

A Bruxelles, la voiture règne sur la moitié de l'espace public

Alors que son usage et sa possession sont en diminution en Région bruxelloise, la voiture bénéficie de 53,2 % de l'espace public. En comparaison, moins de 5 % sont dévolus aux transports en commun et au vélo réunis.

GIL DURAND

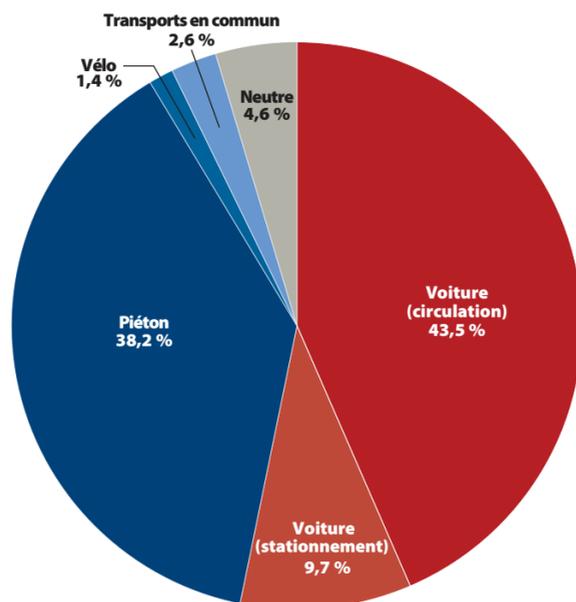
A Bruxelles, la voiture occupe toujours plus de la moitié de l'espace public alors que son usage et sa possession sont en baisse ces dernières années ; une situation qui entrave la transition vers une mobilité urbaine durable. C'est, en substance, la conclusion d'une étude menée par les Chercheurs d'air, une ASBL qui milite pour une amélioration de la qualité de l'air à Bruxelles, réalisée avec le Brat, un bureau de recherche en aménagement du territoire. Leur analyse porte sur les espaces publics qui concernent les déplacements (les parcs ou le canal en sont exclus), sans tenir compte des installations consacrées spécifiquement à un moyen de transport sans possibilité d'être partagées, comme les tunnels ou le ring.

Ces nuances prises en compte, toujours prioritaire, la voiture ? « L'étude montre qu'elle accapare toujours l'espace public », avec 53,2 % qui lui est consacré, confirme Renaud Leemans, coordinateur de campagnes chez les Chercheurs d'air. « Ce déséquilibre constitue un frein au développement d'infrastructures pour les autres modes de déplacements : trottoirs, pistes cyclables séparées, sites propres pour les transports en commun... »

Un score auquel, on peut aussi ajouter en partie ce que les auteurs appellent les espaces neutres, comme les centres de ronds-points ou les bermes centrales. « Ces espaces représentent 5 % du total, ce qui est assez énorme, c'est plus que les espaces dévolus aux cyclistes et aux transports en commun réunis ! », résume Renaud Leemans qui nuance néanmoins : « Tous ces aménagements ont pour partie été créés autour de la voiture mais ils ne sont pas perdus pour autant car ils permettent parfois d'amener de la végétation dans la ville, ce qui est important aussi. »

Répartition de l'espace public à Bruxelles en fonction des différents modes de transport

2.675 ha d'espace public sur un total de 16.242 ha pour la Région de Bruxelles-Capitale.



Source : Brat & Les chercheurs d'air

La première place du véhicule privé dans la ville est confortée par le stationnement : 9,7 % de l'espace public sont consacrés au parking. « C'est gigantesque comme résultat alors qu'on ne tient compte que du stationnement en voirie, pas des parkings privés, souterrains ou des supermarchés », enfonce le responsable de l'étude.

La voiture moins utilisée

« C'est d'autant plus dommageable que la possession et l'utilisation de la voiture sont en baisse dans la capitale », poursuit-il. A Bruxelles, en 2024, 56,4 % des ménages ne possédaient pas de véhicule privé selon les chiffres de Statbel.

Quant aux comportements de déplacement dans la Région bruxelloise, la dernière étude de Bruxelles Mobilité publiée en juin 2025 montrait que les déplacements actifs étaient largement en tête, avec près de 40 % des trajets effectués à pied (31,2 %) ou à vélo (8,6 %), devant les transports en commun avec un peu moins de 30 %. La voiture, elle, poursuit sa chute à long terme avec 29 %, en recul de 9 % depuis 2010 malgré un léger rebond ces dernières années.

Voilà pour les chiffres. Mais dans les faits, la situation semble relativement figée. C'est assez manifeste pour les cyclistes, dont le nombre est en nette progression ces dernières années : l'espace réservé aux deux-roues, malgré une réelle amélioration depuis dix ans, n'est que de 1,4 %. « Ce résultat montre la proportion de pistes cyclables séparées », précise Renaud Leemans. « C'est une manière de rappeler qu'une "vraie" piste cyclable doit être séparée du trafic

automobile et permettre aux cyclistes d'évoluer en sécurité ».

Une évolution très lente

Si la marche arrive en deuxième position (38,2 %), la Stib, elle, ne dispose que 2,6 % d'espace en site propre pour ses trams et bus. « Malgré quelques changements marquants, la situation a finalement assez peu évolué ces dix dernières années », regrette-t-on chez les Chercheurs d'air, en comparaison avec la dernière étude du genre, publiée par Bruxelles Mobilité en 2016.

Alors que les autorités font face à la nécessité de décarboner leurs territoires, le transport routier se retrouve souvent en ligne de mire. Et pour cause : à Bruxelles, il représente à lui seul 25 % des émissions de gaz à effet de serre de la Région. En France aussi, un think tank, *Forum vies mobiles*, a récemment présenté une étude qui propose de « rendre » 43 % du réseau routier aujourd'hui réservé à la voiture aux transports en commun et aux mobilités actives (piétons et cyclistes).

« Reprendre de l'espace à la voiture, c'est une façon de développer les modes actifs, d'améliorer la qualité de l'air – et donc la santé des citoyennes et citoyens – mais aussi de repenser l'espace public comme un endroit de rencontre, de jeu, de vie... », estime Renaud Leemans avant de conclure : « Dans l'optique des objectifs européens sur la qualité de l'air à 2030, les politiques feraient bien de repenser l'organisation de l'espace public en fonction des choix de déplacement des Bruxelloises et des Bruxellois ».



Même là où l'offre de transports publics est importante, la voiture reste omniprésente. © BELGA

Le grand basculement vers les compteurs communicants

Ores et Resa lancent le remplacement massif des vieux compteurs électriques par des « smart meters ». Objectif : équiper tous les Wallons d'ici 2029, pour plus de transparence et de maîtrise énergétique.

BERNARD PADOAN

En avril de l'an dernier, le précédent gouvernement wallon avait décidé du principe du remplacement des vieux compteurs électriques mécaniques par des compteurs dits « communicants » qui permettent de mesurer en temps réel l'électricité prélevée ou injectée dans le réseau. Le décret Electricité prévoit ainsi que l'ensemble des clients des gestionnaires des réseaux de distribution d'énergie (GRD) wallons devront être équipés de ces compteurs nouvelle génération d'ici la fin de l'année 2029.

Une tâche d'ampleur pour les deux principaux GRD au sud du pays, Ores et Resa, qui ont lancé un appel d'offres conjoint pour désigner un opérateur en charge de l'installation des compteurs au fil des prochaines années. Le marché a été attribué au printemps 2025 à une association momentanée de quatre sous-traitants (Infra Group, APK Group, Circet et Kobor), qui fourniront

un service « tout-en-un », de la prise de rendez-vous avec les clients jusqu'à l'installation effective des nouveaux compteurs. Ce déploiement généralisé commence cette semaine chez Ores et d'ici la fin du mois chez Resa.

Une maîtrise plus fine de la consommation

Les GRD insistent sur les avantages que présentent ces « smart meters » : transmission automatique des index (plus besoin de relevés manuels), possibilité de réaliser des opérations à distance (en cas de déménagement ou de changement de fournisseur par exemple)... Mais ils offrent également aux ménages la possibilité de connaître de manière plus fine leur consommation électrique, via une application qui permet un suivi détaillé, et donc de modifier éventuellement certains comportements. Des appareils intelligents ou domotiques peuvent également être connectés au compteur via le port client (P1).

« Les clients qui prépaient leur énergie, et qui devaient jusqu'à présent recharger une carte à glisser dans leur compteur au CPAS ou dans certains commerces, peuvent désormais effectuer cette opération en ligne », explique-t-on également chez Ores.

Pour les ménages disposant de panneaux photovoltaïques installés avant le 1^{er} janvier 2024, la pose d'un compteur communicant ne change rien au mécanisme de compensation (le « compteur qui tourne à l'envers ») : la déduction des kWh injectés dans le réseau se fait au moment de la régularisation annuelle. Les compteurs communicants sont par ailleurs un outil indispensable pour bénéficier des contrats dynamiques qui commencent à faire leur apparition dans l'offre commerciale des fournisseurs d'électricité, ou pour faire partie d'une communauté d'énergie.

On notera que l'installation du compteur communicant est gratuite pour le client. Et que ce dernier peut... faire

désactiver la fonction communicante via une demande auprès de son GRD.

Les consommateurs seront prévenus par téléphone, courrier ou mail pour la prise d'un rendez-vous. Ils peuvent également se rendre sur le site internet de leur GRD pour connaître la période pendant laquelle leur compteur sera remplacé, puisque les opérations se dérouleront sur quatre ans.

Jusqu'ici, Ores avait déjà installé 389.000 compteurs communicants sur un total de 1,5 million de clients, et Resa 100.000 sur 465.000. Un rythme qui va donc nettement s'accélérer, jusqu'à 300.000 installations par an en 2027 rien que chez Ores. Au total, le remplacement des compteurs représente un investissement de plus de 600 millions d'euros pour les deux GRD. Un coût qui sera toutefois répercuté sur les factures des consommateurs via les frais de réseau.