



Mémorandum 2024

pour une meilleure efficacité de la politique du stationnement
en Région de Bruxelles-Capitale

5 enjeux majeurs

14 pistes de solution

3 grands défis

pour améliorer la mobilité en ville



L'agence bruxelloise du stationnement

parking.brussels est une agence régionale dont l'objectif est de veiller à l'harmonisation et à la simplification du stationnement au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ses missions principales, attribuées par le législateur bruxellois, sont :



Le contrôle et la perception des redevances en voirie des communes de la Région de Bruxelles-capitale lui ayant délégué cette compétence (12 communes sur 19 au 1er janvier 2024).

Le développement de solutions de stationnement sécurisées pour les vélos.



Le développement de solutions de stationnement pour les voitures à travers, notamment, de conventions avec des acteurs privés.

Le développement d'un centre d'expertise du stationnement en Région Bruxelloise permettant une collaboration avec l'ensemble des acteurs de la mobilité présent sur le territoire. (Région, Communes, STIB, TEC, De Lijn, etc.)



À qui s'adresse ce mémorandum ?

Ce mémorandum a été rédigé à l'attention des futurs partenaires du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Il reprend aussi bien les enjeux majeurs relatifs à la politique du stationnement ou à l'organisation même de l'entreprise, des pistes de solution précises mais concises pour répondre à ceux-ci, ainsi qu'un aperçu des principaux défis auxquels l'Agence s'attend à faire face dans les années à venir.

Les pistes de solution proposées dans ce mémorandum ont fait l'objet d'une consultation large auprès des chefs de département de parking.brussels, organisation forte de plus de 10 ans d'expérience dans la politique du stationnement en Région Bruxelloise.

Nous invitons les partis politiques à s'inspirer de ce document pour la confection de leurs programmes électoraux et, s'ils sont appelés à gouverner, à inclure les mesures clés dans la déclaration de politique régionale qui sera élaborée à l'issue des négociations menant à composer le nouveau Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Denis Lievens, directeur général adjoint



Les 5 enjeux majeurs de l'Agence

Avec un recul de plus de 10 ans désormais, l'Agence bruxelloise du stationnement a engrangé une connaissance non négligeable sur les politiques de stationnement implémentées dans la Région de Bruxelles-Capitale et dans les communes qui la composent.

Que ce soit via l'accompagnement des communes dans l'élaboration de plans d'action communaux de stationnement (PACS), dans le soutien à l'élaboration du plan régional de politique du stationnement (PRPS) et son évaluation, ou encore dans la réalisation d'analyses comparatives (benchmarking) au niveau international, l'Agence peut désormais se targuer d'avoir une vision précise sur les leviers pertinents permettant d'atteindre les objectifs régionaux de mobilité.

Du point de vue du stationnement, l'Agence recense aujourd'hui cinq enjeux majeurs en Région de Bruxelles-Capitale :

- 1** Mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente visant à faire basculer les véhicules en voirie vers le hors voirie.
- 2** Cibler le développement de l'offre hors voirie comme réponse à la saturation en voirie tout en s'assurant de maintenir un modèle économique financièrement soutenable.
- 3** Accroître les solutions de stationnement vélo sécurisé pour encourager la mobilité douce comme prévu par le « *Masterplan Vélos* ».
- 4** Développer de l'expertise et de l'accès à des données pertinentes en ce qui concerne les projets de réaménagements de voiries impliquant du stationnement.
- 5** Encadrer le développement de l'offre hors voirie par le privé, en privilégiant les situations de saturation très élevée et de suppression de l'offre disponible en voirie.



Enjeu n°1

Mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente visant à faire basculer les véhicules en voirie vers le hors voirie.

La politique de stationnement est un outil pour la mise en œuvre de la politique de mobilité visant à utiliser le stationnement comme levier d'action sur les choix en matière de mobilité et comme moyen de réappropriation de l'espace public. La Région vise à rendre le stationnement hors voirie résolument attractif, en agissant notamment sur le développement d'outils permettant d'augmenter les possibilités de stationnement hors voirie accessibles au public, afin de favoriser la valorisation et une plus grande flexibilité de l'utilisation de l'offre existante.

L'Agence propose...



... de poursuivre l'effort d'**accroissement des tarifs** en voirie, en particulier en ce qui concerne les tarifs dérogatoires (cartes de stationnement riverain notamment).



... de procéder à une **sectorisation globale, cohérente et uniforme du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale**, dans le but d'en maximiser la lisibilité (et donc l'application), ainsi qu'en vue de résoudre les effets de bord et les inégalités de traitement entre usager (avec un remplacement des multiples accords de tolérance actuels par des accords-cadres plus globaux).



... de **reconcevoir le concept « d'harmonisation »** visé par le plan régional de politique du stationnement (PRPS) sous la forme de « références minimales » (plutôt que sous l'angle de normes imposées de manière stricte).



... de **revoir la réglementation relative au stationnement**, en parallèle ou en aval de l'élaboration du plan régional de politique du stationnement (PRPS), en posant les bases d'un code bruxellois du stationnement. Par ailleurs, les incohérences de l'arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogations devront être corrigées.

Les **solutions proposées** pour faire face à ce premier enjeu sont **indissociables** et prennent la forme de conditions *sine qua non* pour la réussite des politiques de stationnement et particulièrement pour mettre en œuvre le basculement du stationnement en voirie (« *on-street* ») vers le stationnement hors voirie (« *off-street* »).





Enjeu n°2

Cibler le développement de l'offre hors voirie comme réponse à la saturation en voirie tout en s'assurant de maintenir un modèle économique financièrement soutenable.

Les politiques de développement du stationnement hors voirie, si elles sont un outil efficace participant au basculement des habitudes de stationnement, ne sont pas toujours aisées à opérationnaliser (freins multifactoriels) et représentent un coût important pour la collectivité. Elles ne devraient donc voir le jour que dans des situations de réaménagement, où la suppression d'emplacements de stationnement engendrerait une saturation en voirie élevée (idéalement à partir de 100% ou plus). En outre, une politique tarifaire de ces emplacements valorisés doit permettre à l'Agence de proposer des projets financièrement soutenables.

L'Agence propose...



... d'adapter le plan régional de politique du stationnement (PRPS) dans le sens préconisé par le plan *Good Move* sur cet aspect.



... de reconcevoir l'offre hors voirie comme une relation à double sens :

si tout projet de réaménagement de l'espace public disposant d'un impact jugé substantiel sur le stationnement en voirie doit faire l'objet d'une étude de compensation (et d'une mise en œuvre de celle-ci le cas échéant), tout projet suffisamment significatif de mise à disposition d'une nouvelle offre publique hors voirie (*parksharing* y compris) devrait, à l'inverse, également voir sa pertinence analysée et confirmée en regard des situations locales et/ou préfigurées, notamment en ce qui concerne le stationnement en voirie.

Du point de vue de la législation environnementale existante, ces aspects n'ont actuellement vocation à être traités que dans le seul cadre de l'étude d'incidence associée aux très grosses installations (> 400 places)



... d'envisager que la **compensation de l'offre en voirie** vers une offre hors voirie puisse s'opérer, en partie au moins, par **l'entremise du développement de projets mixtes** (de type *hubs* mobilité).

Cette démarche devrait notamment intégrer le vélo et l'autopartage, selon une importance relative qui pourrait par exemple dépendre du niveau de desserte locale en transports en commun.



Enjeu n°3

Accroître les solutions de stationnement vélo sécurisé pour encourager la mobilité douce comme prévu par le « *Masterplan Vélos* ».

La part modale du vélo comme moyen de transport a triplé chez les bruxellois en un peu plus de dix ans, passant de 3 % en 2010 à 9 % en 2022. Aujourd'hui, c'est près de la moitié des ménages bruxellois (47%) qui possèdent un vélo. Il est indispensable d'accroître les solutions de stationnement sécurisé pour le vélo afin de soutenir la croissance de ce moyen de transport en Région Bruxelloise.

L'Agence propose...



... d'opter pour un **développement accru de locaux de plus grande capacité**, permettant ainsi de répondre aux fortes demandes dans certains quartiers et de garantir un sentiment de sécurité accru pour les usagers concernés.



... de **renforcer l'offre d'emplacements sécurisés à destination** sur des lieux d'intérêts pour encourager l'utilisation du vélo de manière générale (et non pas uniquement pour les déplacements domicile-travail).



... d'investir dans **des infrastructures de moyenne et grande envergure**, à l'instar des parking *Bourse* et *De Brouckère*.

À cet égard, il serait également opportun de proposer un plan de développement de parkings vélos sur le réseau rail aussi bien à la SNCB qu'à la STIB.



Enjeu n°4

Développer de l'expertise et de l'accès à des données pertinentes en ce qui concerne les projets de réaménagements de voiries impliquant du stationnement.

Les décisions relatives aux réaménagements de voiries sont difficiles à faire passer auprès de la population, particulièrement si ces réaménagements touchent au stationnement existant. Afin de déterminer les taux d'occupation et les besoins réels de développement d'offre hors voirie, l'Agence doit pouvoir avoir à sa disposition des données fiables afin d'être à même de produire les études nécessaires à cette objectivation, et d'en tirer les conclusions nécessaires.

L'Agence propose...

... de mettre en place un service, une plateforme et un outil cartographique préfigurant le potentiel de suppression de places à l'échelle de la Région.



Ceci permettra de donner la possibilité aux gestionnaires de voirie d'objectiver l'opportunité d'un réaménagement qualitatif d'un secteur ou d'un quartier en particulier, tout en permettant à l'Agence d'anticiper d'éventuelles démarches en termes de solutions hors voirie.

... de rendre obligatoire l'enregistrement des baux relatifs aux emplacements de stationnement et d'étudier la possibilité de la mise en place d'une taxe dédiée.





Enjeu n°5

Encadrer le développement de l'offre hors voirie par le privé, en privilégiant les situations de saturation très élevée et de suppression de l'offre disponible en voirie.

La création par le secteur privé d'emplacements hors voirie doit surtout pouvoir s'envisager dans un contexte où elle est en lien avec des situations observées de saturation élevée du stationnement ou de suppression de l'offre en voirie, afin de stimuler le plus efficacement possible le shift modal envisagé par les politiques de stationnement de la Région.

La visibilité du shift modal et son acceptation par le citoyen sera d'autant plus renforcée à travers des opérations de création et de suppression de places de stationnement coordonnées géographiquement et temporellement.

L'Agence propose...



... d'encadrer les activités de stationnement hors voirie afin, notamment, de contribuer davantage au *shift* du stationnement hors voirie pour les riverains plutôt que de profiter au stationnement des navetteurs.

Pour ce faire, un cadre réglementaire relatif au développement de ce secteur et en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 devra voir le jour. Il devra emporter avec lui les conditions de création et d'exploitation de ces places en lien avec l'environnement préexistant et futur, ainsi que obligations relatives à l'accès des données utiles à la politique de stationnement.



... d'effectuer le bilan du développement de l'offre hors voirie via le secteur privé.



Les 3 grands défis à venir

Défi n°1

Soutenir la croissance continue de l'utilisation du véhicule scanneur.

La législature 2019-2024 a été celle de la montée en puissance de parking.brussels. Cette évolution s'est traduite de manière très concrète dans les performances de l'Agence au cours des dernières années (plus de détails à ce sujet disponibles [ici](#)).

Ces bons résultats sont en partie à mettre au compte de l'augmentation du territoire effectivement contrôlé par l'Agence, mais aussi par l'utilisation du véhicule scanneur comme méthode de contrôle du stationnement en voirie.

Le contrôle en voirie reste la première vitrine de l'Agence pour le public bruxellois et symbolise le cœur de son *business model*. Le contrôle en voirie représente encore à l'heure actuelle 90% des moyens humains et financiers de son activité.

Si le véhicule scanneur représente un outil puissant du contrôle en voirie, permettant d'œuvrer véritablement pour la rotation, le renforcement du respect des règles de stationnement ainsi que pour l'atteinte des objectifs fixés par le politique, il doit encore montrer ses preuves en termes de précision et d'adaptation à l'environnement bruxellois (contrôle des zones de livraison, contrôle des cartes PMR, etc.).

Défi n°2

Remplir les obligations du contrat de gestion tout en restant financièrement viable.

Faisant suite à la volonté exprimée dans la dernière déclaration de politique générale de la Région, le Gouvernement a souhaité exprimer un signe fort en programmant au sein du contrat de gestion de l'Agence la valorisation/création de 20.000 emplacements de stationnement hors voirie.

Si l'Agence doit bien entendu contribuer au programme régional de politique de l'espace public, il est indispensable de prendre conscience que la création d'emplacements hors voirie (que ce soit par l'Agence ou par le secteur privé) ne devrait s'envisager que dans un contexte où elle est associée en parallèle à une suppression de l'offre en voirie. Ceci est une condition indispensable si l'on souhaite stimuler le plus efficacement possible le shift hors voirie envisagé par le plan *Good Move*.

En outre, le développement de l'offre *Park & Ride* (P+R), et le bénéfice qu'il apporte à la Région de Bruxelles-Capitale, devra être évalué tant dans le cadre du contexte actuel que dans celui du développement futur du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale. Il n'est en effet pas exclu que des mesures plus dissuasives soient mises en place dans un futur proche afin de réduire l'offre de stationnement à destination (aussi bien en voirie qu'hors-voirie).



Défi n°3

Définir une structure, un organigramme et une politique RH adaptée à l'Agence.

Structure imparfaite parce qu'hybride (l'Agence est une société anonyme de droit public), parking.brussels subit de multiples contrôles sur sa comptabilité par des organismes possédant des environnements et des références parfois contradictoires. L'Agence est parvenue à se conformer à tous les préceptes qui s'imposent à elle en matière de comptabilité générale et de comptabilité budgétaire publique aux prix de très grands efforts. Cette superposition de règles des sociétés commerciales et publiques est une situation inédite dans garantie supplémentaire de bonne gestion. Bien au contraire, elle engendre une couche supplémentaire de complexité administrative.

De manière globale, on constate que la politique de mobilité, et en particulier la politique de stationnement, est en constante évolution. Les opérateurs de la mobilité, dont parking.brussels, ont donc tout intérêt à gagner en souplesse et en flexibilité aussi bien dans leur organisation que dans la gestion de leur outils informatiques.

Par ailleurs, la question de la soumission de l'Agence à l'impôt des sociétés (ISOC) peut légitimement se poser, alors qu'il est prévu dans l'ordonnance qu'elle « dédie l'intégralité de ses recettes propres aux missions déterminées par ou en vertu de l'ordonnance ». L'Agence bruxelloise du stationnement est en ce sens à notre connaissance le seul organisme d'intérêt public (O.I.P.) susceptible d'être confrontée à un contrôle fiscal.

Une autre particularité de l'Agence est sa structure à caractère public, en charge de missions d'intérêt public, mais dont la structure et les fonctions s'apparentent plus à celles du secteur privé. Ainsi l'Agence doit nécessairement dédoubler les fonctions et l'expertise pour répondre aux conditions des secteurs publics et privés. Ces fonctions font l'objet d'une concurrence accrue sur un marché de l'emploi déjà tendu, et la compétitivité du secteur privé pour une partie des profils recherchés rend difficile d'attirer les meilleurs profils. Afin de contourner cette problématique, l'Agence doit donc actuellement combler les profils manquants via des marchés de services dont la procédure est longue, et le coût significatif.

Au vu de ce qui précède, il est donc nécessaire de pousser la réflexion autour du fonctionnement de l'Agence afin de conserver une structure hybride, soumise à l'impôt des personnes morales (et non à l'ISOC) et de référence déconsolidée afin de lui éviter les doubles contrôles. Cette forme lui permettant de conserver la flexibilité nécessaire pour faire face aux défis futurs, tout en la rendant soumise aux contraintes et aux incohérences auxquelles elle fait face aujourd'hui.

*
* *
* * *



Des questions sur ce mémorandum ou l'envie d'approfondir le sujet ?

Un **point de** contact :

Denis Lievens, directeur général adjoint
dlievens@parking.brussels
+32 2 563 39 85

Envie d'en savoir plus sur notre Agence ?

Un **site** web :

parking.brussels

Une présence sur les réseaux sociaux :

facebook.com/parking.brussels

twitter.com/parkingbrussels

linkedin.com/company/parking-brussels

youtube.com/channel/@parking.brussels9616