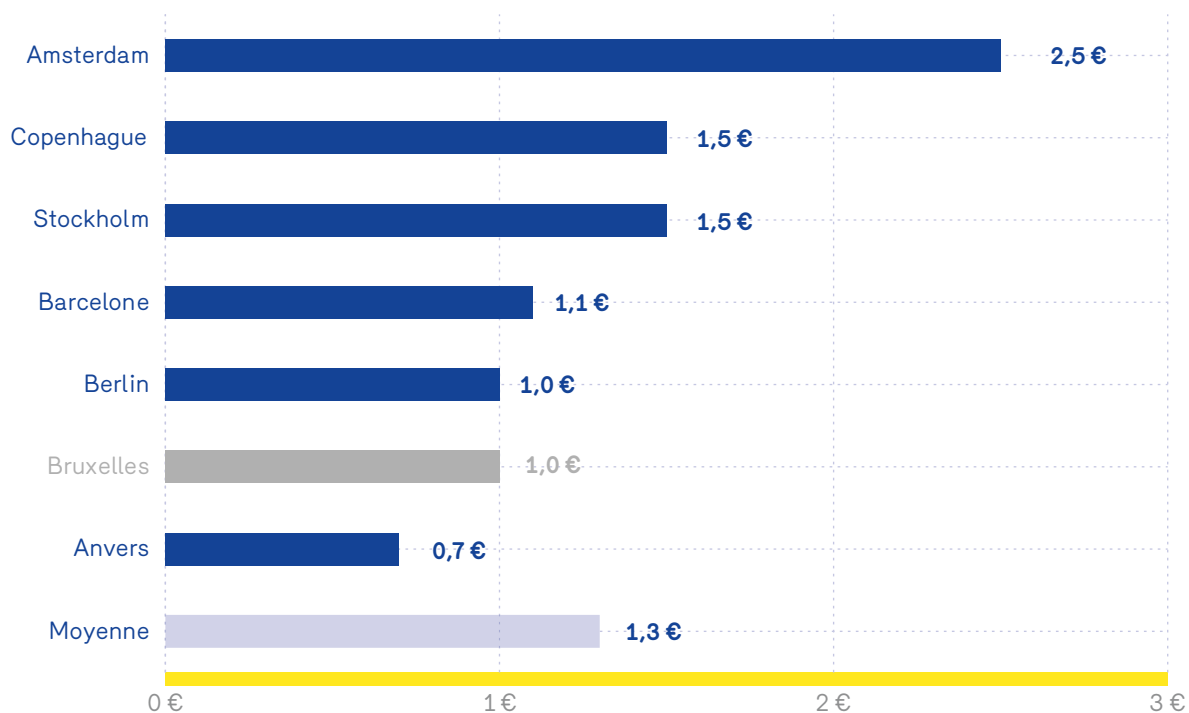


Zone de transition





Zone peu rotative



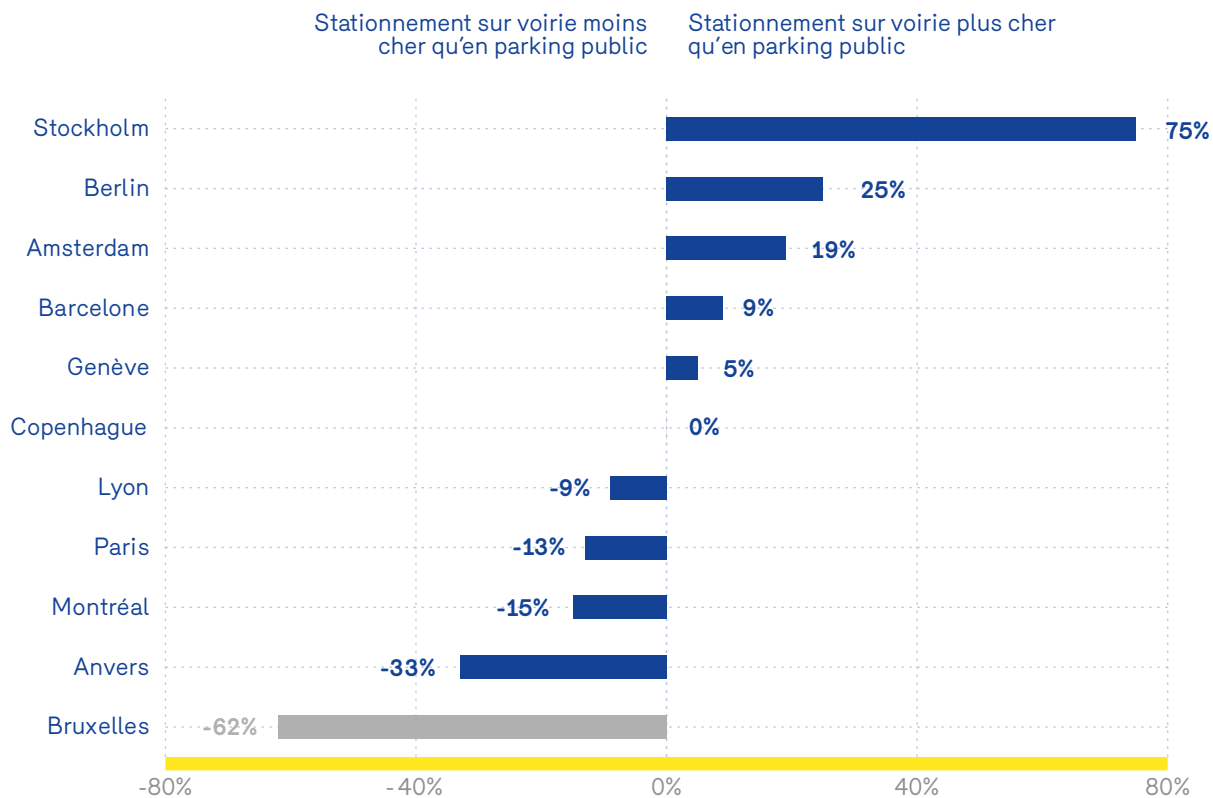
4.3 DIFFÉRENCE DE PRIX SUR VOIRIE ET HORS VOIRIE

Dans le centre-ville de Bruxelles, le tarif en parking public est 62% plus cher que sur voirie, soit la différence la plus importante du panel.

Les tarifs des parkings publics sont donc globalement peu attractifs. Néanmoins, les tarifs pratiqués par les parkings gérés par des opérateurs publics sont plus bas que ceux des parkings gérés par le privé.



Ecart de prix entre du stationnement sur voirie et en parking public pour 1h dans le centre-ville



4.2 MONTANT DE L'AMENDE OU REDEVANCE

En termes d'amendes, Bruxelles se situe dans la fourchette basse du panel.

La redevance pour non-paiement du stationnement se situe entre 25 € et 35 € en RBC contre une moyenne de 55 € dans les 11 villes étudiées.

À noter que presque aucune des villes étudiées ne pratique de variation du prix de l'amende en fonction du quartier ou du secteur de stationnement.

4.3 RECOMMANDATIONS

- Aligner les tarifs du stationnement en et hors voirie
- Redistribuer les redevances issues du stationnement payant



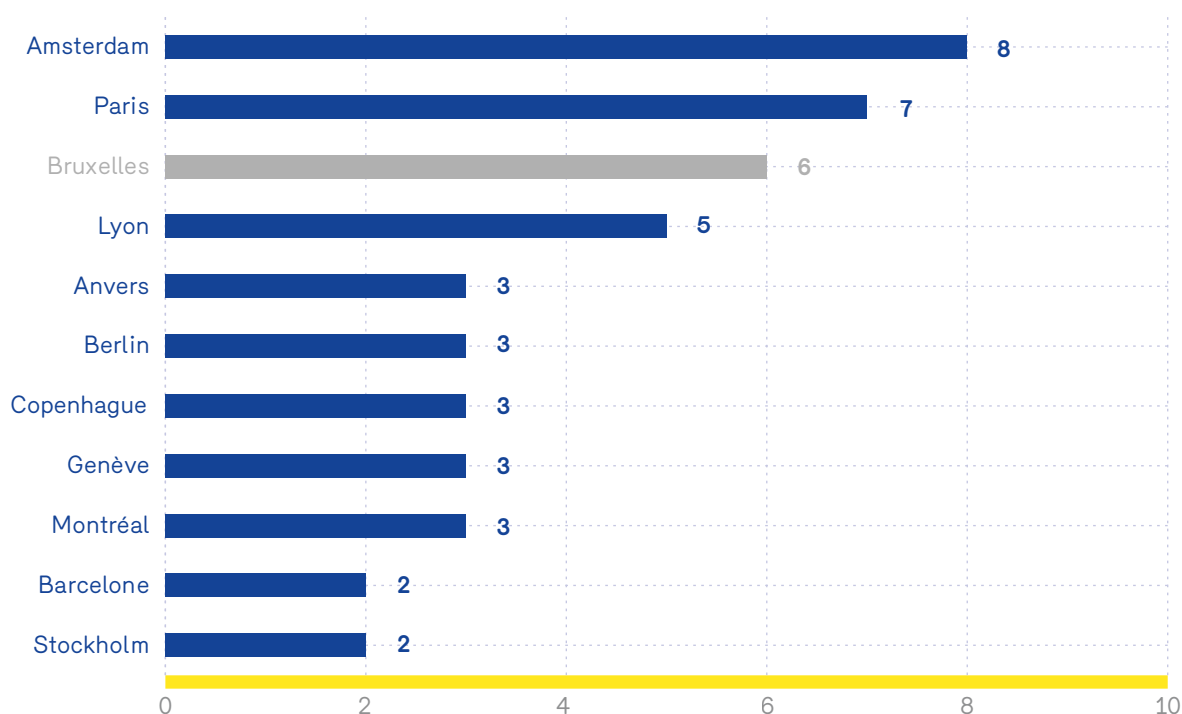
5. LES PERMIS DE STATIONNEMENT

Le nombre de permis excède le nombre de places réglementées en RBC, ce qui s'explique par des tarifs bas, et des mécanismes de limitation du nombre de permis dépendant de chaque commune.

5.1 TYPOLOGIE DES PERMIS

Bruxelles est l'une des villes avec la plus grande variété des types de permis. Cette « réservation » de places pour les usages jugés légitimes est plutôt observée dans le cas d'une raréfaction des places, avec une politique offensive de suppression de places sur voirie, comme c'est par exemple le cas à Paris. Par ailleurs, Amsterdam souhaite simplifier sa politique de permis de stationnement dans les années à venir.

Nombre de type de dérogation et permis



5.2 NOMBRE DE PERMIS DE STATIONNEMENT

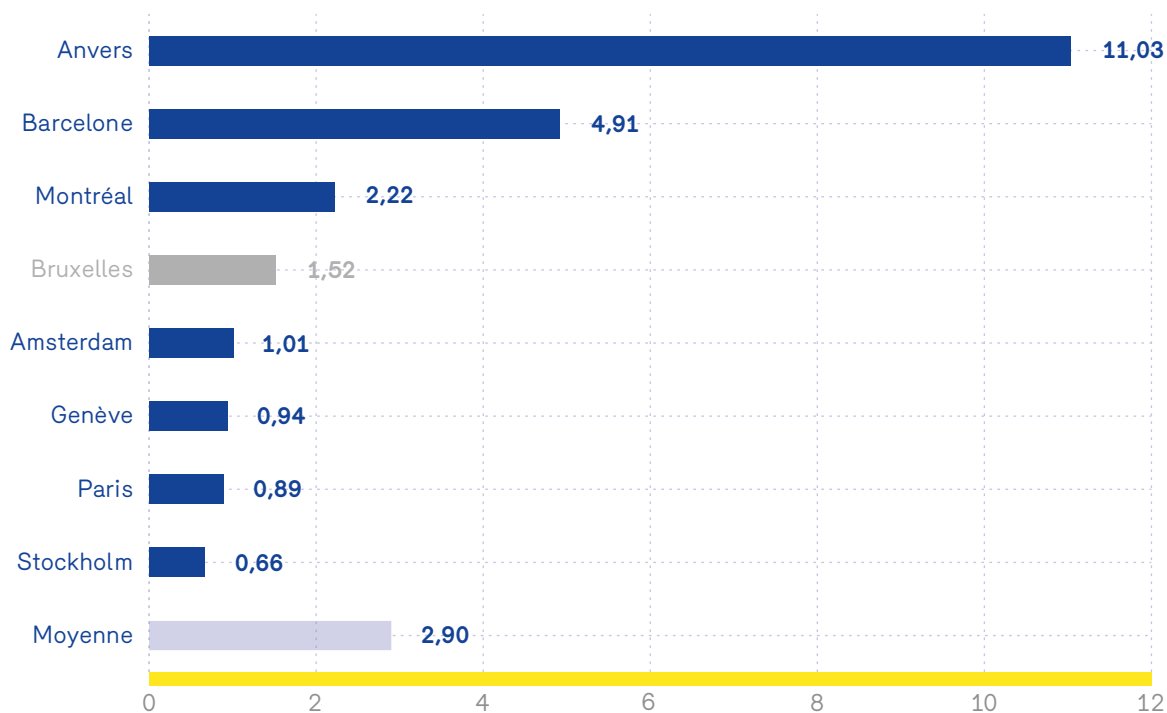
A Bruxelles, le nombre de permis distribué est plus importants que le nombre de places réglementés. Ce surplus de permis par rapport aux places offertes s'explique en partie par le nombre de catégories différentes existantes ainsi que par le fait que le nombre de permis pouvant être délivrés par ménage n'est pas toujours limité.

Néanmoins, Bruxelles ne fait pas partie des villes qui ne mettent en place aucune limitation du nombre de permis délivrés aux résidents.

Ce taux élevé est aussi à mettre en relation avec le tarif des permis (voir page suivante) : Bruxelles fait partie des villes aux tarifs le plus bas, tout comme Anvers et Barcelone qui ont un nombre de permis résidents élevés par rapport au nombre de places réglementées.



Nombre de permis par place réglementée



Pas de données disponibles pour Berlin, Copenhague et Lyon

Mécanismes de limitation du nombre de permis résidents

TYPE DE LIMITATION	VILLES CONCERNÉES
Nb max de permis par ménage	Amsterdam : 1 ou 2 selon la zone Anvers et Lyon : 2 sur toute la ville Bruxelles (2 selon la zone)
Nb max de permis pour une zone	Amsterdam (liste d'attente lorsque le quota est atteint)
Permis supplémentaires plus chers	Bruxelles (certains quartiers), Lyon et Montréal
Aucune limitation	Barcelone, Berlin, Copenhague et Paris

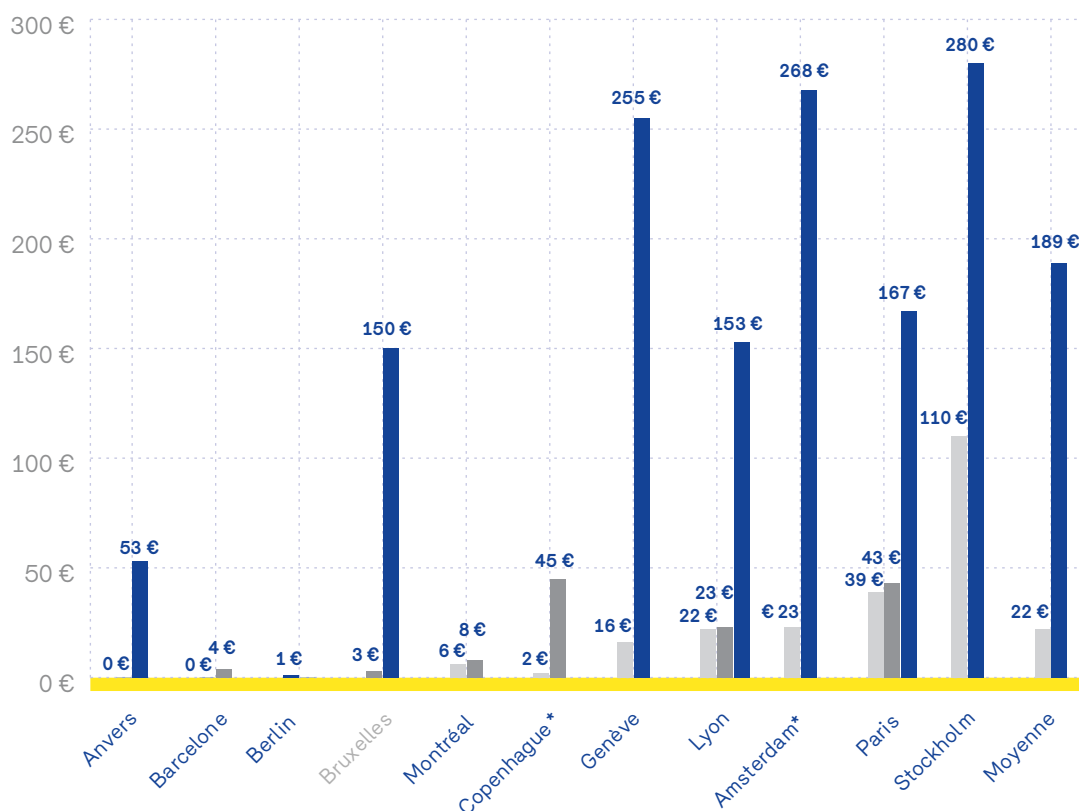


5.3 DIFFÉRENCE DE PRIX ENTRE LES PERMIS RÉSIDENTS ET LES ABONNEMENTS EN

PARKINGS PUBLICS

Les tarifs proposés aux résidents à Bruxelles font partie des plus bas des villes étudiées, aussi bien sur voirie qu'en parking public.

Tarifs pour un mois de stationnement dans un quartier résidentiel dense (Commune de Saint-Gilles pour la RBC)



- Permis résident sur voirie : tarif unique ou tarif le plus bas lorsque le tarif n'est pas unique
- Permis résident tarif sur voirie : tarif le plus élevé lorsque le tarif n'est pas unique
- Abonnement en parking public (tarif résident lorsqu'il existe, sinon tarif public). Lorsqu'aucun tarif n'est indiqué : pas de parking public ou aucun abonnement proposé
- * Certains parkings gratuits pour les résidents possédant un permis de stationnement



Les tarifs réservés aux résidents sur voirie sont particulièrement bas : 7 fois moins élevés que le tarif moyen de l'ensemble des villes. À noter que cette moyenne tombe à 14 € lorsque l'on exclut le cas extrême de Stockholm.

L'écart entre le tarif sur voirie et le tarif en ouvrage varie entre 61 % (Stockholm) et 100 % (Anvers, où le stationnement résident sur voirie est gratuit). Cet écart est de 98 % pour Bruxelles, ce qui la place parmi les villes où cet écart est le plus important.

5.4 RECOMMANDATIONS

- Limiter le nombre de cartes résidents par ménage
- Augmenter le tarif des cartes résidents
- Rationaliser la politique de dérogations

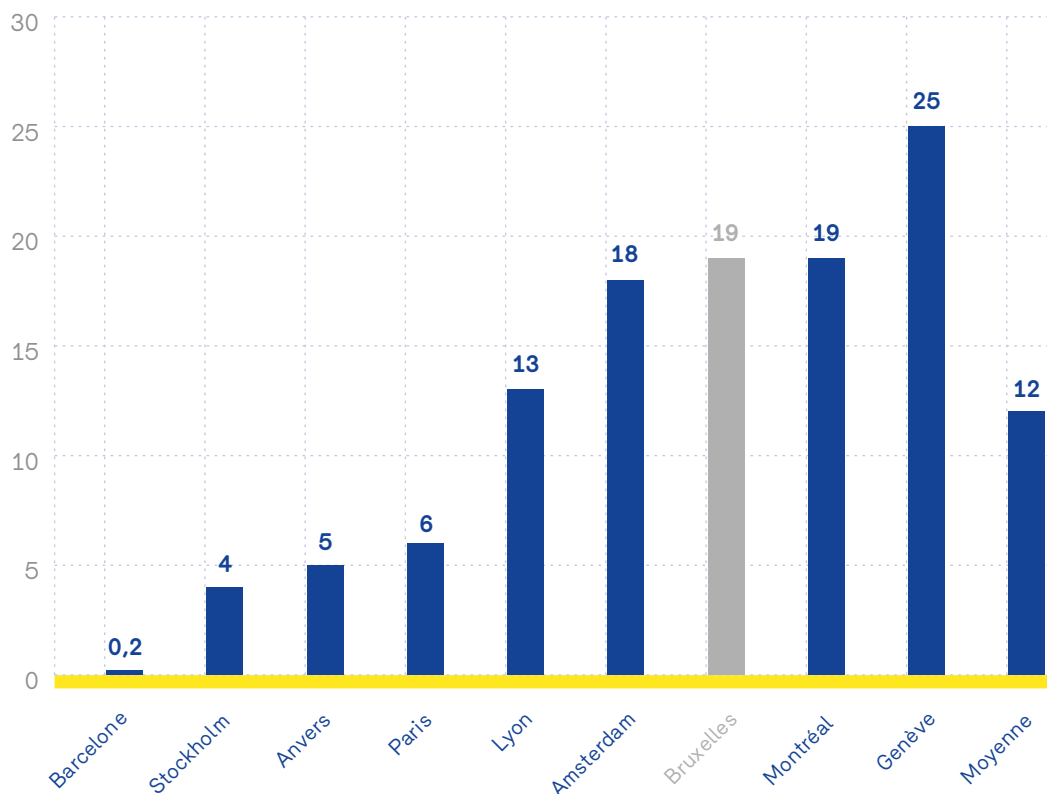
6. LES PARKINGS RELAIS

L'ensemble de la RBC et sa région sont bien équipées en P+R, mais ces derniers ne semblent pas jouer complètement leur rôle : le nombre de navetteurs se rendant dans le centre en voiture reste important.

6.1 DENSITÉ DE PLACES P+R

Bruxelles a une densité de place en P+R parmi les plus élevées du panel. Si le territoire de la RBC compte 7 parkings identifiés comme des P+R sur son territoire, seuls 3 d'entre eux sont gérés comme tels et ont été considérés dans le cadre de ce benchmark, les autres étant finalement plus utilisés par les résidents des environs.

Nombre de places en P+R pour 1 000 habitants de la ville-centre





Données non disponibles : Berlin et Copenhague

Méthodologie : l'ensemble des P+R desservant les villes-centres pour lesquels l'information était disponible ont été pris en compte (3 catégories prises en compte : ville-centre, région métropolitaine et réseau de transport)

RBC : sont exclus les 4 P+R du territoire de la RBC non gérés comme tels

6.2 TYPOLOGIE DES P+R

Bruxelles fait partie des villes avec les P+R les plus grands et les plus éloignés

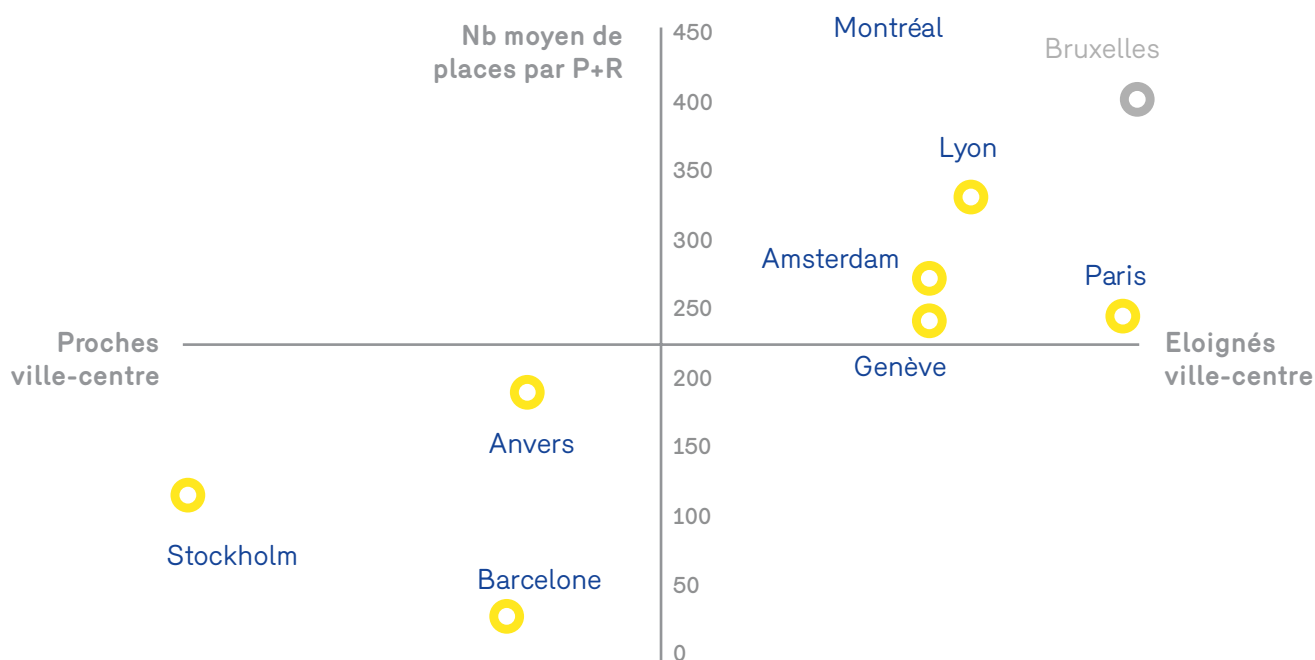
L'éloignement des P+R semble cohérent compte tenu de la part importante de navetteurs ; les flux entrants et sortants représentent 67%* des déplacements dont 64 % réalisés en voiture. Les P+R existants ne semblent pas réussir à capter cette demande au vu du nombre de navetteurs utilisant la voiture.

*En lien avec la RBC un jour ouvrable (2018)

Politiques P+R en fonction de leur taille et de leur éloignement de la ville-centre

Données non disponibles : Berlin et Copenhague

RBC : sont exclus les 4 P+R du territoire de la RBC non gérés





6.3 RECOMMANDATIONS

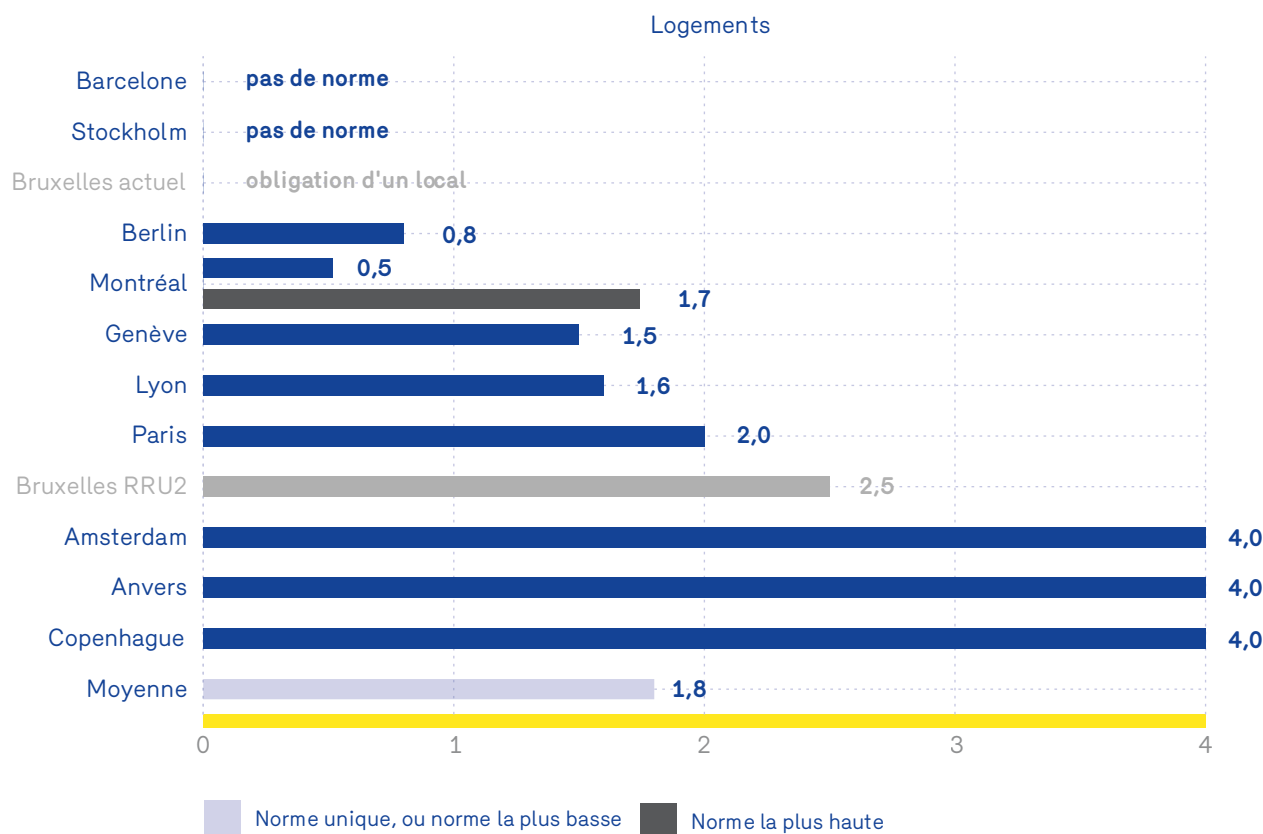
- Définir une stratégie métropolitaine pour les P+R
- Renforcer les limitations d'usage des P+R

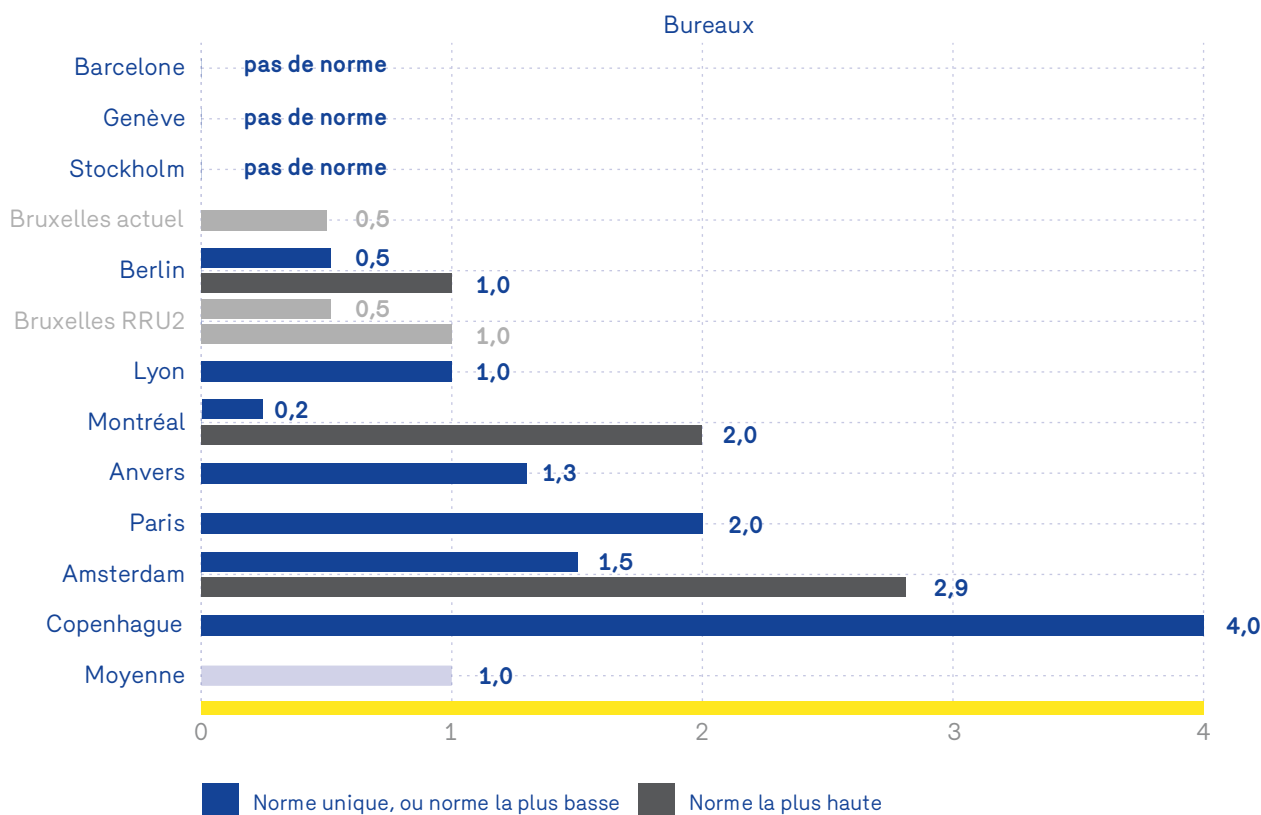
7. LE STATIONNEMENT DES VÉLOS

7.1 LES NORMES DE STATIONNEMENT VÉLO DANS LES CONSTRUCTIONS NEUVES

Si les normes actuelles à Bruxelles font partie des plus basses du panel, les nouvelles normes prévues par le RRU2 sont plus ambitieuses, notamment pour les logements. Les normes pour les bureaux neufs resteront dans la moyenne basse des villes étudiées.

Nombre minimal de place stationnement vélo dans les constructions neuves en place/100 m2 SDP





7.2 RECOMMANDATIONS

- Proposer un stationnement vélo adapté à tous
- Développer le stationnement sécurisé des vélos dans les quartiers où la demande n'est pas satisfaite
- Simplifier la gouvernance du stationnement vélo

8. MOBILITÉS PARTAGÉES

8.1 L'AUTOPARTAGE

Bruxelles se situe dans la fourchette basse des villes du panel sur le nombre et la densité de places en autopartage

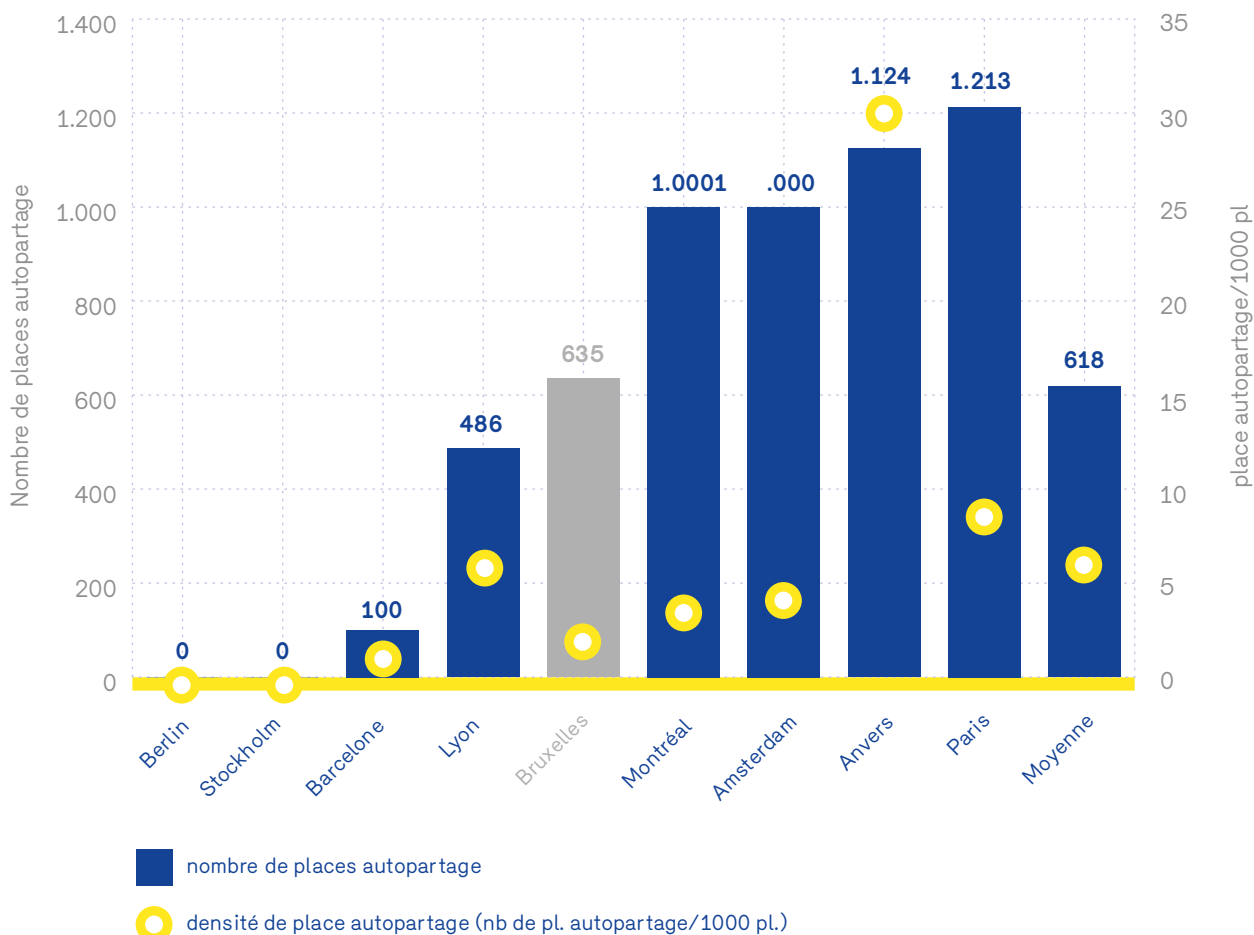
La plupart des villes étudiées réservent une partie de leur offre sur voirie à des voitures en autopartage. Seuls Berlin et Stockholm n'autorisent pas encore le stationnement de véhicule en autopartage sur voirie.

A noter que Bruxelles a fait office de précurseur en initiant en 2003 un système « en boucle » qui, aujourd'hui, est assez développé.

L'opérateur historique (Cambio) est arrivé à une situation « mature » et s'est vu adjoindre des objectifs d'accessibilité territoriale pour ses stations. Cet opérateur développera bientôt une solution assez innovante de vélo-cargos en boucle.



Nombre et densité de places autopartage



Pas de données disponibles pour Copenhague et Genève

8.2 NOUVELLES MOBILITÉS PARTAGÉES EN FREE FLOATING

Le développement récent de deux-roues (vélos, scooters, trottinettes) en free-floating, sans mesure d'encadrement, a donné lieu à des externalités négatives dans de nombreuses villes. La majorité des villes étudiées concernées ont fait le choix de réguler ce marché comme c'est le cas en Région bruxelloise, en commençant généralement par des chartes de bonne conduite (dès 2017 pour Londres). Le système est généralement le même : régulation du nombre d'opérateurs moyennant octroi d'une licence d'exploitation et définition de redevances et de pénalités.

Par ailleurs, la Région bruxelloise a commencé à créer des zones de drop-off dédiées au parking de ces véhicules, à l'instar de quelques autres métropoles mondiales comme Paris, Tel Aviv ou Singapour.



8.3 RECOMMANDATIONS

- Favoriser l'équité territoriale pour les mobilités partagées
- Favoriser le covoiturage en lien avec les P+R

9. BILAN SWOT

Cette analyse comparative de Bruxelles avec d'autres villes d'échelle comparable permet de dresser un bilan sur les atouts et faiblesses du stationnement en RBC, et de mettre en lumière des perspectives sur les opportunités, mais également les menaces à prendre en compte pour l'évolution de la politique de stationnement.

ATOUTS

- Forte augmentation de la part modale du vélo ces dernières années
- Densité de places en P+R desservant la ville-centre importante
- Métropole précurseuse pour l'autopartage en station

FAIBLESSES

- Tarifs de stationnement parmi les plus bas du panel (y compris la redevance forfaitaire), surtout dans l'hypercentre
- Différence et absence d'harmonisation des tarifs en et hors voirie, au détriment des parkings en ouvrage
- Faible densité de places en parcs publics
- Nombre de permis excédant le nombre de places réglementées en voirie
- Prix des permis parmi les plus bas du panel et faibles par rapport aux abonnements en ouvrage
- Peu de P+R gérés comme tels sur le territoire de la RBC

OPPORTUNITÉS

- Densité de places sur voirie parmi les plus importantes du panel : possibilité de récupération de l'espace public
- Potentiel de mutualisation de l'offre privée, en particulier les parkings de logement actuellement abondants et sous-occupés
- Nouvelles normes de construction plus ambitieuses dans le RRU2 pour les logements
- Occupation moyenne des parkings publics (présumée faible)
- Existence de parking.brussels : outils de gestion du stationnement en et hors voirie

MENACES

- Limites de la suppression en voirie à cause de la règle de compensation
- Culture de la place en voirie devant les accès carrossables : potentielle réticence à l'accentuation des suppressions de places en voirie et à la hausse de la tarification (privatisation de l'espace public vécue comme un droit)
- Flux de navetteurs en voitures toujours aussi importants (véhicules de société, ménages aisés en périphérie, réglementation en centre-ville peu dissuasive, P+R peu attractifs,...)
- Externalités négatives des mobilités en free-floating



CHAPITRE 2 :

RAPPEL DES OBJECTIFS REGIONAUX DE STATIONNEMENT





1. GOODMOVE ET PRPS

En 2014, le PRPS interdisait l'augmentation du nombre de places en voirie. En 2020, le PRM (nommé GoodMove) va plus loin avec comme objectif pour 2030 d'avoir réduit l'offre en voirie afin qu'elle atteigne les 200.000 places au maximum (contre 265.000 aujourd'hui), avec moins de 35.000 places non réglementées.

En contrepartie, le PRM prévoit d'augmenter l'offre hors voirie à destination des riverains d'au moins 20.000 places et d'atteindre un taux d'occupation des P+R de 65% en 2025 et 80% en 2030.

En parallèle, le nombre d'emplacements de stationnement vélo sécurisés aux gares et stations de métro/pré-métro est prévu à la hausse, avec des objectifs de 25.000 emplacements en 2025 et 50.000 en 2030. Cette augmentation est accompagnée du déploiement du stationnement en arceaux en voirie (au minimum à chaque carrefour et à un intervalle maximal de 150-200m en linéaire).

De nombreux objectifs non chiffrés sont également présents dans le PRM et cadrent les enjeux principaux de la politique de stationnement régionale pour les prochaines années (voir encadré)

Enfin, pour que toutes ces actions soient effectuées en harmonie et dans le respect des objectifs globaux de la Région bruxelloise, le PRM prévoit l'affirmation du rôle de parking.brussels comme l'intégrateur de services de stationnement.

Objectifs du PRM

- Valoriser et mutualiser les parkings privés existants hors voirie, via l'outil du CoBrACE entre autres ;
- Anticiper les futurs parkings construits hors voirie pour les rendre plus adéquats aux objectifs de stationnement (mutualisation, stationnement vélo), en travaillant sur les normes d'urbanisme (évolution du RRU) ;
- Rendre les P+R plus attractifs, que ce soit au niveau de l'offre, de la gestion, des tarifs ou des services proposés ;
- Poursuivre la réduction du parking en voirie (en l'adaptant à chaque quartier), et réévaluer pour cela les règles de compensation aujourd'hui obligatoires ;
- Renforcer et adapter la politique tarifaire en voirie, pour qu'elle participe à l'objectif de diminution du nombre de places non réglementées et à celui de rabattement du stationnement sur les parkings hors voirie ;
- Réviser le régime des cartes de stationnement pour rationaliser les possibilités de dérogation à la réglementation du stationnement ;
- Accélérer le déploiement du stationnement vélo, qu'il soit en ou hors voirie, dans les quartiers et aux abords des pôles multimodaux ;
- Développer une approche servicielle du stationnement avec l'intégration du Parking as a Service dans les applications MaaS d'ici 2025 ;
- Accélérer l'encadrement et le déploiement des stationnements pour la mobilité partagée, en station ou en free floating, à la fois pour les voitures et les micromobilités.



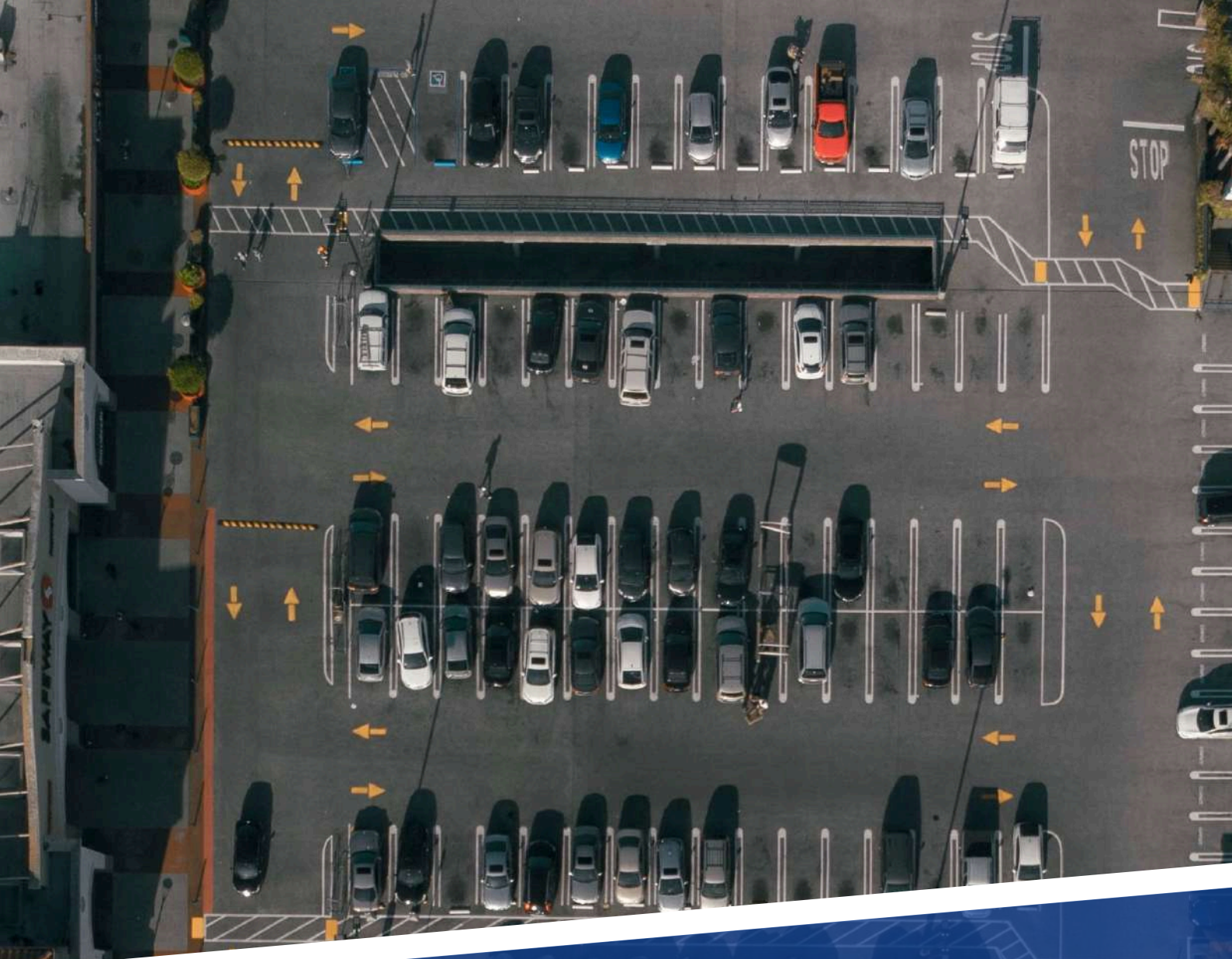
2. DÉCLARATION DE POLITIQUE GÉNÉRALE DE LA RBC

En plus des plans ci-dessus, le Gouvernement régional s'est engagé dans sa déclaration de politique générale à réaliser plusieurs actions relatives au stationnement, qui sont résumées ici.

L'objectif principal est de réduire l'emprise du stationnement en voirie (c'est-à-dire sur l'espace public), en la reportant hors voirie. Pour cela, les actions telles que la mutualisation des parkings hors voirie (publics ou privés) sont des leviers qui seront activés. Le Gouvernement entend en priorité favoriser la mutualisation des parkings de bureaux, de surfaces commerciales, de logements et d'établissements scolaires.

Ce n'est cependant pas la seule ambition relative au stationnement. En effet, les besoins en stationnement des autres mobilités sont aussi évoqués, comme l'autopartage avec un développement du service sur tout le territoire régional et le vélo, via un plan d'investissements pour les infrastructures cyclistes.

Enfin, la volonté de soutien d'une politique d'open data servira aussi à la gestion du stationnement.



CHAPITRE 3 : RECOMMANDATIONS ET PISTES D'ACTION





Ce chapitre a été construit autour de 6 thématiques, qui reprennent les objectifs du PRM relatifs au stationnement. Les recommandations qui les composent sont proposées suite à l'étude comparative des différentes villes du benchmark et aux analyses thématiques approfondies menées respectivement dans les phases 1 et 2 de la présente étude.

1. Mutualisation du stationnement hors voirie

Les recommandations comprises dans cette thématique concernent le partage de places hors voirie par plusieurs types d'usages (commerces, bureaux, logements...) et/ou d'usagers (automobilistes, cyclistes...), qu'il s'agisse de parkings existants ou en construction.

2. Régulation du parking en voirie et harmonisation des tarifs avec le hors-voirie

Cette thématique regroupe les recommandations relatives aux objectifs de diminution du nombre de places en voirie, à la réglementation de la compensation des places supprimées, à l'harmonisation des tarifs en et hors voirie ainsi qu'aux redevances liées au stationnement.

3. Régime des cartes de stationnement

Les recommandations ci-dessous ont été développées en relation avec le nombre de cartes de stationnement délivrées, leurs conditions d'octroi et leurs tarifs.

4. Développement des P+R

Cette thématique comprend les recommandations relatives aux parcs de rabattement et concernent à la fois les voitures et les vélos.

5. Déploiement du stationnement vélo

Les recommandations spécifiques au vélo portent plus spécifiquement sur les besoins diversifiés en stationnement, l'offre hors voirie dans les quartiers résidentiels et la gouvernance nécessaire pour mener à bien ces actions.

6. Encadrement du stationnement pour les mobilités partagées

Enfin, une dernière recommandation est énoncée, relative aux mobilités partagées et à leur rôle dans une accessibilité équitable du territoire.



1. MUTUALISATION DU STATIONNEMENT HORS VOIRIE

1.1 RENFORCER ET MONITORER LA POLITIQUE COBRACE

Le CoBrACE est une spécificité bruxelloise ; peu de villes ont mis en place un tel outil de régulation du stationnement à destination des bureaux existants hors voirie. En voulant optimiser le stock de parkings hors voirie et inciter au report modal des employés, le CoBrACE est un outil allant dans le sens d'une plus grande mutualisation de l'offre existante et donc de l'ouverture des parkings hors voirie à des usagers préférant jusqu'à maintenant l'offre en voirie.

L'analyse thématique sur les liens entre économie et stationnement a montré que, depuis son entrée en vigueur en 2014, les résultats du CoBrACE sont mitigés : la charge environnementale à payer dans le cas d'un dépassement du nombre maximal de places autorisées est aujourd'hui trop basse pour encourager à mutualiser ou supprimer les places supplémentaires. Ce montant étant prévu à la hausse dans les années à venir, une amélioration des résultats peut toutefois être attendue. Dans tous les cas, des **moyens humains renforcés seront nécessaires pour accompagner les entreprises** vers des solutions de mutualisation, alors que la charge environnementale les poussera de plus en plus à se diriger vers ce choix.

De plus, il sera nécessaire de **monitorer les effets du CoBrACE pour vérifier qu'il n'y a pas d'effet indirect sur la localisation des entreprises**. Les études actuelles montrent que le stationnement n'est qu'un facteur parmi d'autres poussant une entreprise à choisir un quartier plutôt qu'un autre. Même si, aujourd'hui, la politique de régulation du stationnement semble difficilement être responsable à elle seule d'une délocalisation des bureaux du centre vers la périphérie, il pourrait en être différemment si le coût de la charge environnementale devient de plus en plus élevé.

1.2 EVITER L'ASSOCIATION DES PLACES DE PARKINGS AVEC LES LOGEMENTS

De nombreux appartements et autres types de logements sont loués ou vendus avec une place de garage associée. Bien que cela soit vu comme un avantage pour beaucoup de futurs occupants du logement, cela peut avoir un effet pervers pour les ménages à plus faibles revenus. En effet, les ménages précaires sont souvent moins motorisés et payent déjà un budget mobilité proportionnellement plus élevé que le reste de la population par rapport à leur budget mensuel moyen. La présence d'un garage attaché à leur appartement est responsable d'une hausse du prix de leur logement, alors même qu'ils n'ont pas forcément l'usage de cet espace supplémentaire (soit, en anglais, *paying for a dessert that you won't eat*). Ce phénomène a été cité dans plusieurs études, recensées et analysées dans la fiche thématique sur les liens entre stationnement et populations précaires, réalisée pour la phase 2 de la présente étude.

Dissocier logement et stationnement pour les logements à destination des ménages les plus précaires est une solution possible pour participer à réduire leur budget mobilité. Cette politique de dissociation (s'appliquant aussi dans d'autres domaines, comme l'énergie) est nommée « *Unbundling* ». Elle a aussi pour effet de pousser au report modal vers des mobilités alternatives à la voiture.

La Région bruxelloise dispose de peu de leviers pour réguler le marché immobilier sur le parc de logement existant. Elle peut cependant intervenir sur les logements sociaux, et particulièrement la construction de ceux-ci.

Le RRU II prévoit déjà que les immeubles construits par un opérateur immobilier public dans le cadre de l'offre de logements à finalité sociale puissent avoir un nombre d'emplacements de stationnement inférieurs à la norme pour les nouvelles constructions. **L'abaissement des normes minimales de stationnement pour les logements sociaux** est un choix qui se fait dans plusieurs villes (voir encadré ci-dessous).



Exemple de mise en place dans les villes américaines

La municipalité de **San Francisco** a imposé que le coût du logement dans les bâtiments de 10 logements ou plus ne soit plus dépendant du coût du parking privé. Plus récemment, elle a supprimé les exigences minimales de stationnement privé sur l'ensemble de la ville.

D'autres villes américaines ont aussi instauré un abaissement des normes minimales de stationnement pour les logements à prix modérés (**New-York, Los Angeles, San Diego**) voire les ont supprimées (**Seattle, 2018**).

1.3 UTILISER LE PARC DE STATIONNEMENT VIDE DES LOGEMENTS SOCIAUX

3.000 places de parking appartenant aux logements sociaux seraient inutilisées, soit environ 1/3 du parc total². Ces parkings privés non utilisés pourraient être mutualisés au profit du stationnement des résidents des environs ou à destination du stationnement vélo. Des plateformes existent pour **faciliter la location d'espaces de stationnement vacants dans les parcs des bailleurs sociaux**, comme YesPark, notamment utilisée en Seine-Saint-Denis (région parisienne) et dans d'autres régions françaises. En Belgique l'opérateur BePark est également présent depuis 2011 pour l'ouverture des parkings privés à des utilisateurs extérieurs. L'utilisation d'un espace vacant est aussi bénéfique pour les habitants de ces logements, puisqu'un espace utilisé a moins de risque d'être dégradé et est également perçu comme plus sécurisant.

Le vélo est encore un mode peu utilisé par les populations précaires, notamment parce qu'elles ont moins facilement accès à un endroit où le garer en sécurité. Ces espaces vides pourraient être **transformés en espaces de stationnement vélo**.

Parking.brussels pourrait participer à cette recommandation via :

- le recensement des parkings de logements sociaux existants sur le territoire bruxellois, en partenariat avec les bailleurs sociaux ;
- le dialogue avec les opérateurs privés (pour les inciter à intégrer ces parkings à leur offre commerciale) et les bailleurs sociaux (pour les accompagner dans la démarche) ;
- le suivi du taux d'occupation de ces parkings ;
- la communication de ce nouveau type d'offres au niveau régional, par exemple via l'ajout des données localisées sur le site de l'observatoire du stationnement.

² <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/plus-de-3-000-places-de-parking-non-utilisees-dans-les-logements-sociaux-5dd6f7579978e272f91413b6>



2. REGULATION DU PARKING EN VOIRIE ET HARMONISATION DES TARIFS AVEC LE HORS-VOIRIE

2.1 REVOIR LA RÈGLE DE COMPENSATION

La politique de compensation bruxelloise, outre le fait qu'elle soit assez unique, s'est heurtée ces dernières années à de multiples difficultés de terrain et la suppression de stationnement en voirie ne s'est pas toujours accompagnée de compensation hors voirie. Les retours d'expérience de Genève et de Lyon confirment la difficulté d'appliquer concrètement une politique systématique de compensation en contexte urbain (ressources foncières et budgétaires disponibles notamment). Ces retours d'expérience sont développés extensivement dans la fiche thématique sur les politiques de compensation, rédigée pour la phase 2 de cette étude. Si, en première approche, la logique de compensation peut paraître simple, recréer une offre supprimée sur voirie en ouvrage n'est pas chose aisée. Elle se retrouve confrontée à diverses logiques et politiques de mobilités dont celle d'un meilleur partage de l'espace public. Une politique systématique de compensation semble donc peu adaptée à la multitude des contextes urbains et difficilement applicable.

La phase 2 de la mission a ouvert certaines pistes potentiellement intéressantes pour faire évoluer de façon plus ou moins forte les règles bruxelloises de compensation dans les années à venir, afin d'aller dans le sens d'une réduction du stationnement en voirie, comme voulu dans le PRM :

- **Assouplissement des conditions d'application de l'obligation de la compensation** (par exemple pour un seuil minimum places supprimées en voirie), cela nécessiterait cependant une attention particulière pour éviter les effets de seuils : par exemple, si un seuil en dessous duquel il ne serait pas nécessaire de compenser les places supprimées était fixé à 100 places, alors un projet qui supprimerait 101 places de stationnement serait traité de manière complètement différente, alors que rien ne le justifie.
- **Compensation en faveur d'autres modes de transports** (comme c'est le cas à Zurich, voir encadré ci-dessous), en particulier les modes actifs tels que la marche ou le vélo.
- **Application des règles générales au cas par cas, à l'échelle des mailles bruxelloises** par exemple. Ceci dans le but d'adapter les seuils et normes au contexte local : perspectives socio-démographiques et d'évolution de la demande, pourcentage d'espace public, densité existante d'offre en stationnement vélo, etc.

L'étude menée sur les différents types de compensation dans la phase 2 a montré que dans la plupart des cas, il revient à la collectivité de financer la compensation et d'exploiter les parkings, même si une participation financière peut être demandée aux promoteurs privés. Des négociations sont alors entreprises par l'autorité publique.

Les politiques de compensation sont aujourd'hui de plus en plus orientés vers une optimisation de l'offre existante dans un périmètre réduit autour des places supprimées sur voirie plutôt que vers la création d'une offre nouvelle. Ainsi, comme déjà exposé au chapitre 4.1, il s'agit davantage de permettre une meilleure mutualisation des places existantes.

Ainsi, dans le cadre de suppression de places sur voirie et avant de prévoir la création d'une nouvelle offre, il convient d'**analyser finement l'offre globale disponible du quartier** : offre publique en et hors voirie, places disponibles dans les parkings privés de bureaux comme de logements, parking d'hôtels...



Exemple de mise en place à Genève et Zurich

La règle de compensation de la **ville de Genève** est appliquée bilatéralement afin de conserver « l'offre de référence » : suppression de places en voirie lors de la création de places en ouvrage, création de place en ouvrage lors de la suppression de places en voirie.

Cette règle stricte de compensation a été assouplie en 2019 car cela verrouillait la faisabilité de certains projets importants de mobilité (comme la volonté de supprimer jusqu'à 4.000 places en voirie).

Depuis 1996, la **ville de Zurich** a mis en place un système de compensation en faveur des modes peu gourmands en espace (concept d'équité spatiale). Dans le centre-ville, le nombre total de places pour visiteurs et clients doit rester stable mais peut être déplacé de la voirie vers des parkings en ouvrage et notamment des parkings de quartier mutualisés. Cela permet d'augmenter l'espace dédié aux piétons sur les rues qui en ont le plus besoin. Récemment, l'obligation de garder un nombre de places pour voitures constant dans tout le centre-ville est en discussion.

2.2 ALIGNER LES TARIFS DU STATIONNEMENT EN ET HORS VOIRIE

Sur l'ensemble de la Région bruxelloise et à l'exception des parkings publics gérés par des opérateurs publics (communaux ou régionaux), les tarifs en voirie sont nettement inférieurs aux tarifs hors voirie.

Cela participe à une occupation beaucoup plus importante de l'espace public par rapport aux parkings en ouvrage, alors même que ces derniers ont été créés spécifiquement pour le stationnement des voitures.

L'exercice du benchmark a de plus montré que de nombreuses autres villes avaient décidé de tarifs en voirie plus élevés que ce que l'on trouve actuellement à Bruxelles, particulièrement pour les zones les plus rotatives. Il serait donc possible d'**augmenter le tarif en voirie, en fonction de la zone tarifaire** : très rotative, rotative, de transition, peu rotative. La recommandation proposée ici se concentre particulièrement sur les zones rotatives et très rotatives.

Nous l'avons souligné dans le premier chapitre de ce rapport, les tarifs actuels sont davantage comparables aux tarifs pratiqués dans des agglomérations importantes de province et non à ceux pratiqués dans d'autres capitales européennes. Sur l'ensemble du benchmark réalisé en phase 1 et sans retenir les cas les plus extrêmes trop éloignés du contexte Bruxellois, nous pouvons retenir l'exemple de Barcelone (proche également du cas berlinois) :

Couts de la première heure sur voirie (règle théorique)

- Zone très rotative : 3 €/h (RBC : 2 €/h)
- Zone rotative : 2,5 €/h (RBC : 1 €/h)

Pour ces zones, essentiellement présentes dans les quartiers commerçants, il a été montré lors de la phase 2 et sur base de nombreuses études, qu'une augmentation du tarif de stationnement ne nuisait pas à la santé économique des commerces, qui avait une part de clientèle piétonne et cycliste bien plus importante que celle estimée de primes abords.



De plus, la redevance forfaitaire s'appliquant à Bruxelles se situe dans la fourchette basse en comparaison avec les autres villes étudiées en phase 1 : la moyenne sur l'ensemble des villes est de 55 € contre une redevance pouvant aller de 25 € à 35 € en RBC. Pour dissuader le stationnement abusif, **augmenter la redevance forfaitaire** est donc une possibilité. Dans les villes étudiées, seules Paris et Lyon ont une redevance qui varie en fonction de la zone tarifaire, la tendance observée est plutôt à une seule redevance sur l'ensemble des zones payantes.

Il s'agit également de **rééquilibrer les tarifs entre voirie et parking afin de rendre ces derniers plus concurrentiels** et attractifs vis-à-vis de la voirie. Les villes ayant mis en place une tarification allant dans ce sens (Amsterdam, Barcelone, Berlin, et Genève) pratiquent des tarifs en moyenne 0,5 €/h moins chers dans les parkings en ouvrage que sur voirie (variation allant de 1,2 €/h à Amsterdam à 0,12 €/h à Genève). A Bruxelles, les parkings hors voirie sont en moyenne plus chers de 0,6 €/h que le stationnement en voirie. L'augmentation des tarifs en voirie dans les zones rotatives et très rotatives permettrait en partie d'inverser cette tendance mais un travail de négociation doit également être fait avec les opérateurs privés de parkings publics (diminution des tarifs, abonnements résidents).

L'élaboration en cours d'un arrêté relatif aux parkings publics est un support adapté pour porter cette inversion et permettre un stationnement hors-voirie moins cher qu'en voirie. Un travail de communication visant à inciter/informer au stationnement en ouvrage serait également nécessaire afin de faire évoluer les pratiques. Le benchmark mené en phase 1 n'a cependant pas permis de mettre en valeur un texte réglementaire similaire dans les villes où le stationnement hors-voirie est plus avantageux. De même, il n'a pas non plus été observé de politique mettant en place une stratégie globale permettant une harmonisation et un rééquilibrage de la tarification en et hors voirie.

2.3 REDISTRIBUER LES REDEVANCES ISSUES DU STATIONNEMENT PAYANT

En RBC, les communes décident librement de la manière dont elles utilisent les fonds résultants des redevances de stationnement. La RBC et Parking.brussels pourraient proposer de manière incitative mais non obligatoire de **réaffecter partiellement l'argent via un budget citoyen** ou en communiquant sur la provenance des fonds pour des projets de mobilité.

Exemple de mise en place dans des villes américaines

Plusieurs villes américaines ont mis en place des Parking Benefit Districts (**Austin, Houston, Pasadena, San Diego ou Washington**). Il s'agit de réallouer localement les revenus issus du stationnement payant en voirie. Ces revenus sont souvent alloués aux budgets de mobilité ou d'aménagements urbains afin de notamment promouvoir la marche, le vélo ou les transports en commun.



3. REGIME DES CARTES DE STATIONNEMENT

3.1 LIMITER LE NOMBRE DE CARTES RÉSIDENTS PAR MÉNAGE

En RBC aujourd'hui le nombre maximal de cartes de stationnement « résidents » est décidé par les conseils communaux. Le PRPS conseille un plafonnement à deux cartes par ménage mais il est possible pour les conseils communaux d'autoriser plus de cartes, sur simple motivation lors de l'élaboration de leur PACS. Aujourd'hui, seules 7 communes limitent le nombre de cartes à 2 par ménage : Auderghem, Evere, Ganshoren, Ixelles, Jette, Uccle et Watermael-Boitsfort.

Comme il a été montré dans le premier chapitre de ce document, le ratio de cartes résidents par rapport au nombre de places réglementées est supérieur à 1 : il y a donc plus de dérogations possibles que de places sur lesquelles appliquer ces dérogations. Par ailleurs, plusieurs villes étudiées en phase 1 ont mis en place une restriction du nombre maximal de cartes par ménage : 1 ou 2 suivant les districts à Amsterdam (voir l'encadré dessous), 2 à Anvers ou encore 1 à Berlin.

Nous proposons de **limiter officiellement le nombre maximal de cartes de stationnement à 2 par ménage** et ce, pour toutes les communes. La demande d'une troisième carte de stationnement serait exceptionnellement possible.

Par exemple, la commune de Koekelberg est la seule commune qui a aujourd'hui un système de sélection des ménages demandant une troisième carte de stationnement (sur base du nombre de personnes dans le ménage).

Par ailleurs, **les ménages possédant un garage privé** sur leur lieu d'habitation (utilisé comme tel, le contraire devrait être prouvé) **ne pourraient demander qu'une seule carte de stationnement.**

Exemple de mise en place à Amsterdam et Koekelberg

A **Amsterdam**, les permis de stationnement ne sont délivrés qu'aux résidents ne possédant pas de place privative. Dans la majorité des districts, un seul permis est autorisé par ménage. De plus, le nombre de permis par district est limité. Une fois ce nombre atteint, les nouveaux demandeurs sont placés sur liste d'attente (délai de réception du permis entre 1 et 3 mois, voire plus suivant les districts). Cela pousse à une distribution stricte et contrôlée.

Enfin, l'agglomération a un objectif de réduction du nombre de permis délivrés, elle ambitionne une diminution de 1,1% tous les 6 mois entre 2019 et 2025.

En Région bruxelloise, une procédure de justification du besoin en cartes de stationnement existe sur la **commune de Koekelberg**. Ainsi, pour pouvoir bénéficier d'une troisième carte, les ménages doivent prouver :

- La présence de trois personnes majeures au minimum dans le ménage ;
- Que le troisième véhicule soit bien immatriculé au nom d'une troisième personne du ménage ou qu'elle en dispose de façon permanente.



3.2 AUGMENTER LE TARIF DES CARTES RÉSIDENTS

Les prix minimums fixés dans le PRPS à Bruxelles sont bien plus bas que ceux existants dans les autres villes européennes : avec 10 €/an pour la première carte, 50 €/an pour la deuxième carte et 200 €/an pour toute carte supplémentaire, la différence de prix se retrouve principalement pour la première carte. De plus, en pratique à Bruxelles, les tarifs imposés par les communes sont compris entre 0 et 30 €/an pour la première carte et entre 50 et 100 €/an pour la seconde.

A Amsterdam et à Paris (villes aux PIB/habitant comparable à la RBC), les tarifs par an des cartes de stationnement sont les suivants :

- Amsterdam (les prix variant suivant les quartiers, sont donnés ici les minimum et maximum)
 - Quartier le plus cher : 46,8 €/mois (soit 561,6 €/an)
 - Quartier le moins cher : 2,5 €/mois (soit 30 €/an)
- Paris (les prix varient en fonction de la durée de validité de la carte achetée, qui peut être achetée soit pour un an, soit pour 3 ans)
 - Avec une carte valable un an : 42,75 €/mois (soit 513 €/an)
 - Avec une carte valable trois ans : 39 €/mois (soit 468 €/an)³

Face à ce constat, nous recommandons d'**augmenter le tarif minimum des cartes de stationnement pour résidents**. Afin de ne pas toucher démesurément les ménages précaires et augmenter la part du budget mobilité dans des budgets déjà serrés, nous proposons qu'une **tarification sociale soit mise en place**, avec une gradation du prix suivant les revenus du ménage. Ce type de politique est mené dans plusieurs villes comme Montréal, Paris (voir encadré), Grenoble ou Vence. En RBC, 32%⁴ des véhicules appartiennent à des ménages aux revenus faibles, dont la moitié se situe sous le seuil de pauvreté. Bien que l'écrasante majorité des véhicules soient possédés par des ménages aux revenus élevés et très élevés, des ménages précaires possèdent une voiture : au vu des frais annuels engendrés par un véhicule, ce « choix » d'avoir une voiture semble plutôt être une « obligation », liée à des contraintes de déplacements ou à une mauvaise accessibilité par les autres modes.

Afin de cibler ces ménages, la tarification sociale ne serait accessible que sur preuve fournie par le demandeur sur son niveau de revenu (avec un seuil maximal à définir par parking.brussels). Le tarif minimum social ne devrait cependant pas être trop bas (ou gratuit) pour ne pas avoir l'effet inverse et inciter à l'utilisation de la voiture.

Par ailleurs, plus une voiture est de gabarit élevé, plus son emprise sur l'espace public est importante. Ainsi, il pourrait être imaginé une **augmentation (ou diminution) du tarif d'une carte de stationnement pour résidents suivant la taille du véhicule**.

Exemple de mise en place à Paris

La ville de Paris propose une gratuité de la carte de stationnement résidents pour les ménages non imposés sur le revenu. La même politique s'applique pour les véhicules « basse émission » (électriques, hydrogène, gaz naturel, hybrides rechargeables ou autres gaz).

Par ailleurs, les véhicules de petit gabarit bénéficient d'incitation tarifaire dans les parkings souterrains. Une politique inverse est en cours de réflexion pour le stationnement en voirie : les véhicules de gabarit important, comme les SUV, pourraient devoir payer une redevance stationnement plus élevée.

³ Remarque : pour Paris, le tarif écrit ci-dessus compte le coût de la carte et le tarif journalier pour résidents (la carte ne permet pas un stationnement gratuit, l'automobiliste doit toujours s'acquitter d'un droit au stationnement à un horodateur).

⁴ Sources : IBSA, Focus n°32, les ménages bruxellois et la voiture, juin 2019 / IBSA, Mini-Bru, La Région de Bruxelles-Capitale en chiffres, 2020



3.3 RATIONNALISER LA POLITIQUE DE DÉROGATIONS

Mise à part la dérogation de stationnement proposée aux résidents, de nombreuses autres dérogations peuvent être proposées par les conseils communaux (telles que citées dans le PRPS), à destination de particuliers ou professionnels :

- Carte multi-secteurs temporaire pour les riverains voulant stationner sur plusieurs secteurs (carte utilisée pour une voiture partagée entre plusieurs ménages) ;
- Cartes pour les :
 - prestataires de soins médicaux urgents / à domicile ;
 - voitures partagées ;
 - personnes handicapées ;
 - professionnels (entreprises et indépendants, personnes démontrant des interventions différentes dans la Région, établissements d'enseignement, personnel de police) ;
 - visiteurs.

Toutes les villes étudiées dans le benchmark ont des dérogations pour leurs résidents, les personnes à mobilité réduite et la grande majorité pour les professionnels (pour une certaine catégorie de professionnels, souvent liés aux soins de santé, dans la plupart des cas). Avec Paris et Amsterdam, Bruxelles est l'une des villes pouvant délivrer le plus de dérogations différentes et notamment à des catégories de citoyens n'appartenant pas aux trois exemples cités ci-dessus.

Afin de limiter le nombre de cartes de dérogations par rapport au nombre de places en voirie (ratio aujourd'hui plutôt élevé), une action possible pourrait être de **rationaliser les dérogations accordées** et de les **harmoniser** sur l'ensemble des communes, avec des règles et tarifs similaires. Au niveau des critères d'attribution, les autres villes étudiées en phase 1 ne semblent pas en présenter de fondamentalement plus contraignants. On peut tout de même citer une limite du nombre de permis par entreprise pour les professionnels à Berlin ou Paris, ou une tarification prenant en compte le critère environnemental également pour les dérogations à destination des professionnels à Copenhague. De manière plus anecdotique, Paris a également mis un seuil minimal de 100 visites à domicile/an à prouver par les professionnels de santé afin d'avoir droit à la carte de dérogation qui leur est dédiée.

Une sectorisation des permis s'observe dans plusieurs autres villes étudiées, comme Amsterdam (87 zones de validité, avec la possibilité de déborder sur une autre zone). Pour maîtriser l'étendue des permis de stationnement, les villes peuvent réduire la taille des zones où étendre les quartiers concernés, y compris en dehors des centres-villes (comme à Anvers). A Bruxelles, la sectorisation des cartes de dérogation dépend des communes. **L'étendue de la sectorisation à l'ensemble des communes** est une action prioritaire pour maîtriser le stationnement et mieux réguler les zones les plus tendues.

4. DEVELOPPEMENT DES P+R

4.1 DÉFINIR UNE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE POUR LES P+R

La gestion des P+R est une question particulièrement délicate dans les politiques de stationnement du fait de leur échelle de mise en place : ils impactent essentiellement à la ville-centre alors que leur stratégie de déploiement doit prendre en compte l'ensemble de la région métropolitaine. Dans l'idéal, il faut établir un schéma global de déploiement et de gestion des P+R à l'échelle métropolitaine, ce qui est souvent rendu difficile par l'organisation administrative et territoriale locale, comme c'est le cas en RBC.



Il semblerait pertinent pour la RBC de renforcer les démarches de coopération avec les collectivités limitrophes ainsi qu'avec la SNCB afin d'assurer une cohérence à l'échelle métropolitaine, voire de définir un plan d'action commun de gestion des P+R. Une démarche commune pourrait à minima permettre d'établir un diagnostic des capacités des P+R et de leur utilisation à l'échelle de la région métropolitaine. Ce diagnostic permettrait à la RBC de se positionner dans la gestion des P+R de son territoire. Si cela est possible, ce diagnostic pourrait aboutir à la constitution d'une stratégie globale sur le territoire. Cette stratégie définira les objectifs communs au développement des P+R sur la région métropolitaine. Elle pourra définir un plan d'actions, et notamment :

- Les lieux d'implantations prioritaires des P+R et la définition de leur dimensionnement
- La politique tarifaire de ces P+R, adaptée en fonction de la typologie des P+R (éloignement par rapport au centre-ville, pression du stationnement sur la gare, etc.)
- Leur modalité de gestion et de contrôle d'accès
- Leur modalité de financement
- La politique et la gestion du stationnement à proximité du P+R
- Le développement de stationnements vélo sécurisés, faisant office de B+R

Cette stratégie devra s'inscrire dans la stratégie globale de stationnement de la RBC. En effet, l'usage et du succès des P+R est avant tout déterminé par la politique de stationnement en centre-ville (tarifs élevés du stationnement, rareté des places de stationnement, congestion pour accéder au centre-ville, etc.)



La politique des parcs relais en Ile-de-France

La politique de stationnement de rabattement en Ile-de-France est définie par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF aujourd'hui renommé Ile-de-France mobilité) et énoncée dans son Schéma Directeur des Parcs Relais.

La politique régionale se traduit par des documents opérationnels fixant une référence minimale en matière de qualité de service au sein des parcs et une politique de subvention STIF/Région à l'investissement, voire à l'exploitation des parcs relais.

Le cahier de référence des parcs relais en Ile-de-France, outil destiné aux collectivités pour les accompagner dans leur politique de mobilité, comprend 4 chapitres suivants (décliné ensuite en 20 fiches techniques) :

- Partie 1 : concevoir une politique locale de stationnement et un parc relais (critères d'implantation, définition des besoins, principes de dimensionnement, typologie des parkings et insertion urbaine et paysagère)
- Partie 2 : réaliser le parc relais
- Partie 3 : financer le parc relais..
- Partie 4 : exploiter le parc relais.

Les critères de labellisation, et donc de subvention des parkings, visent entre autres à s'assurer que le parking en question ne sera pas détourné de son usage initial et qu'il sera effectivement utiliser. Par exemple, pour qu'un parking soit labellisé P+R la voirie doit être réglementée dans un rayon de 500 m autour du parking afin de limiter la concurrence entre la voirie et le parking. De même, le prix de l'abonnement mensuel est encadré, en fonction du lieu d'implantation, dans le cahier de référence.

Pour les abonnés Navigo annuel, un tarif plancher à 0 € est instauré pour les maîtres d'ouvrage qui souhaitent donner cette possibilité aux usagers.

ZONE TARIFAIRE	TARIFS MENSUELS EN € TTC À PRATIQUER DANS LES PR EN OUVRAGE			TARIFS MENSUELS EN €TTC À PRATIQUER DANS LES PR AU SOL		
	TARIF CONSEILLÉ	TARIF PLANCHER	TARIF PLAFOND	TARIF CONSEILLÉ	TARIF PLANCHER	TARIF PLAFOND
1&2	100 €	90 €	110 €	90 €	80 €	100 €
3	50 €	40 €	60 €	40 €	30 €	50 €
4	40 €	30 €	50 €	30 €	20 €	40 €
5	30 €	20 €	40 €	20 €	0 €	30 €

Encadrement des tarifs d'abonnement mensuel, source : Ile-de-France Mobilité février 2019

Actuellement, les nouvelles labellisations concernent essentiellement les gares les plus éloignées de Paris et situées dans des environnements urbains peu denses, où les réseaux de bus ne peuvent répondre à tous les besoins de rabattement des voyageurs vers les gares



4.2 RENFORCER LES LIMITATIONS D'USAGE DES P+R

Pour assurer des effets positifs aux P+R, il est indispensable de limiter les utilisations détournées de ces derniers. Aujourd'hui, sur les 7 P+R situés en RBC, seuls 3 sont effectivement gérés comme des P+R (Ceria, Crainhem et Lennik-Erasme). Les 4 autres sont libres d'accès et sont donc majoritairement utilisés par des résidents et des personnes travaillant à proximité.

Il serait intéressant d'étendre les mesures de gestion aux autres P+R, tout en s'adaptant au contexte local de chaque parking :

- **Adaptation du tarif proposé** en fonction de l'attractivité du P+R et de sa localisation
- **Possibilité de mutualisation avec les besoins locaux** (résidents ou employés) lorsque la demande de rabattement n'est pas suffisante pour remplir le parking, ou pour répondre à un déficit important de places de stationnement pour les usagers locaux.

Il est particulièrement intéressant de mettre en place des mesures de restrictions des abonnements. C'est par exemple le cas de Genève, où les usagers des P+R doivent travailler à plus de 2 km du parking et ne pas disposer de transports publics à proximité du domicile.

Bruxelles a déjà mis en place des mesures de restrictions semblables sur deux de ses P+R :

- P+R Ceria : l'utilisateur doit travailler à plus de 2 km du parc relais
- P+R Crainhem : l'utilisateur doit habiter à plus de 2 km et moins de 40 km du parc relais et travailler à plus de 2 km de celui-ci.

Ces mesures incitent les usagers habitant à proximité du parking relais à utiliser un mode actif pour se rabattre sur la gare et évitent que des employés du secteur n'utilisent ces P+R comme parking de destination. De plus, elles incitent les navetteurs venant de plus de 40 km à se rabattre sur une gare plus proche de leur domicile. Ces limitations pourraient donc être harmonisées et étendues aux autres P+R gérés par la RBC.

Il paraît donc intéressant d'étendre ces modalités de contrôle à l'ensemble des P+R de la RBC. Cette extension devra se faire de manière cohérente sur le territoire et s'inscrire, le cas échéant, dans la stratégie globale menée à l'échelle métropolitaine.



5. DEPLOIEMENT DU STATIONNEMENT VELO

5.1 PROPOSER UN STATIONNEMENT VÉLO ADAPTÉ À TOUS

La comparaison souvent faite entre Bruxelles et Copenhague ou Amsterdam en termes de parts modales du vélo est peu opportune dans la mesure où la part modale du vélo s'est maintenue à au moins 15% dans ces villes même à l'apogée du modèle tout-voiture. La comparaison avec d'autres villes où la pratique du vélo avait pu, historiquement, presque disparaître et qui ont mené d'importantes politiques vélo en quelques années sont plus réalistes et permet de montrer que l'objectif bruxellois est atteignable à court terme : par exemple, Stockholm, qui a orienté sa politique de mobilité vers le vélo plus récemment que Copenhague ou Amsterdam, a aujourd'hui une part modale du vélo de 8%, avec d'importants efforts faits au niveau des infrastructures cyclables et du stationnement. Dans cette optique, le développement d'une offre en stationnement vélo adaptée constitue un levier important, particulièrement pour attirer des populations qui ne pratiquent pas encore le vélo.⁵

Ainsi, bien que toute offre de stationnement soit utile pour le développement de la pratique du vélo, il pourrait être encore plus efficace de **se concentrer sur des offres particulières, notamment celles pour les vélos-cargos et vélos-poussettes**, qui ne comptent aujourd'hui que très peu d'endroit où pouvoir stationner en toute sécurité, que cela soit en ou hors voirie. Cette recommandation est de plus reprise dans le Masterplan du stationnement vélo, rédigé par Bruxelles Mobilité : « Pour faire face à la diversification des vélos avec notamment le développement des vélos-cargos, il est nécessaire que l'offre proposée dans les boxes s'adapte à l'évolution du marché du cycle. Par conséquent, les futurs boxes qui seront déployés sur la Région Bruxelloise doivent proposer des emplacements pour ce type de vélos. »

C'est également le cas des **vélos électriques** qui nécessitent des stationnements sécurisés (eu égard au coût du vélo) et parfois avec point de recharge (en fonction du type de VAE). Les vélos électriques permettent également d'attirer de nouveaux cyclistes, avant découragés par l'effort physique ou la distance à parcourir, réduite grâce à l'assistance électrique.

Par ailleurs, afin de simplifier les chaînes de déplacement complexes, qui impliquent parfois le transport de charges mais aussi le besoin pour les cyclistes de se changer, nous recommandons d'**augmenter le nombre de casiers près des stationnements pour vélos hors-voirie** (en gares, dans les stations de métro, dans les parkings publics, les P+R).

Exemple de mise en place dans de nombreuses villes

La ville d'**Anvers** propose des stationnements de vélos à destination des résidents. Il s'agit de boxes fermés en voirie et de garages ou d'anciens locaux commerciaux hors voirie. Les places se louent au mois (5,6€ pour les vélos et 11,2€ pour les vélos cargos).

Des espaces plus larges sont également réservés aux vélos-cargos dans les garages à vélos sécurisés de la ville de **Stockholm**. Le prix des abonnements varie entre 9 et 18€/mois avec la possibilité de louer un casier pour ses effets personnels. Par ailleurs, certains parkings publics proposent également la location de casiers à vélos.

D'autres villes offrent également cette possibilité. A **Barcelone**, les parkings publics disposent d'emplacements réservés aux vélos ainsi que de casiers accessibles à tous les utilisateurs. Il existe des abonnements stationnement vélo avec ou sans casier dans 17 parkings publics de la ville de Lyon. Le prix de base est de 37,15€/an, de 49,85€/an avec la location d'un casier et de 62,45€/an si ce casier est équipé d'une prise électrique.

⁵ Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles, ProVélo, 2020



5.2 DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT SÉCURISÉ DES VÉLOS DANS LES QUARTIERS OÙ LA DEMANDE N'EST AUJOURD'HUI PAS SATISFAITE

Le stationnement sécurisé des vélos est une problématique récurrente en Région bruxelloise tout comme dans d'autres agglomérations. Sans endroit où garer son vélo de manière sûre et durable chez soi, l'attrait de la mobilité cyclable est bien plus faible.

Depuis plusieurs années, les box vélos se multiplient dans les communes de Bruxelles. Des politiques récentes visent aussi à mutualiser les parkings privés des habitants pour en faire des parkings vélos de quartier. On observe cependant un manque d'infrastructure ; les listes d'attente pour les box vélos en sont la preuve.

Afin d'orienter et de prioriser le développement territorial de l'installation des box vélos, il paraît primordial de **prendre comme critère principal la demande insatisfaite en stationnement vélos à l'échelle des quartiers** (ou à l'échelle des mailles). Cela peut se faire via les données de demande nocturne sur et en dehors des infrastructures de stationnement existantes en RBC, disponibles à partir de la fin 2020, qui permettront de visualiser les quartiers où la demande résidentielle est plus importante que l'offre existante. Le benchmark de phase 1 montrait que la ville de Barcelone utilisait une stratégie similaire pour proposer jusqu'à 30.000 places supplémentaires dans les zones les plus déficitaires. Cette stratégie de développement devra également prendre en compte les demandes spécifiques, comme par exemple celle liée aux vélos-cargos.

Cette donnée ne permettant pas de prendre en compte les personnes stationnant leurs vélos en intérieur ou n'utilisant pas ce type de mobilité pour des raisons de sécurité / par manque d'infrastructure disponible. Afin d'inciter à l'utilisation du vélo, l'installation d'une offre sécurisée de manière transversale sur toute la région reste un enjeu important.

5.3 SIMPLIFIER LA GOUVERNANCE DU STATIONNEMENT VÉLO

Aujourd'hui, à Bruxelles, le stationnement vélo est pris en charge par de multiples acteurs : la Région bruxelloise, les communes, parking.brussels, la SNCB, la STIB, des associations, etc. Il y a donc un éclatement des compétences et des responsabilités, ce qui n'aide pas à mettre en place des actions unies autour d'objectifs communs.

Il est intéressant de noter que la ville d'Amsterdam, dont les conseils locaux des 7 districts ont un rôle visible dans le stationnement (notamment pour le tarif des permis résidents et l'utilisation des redevances de stationnement), a une seule entité gérant tout le stationnement vélo. La politique de stationnement de vélo d'Amsterdam est une des plus avancées d'Europe.

Il est donc essentiel qu'**un opérateur unique soit le seul responsable de la gestion du stationnement vélo**, que celui-ci se trouve en ou hors voirie, sur des terrains privés (mutualisation) ou publics. Cette recommandation apparaît également dans le Masterplan du stationnement vélo de Bruxelles Mobilité. « Ce rôle doit être confié à Parking.brussels qui doit ainsi reprendre l'administration, la gestion et l'entretien de la totalité de l'offre de stationnement vélos sur les espaces publics (en ce compris les pôles multimodaux) à Bruxelles. »



6. ENCADREMENT DU STATIONNEMENT POUR LES MOBILITES PARTAGEES

6.1 FAVORISER L'ÉQUITÉ TERRITORIALE POUR L'OFFRE EN MOBILITÉS PARTAGÉES

Bien que l'Ordonnance relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (2018) permette à la Région bruxelloise d'imposer une redevance pour l'utilisation du domaine public, l'arrêté relatif du 29 janvier 2019 ne fixe pas un montant pour cette redevance, qui n'est donc aujourd'hui pas appliquée. Cela a été décidé afin d'avoir une approche ouverte face aux investissements privés aidant le développement d'alternatives à la voiture.

Si une redevance devait être créée dans un futur proche, cette recommandation propose d'**abaisser son prix pour les opérateurs en free floating développant leur offre dans des quartiers faiblement accessibles** (comme par exemple le quadrant Ouest de Bruxelles). Il est également possible de fonctionner dans l'autre sens, en **subsidiant les déplacements réalisés dans les communes moins desservies** (pas de redevance dans ce cas-ci). La deuxième solution a l'avantage de ne pas fragiliser le secteur, et particulièrement les plus petits opérateurs qui pourraient être intéressés par des subsides, même de montants peu élevés. Elle demande cependant de trouver une source de financement.

Au niveau de l'autopartage, Bruxelles se situe en avant-dernier par rapport au panel de villes étudiées en phase 1 en termes de densité de places réservées à l'autopartage (1,6 place d'autopartage pour 1.000 places en voirie). Anvers (29,6 pour 1.000), Paris (9,6 pour 1.000), Amsterdam (3,7 pour 1.000) ou Montréal (3,3 pour 1.000) ont une densité bien plus élevée. La révision des objectifs 2020 du développement de l'autopartage pourra donc **revoir à la hausse l'objectif du nombre de places réservées à l'autopartage**.

Les objectifs 2020 ont été définis sur base de la formule : nombre de places = 2% de la population / 30. C'est ce pourcentage qui pourrait être revu à la hausse. En effet, en faisant la même formule pour la ville de Lyon, qui a une densité de places réservées à l'autopartage égale à la moyenne de toutes les villes étudiées (6,1 pour 1.000 places en voirie), une densité de population dans la ville-centre comparable à celle de Bruxelles et une part modale de la voiture proche de l'objectif GoodMove pour 2030, on obtient un taux de 2,8%.

En appliquant ce taux à la population projetée pour 2030 en RBC, il faudrait 1.223 places réservées à l'autopartage dans la Région. Sachant qu'il y en a aujourd'hui 503, ce serait donc un objectif de **720 nouvelles places à pourvoir en 10 ans**.

Exemple de mise en place à Portland et San Francisco

Les opérateurs de trottinettes en free-floating de la ville de **Portland** bénéficient d'une redevance journalière moins élevée pour leurs véhicules stationnés dans l'East Portland, moins favorisé économiquement que le reste de la ville.

A **San Francisco**, la ville a identifié des Communities of Concern, qui sont des quartiers mal desservis en offres de transport. Le déploiement des deux-roues en free-floating dans ces zones est encouragé (au niveau de la délivrance des permis par la ville) afin de rééquilibrer l'offre au niveau territorial. Il s'agit pour l'instant d'un programme pilote, sur base volontaire des opérateurs.



6.2 FAVORISER LE COVOITURAGE EN LIEN AVEC LES P+R

Les P+R, bien que plébiscités pendant de nombreuses années, ont une efficacité toute relative (voir recommandation plus haut à ce sujet). Ils peuvent cependant être un moyen de favoriser le covoiturage, en mettant en valeur ce mode de déplacement. **Un abonnement P+R pourrait être valable pour plusieurs covoitureurs et leurs véhicules** (plusieurs véhicules autorisés à se garer sur une seule place). Ces covoitureurs se garaient sur les places normales ou sur des **places réservées aux véhicules avec plus de 2 personnes à l'intérieur**.

Exemple de mise en place à Genève

La Fondation des Parkings de **Genève** propose des abonnements avec extension covoiturage dans tous les P+R qu'elle gère. Cela permet aux abonnés d'utiliser leur place réservée avec leur véhicule ou celui d'un de leurs covoitureurs (sous réserve d'inscription du véhicule au préalable). Les abonnements aux transports en commun doivent ensuite être pris individuellement. Au niveau des tarifs journaliers, le ticket de transports en commun inclus dans le tarif est valable pour deux personnes, ce qui est avantageux pour les covoitureurs.

Par ailleurs, deux P+R ont des places réservées aux covoitureurs.



SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS

QUE FAIRE	RECOMMANDATION	PRINCIPES	EXEMPLES INSPIRANTS
De Mieux	1.1 Renforcer et monitorer la politique CoBrACE	Améliorer l'accompagnement et le monitoring	/
	3.1 Limiter le nombre de cartes résidents par ménage	Limiter à 2 cartes par ménage (voire 1 si garage privé)	Amsterdam
	3.3 Rationnaliser le nombre de dérogations possibles	Rationnaliser les types de dérogations, les harmoniser et étendre le principe de sectorisation	Amsterdam, Anvers, Berlin, Copenhague, Paris
De nouveau	5.1 Proposer un stationnement vélo adapté à tous	Renforcer l'offre pour vélos-cargos, vélos-poussettes et vélos électriques	Anvers, Stockholm, Barcelone
	1.2 Éviter l'association des places de parkings avec les logements	Abaissier les normes minimales de stationnement pour les logements sociaux	San Francisco, New York, San Diego
	2.3 Redistribuer les redevances issues du stationnement payant	Proposer des budgets citoyens	Austin, Houston, Washington
	4.1 Définir une stratégie métropolitaine pour les P+R	Renforcer la coopération et définir un plan d'action	Ile-de-France
Différemment	6.1 Favoriser le covoiturage en lien avec les P+R	Proposer des abonnements et des places réservées aux covoitureurs	Genève
	1.3 Utiliser le parc de stationnement vide des logements sociaux	Louer et mutualiser les espaces vides (voitures et vélos)	Seine Saint-Denis
	2.1 Revoir la règle de la compensation	Assouplir, compenser vers d'autres modes, appliquer à l'échelle des mailles	Genève, Zurich
	5.3 Simplifier la gouvernance du stationnement vélo	Avoir un opérateur unique	Amsterdam
De plus	6.1 Favoriser l'équité territoriale pour les mobilités partagées	Moduler la redevance ou les subsides suivant la répartition territoriale Augmenter les objectifs pour l'autopartage	Portland, San Francisco, Anvers, Paris, Amsterdam
	2.2 Aligner les tarifs du stationnement en et hors voirie	Augmenter les tarifs en voirie et la redevance forfaitaire	Barcelone, Berlin, Amsterdam, Genève
	3.2 Augmenter le tarif des cartes résidents	Augmenter mais avec une tarification sociale	Paris, Montréal, Vence
	1.1 Renforcer les limitations d'usage des P+R	N'autoriser que les navetteurs et visiteurs, en adaptant au contexte local	Genève
	5.2 Développer le stationnement vélo sécurisé dans les quartiers où la demande est insatisfaite	Privilégier les quartiers où la demande excède l'offre sécurisée existante	Barcelone