

Bruxelles - Pentagone

**Reconversion d'un immeuble de bureaux
en une résidence étudiante
sis Boulevard Bischoffsheim 11 à 1000 Bruxelles**

Éléments de mobilité

Rapport technique

Version 1.2 du 12 décembre 2025

Client :

PROMIRIS

PROMIRIS MANAGEMENT SERVICES
CHAUSSÉE DE BRUXELLES 135 A BTE 3, B14
1310 LA HULPE

Auteur :



BUREAU D'ETUDES AME SRL
Résidence Grande Barre, 22 bte 2
B-7522 Lamain (Tournai)
www.bureau-ame.be

Table des matières

Introduction.....	3
1. Présentation du projet dans ses aspects ‘mobilité’	4
2. Situation du projet au sein de la RBC	6
3. Contexte stationnement	7
a) Le stationnement en voirie	7
b) Le stationnement en ouvrage	9
4. Synthèse	10



Introduction

La société Promiris a pour projet la reconversion d'un immeuble de bureaux (ancien siège d'Electrolux) sis Boulevard Bischoffsheim 11 à 1000 Bruxelles en une résidence étudiante de quelque 150 chambres et studios (B'11 Campus).

Cette opération, qui se traduit par l'apport de quelque 150 nouveaux « résidents » dans le Pentagone, amène en toute logique des questionnements en termes de mobilité et plus particulièrement de stationnement.

Dans ce contexte, la présente note a pour but de répondre à ces interrogations en présentant les incidences du projet.

Philosophie de la mission

Cette étude a été établie de manière indépendante, sans parti pris. Elle se base sur des éléments factuels (fournis par le demandeur, établis par le Bureau d'études AME srl ou encore repris d'autres sources (toutes référencées) et porte sur des aspects techniques dans le domaine de la mobilité (volume, capacité, ...). Elle n'a nullement la prétention d'établir le ressenti des riverains du projet.

Les éléments techniques présentés dans ce document sont donnés en toute bonne foi afin que tout un chacun puisse se faire son opinion sur le projet et ses éventuels impacts. Le bureau d'études AME srl décline toute responsabilité quant aux dommages directs et indirects qui pourraient résulter d'analyses personnelles et de décisions basées sur ce document.

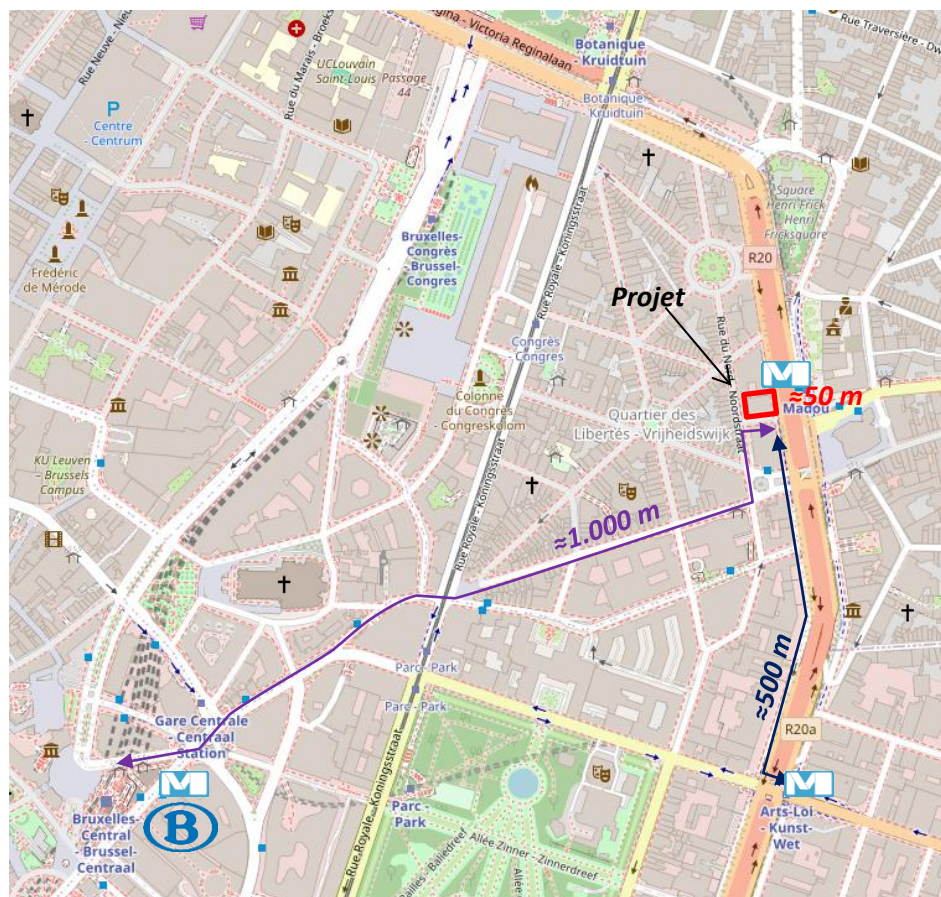


Figure 1 : Localisation du projet
(Fond : OSM)



1. Présentation du projet dans ses aspects ‘mobilité’

En résumé

La résidence B'11 Campus, qui comptera de l'ordre de 50 studios et 100 chambres, se situe au cœur de la capitale, sur la Petite ceinture à proximité immédiate de la station de Metro Madou (<50 mètres) et à 1 km de la gare centrale. D'emblée son niveau de desserte en transport en commun peut être qualifié d'excellent au vu du public concerné. Le projet est situé dans une zone où le stationnement est réglementé en voirie. Seuls les résidents peuvent y disposer d'une carte de stationnement permanent (au-delà de la durée maximale autorisée). Plusieurs parkings publics en ouvrage (gestion privée ou publique) sont présents aux alentours (6 dans un rayon de 500 m) et offrent des solutions d'abonnement. Le projet offre la possibilité à tous ces occupants de stationner de manière facilement accessible un vélo.

Le taux de motorisation des occupants

Il n'existe aucune référence pour déterminer de manière absolue le taux de motorisation (voiture comme conducteur) d'une telle résidence étudiante et de ce projet en particulier. Cependant, ce type de logement répond à certaines tendances qui peuvent être affinées par l'analyse du contexte dans lequel il se situe.

Le taux de motorisation varie en fonction de plusieurs facteurs comme :

- la localisation de la résidence (centre-ville ou campus excentré)
- la proximité des lieux d'enseignements
- les infrastructures de transport qui relient ces deux premiers pôles ainsi que le lieu de résidence principale de l'étudiant
- les facilités offertes en termes de déplacement à vélo
- l'offre et le coût du stationnement.

Recherche de chiffres

De manière générale, une rapide recherche sur internet concernant le taux de motorisation des étudiants résidant en logement collectif débouche sur l'information que celui-ci est 'faible'. L'approfondissement dans ce questionnaire mène à des constats émanant d'enquêtes de mobilité réalisées auprès de l'ensemble de la population bruxelloise concernant les parts modales. Il en ressort que, de manière générale, avec près de 27% [ECD 2021-2022, Bruxelles Mobilité] la voiture est bien moins utilisée que les modes actifs et les transports en commun. Cela laisse envisager que le taux de motorisation des étudiants soit encore moins élevé que cette moyenne.

Des arguments comme l'excellente desserte en transports en commun et le prix très avantageux de 12€ de l'abonnement STIB annuel sont également avancés pour justifier que la voiture est très peu utilisée comme mode de transport principal par les étudiants de la capitale belge. La possession d'une voiture personnelle n'est donc ni nécessaire ni pratique pour la majorité des étudiants vivant en résidence à Bruxelles.



Quelques sources disponibles sur internet et leur contexte :

perspective.brussels – Février 2025 : Panorama de la vie étudiante : Pratiques urbaines et rapport à la ville Analyse de l'enquête 2023-2024

Le nombre d'étudiants (kotteurs + non kotteurs) déclarant utiliser au quotidien une voiture est de 8,5%.

Faculté Saint-Louis – 2007 : Être mobile Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles

L'automobile en tant que conducteur n'est utilisée, comme dernier mode pour arriver aux Facultés, que par 4,8 % des étudiants.

ULg – 2014 : Enquête mobilité des étudiants

Le taux d'usage de la voiture comme conducteur pour les étudiants résidant à Liège est de 13% pour l'ensemble de l'université et monte à 17% pour le seul campus du Sart-Timan (relativement excentré et moins bien desservi par les transports en commun).

Autres sources :

UMONS – 2024 : Enquête de mobilité

Alors que la taille de l'urbanisation est bien plus petite que celle de la RBC, que l'offre en transport en commun y est bien moins développée et que des solutions de stationnement gratuit sont présentes, le taux de motorisation des étudiants non 'kotteurs' a été estimé à 4,2%.

PROMIRIS : Retour d'expérience d'autres résidences étudiantes

« Le taux de motorisation des résidents est marginal, voire inexistant »

CONCLUSION

Au vu des éléments présentés ci-avant, le taux de motorisation (en voiture comme conducteur) des occupants de la résidence sera assurément faible et peut être raisonnablement estimé à quelque 5%.

Cependant, à travers la présente réflexion, un taux maximaliste de 10% a été choisi pour tester la robustesse du contexte dans lequel s'inscrit le projet. Cela porte à 15 le nombre de voitures à considérer pour l'analyse des incidences de la résidence.



2. Situation du projet au sein de la RBC

A la lecture de la carte ci-contre, le projet présente une position centrale par rapport aux différents lieux d'enseignements supérieurs et universités.

A la lecture de la carte ci-dessous, le projet présente une position tout aussi centrale par rapport aux réseaux de transports en commun.

De plus, le parking vélo du projet est directement accessible depuis la piste cyclable longeant la Petite ceinture ce qui le met en contact direct avec le réseau cyclable dont le maillage a été aménagé et développé depuis de nombreuses années à travers la région.

Dans ce contexte, le projet présente tous les paramètres requis en termes de desserte en transports en commun, de modes actifs et de proximité des lieux d'enseignements pour permettre un fonctionnement pour lequel l'usage de la voiture ne représente pas une nécessité.

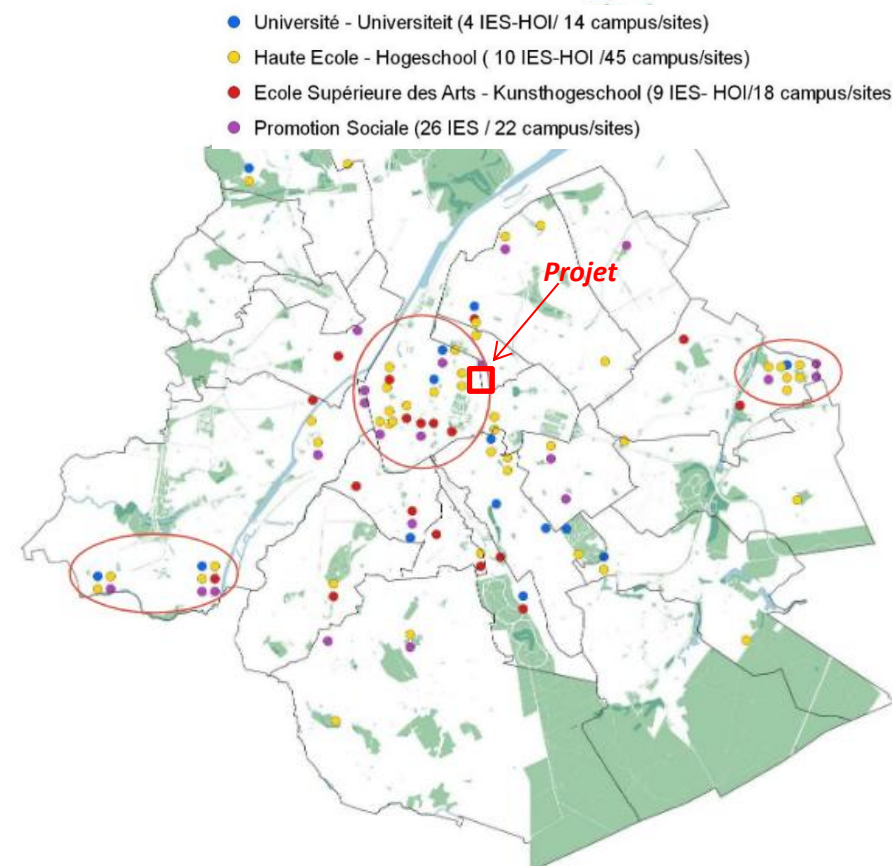
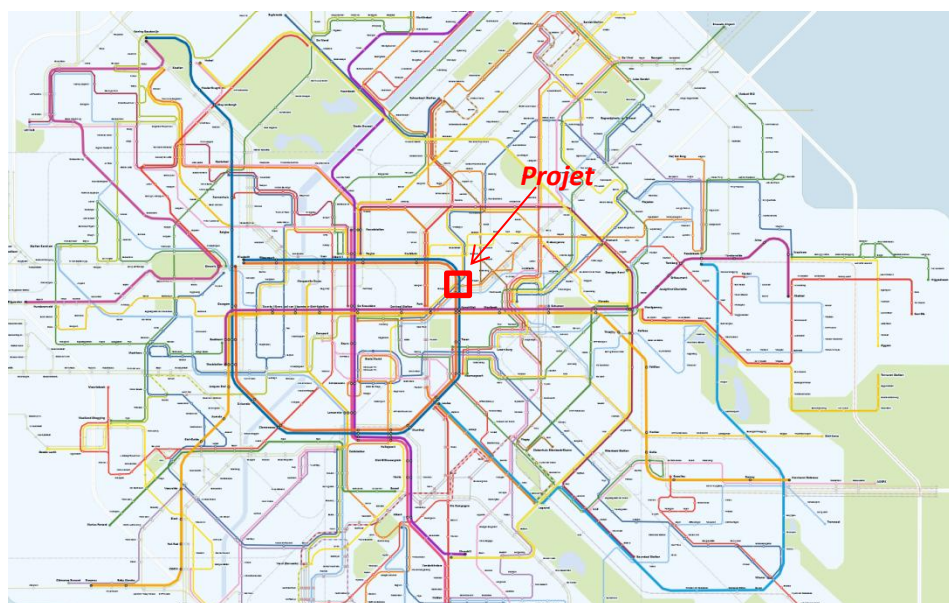


Figure 2 : Institutions d'enseignement supérieur (campus/site)
(Source : perspective.brussels - Panorama de la vie étudiante :
Pratiques urbaines et rapport à la ville - Analyse de l'enquête 2023-2024)

Figure 3 : Plan des réseaux STIB
(Source : <https://www.stib-mivb.be>)



3. Contexte stationnement

a) Le stationnement en voirie

Comme l'illustre la carte ci-contre, le projet se situe en bordure du Pentagone où le stationnement en voirie est payant (9:00-21:00) et limité dans le temps (zone grise). De l'autre côté de la Petite ceinture, sur le territoire de Saint-Josse-ten-Noode, le stationnement en voirie est payant (9:00-21:00) mais non limité dans le temps (zone verte). Les tarifs sont renseignés ci-dessous.

Selon les sites internet communaux :

Zone grise

La zone grise est payante avec un maximum de 4h30 de stationnement.

- 1ère demi-heure = 0,90€
- 2ème demi-heure = 2,70€
- 2ème, 3ème et 4ème heure = 5,60€
- Dernière demi-heure = 2,70€

En cas de non-paiement de la redevance horaire ou de dépassement de la durée, la redevance forfaitaire pour tout véhicule dans la zone grise est fixée à 47 € par période de 4h30.

Zone verte à Saint Josse-ten-Noode

La zone verte veut favoriser le stationnement des riverains (usage de la carte de riverain). Elle est payante. Durée de stationnement non limitée.

- 1er 1/4h Gratuit
- 1ere 1/2h 0,90€
- 2e 1/2h 0,90€
- 2e heure 3,50€
- Heure supplémentaire 2,60€

En cas de non-paiement de la redevance horaire ou de dépassement de la durée, la redevance forfaitaire pour tout véhicule dans la zone verte est fixée à 35 €.



Figure 4 : Extrait de la carte des zones de stationnement
(source : <https://parking.brussels>)

L’une des conditions nécessaires pour pouvoir disposer d’une carte ‘Riverain’ est d’avoir sa résidence principale ou secondaire sur le territoire des communes concernées. A titre documentaire, le coût de ces cartes est renseigné dans le tableau ci-contre.

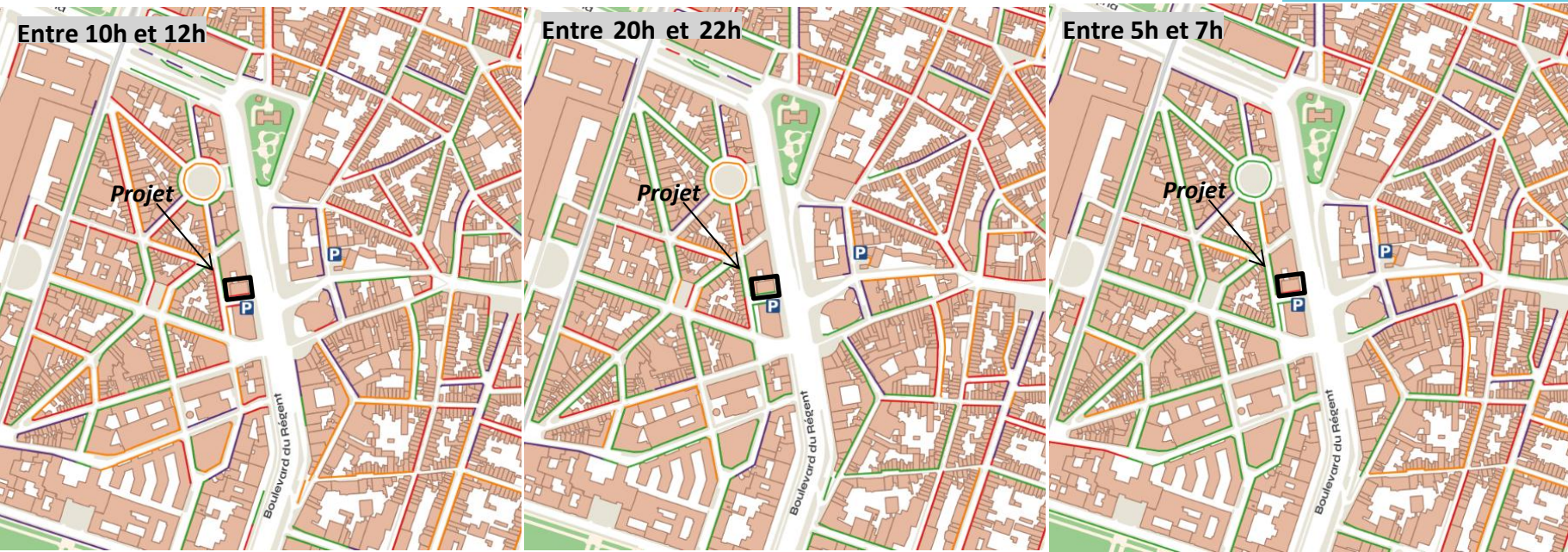
	Résidence principale	Résidence secondaire
Bruxelles-Ville	15€ / an	530€ / an

Les occupants de la résidence étudiante ne pourront pas s’y faire domicilier à la seule exception des étudiants étrangers. Parmi ces derniers, le nombre disposant d’une voiture peut être considéré comme insignifiant.

Dans ce contexte, les occupants de la résidence disposant d’une voiture ne pourront pas bénéficier d’une carte de stationnement en voirie. Ils pourront toutefois s’y stationner aux alentours de leur logement en dehors des périodes payantes à savoir entre 21h00 et 9h00.

Les cartes présentées ci-dessous, donnent les taux d’occupation constatés en voirie en 2023 en matinée, le soir et tôt le matin. En dehors des périodes payantes, nombre de sections de voirie présentent des taux inférieurs à 70%. Sans rentrer dans le détail, **le volume « dimensionnant » de quelque 15 voitures(*), retenu à travers ce document, pourra sans problème trouver place en dehors des périodes payantes.**

Figure 5 : Coût de la carte de stationnement « riverain »
(source : <https://www.bruxelles.be>)



(*) Pour rappel, ce chiffre a été fixé de manière maximaliste pour tester la robustesse du contexte dans lequel s’inscrit le projet (voir cadre en page 5).

Figure 6 : Taux d’occupation en voirie (source : <https://parking.brussels>)



b) Le stationnement en ouvrage

Une autre solution offerte aux occupants de la résidence étudiante est le stationnement dans les parkings publics en ouvrage. Six parkings de ce type sont présents dans un périmètre de quelque 500 mètres à vol d'oiseau. Tous proposent des abonnements dont certains spécifiques pour les étudiants. Le tableau suivant en donne le détail.

Parking	Adresse	Gestionnaire	Distance à pied du projet	Prix de l'abonnement mensuel (selon site des gestionnaires)	Capacité (selon le site de parking.brussels)
Spectrum	Rue du Nord 6 Bruxelles	INDIGO Neo	voisin de projet	200€ (7j/7)	168 places
Parking Scailquin	Rue de l'Alliance 16 Saint-Josse-ten-Noode	Commune de St-Josse-ten-Noode	300 mètres	120 € pour les non riverains	540 places
Royal	Rue de Ligne 27 Bruxelles	INDIGO Neo	800 mètres	225€ (7j/7)	159 places
Pacheco	Boulevard Pacheco 7 Bruxelles	Q-Park	800 mètres	230€	354 places
Passage 44	Rue de l'Ommegang 16-20 Bruxelles	Interparking	1.000 mètres	Abonnement étudiant 55.00 € (durée 9 mois)	526 places
Loi	Avenue des Arts 41 Rue de la Loi 19 Bruxelles	Interparking	1.200 mètres	Abonnement étudiant 55.00 € (durée 9 mois)	1.131 places

Figure 7 : Parkings en ouvrage dans les 500 m à vol d'oiseau du projet
(source : voir dans le tableau)

Le coût de ces abonnements peut représenter un frein à la possession d'une voiture pour un étudiant. Quand bien même ce coût pourrait être supporté, l'importance de l'offre aux alentours du projet fait que **l'intégration des 15 voitures(*), retenues à travers ce document, pourra sans problème trouver place dans les parkings en ouvrage.**

(*) Pour rappel, ce chiffre a été fixé de manière maximaliste pour tester la robustesse du contexte dans lequel s'inscrit le projet (voir cadre en page 5).



4. Synthèse

La présente note a pour but de déterminer les incidences en termes de mobilité de la reconversion d'un immeuble de bureaux (ancien siège d'Electrolux) sis Boulevard Bischoffsheim 11 à 1000 Bruxelles en une résidence étudiante de quelque 150 chambres et studios (B'11 Campus).

En toute logique et sur base de diverses sources (études, enquêtes et expériences de terrain), il peut être d'emblée avancé que les occupants de ce genre de logement disposent rarement d'une voiture. Le projet présente d'ailleurs tous les paramètres requis en termes de desserte en transports en commun, de modes actifs et de proximité des lieux d'enseignements pour permettre un fonctionnement pour lequel l'usage de la voiture ne représente pas une nécessité.

Alors que le taux de motorisation (en voiture comme conducteur) des occupants de la résidence sera assurément faible et peut être raisonnablement estimé à quelque 5%, un taux de motorisation maximaliste de 10% a été fixé afin de mettre en perspective le projet avec son contexte et d'en évaluer son éventuel impact. Cela porte à quelque 15 le nombre de voitures à considérer pour l'analyse des incidences de la résidence.

En termes de stationnement, ces voitures pourraient trouver place en voirie en dehors des heures payantes mais comme les étudiants ne pourront pas être domiciliés dans la résidence, ils ne pourront obtenir de carte 'Riverain' qui leur permettrait d'y stationner durant les heures payantes. S'offrira à eux également la possibilité de se parquer dans les parkings en ouvrage où ils pourraient obtenir un abonnement et dont la capacité permettrait assurément d'accueillir ce très faible volume de voitures fixé ci-avant.

En termes de circulation, il est clair qu'un volume de voitures tel que fixé ci-avant ne pourra perturber ni remettre en question les conditions telles qu'observées actuellement.

En conclusion, les incidences en termes de stationnement et de circulation automobile du projet B'11 Campus seront insignifiantes et non sensibles à l'échelle de la zone dans laquelle il s'intègre.

