
AVIS D'INITIATIVE

Gestion du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale

Avis adopté le

20 mars 2026

Préambule

Brupartners - Entrepreneurs Indépendants (BRU-EI_ZO) est la coupole représentative des indépendants, toutes petites, petites et moyennes entreprises bruxelloises au sein de Brupartners, le Conseil économique et social bruxellois. À ce titre, BRU-EI_ZO a pour mission de porter la voix des entrepreneurs et indépendants bruxellois dans les débats socio-économiques régionaux, en veillant à ce que leurs réalités de terrain soient prises en compte dans l'élaboration des politiques publiques.

Dans le cadre de ses travaux, BRU-EI_ZO a souhaité consacrer un avis d'initiative à la question du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale. Ce choix s'inscrit dans un contexte où la mobilité urbaine, et plus particulièrement l'accès au stationnement, est perçue par de nombreux entrepreneurs comme un frein majeur à leur activité. Cette perception, largement partagée dans divers secteurs porteurs de la Région, mérite d'être analysée de manière rigoureuse.

Pour objectiver ces ressentis, BRU-EI_ZO s'est appuyé sur plusieurs sources : les résultats du [Baromètre des indépendants](#), des études de terrain menées dans différents quartiers commerçants¹, ainsi que des entretiens avec *parking.brussels*, *electrify.brussels* et des représentants de différents cabinets ministériels bruxellois. Interparking et le SIAMU n'ont pas répondu aux invitations qui leur ont été adressées. Les travaux de BRU-EI_ZO ont permis de croiser les perceptions des entrepreneurs et indépendants bruxellois avec des données concrètes sur l'évolution de la fréquentation, l'accessibilité et l'offre de stationnement.

L'objectif de cet avis est de formuler des recommandations constructives, fondées sur les réalités vécues par les entrepreneurs et indépendants en vue d'une révision du PRPS, tout en contribuant aux objectifs de transition durable poursuivis par la Région. BRU-EI_ZO souhaite ainsi collaborer à une politique de stationnement concertée et adaptée aux besoins économiques de Bruxelles.

Plan régional de Politique de Stationnement (PRPS)

L'organisation du stationnement dans la Région de Bruxelles-Capitale est encadrée par le Plan Régional de Politique de Stationnement (PRPS)². Le PRPS est encadré par l'ordonnance du 22 janvier 2009 et s'inscrit dans une stratégie plus large de mobilité. Ce plan vise à harmoniser les règles sur l'ensemble du territoire régional et repose sur plusieurs principes : la rationalisation de l'espace public, la lutte contre la congestion automobile, l'amélioration de la qualité de vie urbaine et le soutien à une mobilité plus durable.

La politique de stationnement concerne un large éventail de véhicules : voitures particulières, camionnettes, poids lourds, autocars, vélos, trottinettes, taxis ou voitures partagées, qu'ils soient thermiques, hybrides ou électriques. Elle couvre différentes infrastructures, telles que les emplacements en voirie et hors voirie, les parkings publics et privés, les parkings de dissuasion (P+R) ou encore les bornes de recharge. Le PRPS distingue le stationnement en voirie, géré principalement par les communes, du stationnement hors voirie, davantage coordonné au niveau régional. Il fixe également les règles relatives aux fourchettes tarifaires et aux cartes de dérogations (riverains, professionnels).

¹ BRU-EI_ZO & hub.brussels. (n.d.). [Fréquentation du tissu commercial bruxellois : Analyse d'un an de données dans trois quartiers de la Région](#).

² Région de Bruxelles-Capitale. (n.d.). [PRPS](#), Plan Régional de Politique du Stationnement.

L'objectif central du PRPS est de libérer de l'espace en voirie afin de favoriser la rotation des véhicules et de faciliter l'accès au stationnement pour l'ensemble des usagers. Pour atteindre cet objectif, la Région prévoit une réduction du nombre de places en voirie et une augmentation des tarifs, mesures souvent perçues négativement par les entrepreneurs³.

Le premier plan régional de mobilité IRIS 2 (2010-2017) fixait notamment comme objectif une diminution uniforme d'au moins 16% des places de stationnement non réglementées en voirie par rapport à la situation de référence (2004-2005), dans le cadre d'une politique visant à réduire le stationnement libre et organiser l'espace public.

En 2020, la stratégie régionale Good Move a remplacé IRIS 2 et fixe notamment un objectif de réduction de l'usage de la voiture de 24% d'ici 2030. Le PRPS s'inscrit dans ce cadre, tout en reprenant l'objectif du Plan IRIS 2 visant une diminution de 16% des places de stationnement non réglementées en voirie.⁴ Il met en œuvre une politique orientée vers la réduction progressive du stationnement en voirie et le développement de l'offre hors voirie, avec la création de 20.000 places supplémentaires d'ici 2026.

Selon les dernières données disponibles de l'observatoire Good Move portant sur 2024, il existe 250.000 places en voirie accessibles à tous (réglementées ou non), contre environ 256.500 en 2020. Nous constatons par ailleurs une augmentation de 5% des emplacements réglementés en voirie en 2022 par rapport à 2020. Parallèlement, le nombre total d'emplacements hors voirie est estimé à 420.000⁵, dont près de 28.000 publics. Ces chiffres indiquent une évolution vers une réduction des places en voirie et un développement des infrastructures hors voirie.

Toutefois, selon les déclarations faites lors de l'audition de *parking.brussels* du 25/04/2024, les objectifs régionaux demeurent encore loin d'être atteints.

Le 17 octobre 2019, Brupartners a rendu un avis sur le projet de Plan Régional de mobilité « Good Move »⁶ et y insiste sur le fait qu'une des conditions de réussite du plan est d'assurer notamment le développement économique de la Région et de prévoir une évaluation du PRM :

- « *L'exécution du Plan GOOD MOVE doit également aboutir à une amélioration des prestations économiques des entreprises en Région bruxelloise au niveau de la rentabilité, de l'emploi et de la durée de vie de et dans les entreprises. Cela dépasse les critères repris dans le RIE (à savoir, la délocalisation d'entreprises et de commerces et le coût macro-économique de la congestion). Le Conseil demande à ce que ces aspects économiques soient intégrés dans la préparation de l'implémentation des mesures qui sont prévues, ainsi que dans leur évaluation* » ;
- « *Il est explicitement prévu qu'une évaluation aura lieu tous les 30 mois permettant d'identifier les mesures correctives et les éventuelles adaptations du PRM. À cet égard, des indicateurs généraux (p. 98 et suivantes) sont prévus et regroupés en 5 catégories (les comportements de*

³ BRU-EI_ZO. (2024, novembre). *Baromètre des indépendants et PME bruxellois – Vague 12* (p. 7). https://barometredesindependants.brussels/sites/default/files/rapports/vague_12_barometre_des_independants_pme_bruxellois_novembre_2024.pdf.

⁴ Région de Bruxelles-Capitale. (2024, mai). *PRPS, Plan Régional de Politique du Stationnement* (p. 27). <https://parking.brussels/sites/default/files/2024-05/prps.pdf>.

⁵ Observatoire de la mobilité – Région de Bruxelles-Capitale. (n.d.). *Stationnement de véhicules motorisés*. <https://data-mobility.irisnet.be/graph/fr/observatoire/stationnement/stationnement-de-vehicules-motorises/>.

⁶ Brupartners. (2019). *Avis A-2019-069-CES*. <https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/A-2019-069-CES.pdf>.

mobilité et les éléments de demandes associés, l'accès et l'utilisation des services de mobilité, la perception de la mobilité, les niveaux de service proposés et mesurés, les indicateurs environnementaux) ».

Dans son avis⁷ rendu le 18 mars 2021 concernant l'avant-projet d'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, Brupartners regrette qu'aucune réflexion n'ait été menée au sujet du lien entre le stationnement et l'activité économique.

BRU-EI_ZO renvoie aux remarques et recommandations de l'avis unanime des partenaires sociaux rendu le 18 mars 2021, qui reflète les constats actuels malgré la période qui sépare l'avis (2021) des constats actuels (2024).

En outre, BRU-EI_ZO pose des constats supplémentaires repris ci-dessous.

Constats

1.1 Contexte régional et gouvernance

Afin de disposer d'un retour chiffré sur les besoins, perceptions et freins rencontrés par les acteurs économiques bruxellois, Brupartners Entrepreneurs Indépendants a réalisé une enquête dont les résultats ont été publiés en novembre 2024 dans le cadre du Baromètre des indépendants et PME bruxellois. Cette enquête révèle un malaise important parmi les répondants, qui déclarent se sentir délaissés par la politique régionale de stationnement et estiment subir une tarification inéquitable, tant en voirie que hors voirie. Ces constats ont conduit à l'élaboration du présent avis d'initiative sur la politique de stationnement, visant à analyser les impacts économiques et à formuler des recommandations.

Les résultats du Baromètre (vague 12 – novembre 2024⁸) montrent que la gestion actuelle du stationnement à Bruxelles est largement perçue comme un frein à l'activité des indépendants et des PME, en particulier dans les secteurs du commerce, de l'Horeca et des services aux consommateurs. Le manque de places et les restrictions d'accès ont entraîné une baisse de fréquentation pour un entrepreneur sur deux, avec un impact direct sur le chiffre d'affaires.

Les mesures restrictives comme la réduction des places en surface pour les non-résidents et l'augmentation du coût du stationnement sont mal accueillies. À l'inverse, les entrepreneurs se montrent favorables à des solutions pragmatiques, telles que :

- Des cartes de stationnement professionnel moins chères ;
- Des parkings relais gratuits en périphérie afin de diminuer la congestion et la demande de parking ;

⁷ Brupartners. (2021). *Avis A-2021-018-BRUPARTNERS-FR*. <https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advice/A-2021-018-BRUPARTNERS-FR.pdf>.

⁸ BRU-EI_ZO. (2024, novembre). *Baromètre des indépendants et PME bruxellois - Vague 12*. https://barometredesindependants.brussels/sites/default/files/rapports/vague_12_barometre_des_independants_pme_bruxellois_novembre_2024.pdf.

- Une simplification administrative pour la demande et la prolongation des cartes de stationnement professionnel.

Enfin, les difficultés de stationnement concernent aussi les employés, ce qui complique le recrutement et l'organisation du travail. Les indépendants appellent donc à une politique de stationnement plus équilibrée, adaptée aux réalités économiques, et construite en concertation avec les acteurs de terrain.

La Région de Bruxelles-Capitale constitue une enclave urbaine dense, entourée par la Région flamande. En tant que capitale, elle subit une forte pression sur le stationnement, principalement due au trafic des navetteurs : chaque jour, environ 190.000 personnes viennent travailler à Bruxelles en voiture depuis les deux autres Régions. En comptant également les Bruxellois qui circulent en voiture, il y a environ 375.000 véhicules qui circulent quotidiennement dans la Région de Bruxelles-Capitale durant les jours ouvrables. Cela entraîne une demande importante en stationnement, tant en voirie que hors voirie, particulièrement dans les quartiers proches des grands axes d'entrée ou des pôles d'activité économique.

De plus, Bruxelles est le nœud d'un réseau de transports publics fragmenté, géré par trois opérateurs : la STIB (Bruxelles), De Lijn (Flandre) et le TEC (Wallonie), en plus de la SNCB. Cette superposition rend la coordination des politiques de mobilité et de stationnement plus complexe, notamment dans les zones situées à proximité immédiate des frontières régionales. La mise en place de parkings de dissuasion (P+R) en périphérie bruxelloise illustre bien cette problématique. Leur efficacité dépend non seulement de la qualité des liaisons avec le centre-ville, mais aussi de la collaboration avec les Régions limitrophes.

La gouvernance du stationnement à Bruxelles demeure marquée par une forte fragmentation institutionnelle. À ce jour⁹, seules 13 communes sur 19 ont confié la gestion de leur stationnement en voirie à *parking.brussels*, tandis que les 6 autres continuent d'assurer cette mission en régie propre. Cette répartition entraîne une grande diversité de pratiques locales en matière de tarifs, de réglementation, de durée maximale de stationnement, de cartes de riverains ou professionnelles, mais également de contrôle et de sanction. Pour les usagers, cette situation se traduit par une forte hétérogénéité et une lisibilité réduite du système global, ce qui nuit à la cohérence régionale recherchée par le PRPS.

Des expériences locales ont également vu le jour, comme la mise en place de « zones de tolérance »¹⁰ intercommunales permettant aux riverains de stationner dans les rues voisines situées de l'autre côté d'une frontière communale. Ces zones reposent sur des accords réciproques entre communes limitrophes, comme c'est le cas entre Ixelles, Uccle, Forest et Saint-Gilles, ou encore entre la Ville de Bruxelles et Saint-Josse-ten-Noode. Si cette approche répond à une demande réelle, elle demeure complexe à mettre en œuvre et inégalement appliquée d'une commune à l'autre.

La consultation de *parking.brussels* lors de projets de réaménagement de voirie reste trop limitée, en particulier pour les projets de moindre ampleur, alors même que ceux-ci peuvent avoir des

⁹ Au 16/03/2026, 13 communes délèguent à l'Agence Parking.Brussels la gestion intégrale du stationnement sur leur territoire : Anderlecht, Berchem-Sainte-Agathe, Evere, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Gilles, Schaerbeek, Watermael-Boitsfort et Woluwé-Saint-Pierre.

¹⁰ Commune d'Ixelles. (n.d.). *Accords de tolérance*. <https://www.ixelles.be/site/532-Accords-de-tolerance#:~:text=Ces%20accords%20ont%20pour%20but,onglet%20%22Zones%20limitrophes%22>.

conséquences importantes sur l'offre locale de stationnement. De plus, les partenaires sociaux et les représentants des secteurs économiques sont encore insuffisamment associés à la définition des politiques de mobilité. Pourtant, ces choix ont un impact direct sur l'organisation du travail, la logistique urbaine et la compétitivité des entreprises. La majorité politique qui s'est dégagée pour la législature 2026-2029 s'est à ce titre engagée dans sa Déclaration de Politique Régionale à ce que « la politique de stationnement [soit] également rendue plus dynamique »¹¹.

Ces incohérences de gouvernance affectent particulièrement les indépendants et les PME, qui se heurtent à un manque récurrent de places adaptées et à une réglementation complexe. L'essor du commerce en ligne accentue encore cette pression en augmentant les besoins en arrêts de courte durée pour les livraisons, ce qui sollicite davantage les infrastructures de stationnement et de circulation, en particulier dans les zones urbaines denses. Ce phénomène se traduit fréquemment par du stationnement en double file, perturbant la circulation, accentuant la congestion et accroissant les risques pour la sécurité routière.

Par ailleurs, les infractions de stationnement commises par des automobilistes immatriculés à l'étranger échappent encore trop souvent aux sanctions effectives, créant un sentiment d'injustice chez les automobilistes belges soumis à un contrôle plus strict.

Dans le contexte d'une population vieillissante et parfois moins valide, la question de l'accessibilité au stationnement ne concerne pas uniquement les personnes disposant d'un statut PMR. Dans la Déclaration de Politique Régionale 2026-2029, l'actuel Gouvernement s'est engagé à répondre aux besoins spécifiques des personnes porteuses de handicap en matière de stationnement. De nombreux clients sont en effet dans l'incapacité de parcourir plusieurs centaines de mètres à pied, ce qui rend la proximité du stationnement déterminante pour maintenir leur accès aux commerces et entreprises locales. L'absence de solution adaptée peut être perçue comme une forme de discrimination indirecte, et constitue également une distorsion de concurrence pour les entrepreneurs qui voient leur clientèle se détourner faute de possibilité de se garer à proximité.

La réorganisation de l'espace public entraîne également des répercussions notables sur l'offre de stationnement en voirie¹². L'élargissement des trottoirs ou l'installation de terrasses HoReCa ou d'éléments d'embellissement, tels que des bacs à fleurs, se traduit généralement par la suppression de places. Cette réduction complique par ailleurs l'installation d'équipements temporaires nécessaires aux travaux de rénovation du bâti (monte-charges, containers, palettes de matériaux) et limite l'accès des véhicules de chantier ou de service, en particulier dans les zones où l'espace est déjà contraint. Lorsque les emplacements restants sont occupés plusieurs jours par ces dispositifs, la disponibilité pour les autres usagers se trouve fortement réduite. Bien que ces aménagements soient voués à avoir un intérêt pour la collectivité, les situations qui précèdent illustrent la nécessité de mieux articuler les choix d'aménagement du territoire avec les besoins opérationnels liés aux travaux, aux livraisons et à la circulation sécurisée ainsi qu'avec l'accessibilité des commerces et services.

Le manque d'accessibilité et le coût du stationnement représentent également un coût important pour les entrepreneurs. Ces contraintes, liées notamment à la congestion, à l'organisation du stationnement et aux conditions de transport, engendrent une hausse des coûts tant pour les entreprises que pour les consommateurs. Les entrepreneurs doivent dès lors soit répercuter ces surcoûts sur les prix, au

¹¹ Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. (n.d.). *Déclaration de politique régionale* (p. 6).

¹² Ex : Boulevard Clovis. Région de Bruxelles-Capitale. (n.d.). *Boulevard Clovis*. <https://www.brussels.be/boulevard-clovis>.

risque de voir la demande diminuer, soit les absorber, ce qui impacte négativement leur chiffre d'affaires. Par ailleurs, les consommateurs, confrontés aux mêmes difficultés d'accessibilité, peuvent être incités à se tourner vers d'autres zones de consommation, accentuant encore ces effets.

1.2 Offre et disparités tarifaires

L'offre totale de stationnement dans la Région de Bruxelles-Capitale se compose d'environ 420.000 places hors voirie, dont 28.000 situées dans les parkings publics, 2.700 dans les parkings de dissuasion (P+R) et environ 270 emplacements mutualisés, auxquels s'ajoutent près de 250.000 places en voirie¹³. Cette combinaison représente une capacité significative, mais dont l'utilisation reste déséquilibrée.

Le stationnement en voirie conserve un attrait majeur pour les automobilistes, malgré la diminution progressive du nombre de places et la hausse des tarifs. Le prix d'une carte de riverain, qui varie généralement entre 10 et 30€ par an¹⁴, demeure largement inférieur¹⁵ au coût moyen d'un emplacement hors voirie, estimé à environ 540€ par an¹⁶. Cette différence, extrêmement marquée, décourage le transfert du stationnement vers les infrastructures hors voirie existantes, pourtant prioritaires dans les objectifs du PRPS.

Tableau : Comparaison des Coûts Annuels Moyens de Stationnement (Voirie vs. Hors Voirie¹⁷)

Type de Stationnement	Coût Moyen Annuel (€)
Carte riverain en voirie	21,68
Hors voirie	540

Les hausses tarifaires de 2025¹⁸ (ex. : 2h en zone rouge qui passent de 5€ à 9,20€) pratiquées dans certaines communes pour le stationnement en voirie et les amendes plus élevées n'ont pas suffi à inverser cette tendance¹⁹. Les professionnels doivent donc arbitrer entre deux options insatisfaisantes : supporter le coût élevé et la faible attractivité des parkings hors voirie lorsque ceux-ci sont disponibles et que leur activité leur permet de s'y stationner, ou continuer à dépendre de places en voirie devenues à la fois rares et coûteuses.

1.3 Complémentarité et défis du hors voirie

L'un des objectifs centraux du PRPS est de transférer progressivement une partie du stationnement de la voirie vers des infrastructures hors voirie. Cependant, cette complémentarité reste à ce jour

¹³ Région de Bruxelles-Capitale. (n.d.). *Stationnement de véhicules motorisés*. <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/stationnement/stationnement-vehicules-motorises/>.

¹⁴ Région de Bruxelles-Capitale. (n.d.). *Plan Régional de Politique du Stationnement* (p. 47).

¹⁵ Région de Bruxelles-Capitale. (n.d.). *Politique de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale : Benchmark international, bonnes pratiques et pistes d'action* (p. 34).

¹⁶ Le tarif mensuel moyen pour une place dans un parking public ou privé hors voirie à Bruxelles varie généralement entre 40€ et 80€ par mois, selon l'emplacement, le niveau de sécurité, et la proximité des transports. Cela représente un coût annuel moyen compris entre 480€ et 960€, avec une moyenne souvent citée autour de 540€ par an.

¹⁷ *Annexe 1*.

¹⁸ Ville de Bruxelles. (n.d.). *Nouveau plan de stationnement*. <https://www.bruxelles.be/nouveau-plan-stationnement>.

¹⁹ Ces hausses ont été appliquées à partir du 1^{er} juillet 2025 dans la Ville de Bruxelles, avec des ajustements similaires dans d'autres communes gérées par parking.brussels. Certaines communes, comme Woluwe-Saint-Lambert, ont choisi de maintenir leurs tarifs actuels.

largement un échec. Malgré des investissements importants, certains parkings hors voirie restent sous-utilisés, tandis que les automobilistes continuent de privilégier le stationnement en voirie, perçu comme plus accessible, plus proche et plus abordable. Il n'existe pas de dégressivité du tarif pour du stationnement de longue durée pour les parkings publics hors-voirie²⁰.

Plusieurs facteurs expliquent ce déséquilibre : la tarification élevée du hors voirie par rapport à la voirie, un sentiment d'insécurité parfois associé à ces parkings, ainsi qu'un manque d'entretien et de confort, concernant certains parkings. À noter toutefois que dans certains quartiers, le parking hors voirie se révèle moins cher que celui en voirie pour des longues durées et les parkings hors voirie peuvent proposer des tarifs adaptés (pour la culture, les hôpitaux, des événements, etc.). Par ailleurs, la mutualisation des parkings existants, notamment dans les immeubles de bureaux et dans les parkings des commerces en dehors des heures d'ouverture, reste encore trop limitée, ce qui prive la Région dans son ensemble d'un potentiel important en termes d'optimisation de l'espace.

L'entretien d'une place hors voirie représente un coût moyen entre 2.000€²¹ et 4.000€ par an pour les gestionnaires, ce qui pèse sur leur rentabilité et limite leur capacité à investir dans des améliorations. Cette situation entraîne un cercle vicieux : la faible rentabilité freine l'entretien et les rénovations, ce qui réduit l'attractivité pour les usagers, entraînant une sous-utilisation persistante. Ce déséquilibre structurel diminue les ambitions de la Région dans ses objectifs de libérer de l'espace public.

1.4 Parkings de dissuasion

Les parkings de dissuasion sont des leviers sous-utilisés, leur potentiel reste limité par différents obstacles : un nombre insuffisant de P+R, une localisation peu stratégique avec parfois une connexion insuffisante aux transports publics, une occupation abusive par des riverains ou des camping-cars, ainsi qu'un manque de clarté et d'harmonisation des conditions d'accès et de tarification. A titre d'exemple, le P+R d'Uccle Stalle constitue une infrastructure stratégique de stationnement de dissuasion à l'entrée de la Région de Bruxelles-Capitale. Il bénéficie d'une excellente accessibilité en transports en commun, grâce à une liaison directe par tram avec le centre-ville ainsi qu'une connexion au réseau de métro. Toutefois, le caractère entièrement gratuit et l'absence de limitation de durée de stationnement entraînent une utilisation inappropriée de ce parking. De nombreux véhicules y sont stationnés sur de longues, voire très longues périodes, sans lien avec un usage de type « park and ride ». Cette situation engendre une saturation structurelle du site et réduit significativement la disponibilité des places pour les navetteurs, pourtant publics cibles de ce dispositif. En conséquence, le P+R ne remplit plus pleinement son objectif initial, qui est d'inciter les automobilistes à laisser leur véhicule en périphérie afin de rejoindre le centre de Bruxelles en transports en commun. Cette dérive compromet les efforts visant à réduire la pression automobile sur le territoire bruxellois, à limiter la congestion et à améliorer les conditions de stationnement et de mobilité au sein de la ville.

1.5 CoBrACE

L'analyse des dynamiques de stationnement et de mobilité à Bruxelles-Capitale révèle une situation complexe. Si la Région a réussi à impulser un transfert modal significatif vers les modes actifs et

²⁰ À titre indicatif, dans un quartier commerçant, le coût moyen du stationnement en voirie s'élève à environ 5€ pour deux heures, tandis que dans un parking payant hors voirie, le tarif moyen est d'environ 2,5€ par heure.

Région de Bruxelles-Capitale. (n.d.). *Parkings publics*. <https://parking.brussels/fr/parkings-publics>.

²¹ *Parking.brussels*.

partagés, réduisant l'emprise de la voiture individuelle, cette transformation a généré des effets indésirables pour les professionnels et les PME, dont l'activité dépend de l'accès aux véhicules. Les infrastructures hors voirie restent sous-utilisées et sous-investies, tandis que la taxe CoBrACE²², malgré ses objectifs environnementaux, exerce une pression financière importante sur l'exploitation des parkings souterrains privés.

Cette situation met en évidence la difficulté de concilier les objectifs de mobilité durable pour la population générale avec les besoins opérationnels spécifiques et non discrétionnaires de certains acteurs économiques. Brupartners a souligné dans son avis²³ l'importance d'un encadrement flexible et harmonisé de la taxe, afin de concilier les objectifs environnementaux avec les besoins opérationnels.

La taxe CoBrACE a des répercussions sur la valeur des actifs immobiliers et l'investissement. En rendant l'exploitation des places de parking excédentaires financièrement insoutenable, elle affecte la rentabilité et la valorisation des immeubles commerciaux, ce qui peut décourager de futurs investissements et influencer l'attractivité du développement immobilier dans la Région. De plus, l'absence d'un cadre clair pour la reconversion des parkings excédentaires limite les solutions concrètes disponibles pour les propriétaires, avec un risque de sous-utilisation, d'abandon ou de reconversions non optimales, plutôt que de transformations urbaines stratégiques et bénéfiques alignées sur les objectifs d'aménagement du territoire.

1.6 Cartes de stationnement et dispositifs dérogatoires

En Région de Bruxelles-Capitale, une multitude de cartes de dérogation de stationnement coexistent, chacune répondant à des profils d'utilisateurs spécifiques : carte de riverain²⁴ pour les habitants, carte professionnelle pour les travailleurs mobiles, carte pour personnes à mobilité réduite, carte pour soins médicaux urgents, ainsi que des cartes dédiées aux véhicules partagés et aux taxis.

La carte de dérogation de stationnement pour riverain en Région de Bruxelles-Capitale est un dispositif réglementaire permettant aux résidents d'un secteur soumis à une réglementation stricte de stationnement de bénéficier d'un droit de stationnement spécifique. Ces cartes de dérogations sont octroyées par les communes et leurs tarifs varient d'une commune à l'autre. Ce droit est octroyé pour faciliter la vie quotidienne des habitants, notamment dans les zones où la disponibilité des places de stationnement est limitée. Cette carte est associée à un véhicule spécifique, via son numéro d'immatriculation et ne peut être utilisée que pour le véhicule correspondant²⁵ et uniquement dans la zone d'octroi.

²² La taxe CoBrACE est une redevance annuelle en Région de Bruxelles-Capitale imposée aux entreprises disposant de places de stationnement hors voirie dépassant le seuil autorisé par le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Énergie (CoBrACE). Son objectif est de limiter la dépendance à la voiture et de favoriser les modes de transport alternatifs. Le nombre maximal de places autorisées dépend de la surface des bureaux et de l'accessibilité aux transports en commun. Le montant de la taxe varie selon la zone (de 250 à 450€ par place excédentaire et par an) et peut être majoré en cas de non-respect des règles.

²³ Brupartners. (2024). *Avis A-2024-010-BRUPARTNERS-FR*. <https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/A-2024-010-BRUPARTNERS-FR.pdf>.

²⁴ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Art. 54. § 1^{er} Le prix des cartes de dérogation "riverain" est de : - minimum 15€ par an pour la première carte de dérogation ; - minimum 120€ par an pour la deuxième carte de dérogation ; - minimum 500€ par an pour la carte de dérogation "riverain" destinée aux personnes ayant une résidence secondaire sur le territoire de la commune.

²⁵ Région de Bruxelles-Capitale. (2013, 18 juillet). *Arrêté du 18 juillet 2013*, op. cit.

Pour les professionnels, amenés à exercer leur activité sur le territoire de plusieurs communes bruxelloises, l'Agence régionale propose trois cartes régionales dérogatoires en fonction du type d'activités exercées :

- La carte régionale de stationnement « professionnel »²⁶ ;
- La carte régionale « professionnel » pour les personnes physiques ou morales qui démontrent qu'elles doivent, pour l'exercice de leur profession, effectuer différentes interventions dans la Région de Bruxelles-Capitale : 1.080€/an. Cette carte permet de stationner dans les zones bleue, verte, grise et événementielle, mais n'est pas valable dans les zones rouge, orange ni dans les emplacements réservés. Pour obtenir cette carte, les entreprises doivent fournir un plan de déplacement d'entreprise (PDE) ou un équivalent, justifiant la nécessité de déplacements fréquents. La procédure implique la désignation d'un responsable unique ou l'usage d'une procuration ponctuelle, et le renouvellement exige une mise à jour du PDE tous les trois ans ;
- La carte professionnelle « pour soins médicaux urgents » : 200€/an ;
- La carte professionnelle « pour soins médicaux non-urgents à domicile » 75€/an²⁷ ;
- La carte école aux abords des établissements scolaires²⁸.

Le système actuel des cartes professionnelles présente toutefois plusieurs limites : la tarification est jugée excessive, les procédures d'obtention restent complexes, et la portée géographique de la carte est restreinte, la rendant inapplicable dans certaines zones à forte activité économique.

En parallèle, certaines communes bruxelloises proposent leurs propres cartes de dérogation professionnelles, valables uniquement sur le territoire de leur commune, voire parfois uniquement dans la limite du secteur de stationnement attribué, avec des conditions et des tarifs variables d'une commune à l'autre.

Bien que répondant à des besoins différenciés, cette diversité locale complique la lisibilité du système pour les usagers et nuit à l'harmonisation régionale.

1.7 Gestion de l'espace en voirie pour la logistique et la recharge électrique

Etat des lieux des zones de livraison

Les zones de déchargement (souvent appelées « zones de livraison » ou « zones jaunes ») sont des emplacements réservés aux véhicules effectuant des opérations de chargement et de déchargement. Elles sont essentielles au bon fonctionnement logistique des commerces, entreprises et services techniques en milieu urbain.

Selon les données de [l'Observatoire du stationnement de parking.brussels](https://parking.brussels/), la Région bruxelloise dispose d'un inventaire cartographique des zones de livraisons, accessible via le portail [MapView](#). Toutefois, il n'existe pas de statistiques publiques consolidées sur l'évolution du nombre de ces zones par quartier ou commune. Certaines études locales (ex. : quartier Midi, Simonis) ont été menées, mais

²⁶ Parking Brussels. (n.d.). *Carte régionale de stationnement professionnel*. <https://parking.brussels/fr/carte-regionale-de-stationnement-professionnel>.

²⁷ Parking Brussels. (n.d.). *Parking Brussels*. <https://www.parking.brussels/>.

²⁸ Les cartes de stationnement destinées au personnel des établissements d'enseignement sont octroyées sur la base du règlement communal de stationnement. Leur délivrance est généralement assurée par l'agence régionale parking.brussels pour le compte des communes, tandis que le tarif et les conditions d'octroi sont fixés par la commune compétente.

les résultats ne sont pas systématiquement publiés. Plusieurs acteurs économiques estiment que le nombre de zones de livraison a diminué dans certains quartiers commerçants, notamment à la suite de réaménagements de voirie, sans qu'un suivi régional cohérent ne soit assuré.

La procédure pour demander la création d'une zone de livraison varie selon les communes. En général, la demande doit être introduite auprès du service mobilité ou voirie de la commune concernée, accompagnée d'une justification (activité commerciale, fréquence des livraisons, absence d'alternative). Certaines communes exigent également une preuve d'activité régulière ou des horaires précis. La décision finale relève de la commune, parfois en concertation avec *parking.brussels* si elle gère le stationnement localement. Il faut noter que la procédure manque de clarté et de cohérence, les exigences variant fortement d'une commune à l'autre, ce qui peut entraîner des difficultés pour les demandeurs.

Les conditions d'usage des zones de livraison sont actuellement hétérogènes : certaines sont accessibles uniquement aux véhicules utilitaires, tandis que d'autres peuvent être utilisées par tout véhicule effectuant une activité de livraison. Les horaires d'autorisation varient également, rendant leur utilisation peu lisible pour les professionnels en mobilité.

Selon Touring, les fournisseurs et les chauffeurs professionnels sont fréquemment affectés par une politique de stationnement inadaptée, leurs places réservées étant occupées par d'autres véhicules ou ayant tout simplement disparu²⁹.

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, plusieurs centaines de milliers d'amendes pour stationnement incorrect, y compris pour double stationnement, sont dressées chaque année. En 2019, 478.634 constats ont été enregistrés, représentant une diminution par rapport aux années précédentes. Toutefois, cette baisse ne traduit pas une amélioration des comportements des automobilistes, mais plutôt un contrôle moins strict. Touring souligne que le phénomène du double stationnement tend à s'accroître plutôt qu'à se résorber.

L'une des causes principales du double stationnement réside dans le déficit structurel de zones de chargement et de déchargement. Fournisseurs, coursiers et entrepreneurs indépendants rencontrent fréquemment des difficultés pour trouver un emplacement permettant un arrêt sécurisé. Les rares zones existantes sont souvent occupées par d'autres véhicules, les contraignant à stationner de manière irrégulière, avec toutes les conséquences que cela implique.

Les véhicules en double file obstruent régulièrement les voies de circulation, réduisent la visibilité pour les autres usagers et engendrent des situations potentiellement dangereuses. Les cyclistes doivent dévier, les piétons se trouvent confrontés à des manœuvres risquées, et les automobilistes perdent un temps précieux. Dans les rues étroites et aux intersections régulées par des feux de circulation, ces comportements contribuent à des embouteillages et à une augmentation de la frustration des usagers.

Bornes/places de charge (EV)

En 2026, la Région compte environ 10.731³⁰ points de recharge³¹ accessibles au public hors voirie et 3.700 en voirie. Dans le cadre de la stratégie *electrify.brussels*, l'objectif est d'atteindre 22.000 bornes

²⁹ Touring. (2021, 12 mars). *Touring demande de verbaliser plus sévèrement le stationnement en double file*. <https://www.touring.be/fr/presse/touring-demande-verbaliser-plus-severement-stationnement-double-file-1>.

³⁰ Au 16/03/2026.

³¹ Electrify Brussels. (n.d.). *Electrify Brussels*. <https://electrify.brussels/fr>

d'ici 2035. Parmi ces infrastructures, 268³² sont des bornes de recharge rapide ou ultra-rapide. Ce réseau est conçu pour garantir qu'aucun ménage bruxellois ne se trouve à plus de 150 mètres d'un point de recharge. Ce déploiement concerne tant le stationnement en voirie que hors voirie. Il est toutefois constaté que cet objectif n'est pas mentionné dans la DPR³³.

Le développement du réseau repose sur une planification dynamique, fondée sur des modèles prédictifs et des données de consommation collectées par Sibelga, le gestionnaire du réseau électrique. Ces données permettent d'identifier les zones à forte demande et d'anticiper les besoins futurs, tout en veillant à ne pas surcharger le réseau.

L'utilisation optimale de l'offre de bornes de recharge est également un point d'attention, en vue d'optimiser l'utilisation qui est faite de l'espace public, notamment dans les quartiers où les places de stationnement sont rares³⁴.

Le système de réservation n'est actuellement disponible que pour certaines bornes ultra-rapides, tandis que les bornes classiques fonctionnent sur le principe du premier arrivé. Le site *electrify.brussels* permet de localiser en temps réel les bornes disponibles, avec des filtres selon le type de borne (publique, semi-privée, rapide, etc.). Enfin, les bornes privées (installées dans des copropriétés ou entreprises) sont également prises en compte dans la planification régionale, mais ne sont pas toujours accessibles au grand public.

1.8 Plateforme Osiris et coordination des chantiers

Fonctionnement d'Osiris

Osiris est la plateforme numérique de la Région de Bruxelles-Capitale, utilisée obligatoirement pour introduire et coordonner les demandes de chantiers et d'occupations temporaires de l'espace public, comme la pose de conteneurs, d'échafaudages, de grues, de monte-meubles, de barrières, les travaux de voirie ou l'installation de terrasses temporaires. Chaque type de chantier nécessite une demande distincte, accompagnée de documents et d'informations spécifiques (plans, photos, études de mobilité), et la procédure varie selon la nature du chantier, son emplacement, sa durée et son impact sur la circulation.

Le système centralise les informations relatives aux travaux planifiés et en cours, afin de limiter les nuisances pour les entreprises et les citoyens grâce à une meilleure coordination entre gestionnaires de réseaux, zones de police et opérateurs de transport public (STIB, De Lijn, TEC, etc.).

Limites et difficultés

Cependant, Osiris est perçu comme particulièrement lourd et complexe par les secteurs qui y sont soumis. Les professions dont l'activité dépend des conditions météorologiques - couvreurs, façadiers, peintres ou jardiniers-paysagistes - se trouvent pénalisées, car elles doivent réserver un emplacement plusieurs jours à l'avance, sans certitude de pouvoir exécuter les travaux. Cette rigidité entraîne des pertes financières, alourdit la charge administrative et génère des retards, accentués par les différences réglementaires d'une commune à l'autre. Selon les petites entreprises, Osiris serait plus

³² Commission Régionale de Mobilité. (2026, 16 mars).

³³ Déclaration de politique Régionale du Gouvernement bruxellois.

³⁴ Taux d'occupation de 30% sans spécifications par quartiers.

Demuelenaere, L. (2024, 25 avril). *Audition BRU-EI_ZO*.

efficace s'il était réservé aux véritables travaux d'infrastructure réalisés par les gestionnaires de réseaux, plutôt que rendu obligatoire pour tous les secteurs, y compris pour des occupations temporaires limitées.

La longueur et la multiplicité des étapes pour obtenir une autorisation, liés aux retards et à l'imprévisibilité de son obtention, génèrent des inconvénients majeurs, et notamment une surcharge administrative, tant pour les professionnels que pour les particuliers.

La surcharge administrative est d'autant plus mal perçue pour des activités qui n'ont souvent qu'un impact limité sur la voirie.

Une pression supplémentaire s'ajoute pour les utilisateurs dès lors qu'une erreur dans la procédure peut entraîner des sanctions.

Recommandations

1.1 Contexte régional et gouvernance

Vu les constats repris ci-dessus, **BRU-EI_ZO** réaffirme la nécessité de faire de la politique de mobilité une priorité partagée³⁵ avec les partenaires sociaux, afin d'assurer une approche cohérente et inclusive qui tienne compte des besoins et préoccupations des acteurs économiques. Par ailleurs, **BRU-EI_ZO** demande que des évaluations ex ante et ex post soient systématiquement réalisées, en concertation avec les partenaires économiques, à chaque suppression significative de places de stationnement.

BRU-EI_ZO soutient que la réussite future du PRPS dépendra d'une intégration plus cohérente et systématique de l'ensemble des dispositifs existants - voirie, hors voirie, P+R et zones de tolérance - au sein d'une stratégie globale de mobilité et de stationnement. Cette approche nécessite non seulement une clarification et une lisibilité accrue des règles pour tous les usagers, mais également une cohérence tarifaire qui incite effectivement au report modal vers des solutions hors voirie. Par ailleurs, la réussite de cette stratégie reposera sur une concertation renforcée avec l'ensemble des acteurs socio-économiques, y compris les professionnels, les PME et les représentants des secteurs économiques, afin d'anticiper les besoins spécifiques, de minimiser les impacts négatifs sur l'activité économique et de garantir une mise en œuvre pragmatique et équitable. Une telle coordination permettra de maximiser l'efficacité des politiques, de favoriser l'accessibilité urbaine pour tous et de soutenir durablement la transition vers une mobilité plus responsable et mieux intégrée dans l'espace public.

BRU-EI_ZO recommande de renforcer la coordination régionale et intercommunale afin d'élaborer une vision et une approche de gestion du stationnement cohérente à l'échelle de la Région, tout en tenant compte des spécificités locales. Une telle harmonisation viserait à réduire la fragmentation des règles - qu'il s'agisse des tarifs, des horaires d'application, des conditions d'octroi des cartes ou des modalités de contrôle - et ainsi à améliorer la lisibilité des politiques publiques ainsi que la fluidité de la mobilité quotidienne, tant pour les citoyens que pour les professionnels. Cette harmonisation permettrait de garantir une gestion plus efficace, équitable et coordonnée du stationnement sur l'ensemble du territoire, en alignant les pratiques communales avec les objectifs régionaux de mobilité, de transition écologique et de soutien à l'activité économique.

BRU-EI_ZO recommande l'adoption d'une politique de stationnement différenciée, tenant compte des usages spécifiques des professionnels, distincts de ceux des automobilistes privés. Si la réussite croissante des politiques de réduction de l'usage de la voiture individuelle pour les trajets courts et quotidiens justifie la mise en œuvre de mesures restrictives en matière de stationnement, cette évolution ne peut se faire au détriment des indépendants, des entrepreneurs, des professions libérales et des petites entreprises, pour qui le véhicule constitue un outil de travail essentiel. Une approche plus flexible et pragmatique s'impose donc pour ces usagers professionnels. Cette politique différenciée devrait répondre aux besoins variés : des solutions de stationnement temporaire ou de zones flexibles pour les indépendants, notamment ceux utilisant des véhicules non utilitaires à des fins

³⁵ Les priorités partagées, méthode de concertation originale et unique en Belgique, permettent aux interlocuteurs sociaux d'être associés très en amont du processus d'élaboration des politiques, ainsi qu'aux différentes étapes que sont la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de celles-ci. Cette méthode est ancrée dans l'ordonnance organique de Brupartners du 2 décembre 2021.

professionnelles ; et des zones dédiées au chargement/déchargement ainsi que des emplacements adaptés pour les véhicules utilitaires des entrepreneurs. Une telle différenciation permettrait une gestion plus équitable et efficace des espaces de stationnement, tout en soutenant l'activité économique régionale.

BRU-EI_ZO appelle à renforcer l'utilisation de dispositifs tels que les sabots pour lutter contre les infractions de stationnement notamment pour garantir que les infractions de stationnement des véhicules immatriculés à l'étranger soient également poursuivies et sanctionnées.

BRU-EI_ZO recommande d'engager une réflexion approfondie sur l'impact du e-commerce sur le stationnement et la mobilité dans la Région, en particulier en ce qui concerne l'augmentation des livraisons à domicile. **BRU-EI_ZO** suggère de promouvoir activement des solutions de livraison alternatives, telles que les livraisons en points relais ou encore les moyens de transport doux.

1.2 Offre et disparité tarifaire

BRU-EI_ZO rappelle l'impact significatif de la politique de mobilité sur les entrepreneurs bruxellois, en mettant l'accent sur les coûts directs et indirects (temps de trajet, accès aux parkings) pour les acteurs économiques, leurs fournisseurs et leurs clients. Il est donc essentiel de réduire ces coûts en facilitant l'accès et en réduisant le temps passé à chercher une place de stationnement.

BRU-EI_ZO insiste dès lors sur l'importance de maintenir une offre de stationnement qui réponde à la demande réelle et aux besoins des utilisateurs, et en particulier des besoins spécifiques des acteurs économiques et des entrepreneurs. Dans la définition de cette offre, **BRU-EI_ZO** rappelle qu'il est essentiel d'écouter toutes les parties prenantes, et plus spécifiquement les entrepreneurs. À cet égard, **BRU-EI_ZO** renvoie à son [Baromètre des indépendants et PME bruxellois](#), qui détaille les préoccupations et besoins des entrepreneurs en matière de stationnement pour l'exercice de leur activité. Il en ressort que les enjeux en matière de politique de stationnement concernent tant leur propre accessibilité que celle de leurs clients et travailleurs.

BRU-EI_ZO renvoie en outre vers son étude sur la fréquentation des quartiers commerçants. Cette étude, réalisée grâce aux données de Proximus, apporte en effet des informations complémentaires précieuses sur les flux de visiteurs qui peuvent aider à ajuster l'offre de stationnement en phase avec les évolutions réelles des besoins. En s'appuyant sur les données récoltées tant dans le baromètre que dans l'étude, la gestion du stationnement pourra être rendue plus dynamique tout en étant en adéquation avec les habitudes de stationnement et les besoins des professionnels et de leurs clients et travailleurs.

BRU-EI_ZO recommande en outre de prendre en considération la réalité du marché de l'automobile actuel et futur dans l'élaboration des politiques de stationnement, en tenant compte des éléments tels que la taille (largeur/longueur) des véhicules (et notamment les véhicules électriques) par rapport à celle des emplacements de stationnement existants ainsi que la position des trappes de chargement sur certains véhicules professionnels électriques. Les véhicules utilitaires, qui sont essentiels pour de nombreuses entreprises et indépendants, peuvent présenter des dimensions spécifiques qui ne correspondent en effet pas toujours aux normes des places de stationnement actuelles. Une adaptation des dimensions des emplacements et des zones de stationnement spécifiques pour ces véhicules permettrait de faciliter leur accès et leur utilisation.

BRU-EI_ZO recommande par ailleurs d'harmoniser, à l'échelle régionale, les règles en matière de stationnement, tant en ce qui concerne les tarifs que les horaires et ce, afin d'assurer une lisibilité maximale pour l'utilisateur, que le stationnement soit géré par *parking.brussels* ou par les communes.

BRU-EI_ZO suggère d'optimiser et d'élargir l'utilisation de l'application FLOYA en y regroupant toutes les informations relatives au stationnement (et plus particulièrement, le nombre de places de parking disponibles dans les parkings hors voirie), aux bornes de recharges électriques et à la mobilité à Bruxelles, facilitant ainsi l'accès aux données nécessaires pour les navetteurs et automobilistes bruxellois, et contribuant à une meilleure gestion du temps. **BRU-EI_ZO** recommande en outre d'augmenter la communication qui est faite autour de cette application afin de la faire connaître davantage aux potentiels usagers.

BRU-EI_ZO propose de mettre en place une tarification du stationnement en voirie progressive et croissante à partir d'une longue durée d'occupation, lorsque l'offre hors-voirie est disponible. Cette mesure vise à encourager le recours au stationnement hors-voirie pour les durées longues, tout en réservant le stationnement en voirie aux besoins de courte durée, afin d'optimiser l'usage de l'espace public et de réduire la pression sur le stationnement en centre-ville.

BRU-EI_ZO souhaite réduire l'écart tarifaire entre le stationnement en voirie et le stationnement hors voirie pour des occupations de longues durées, afin d'encourager le report des usagers vers les parkings hors voirie dans les zones où ces infrastructures existent.

BRU-EI_ZO suggère de développer des actions d'information et de sensibilisation visant à mieux faire connaître aux usagers les possibilités de stationnement hors voirie et à encourager leur utilisation.

1.3 Complémentarité et défi du hors voirie

BRU-EI_ZO propose d'améliorer la signalisation (statique et dynamique) qui indique le nombre de places disponibles dans les parkings hors voirie (P+R et hors P+R) de l'adapter aux modifications apportées par le Plan Good Move, de la moderniser et de l'étendre. Cela permettrait de mieux diriger le flux des voitures et de fluidifier la circulation.

BRU-EI_ZO recommande de développer des infrastructures de stationnement souterrain dans les nouveaux projets immobiliers et les rénovations urbaines, et utiliser les espaces inutilisés/sous-utilisés.

BRU-EI_ZO suggère d'étendre le réseau des parkings relais (P+R) en y insérant à proximité des services de mobilité partagée (vélos et trottinettes) pour faciliter les derniers kilomètres.

BRU-EI_ZO souhaite que l'espace public soit optimisé de façon innovante, en créant des parkings modulaires et temporaires lors d'événements.

BRU-EI_ZO encourage la mutualisation des parkings en instaurant des partenariats entre les pouvoirs publics et les commerces pour une utilisation hors des heures d'ouverture. Parallèlement, lever les barrières administratives et juridiques, notamment en matière de responsabilité civile, afin de faciliter l'implication des commerçants dans ce dispositif.

BRU-EI_ZO reconnaît que des disparités existent selon les quartiers et invite à une analyse territorialisée de la tarification.

1.4 Parkings de dissuasion et dispositifs spécifiques

BRU-EI_ZO rappelle que les parkings de dissuasion représentent un outil stratégique pour réduire la pression automobile en Région de Bruxelles-Capitale et soutenir un report modal efficace vers les transports en commun.

BRU-EI_ZO recommande d'optimiser la localisation des P+R en priorisant ceux situés aux points d'entrée de la Région, voire en amont de celles-ci disposant de connexions directes et fréquentes avec le métro, le tram ou les lignes de bus structurantes, tout en veillant à leur accessibilité routière pour éviter la saturation des quartiers avoisinants. A cet égard, **BRU EI_ZO** souligne le peu d'offres sur les axes d'entrée au Sud de Bruxelles (E411 notamment).

BRU-EI_ZO souligne qu'il est important de supprimer la gratuité totale des P+R actuellement en accès libre afin d'éviter les abus liés au stationnement de longue durée (camping-cars, voitures de riverains ou véhicules collectifs non aptes à desservir les transports en commun) et les problèmes de sécurité associés (vol, effraction, squat).

BRU-EI_ZO suggère de rendre la tarification plus attractive par rapport aux options de parking en ville sans toutefois les rendre totalement gratuits et ce, afin d'éviter le stationnement prolongé (cf. exemple du P+R Uccle-Stalle).

BRU-EI_ZO suggère d'étudier la mise en place d'une tarification progressive pour certains P+R, à l'image du P+R à Anvers (1€ pour les premières 24h, puis tarif normal d'un parking hors voirie). Une telle approche permettrait de rendre les P+R attractifs pour les usages courts tout en limitant le stationnement de longue durée, comme c'est actuellement le cas au P+R Stalle.

BRU-EI_ZO attire l'attention sur la nécessité de renforcer la gestion et la visibilité des P+R en déployant une signalétique dynamique indiquant en temps réel la disponibilité des places et en améliorant la coordination entre *parking.brussels*, la STIB, De Lijn, le TEC et la SNCB, et les communes pour garantir une gestion efficace et centralisée. **BRU-EI_ZO** propose d'étendre la signalisation qui indique le nombre de places disponibles dans les P+R dès les échangeurs sur l'autoroute.

BRU-EI_ZO recommande d'harmoniser les règles d'accès et de tarification pour l'ensemble des P+R afin de rendre l'offre lisible et compréhensible pour tous les usagers.

BRU-EI_ZO suggère d'intégrer les P+R dans une vision globale de mobilité durable, en prévoyant des aménagements complémentaires tels que des parkings vélos sécurisés, des bornes de recharge électrique et des zones dédiées au covoiturage, ainsi qu'en menant des campagnes d'information ciblées pour encourager leur utilisation par les navetteurs et visiteurs.

BRU-EI_ZO souligne l'importance de renforcer le déploiement des zones de tolérance en facilitant leur mise en œuvre et en uniformisant les pratiques entre communes.

BRU-EI_ZO rappelle que, parmi les solutions envisagées pour réduire la pression du stationnement sur le territoire régional, les parkings de dissuasion (P+R) constituent un levier intéressant, à condition d'être mieux intégrés dans la chaîne de mobilité. Reliés à des navettes gratuites ou à des transports publics fréquents et fiables, ils peuvent encourager un véritable report modal.

BRU-EI_ZO attire l'attention sur l'exemple du dispositif mis en place lors des grands événements à Bruxelles - combinant parkings hors voirie, P+R et navettes - qui illustre le modèle potentiel pour les navetteurs quotidiens. Pour être réellement attractif, ce système devrait s'appuyer sur des

infrastructures mieux valorisées, bien connectées, assorties de tarifs cohérents et d'une information transparente, transformant ainsi une solution ponctuelle en un outil durable conciliant accessibilité et réduction de la pression automobile en ville.

1.5 CoBrACE

BRU-EI_ZO demande que le dispositif CoBrACE soit revu afin de ne pas peser de manière excessive sur les entreprises bruxelloises et éviter des relocalisations en périphérie. Elle attire l'attention sur la nécessité d'une approche coordonnée avec la fiscalité communale afin d'éviter une « double peine ».

BRU-EI_ZO invite la Région à rester vigilante et à anticiper les innovations technologiques ainsi que les évolutions des règles relatives à la charge et au stationnement des véhicules électriques en voirie.

BRU-EI_ZO recommande de rendre la taxe CoBrACE plus progressive et flexible, afin d'encourager la transition vers des pratiques durables sans pénaliser l'activité économique. À ce titre, **BRU-EI_ZO** recommande de tenir compte de l'usage de certains parkings d'entreprises non discrétionnaires et de prévoir des exonérations pour les bâtiments mettant des places de parking à disposition d'artisans, commerçants ou soignants, pour la période intermédiaire d'un projet de reconversion.

BRU-EI_ZO recommande d'établir une cartographie dynamique de l'offre de stationnement hors voirie (bureaux, hôtels, commerces, parkings privés, hôpitaux...), afin d'identifier les « gisements » sous-utilisés pouvant servir de parkings relais, accueillir les professionnels et leurs clients et absorber la pression dans les quartiers commerçants.

BRU-EI_ZO rappelle l'importance d'adopter une approche intégrée pour relever ce défi, comprenant : une gouvernance harmonisée, un soutien ciblé aux professionnels, une optimisation proactive des parkings hors voirie et une révision constructive des mécanismes réglementaires tels que la taxe CoBrACE.

BRU-EI_ZO soutient la recommandation de l'avis³⁶ de Brupartners visant à garantir une politique de stationnement cohérente, équitable et prévisible, assurant un accès suffisant aux parkings « en » et « hors » voirie, tout en accompagnant la transition vers l'électromobilité et la mutualisation des parkings.

BRU EI_ZO recommande d'intégrer autant que possible la mobilité dans l'aménagement urbain en encourageant les projets à mixité fonctionnelle (logements, bureaux et commerces) pour réduire les déplacements.

BRU-EI_ZO suggère d'inciter la Région à signer l'accord de coopération sur les investissements verts, permettant une déduction fiscale de 40% et offrant ainsi des avantages aux entreprises qui investissent dans des infrastructures de mobilité durable.

1.6 Cartes de stationnement et dispositifs dérogatoires

BRU-EI_ZO suggère d'engager une réflexion sur les modalités d'octroi des cartes de riverain en voirie, en envisageant la conclusion d'accords-cadres avec les exploitants de parkings hors voirie, afin

³⁶ Brupartners. (2024). Avis A-2024-010-BRUPARTNERS-FR. <https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/A-2024-010-BRUPARTNERS-FR.pdf>.

d'orienter prioritairement les riverains vers ces infrastructures lorsque des places sont disponibles dans un périmètre de proximité.

BRU-EI_ZO recommande une réforme approfondie du système des cartes professionnelles communales afin de simplifier les démarches administratives, d'harmoniser les règles entre communes et d'étendre les droits d'usage, c'est-à-dire les autorisations de stationnement et de circulation liées à la carte, notamment pour les professionnels de santé dont l'activité nécessite des déplacements fréquents sur l'ensemble du territoire régional. Cette réforme devrait également s'accompagner d'une révision de la tarification jugée excessive, d'une simplification des procédures d'obtention, ainsi que d'un élargissement de la portée géographique de la carte, actuellement limitée et inapplicable dans certaines zones à forte activité économique.

BRU-EI_ZO recommande d'adopter une approche de gestion du stationnement fondée sur les spécificités de chaque quartier, plutôt que de se limiter à une logique strictement communale.

BRU-EI_ZO demande une réforme en profondeur de la carte professionnelle de stationnement régionale, afin de la rendre plus accessible aux professions nécessitant un accès fréquent pour des interventions ponctuelles, urgentes et récurrentes (électriciens, plombiers, chauffagistes, réparateurs techniques, etc.). Les activités non urgentes, telles que les livraisons de colis, devraient être explicitement exclues de ce régime pour en préserver la cohérence. Actuellement, les cartes sont limitées par des contraintes géographiques ou sectorielles et les démarches administratives restent trop complexes. Une harmonisation entre les communes, combinée à une simplification des procédures, permettrait de mieux répondre aux réalités de terrain et de limiter les sanctions injustifiées. Il est également proposé de créer une catégorie distincte de carte, assortie de conditions d'octroi spécifiques et adaptées à ces métiers d'intervention.

BRU-EI_ZO recommande de supprimer les cartes professionnelles médicales communales au profit des cartes régionales existantes afin d'harmoniser le système et d'en améliorer la lisibilité pour les professionnels de santé.

BRU-EI_ZO recommande la mise en place de cartes de stationnement hors voirie pour les entrepreneurs et indépendants lorsque leur activité leur permet, afin de répondre à leurs besoins spécifiques.

1.7 Gestion de l'espace pour la logistique et la recharge électrique

Zones de livraison

BRU-EI_ZO recommande de veiller à ce que les zones de chargement et de déchargement soient exclusivement accessibles à ces professionnels. Les dimensions des emplacements doivent également être repensées pour s'adapter aux véhicules utilitaires et aux véhicules électriques utilisés dans le cadre d'activités professionnelles.

BRU-EI_ZO recommande de développer des solutions innovantes pour faciliter les livraisons et interventions professionnelles en milieu urbain, dans un contexte marqué par l'essor du commerce en ligne et la pression croissante sur les infrastructures de stationnement. La création de zones de chargement et de livraison par quartier, accessibles via une application mobile permettant la réservation en temps réel, constitue une piste privilégiée. Cette application offrirait également un suivi cartographique et statistique régulièrement mis à jour, accessible aux autorités, aux professionnels et

aux citoyens, afin de disposer d'une vision claire de l'offre disponible et de son évolution. Un tel dispositif permettrait d'améliorer l'accès des indépendants et entrepreneurs aux espaces de stationnement, d'optimiser la gestion du trafic urbain et de réduire le risque de contraventions.

BRU-EI_ZO rappelle que les places de stationnement en voirie destinées au chargement/déchargement doivent être exclusivement réservées aux entrepreneurs et indépendants pour leurs opérations de chargement et déchargement, afin de permettre à ces professionnels de poursuivre leurs activités sans entrave et contribuer à la prospérité de la Région bruxelloise. Par ailleurs, **BRU-EI_ZO** plaide pour une politique de sanction plus ferme à l'encontre des véhicules non autorisés stationnés sur ces emplacements, afin d'assurer leur disponibilité effective pour les professionnels qui en dépendent.

BRU-EI_ZO attire l'attention sur l'absence d'harmonisation du contrôle des zones de livraison entre les différentes communes bruxelloises. Il est nécessaire de clarifier les règles concernant les types de véhicules autorisés à se stationner dans ces zones (camions, camionnettes, etc.) afin d'éviter incohérences et conflits entre les règles locales. Cette démarche ne vise pas à uniformiser les procédures de demande, qui doivent rester adaptées aux réalités urbaines locales, mais à garantir une meilleure transparence régionale et une coordination accrue entre les niveaux de pouvoir sur les conditions de stationnement (lieu, horaires, durée, types de véhicules). L'harmonisation des contrôles de l'utilisation des zones de livraison permettrait ainsi d'objectiver les besoins en matière de logistique urbaine, de renforcer l'efficacité des politiques de mobilité et d'adapter les mesures aux exigences économiques et opérationnelles réelles.

BRU-EI_ZO recommande de mettre en place une procédure simplifiée permettant aux indépendants et entrepreneurs d'utiliser les zones de chargement pour se garer temporairement afin d'accomplir certaines tâches de livraison liées à leur activité professionnelle. Cette mesure viserait à réduire les contraventions injustifiées, à offrir davantage de flexibilité aux professionnels et à optimiser la logistique urbaine, tout en limitant les comportements illicites et en conciliant les besoins économiques avec les objectifs de mobilité durable.

Bornes de recharge

BRU-EI_ZO demande le lancement d'une réflexion approfondie sur le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques à Bruxelles, en vue de poursuivre l'adéquation de l'offre de points de recharge pour répondre à la demande actuelle et future, tout en veillant à leur adéquation avec les besoins réels des usagers. Cette réflexion devrait inclure une analyse des zones géographiques à forte demande, ainsi qu'une évaluation des besoins spécifiques des indépendants et entrepreneurs dont l'activité dépend de ces véhicules. Par ailleurs, toute nouvelle implantation de bornes de recharge devrait faire l'objet d'une évaluation d'impacts sur l'offre de stationnement classique, notamment dans les zones où la pression est déjà élevée. Il est essentiel de maintenir un équilibre entre les objectifs de transition énergétique et les besoins opérationnels des indépendants et des PME. Cette réflexion devrait également inclure les obstacles à lever, en vue de faciliter l'installation et l'utilisation des points de recharge en restant attentifs aux autres usages de la voirie (containers, pose d'échafaudage, intervention des pompiers, etc.).

BRU-EI_ZO recommande d'étudier la faisabilité de l'instauration d'un système de réservation pour certaines places de stationnement équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques, en particulier dans les zones à forte demande ou pour les professionnels soumis à des contraintes horaires. Ce système, qui pourrait être intégré à l'application FLOYA ou à une plateforme dédiée, devrait inclure des mécanismes de gestion efficaces tels que l'application de pénalités en cas de

réservation non honorée ou en cas d'occupation non réservée. La pression locale observée dans certains quartiers justifie la mise en place de tels outils afin de garantir un accès équitable et optimisé pour l'ensemble des usagers.

BRU-EI_ZO demande de lancer une réflexion quant à la double tarification pour les véhicules électriques qui doivent payer la recharge et le stationnement. **BRU-EI_ZO** demande que le principe de gratuité du stationnement pendant le temps de charge soit explicitement inscrit dans la révision du PRPS.

BRU-EI_ZO soutient la tarification appliquée aux véhicules restant stationnés après la fin de leur recharge, dans un délai raisonnable, à l'exception de la nuit (entre 22h et 9h).

BRU-EI_ZO recommande au Gouvernement de se pencher de manière proactive sur les perspectives et l'évolution future des véhicules électriques, en sollicitant l'avis d'experts et en tenant compte des normes et orientations européennes. Cette démarche vise à anticiper les évolutions technologiques et réglementaires, afin de garantir que les politiques publiques restent adaptées aux besoins futurs de mobilité durable et aux changements potentiels du secteur automobile.

1.8 Plateforme OSIRIS et coordination des chantiers en voirie publique

BRU-EI_ZO recommande d'adapter et de simplifier le système de gestion du stationnement via la plateforme OSIRIS pour mieux répondre aux besoins des indépendants et entrepreneurs. Cela inclut la mise en place de zones réservées pour la livraison et l'intervention, la simplification des procédures d'exonération et de recours pour les professionnels, une meilleure communication et accessibilité des informations sur la plateforme ainsi qu'une diminution du montant des amendes OSIRIS.

BRU-EI_ZO insiste sur la nécessité d'une simplification fondamentale de la procédure en excluant tous les chantiers qui n'ont pas d'impacts significatifs sur la voirie, tout en confiant à la commune la responsabilité d'assurer une coordination efficace sur son territoire.

BRU-EI_ZO demande d'uniformiser les procédures entre la Région et les communes ainsi que les documents à introduire, et à assurer une coordination entre Osiris et *parking.brussels*.

BRU-EI_ZO appelle à centraliser l'ensemble du processus sur une seule et même plateforme ainsi qu'à moderniser en profondeur cette plateforme OSIRIS unifiée, avec une interface intuitive, des validations automatiques et des guides clairs adaptés à chaque type de chantier. Elle estime également qu'une réduction des délais de traitement des demandes est urgente, afin de permettre aux entreprises de mieux planifier leurs activités.

BRU-EI_ZO demande par ailleurs la création d'un guichet centralisé, où les entreprises pourraient poser leurs questions ou signaler des problèmes, en lieu et place de la communication morcelée actuelle entre les différents services communaux et régionaux.

BRU-EI_ZO dénonce le fait que lors d'un contrôle sur un chantier de type D - c'est-à-dire un chantier pouvant être réalisé dans un délai de 20 jours - les services de contrôle partent de facto du principe qu'il y a infraction. Cela oblige les entreprises à fournir des preuves de leur demande, alors que l'administration devrait être en mesure de retrouver cette information elle-même, engendrant ainsi une charge administrative supplémentaire pour les opérateurs économiques.

Au vu de toutes les recommandations qui précèdent, **BRU-EI_ZO** constate avec préoccupation que la gestion du stationnement à Bruxelles reste fragmentée, complexe et peu lisible pour les usagers, au détriment des indépendants, professions libérales, des PME et généralement des professionnels dont l'activité dépend de l'utilisation de véhicules automobiles. Les disparités tarifaires, l'insuffisance des dispositifs hors voirie et l'absence d'harmonisation des règles entre communes limitent l'efficacité des politiques régionales et nuisent à la mobilité et à l'attractivité économique.

BRU-EI_ZO rappelle que l'accessibilité des clients aux commerces et prestataires de services est aujourd'hui gravement compromise par la suppression massive de places de stationnement en voirie, ce qui impacte directement le chiffre d'affaires des entrepreneurs. L'entrepreneur indépendant doit être considéré comme un interlocuteur privilégié pour la prise en compte des intérêts économiques dans toute évaluation et mise en œuvre de la politique de stationnement.

Dans ce contexte, **BRU-EI_ZO** souligne la nécessité absolue de renforcer la gouvernance régionale et d'associer pleinement les partenaires sociaux et les acteurs économiques à la définition des politiques de stationnement. **BRU-EI_ZO** se déclare prêt à participer activement à ce processus, afin de garantir des solutions équilibrées, transparentes et adaptées aux besoins réels des usagers professionnels et de soutenir une mobilité efficace et cohérente sur l'ensemble du territoire.

*
* *

Annexe 1 : prix des cartes de dérogations pour riverains dans les différentes communes bruxelloises

Communes en infraction par rapport à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Commune	1 ^{ère} carte ³⁷ (€)	2 ^{ème} carte (€)
Anderlecht	15	127
Auderghem	15	127
Berchem Sainte-Agathe	37	140
Bruxelles Ville	15	127
Etterbeek	15	125
Evere	20	140
Forest	30	127
Ganshoren	35	150
Ixelles	26	211
Jette	29	180
Koekelberg	15	150
Molenbeek-Saint-Jean	30	127
Saint-Gilles	31	127
Saint-Josse-ten-Noode	5	120
Schaerbeek	29	127
Uccle	15	127
Watermael-Boitsfort	15	127
Wolluwe-Saint-Lambert	15	120
Wolluwe-Saint-Pierre	20	127
Moyenne	21,68	137,16

³⁷ *Parking.brussels* (Anderlecht, Berchem-Sainte-Agathe, Evere, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Gilles, Schaerbeek, Watermael-Boitsfort).

Les autres informations proviennent du site internet des différentes communes.

Prix des cartes de dérogations pour riverains dans les différentes communes bruxelloises au 17/03/2026.