



Enquête sur le stationnement dans la Région de Bruxelles-Capitale

Synthèse des résultats -septembre 2021

Éditeur responsable : Lucien Beckers. ASBL Mauto défense, Avenue du Lycée Français 5B, 1180 Uccle

Contexte : Selon les plus récentes statistiques publiées par Parking Brussels, Bruxelles compterait 766.000 places de parkings. Ces places se déclinent en 266.000 places en voirie et 500.000 hors voiries. Dont 25.000 emplacements dans les parkings publics, 1.500 emplacements « park & ride » près des gares, stations de métro, etc., 250.000 garages privés et 223.000 places de parking réservées aux bureaux, commerces, écoles, entreprises, etc.

En face de cela, selon la DIV, un peu moins de 590.000 véhicules sont immatriculés à Bruxelles dont près de 500.000 véhicules particuliers. Auxquels il faut ajouter pas moins de 130.000¹ à 190.000 véhicules qui, quotidiennement, pénètrent dans Bruxelles et y demeurent la journée. Les besoins en stationnement sont donc énormes, notamment en tenant compte qu'une voiture peut circuler dans Bruxelles pendant la journée, partant d'un emplacement de parking et devant ensuite stationner sur le lieu de sa destination.

Pour pousser à abandonner la voiture dans Bruxelles par la création de conditions contraignantes et oppressives rendant presque impossible de trouver un emplacement de parking là où en sont les besoins, Bruxelles-Mobilité annonce qu'il supprimera 65.000 emplacements de parking en voirie. Abandonner la voiture, c'est la vraie raison et non le prêchi-prêcha du plan Good Move, page 108, qui proclame que *le stationnement est un facteur essentiel de réussite et de concrétisation des ambitions de la stratégie de mobilité à Bruxelles avec notamment une attention particulière pour le stationnement des usagers professionnels, les corps de métier, le personnel soignant ou d'assistance à domicile, etc. et surtout..... le nombre d'emplacements à réserver pour les PMR.*

Objectifs de l'enquête : Notre enquête va examiner sous différents angles l'opinion des Bruxellois et autres automobilistes concernés concernant cette mesure et plus généralement les conditions du stationnement dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Résultats : au total 1680 personnes ont répondu à notre enquête en ligne qui s'est déroulée du 10 juin 2021 au 10 août 2021. Sur ces 1680 personnes, 81,9% sont des habitants la Région de Bruxelles Capitale et 18,1% des navetteurs se rendant dans cette région. Dans le total des répondants, 8,7% viennent du brabant flamand et 6,4% du brabant wallon.

Près de 8 répondants sur 10 savent que Bruxelles-Mobilité envisage la suppression d'un nombre important d'emplacements de stationnement le long des voiries dans la Région et 83,1% de l'ensemble des bruxellois estiment que ce projet de suppression de 65.000 emplacements de stationnement doit être compensé - pour les suppressions le long des voiries - par la création d'un même nombre d'emplacements hors voiries. Ce pourcentage monte à 93,7% parmi les personnes qui sont au courant de ce projet de suppression. Pratiquement personne (0,7%) n'envisage dans ce cas de suppression d'emplacements de parking le long des voiries, de se séparer de son ou ses véhicules motorisés pour utiliser à la place des modes de transport alternatifs. Bruxelles-mobilité semble oublier qu'on ne change pas les comportements et habitudes des personnes sous la contrainte et par la force. Une grande majorité d'automobilistes bruxellois déclare qu'ils continueront à se déplacer avec leurs véhicules motorisés quelles que soient les contraintes mises en place par Bruxelles-Mobilité. De longue date, les valeurs et la culture des Bruxellois ne sont pas les mêmes que celles de la ministre de la mobilité, qui semble ne pas les connaître, ne pas en tenir compte et vouloir imposer les siennes.

Il est donc très clair que la majorité (90,3%) des citoyens sont contre la suppression drastique des places de stationnement dans la Région de Bruxelles, par Bruxelles-Mobilité. C'est considéré comme une absurdité compte tenu du grand nombre de véhicules immatriculés à Bruxelles (Près de 590.000 – source DIV). Où les véhicules qui stationnent actuellement sur ces emplacements nécessaires vont ils se retrouver ? Tout le monde ne dispose pas

¹ Ce chiffre est à mettre en correspondance avec les 1500 emplacements de parking dit de « dissuasion » aux entrées de Bruxelles. On ne fait pas mieux pour réduire la circulation automobile des navetteurs dans Bruxelles d'autant plus que la majorité des places sont occupées jour et nuit par des voitures-ventouses (comme par exemple sur les 500 places du parking Delta et sous le viaduc Herrmann-Debroux à la sortie de la E411). Même si la ministre de la Mobilité projette de les rendre payants fin 2021, cela n'augmentera pas les places de stationnement et surtout créera de nouveaux problèmes pour les résidents des alentours qui y stationnaient.

d'un emplacement privé et personnel (garage, parking privé, etc.) ou même de l'argent nécessaire pour pouvoir en louer un ou s'en acheter un. En dehors de la question de la mobilité dans Bruxelles, cette suppression est perçue comme une injustice sociale, une discrimination en faveur des nantis ayant les moyens de s'offrir un emplacement personnel. Est-ce vraiment une politique de gauche ?

De la même manière, les citoyens estiment que l'accès aux emplacements de stationnement dans Bruxelles, doit être égalitaire, non discriminant tant pour les personnes que pour les lieux : pas de réduction des emplacements dans l'hyper-centre de Bruxelles (80,4%) ; pas de zones grises en voirie plus chères qu'ailleurs (80,1%), pas de discrimination des tarifs en fonction des communes (79,1%). Et surtout augmenter les places de stationnement le long des voiries pour les PMR (71%), ce que nous avons déjà montré dans notre enquête précédente².

Se passer de la voiture à Bruxelles ou y stationner ?

Plus de 9 automobilistes sur 10 (92,0%) Bruxellois ou devant se rendre à Bruxelles estiment indispensable leur voiture pour se déplacer dans Bruxelles. Pour 4,9% la voiture serait accessoire et 3,0% pourraient s'en passer pour leurs déplacements dans Bruxelles. Bien entendu cela ne signifie pas se passer d'une voiture en général.

Et dès lors il faut bien stationner sa voiture. Qu'en pensent les usagers des voiries bruxelloises ? Pour 91,5% le stationnement le long des voiries est indispensable pour la mobilité dans Bruxelles, mais le stationnement le long des voiries est mal organisé : 91,3%. Les emplacements sont insuffisants : 89,9% et ne sont pas faciles à trouver : 87,4%. Le coût du stationnement le long des voiries est cher : 83,7% et il est stressant : 82%.

Qu'en est-il de la signalisation et de l'information concernant le stationnement le long des voiries ? 89,2% des citoyens émettent de très sérieuses critiques sur la signalisation relative au stationnement en voirie dans la Région de Bruxelles : dangereuse : 11,9% - pas du tout adaptée : 33% - mal adaptée : 44,3%. C'est surtout en raison des conséquences pour les automobilistes des carences de cette signalisation et de leurs conséquences, que ces critiques voient le jour : amendes, fourrière, dégradations, etc. Bruxelles-Mobilité prendrait des mesures à la « rouf-rouf³ » comme on dit à Bruxelles, mal concertées, témoignant d'une incompétence à gérer le stationnement, mal et incomplètement organisées, en n'allant pas jusqu'au bout des choses, en n'appréciant pas correctement les conséquences pour l'ensemble des éléments qui y sont rattachés. Quelles solutions pour stationner dans Bruxelles ? La première solution fortement privilégiée par l'automobiliste, c'est celle de se garer le long des voiries (score du classement : 1,51)⁴. Ensuite utiliser les parkings collectifs couverts et payants (score : 3,17).

L'ordre du classement obtenu montre aussi que l'automobiliste ne pense pas nécessairement et avant tout, qu'il se garera indifféremment là où il trouvera de la place, que ce soit le long des voiries ou dans les parkings couverts et payant, selon le cas qui se présente à lui (score 4,41 et cet item arrive en 5^{ème} position dans l'ordre du classement) . L'intention première est donc d'abord de trouver une place le long des voiries. Ce qui implique que si Bruxelles-Mobilité réduit les emplacements de stationnement le long des voiries, cette attitude première dominera et l'automobiliste continuera à circuler et tourner en rond jusqu'à ce qu'il trouve une place le long de la chaussée. Les conséquences sur la mobilité générale dans les quartiers, le bruit, l'encombrement des rues, et indirectement sur la pollution sont appréciables.

Et quelles sont les préférences pour stationner selon la raison que l'on a de stationner ? Quelle que soit l'activité, et à part dans le cas du shopping, l'emplacement de stationnement dans les rues est toujours en tête des préférences des répondants automobilistes. Quelques nuances apparaissent : pour les visites familiales, etc., c'est dans les rues que l'on doit pouvoir trouver de la place (90,9%), vraisemblablement parce que les autres solutions sont soit trop coûteuse, trop difficiles à adopter ou trop éloignées de l'endroit où l'on doit se rendre. Pour se rendre au spectacle, les préférences, en dehors des emplacements sur les chaussées, vont pour les parkings payants ou non à proximité des lieux (50,6%), ou même dans les bâtiments, où se tiennent ces activités. Puis les parkings payants couverts à proximité (26,6%). Peut-être est-ce le sentiment de sécurité qui prévaut en soirée ? Quand il faut se rendre chez un professionnel de la santé ou du droit (qui sont souvent des déplacements contraignants), on s'attend à trouver un stationnement dans la rue (82,5%), et à proximité ou chez le prestataire lui-même. La question de la mobilité physique des personnes est sous-jacente. Supprimer à tort et à travers des emplacements de stationnement dans des quartiers résidentiels où se trouvent généralement ces professionnels est aussi très fortement critiqué, ce type de stationnement étant une nécessité incontournable. On admet aussi d'utiliser des parkings payants (ou non) dans les centres commerciaux (56,6%). La facilité de transport et

² Enquête sur les personnes à Mobilité réduite (PMR) dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ronéo. 47p. Mai 2021. https://1252398a-e657-4c32-9cd0-5f490fee50dc.filesusr.com/ugd/77cc84_fd99e35e5cca4b0ba7ba08bc20260af5.pdf

³ Synonyme de « A la va-vite » ; « Quick and dirty » ; « A la hâte ». Ce qui signifie dans le langage bruxellois une décision prise, une solution adoptée « vite fait et mal fait », « rapide et sale ».

⁴ Moyenne du classement de 1 à 10, 1 étant la solution la plus privilégiée.

chargement des achats doit jouer sur cette opinion. Il est à noter l'importance du stationnement dans les rues pour se rendre au travail (53%). En dehors des professions libérales qui doivent se déplacer fréquemment, de nombreuses petites entreprises et petits commerces ne disposent pas d'emplacements de parking dédié à leur personnel.

Et quid du contrôle du stationnement le long des voiries à Bruxelles ?

L'impression dégagée par l'enquête est très claire : les autorités sont beaucoup trop répressives (87,6%) dans le contrôle du stationnement à Bruxelles. Ce qui signifie qu'ils ne vont pas dans le sens des attentes, des besoins ou des problèmes rencontrés par les citoyens. Un manque de souplesse des autorités et de prise en compte de certaines réalités rencontrées par ceux qui doivent stationner le long des voies publiques. Sans doute aussi cet avis est partagé avec ceux qui sont « en face » et qui accueillent ceux qui stationnent comme les commerçants, les prestataires de soins, etc. Ce résultat est à mettre en correspondance avec le sentiment exprimé que la suppression d'emplacements de stationnement à Bruxelles ne s'accompagne pas de mesures alternatives réalistes offertes à ceux qui devraient stationner.

Plus des 2/3 des personnes (69,7%) estime que donner son immatriculation dans un parcmètre connecté, qui donc va se retrouver dans une base de données, nuit à la protection de la vie privée. 6 personnes sur 10 estiment que l'on doit pouvoir continuer à payer son stationnement au parcmètre en utilisant de la monnaie. Ils estiment déraisonnable de payer de petits montants avec une carte de paiement. 9 personnes sur 10 estiment qu'il faut que les parcmètres délivrent une attestation de paiement. En effet, le nombre considérable d'erreurs effectuées lors des contrôles automatiques du stationnement ne peuvent être facilement prouvés que si on dispose d'une preuve matérielle opposable. Plus de 2/3 (68,9%) des personnes concernées estime que les parcmètres ne sont pas bien entretenus. Le public estime que le stationnement le long des voiries doit pouvoir être gratuit pendant 15 minutes en semaine (90,5%) et 30 minutes le samedi (91,6%). C'est une pratique courante dans les grandes villes belges et européennes. aussi vu par les citoyens de ces villes, comme un partage intelligent et démocratique des ressources publiques.

Et l'automobile électrique dans tout ça ?

L'augmentation du parc automobile électrique ne change rien au problème, au contraire le complique dans la mesure où des bornes de recharge devraient être mises à disposition sur de nombreux emplacements de stationnement. Selon les sources récentes de la DIV, 3.671 véhicules 100% électrique étaient immatriculés en janvier 2021 à Bruxelles. Selon Touring⁵ 200 points de recharge seraient en cours d'installation (soit environ 1 point de recharge pour 18 véhicules 100% électrique à l'heure actuelle), un appel d'offre pour Bruxelles est en cours pour 200 points supplémentaires et sans calendrier précis l'objectif serait d'en installer 7500 bornes en plus. Déjà insuffisants, que va-t-il se passer dans l'avenir ? Pourtant il semblait que Bruxelles-Mobilité proclamait et se fixait une politique d'aménagement et création d'infrastructures pour encourager le changement et transformer les besoins. Ainsi dans son plan *Good Move*, Bruxelles-Mobilité ne se lasse pas de projeter de créer des conditions qui modifieraient les comportements, les modes de déplacement et de vie des Bruxellois. Par exemple créer de nombreuses pistes cyclables car -pensent-ils - si elles existent les gens vont se mettre à faire du vélo pour tout et pour rien, sous-entendu : comme elles n'existent pas les gens ne font pas de vélo. On n'arrête pas de dénombrer de multiples pistes cyclables ou pas un vélo, ou un nombre insignifiant, n'est observé par jour (par exemple avenue Emile De Mot à Ixelles, où deux bandes de circulation automobile ont été sacrifiées pour les remplacer par deux pistes cyclables à sens unique pratiquement jamais empruntées par des cyclistes). Pourquoi cette abondance de pistes cyclables (le coût de quelques pots de peintures) pour soi-disant créer le besoin et les conditions de se déplacer en bicyclette, mais pratiquement pas ou trop peu de bornes publiques de recharge des voitures électriques qui pourraient - dans la logique de Bruxelles-Mobilité - créer le besoin d'investir dans un véhicule électrique. On n'a pas créé des autoroutes pour favoriser ou engendrer l'usage de la voiture, mais bien parce qu'il y avait trop de voitures sur les routes ordinaires, trop d'accidents et on y perdait trop de temps. L'infrastructure a suivi l'usage et ne l'a pas précédé. Deux poids, deux mesures ?

D'autres aspects sont analysés dans cette enquête notamment la sécurité du stationnement dans Bruxelles et son coût, les stationnements alternatifs et les parcs de stationnement de dissuasion et d'Interparking,

En conclusion :

Les réponses sont claires : Bruxelles-Mobilité n'a pas cherché à développer des moyens réalistes de transports alternatifs à ses mesures de restriction du stationnement. Selon les répondants, pas de vases communicants

⁵ <https://www.touring.be/fr/articles/voiture-electrique-bornes-recharge-publiques-belgique>

créés pour favoriser la mobilité et offrir aux usagers des moyens de transport alternatifs ou d'autres solutions de stationnement. Faut-il insister ici sur le fait, qu'au vu de ces chiffres, les répondants estiment que cette politique est irréaliste, défaillante et au mieux, insuffisante. L'impression générale étant que Bruxelles-Mobilité supprime, contraint, empêche, interdit, restreint les libertés et les choix des citoyens en leur renvoyant la balle quelles que soient leurs conditions. Il n'en est pas tenu compte. A eux de trouver des solutions aux problèmes créés par Bruxelles-Mobilité, ils sont laissés à l'abandon : les PMR, les familles, les travailleurs, ceux qui ne peuvent pas se passer d'une voiture ou sont dans l'impossibilité matérielle et physique d'utiliser d'autres moyens de mobilité, etc. Qu'ils se débrouillent. Ceci montre que la région de Bruxelles-Capitale travaille à l'envers : elle crée une situation nouvelle contraignante, sans en avoir sérieusement anticipé les conséquences, et en ne proposant pas de nouvelles alternatives de mobilité ou de stationnement efficaces.