

OBJET DE LA NOTE

La présente note porte sur les modalités de collecte et de mise à jour des données mises à disposition du public par l'agence, concernant :

- l'offre et la demande de stationnement automobile en voirie ;
- l'offre et la demande de stationnement des modes alternatifs à la voiture sur l'espace public ;
- les données relatives au stationnement automobile hors-voirie.

STATIONNEMENT EN VOIRIE ET SUR L'ESPACE PUBLIC

ORGANISATION DES RELEVÉS

CALENDRIER

Les données relatives à l'offre et à la demande en voirie (type de réglementation, emplacements selon le nombre et le type, véhicules stationnés, dispositifs vélo et demande cycliste) sont issues de relevés de terrain effectués sur l'ensemble des voiries publiques du territoire régional, selon un calendrier défini dans le contrat de gestion de l'agence régionale du stationnement

	DEMANDE DE STATIONNEMENT	OFFRE DE STATIONNEMENT	OFFRE ET DEMANDE DE STATIONNEMENT VELO ¹
Données 2019-2020	Février-juin 2019 mardis et jeudis hors congés scolaires	Février-juillet 2020	Septembre-novembre 2020
Moyens	Relevé pédestre, enquêteurs avec application saisie de données GIS	Relevé pédestre, enquêteurs avec application saisie de données GIS	Relevé pédestre, enquêteurs avec application saisie de données GIS
Livraison du jeu de données	Septembre 2019	Février 2021	Février 2021
Données 2023	MP en cours, en fonction de la méthode du prestataire sélectionné	Prévu pour août-septembre 2023	MP en cours, en fonction de la méthode du prestataire sélectionné
		Relevé effectué dans le cadre du monitoring, voir infra.	
		Prévu pour septembre-octobre 2023	

Afin de garantir la comparabilité des données d'une année sur l'autre, et, ainsi, de permettre de mesurer valablement l'atteinte des objectifs de la politique régionale sur le long terme, le relevé de

¹ A partir de 2023, ce relevé est étendu à l'ensemble des modes alternatifs à la voiture : vélos, deux-roues motorisés, engins de micro-mobilité.

l'offre automobile en voirie de 2020 est utilisé comme base pour les relevés ultérieurs. Ceux-ci ne consistent dès lors pas en des recensements exhaustifs, mais s'inscrivent dans une démarche de monitoring, définie en 2021 (cf. infra).

STANDARDS

Stationnement automobile

- Les résultats relatifs à l'offre et à la demande en voirie ont été exprimés en Equivalent-Véhicule Particulier (EVP), sachant qu'1 EVP = 5 mètres. Ceci, tant par souci de cohérence avec les méthodes privilégiées en 2013 dans le cadre de l'élaboration du Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS), que pour faciliter les calculs d'occupation. A noter que la conversion en EVP des zones de stationnement réservées d'une longueur spécifique a été calibrée sur base du nombre maximum de véhicules particuliers pouvant y être stationnés (par exemple, il a été considéré qu'une zone de livraison de 18 mètres équivalait à 3 EVP).
- Les données de l'offre en voirie ont été produites de manière à opérer une distinction entre les emplacements réglementés, réservés (à des usage(r)s spécifiques), libres (ni réglementés ni réservés) et situés devant un accès carrossable. Sur le [Mapviewer](#) :
 - Les emplacements réservés sont représentés sur base de leur signalisation. Lorsqu'une signalisation (verticale et/ou horizontale) s'applique sur l'équivalent de plusieurs emplacements, un seul point est encodé dans l'environnement SIG, mais l'attribut "evp" indique le nombre de véhicules qu'il est possible d'y stationner (ex. : une zone de chargement électrique permettant de stationner 2 véhicules est cartographiée comme un seul point mais la base de données renseigne "2 evp" ainsi qu'une longueur de 12m).
 - Seuls les accès carrossables "stationnables" sont représentés (plaque de stationnement apposée sur l'entrée de garage, ou usage manifestement individuel)². Les accès carrossables "non stationnables", c'est-à-dire donnant accès à des parkings collectifs, ne présentant pas une largeur suffisante pour stationner un véhicule, ou donnant directement sur un espace de circulation ou le stationnement est interdit, ne sont pas repris sur la cartographie. Ces accès carrossables "non stationnables" sont néanmoins repris dans la base de données de l'agence, avec un nombre d'evp égal à 0.
- Les données de la demande en voirie tiennent compte de tout véhicule motorisé stationné sur voie publique (y compris le stationnement gênant et illégal, ainsi que celui s'effectuant devant les portes de garages et accès carrossables, mais à l'exclusion des véhicules parkés sur terrain privé), et ont été concentrés sur 4 plages horaires différentes, respectivement représentatives du stationnement à l'origine (05h – 07h), à destination (10h – 12h et 15h – 17h) et en soirée (20h – 22h).

² La détermination du caractère "manifestement individuel" d'un accès carrossable revêt un facteur d'interprétation non négligeable. Ces données sont donc à considérer comme des estimations pouvant être sujettes à des interprétations parfois différentes.

Modes alternatifs à la voiture

- Les données de l'offre tiennent compte de tous types de dispositifs installés sur voie publique (arceaux, groupes d'arceaux, range-vélos, box, consignes...), à l'exception des stations Villo!³.
- Les données relatives à la demande⁴ sont focalisées sur le stationnement à l'origine (nuit) ; la demande dans les dispositifs privés (boxes, consignes) n'est pas comptabilisée.
- Les données relatives aux boxes vélo proviennent de la plateforme Cycloparking pour les 17 communes ayant délégué la gestion des boxes vélo à l'agence ; elles sont complétées par le relevé de terrain pour les communes de Saint-Josse-ten-Noode et Woluwe-Saint-Lambert.

CONTRÔLE QUALITÉ

Les résultats bruts issus des recensements exhaustifs (offre 2020, relevés de la demande) de terrain font l'objet de procédures de contrôle et de vérifications en vue de leur consolidation, voire de leur correction : vérification exhaustive et systématique de secteurs-clés, vérifications de cohérence (valeurs aberrantes ou incohérentes, rapports entre résultats obtenus et types de dispositif ou mètre des tronçons), comparaison avec les données anciennes, recoupages photographiques, seuil qualité (pour l'offre en voirie), contrôle spécifique sur l'espacement des accès carrossables, attention particulière portée aux secteurs en travaux ou inaccessibles...

SI CET ENSEMBLE DE PROCÉDURES-TYPES PERMET DE MAXIMISER LA QUALITÉ ET LA REPRÉSENTATIVITÉ DES RÉSULTATS PRODUITS À L'ISSUE DES ENQUÊTES DE TERRAIN, L'ENVERGURE À LAQUELLE CELLES-CI SONT DÉPLOYÉES REND IMPOSSIBLE TOUTE VÉRIFICATION EXHAUSTIVE. PAR AILLEURS, LE FACTEUR D'INTERPRÉTATION INHÉRENT À UN RELEVÉ VISANT À QUANTIFIER DE FAÇON STANDARDISÉE UNE RÉALITÉ NON MATÉRIALISÉE SUR LE TERRAIN (LES EMPLACEMENTS NE SONT QU'EXCEPTIONNELLEMENT DÉLIMITÉS AU SOL À L'UNITÉ) INVITE NÉANMOINS À ÊTRE PRUDENT DANS LA LECTURE DES RÉSULTATS PUBLIÉS. MISE À JOUR DES DONNÉES ENTRE LES RELEVÉS

MONITORING

En 2021, parking.brussels a mis en place un processus de monitoring afin d'assurer une mise à jour aussi continue que possible des données entre les relevés. Ce processus ne s'applique à l'heure actuelle qu'à l'offre de stationnement automobile en voirie. Il repose essentiellement sur :

- le cas échéant, les notifications des gestionnaires de voirie avant travaux ;
- l'analyse systématique des procès-verbaux de la Commission Consultative de la Circulation Routière, à partir de juillet 2020 ;
- une veille presse sur base de flux RSS "Mobilité" et de la revue de presse de l'agence ;

³ Disponibles sur <https://data.mobility.brussels/mobigis/>

⁴ Une distinction est opérée entre la demande "sur dispositif" et la demande "hors dispositif" (ex. : vélos attachés à un poteau ou à un grillage...). Ces données ne sont pas disponibles sur le Mapviewer mais peuvent être obtenues soit sur le [datastore régional](#), soit sur demande, adressée à data@parking.brussels.

- des retours de terrains effectués par des prestataires mandatés par parking.brussels pour des études.

Des données sont par ailleurs disponibles en open-data portant soit sur un aspect spécifique de l'offre en voirie (ex. : les emplacements de chargement électrique), soit sur des éléments de l'espace public susceptibles d'avoir un impact sur cette dernière (ex. : aménagements de sécurisation des abords de passages piétons). Les différences d'encodage des informations ne permettent pas une intégration directe à la base de données de l'Observatoire ; ces données sont néanmoins utilisées pour orienter les relevés d'actualisation ciblés (voir ci-dessous).

VÉRIFICATIONS DE TERRAIN

La plupart des informations collectées dans le cadre du monitoring sont souvent trop peu précises pour permettre une mise à jour immédiate de la base de données. Celles-ci sont donc encodées dans un fichier de suivi à partir duquel l'agence :

- sollicite une à deux fois par an les gestionnaires de voiries afin de leur demander des précisions et/ou la confirmation de la réalisation effective sur le terrain de la modification de l'offre en stationnement ;
- organise, dans les communes lui ayant délégué la gestion du stationnement, une à deux fois par an, des vérifications de terrain réalisées par les stewards du service on-street ;
- mandate, une fois par an, un bureau d'études pour des vérifications de terrain sur l'ensemble de la Région bruxelloise (relevés d'actualisation ciblés).

PRÉCAUTIONS EN MATIÈRE D'INTERPRÉTATION

Au regard de l'ensemble de ce qui précède, il est indéniable qu'il existe des différences entre la réalité de terrain et la représentation du stationnement réalisée par parking.brussels. Il est donc indispensable de considérer les données publiées avec les précautions que rendent nécessaires :

- le fait que l'offre en stationnement ne soit pas une réalité qui existe de manière standardisée dans la réalité : l'espace public comprend *de l'espace* de stationnement, dont la capacité réelle fluctue en fonction des dimensions des véhicules et des comportements de usagers, tandis que la base de données doit recenser des unités invariables standardisées.
- Le caractère non exhaustif des sources d'informations utilisées dans le cadre du monitoring qui ne suffisent dès lors pas, même utilisées ensemble, à rendre compte de l'ensemble des évolutions de l'espace public impactant le stationnement.
- La nécessité de disposer d'une base stable pour effectuer un monitoring sur le temps long pour évaluer la mise en œuvre des politiques de stationnement (régionale et communales) en Région bruxelloise.

L'amélioration des processus destinés à réduire cet écart n'en fait pas moins l'objet d'une réflexion constante au sein de l'agence. Toute demande d'explications complémentaires peut être adressée à l'adresse data@parking.brussels.

STATIONNEMENT HORS-VOIRIE

Les données relatives à l'offre hors voirie touchant en grande partie au domaine privé, il est difficile de les obtenir par le biais de relevés *in situ*, d'autant que leur volume rendrait cette entreprise particulièrement laborieuse. Ce type d'information gagne donc à être restitué à partir de sources existantes, notamment auprès d'administrations partenaires (SPF Finances, Bruxelles Environnement, Urban.Brussels...), dont aucune ne dispose néanmoins d'une banque de données véritablement complète et exhaustive, incorporant le parking hors voirie dans toutes ses dimensions et composantes.

En 2021, parking.brussels a réalisé un [atlas](#), dans lequel, afin de résorber cette difficulté, le parti a été pris d'agréger deux sources d'informations clés à disposition : les données du cadastre de 2021 d'une part, et celles relatives aux parkings publics (et P+R) produites par l'Agence d'autre part.

Cette optique présente en effet l'avantage combiné de partir d'une source *a priori* encline à maximiser l'exhaustivité des données, en ce, notamment, qu'elle est présumée incorporer l'ensemble des infrastructures de parking hors voie publique (y compris celles de moins de 10 places, qui échappent aux listings issus des permis d'environnement par exemple), dotée d'une information lisible et prête à l'emploi, et par ailleurs consolidée par des données sur lesquelles parking.brussels a la maîtrise (et pour lesquelles certains manquements ont précisément été observés dans le cadastre). La plus grande prudence doit néanmoins rester de mise quant à l'interprétation des résultats ainsi produits, qui doivent avant tout être considérés comme des valeurs approchées :

- Aucune indication précise n'a été fournie par l'administration du cadastre quant aux méthodes et processus de mises à jour appliqués dans le cadre de la constitution de la base de données susmentionnée (dont parking.brussels ne peut dès lors se porter garante) ;
- Sur base de tests ayant consisté à confronter les données du cadastre avec les derniers jeux issus des permis d'environnement et d'urbanisme, il ressort que les premières souffrent de certains problèmes d'affectation (un certain nombre de parkings se voient attribués une affectation manifestement erronée quant à la situation réelle). Même si à ce stade il n'a pas été permis de quantifier l'ampleur de ce phénomène (ce qui exige de devoir procéder par recoupements systématiques et analyses de confrontation poussées), il a néanmoins été jugé préférable de présenter les données sous une forme agrégée.

A l'heure de la rédaction de la présente note, un prestataire a été mandaté pour travailler à la mise à jour de la base de données du stationnement en voirie. La livraison des résultats est attendue pour la fin de l'année 2023.