

Le stationnement pourrait rapporter des millions d'euros en plus à Bruxelles

Extraits. Article complet réservé aux lecteurs inscrits gratuitement à L'Echo

https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/bruxelles/le-stationnement-pourrait-rapporter-des-millions-d-euros-en-plus-a-bruxelles/10337619.html?utm_source=SIM&utm_medium=email&utm_campaign=20211011_TODAY_MORNING_FR&utm_content=&utm_term=&M_BT=1471970236531

L'Echo – Pauline Deglume – 09/10/21

Avec une augmentation de 120% des tarifs du stationnement en voirie, la Région bruxelloise s'alignerait sur d'autres capitales européennes.

Quel modèle économique futur pour l'agence régionale de stationnement? Cette question a fait l'objet d'une étude réalisée par le consultant Rebel qui a tenu compte de la nécessité d'**améliorer la rentabilité**, mais aussi de la **fonction de service public** remplie par parking.brussels qui s'inscrit dans les objectifs de réduction automobile fixée par le plan régional de mobilité Good Move. Pas forcément alignées au départ, ces deux visions semblent converger vers une hausse des tarifs du stationnement en Région bruxelloise.

Mais revenons d'abord aux bases: parking.brussels a vu le jour en 2014, notamment dans le but d'**harmoniser la politique de stationnement** des 19 communes. Une dizaine d'entre elles ont d'ailleurs confié la gestion et le contrôle du stationnement en voirie à l'agence régionale qui contrôle désormais 56% des emplacements réglementés à Bruxelles. La création de parkings de dissuasion, la conclusion d'accords avec le secteur privé pour la mutualisation de places et le développement d'une offre de parkings pour vélos font aussi partie de ses missions.

À ce stade, **l'objectif d'harmonisation est loin d'être atteint**, confirme l'étude Rebel. En zone rouge, la deuxième heure de stationnement coûte 3 euros à Saint-Gilles contre 1,5 euro à Forest, par exemple. Les tarifs sont encore plus variés pour ce qui est des cartes de riverains: 5 euros à Auderghem; 15 à Ixelles, 25 à Berchem, 30 à Molenbeek...

Tarifs actuels très bas

Le stationnement de voirie est la seule activité de parking.brussels qui génère des bénéfices nets. Selon l'étude, la réduction du nombre d'emplacements, annoncée dans Good Move, aura un impact limité sur le modèle économique de l'agence, qui profitera du déploiement de véhicules scanners et d'autres technologies pour réduire ses coûts. En outre, aucun plan stratégique ne permet pour l'instant d'atteindre l'objectif de réduction de 65.000 places. **Au rythme actuel, maximum 10.000 emplacements auront disparu d'ici à 2030**, estime Rebel.

Mais l'étude tend surtout à démontrer qu'il existe **une marge pour augmenter les tarifs bruxellois**, particulièrement bas au regard d'autres villes. Et que cela inciterait les visiteurs à se garer dans des parkings hors voirie, autre objectif poursuivi par les autorités bruxelloises. Selon le tableau comparatif fourni par Rebel, **la première heure de stationnement peut monter jusqu'à 4 euros de l'heure à Paris, 4,70 à Copenhague et 7,50 à Amsterdam**, alors qu'elle ne dépasse jamais 2 euros en Région bruxelloise. Les prix en vigueur pour les cartes riverains sont également nettement plus élevés dans d'autres villes européennes: 245 euros à Berlin et 187 euros à Genève.

En tenant compte du principe d'élasticité des prix, il est démontré que **ceux-ci pourraient augmenter jusqu'à 120%** pour obtenir le meilleur rendement. Au-delà, la demande de stationnement décroît et les recettes n'augmentent plus. De 14,5 millions d'euros en 2019 (sans les redevances), les recettes brutes provenant du stationnement en voirie pourraient alors **augmenter de 5,9 millions d'euros, soit un peu plus de 40%**. Des revenus supplémentaires peuvent aussi être engrangés du côté des cartes de riverains. L'étude évoque une inélasticité des prix tant la hausse de tarification n'aura pas d'influence sur la demande de dérogation des habitants si celle-ci reste "raisonnable".

Un scénario "Amsterdam"

Mais l'étude va plus loin en réalisant des **projections très volontaristes pour l'avenir**. Il y a tout d'abord le scénario tenant compte des objectifs de Good Move (réduction des emplacements de stationnement et de l'utilisation de la voiture). Les tarifs en voirie sont majorés: 4 euros la première heure en zone rouge et 5 euros par heure supplémentaire. La première carte riverain revient à 30 euros et la seconde à 100. Dans le **second scénario, inspiré d'Amsterdam**, les tarifs en voirie atteignent 10 euros pour la première heure en zone rouge et 15 pour les heures suivantes. Il faut compter 240 euros pour une première carte de riverain et 900 euros pour la seconde.

Selon les projections de Rebel tenant compte également de la baisse du personnel et de l'automatisation des contrôles, les recettes générées par le stationnement en voirie (redevances comprises) dans les communes délégantes passeraient de 35,1 millions en 2019 à 62,8 millions dans le scénario Good Move et **290 millions dans le scénario Amsterdam**. Les cartes de riverains et de dérogation pourraient générer 7,3 millions ou 41,5 millions d'euros de recettes selon le scénario choisi au lieu des 3,6 millions engrangés en 2019.

Reste à voir si le gouvernement bruxellois, qui peine à boucler son budget 2022, s'aventurera dans cette voie pour combler les trous.

Le résumé

- Le bureau d'études Rebel s'est penché sur le modèle économique futur de l'agence régionale de stationnement.
- À l'heure actuelle, la gestion et le contrôle du stationnement de voirie sont la seule activité génératrice de bénéfices nets pour parking.brussels.

- Les tarifs bruxellois du parking en voirie et des cartes de riverains seraient pour l'instant nettement plus bas que dans les autres villes européennes.
- Selon l'étude, l'optimum économique permettant d'augmenter les tarifs de stationnement est de 120%, ce qui permettrait d'accroître les recettes de 40,8%.