

Agence du stationnement de la Région de Bruxelles – Capitale

Projet de Plan d'Action Communal du Stationnement (PACS) de la Commune d'Evere

Décembre 2016

Avant-propos

Le présent rapport correspond à la version « Projet » de Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) d'Evere, telle que conçue par le chapitre V de l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Conformément à l'art.19 de la même Ordonnance, et suite à la décision du Conseil communal d'Evere du 25 septembre 2014, ce Projet de PACS a été élaboré et rédigé par l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (parking.brussels). Ce travail se base notamment sur une étude préliminaire effectuée par les bureaux Transitec et espaces mobilités, sous la conduite de l'Agence du Stationnement et en collaboration avec la Commune.

Ce Projet de PACS débouchera sur une version définitive à la suite de l'enquête publique prévue par le chapitre V de l'Ordonnance susmentionnée. Il reviendra au Gouvernement bruxellois d'approuver cette version définitive, et à la Commune de la mettre en application.

Table des matières

Page

1. Contexte et enjeux de l'étude	6
1.1 Cadre général : plan régional et plan d'action communal	6
1.2 Méthodologie générale.....	9
1.2.1 Procédure d'élaboration	9
1.2.2 Contenu du PACS	10
1.3 Contexte territorial	12
1.3.1 Caractéristiques générales.....	12
1.3.2 Contexte "transports en commun"	15
1.3.3 Contexte aux frontières	17
1.3.4 Approche prospective : les projets.....	18
2. Etat des lieux	21
2.1 Stationnement sur voirie.....	22
2.1.1 Offre globale	22
2.1.2 Evolution de l'offre par rapport à l'état de référence de 2004	25
2.1.3 Le stationnement réservé : détail.....	25
2.2 Stationnement hors voirie	34
2.2.1 Situation existante	34
2.2.2 Parking communal.....	35
2.3 Cartes de dérogation.....	37
2.3.1 Cartes riverains	37
2.3.2 Autres cartes de dérogation.....	37
2.4 La demande en stationnement.....	39
2.4.1 Occupation diurne et nocturne.....	39
2.4.2 Rotations des véhicules en stationnement	42
2.4.3 Rotations dans le quartier "Polyclinique"	45
2.4.4 Rotations autour de la "Maison communale"	49
2.4.5 Rotations dans le quartier "Gare d'Evere – Limite Schaerbeek"	54
2.4.6 Rotation dans le quartier "Evere Nord"	58

2.4.7	Rotation dans le quartier de l'avenue des "Loisirs" (Triton / Evere Shopping).....	62
2.4.8	Rotation sur "Paduwa"	66
2.4.9	Synthèse des enquêtes de rotation	73
2.5	Contrôle	75
2.6	Recettes et bilan du fonctionnement du stationnement	77
3.	Définition des enjeux	78
3.1	Améliorer le respect pour les réglementations en vigueur en voirie	79
3.2	Ajuster la politique de réglementation du stationnement de voirie	79
3.3	Optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture	80
3.4	Identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie	80
3.5	Enjeux complémentaires d'envergure régionale	80
4.	Plan d'actions	82
4.1	Action 1 : améliorer le respect pour les réglementations en vigueur en voirie	82
4.1.1	Action 1.1 : Optimisation du contrôle	82
4.1.2	Action 1.2 : assurer une bonne communication.....	84
4.2	Action 2 : ajuster la politique de réglementation du stationnement de voirie	85
4.2.1	Action 2.1 : améliorer la rotation dans le quartier de la Maison Communale et aux alentours	85
4.2.2	Action 2.2 : améliorer la cohérence de la réglementation à la frontière avec Schaerbeek	89
4.2.3	Action 2.3 : améliorer la lisibilité de la réglementation le long de la chaussée de Louvain	91
4.2.4	Action 2.4 : préparer la Commune à l'arrivée à moyen ou long terme de grands projets de réaménagement et d'infrastructures.....	92
4.2.5	Gratuité du stationnement durant l'heure de midi	95
4.2.6	Synthèse de l'Action 2	95
4.3	Action 3 : optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture	99
4.3.1	Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	99
4.3.2	Livraisons	100
4.3.3	Voitures partagées	108
4.3.4	Taxis.....	110
4.3.5	Poids-lourds.....	111
4.3.6	Bus scolaires, autocars et Kiss & Ride	113
4.3.7	Deux-roues motorisés (2RM).....	116

4.3.8	Stationnement des vélos	118
4.4	Action 4 : identification du potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie	121
4.4.1	Le principe de la mutualisation	121
4.4.2	Options de compensation hors voirie pour les suppressions de places envisagées en voirie.....	122
4.4.3	Potentiel de mutualisation.....	122
4.4.4	Le parking communal	125
4.4.5	Conclusion.....	125
4.5	Action 5 : Une politique en matière de dérogation conforme aux nouvelles orientations régionales.....	126
4.6	Action 6 : déploiement d'un parking de transit (P+R) à hauteur de Bordet	129
4.7	Action 7 : évaluation biannuelle du PACS	129
4.7.1	Observatoire du stationnement.....	129
4.7.2	Groupe de travail stationnement.....	130
5.	Synthèse.....	131
5.1	Phasage des actions	131
5.2	Synthèse des actions pour les emplacements réservés	134
6.	Annexes.....	135

1. Contexte et enjeux de l'étude

Dans le cadre de l'ordonnance du 22 janvier 2009 (articles 19 et 40), la Commune d'Evere a souhaité déléguer l'élaboration de son PACS à l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (Agence). L'Agence s'est adjoint les services de deux bureaux d'études spécialisés – Transitec et Espaces-Mobilités – pour l'aider à mener à bien cette mission.

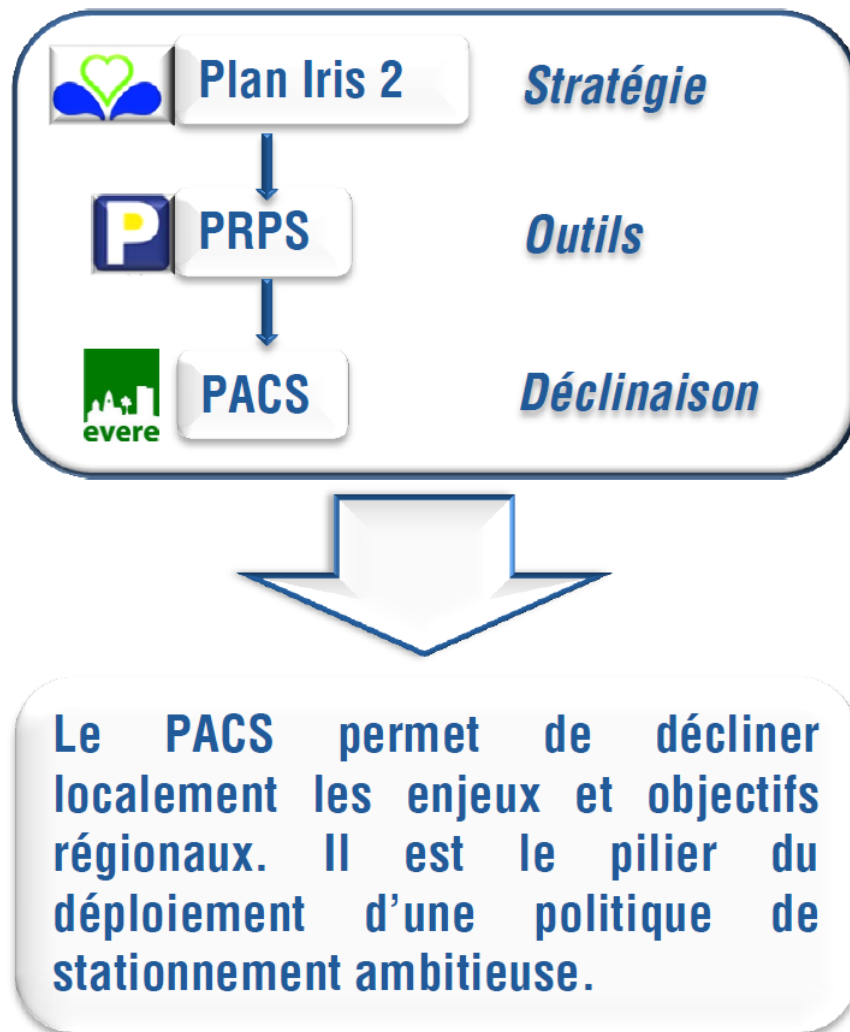
1.1 Cadre général : plan régional et plan d'action communal

Fig. 1.1.1 Selon l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, chaque commune bruxelloise doit adopter un Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS), dont les objectifs et principes sont essentiellement encadrés par ses Arrêtés d'exécution :

- arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan Régional de Politique du stationnement ;
- arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Portant sur l'ensemble du territoire d'une commune, le PACS vise à rendre opérationnel le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS), dont les principales ambitions sont de rééquilibrer les utilisations de la voie publique en vue d'un meilleur partage entre ses différents usage(r)s, et de simplifier la politique du stationnement à l'échelle régionale par l'harmonisation de ses instruments fondamentaux (tarification, horaires, dérogations ...). Le PRPS veut tout particulièrement protéger le stationnement des riverains et dynamiser celui qui est lié au commerce de détail et de proximité.

Le PACS constitue ainsi un outil de planification destiné à orienter la politique que la Commune entend mener en matière de stationnement au cours des prochaines années, et à guider ses actions en la matière.



Objectifs régionaux :

- report modal
- redistribution de l'espace public
- qualité de vie des riverains
- harmonisation et simplification des pratiques pour converger vers l'équité, la cohérence de la politique de stationnement

Figure 1.1.1 – PACS et objectifs régionaux

Fig. 1.1.2 Plus globalement, le PACS se fait l'écho du Plan Régional de Mobilité (Iris 2), qui vise à réduire de façon significative et durable la pression de l'automobile en ville, tout en garantissant l'accessibilité à ses différentes fonctions, notamment par le développement des alternatives à la voiture particulière.

Le Plan Iris 2 considère le stationnement comme un levier essentiel de la réduction de la dépendance automobile. Il doit ainsi inciter à l'usage prioritaire d'alternatives de transport performantes à l'intérieur de la Région, notamment par la réglementation, la redistribution ou la libération des espaces de voirie dédiés au stationnement, ainsi que la réorientation progressive de cette fonction hors voirie. Ceci, en faveur de l'amélioration du cadre de vie des bruxellois et de la qualité de l'air dans la capitale.

Le Plan Iris 2 confirme également la création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (parking.brussels) comme opérateur essentiel de la politique régionale du stationnement. Ses missions portent aussi bien sur la collecte et la mise à jour de données, la réalisation d'études et de document de planification, la formulation d'avis, la construction et la gestion de parkings (dont les futurs parkings de transit), le déploiement du parksharing et du stationnement vélo, la gestion et le contrôle du stationnement de voirie...

Figure 1.1.2 – Les enjeux d'une politique de stationnement



1.2 Méthodologie générale

1.2.1 Procédure d'élaboration

Ann. 1.2.1 La réalisation du PACS se déroule en 3 phases :

- phase 1 : élaboration du Projet de PACS (le présent document), et approbation de celui-ci par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- phase 2 : phase de consultation : enquête publique, avis des communes limitrophes et avis de la commune concernée. Cette phase est fixée à un délai légal de 60 jours pour collecter l'avis des riverains et des communes limitrophes, auquel s'ajoute un délai supplémentaire de 3 mois maximum devant permettre à la Commune d'Evere de se prononcer sur le document. Ce processus de concertation vise à ajuster si nécessaire les mesures proposées dans le projet en vue du PACS définitif ;
- phase 3 : élaboration du PACS définitif et approbation finale par le Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale.

L'étude préliminaire relative au projet de PACS a été pilotée par un comité d'accompagnement restreint composé :

- de l'échevinat de la mobilité et les services techniques de la Commune ;
- de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- des bureaux d'étude Transitec et Espaces Mobilités.

1.2.2 Contenu du PACS

Fig. 1.2.1 Conformément à la réglementation en vigueur (voir ci-avant), le projet de PACS, et donc le PACS définitif, comportent les volets suivants :

- **état des lieux détaillé** : l'état des lieux correspond au diagnostic de la situation prévalant actuellement sur le territoire communal en matière de stationnement. Il dresse un bilan de l'offre sur et hors voirie, détaillé selon le mode et la nature des usages (types de zones réglementées, types de réservations, localisation du stationnement vélo, affectations principales des parkings ...), et de la demande en stationnement en journée et la nuit. Il fait par ailleurs le point sur la politique en vigueur en matière de dérogation et de contrôle/sanction. Ce diagnostic s'appuie essentiellement sur :
 - des données permettant de quantifier et de qualifier l'offre et la demande en stationnement, relevées sur le terrain au cours du printemps 2014 par Bruxelles Mobilité, en collaboration avec l'Agence du Stationnement (notamment du point de vue de la méthodologie et du suivi) ;
 - un inventaire des règlements communaux relatifs au stationnement ;
 - les observations de terrain et relevés effectués par la Commune elle-même.
- **définition des grands objectifs et enjeux** : à la fois volontaristes et pragmatiques, ces objectifs sont essentiellement définis en confrontant l'état des lieux ci-dessus avec le cadre réglementaire régional (visant notamment une série de normes et seuils à atteindre) et en tenant compte du contexte local et des spécificités du territoire communal (typologie fonctionnelle, démographie, cheminements et axes cyclo-pédestres, réseaux de transports collectifs, réseaux routiers ...). Ceux-ci sont également menés en cohérence avec les mesures prévues par les communes voisines, notamment au travers de leur propre PACS ;
- **définition des orientations stratégiques** (zonage réglementaire, prise en compte des modes alternatifs à la voiture en solo, compensations éventuelles de stationnement hors voirie, etc.), déclinées en un plan d'actions ;
- **définition des modalités de mise en œuvre du plan d'actions** en termes de planification opérationnelle, de suivi, de contrôle/sanction, de dérogation et d'évaluation ;
- **synthèse** : planning prévisionnel des différentes actions envisagées par quartier.

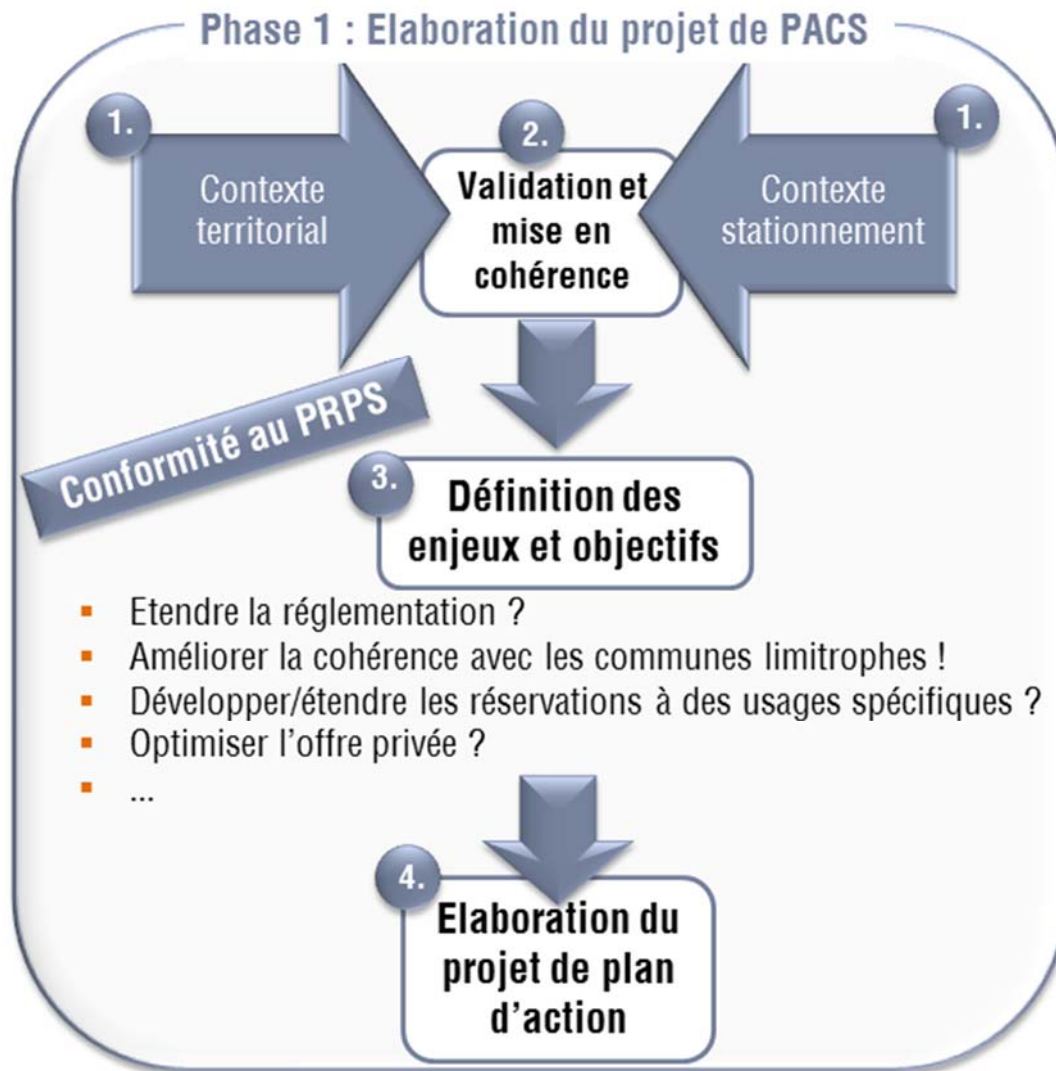


Figure 1.2.1 – Méthodologie générale d'élaboration du PACS d'Evere

1.3 Contexte territorial

1.3.1 Caractéristiques générales

Fig. 1.3.1a Commune de seconde couronne, Evere est un point d'entrée principal vers la Région de Bruxelles-Capitale. Elle est en effet à la fois traversée par des axes routiers majeurs (N21 – avenue Léopold III et N22 – chaussée de Haecht) et joutée par des voies autoroutières (E40 et R2). Ces voiries peuvent supporter une charge de trafic importante (une à deux voies dans chaque sens de circulation) et favorisent le transit des navetteurs depuis le Brabant Flamand et l'aéroport international de Zaventem vers le centre-ville.

Ann. 1.3.1

Evere est une Commune essentiellement résidentielle. Avec près de 38.500 habitants (représentant 3% de la population régionale) pour une superficie de 5 km², elle a une densité de 7.700 hab/km², proche de la moyenne régionale (7.300 hab/km²). Comptant plus de 16.000 hab/km², le cœur de la Commune, compris entre la chaussée de Haecht et la ligne de chemin de fer, est le plus densément peuplé.

La Commune compte presque 17.000 ménages privés, soit près de 10.000 unités de moins que ce que l'on dénombre en moyenne pour une commune bruxelloise (28.600 ménages).

La croissance démographique de la Commune est d'environ 1,3% par an (moyenne sur les 3 dernières années); ce qui est supérieur à celle enregistrée à l'échelle régionale (1% par an en moyenne sur la même période).

Le taux de motorisation est de l'ordre de 0,70 véhicule par ménage, soit 11.500 véhicules recensés sur la commune. Ce ratio est légèrement supérieur à celui de la Région (0,60).

Au-delà de son caractère résidentiel, la Commune présente une série d'infrastructures et de pôles d'activités susceptibles d'impacter le stationnement en journée :

- Le quartier de la Maison Communale, qui concentre de nombreux services : administration communale, commissariat de police, bibliothèque publique, CPAS, commerces (le long des avenues H.Conscience et Notre Dame surtout), écoles, lieu de culte ... ;
- Trois principaux quartiers commerçants : « Paix » (noyau centré sur la place de la Paix), « Notre Dame » (liseré centré sur le croisement entre les avenues Notre Dame et H.Conscience) et « Paduwa » (liseré centré sur la place J. De Paduwa et articulé le long de la Chaussée de Louvain) ;
- Plusieurs grandes surfaces (générateurs isolés), essentiellement concentrées au niveau des pôles d' « Evere Shopping » (Carrefour, Delhaize ...) et de Bordet (Décathlon) ;
- Trois zones de concentration du bureau : le long du boulevard Léopold III et de la rue Colonel Bourg, ainsi qu'autour de Bordet (OTAN notamment) ;
- Deux gares SNCB (Evere et Bordet), situées le long des lignes suburbaines « S4 », « S5 », « S7 » et « S9 », et amenées à être exploitées par le futur RER ;
- Un grand nombre d'équipements collectifs : écoles, centres et complexes sportifs, cimetières (dont celui de Bruxelles) ...

Au total, la Commune accueille près de 2.200 entreprises (commerces y compris) pour environ 21.000 emplois recensés (moyenne par commune bruxelloise = 33.000 emplois).

En définitive, cette esquisse des grandes orientations fonctionnelles de la Commune montre qu'Evere aura plus tendance à être « génératrice » que « récipiendaire » de flux de déplacements.

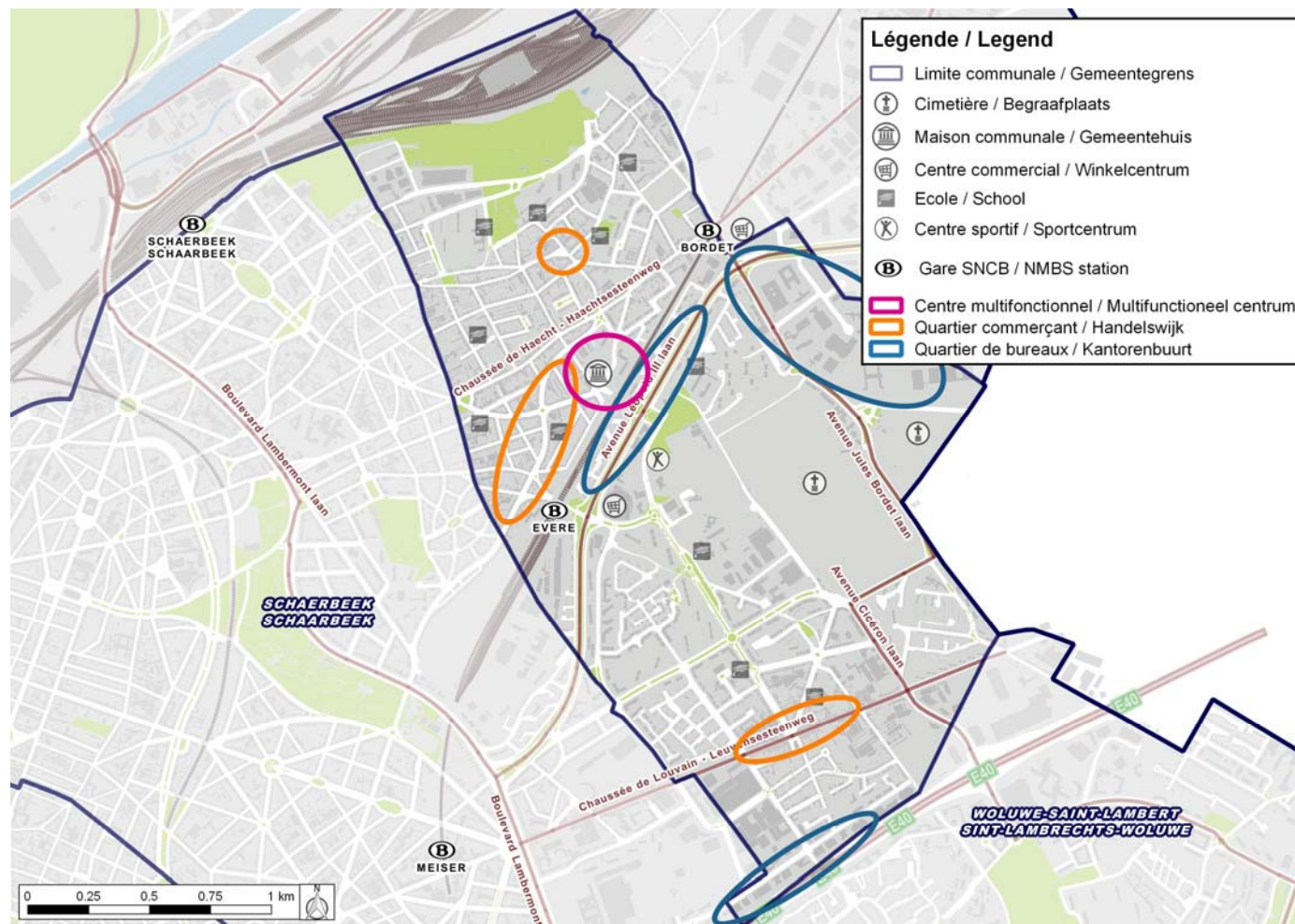


Figure 1.3.1a – Caractéristiques générales d'Evere

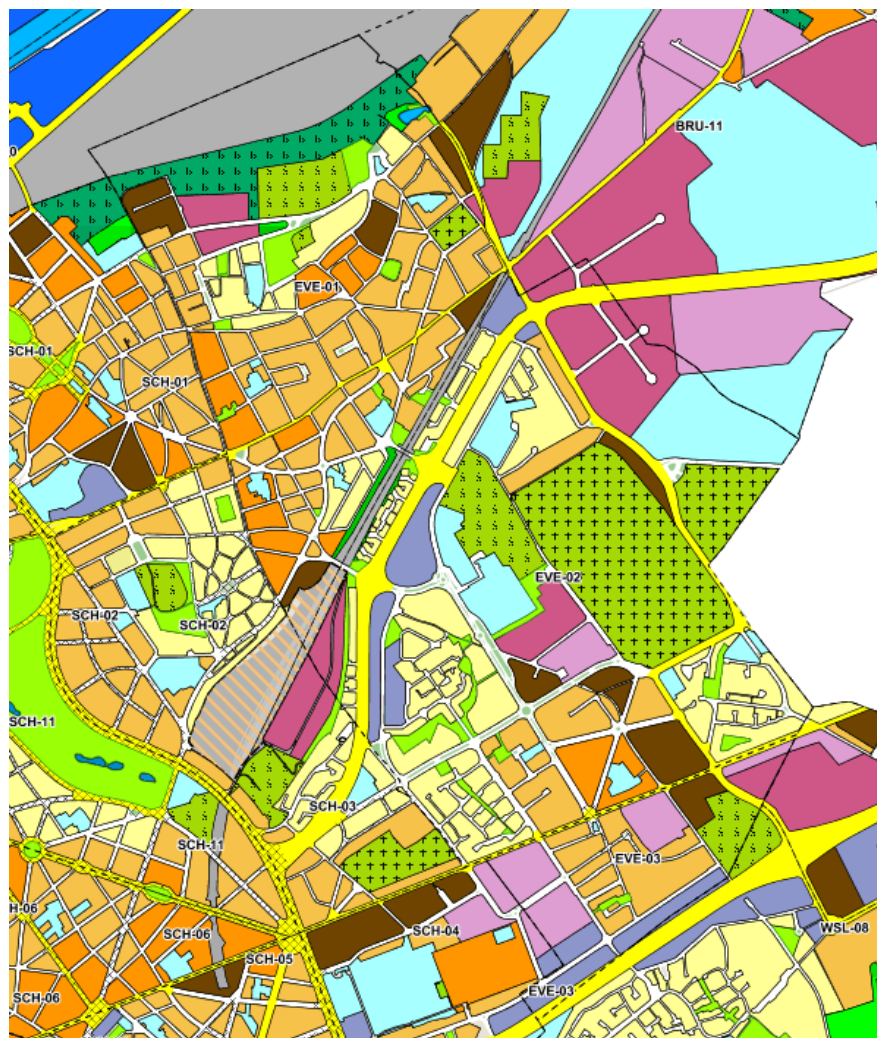


Figure 1.3.1b – Extrait du PRAS de la Région de Bruxelles-Capitale

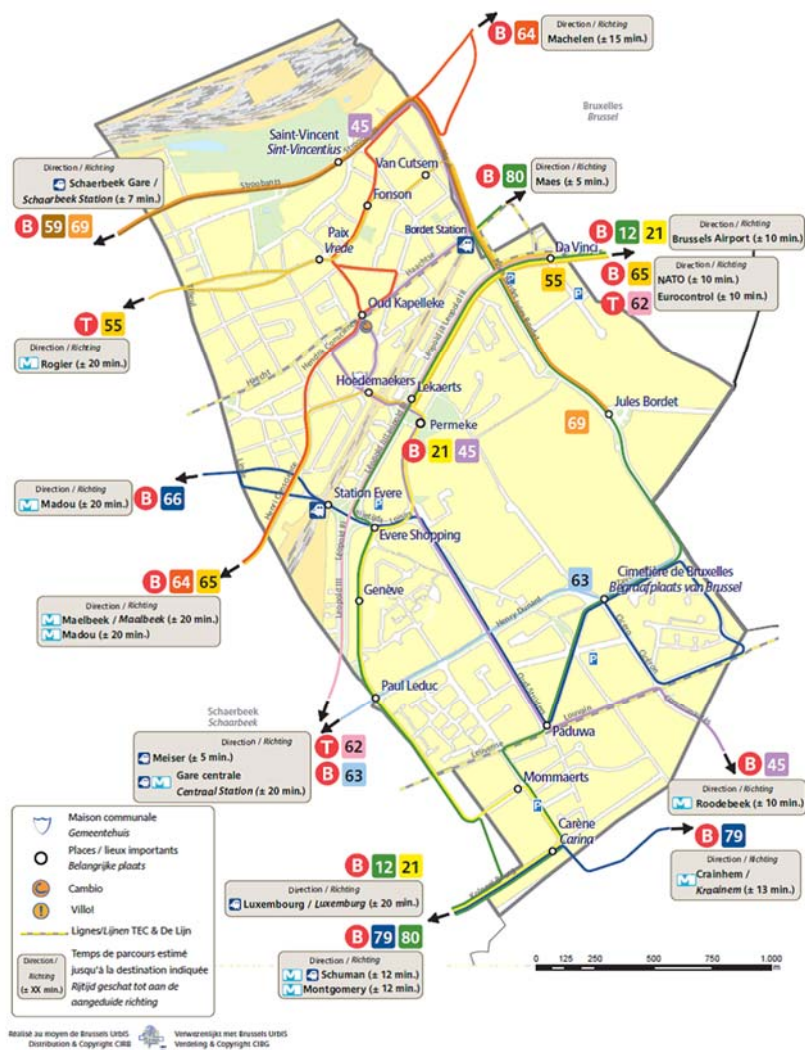
- Espaces structurants
- Affectations
- Eau
- zones d'habitation à prédominance résidentielle
- Zones d'habitation
- Zones mixtes
- Zones de forte mixité
- Zones d'industries urbaines
- Zones d'activités portuaires et de transports
- zones administratives
- Zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public
- Zones d'entreprises en milieu urbain
- Zones de chemin de fer
- Zones vertes
- Zones vertes de haute valeur biologique
- Zones de parcs
- Domaine royal
- Zones de sports ou de loisirs de plein air
- Zones de cimetières
- Zones forestières
- Zones agricoles
- Zones d'intérêt régional
- Zones de réserves foncières
- Zones d'intérêt régional à aménagement différé
- Liserés de noyau commercial
- Zichée
- Galeries commerçantes
- Points de variation de mixité
- Parking de transit

1.3.2 Contexte "transports en commun"

Fig. 1.3.2 La desserte par le réseau de transports en commun est plutôt bonne :

- Le territoire communal est quadrillé par 20 lignes de bus (dont 11 STIB), 2 lignes de tram et 4 lignes SNCB (réseau suburbain) ;
- A l'heure de pointe, toutes les lignes STIB ont une fréquence comprise entre 5 et 12 min ;
- La plupart des lignes STIB parcourant la Commune permettent d'y assurer une liaison inter-quartiers, même si seule la ligne 45 permet de réellement connecter ses parties nord et sud ;
- La majorité de ces lignes permettent également de relier directement la Commune à plusieurs grands pôles ou nœuds bruxellois : aéroport (B12), quartier européen (B21), gare du Nord (T55), gare de Schaerbeek (B59), gare Centrale (B65), place Rogier (T55), place Meiser (T62), Porte de Namur (B80) ... ;
- Presque toutes les lignes assurent une liaison directe avec le réseau de métro ou pré-métro.

A moyen/long terme, cette offre sera renforcée par l'implantation d'une nouvelle ligne de métro (métro Nord), qui permettra de relier en métro l'actuelle station Albert, située à Forest, au site Bordet localisé à Evere, en passant par le cœur du Pentagone et Schaerbeek. Trois stations sont prévues sur le territoire éveroïse : Tilleul, Paix et Bordet. Cette dernière devant être connectée à la gare RER du même nom et, à terme, à un nouveau parking de transit (P+R) (voir le chapitre relatif aux projets ainsi que le plan d'actions pour plus de précisions).



Source : STIB 2014

1.3.3 Contexte aux frontières

Fig. 1.3.3 Sur la base de l'expérience et des connaissances de terrain acquises par la Commune, ainsi que des éléments de diagnostic présentés dans les points précédents, les secteurs à enjeux suivants ont été identifiés :

- **Bruxelles (Ville)** : la coupure physique formée par la voie ferrée au nord annihile les effets potentiels de report entre les deux communes. La frontière au niveau d'Houtweg à l'est porte sur le zoning industriel d'Haren-Sud, ce qui limite également les effets de report entre les communes ;
- **Schaerbeek** : de par sa longueur, la frontière entre les communes d'Evere et de Schaerbeek parcourt un nombre non négligeable d'axes qu'elle coupe de manière longitudinale ou transversale. C'est le cas, en partie ou en totalité, de : la rue du Tilleul, la rue de Genève, la chaussée de Louvain, l'avenue L.Mommaerts et la rue Colonel Bourg. A l'exception de la rue Colonel Bourg, le type de réglementation déployée de part et d'autre de la frontière est cohérent (les 2 parties du tronçon sont réglementées par le même type de zone : bleue ou verte). Cela étant, il existe une divergence importante entre les 2 communes : les zones de stationnement sont réglementées jusqu'à 20h à Schaerbeek, alors qu'elles ne le sont que jusqu'à 18h à Evere. Au-delà du manque de cohérence, cette situation est source de report de véhicules depuis Schaerbeek vers Evere en début de soirée (voire dès le courant de l'après-midi) ; ce qui complique l'accès au stationnement pour les riverains éverois de retour du travail ;

Woluwe-Saint-Lambert : la rupture formée par l'autoroute E40 au sud d'Evere laisse peu de place aux effets de report entre les 2 communes, même si l'absence de réglementation du côté saint-lambertois risque d'y attirer à terme du stationnement de moyenne à longue durée en provenance d'Evere.

1.3.4 Approche prospective : les projets

Fig. 1.3.4 Une série de projets d'aménagements urbains et d'équipements peuvent être identifiés comme allant avoir un impact – à court, moyen ou long terme – sur les conditions de stationnement (offre et demande) à Evere :

- Square de l'Accueil : projet de réaménagement total et de mise en place publique du square, allant s'accompagner de la création de 60 logements, de commerces, de services (école) et d'un parking souterrain de 135 places. Ce parking permettrait notamment d'assurer la compensation théorique des quelques 37 places qui seront supprimées en voirie dans ce cadre ;
- Avenue des désirs : création d'un ensemble de 17 appartements, réparti en 3 bâtiments et muni de 27 places de parking en sous-sol (et de 38 emplacements vélo) ;
- Site « Vishay » : reconversion de l'ancien site industriel « Vishay » (îlot ceinturé par la chaussée de Louvain, les avenues Cicéron et Franz Guillaume, ainsi que la rue des Deux Maisons) en projet mixte allant comporter à terme plus de 400 logements, du commerce, des bureaux et des équipements collectifs, pour un total de près de 60.000 m². Ce réaménagement s'accompagnera notamment de la création de plus de 200 places de stationnement couvertes, et d'au moins 30 places sur nouvelles voiries de desserte ;
- Zone d'Intérêt Régional (ZIR) « Josaphat » : correspond à un terrain de 40ha à cheval sur les communes d'Evere et Schaerbeek, et situé de part et d'autre de la ligne de chemin de fer. Ce site est voué à être transformé en quartier mixte et dense, allant accueillir logements, équipements collectifs et entreprises à l'horizon 2023. Le projet est actuellement à un stade encore trop précoce de réalisation pour en mesurer les impacts sur le stationnement, tant en voirie qu'hors voirie ;
- Métro Nord : conformément aux orientations prises par le plan IRIS 2, confirmées par l'accord de majorité 2014/2019 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, l'implantation d'une nouvelle ligne de métro (ligne 3) est prévue sur le territoire régional. Globalement orientée nord-sud, cette nouvelle ligne permettra de relier en métro l'actuelle station Albert, située à Forest, au site Bordet localisé à Evere, en passant par le cœur du Pentagone et Schaerbeek. Trois stations sont prévues sur le territoire éveroïse : Tilleul, Paix et Bordet. Cette dernière devant être connectée à la gare RER du même nom, et à terme à un nouveau parking de transit (P+R).

Outre une éventuelle suppression de places en voirie, l'implantation de ces 3 stations et leur exploitation par une ligne à forte capacité et fréquences élevées, va vraisemblablement avoir un effet d'attractivité, qui risque de voir grimper la demande en stationnement diurne (navetteurs). En regard des échéances prévues (début des travaux en 2019 pour une mise en service en 2025), il est toutefois encore trop tôt pour chiffrer ou mesurer ces effets avec précision.

- Pôle « Reyers » (Paduwa) : situé au sud d'Evere, le secteur compris entre la chaussée de Louvain, la limite avec Schaerbeek, l'autoroute E40 et l'avenue des Communautés – que l'on peut appeler secteur « Paduwa » pour plus de facilité – est totalement inscrit dans le « Pôle Reyers », identifié comme pôle urbain de développement prioritaire dans l'accord de Gouvernement 2014-2019.

Au travers d'un Schéma Directeur approuvé en 2010, ce pôle est destiné à accueillir un ensemble de projets d'aménagement urbain structurants au cours des années à venir : cité des médias (mediapark), logements, équipements collectifs, réaménagement de l'espace public ...

Les principaux projets inscrits sur le territoire d'Evere, et dès lors susceptibles d'avoir un impact direct sur son stationnement sont :

- Projet « parkway » : réaménagement de l'autoroute E40 (réduction du nombre de bandes, nouvelles plantations, site propre pour les TC, piste cyclable ...), urbanisation des terrains gagnés sur l'autoroute et reconversion de bureaux situés le long de la rue Colonel Bourg en logement ;
- Projet « chaussée de Louvain » : réaménagement de la chaussée en vue d'une meilleure cohabitation des différents modes de transport, verdurisation, densification et alignement du front bâti, ainsi qu'amélioration des connexions aux quartiers voisins ;

Pour le moment, ces différents projets n'en sont encore qu'au stade d'étude ; il est dès lors difficile d'en mesurer les effets précis sur le stationnement, qui seront néanmoins à suivre au travers de l'évaluation biannuelle du PACS. Le projet de « parkway », qui est celui dont l'étude est sans doute la plus avancée (Masterplan),

estime à environ 200 à 300 le nombre de places qui pourraient être amenées à disparaître au fil de sa mise en œuvre (Schaerbeek et Evere). A la date de la rédaction du présent projet, le Masterplan prévoit toutefois d'opérer une compensation de telles suppressions par la mise en place d'un parking en infrastructure de 300 places minimum à hauteur du débouché de l'autoroute E40.

- RER (infrastructures) : deux gares SNCB – Evere et Bordet – situées le long des lignes suburbaines « S4 », « S5 », « S7 » et « S9 » seront amenées à être exploitées par le futur réseau « RER ». En accroissant les fréquences aux heures de pointe, celui-ci va surtout s'accompagner d'une augmentation de la demande en stationnement de type « navetteur » et donc du risque de conflits potentiels avec les autres catégories d'utilisateurs en journée.

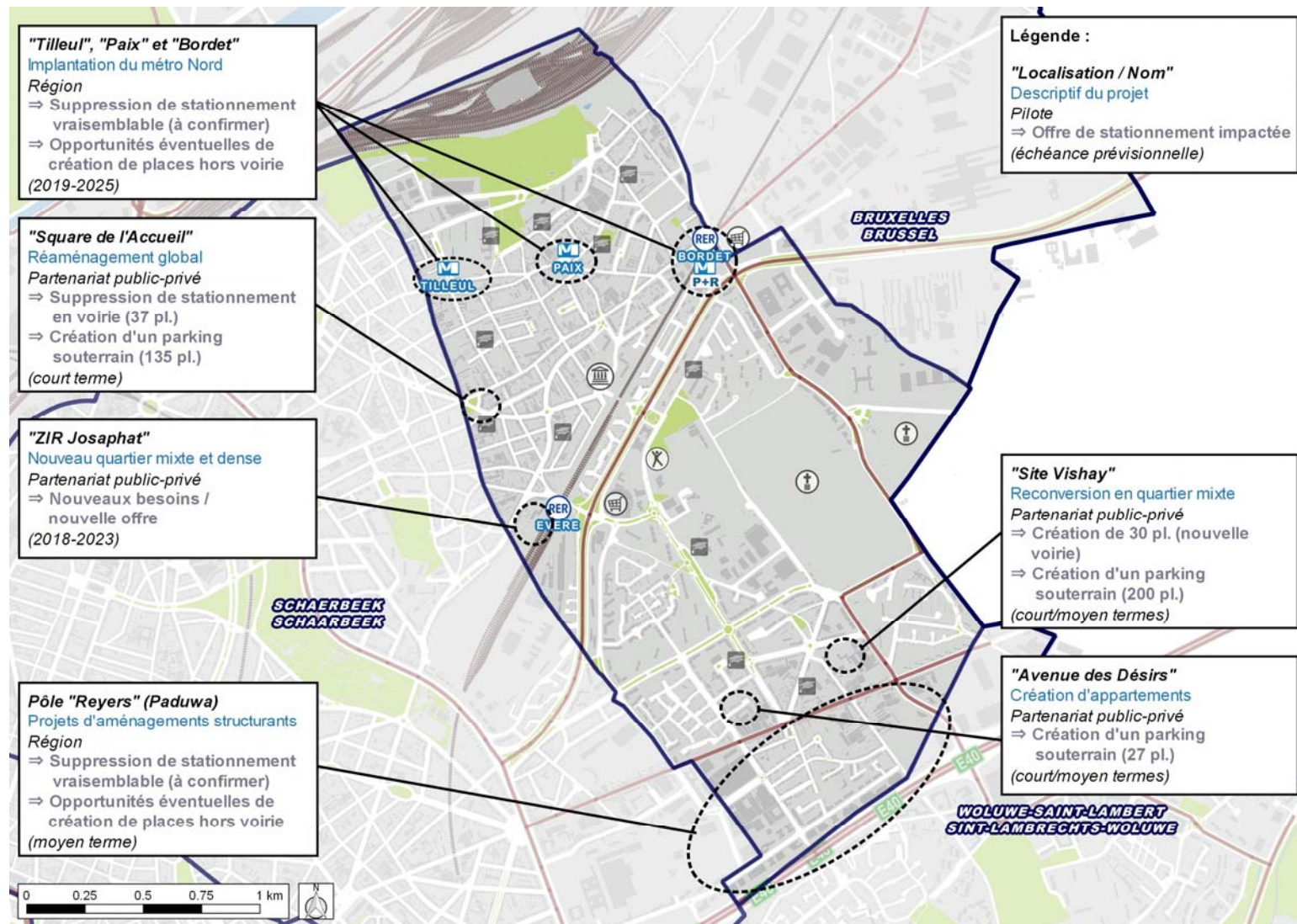


Figure 1.3.4 – Projets d'aménagements avec impact sur le stationnement

2. Etat des lieux

Les données utilisées pour réaliser l'état des lieux sont issues :

- du relevé exhaustif de terrain réalisé au printemps 2014 par Bruxelles-Mobilité, en partenariat avec l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, ayant permis de collecter les statistiques suivantes :
 - localisation, quantification et qualification de l'offre en stationnement sur voirie ;
 - localisation, quantification et qualification des dispositifs dédiés au stationnement des vélos ;
 - localisation, quantification et qualification de l'offre en stationnement hors voirie ;
 - quantification de la demande (occupation) en stationnement de voirie tôt le matin, en fin de matinée et la nuit.
- de la mise à jour des données ci-dessus relatives à l'offre ;
- des observations terrain réalisées à l'automne 2014 par Transitec et Espaces-Mobilités ;
- des informations détenues par la commune (règlements de police, relevés internes...) ;
- d'une campagne d'enquêtes de rotation réalisée sur 6 zones identifiées comme stratégiques, au printemps 2015.

2.1 Stationnement sur voirie

2.1.1 Offre globale

Fig. 2.1.1 Au total, **9.637 places¹** sont recensées en voirie à Evere, dont la quasi-totalité est soit réglementée, soit réservée :

Ann. 2.1.1

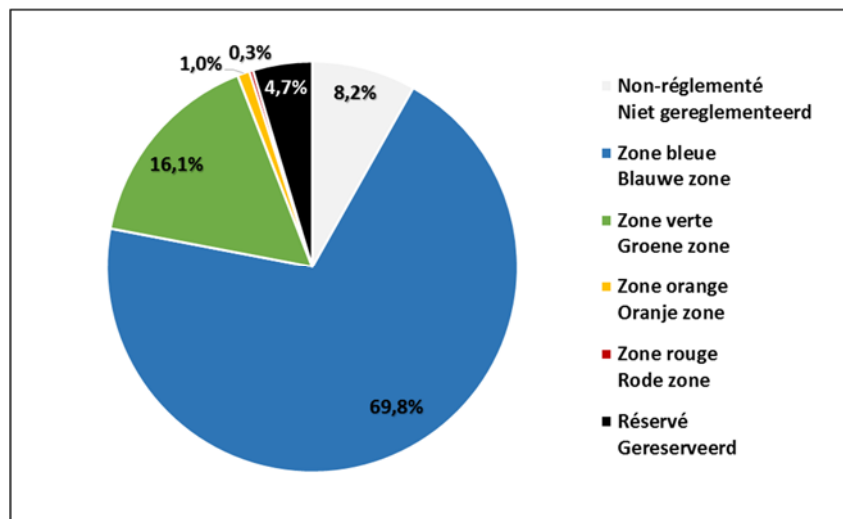
- **29 places réglementées en zone rouge** (0,3% de l'offre), à hauteur d'une partie de la chaussée de Louvain et de la place de la Paix. Entre 9h et 18h du lundi au samedi, le stationnement y est limité à 2 heures et payant pour tous, à l'exception des prestataires médicaux urgents, au tarif de 2€ pour la 1^{ère} heure et de 5€ pour deux heures (1^{er} quart d'heure gratuit) ;
- **92 places réglementées en zone orange** (1 % de l'offre), à hauteur de la chaussée de Louvain (entre place de Paduwa et rue G. De Lombaerde) et d'une partie de l'avenue H.Conscience. Entre 9h et 18h du lundi au samedi, le stationnement y est limité à 2 heures et payant pour tous, à l'exception des prestataires médicaux urgents, au tarif de 1€ pour la 1^{ère} heure et de 3€ pour deux heures (1^{er} quart d'heure gratuit) ;
- **1.551 places réglementées en zone verte** (16,1 % de l'offre), le long des principaux axes de la Commune surtout. Le stationnement y est payant sans limite de durée, du lundi au samedi de 9h à 18h, sauf pour les usagers bénéficiant d'une carte de dérogation (cf. point 2.3 dédié à cette thématique). Le tarif des 2 premières heures de stationnement sont identiques à ceux de la zone orange ; chaque heure supplémentaire est facturée 1,50€ ;
- **6.733 places réglementées en zone bleue** (69,8 % de l'offre), couvrant le reste du territoire communal, qui est essentiellement composé de zones résidentielles. Entre 9h et 18h du lundi au samedi, le stationnement y est limité à 2 heures moyennant l'usage du disque bleu, sauf pour les usagers bénéficiant d'une carte de dérogation (cf. chapitre 2.3 dédié à cette thématique) ;
- **444 places sont réservées** à des usage(r)s particuliers (PMR, livraisons, autopartage ...) : voir détail précis au chapitre 2.3.

Pour être exhaustif, il convient d'ajouter à ces quelques 9.637 places, 1.301 emplacements situés devant l'accès carrossable d'une propriété ou la porte d'un garage et identifiés comme autorisant le stationnement, essentiellement du fait de l'(des) immatriculation(s) qui y est(sont) reproduite(s). Relevant d'estimations plutôt que d'un recensement exhaustif, et n'autorisant le stationnement que pour ces seules immatriculations, ce type de places très particulier a été considéré à part. **Il ferait toutefois monter à presque 11.000 le nombre total de places où il est légalement possible de stationner en voirie à Evere, soit 1 place de voirie pour 3,5 habitants en moyenne.**

Durant la période de réglementation, les véhicules qui ne sont pas munis d'une dérogation, d'un ticket horodateur ou d'un disque bleu conforme et apposé lisiblement optent pour la redevance forfaitaire de 25€ par demi-journée.

¹ 1 place ou emplacement de stationnement en voirie = 1 Equivalent Véhicule Particulier (EVP) = 5 mètres de long

Figure 2.1.1a – Structure de l'offre en stationnement sur voirie – Evere 2016



Type de place	Nombre
Places non réglementées et non réservées (= libres)	788
Places réglementées en zone rouge	29
Places réglementées en zone orange	92
Places réglementées en zone verte	1.551
Places réglementées en zone bleue	6.733
Places réservées à des usage(r)s particuliers	444
Total emplacements de stationnement	9.637
Emplacements devant garages et accès carrossables des habitations (estimation)	1.301
Emplacements de stationnement (estimation du nombre total d'emplacements licites)	10.938

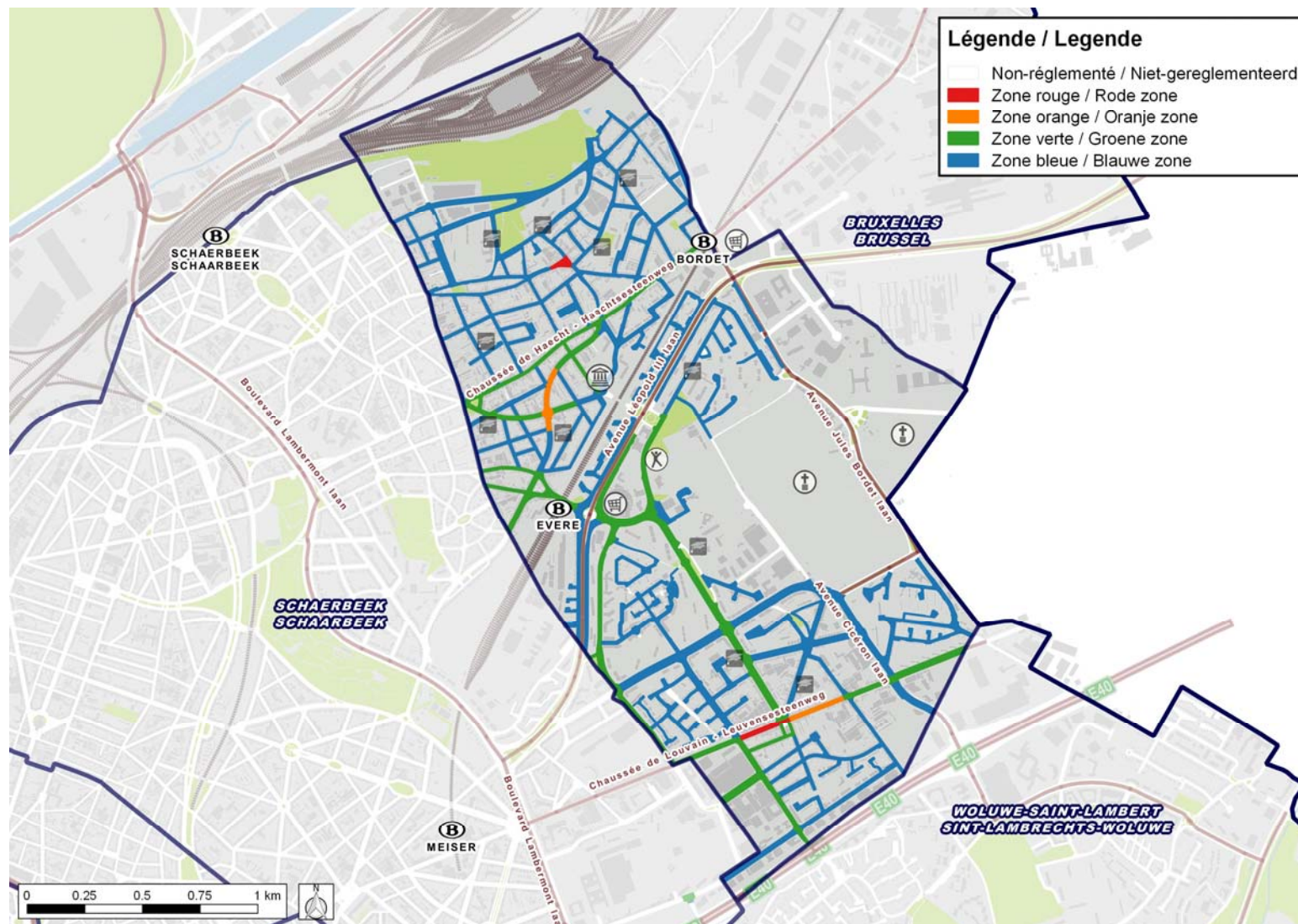


Figure 2.1.1b – Localisation de l'offre selon la réglementation – Evere 2016

2.1.2 Evolution de l'offre par rapport à l'état de référence de 2004

Selon l'article 11 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan Régional de Politique du Stationnement, le PACS doit contribuer à l'objectif régional de réduction de 16% du nombre de places non réglementées et non réservées, par rapport à la situation de référence de 2004/2005. En passant de plus de 7.250 en 2004 à 788 aujourd'hui, le nombre de places totalement libres d'accès a diminué de près de 90% au cours des 10 dernières années.

La Commune satisfait d'ores et déjà pleinement à l'objectif régional.

En comparant les données de 2014 avec la situation de référence de 2004-2005 (reprise dans le tableau de l'art.9 de l'Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS), qui est réputée exclure les emplacements situés devant les garages, le nombre total de places aurait augmenté de plus de 500 unités au cours de la même période.

Dans les faits, seule une centaine de places ont, au maximum, été créées au cours des dernières années, parallèlement à l'aménagement de nouvelles voiries (val de Marne, rue Virginie Plas, clos des Compagnons Bâisseurs, clos de la Glaisière, clos des Briquetiers). Le reste de cette augmentation, soit près de 400 places, n'est pas observé sur le terrain, et relève plus que probablement de divergences de méthodologies entre le relevé de 2004 et celui de 2014. Le relevé de 2004 pourrait ainsi avoir été parfois effectué sans réelle distinction des accès carrossables, faisant ainsi fluctuer les effectifs de l'offre totale.

2.1.3 Le stationnement réservé : détail

Toute catégorie confondue, la commune compte actuellement près de 450 emplacements de stationnement réservés à des catégories spécifiques d'usage(r)s (PMR, livraison, autopartage, poids-lourds ...).

Selon les prescriptions du Plan Régional de Politique de Stationnement, le PACS ne pourra pas proposer un nombre d'emplacements réservés inférieur à celui qui prévalait en 2004-2005 (situation de référence), à savoir 497.

Type de places	Nombre de places (en EVP)
Livraison	70
Poids-lourds	69
Autocar & Bus	47
PMR	191
Taxi	12
Carsharing	11
Corps Diplomatique	7
Police	8
Deux-roues motorisées	5
Kiss & Ride	9
Autre	15
Total	444

Figure 2.1.3 - Nombre total d'emplacements réservés par catégorie

2.1.3.1 Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Aspects réglementaires

Selon l'article 27bis du code de la route, les emplacements de stationnement signalés (comme prévu à l'article 70.2.1.3°c) sont réservés aux véhicules utilisés par les personnes handicapées qui sont titulaires de la carte spéciale visée à l'article 27.4.3 ou du document qui y est assimilé par l'article 27.4.1 du code de la route. Cette carte ou ce document doit être apposé sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule mis en stationnement à ces emplacements.

Sur la voie publique, le quota recommandé est de minimum 2 emplacements + 1 emplacement supplémentaire par tranche de 50 emplacements².

Situation existante

La Commune compte actuellement 191 emplacements PMR, assurant une relativement bonne couverture du territoire et desservant les principaux pôles d'activités y existant.

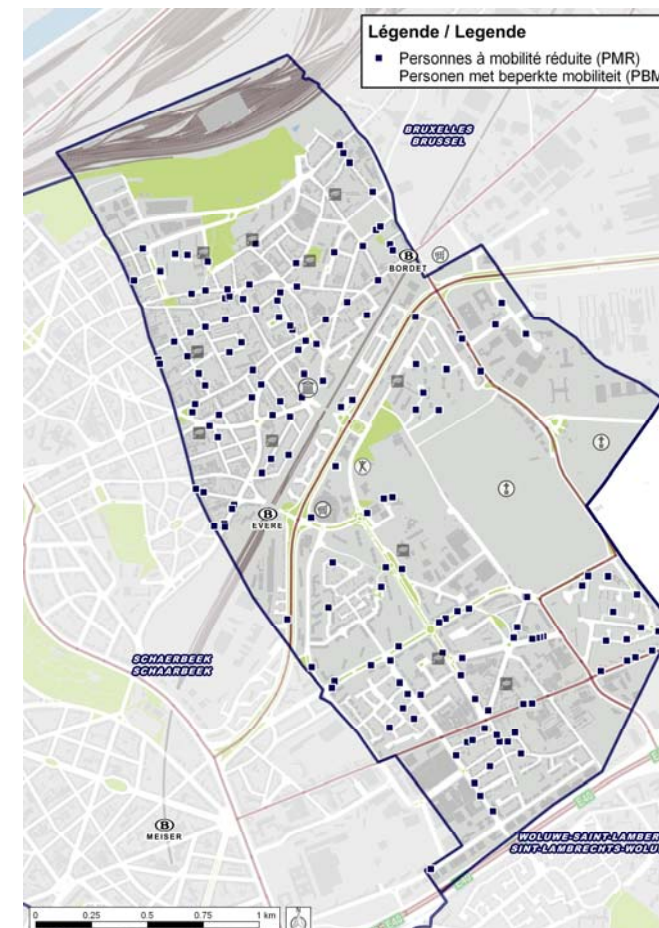


Figure 2.1.3.1 - Localisation des emplacements réservés pour PMR (parking.brussels, juillet 2016)

² Vademecum piéton en Région de Bruxelles-Capitale, cahiers de l'accessibilité piétonne, directives pour l'aménagement d'espaces publics, juin 2014

2.1.3.2 Livraisons

Aucune disposition du code de la route ne définit telle quelle la notion de « livraison ». A la lueur de l'article 2.22 du Code de la Route, celle-ci peut toutefois être mise en relation avec celle de « véhicule à l'arrêt » qui est défini comme un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Un véhicule est dit « en stationnement » lorsqu'il est immobilisé au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. C'est donc moins la durée de l'immobilisation que l'acte exécuté qui détermine si le véhicule est à l'arrêt.

Aujourd'hui, toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale disposent d'aires de livraison. Celles-ci sont le plus généralement situées dans ses zones commerçantes, où elles sont sensées contribuer au bon approvisionnement des commerces et entreprises. De différentes dimensions et disposant d'horaires variables, elles sont à Evere (comme dans d'autres communes bruxelloises) signalées de deux manières :

- Interdiction de stationnement, sauf pour les livraisons (signal E1, complété d'un additionnel figurant un camion à ridelle abaissée) ;
- Stationnement payant à un tarif forfaitaire dissuasif, sauf pour les livraisons (signal E9, complété par un additionnel (bleu) mentionnant le texte « PAYANT » ainsi que la durée d'application du règlement (par exemple « du lundi au vendredi de 7h à 13h ») et d'un autre additionnel indiquant le début de la réglementation). Un panneau d'information est également installé, de manière à informer des modalités de paiement et que les livraisons font exception.

Situation existante

La commune compte actuellement 24 aires de livraison pour l'équivalent de 70 EVP. Parmi celles-ci, on dénombre 8 aires de livraison « dépenalisée ».

La majorité des aires de livraison se localise dans les pôles commerciaux de la Commune.

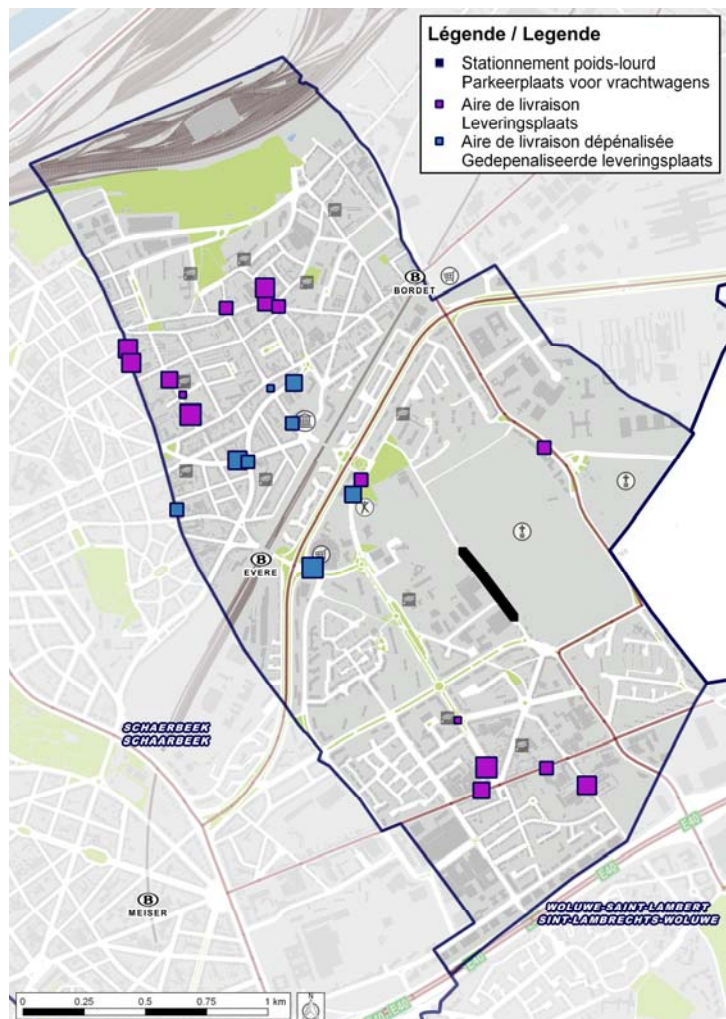


Figure 2.1.3.2 - localisation des zones de livraison et des aires de poids-lourds

Source : parking.brussels, juillet 2016

2.1.3.3 Voitures partagées

Evere offre aujourd'hui 11 emplacements réservés en voirie aux véhicules partagés (carsharing). Ceux-ci se répartissent en 4 stations, exploitées par l'opérateur Cambio (voir Figure 2.1.3.3).

À la station « Conscience », en service depuis 2003 à proximité de la maison communale, se sont récemment ajoutées 3 nouvelles stations : « Paix », « Loisirs » (à proximité d'Evere Shopping) et « Paduwa », au croisement de l'avenue Grosjean et de la chaussée de Louvain.

Station	Adresse	Emplacements	Mise en service
Conscience	Oude Kapelleke (avenue de l'), 1	3	2003
Paix	Edouard Stuckens (rue), 125	2	2016
Loisirs	Tuinbouw, 2	3	2016
Paduwa	Léon Grosjean (avenue), 5	3	2016

2.1.3.4 Taxis

La commune compte 5 stations de taxis pour une capacité de 12 véhicules.

Selon la Direction des Taxis, l'ensemble des stations fonctionnent correctement, à l'exception de celle d'Evere Shopping, qui est peu fréquentée.

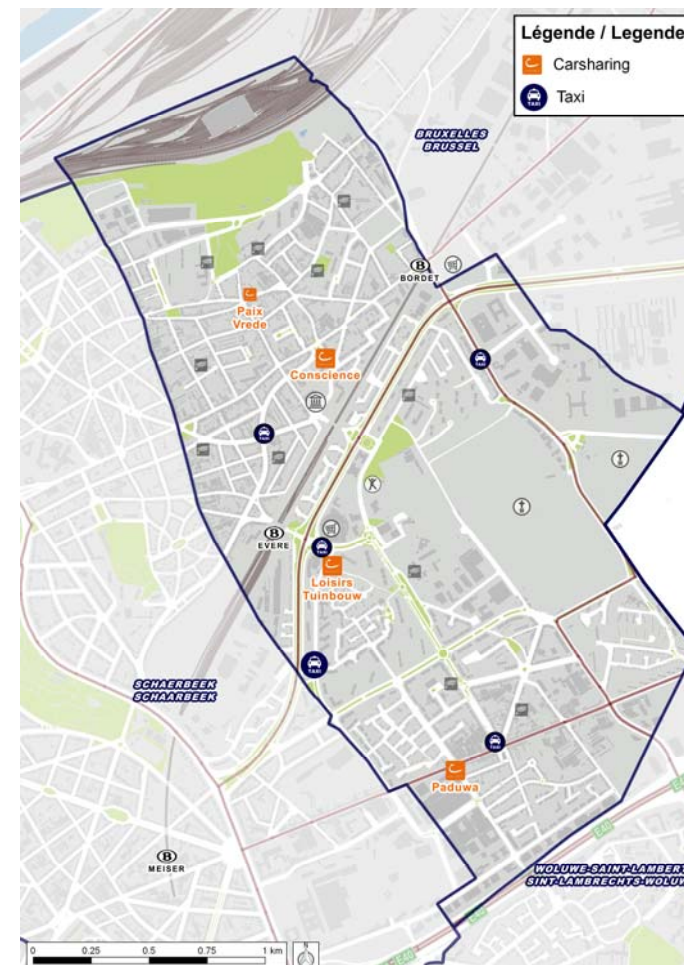


Figure 2.1.3.3 - Localisation des stations de voitures partagées

Source : parking.brussels, juillet 2016

2.1.3.5 Poids lourds

Aspects réglementaires

Les poids-lourds sont des véhicules dont la Masse Maximale Autorisée (MMA) est supérieure à 3,5t et inférieure à 44t, et dont la longueur est au maximum de 18,75m (12m pour un seul train). Ces véhicules sont utilisés pour le transport de marchandises et les livraisons³.

De tels gabarits impliquent des conditions spécifiques concernant le stationnement : largeur suffisante des chaussées et bandes de stationnement (accessibilité), zones résidentielles et à forte fréquentation piétonne à éviter, proximité des zones d'industries ...

Situation existante

Fig. 2.3.5
Ann. 2.3.5

A l'heure actuelle, la commune compte une seule aire de stationnement poids-lourds. Elle est située le long de la rue de l'Arbre Unique. Le linéaire disponible est de 350m (69 evp), ce qui permet l'accueil théorique de 23 poids-lourds de 15m de long : voir les figures 2.1.3.2 (ci-dessus) et 2.1.3.5 (ci-contre).



Figure 2.1.3.5 – Rue de l'Arbre Unique : stationnement « poids-lourds » existant (source : Google)

³ CRR, Véhicules plus longs et plus lourds, rapport final

2.1.3.6 Bus scolaires et autocars

Les activités et sorties organisées par les établissements scolaires imposent l'utilisation régulière d'un bus ou d'un autocar, et donc la nécessité de disposer d'au moins une aire de stationnement proche en voirie, lorsque les infrastructures de l'école ne permettent pas à ce type de stationnement de s'effectuer hors voie publique. Ce besoin est encore renforcé pour les écoles qui ont mis en place un système de ramassage scolaire. Les autocars sont quant à eux plutôt utilisés pour le transport de personnes, autres que scolaires, particulièrement vers et à partir des équipements collectifs ou sportifs, ainsi que des centres culturels et touristiques. Ces deux types de stationnement présentent généralement des durées limitées dans le temps, de manière notamment à ce que leurs espaces soient partagés avec d'autres usagers (riverains, stationnement minute ...).

On compte 11 sites d'accueil pour bus et autocars à Evere (pour 47 EVP), principalement situés à proximité des écoles. 4 écoles n'en sont toutefois pas pourvues :

- Notre-Dame Immaculée ;
- De Wegwijzer ;
- Victor Horta ;
- Sint-Jozef.

On note également la présence d'aires de stationnement devant le complexe sportif Triton.

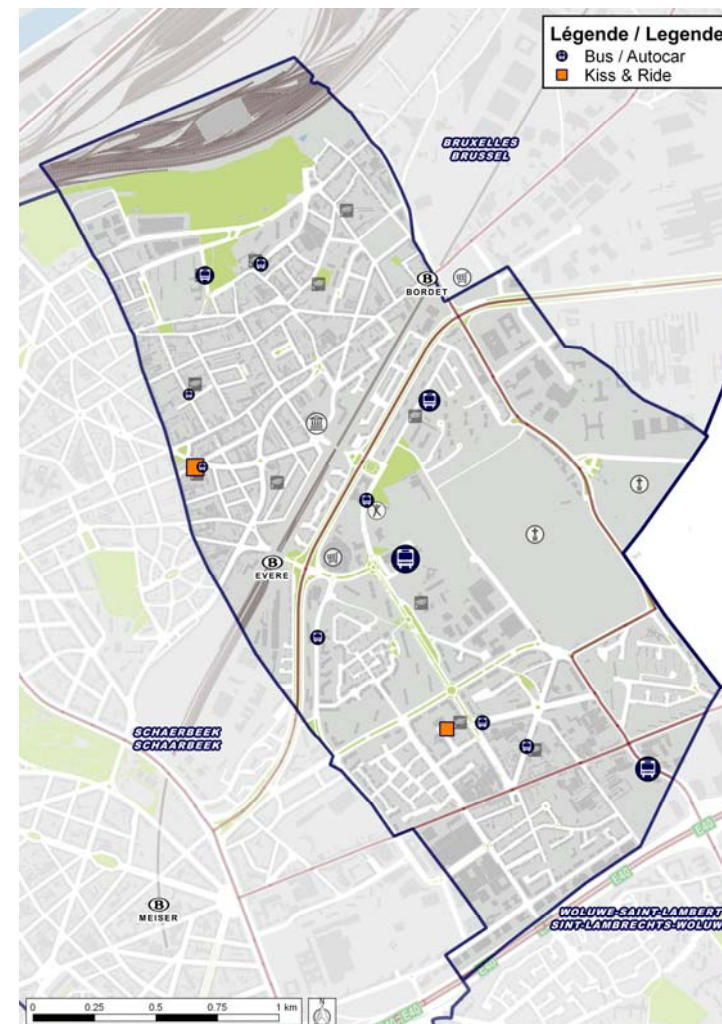


Figure 2.1.3.6 – localisation des emplacements réservés pour autocars, bus scolaires et K&R (source : parking.brussels, juillet 2016)

2.1.3.7 Kiss & Ride

Une zone de dépose-minute (Kiss & Ride) est une zone permettant de déposer et/ou d'embarquer un ou plusieurs passagers. Ce type de stationnement est le plus généralement matérialisé par le signal E1, interdisant le stationnement, mais autorisant l'arrêt, éventuellement implémenté d'un panneau additionnel «Kiss & Ride».

Les zones de dépose-minute sont surtout nécessaires aux abords des établissements ou équipements publics, particulièrement des écoles, qui connaissent de fortes affluences sur de courtes périodes. Ces zones servent ainsi à sécuriser les montées et descentes des enfants, et à diminuer les embarras de circulation sur la chaussée.

Pour que le principe de l'arrêt puisse être respecté, il est indispensable que le passager puisse se déplacer de manière autonome. Une zone de dépose-minute n'est donc pas appropriée pour des enfants de maternelle, trop jeunes pour sortir seuls de la voiture et qui seront généralement accompagnés jusqu'en classe. Une zone de stationnement de courte durée de type « P10 » ou « P15 » (qui ne doit pas être confondue avec un Kiss&Ride), sera plus adaptée pour ces usagers.

Il y a 2 zones Kiss & Ride à Evere, pour une capacité totale de 9 véhicules : à hauteur des écoles Clair-Vivre et Aurore (voir Fig.2.1.3.6). Parmi les 9 écoles restantes, 5 disposent d'une aire de stationnement pour bus, qui peut être utilisée comme zone de dépose-minute. Les 4 écoles n'offrant aucune solution de stationnement-minute en voirie sont les mêmes qu'au chapitre précédent : Notre-Dame Immaculée, De Wegwijzer, Sint-Jozef et Victor Horta (celle-ci dispose d'importantes capacités hors voirie).

2.1.3.8 Deux-roues motorisés

Selon les informations à disposition, la commune dispose actuellement de 26 places pour moto, pour 5 evp, réparties en 2 sites :

- 4 aires de stationnement (= 4 evp) offrant chacune 5 places, soit un total de 20 places, localisées à hauteur du n°3 de l'avenue L.Mommaerts (BMW) ;



Source : Google

- 1 aire de stationnement pour 6 motos localisée au sein du parking public à ciel ouvert qui est situé au sud de l'hôtel Courtyard (entre l'avenue des Olympiades et l'avenue des Anciens Combattants).

2.1.3.9 Stationnement des vélos

La commune offre aujourd'hui près de 290 places dédiées au stationnement courte-durée des vélos (villo! non compris), se présentant sous la forme de groupes d'arceaux (couverts ou non) répartis en 47 sites (ou implantations).

Ces sites sont principalement localisés dans les parties denses de la commune (Notre-Dame, Oud-Kappeleke, Paix, Paduwa), et au niveau des pôles d'emplois et d'activités (Maison Communale, gares, Evere Shopping, complexe sportif Triton, Colonel Bourg ...).

La Commune compte également 5 box dédiés au stationnement longue durée et sécurisé des vélos. Ceux-ci ont été implantés à la fin de l'année 2015 dans certains des secteurs les plus denses de la Commune, ou à proximité.

	COURTE DURE	LONGUE DUREE	TOTAL
Nombre d'implantations (sites)	47	5	52
Nombre de places (capacité)	287	25	312

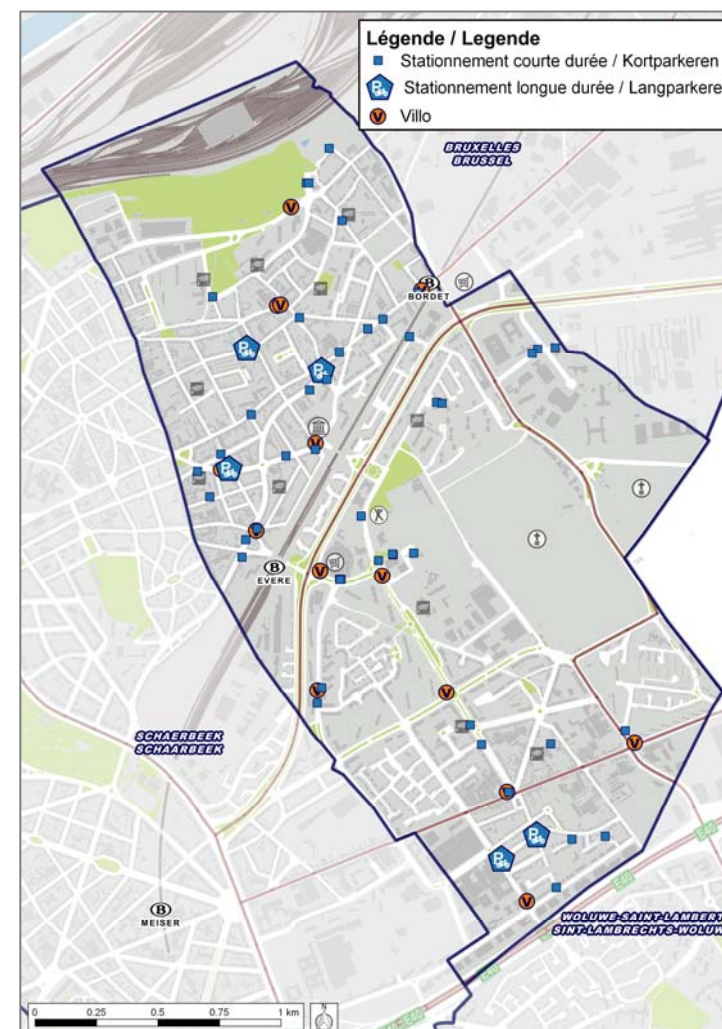


Figure 2.1.3.9 - les emplacements de stationnement vélo et Villo !

Source : parking.brussels, juillet 2016

2.2 Stationnement hors voirie

2.2.1 Situation existante

Fig. 2.2.2 Selon les estimations effectuées par Bruxelles-Mobilité en 2014, le stationnement hors voirie pourrait offrir jusqu'à 27.000 places à Evere. 42% de cette offre serait réservée à la fonction de logement (garages privés, parkings d'immeubles d'habitation, box résidentiels ...), tandis que les parkings de bureaux concerneraient plus d'une place sur trois (36% du total). Le reste des places se partageant surtout entre grandes surfaces et industries.

En termes de localisation, c'est essentiellement dans la moitié sud de la Commune – en particulier le long du boulevard Léopold III et de ses parallèles – que se localisent les principaux parkings hors voirie. En effet, c'est dans cette frange – d'urbanisation plus récente – que se concentre l'essentiel des immeubles (de bureaux et d'appartements) et des complexes dédiés à la grande distribution.

	Nombre de sites	Nombre de places de stationnement	Répartition des places de stationnement
Logement	2.054	11.584	42,7%
Bureau	85	9.715	35,8%
Commerce	50	2.750	10,1%
Industrie	49	2.461	9,1%
Parking public	0	0	0,0%
Enseignement	4	171	0,6%
Culture	4	225	0,8%
Santé	8	165	0,6%
P+R	0	0	0,0%
Autre	1	51	0,2%
Total	2.255	27.122	100%

Figure 2.2.1a – Estimation de la structure du parking hors voirie et du nombre de places correspondant

2.2.2 Parking communal

L'îlot communal est équipé d'un parking en sous-sol d'une capacité totale de 135 places « voiture », auxquelles il faut ajouter 15 places « moto » ainsi qu'une consigne permettant le stationnement de 10 vélos.

Parmi les 135 emplacements pour voitures, 13 sont strictement réservés aux véhicules de police, tandis qu'une autre partie est affectée aux seuls véhicules de service et à une partie de la flotte communale. En journée, le reste des places n'est accessible qu'aux employés communaux, du CPAS et du poste de police. A partir de 17h et jusque 8h, ces places sont toutefois mutualisées au bénéfice des riverains. Le parking est également ouvert aux visiteurs lors d'évènements particuliers, et moyennant un code d'accès.

A l'heure actuelle, cette infrastructure est donc conçue comme un parking d'entreprise, inaccessible au public durant les heures de bureau, mais ouvert aux riverains la nuit.

Selon les observations effectuées par la Commune, le parking est occupé à 100% de ses capacités dès 9h du matin.

En conclusion, si l'on ajoute le nombre de places affectées hors voirie à la fonction résidentielle à celui existant en voirie (y compris devant les accès carrossables) – soit un total de 22.600 places –, et en rapportant ce chiffres au nombre de ménages résidant à Evere (17.000), on obtient un ratio de 1,33 place par ménage. Ce ratio monte à 1,9 place par ménage « motorisé » (c'est-à-dire tenant compte d'un taux de motorisation de 0,7).

A l'échelle de la région, ces chiffres peuvent être respectivement estimés à 1,12 place par ménage (613.000 places pour 543.000 ménages) et 1,6 place par ménage motorisé.

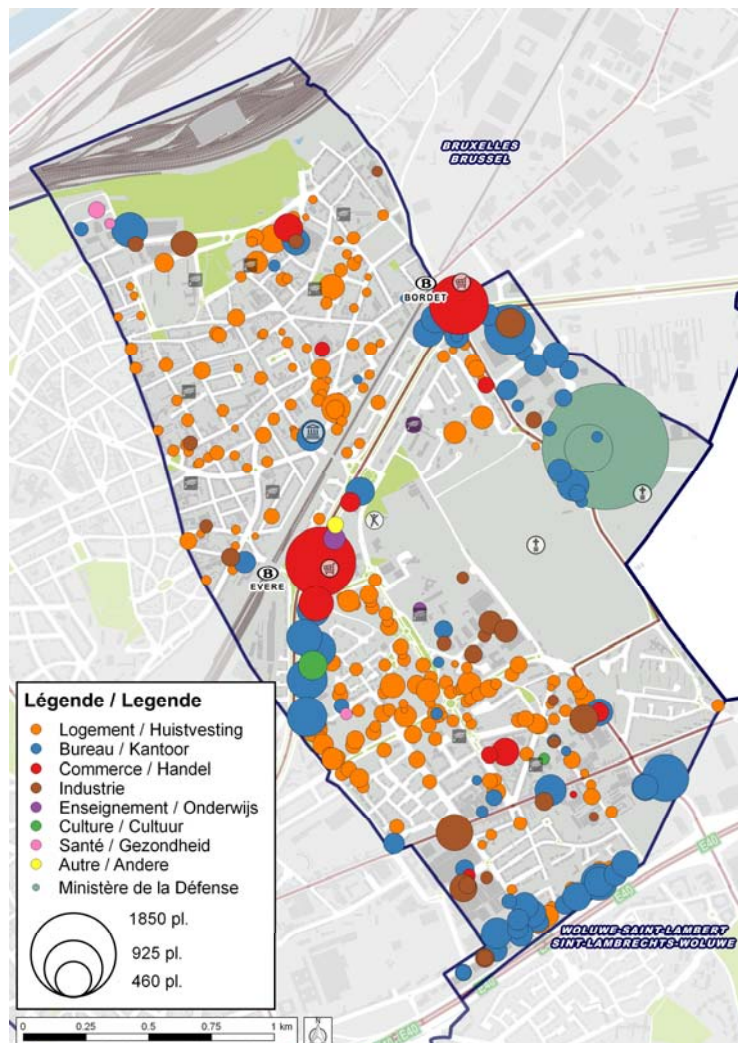


Figure 2.2.1b Localisation de l'offre hors-voirie

Source : parking.brussels, juillet 2016

2.3 Cartes de dérogation

2.3.1 Cartes riverains

Le règlement redevance en vigueur depuis le 30 juillet 2014 prévoit la mise à disposition de cartes de dérogation pour les riverains, à raison de deux maximum par ménage (pour un montant de 5 € par an pour la première carte et de 50 € pour la seconde). Cette carte permet à son détenteur de stationner dans les zones bleues et vertes sans limitation de durée et sans apposer le disque, ni alimenter l'horodateur.

En 2014, 4.396 cartes « riverains » ont été délivrées. 87 % de ces cartes sont destinées au premier véhicule du ménage. Le nombre de cartes par place réglementée (zones bleue et verte) est de 0,58 (soit 1 carte pour 1,75 places réglementées) ; ce qui est relativement faible.

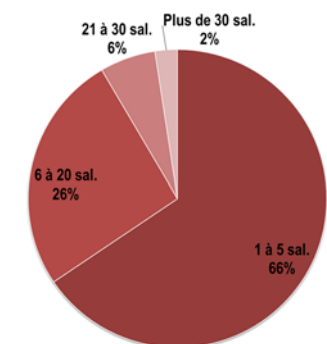
2.3.2 Autres cartes de dérogation

Fig. 2.4.2 Le règlement redevance de juillet 2014 prévoit la délivrance des cartes de dérogation suivantes :

- **riverain temporaire** – aucune carte délivrée en 2014. Cette carte est délivrée pour 5 € pour 63 jours de stationnement maximum par an. Elle est destinée à satisfaire les besoins ponctuels des riverains qui n'ont pas de carte riverain ou aux personnes qui ont une résidence secondaire sur la commune ;

- **entreprises et indépendants** – 421 cartes délivrées en 2014 dont 66 % à des établissements d'1 à 5 salariés. Conformément au PRPS, les tarifs proposés sont les suivants :

- 150 € pour chacune des 5 premières cartes ;
- 250 € de la 6^{ème} à la 20^{ème} carte ;
- 500 € de la 21^{ème} carte à la 30^{ème} carte ;
- 600 € pour chaque carte supplémentaire ;



Répartition des cartes entreprise par typologie d'établissement

- **commerçants ambulants** – aucune carte délivrée en 2014. Elle est délivrée aux tarifs suivants :

- 75€ pour stationner un jour/semaine ;
- 150€ pour stationner deux jours/semaine ;
- 350€ pour stationner sept jours/semaine ;

- personnes travaillant sur un **chantier temporaire** – aucune carte délivrée en 2014. Elle permet à toute personne intervenant pour des chantiers sur la commune de stationner 15 jours pour un montant de 50 € ;
- **écoles agréées et crèches publiques** – 38 bénéficiaires comptabilisés en 2014 pour un montant de 75 € par an ;
- automobilistes **visiteurs** - 451 jours ont été consommés en 2014. Cette carte permet de stationner une journée pour 3 € ;
- propriétaires d'un véhicule de **plus de 3,5 tonnes** - aucune carte délivrée en 2014. Elle est délivrée aux titulaires d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes s'acquittant d'une redevance annuelle de 500 € ;
- prestataire de **soins médicaux urgents** - aucune carte délivrée en 2014. Cette carte est accordée au tarif annuel de 200 € aux personnes prodiguant des soins médicaux et possédant un numéro INAMI. Pour être en règle le titulaire de la carte doit apposer le disque bleu indiquant l'heure d'arrivée et la mention "en cours d'intervention". C'est la seule carte valable dans toutes les zones (rouge et orange comprises) ;
- prestataire de **soins médicaux non urgents** - aucune carte délivrée en 2014. Cette carte est délivrée pour un an moyennant le paiement de 75 € (avec disque bleu indiquant l'heure d'arrivée et la mention "en cours d'intervention") ;
- **voiture partagée** – aucune carte délivrée en 2014. Elle s'adresse aux opérateurs de carsharing exploitant des stations sur la commune. A raison d'une carte par véhicule pour un montant de 5 € par an ;

- **multi-secteurs temporaire** – aucune carte délivrée en 2014. Cette carte permet à plusieurs utilisateurs d'un même véhicule de le garer dans plusieurs secteurs de stationnement prédéterminés ;
- **intervention** – aucune carte délivrée en 2014. Cette carte est délivrée aux personnes physiques ou morales qui démontrent leurs besoins en intervention, de par leur profession, dans plusieurs secteurs de stationnement de la Région. Le prix de la carte est de 90 € par mois.

Comme cela a été montré ci-dessus, un nombre relativement faible de cartes de dérogation sont délivrées par la Commune, comparativement au nombre de places réglementées. Si cette maîtrise va bien dans le sens des objectifs poursuivis par le Plan Régional de Politique du Stationnement, il convient de noter que ces cartes disposent aujourd'hui d'une validité géographique correspondant à l'ensemble du territoire communal. Cette caractéristique tend à favoriser l'usage de la voiture pour tout type de déplacement local. Ce qui risque à moyen terme d'alimenter un processus conduisant à la saturation des espaces de stationnement, en particulier dans les principaux pôles de la Commune, et de favoriser la congestion automobile.

2.4 La demande en stationnement

La demande est appréciée au regard des données d'occupation relevées en 2014 par l'Agence et Bruxelles-Mobilité et des enquêtes de rotation réalisées par les bureaux d'études au printemps 2015.

2.4.1 Occupation diurne et nocturne

Occupation diurne

Fig. 2.5a En fin de matinée, environ 6.680 véhicules (evp) ont été dénombrés sur un total de près de 10.900 places (y compris les espaces «stationnables» situés devant les accès carrossables), ce qui correspond à un **taux d'occupation moyen de 62%**. Globalement, une importante proportion de places reste donc libre sur le territoire éverois en journée.

Relativement peu fréquent, le manque de places disponibles et les problèmes d'accessibilité qui y sont liés sont ainsi surtout confinés à un nombre limité de poches et d'axes très localisés :

- Le cœur de la Commune, aux abords de la maison communale surtout : entre la ligne de chemin de fer, la chaussée de Haecht et l'avenue H.Conscience ;
- Certaines voiries « privées » non réglementées : avenues de Bâle et de Schiphol (et leurs abords), ainsi que pointe nord-ouest de la commune (rue Carli) ;
- Zone frontalière avec Schaerbeek (entre avenue Notre-Dame et rue G.Kurthl, rue de Genève, avenue L.Mommaerts et rue Colonel Bourg) ;
- De manière ponctuelle, entre l'avenue H.Dunant et la chaussée de Louvain.

En zone payante, plus la réglementation est stricte, plus il y a de places libres en journée. Le taux d'occupation passe ainsi de 83% en zone verte, à 79% en zone orange et seulement 60% en zone rouge.

En zone bleue, le niveau d'occupation diurne est très faible – à peine plus de 50% (soit une place libre sur deux) –, ce qui est sans doute moins lié à l'effet de la réglementation qu'à la fonctionnalité globale des quartiers concernés (résidentiel).

Occupation nocturne

Fig. 2.5b La nuit, plus de 550 véhicules supplémentaires ont été enregistrés par rapport à ce qui prévalait en journée, soit un **taux d'occupation moyen qui monte à 67%**. Globalement, un nombre important de places restent donc vacantes après le retour des résidents, même si certaines variations locales sont à observer :

- La pression sur le stationnement de voirie est globalement plus forte, voire beaucoup plus forte, dans la moitié septentrionale de la commune (au nord de la ligne de chemin de fer) qu'au sud ;
- Au nord : le cœur de la Commune (entre la ligne de chemin de fer et la chaussée de Haecht), qui est le plus densément peuplé et où dominent les maisons à appartements, apparaît comme globalement saturé ou proche de l'être (dans ses secteurs les plus résidentiels surtout). Au-delà, ce sont surtout les quartiers de la rue P. Van Obberghen et du Bon Pasteur qui montrent des signes de saturation ;
- Au sud : à l'exception des avenues H. Dunant et des Anciens Combattants et de la rue du Maquis, ainsi que de leurs abords directs, la commune apparaît comme généralement peu sujette à de fortes pressions sur son stationnement de voirie.

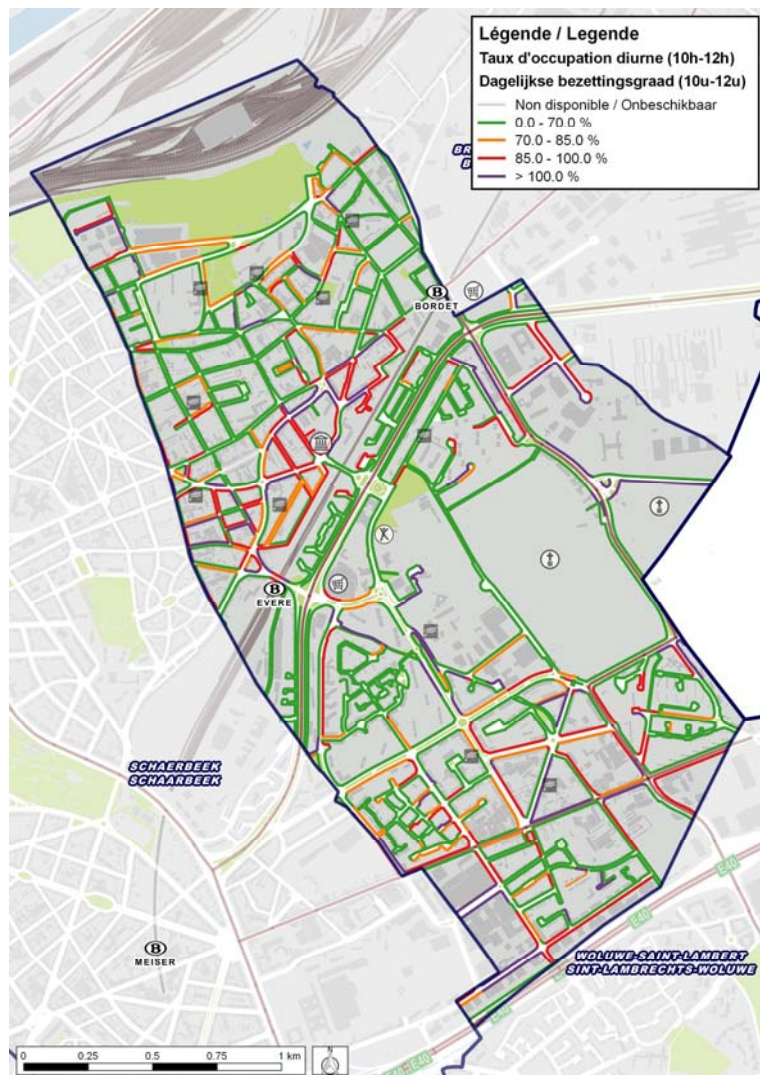


Figure 2.4.1a – Taux d'occupation diurne

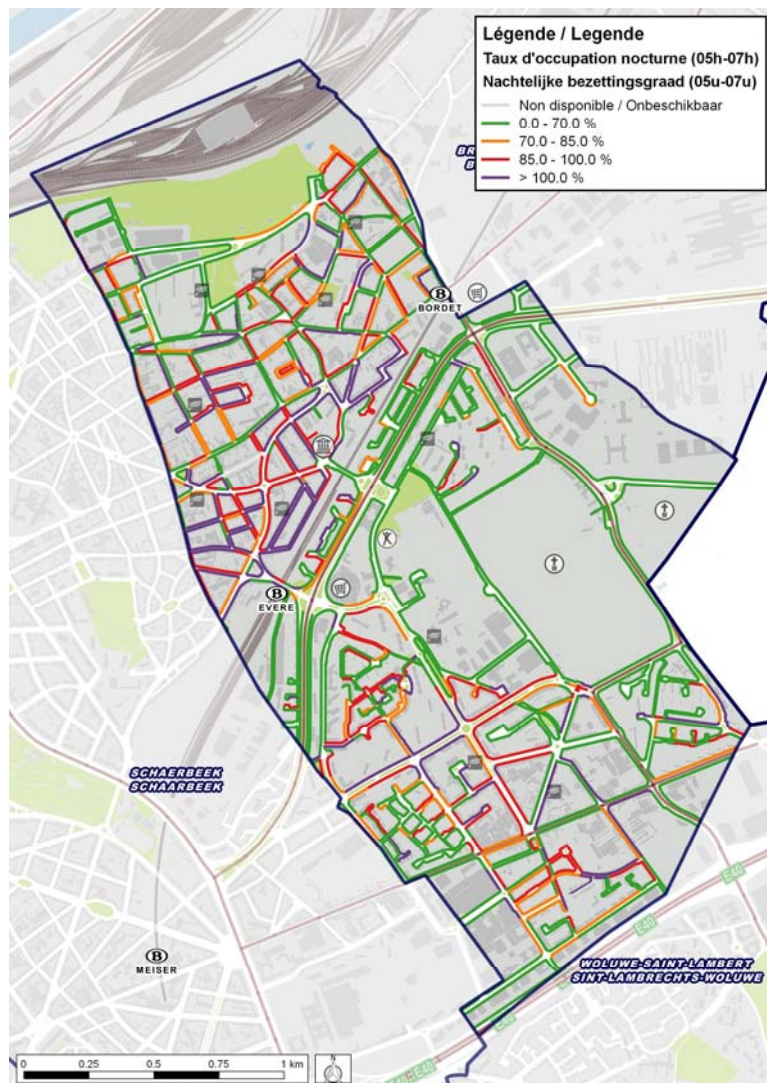


Figure 2.4.1b – Taux d'occupation nocturne

2.4.2 Rotations des véhicules en stationnement

Fig. 2.4.2a Une série d'enquêtes de rotation ont été réalisées le 26 avril 2015 de 6h à 20h sur un ensemble de 6 échantillons (groupe de rues) localisés en divers endroits clés de la commune. Choisis pour leur caractère multifonctionnel, la spécificité des problématiques identifiées par la commune et/ou la pression qui y a été observée sur le stationnement de voirie (taux d'occupation ci-dessus), ces échantillons sont les suivants :

- Polyclinique ;
- Maison communale ;
- Schaerbeek - Evere Gare ;
- Evere Nord ;
- Loisirs (Triton, Evere Shopping) ;
- Paduwa.

Enquêtes rotation Evere



Figure 2.4.2a – Echantillons enquêtés

Fig. 2.4.2b Les enquêtes de rotation sont destinées à identifier la typologie des usagers au regard des horaires d'arrivée / départ et de la durée de stationnement.

Il est ainsi théoriquement possible de distinguer :

- le résident fixe, aussi appelé "ventouse". Il se caractérise par une présence tout au long de l'enquête ;
- le résident dynamique déplace son véhicule en journée (dépose des enfants à l'école, rendez-vous médical...) ;
- le pendulaire fixe, aussi appelé navetteur, stationne pour une longue durée (supérieur à 4h00) pendant les heures d'ouverture des bureaux et/ou des commerces ;
- le pendulaire dynamique utilise son véhicule en journée pour ses déplacements professionnels ;
- le visiteur diurne : il s'agit du client des commerces et services de la commune. Il stationne généralement pour des durées courtes (comprises entre 2h00 et 4h00) ;
- le visiteur nocturne fréquente généralement les services d'HoReCa et stationne pour des durées plutôt courtes, le soir et la nuit.

Les enquêtes ont été réalisées à la cadence de la demi-heure dans les quartiers denses et multifonctionnels et à celle de l'heure dans les quartiers où la fonction résidentielle prédomine.

Fig. 2.4.2c Outre la typologie des usagers, les enquêtes de rotation permettent également d'identifier la nature de la consommation de l'espace : quelle catégorie d'utilisateur consomme le plus d'espace ? Une place où la rotation est forte sera utilisée plutôt par des visiteurs et représente une consommation d'espace moindre comparativement à une place de stationnement utilisée par un usager longue-durée (résident ou navetteur) qui consommera autant d'espace que plusieurs usagers sur une même place.

Les cartes riverains ont également fait l'objet de certains relevés, quoi que de manière non systématique.

Remarque : Comme c'est le cas dans d'autres communes bruxelloises, les cartes de dérogation « riverains » délivrées par la Commune d'Evere sont valables sur l'ensemble du territoire communal. Ceci signifie qu'une partie au moins (variable selon les types de quartier) des usagers de type « non résident », c'est-à-dire dont le comportement en matière de stationnement est celui d'un « navetteur » ou d'un « visiteur », peuvent se révéler être des éverois détenteurs d'une dérogation « riverain ». Ce qui n'est par ailleurs pas sans conséquence sur la pertinence des actions qui seront à formuler à la suite du diagnostic.

Pour cette raison, la suite de cette étude opère une distinction terminologique entre le « résident », qui est l'habitant d'un quartier, et le « riverain », qui correspond à l'habitant éverois (mais qui n'a un comportement de « résident » que dans son propre quartier d'habitation).

Figure 2.4.2b – Les différentes typologies d'utilisateur (Source : Transitec)

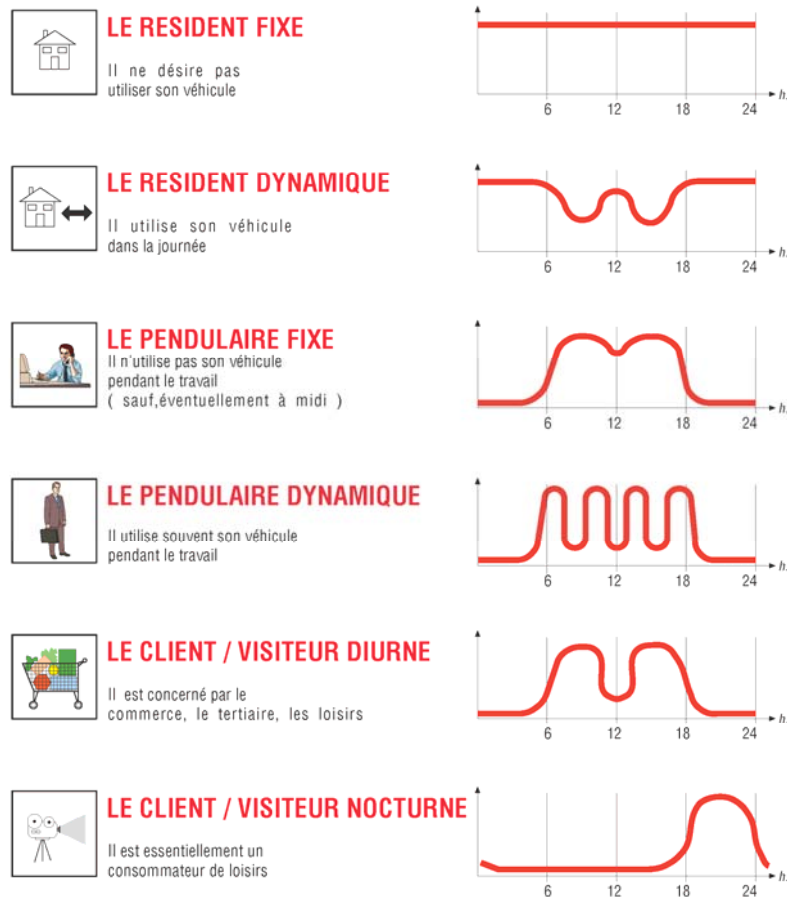
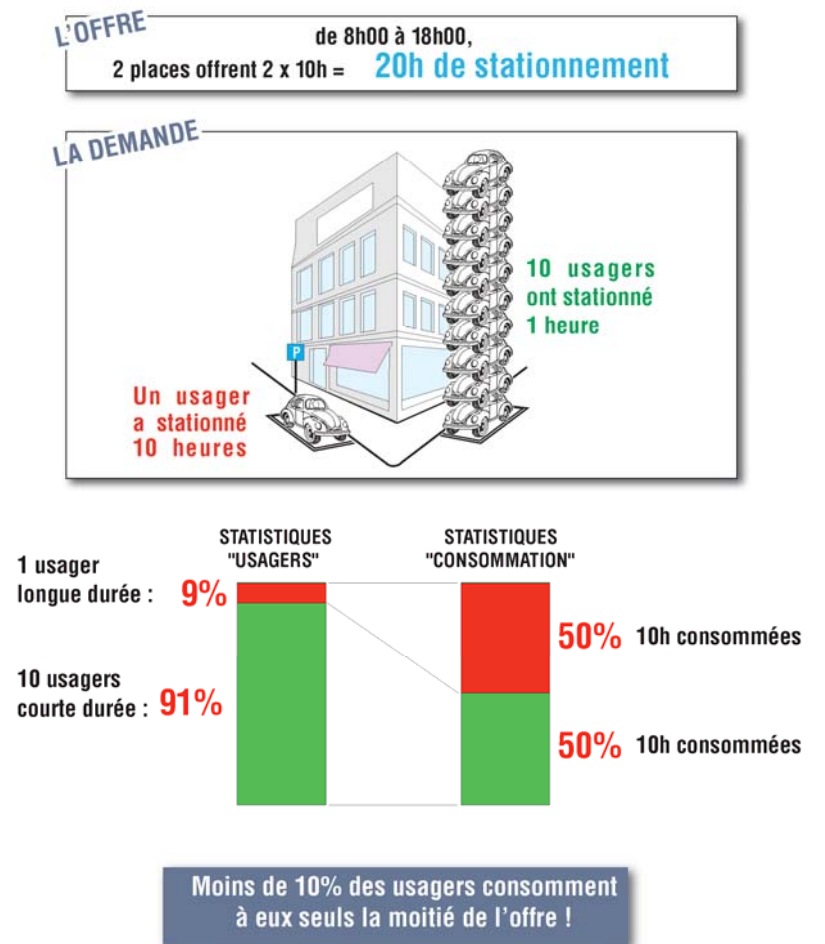


Figure 2.4.2c – La notion de rotation (Source : Transitec)



Les figures qui suivent (**figures 2.4.3 b et c**) montrent les tendances suivantes :

- un taux d'occupation moyen relativement faible, de l'ordre de 60%, sur l'ensemble de la journée ;
- une demande en stationnement provenant majoritairement des résidents qui représentent en moyenne 80% des usagers (pour plus de 85% de l'offre consommée). Le reste des places occupées le sont exclusivement par une demande de moyenne et longue durée ;
- la figure 2.5.3c montre par ailleurs que la quasi-totalité du stationnement s'effectue pour des durées supérieures à 2h ;
- un taux de rotation de 1,3 véhicules par place et par jour.

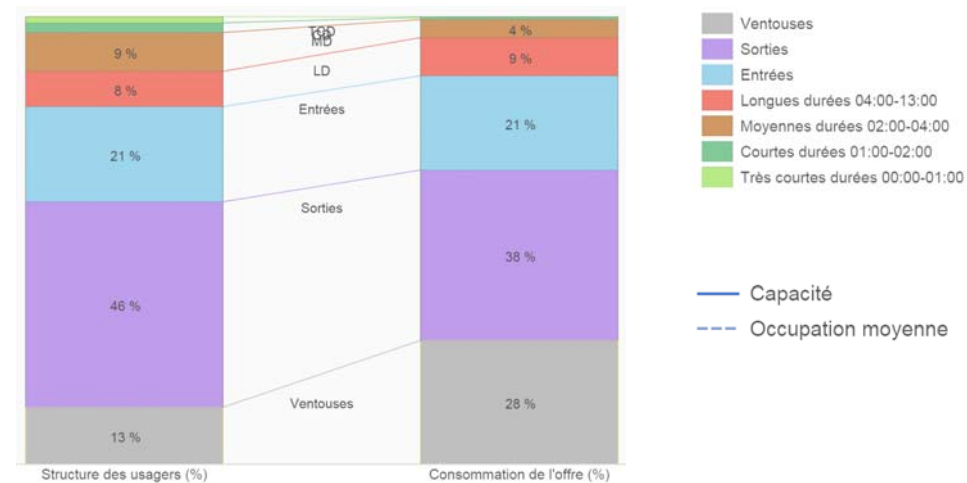
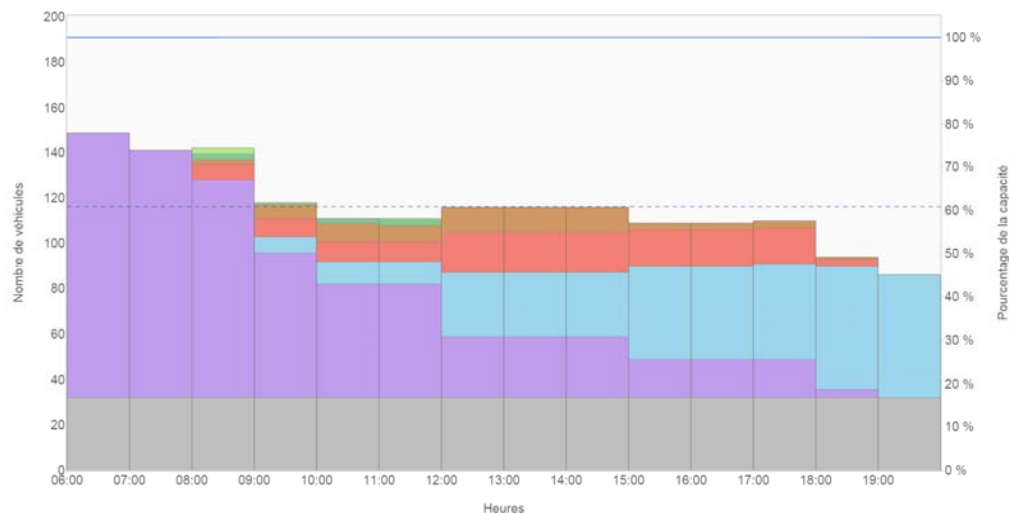
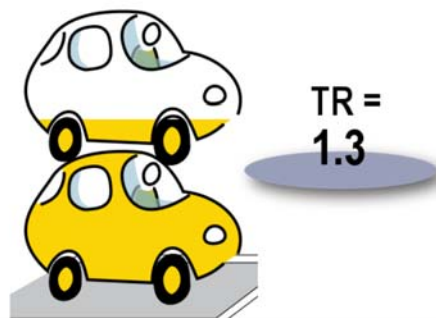


Figure 2.4.3b – Résultats enquêtes de rotation "Polyclinique"

Taux de rotation par rapport à la capacité globale

Avec usagers ventouses



En conclusion, les observations qui précèdent démontrent la prédominance du stationnement résidentiel dans le quartier, ce qui est conforme à sa typologie fonctionnelle.

La structure des usagers et le taux d'occupation montrent par ailleurs que la demande générée en voirie par la polyclinique « L'Oasis » – qui possède un ensemble de places lui étant spécifiquement réservées hors voie publique – est quasi-nulle.

Les usagers « non-résidents » du quartier stationnent presque tous pour des durées assez longues, supérieures à 2 heures, voire pour plus d'une demi-journée. Si ceci plaide pour un manque de respect de la zone bleue – renvoyant par-là aux mesures actuelles de contrôle – et invite par ailleurs à entamer un questionnaire sur la politique actuelle en matière de dérogations, le taux de vacance moyen (4 places libres sur 10 en moyenne) appelle à relativiser l'urgence d'un passage de cette zone vers une réglementation de type payant.

Figure 2.4.3c – Polyclinique – Distribution de l'occupation et usages des cartes riverains "Polyclinique"



2.4.4 Rotations autour de la "Maison communale"

Situé au cœur de la commune, l'îlot de la Maison Communale d'Evere en constitue le centre administratif. Cet îlot et ses abords directs sont caractérisés par une forte mixité fonctionnelle :

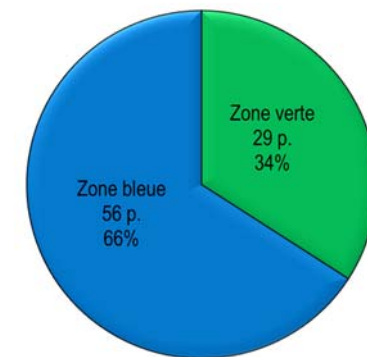
- de nombreux services (administration communale, commissariat de police, bibliothèque publique, CPAS, commerces, écoles, lieu de culte) ;
- une densité élevée de population.

Le quartier est desservi par les lignes de bus 45 et 65 ainsi que la ligne 64 (située à moins de 300m). Une station d'auto-partage est également présente à moins de 300m de cette centralité communale.

Fig. 2.4.4a L'échantillon analysé se compose de 85 places (enquêtées à la demi-heure), qui sont réglementées :

- en zone verte pour 34 % (29 places) ;
- en zone bleue pour 66 % (56 places).

Figure 2.4.4a – Echantillon enquêté "Maison communale"



Comme le montrent les figures suivantes (**figures 2.4.4b à e**), les zones bleue et verte composant l'échantillon présentent respectivement les mêmes tendances globales du point de vue de la demande en stationnement :

- saturées en permanence au cours de la journée, avec très peu de – voire aucune – places libres ;
- essentiellement occupées par les résidents (plus de 70% des places occupées en moyenne sur la journée) ;
- les places qui ne sont pas occupées par les résidents le sont surtout par des usagers de moyenne et longue durée (15% à 20% de l'offre totale en moyenne), tandis que la demande de courte durée ne concerne que 5% des emplacements ;
- une rotation identique de 2,8 véhicules par place et par jour.

Les divergences suivantes sont toutefois à noter du point de vue de l'occupation de ces deux zones :

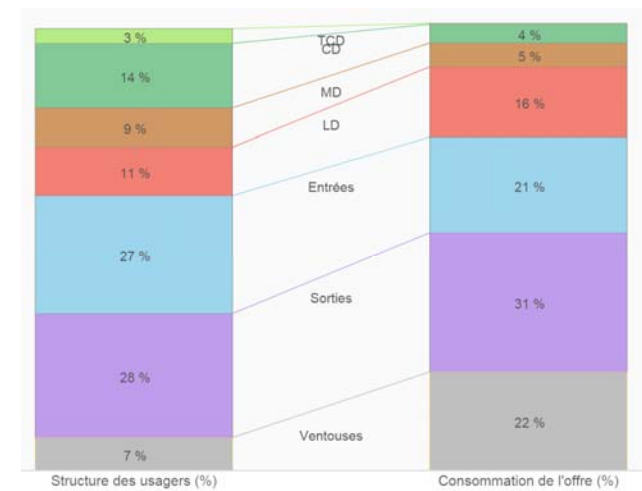
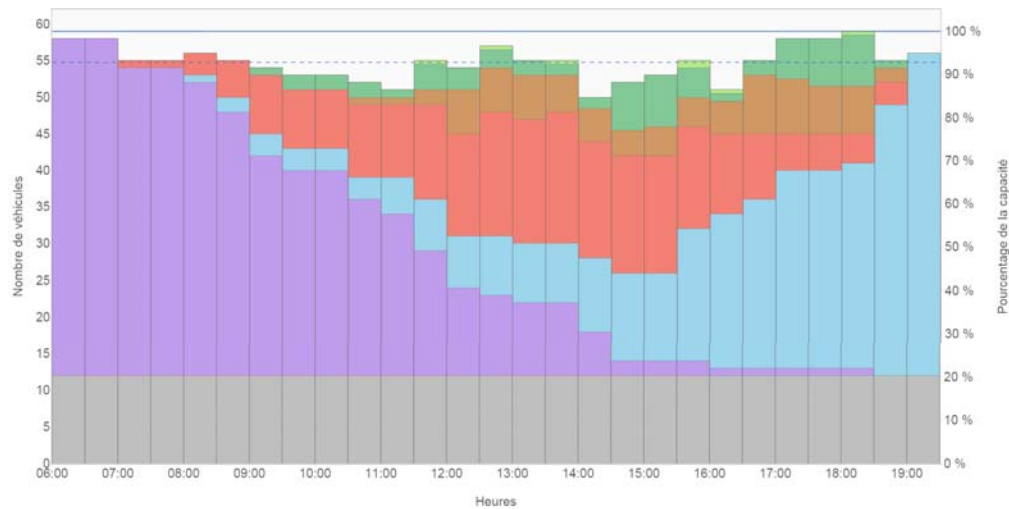
- une consommation de l'offre par le stationnement de moyenne et longue durée plus importante en zone bleue (21% en moyenne) qu'en zone verte (15% en moyenne) ;
- une part d'usagers de courte durée plus élevée en zone verte (24% en moyenne) qu'en zone bleue (17% en moyenne) ;
- la quasi-totalité des véhicules stationnant en zone verte sont munis d'une carte riverain, alors qu'en zone bleue ce ne sont que les 2/3 ;
- la figure 2.5.4c montre, par ailleurs, clairement qu'en zone bleue, la très grande majorité des usagers stationne pour une durée supérieure à 2h.

De ce qui précède, il convient de déduire :

- **qu'il s'agisse de la zone bleue ou de la zone verte**, la réglementation actuelle ne permet d'offrir suffisamment de places libres, notamment aux usagers de courte durée. Les espaces de stationnement, saturés en permanence, obligent les automobilistes en quête d'une place à tourner dans le quartier, alimentant les problèmes de trafic et de congestion ;
- la **zone bleue** ne génère pas suffisamment de rotation (une limitation de la durée de stationnement à 2h devrait se traduire par un taux de rotation de 4 à 6 véhicules par place et par jour) et, dès lors, ne permet pas d'accueillir suffisamment d'usagers de courte durée, eu égard à la typologie du quartier.

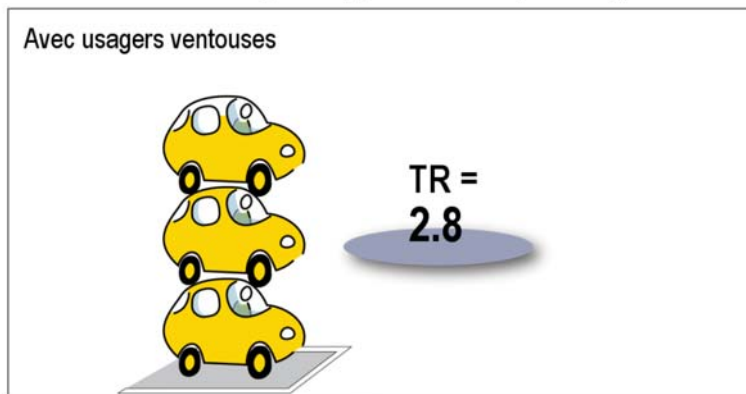
D'autre part, la structure de la demande, qui présente près de 20% d'usagers de moyenne et de longue durée, montre que la réglementation a un effet relativement mitigé sur les usages. Sachant le manque de places libres, ce constat rend plus cruciaux (que dans le cas de l'échantillon précédent) les questionnements autour de la politique dérogatoire et des mesures de contrôle actuellement déployées en zone bleue, dont la pertinence est par ailleurs sujette à discussion (considérant l'état de saturation quasi permanent) ;

- en autorisant le stationnement de longue durée, la **zone verte** paraît mieux adaptée à ce type de demande, non négligeable sur le quartier. Sa saturation et le peu de places laissées aux usagers de courte durée ne sont toutefois pas de nature à favoriser la clientèle des services implantés à proximité (commerces, administrations, police ...), ce qui aurait tendance à plaider pour une évolution de la réglementation.



Taux de rotation par rapport à la capacité globale

Avec usagers ventouses

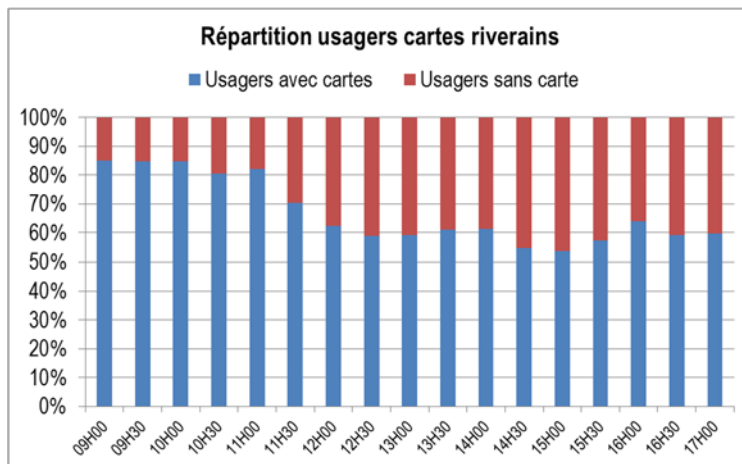
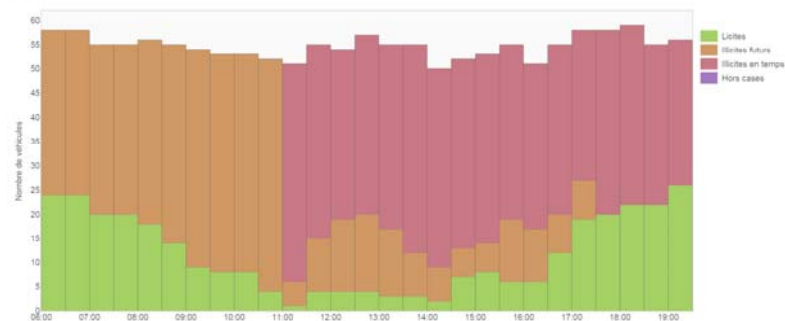


— Capacité
 --- Occupation moyenne

Ventouses
 Sorties
 Entrées
 Longues durées 04:00-13:00
 Moyennes durées 02:00-04:00
 Courtes durées 01:00-02:00
 Très courtes durées 00:00-01:00

Figure 2.4.4c – "Maison communale" zone bleue – Distribution de l'occupation et usagers cartes riverains

■ Distribution de l'occupation par les licites et les illicites



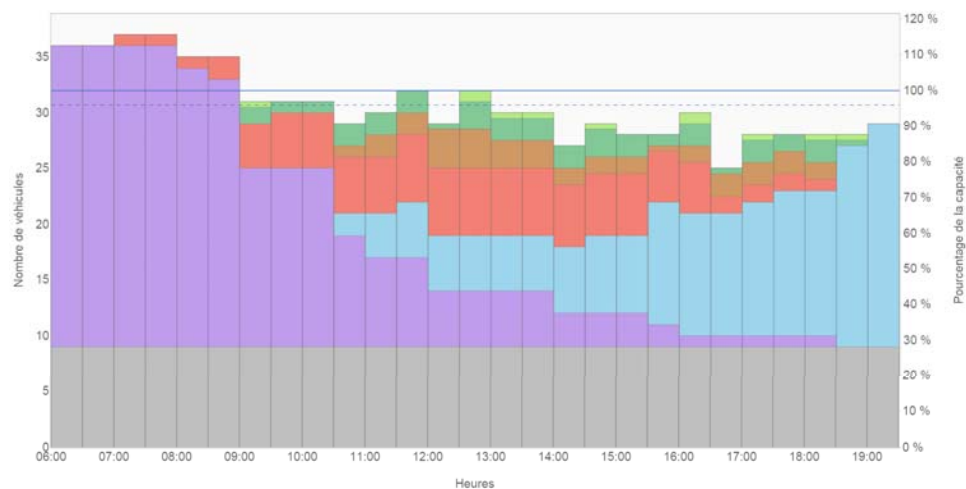
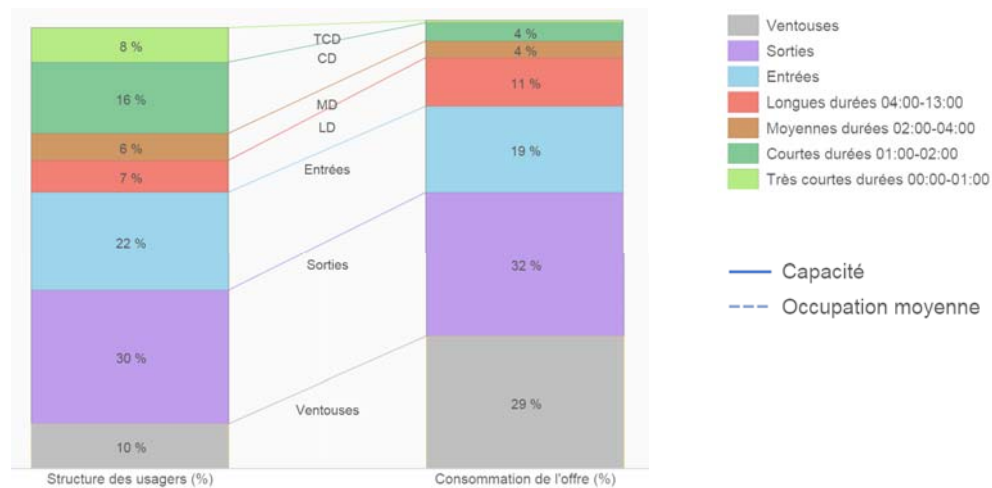


Figure 2.4.4d – Résultats enquêtes de rotation "Maison Communale" zone verte



Taux de rotation par rapport à la capacité globale

Avec usagers ventouses

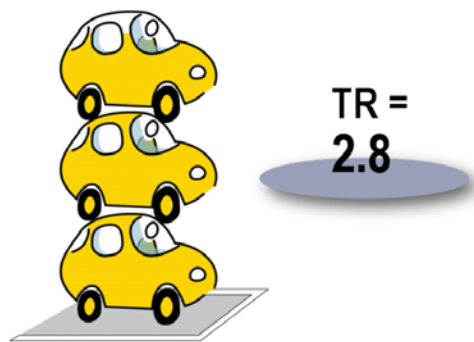
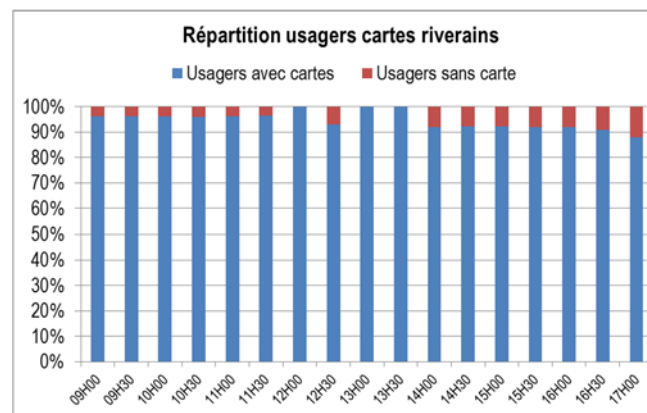


Figure 2.4.4e – "Maison communale" zone verte – Usagers cartes riverains



2.4.5 Rotations dans le quartier "Gare d'Evere – Limite Schaerbeek"

Centré sur la rue G.Kurth, le troisième échantillon enquêté s'articule entre la gare d'Evere et la limite schaerbeekoise. Il s'agit d'une zone mixte, dominée par la fonction résidentielle. Y est également implantée la gare SNCB d'Evere, connectée aux lignes S4, S5, S7 et S9 du réseau ferroviaire suburbain (pré-RER).

Il est par ailleurs desservi par les lignes de bus 64, 65 et 66.

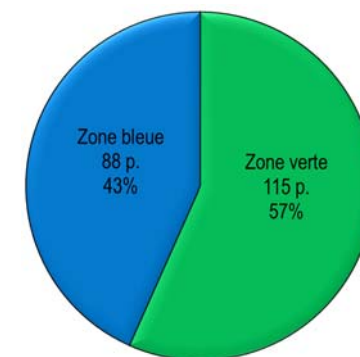
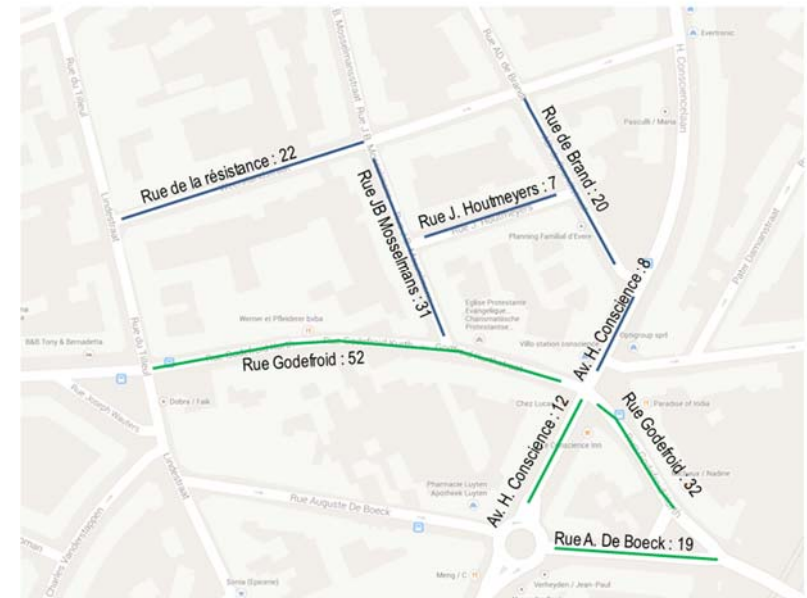
Fig. 2.4.5a L'enquête a été réalisée à la cadence de l'heure et porte sur un échantillon de 203 places réglementées:

- en zone verte (115 places) ;
- en zone bleue (88 places).

Figure 2.4.5a – Echantillon enquêté "Schaerbeek – Gare Evere"

3. Schaerbeek – Gare Evere

Enquête de rotation à l'heure



Les figures qui suivent (**figures 2.4.5b à d**) montrent que les zones bleue et verte composant l'échantillon présentent les mêmes tendances globales du point de vue de la demande en stationnement :

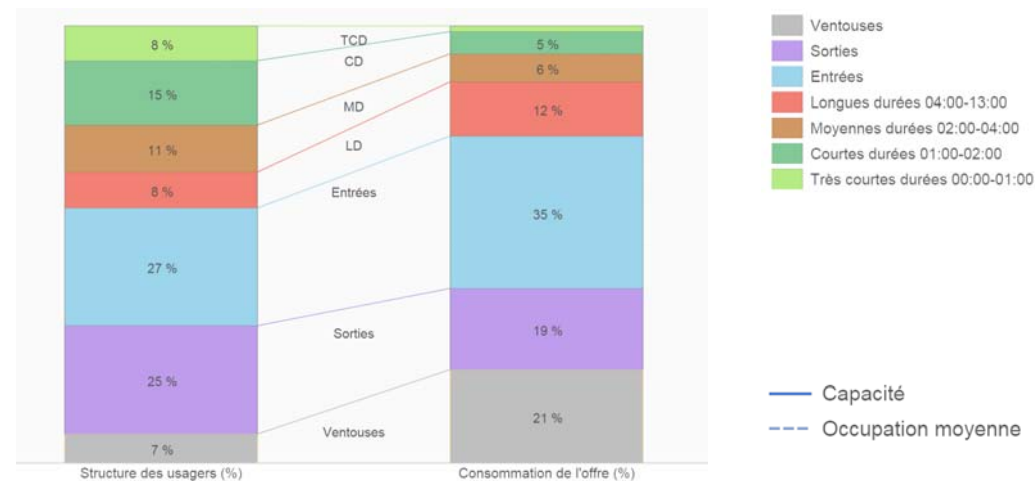
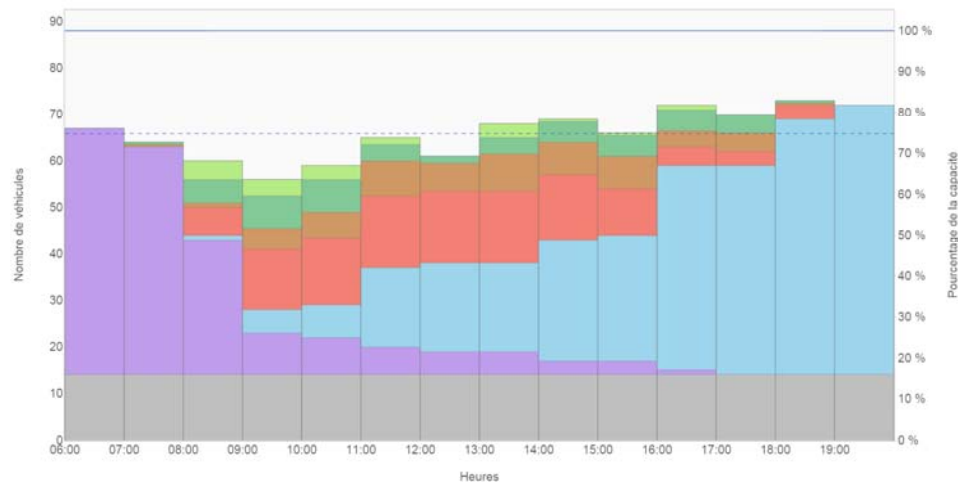
- un taux d'occupation moyen de l'ordre de 75% et ne dépassant jamais les 85% (sauf en zone verte avant 8h du matin) ;
- des places qui sont essentiellement occupées par les résidents (en moyenne 75% en zone bleue et 79% en zone verte) ; les emplacements restants étant surtout occupés par la demande de moyenne ou longue durée laissant (et très peu par celle de courte durée) ;
- une structure des usagers qui, en moyenne sur la journée, ne diffère pas fondamentalement d'une zone à l'autre ;
- un taux de rotation de 2,4 par place et par jour.

Au-delà de ces caractéristiques communes, les spécificités suivantes sont à noter :

- une zone verte qui génère proportionnellement plus de places libres en journée (de 30% à 40%) que la zone bleue (de 20% à 30%) ;
- sans doute au regard de son caractère plus spécifiquement résidentiel, la zone bleue a tendance à « récupérer » ses résidents de façon plus rapide et plus marquée que la zone verte.

De ce qui précède, il convient de déduire que :

- tant en zone bleue qu'en zone verte, un nombre suffisant de places reste libre en permanence durant la journée, même si la zone bleue paraît moins efficace à cet égard que la zone verte ;
- la **zone bleue** fonctionne comme une zone « longue durée », avec un faible taux de rotation et une très grande majorité des places occupées pour une durée supérieure à 2h (une limitation de la durée du stationnement à 2h maximum devrait conduire à des taux de rotation entre 4 et 6 véhicules par place et par jour). A l'instar du secteur « Polyclinique », si ceci plaide en faveur d'un manque de respect de la zone bleue – renvoyant par-là aux mesures actuelles de contrôle – et invite par ailleurs à entamer un questionnaire sur la politique communale en matière de dérogations, le taux de vacance appelle à relativiser l'urgence d'un passage de cette zone vers une réglementation de type payant ;
- la **zone verte** présente une demande de stationnement conforme à ses objectifs.



Taux de rotation par rapport à la capacité globale

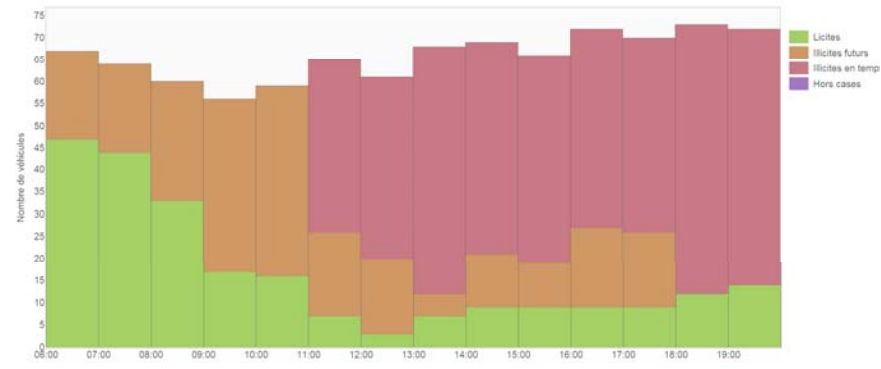
Avec usagers ventouses



TR =
2.4

Figure 2.4.5c – "Schaerbeek – Gare Evere" zone bleue – Distribution de l'occupation

■ Distribution de l'occupation par les licites et les illicites



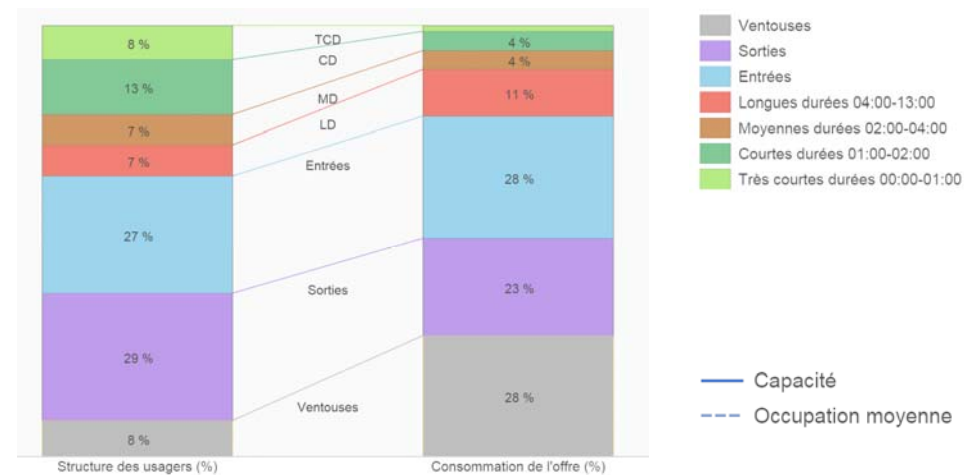
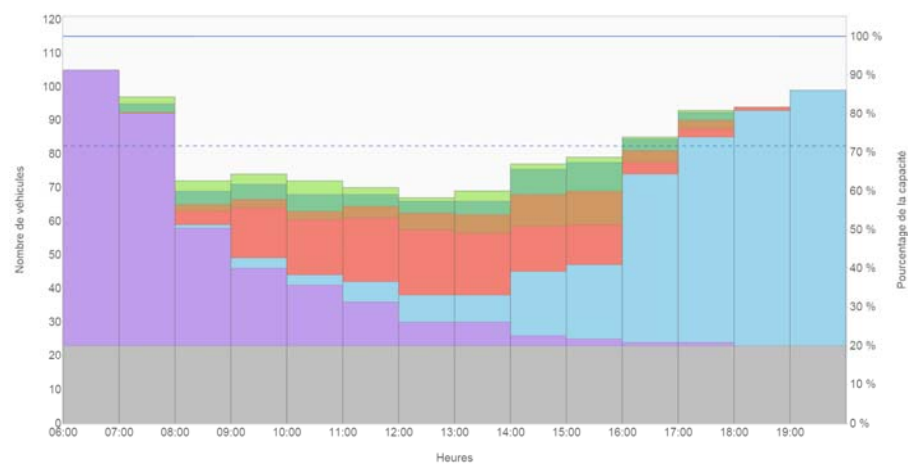
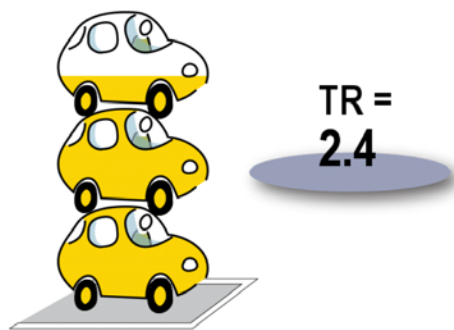


Figure 2.4.5d – Résultats enquêtes de rotation "Schaerbeek – Gare Evere" - Zone verte

Taux de rotation par rapport à la capacité globale

Avec usagers ventouses



2.4.6 Rotation dans le quartier "Evere Nord"

L'échantillon investigué dans le nord d'Evere est centré sur la rue E.Dekoster, non loin de l'Eglise Saint-Vincent. Quoique majoritairement résidentiel (habitat collectif et maisons unifamiliales), ce quartier accueille également une série d'équipements collectifs (école, centre culturel, maison de repos, maison médicale ...) et quelques commerces.

Il est relativement bien desservi par les transports en commun :

- lignes de bus STIB 45, 59, 64 et 69 ;
- lignes de tram STIB 32 et 55.

Les lignes DeLijn 270, 271, 272, 470 et 471 n'y passent pas très loin non plus.

Fig. 2.4.6a L'échantillon, enquêté à l'heure, porte sur 182 places réglementées en zone bleue.

Figure 2.4.6a – Echantillons enquêtés "Evere Nord"

4. Evere Nord

Enquête de rotation à l'heure

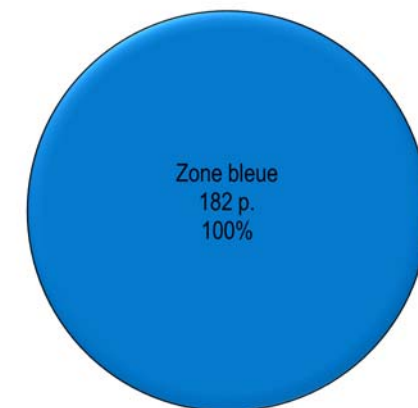


Fig. 2.4.6b Les figures qui suivent montrent :

- un taux d'occupation moyen légèrement inférieur à 70%, jamais supérieur à 75% ;
- des places qui sont essentiellement occupées par des résidents, consommant à peu près la moitié de l'offre à 11h. Les places inoccupées par les résidents le sont essentiellement par des usagers de moyenne et longue durée : 23% de l'offre occupée en moyenne sur la journée. Le reste des places occupées (8%) est consommé par des visiteurs (stationnement inférieur à 2h), qui représentent 30% de la demande totale ;
- un taux de rotation de 2,6 véhicules par place et par jour.

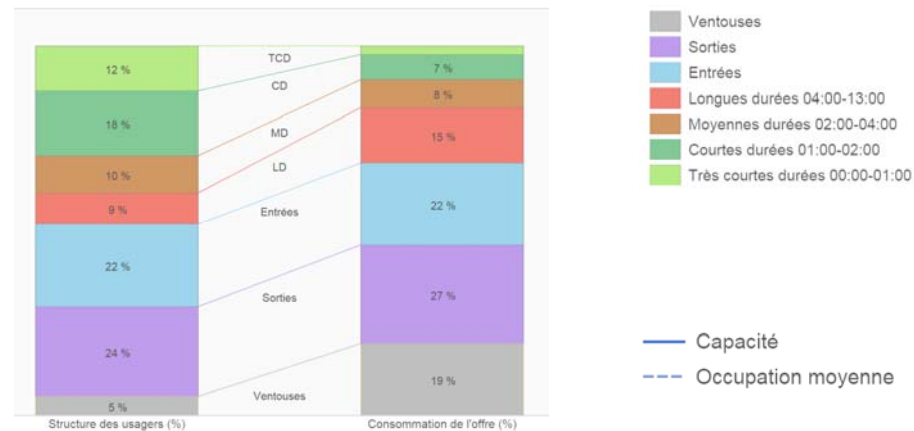
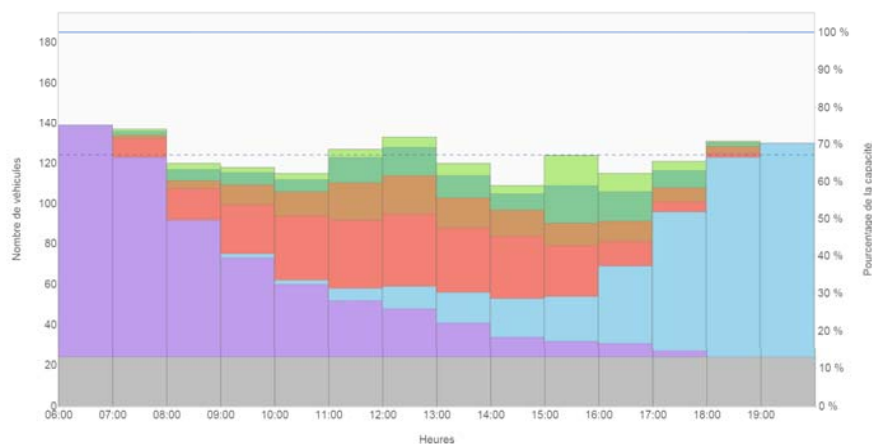


Figure 2.4.6b – Résultats enquêtes de rotation "Evere Nord"

Taux de rotation par rapport à la capacité globale

Avec usagers ventouses

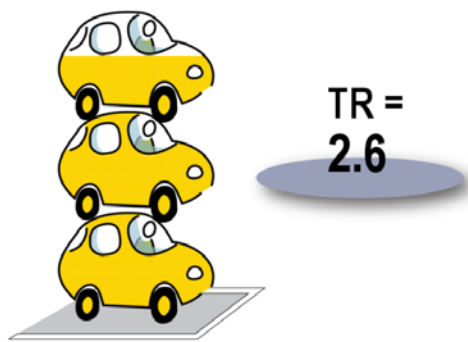
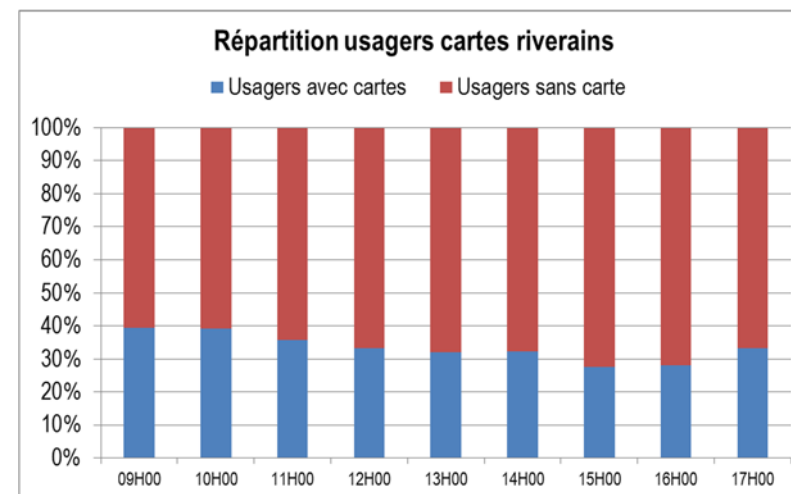


Fig. 2.4.6c Une large majorité d'utilisateurs dépasse les 2h de stationnement en journée, alors que seul le tiers des véhicules en stationnement est muni d'une dérogation «riverains».

En conclusion :

- si l'importance du stationnement de moyenne et longue durée laisse penser à un manque de respect de la zone bleue, voire invite à questionner la politique en matière de dérogations, le taux de vacance (3 places libres sur 10 en moyenne sur la journée) n'impose pas de passer à une réglementation plus stricte dans le court terme, y compris sous la forme d'une zone tampon autour de la place de la Paix ;
- cela étant, au regard de la typologie du quartier (présence d'équipements collectifs) et considérant l'absence de zone tampon autour de la zone rouge de la place de la Paix, le PACS recommande que la demande autour de cette dernière fasse l'objet d'un suivi et soit investiguée lors de l'évaluation biannuelle du PACS ; ceci en vue d'une éventuelle évolution de la réglementation.

Figure 2.4.6c – "Evere Nord" – Distribution de l'offre et usagers cartes riverains



2.4.7 Rotation dans le quartier de l'avenue des "Loisirs" (Triton / Evere Shopping)

Situé à hauteur de l'avenue des Loisirs, l'échantillon enquêté se subdivise en 2 pôles générateurs distincts :

- « Evere Shopping » – zone verte, dominé par les hypermarchés Carrefour et Delhaize, ainsi que leurs commerces et services ;
- la piscine communale « Triton » – zone bleue.

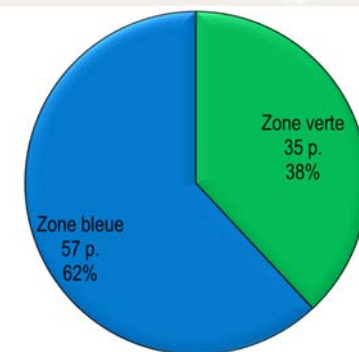
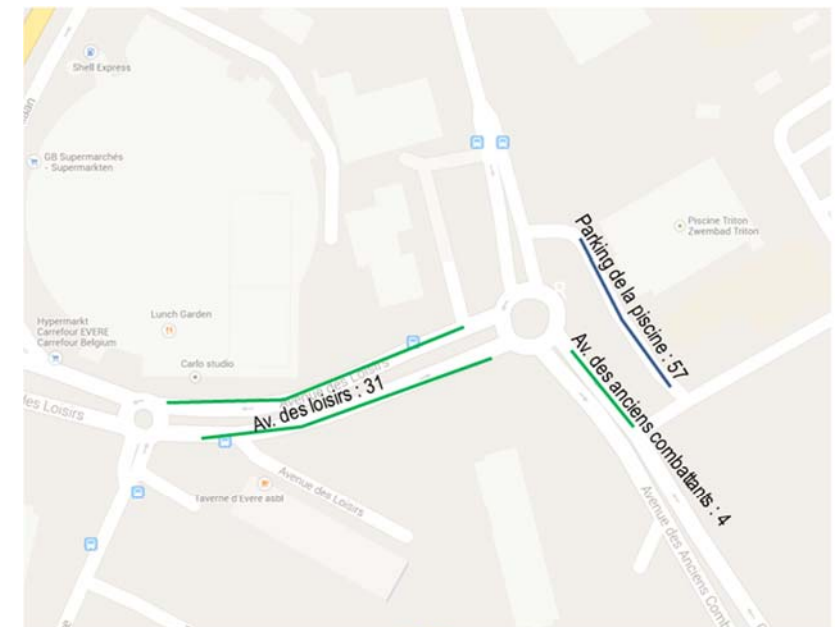
Ces pôles disposent tous deux d'une offre privée attenante.

Leur desserte en transports en commun est assurée par la ligne de tram 62, par quatre lignes de bus STIB (12, 21, 45 et 66) et par la gare d'Evere.

Fig. 2.4.7a L'enquête de rotation a porté sur 95 places, enquêtées à la demi-heure, dont :

- 57 en zone bleue (« Triton ») ;
- 35 en zone verte (« Evere Shopping »).

Figure 2.4.7a – Echantillons enquêtés "Loisirs"



Triton – Zone bleue

Initiée début 2015 à la demande du bureau de la piscine, la mise en zone bleue des parkings desservant les infrastructures du centre sportif «Triton» a visiblement porté ses fruits (cf. **figures 2.4.7b et c**) :

- 70% des places sont libres en moyenne sur la journée ;
- Plus de 60% des usagers de courte durée consomment près de 40% de l'offre occupée ;
- un taux de rotation de 3,3 véhicules par place et par jour ;
- une réglementation qui, en semaine, satisfait largement aux pics de demande du matin, du midi et du soir.

Au final, même si on note qu'une part non négligeable de l'occupation du stationnement provient d'une demande de moyenne durée, le taux de vacance reste tel que cette situation n'impacte aucunement les conditions d'accès au centre sportif et ne nécessite pas d'actions supplémentaires à ce stade.

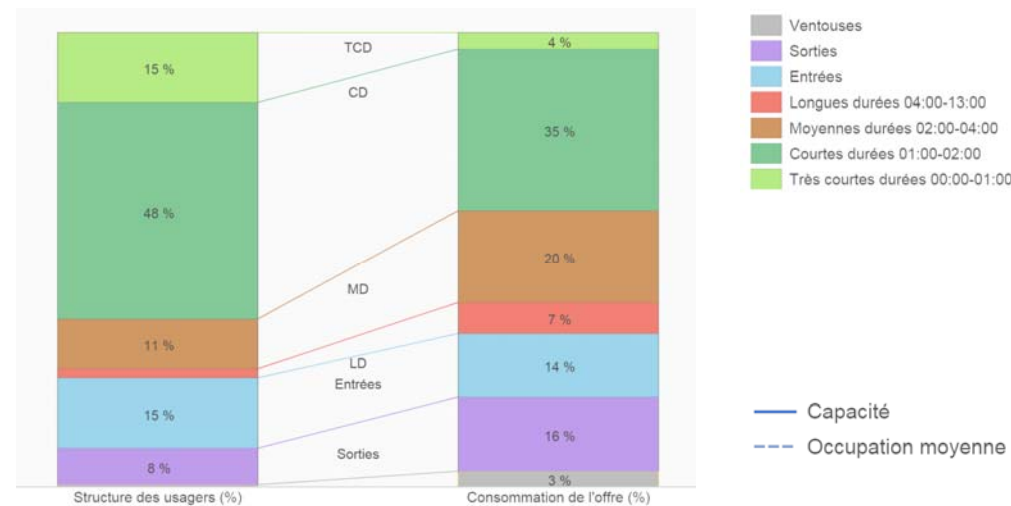
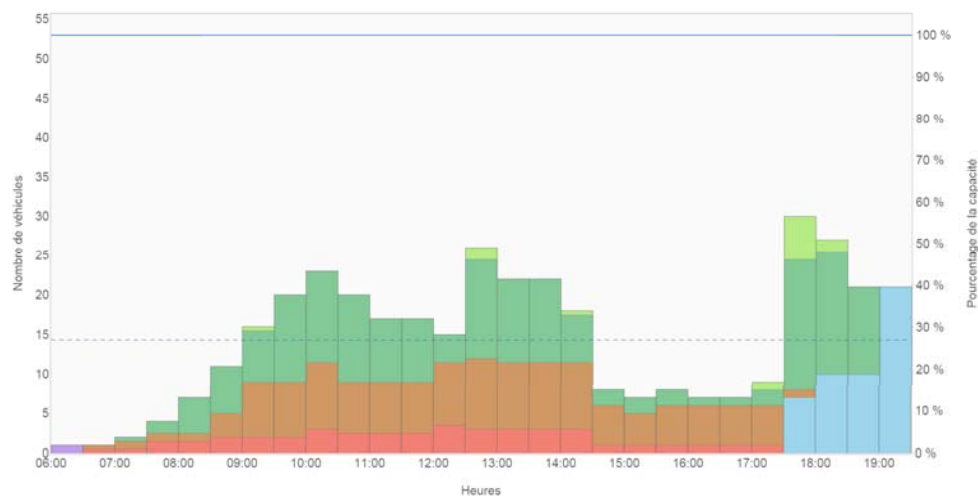
Evere Shopping – Zone verte

A l'instar de la zone bleue du complexe sportif « Triton », la zone verte, implantée à hauteur des deux enseignes de grande distribution et de leurs commerces et services attenants, ne présente pas de problèmes d'accès au stationnement (cf. **figures 2.4.7d et e**) :

- un grand nombre de places libres ;
- importance du stationnement de courte et très courte durée ;
- un taux de rotation suffisant de 2,8.

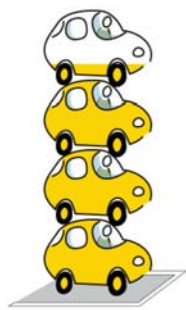
L'offre privée proposée par les deux sites concernés explique certainement cette situation.

Au final, le PACS recommande toutefois un suivi attentif de l'évolution de cette situation – en ce compris au travers de l'évaluation biannuelle du PACS –, notamment dans la mesure où la mise en place d'une gestion active de l'accès des parkings du carrefour et du Delhaize par « ticketing » est susceptible de générer du report sur la voie publique.



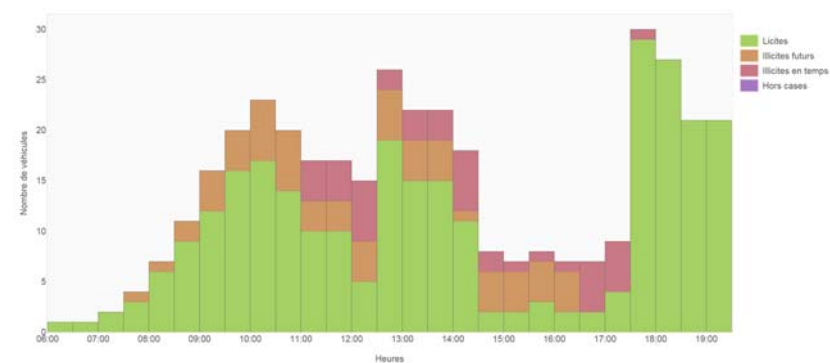
Taux de rotation par rapport à la capacité globale

Avec usagers ventouses



TR =
3.3

Figure 2.4.7c – "Triton" zone bleue – Distribution de l'offre et usagers cartes riverains



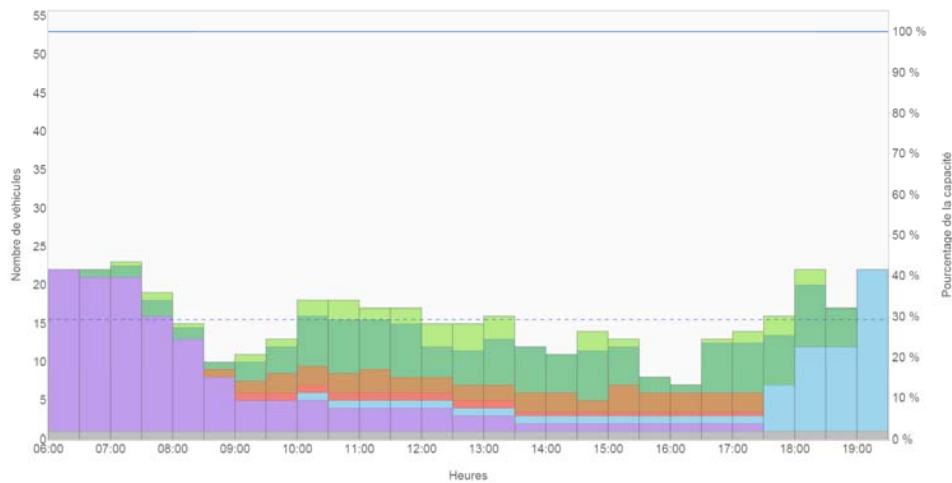
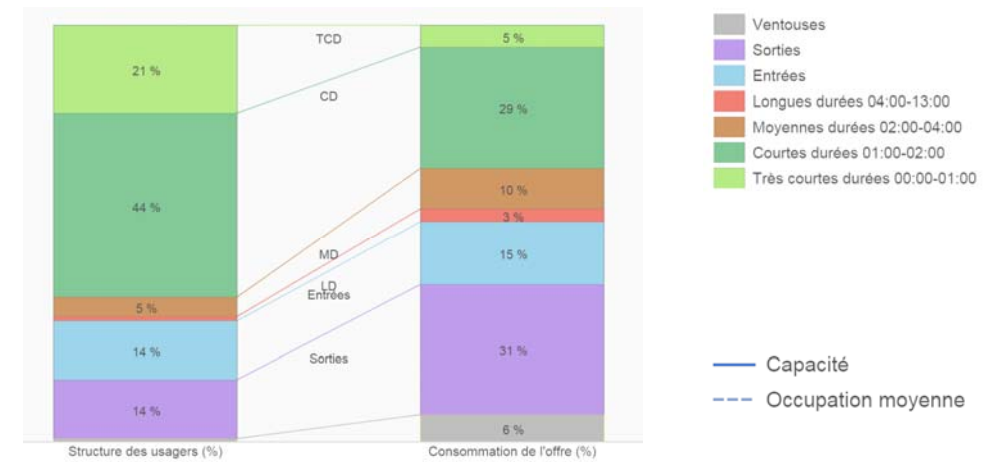
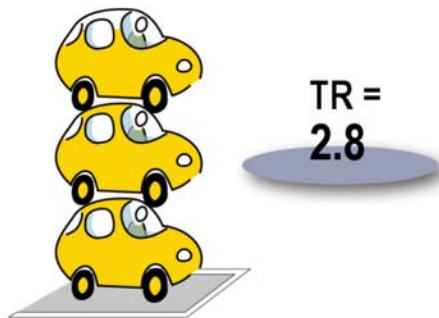


Figure 2.4.7d – Résultats enquêtes de rotation "Evere Shopping" zone verte



Taux de rotation par rapport à la capacité globale

Avec usagers ventouses



2.4.8 Rotation sur "Paduwa"

Le quartier « Paduwa » est situé au sud de la commune. C'est un quartier dense en termes de population et de fonctions (commerces, lieux de culte, emplois, ...). La fonction HoReCa est également présente.

Le quartier est plutôt bien desservi par le réseau de bus via :

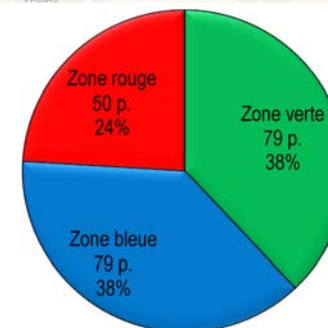
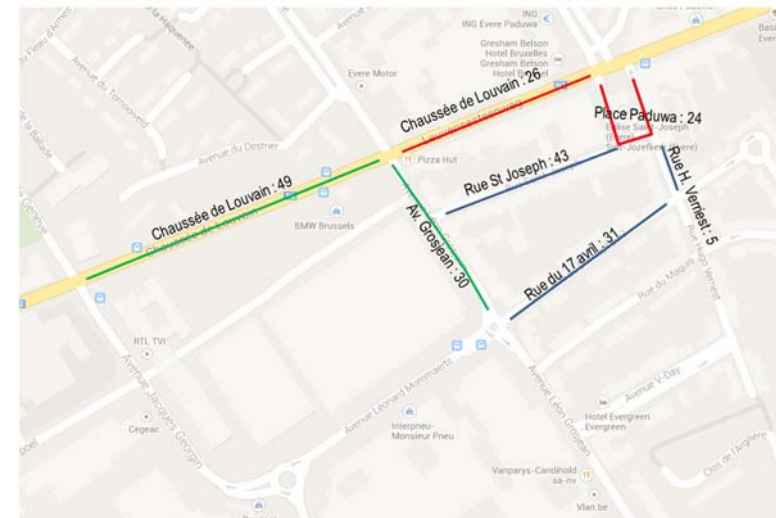
- la station Paduwa, où s'arrêtent les lignes 45, 66 et 80 de la STIB ainsi que les lignes 318, 351, 358 et 410 du réseau De Lijn ;
- les lignes 12, 21, 63, 79 de la STIB situées à moins de 300 m.

Fig. 2.4.8a Trois typologies de réglementation cohabitent. L'échantillon porte sur 208 places dont :

- 50 en zone rouge ;
- 79 en zone bleue ;
- 79 en zone verte.

L'enquête s'est déroulée à la cadence de l'heure.

Figure 2.4.8a – Echantillons enquêtés « Paduwa »



Zone bleue

Selon les figures 2.4.8b et c :

- **la zone bleue**, comme le reste de l'échantillon, se caractérise par une occupation plutôt faible (60 % en moyenne sur la journée, soit près de 4 places libres sur 10) ;
- l'offre est essentiellement consommée par les résidents (85%) qui constituent la majorité des usagers (près de 75% en moyenne). Cette observation est confirmée par la figure 2.5.8c, qui montre que 80% des usagers sont munis d'une dérogation «riverains» ;
- un taux de rotation de 1,3 véhicule par place et par jour, caractéristique de ce type de zone.

Comme c'était le cas pour le secteur « polyclinique », ces données montrent que l'actuelle zone bleue suffit amplement à protéger ses riverains du report depuis la chaussée de Louvain ou les zones payantes alentours ; ceci, même si une (petite) partie du stationnement dépasse la durée autorisée de 2h.

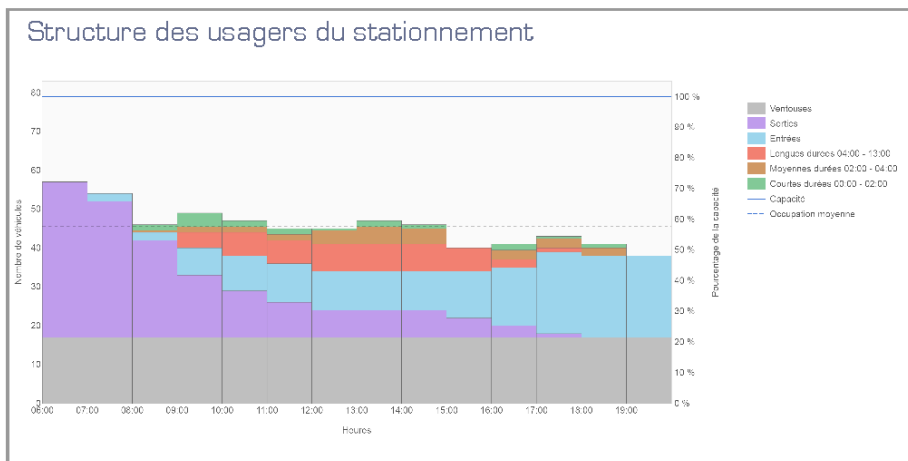


Figure 2.4.8b – Résultats enquêtes de rotation "Paduwa" zone bleue

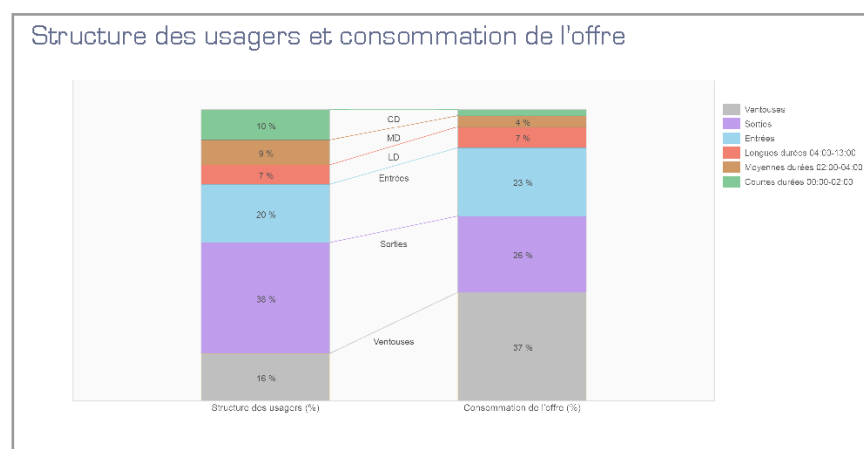
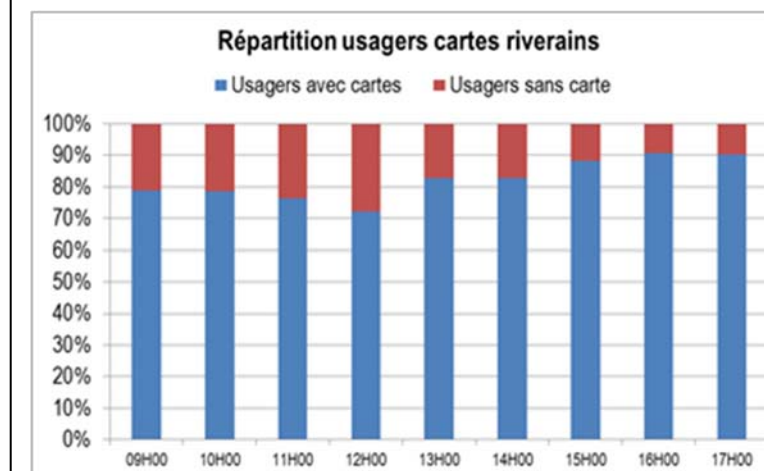
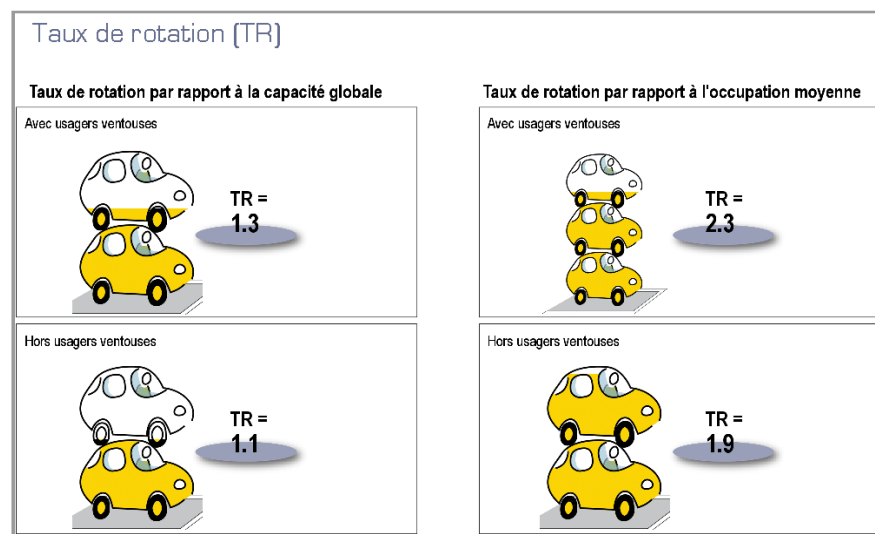


Figure 2.4.8c – "Paduwa" zone bleue – Distribution de l'occupation et usagers cartes riverains

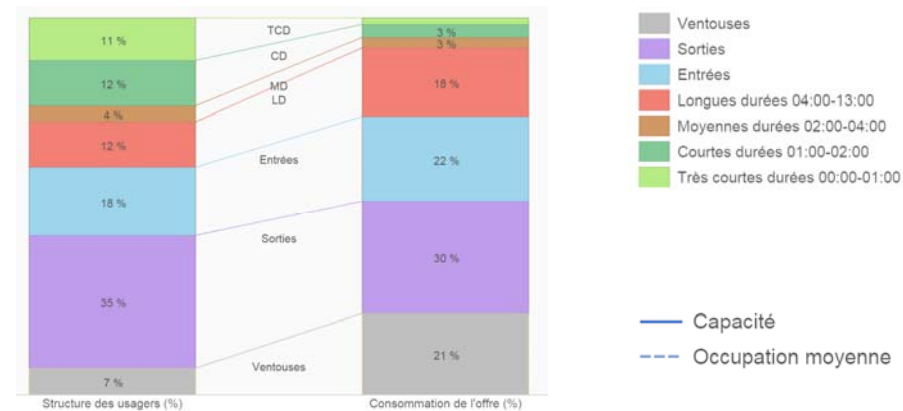
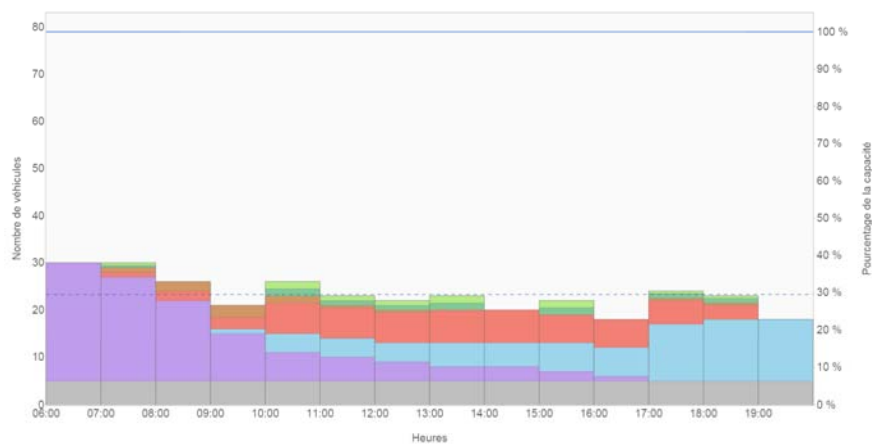


Zone verte

Selon les figures qui suivent (cf. **figures 2.4.8d et e**) :

- l'occupation de la **zone verte** est très faible : 30% en moyenne et ne dépasse jamais le seuil de 40% ;
- comme en zone bleue, l'offre consommée l'est essentiellement par les riverains (73% en moyenne) qui constituent 60% des usagers. Cette observation est confirmée par la figure 2.5.8e qui montre que la quasi-totalité des véhicules en stationnement sont munis d'une carte de dérogation «riverains» ;
- près du quart des usagers stationnent moins de 2h pour une consommation de l'offre à peine supérieure à 3%.

En conclusion, bien que ne constituant pas le type de zone le mieux adapté au stationnement de courte durée s'effectuant le long de la chaussée de Louvain, la proportion de places libres est telle qu'une évolution de la zone verte actuelle vers une réglementation plus stricte n'a pas réellement de sens à court terme.



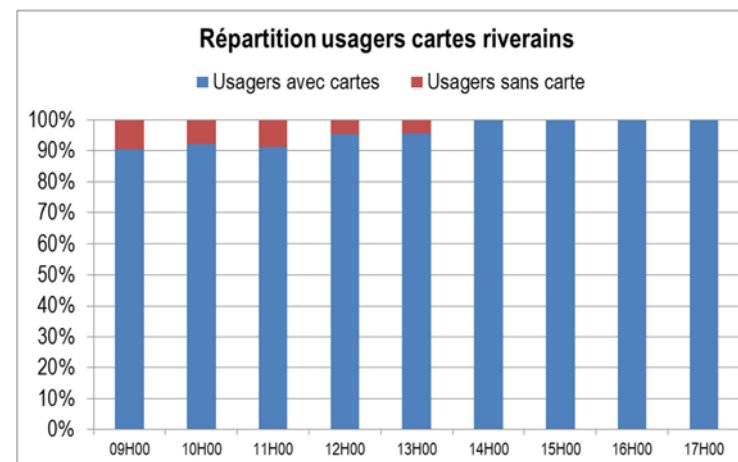
Taux de rotation par rapport à la capacité globale

Avec usagers ventouses



TR =
0.9

Figure 2.4.8e – "Paduwa" zone verte – Usagers cartes riverains



Zone rouge

Fig. 2.4.8f Les figures qui suivent montrent :

- un taux d'occupation moyen très faible, de l'ordre de 43%, soit plus d'une place libre sur deux en moyenne ;
- un pic de fréquentation à midi – à rapprocher de la fonction commerciale de la Chaussée –, mais qui laisse encore près de 3 places libres sur 10 ;
- une zone rouge principalement sollicitée par les usagers de courte durée. Ils représentent près de 65 % de la demande (contre 20 % pour les résidents et 15 % pour la demande de moyenne et longue durée) pour 37% de l'offre consommée ;
- un respect de la réglementation en vigueur qui n'est pas optimal (15% de moyenne et longue durée consommant 25% de l'offre), mais qui ne porte pas fondamentalement atteinte à l'accessibilité de la zone.

Structure des usagers du stationnement

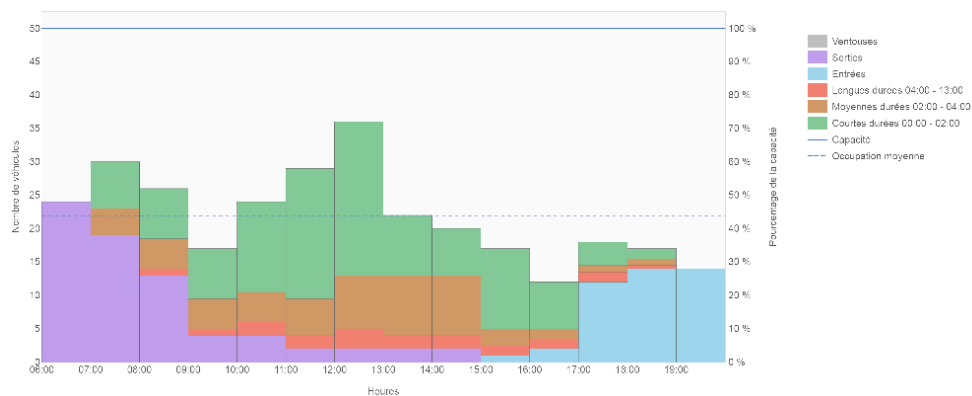
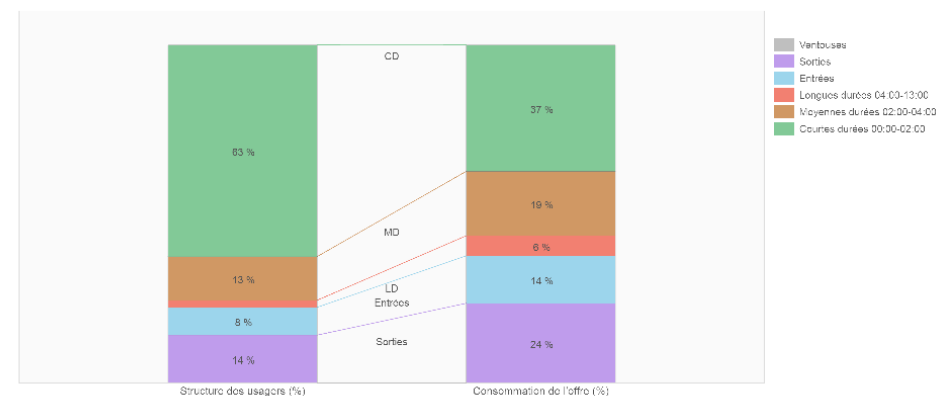


Figure 2.4.8f – Résultats enquêtes de rotation "Paduwa" zone rouge (chaussée de Louvain)

Structure des usagers et consommation de l'offre



Taux de rotation (TR)

Taux de rotation par rapport à la capacité globale

Avec usagers ventouses

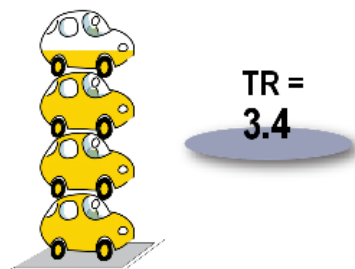
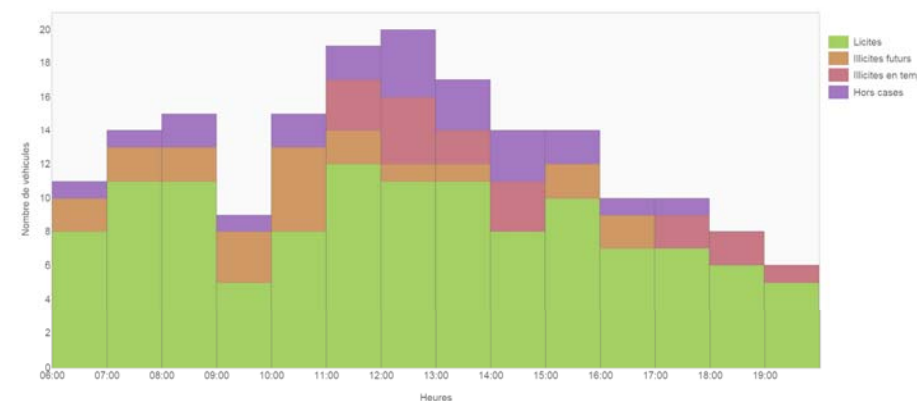


Figure 2.4.8g – "Paduwa" zone rouge (chaussée de Louvain) – Distribution de l'occupation

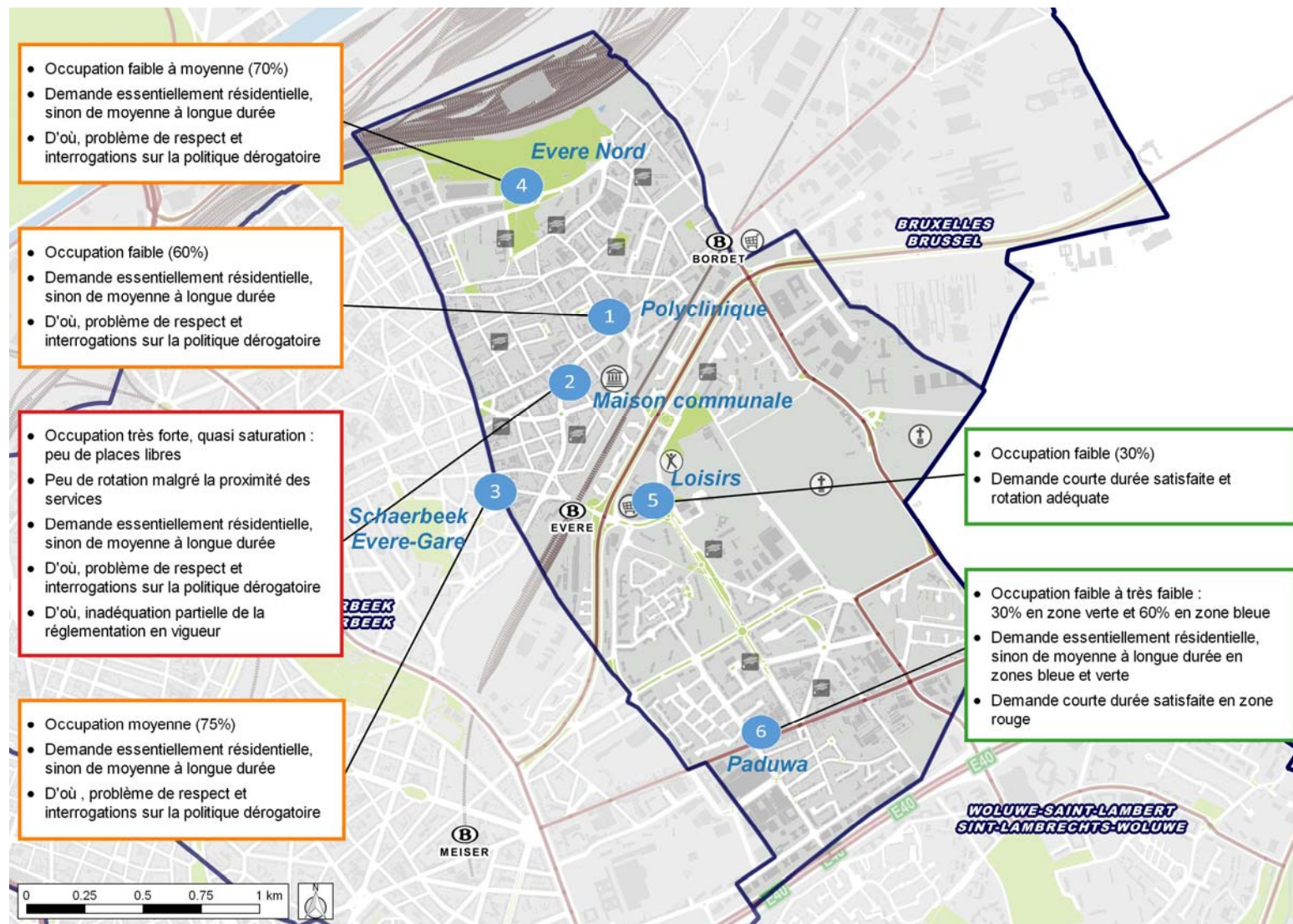
■ Distribution de l'occupation par les licites et les illicites



2.4.9 Synthèse des enquêtes de rotation

Fig. 2.4.9

- à l'exception du secteur «Loisirs» (complexe sportif Triton et Evere Shopping) et de la chaussée de Louvain, le stationnement a une **vocation essentiellement résidentielle**, que ce soit du point de vue de la structure des usagers ou de la consommation de l'offre. C'est ainsi que, même au milieu de la journée, lorsque la présence des non-résidents est la plus forte, les résidents sont toujours près de la moitié à occuper les places de stationnement ;
- le second enseignement que l'on peut tirer des enquêtes de rotation réalisées sur la commune est l'inadéquation – assez répandue – entre la réglementation mise en place et une partie des usages qui en sont faits. Cela est particulièrement vrai dans les zones bleues implantées à proximité de la Maison Communale, de la gare d'Evere, de la piscine et dans le Nord de la commune, où le stationnement de moyenne et longue durées concerne généralement près de 20% des usagers, mais peut représenter jusqu'à la moitié de la consommation. Ce constat d'une **réglementation aux effets « mitigés »** renvoie avant tout au manque de **respect** (et donc à l'efficacité du contrôle) ainsi qu'à la politique menée en matière de **dérogations** ;
- cela étant, il convient de noter qu'à l'exception des abords de la Maison Communale – saturés en permanence – cette présence non négligeable du stationnement de moyenne et longue durées ne porte pas réellement atteinte aux conditions d'accessibilité du stationnement en journée. Le taux de vacance moyen, c'est-à-dire la proportion moyenne de places libres, n'est jamais inférieur à 25 % (soit 25 places libres pour 100 places offertes) et peut aller jusqu'à 70 % sur le parking de la piscine. Ce constat nous conduit à **relativiser l'urgence à évoluer vers une réglementation plus stricte** ;
- qu'il s'agisse de la zone bleue ou de la zone verte, le **quartier de la Maison Communale** dénote par une saturation permanente de ses espaces de stationnement. Considérant les faibles niveaux de rotation et l'importance de la demande de moyenne et longue durées (en zone bleue surtout), cette situation ne crée pas suffisamment de places libres pour assurer une bonne desserte des services implantés dans le quartier. Celui-ci gagnerait dès lors à voir **l'adaptation des politiques communales en matière de contrôle et de dérogations – à laquelle il est fait allusion ci-dessus – appuyée par une évolution (même partielle) de la réglementation** ;
- les réglementations implantées à hauteur des pôles d'Evere Shopping », du complexe sportif « Triton » et du quartier « Paduwa » permettent de protéger ceux-ci d'un encombrement de leur stationnement de voirie.



2.5 Contrôle

Le contrôle est une dimension fondamentale de toute politique de stationnement. C'est en effet le contrôle qui permet de garantir le bon fonctionnement, l'application correcte et le respect des mesures prises par le plan communal de stationnement. Au-delà de son aspect préventif, la présence des agents de contrôle sur le terrain permet également d'informer les usagers sur les pratiques en vigueur ou à venir.

Fig. 2.5 Selon les chiffres fournis par la société Rauwers, qui s'occupe du contrôle à Evere (ainsi que de la collecte et la fourniture/maintenance du parc d'horodateurs), le nombre d'Equivalents Temps Plein (ETP) affectés au contrôle en 2015 peut être estimé entre 5 et 7. Même si ce chiffre est en augmentation par rapport à l'année précédente (4 à 5 personnes en 2014), il reste très insuffisant pour assurer un fonctionnement optimal des zones réglementées.

En rapportant cet effectif au nombre de places réglementées (8.300), le ratio est de l'ordre de 1.400 places par jour par agent (entre 1.200 et 1.660). Considérant une durée effective de travail de 6h (excluant trajets et pauses), cela fait 233 contrôles par heure – soit 4 contrôles par minute – par agent (sans tenir compte du temps à consacrer à la prévention, à la diffusion d'informations et aux interpellations) ; ce qui n'est pas concevable.

Les effectifs de contrôle peuvent donc être considérés comme sous-dimensionnés ; ce qui corrobore les observations faites à l'issue des enquêtes de rotation.

Comme le montre le tableau suivant, 61.500 bons de redevance ont été émis en 2015, soit 7,5 bons par place réglementée (source : Rauwers). Parmi ceux-ci :

- 35.360 pour des véhicules stationnés en zone bleue, soit 5 bons par place en moyenne ;
- 24.600 pour des véhicules stationnés en zone payante (sauf zone jaune), soit 15 bons par place en moyenne.

Une telle distribution des bons émis laisse présupposer que les effectifs sont essentiellement affectés aux zones payantes, au détriment de la zone bleue.

Avec une large domination des catégories « absence de disque ou carte » (en zone bleue) et « horodateur non approvisionné » (dans les zones payantes), le tableau ci-dessous relatif à la typologie des infractions montre que la grande majorité des usagers « optent » pour la redevance forfaitaire de 25€. **Ceci confirme le manque de respect déjà observé (enquêtes de rotation), et conforte l'idée d'une insuffisance du contrôle.**

A noter que le nombre mensuel de bons émis a évolué de manière assez régulière en 2015, oscillant entre 4.300 (mai) et 5.600 (octobre).

Commune d'Evere 2015	Redevances		
	Type	Nombre	%
Zone bleue	Carte expirée	466	0,76
	Disque expiré	11.933	19,42
	Absence de disque/carte	22.961	37,37
	TOTAL	35.360	57,55
Zones payantes (verte, orange et rouge)	Carte expirée	440	0,72
	Ticket dépassé	3.908	6,36
	Horodateur non approvisionné	20.249	32,96
	TOTAL	24.597	40,04
Zones jaunes	Redevance forfaitaire	1.280	2,07
Toutes zones	Carte illisible	207	0,34
TOTAL		61.444	100

Figure 2.5 – Statistiques sur le contrôle – Evere (source : Rauwers, 2015)

2.6 Recettes et bilan du fonctionnement du stationnement

Selon les données fournies par la société Rauwers, la gestion du stationnement réglementé de voirie (excluant les data liées à la délivrance des cartes de dérogation) a généré 1.635.400€ de recettes brutes en 2015, desquelles il convient de déduire 1.034.500€ de charges.

Ces chiffres sont en augmentation par rapport à l'année précédente ; ce qui est essentiellement dû à un quasi doublement des rétributions.

Sur base de ces données, la structure des recettes (brutes) se répartit comme suit en 2015 :

- 75,6 % (1.237.000€) pour les rétributions (sauf zones jaunes) ;
- 16 % (263.000€) pour les horodateurs et yellowbricks ;
- 7,1% (116.000€) pour les rétributions en zone jaune ;
- 1,3 % pour le reste (sabots notamment).

La très grande majorité des recettes proviennent des bons de rétribution, ce qui témoigne d'un manque de respect des réglementations en vigueur et confirme par là les observations faites précédemment.

Selon les estimations faites par l'Agence du Stationnement, le renforcement du contrôle par l'engagement d'une dizaine de stewards supplémentaires pourrait s'accompagner d'un accroissement du revenu net de plusieurs centaines de milliers d'euros.

3. Définition des enjeux

A partir des points clés de l'état des lieux et tenant compte des objectifs fixés par le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS), **5 enjeux majeurs** ont été identifiés :

- enjeu 1 : améliorer le respect pour les réglementations en vigueur en voirie ;
- enjeu 2 : ajuster la politique de réglementation du stationnement de voirie ;
- enjeu 3 : optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture ;
- enjeu 4 : identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie ;
- enjeu 5 : enjeux complémentaires d'envergure régionale.

3.1 Améliorer le respect pour les réglementations en vigueur en voirie

Le contrôle est un des facteurs clés de l'efficacité d'une politique de stationnement, notamment par le respect des règles qu'il impose.

Au travers des enquêtes de rotation réalisées en divers points de la Commune, l'état des lieux a mis en évidence les effets mitigés des réglementations mises en place – en zone bleue surtout – sur une partie des usages observés (stationnement moyenne et longue durée). Ayant notamment (voire principalement) pour cause le manque de respect, cette observation doit être surtout rapprochée d'un sous-dimensionnement des effectifs de surveillance (diagnostic du contrôle et des recettes).

Déjà entamé en 2015, le premier enjeu du PACS consiste donc à optimiser la politique menée en matière de contrôle, au travers d'un accroissement du nombre de stewards mais également par le biais d'une réorganisation des contrôles (ce qui renvoie aux objectifs poursuivis par l'article 77 de l'Arrêté du GRBC du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du PRPS - cf. annexe 3.3).

Pour être fonctionnelle, toute adaptation de la politique de stationnement doit par ailleurs être connue des usagers. L'information et la communication constituent donc également des ressources tout aussi indispensables que le contrôle pour accompagner le déploiement de ces changements.

3.2 Ajuster la politique de réglementation du stationnement de voirie

La Commune est aujourd'hui presque entièrement réglementée, essentiellement en zone bleue ou verte. Les enquêtes de rotation ont globalement montré que si le manque de respect est assez fréquent, le taux de vacance moyen est tel que cette situation ne porte généralement pas – ni ne portera à court terme – atteinte aux conditions d'accessibilité du stationnement diurne. Selon ces enquêtes, le seul quartier faisant office d'exception à cet égard est celui de la Maison Communale, qui dénote par des niveaux très élevés d'occupation et de faibles rotations.

Pour ces raisons, le PACS n'opère pas de remise en question majeure de la réglementation à court terme. Les mesures proposées à brève échéance sont donc focalisées sur le quartier de la Maison Communale ou essentiellement destinées à améliorer la cohérence et la lisibilité du stationnement réglementé, notamment le long de la chaussée de Louvain et de la limite communale avec Schaerbeek.

De manière à préparer l'arrivée de grands projets d'aménagement et de mobilité sur le territoire communal ou à proximité directe (exploitation RER des gares d'Evere et Bordet, métro nord, P+R « Bordet » et parkway notamment), le PACS dresse dès ici une série de scénarios d'évolution potentielle de la réglementation à moyen ou long terme. A ce stade-ci, il ne s'agit toutefois que d'orientations, qu'il conviendra de conforter et de préciser au travers des futurs rapports d'évaluation biannuelle du PACS ou d'études spécifiques.

3.3 Optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture

Cet enjeu, qui se décline à l'échelle de toute la Commune, consiste à prendre les mesures et actions adéquates afin que les normes et seuils fixés par le PRPS en matière de stationnement à réserver aux usages particuliers ainsi qu'aux alternatives à la voiture individuelle puissent être atteints.

Le stationnement doit ici servir tant les principes d'intermodalité et de durabilité visés par la politique régionale de mobilité que de levier au dynamisme de l'activité économique et commerciale.

3.4 Identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie

Cet enjeu consiste à identifier le plus précisément possible les stocks de places de stationnement hors voirie, théoriquement susceptibles d'être mutualisés. Ceci :

- Pour guider la compensation hors voirie des suppressions de places envisagées en voirie dans le cadre de projets de réaménagement ou d'urbanisme (point 1.3.4 ci-avant). Il s'agit ici d'identifier les « options

compensatrices », dont il est question dans les art.56 et 57 de l'Arrêté du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du PRPS ;

- Pour permettre à la Commune de disposer d'une série de pistes à investiguer ou à proposer au cas où il serait nécessaire de développer l'offre hors voirie accessible au public ou aux riverains.

3.5 Enjeux complémentaires d'envergure régionale

Au-delà des enjeux précités, qui se jouent surtout à l'échelle communale (ou intercommunale), Evere est également concernée par des enjeux d'envergure plutôt régionale.

Il s'agit notamment de l'adaptation aux nouvelles prescriptions régionales de la politique communale en matière de dérogation, de celle d'un Observatoire Régional du Stationnement (destiné à produire les outils devant permettre aux communes d'évaluer leur PACS) ou de l'établissement d'un futur parking de transit (P+R) à hauteur de la gare de Bordet. Concernant ce dernier, si le présent plan n'a pas vocation à planifier la mise en œuvre d'un tel instrument, il se veut néanmoins rappeler les intentions de la Région en la matière.

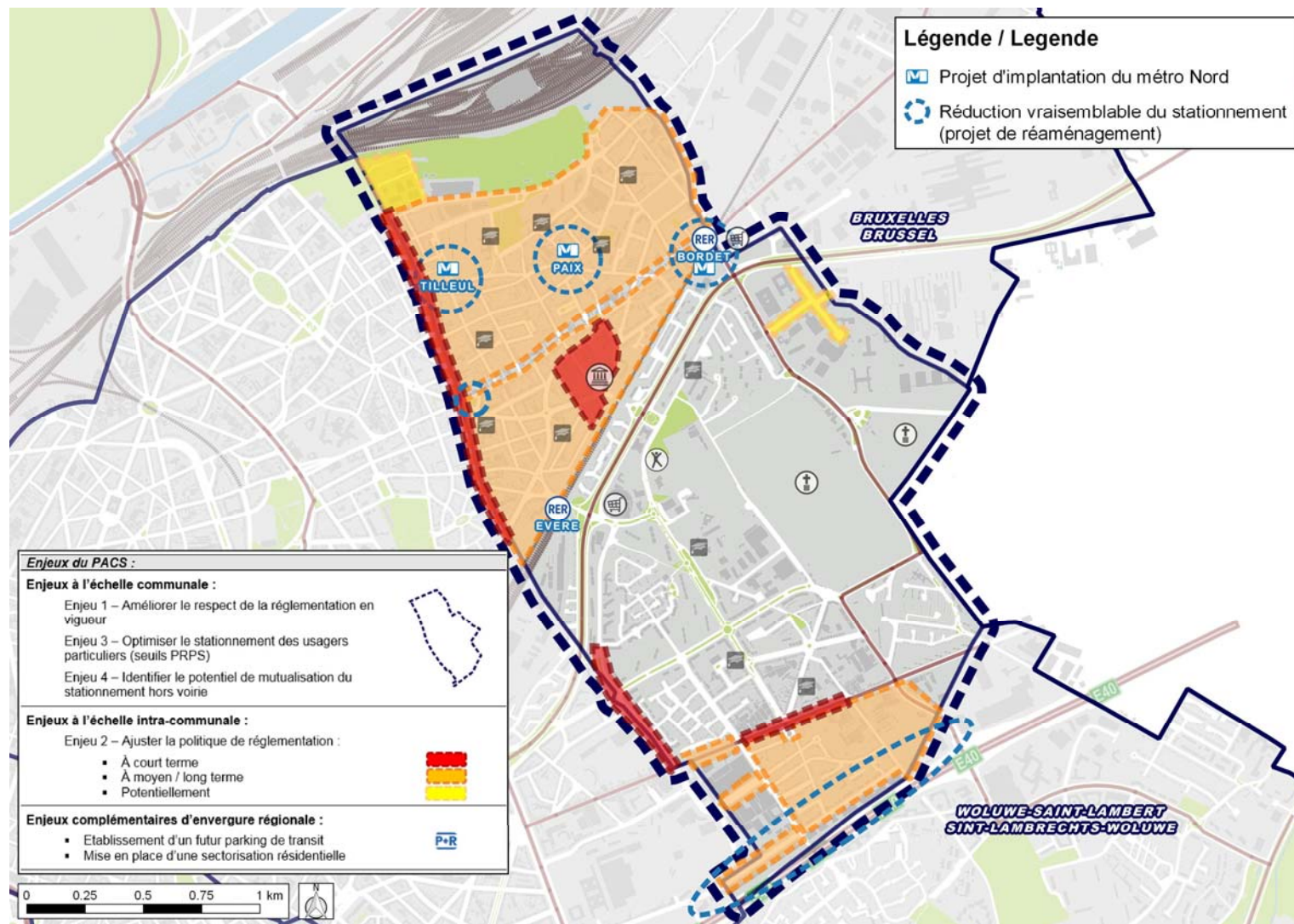


Figure 3.1 – Principaux enjeux liés au stationnement sur le territoire d'Evere

4. Plan d'actions

Pour répondre aux enjeux évoqués au chapitre précédent, 7 actions principales sont proposées dans le cadre du PACS de la commune d'Evere :

- Action 1 : améliorer le respect pour les réglementations en vigueur en voirie ;
- Action 2 : ajuster la politique de réglementation du stationnement de voirie ;
- Action 3 : optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture particulière ;
- Action 4 : identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie ;
- Action 5 : vers une politique dérogatoire conforme aux nouvelles orientations régionales
- Action 6 : déploiement d'un parking de transit (P+R) à hauteur de Bordet ;
- Action 7 : évaluation biannuelle du PACS.

4.1 Action 1 : améliorer le respect pour les réglementations en vigueur en voirie

4.1.1 Action 1.1 : Optimisation du contrôle

Introduction

Comme identifié précédemment (chapitre 3), l'optimisation du contrôle constitue le premier et principal enjeu de ce PACS.

L'état des lieux avait en effet conclu à des réglementations (zones bleues surtout) aux effets mitigés, ayant essentiellement pour cause le manque de respect dû à l'insuffisance du contrôle (voir l'état des lieux, en particulier : enquêtes de rotation et diagnostic du contrôle et des recettes). Celle-ci tiendrait tant au sous-dimensionnement des effectifs de surveillance (1.400 places par agent et par jour), qu'au déséquilibre de leur répartition zonale (en défaveur des zones bleues).

Entamée en 2015, l'optimisation du contrôle doit être poursuivie.

Mesure 1 : optimiser le contrôle des réglementations actuelles

En matière de contrôle et sanctions, un équilibre doit être trouvé entre les moyens humains investis et l'efficacité de la politique mise en œuvre.

De manière à assurer un fonctionnement optimal des zones réglementées, ce qui implique au moins un contrôle quotidien par place et par jour en zone bleue et au moins deux en zone payante, dans des conditions de travail satisfaisantes pour les stewards tout en tenant compte du temps à consacrer à la prévention, à la diffusion d'informations et aux interpellations – soit un ratio indicatif de l'ordre de 400 contrôles par steward et par jour –, **le nombre de stewards nécessaire peut être estimé à 17 au plus (dont un mi-temps affecté aux zones jaunes et 16 ETP). Ceci, considérant la répartition actuelle des places de stationnement par type de zone et leur taux d'occupation moyen respectif.**

Echéance : court terme, de façon progressive

Périmètre géographique : zones réglementées actuelles

Mesure 2 : assurer un contrôle efficace des réglementations à venir

La seconde mesure consiste à appliquer les critères ci-dessus aux futures réglementations, c'est-à-dire aux évolutions envisagées par le chapitre suivant en matière de stationnement réglementé (pour le détail de ces évolutions : se reporter au chapitre suivant) :

Echéance : moyen à long terme, selon le calendrier de mise en œuvre des évolutions prévues

Périmètre géographique : zones réglementées futures

Mesure connexe

- Action 7 : évaluation biannuelle du PACS, en vue de son évolution.

4.1.2 Action 1.2 : assurer une bonne communication

Pour être fonctionnelle, toute adaptation de la politique de stationnement doit être connue et comprise des usagers. Idéalement, ces changements sont donc à accompagner de mesures d'information et de communication, par exemple :

- Communication de lancement : vise à accompagner la mise en œuvre de nouvelles réglementations du stationnement ou actions par un article dans le journal communal et/ou son site web, des affiches, la distribution d'un « toutes-boîtes », l'application d'une période de tolérance (au cours de laquelle les bons de redevance sont remplacés par des flyers informatifs) ...
- Communication permanente : peut se faire principalement par la diffusion d'un support d'information de type guide ou brochure, en version papier ou numérique, avec pour contenu :
 - plan de la commune avec localisation des poches de stationnement, zones réglementées, places réservées ... ;
 - information sur les modalités de fonctionnement des zones réglementées (tarifs, durée) ;
 - information sur les modalités de fonctionnement des cartes de dérogation ;
 - rappel des sanctions encourues en cas de non-respect de la réglementation ;
 - ...

4.2 Action 2 : ajuster la politique de réglementation du stationnement de voirie

La Commune est aujourd'hui déjà quasi entièrement réglementée. L'état des lieux a par ailleurs montré qu'à l'exception des abords directs de la Maison Communale, les conditions d'accessibilité au stationnement sont généralement bonnes en journée : nombre suffisant de places libres malgré le manque de respect assez fréquent.

Pour ces raisons, il n'est pas nécessaire d'opérer de remise en question majeure de la réglementation à court terme. Les mesures proposées à brève échéance sont donc très circonscrites :

- Améliorer la rotation dans le quartier de la Maison communale
- Améliorer la cohérence de la réglementation à la frontière avec Schaerbeek
- Améliorer la lisibilité de la réglementation le long de la chaussée de Louvain

De manière à préparer l'arrivée de grands projets d'aménagement et de mobilité sur le territoire communal ou à proximité directe (exploitation RER des gares d'Evere et Bordet, métro nord, P+R « Bordet » et parkway notamment), le PACS dresse dès ici une série de scénarios d'évolution potentielle de la réglementation à moyen ou long terme. A ce stade-ci, il ne s'agit toutefois que d'orientations, qu'il conviendra de conforter et de préciser au travers des futurs rapports d'évaluation biannuelle du PACS ou d'études spécifiques.

La suite de ce chapitre expose les différentes actions envisagées par quartier, en mentionnant à chaque fois les délais conseillés de mise en œuvre.

4.2.1 Action 2.1 : améliorer la rotation dans le quartier de la Maison Communale et aux alentours

Introduction

Pour rappel, les relevés de la demande dans le **quartier (triangle délimité par la ligne de CF, l'avenue H. Conscience et la chaussée de Haecht)** et les enquêtes de rotation qui y ont été menées (voir état des lieux) ont montré :

- Une occupation très forte en journée, avec des rues quasi-saturées en permanence offrant très peu de places libres ;
- Trop peu de rotation, étant donné la typologie fonctionnelle du quartier, accueillant de nombreux services et commerces ;
- Une domination du stationnement résidentiel et de moyenne à longue durée.

Ces constats plaident en faveur d'une évolution de la réglementation – en soutien à l'optimisation du contrôle (action 1) –, avec pour objectifs essentiels :

- La création de places libres ;
- L'accroissement des rotations ;
- La protection des riverains ;
- L'amélioration de la lisibilité.

De manière à ne pas opérer de transition brutale par rapport à la situation existante – et parce que les indicateurs mesurés ne l'exigent pas –, le PACS propose une évolution progressive en plusieurs phases : court, moyen et long terme. Le passage d'une phase à l'autre étant déterminé par l'évaluation périodique de la situation sur le terrain.

Phase 1 : extension minimale de la zone verte

Echéance : Court terme

Périmètres géographiques (voir Figure 4.2.1 ci-dessous) :

Passage en **zone verte** de l'avenue de l'Oud Kapelleke, du square S.Hoedemaekers, de la rue A. Vanden Bossche, de l'avenue Notre-Dame (entre la rue A. Vanden Bossche et l'allée de Provence) et du premier tronçon de la rue J. Van Ruusbroeck (entre l'avenue Notre-Dame et le n°109 de la rue) : **environ 172 places impactées**.

Particularités de la zone verte

Identiques à celles prévalant dans les zones vertes déjà existantes dans la Commune, qui sont conformes aux prescriptions de l'Ordonnance du 22 janvier 2009 et aux Arrêtés du 18 juillet 2013.



Figure 4.2.1 – Action 2.1 : améliorer la rotation dans le quartier de la maison communale – Phase 1

Phase 2 : introduction de la zone grise et généralisation de la zone verte

Echéance : moyen à long terme, **sous condition et selon évaluation de la situation de terrain**

Périmètres géographiques :

- Passage en zone verte de toutes les zones bleues encore existantes dans le triangle concerné : toutes les rues comprises entre l'avenue Notre-Dame et la rue G.Kurth, rue J-B Bauwens et avenue L.Piérard : environ 550 places impactées ;
- Passage en zone grise de l'avenue H.Conscience (entre la rue A. Vanden Bossche et la chaussée de Haecht), de la rue J-B Desmeth, de l'avenue de l'Oud Kapelleke et du square S.Hoedemaekers : 119 places impactées.

Phase 3 : extension de la zone grise

Echéance : moyen à long terme, **sous condition et selon évaluation de la situation de terrain**

Périmètres géographiques :

Extension de la zone grise aux axes suivants : rue J-B Bauwens, avenue L.Piérard (de la rue J-B Bauwens jusqu'au n°44 de l'avenue), chaussée de Haecht (entre les rues A. Vande Maele et J-B Bauwens), rue J-B Desmeth (entre chaussée de Haecht et avenue H.Conscience), rue J. Van Ruusbroeck (entre l'avenue Notre-Dame et le n°109 de la rue), rue A. Vanden Bossche et avenue Notre-Dame (entre l'avenue H.Conscience et l'allée de Provence) : environ 275 places impactées.

Comme affirmé précédemment, les phases 2 et 3 ci-dessus ne sont à activer qu'à moyen ou long terme, si nécessaire, notamment en regard de l'évaluation de la situation sur le terrain (niveaux d'occupation, taux de rotation ...).

Mesures connexes

- Action 1.1 : pour assurer le bon fonctionnement de l'ensemble des zones réglementées, le déploiement de ressources de contrôle adaptées est nécessaire ;
- Action 1.2 : afin que les usagers puissent respecter les règles, il est nécessaire de communiquer sur les changements mis en œuvre ;
- Action 7 : évaluation biannuelle du PACS, en vue de son évolution ;
- Phasage des actions du PACS, en vue de leur mise en œuvre ;

4.2.2 Action 2.2 : améliorer la cohérence de la réglementation à la frontière avec Schaerbeek

Introduction

Selon l'état des lieux, il existe une divergence importante de réglementation vis-à-vis de la commune voisine de Schaerbeek : les zones de stationnement (essentiellement bleues, mais également vertes) sont réglementées jusqu'à 20h à Schaerbeek, alors qu'elles ne le sont que jusqu'à 18h à Evere.

Cette situation est surtout problématique à proximité de la frontière entre les 2 communes : outre le manque de cohérence, elle est source de report de véhicules depuis Schaerbeek vers Evere en début de soirée (voire dès le courant de l'après-midi) ; ce qui complique l'accès au stationnement pour les riverains éverois de retour du travail.

Pour y remédier, le PACS propose à court terme une harmonisation de l'horaire de réglementation le long des axes coupés de façon longitudinale par la frontière avec Schaerbeek. A plus long terme – selon l'évolution de la situation sur le terrain –, cette mesure pourra être étendue à d'autres quartiers, voire s'appliquer à l'ensemble du territoire éverois.

Mesure 1 : extension de l'horaire de réglementation à 20h le long de la frontière longitudinale avec Schaerbeek

Echéance : court terme.

Périmètre géographique (voir Figure 4.2.2 ci-dessous) :

L'extension de la réglementation à 20h est à privilégier le long des axes suivants :

- rue du Tilleul (côté impair) ;
- rue de Genève (côté impair, de l'avenue du Pentathlon à la chaussée de Louvain).

Au total de ces 2 axes, 188 places sont concernées.

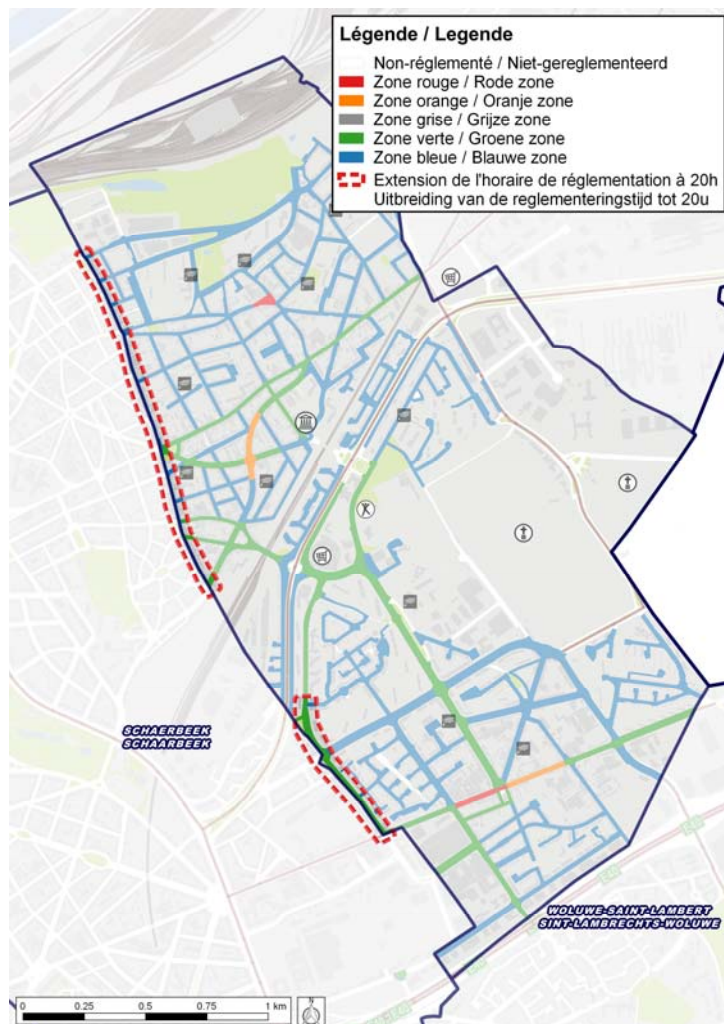


Figure 4.2.2 – Action 2.2 : améliorer la cohérence de la réglementation à la frontière avec Schaerbeek

Mesure 2 : extension de l'horaire de réglementation à 20h ailleurs à Evere

Echéance : moyen à long terme.

Du fait de sa typologie fonctionnelle (domination de la fonction résidentielle et relative faiblesse des pôles d'activités nocturnes), la Commune d'Evere présente relativement peu de conflits entre riverains et visiteurs pour accéder au stationnement en fin de journée.

Pour cette raison, l'extension de l'horaire de réglementation à 20h à d'autres quartiers, voire sur l'ensemble du territoire communal, n'a pas de réelle utilité à court terme. Cette action pourra par contre être envisagée sur le **long terme, ou même à moyen terme**, selon l'évolution de la situation sur le terrain (poursuite des reports depuis Schaerbeek, activités nocturnes ...), qui est à évaluer le plus régulièrement possible sur base d'indicateurs pertinents (action 7). La pointe sud-ouest de la Commune pourrait être privilégiée : chaussée de Louvain (des 2 côtés, entre la rue de Genève et l'avenue Léon Grosjean), avenue L.Mommaerts (des 2 côtés) et rue Colonel Bourg (des 2 côtés, de la frontière à l'avenue L.Grosjean).

Mesures connexes

- Action 1.1 : pour assurer le bon fonctionnement de l'extension horaire, le déploiement de ressources de contrôle adaptées est nécessaire ;
- Action 1.2 : afin que les usagers puissent respecter les règles, il est nécessaire de communiquer sur les changements mis en œuvre ;
- Action 7 : évaluation biannuelle du PACS, en vue de son évolution.

4.2.3 Action 2.3 : améliorer la lisibilité de la réglementation le long de la chaussée de Louvain

Introduction

Sur une distance d'à peine 1.000 mètres, 3 types de réglementation différents se succèdent le long de la chaussée de Louvain. C'est ainsi que de Schaerbeek vers Woluwe, on passe successivement d'une zone verte à une zone rouge, puis une zone orange avant de revenir vers la verte ... Cette situation manque de cohérence et de lisibilité pour l'utilisateur. En outre, trois tarifs différents le long d'un espace aussi réduit sont susceptibles de générer du report spatial. Une harmonisation de la réglementation est dès lors proposée à court terme.

Mesure principale : passage de la zone orange en zone rouge

Echéance : court terme.

Périmètre géographique

Il s'agit de déployer la zone rouge en lieu et place de la portion de la chaussée de Louvain actuellement réglementée en orange, c'est-à-dire entre la place J. De Paduwa et la rue des Deux Maisons, de manière à assurer la continuité

avec le tronçon précédent de la chaussée. **Le nombre total de places impactées est de 48.**

Particularités de la zone rouge

Identiques à celles prévalant dans les zones rouges déjà existantes dans la Commune, qui sont conformes aux prescriptions de l'Ordonnance du 22 janvier 2009 et aux Arrêtés du 18 juillet 2013.

Mesures connexes

- Action 1.1 : pour assurer le bon fonctionnement de l'ensemble des zones réglementées, le déploiement de ressources de contrôle adaptées est nécessaire ;
- Action 1.2 : afin que les usagers puissent respecter les règles, il est nécessaire de communiquer sur les changements mis en œuvre ;
- Action 7 : évaluation biannuelle du PACS, en vue de son évolution.

4.2.4 Action 2.4 : préparer la Commune à l'arrivée à moyen ou long terme de grands projets de réaménagement et d'infrastructures

Introduction

De manière à préparer l'arrivée de grands projets d'aménagement et de mobilité sur le territoire communal ou à proximité directe (exploitation RER des gares d'Evere et Bordet, métro nord, P+R « Bordet » et parkway notamment), **le PACS dresse dès ici une série de scénarios d'évolution possible de la réglementation à moyen ou long terme.**

A ce stade-ci, il ne s'agit toutefois que d'orientations, qu'il conviendra de conforter et de préciser au travers des futurs rapports d'évaluation biannuelle du PACS ou d'études spécifiques.

Mesure 1 : Extension du stationnement payant dans la pointe sud d'Evere

Comme mentionné dans l'état des lieux, la partie sud de la Commune d'Evere, entre la chaussée de Louvain et l'axe de l'autoroute E40, est totalement intégrée à la « zone stratégique Reyers » (ou « pôle Reyers »), qui compte parmi les 11 zones stratégiques identifiées dans l'Accord de Gouvernement 2014-2019 comme « pôles de développement prioritaire » pour la Région de Bruxelles-Capitale dans le futur.

Au travers d'un Schéma Directeur approuvé en 2010, ce pôle est destiné à accueillir un ensemble de projets d'aménagement urbain structurants au

cours des années à venir : cité des médias (mediapark), logements, équipements collectifs, réaménagement de l'espace public ... Les principaux projets inscrits sur le territoire d'Evere, et dès lors susceptibles d'avoir un impact direct sur son stationnement sont :

- Le projet « parkway » : réaménagement de l'autoroute E40 (voir l'état des lieux pour plus de précisions)
- Le projet de réaménagement de la « chaussée de Louvain » (voir l'état des lieux pour plus de précisions)

De par l'attractivité qu'ils vont générer (accroissement de la demande) et la suppression de places qu'ils vont probablement engendrer (réduction vraisemblable de l'offre en voirie), ces projets risquent de conduire à la congestion du stationnement de voirie.

De manière à éviter – voire à prévenir – cette situation, il conviendra à terme de faire évoluer la zone bleue actuelle vers un type de réglementation offrant de meilleures garanties en matière de rotation, et donc de création de places libres. Ce qui est le cas du stationnement payant.

Echéance

Moyen à long terme, selon le calendrier de mise en œuvre des grands projets et leur impact sur les conditions de stationnement en voirie.

Périmètre géographique (voir Figure 4.2.4 ci-dessous)

Le périmètre géographique exact reste à **déterminer**, selon l'évolution de la situation sur le terrain, qui est à évaluer le plus régulièrement possible sur base d'indicateurs objectifs pertinents (action 7).

En tout état de cause, il devrait être inscrit dans le **cadran compris entre la chaussée de Louvain (et ses abords) et les frontières avec Schaerbeek et Woluwe-Saint-Lambert. Environ 1.200 places impactées.**

Particularités de la zone à implanter

Considérant la dimension résidentielle du quartier (même dans le cas d'une plus grande mixité des fonctions), le déploiement du stationnement payant devra garantir la protection des riverains. A priori, les **zones verte et/ou grise** sont donc à privilégier sur les zones excluant les dérogations. Ceci devra toutefois être confirmé au travers d'évaluations de terrain (action 7), voire d'études spécifiques.

Mesure 2 : Extension du stationnement payant dans le nord d'Evere

Comme cela a été mentionné dans l'état des lieux, le nord de la Commune d'Evere va accueillir au cours des années à venir d'importants projets d'infrastructures et d'équipements :

- Métro Nord (ligne 3) : nouvelle ligne de métro allant relier l'actuelle station Albert, située à Forest, au site Bordet localisé à Evere, et comprenant 3 stations sur le territoire de cette dernière : Tilleul, Paix et Bordet (voir l'état des lieux pour plus de précisions) ;
- RER : exploitation « RER » (accroissement des fréquences en heure de pointe essentiellement) des lignes « S4 », « S5 », « S7 » et « S9 » et valorisation subséquente des gares éveroises concernées : Evere et Bordet ;
- P+R : établissement d'un parking de transit (P+R) à hauteur de Bordet, et connexion de celui-ci aux gares ferroviaire et de métro du même nom (voir action 7 pour plus de prévisions).

Outre une éventuelle suppression de places en voirie, ces équipements et aménagements vont très vraisemblablement avoir un effet d'attractivité sur les quartiers concernés, qui risquent de voir grimper la demande en stationnement diurne (navetteurs en rabattement). De manière à assurer de bonnes conditions d'accès au parking de voirie dans de telles conditions, tout en protégeant les riverains désireux d'utiliser ces infrastructures pour se déplacer, il conviendra à terme de faire évoluer ces quartiers vers une réglementation de type « payant excepté riverains », qui offrira de meilleures garanties en matière de rotation que la zone bleue actuelle.

Echéance

Moyen à long terme, selon le calendrier de mise en œuvre des grands projets et leur impact sur les conditions de stationnement en voirie.

Périmètre géographique (voir Figure 4.2.2 ci-dessous)

Le périmètre géographique exact reste à **déterminer**, selon l'évolution de la situation sur le terrain, qui est à évaluer le plus régulièrement possible sur base d'indicateurs objectifs pertinents (action 7).

En tout état de cause, il devrait se déployer sous la forme « **d'îlots** » de **protection entourant les (futures) stations concernées et centrés sur elles** : Tilleul (métro), place de la Paix (métro), Bordet (métro et gare RER) et Gare d'Evere (RER). Environ 2.800 places impactées.

Une évolution possible de cette configuration pourrait être envisagée sous la forme d'un périmètre de protection allongé le long de l'axe du futur métro, voire de la généralisation de la nouvelle réglementation à tout le nord de la Commune (depuis la chaussée de Haecht).

Particularités de la zone à implanter

Considérant les observations faites ci-dessus, la nouvelle réglementation devra être payante, sauf pour les détenteurs d'une carte de dérogation (avec préservation des éventuelles réglementations plus strictes déjà existantes), c'est-à-dire une zone grise ou une zone verte.

Ceci devra toutefois être confirmé au travers d'évaluations de terrain (action 7), voire d'études spécifiques.

Mesures connexes

- Action 1.1 : pour assurer le bon fonctionnement de l'ensemble des zones réglementées, le déploiement de ressources de contrôle adaptées sera nécessaire ;
- Action 1.2 : afin que les usagers puissent respecter les règles, il est nécessaire de communiquer sur les changements mis en œuvre ;
- Action 7 : évaluation biannuelle du PACS, en vue de son évolution.

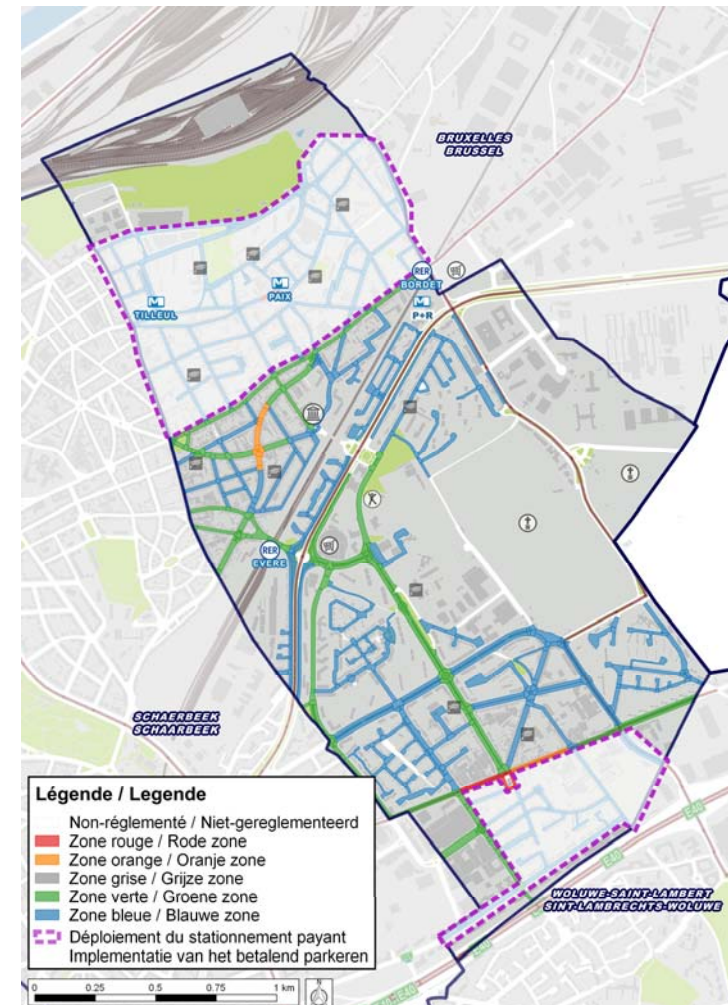


Figure 4.2.4 – Action 2.4 : préparer la Commune à l'arrivée à moyen ou long terme de grands projets de réaménagement et d'infrastructures

4.2.5 Gratuité du stationnement durant l'heure de midi

Introduction

A la demande expresse de la Commune, il est prévu d'opérer le long de ses principaux axes commerçants une interruption de l'horaire de réglementation durant l'heure de midi. La Commune justifie la nécessité d'une telle forme de réduction de la plage horaire payante par les difficultés qu'éprouvent en ce moment les commerçants de ces quartiers – restaurateurs en particulier –, notamment face à la concurrence de lieux plus accessibles en voiture.

Mesure principale : interruption de l'horaire de réglementation entre 12h30 et 13h30

Echéance : court terme

Périmètre géographique

Conformément à la demande de la Commune, la mesure sera applicable dans les principales rues commerciales :

- Chaussée de Louvain
- Avenue H. Conscience
- Avenue Notre Dame

- Place de la Paix

Mesure connexe

- Action 7 : évaluation biannuelle du PACS, en vue de son évolution. Cette mesure d'évaluation est particulièrement importante dans le cadre de l'Action 4.2.5, qui déroge au PRPS et risque d'avoir les effets inverses à ceux escomptés (saturation des espaces de stationnement due à la gratuité et absence subséquente de places libres pour les clients).

4.2.6 Synthèse de l'Action 2

Les deux cartes qui suivent résument les mesures prévues à court terme d'une part, et celles qui pourraient être envisagées à moyen ou long terme d'autre part.

La figure présente l'évaluation approchée – c'est-à-dire théorique et toutes choses étant égales par ailleurs – de l'impact financier d'une éventuelle mise en œuvre de ces mesures.

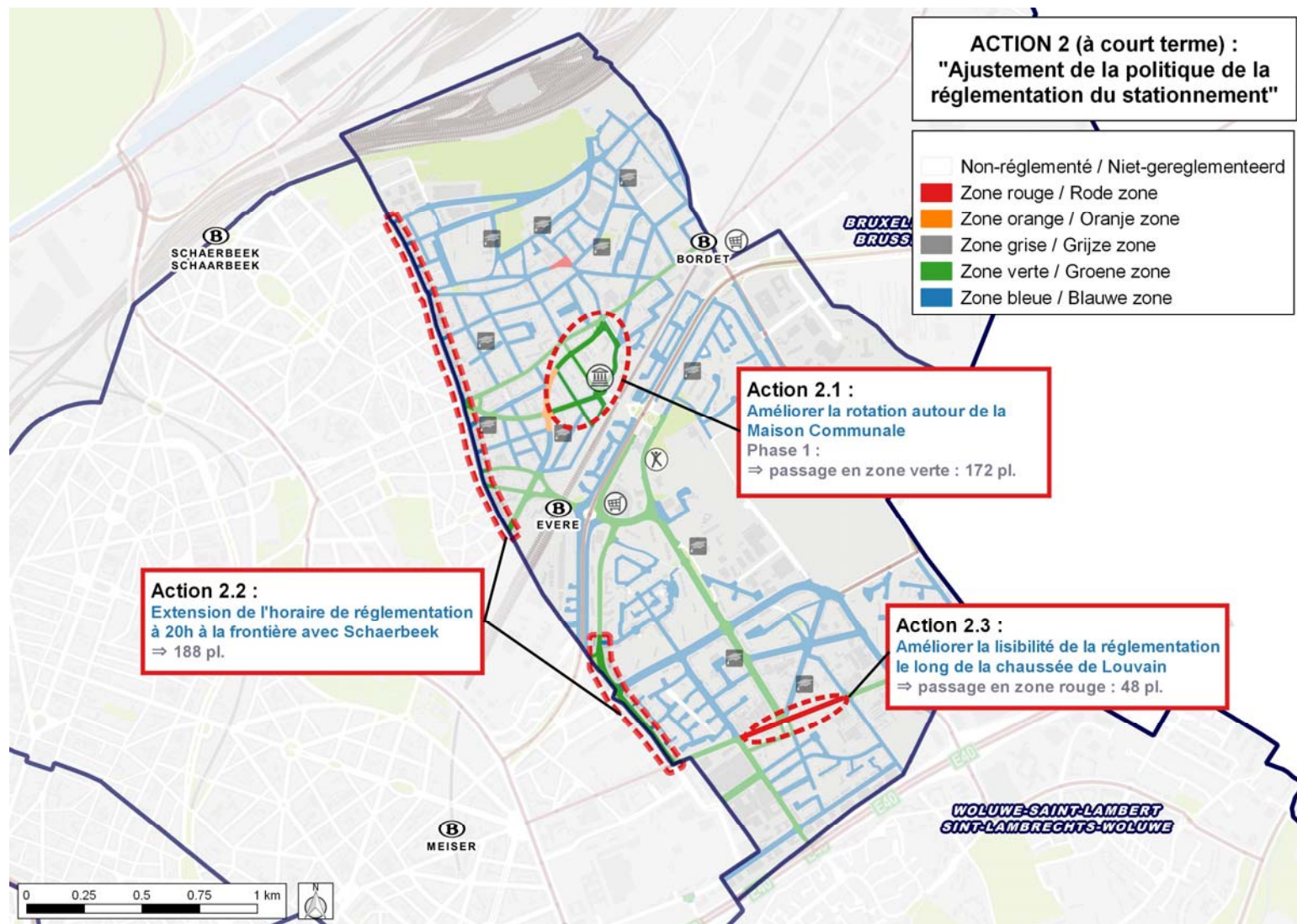


Figure 4.2.6a – Synthèse de l'action 2 - Evolution A COURT TERME de l'offre réglementée sur voirie

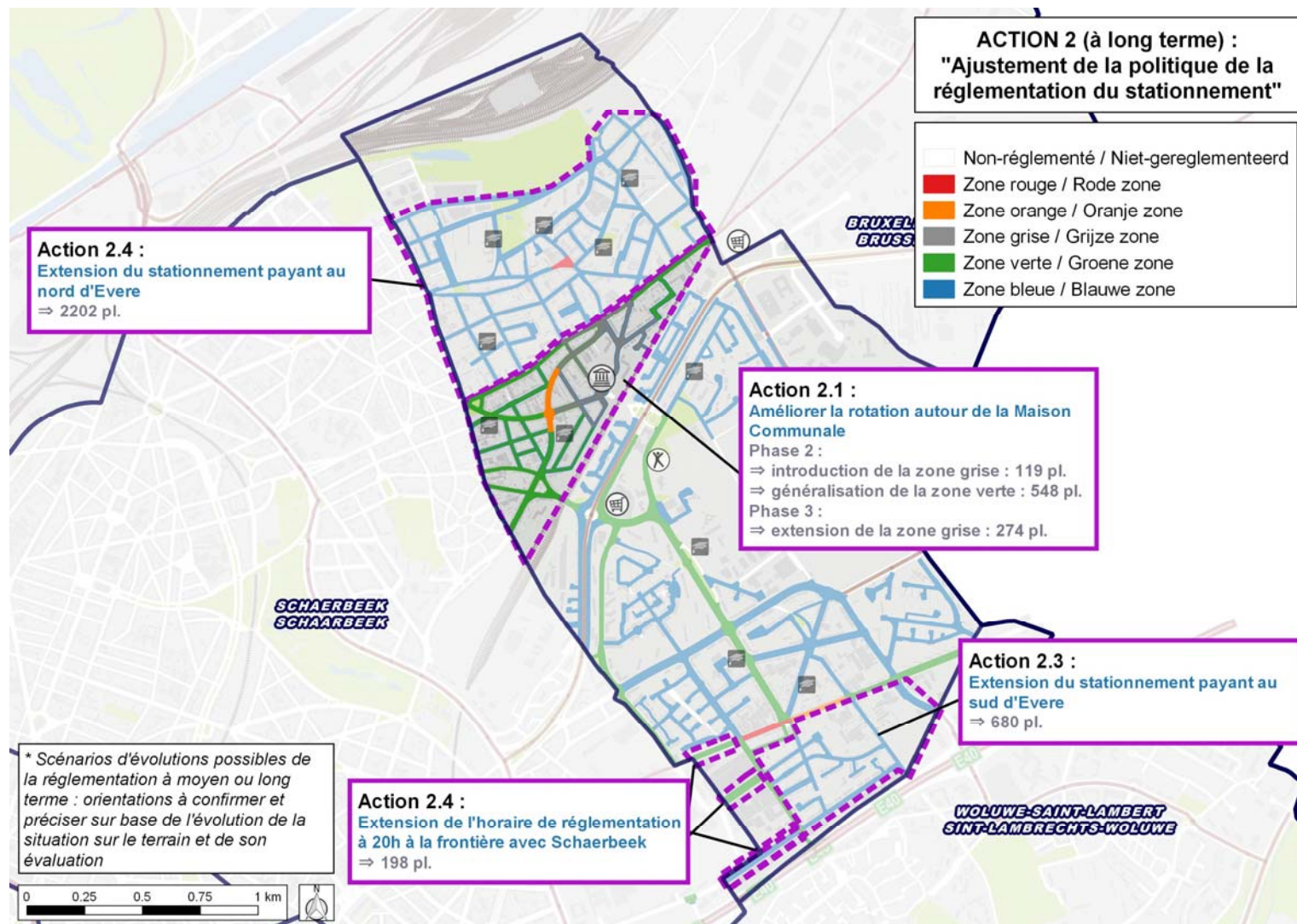


Figure 4.2.6b – Synthèse de l'action 2 - Evolution A MOYEN/LONG TERME de l'offre réglementée sur voirie

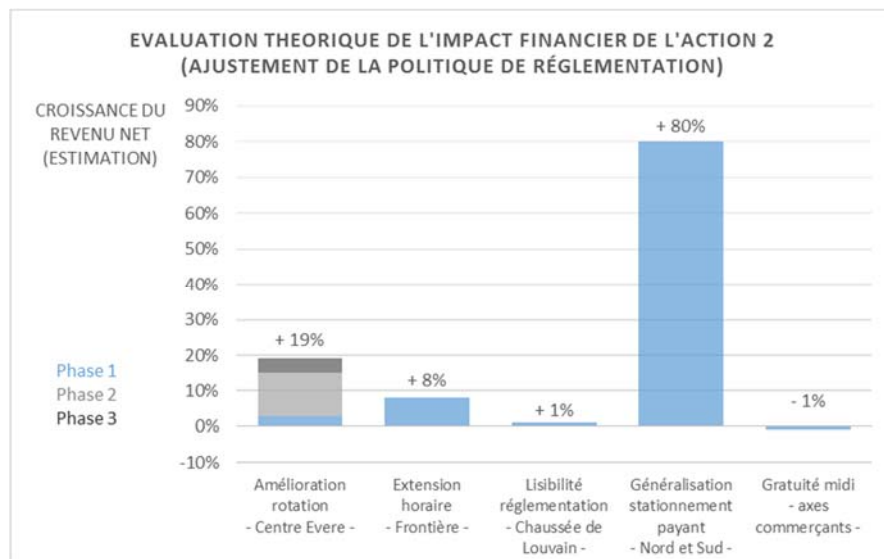


Figure 4.2.6c – Evaluation théorique de l'impact financier de l'Action 2 selon le département « on-street » de l'Agence du Stationnement

Il est à noter qu'il n'a pas été jugé nécessaire de prévoir la réglementation des abords du cimetière de Bruxelles, soit parce que l'offre de stationnement y est faible, soit parce que les places sont peu occupées ou réservées à des usages spécifiques (poids-lourds). Ceci, d'autant que la relative faiblesse de l'occupation de ces abords se double de capacités non négligeables de stationnement hors voirie ; ce qui réduit a priori les conflits d'occupation.

4.3 Action 3 : optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture

4.3.1 Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Ann. 4.3.1 Comme l'a montré l'état des lieux, 191 places réservées aux PMR sont déjà implantées sur le territoire communal. Ceci permet à Evere d'être très proche du seuil recommandé d'1 emplacement PMR par tranche de 50 places existantes, soit 195 places PMR (considérant l'offre de 9.650 places).

Le réseau de places réservées aux PMR assure par ailleurs une bonne couverture du territoire communal et permet déjà d'y desservir les principaux pôles d'activités.

Considérant les éléments qui précèdent, le PACS ne prévoit pas à court terme d'autres mesures que celle de continuer à fonctionner « à la demande » pour l'extension du réseau de places PMR.

A moyen ou long terme, l'exploitation RER des gares d'Evere et Bordet, ainsi que la mise en œuvre de 3 nouvelles stations de métro (Tilleul, Paix et Bordet) pourraient voir renforcer l'attractivité de ces nœuds et leur intermodalité – et donc leur accessibilité – par l'implantation systématique d'1 place réservée aux PMR.

4.3.2 Livraisons

Fig. 4.3.2
a à e
Ann. 4.3.2a
et b

Selon les prescriptions du PRPS, les besoins d'un quartier commerçant en aires de livraison sont à appréhender de façon théorique, sur base d'un calcul reposant sur l'addition des « coefficients de livraison » (nombre moyen de livraisons par type d'activité sur une semaine) de tous les commerces qui s'y trouvent.

Cet exercice a été réalisé pour les 3 principaux quartiers commerçants identifiés plus haut : Paduwa, Paix et H.Conscience (Notre-Dame).

Quartier commerçant « Paduwa »

Ce secteur se déploie le long de la chaussée de Louvain en 2 sections, respectivement situées de part et d'autre de la place J. De Paduwa, qui en constitue le cœur :

- Section 1 : entre la place J. De Paduwa et l'avenue L.Grosjean ;
- Section 2 : entre la place J. De Paduwa et la rue des Deux Maisons.

Au-delà de ces 2 sections, le commerce est plus isolé et dispose de capacités de stationnement hors chaussée.

Section 1

Le type de commerces implantés le long de la section 1 est relativement peu générateur de livraisons, à l'exception du Carrefour Market, qui dispose déjà d'une aire équivalente à 3 places (evp). Comme le montre le tableau suivant, cette aire et celle située à hauteur de la banque ING (avenue des Anciens Combattants), sont globalement suffisantes pour accueillir ensemble les 220 mouvements par semaine que génèrent les commerces de la section.

Section 2

Contrairement à la section 1, la section 2 ne dispose aujourd'hui que d'une aire de livraison, alors que deux lui seraient nécessaires. Etant donné sa localisation, l'aire existante permet surtout de desservir les enseignes Caron et Troc. L'aire à créer gagnerait à être implantée plus près de la place J. De Paduwa, où se concentre la majorité des commerces, par exemple à hauteur du Brico (qui génère beaucoup de mouvements). A voir néanmoins si la taille (5 places) et l'horaire (7h-18h) de l'aire déjà située à hauteur de la banque ING ne permettraient pas à celle-ci de jouer ce rôle.

Section	Nombre théorique de livraisons générées par semaine	Aire de livraison nécessaires	Aires de livraison existantes	Aires de livraison à réaliser
1	219	2,4	2	0
2	187	2	1	1
TOTAL	406	4,4	3	1

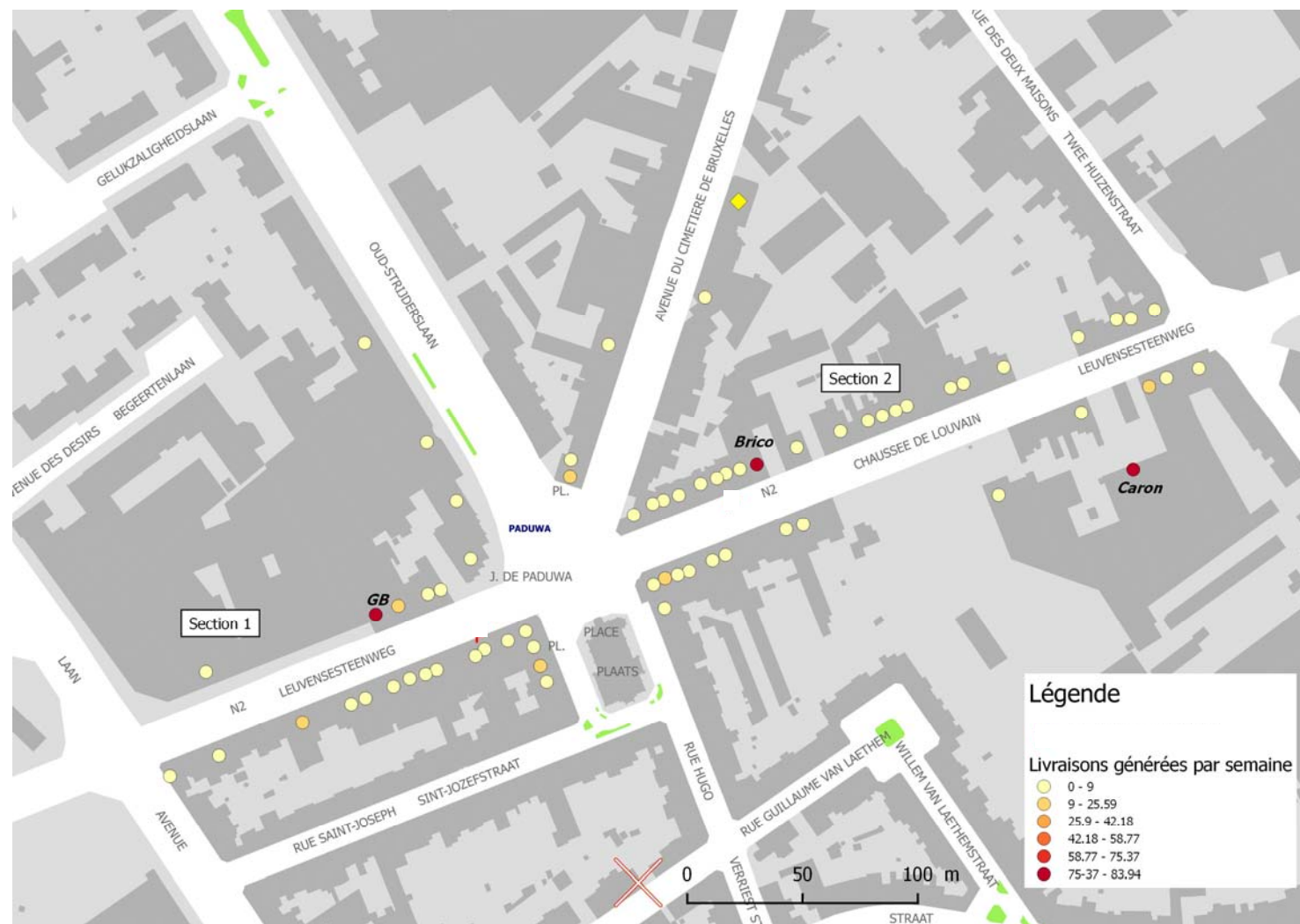
Figure 4.3.2a - Aires de livraison à implanter par section dans le quartier « Paduwa »

Figure 4.3.2b – Paduwa :
Typologie des commerces



Source: Atrium

Figure 4.3.2c – Paduwa : Les commerces générateurs de déplacements



Source: Atrium

Quartiers commerçants de la Place de la Paix et de l'avenue H.Conscience (Notre-Dame)

Le pôle commerçant de la place de la Paix comprend l'ensemble des commerces y étant installés.

Le quartier commerçant « H.Conscience (Notre-Dame) » est celui qui est centré sur le croisement entre ces 2 axes. Il a été subdivisé en 3 sections :

- Section 1 : avenue H.Conscience, de la rue Ed. Deknoop à l'avenue de l'Oud-Kapelleke ;
- Section 2 : avenue H.Conscience (entre la rue Ed. Deknoop et la rue A. de Brandt) et avenue Notre Dame ;
- Section 3 : avenue H.Conscience (entre la rue A. de Brandt et la rue du Tilleul) et rue G.Kurth.

Paix

La place de la Paix dispose aujourd'hui de 3 aires de livraison ; ce qui est amplement suffisant pour combler les besoins théoriques identifiés (2,5).

H.Conscience

Avec 2 aires de livraisons déjà implantées – à hauteur d'M&M Electro et du n°7 de la rue JB Desmeth – pour un besoin théorique d'1,9, la section 1 de l'avenue H.Conscience ne nécessite pas d'implantations supplémentaires pour l'instant.

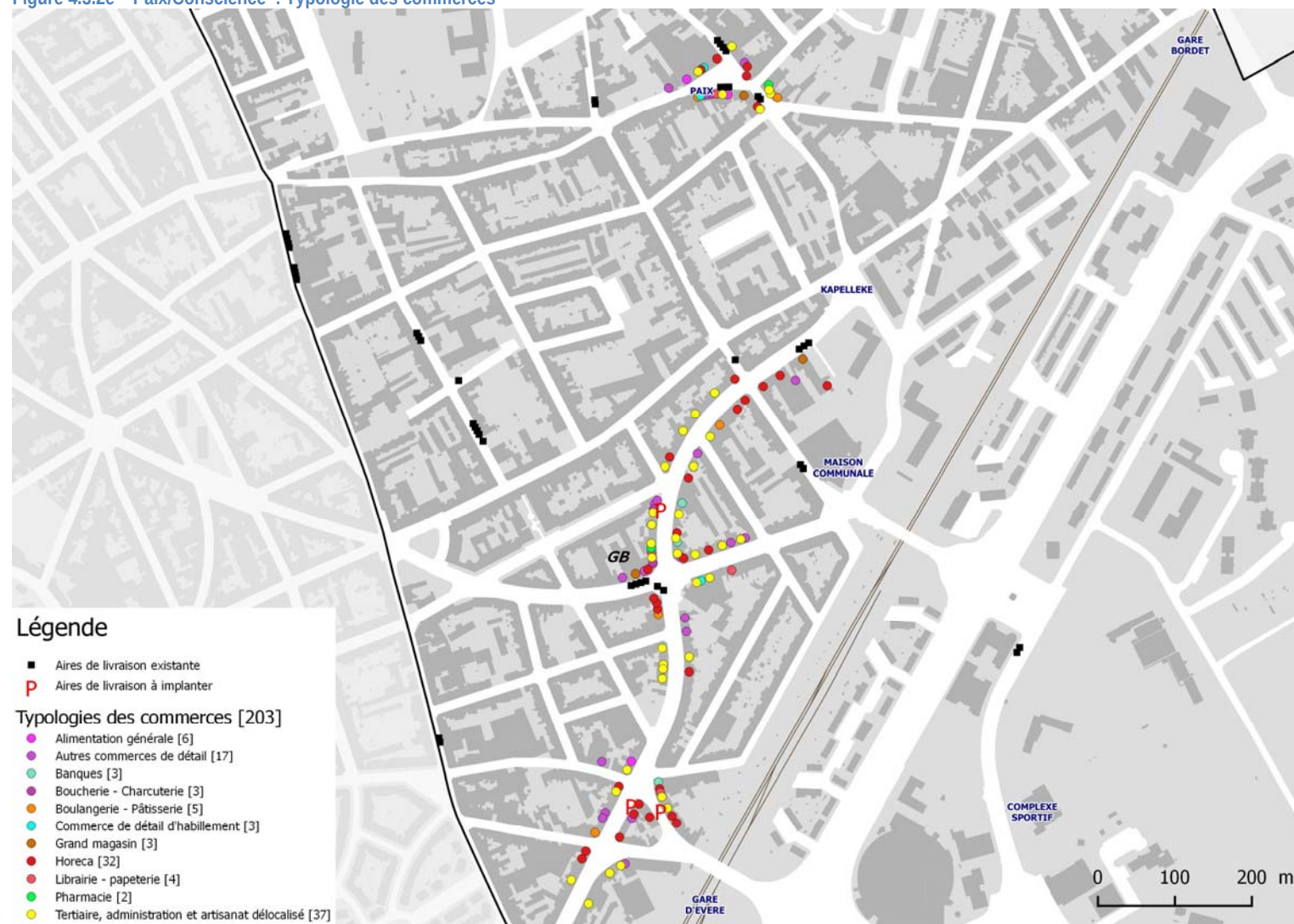
La section 2 est celle qui génère le plus de livraisons, avec 2 magasins d'alimentation générale (dont un Carrefour Market), deux boucheries et une librairie. Les 2 aires existantes au niveau du rond-point (croisement avenue

H.Conscience – avenue Notre-Dame) ne suffisent pas. Une aire supplémentaire doit voir le jour, idéalement à l'extrémité nord de la section (à hauteur du n°167 par exemple).

Si la dernière section (section 3) est celle qui génère le moins de mouvements, c'est également la seule à ne posséder encore aucune aire de livraisons. Or, 2 aires lui seraient nécessaires. La configuration des lieux (nombre important de croisements et dispersion des commerces) limitent néanmoins les possibilités d'implantation, qui pourraient par exemple se situer entre les n°74 et 88 de l'avenue H.Conscience ou le long de l'avenue G.Kurth (quoique la distance vis-à-vis des commerces à desservir et l'existence d'un quai de bus en limitent l'intérêt).

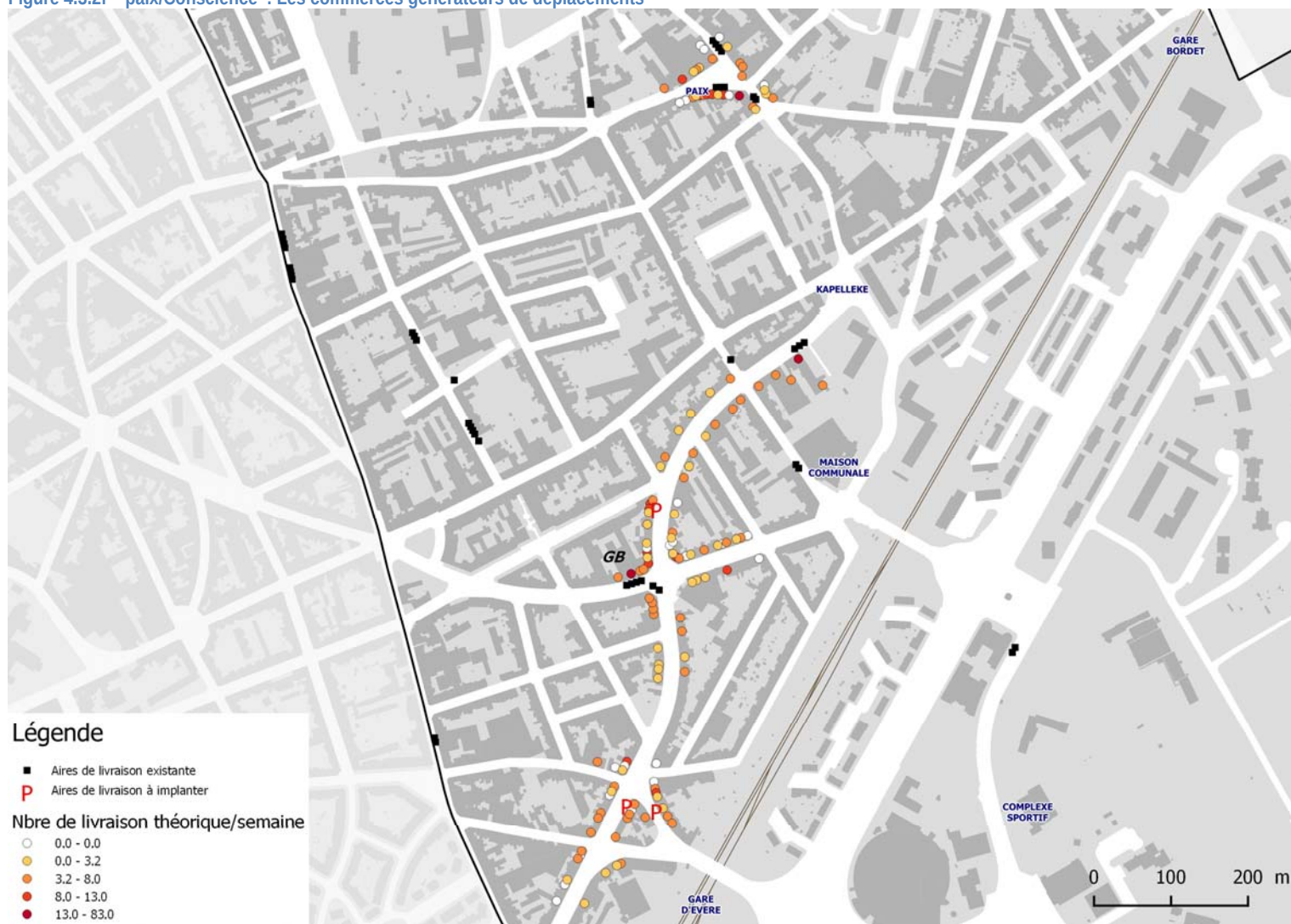
Secteurs	Nombre de livraisons générées par semaine	Nombre théorique d'aires de livraison nécessaires	Nombre d'aires de livraison existantes	Aires de livraison à implanter
Paix	224,2	2,5	3	0
Conscience 01	170	1,9	2	0
Conscience 02	307,9	3,4	2	1
Conscience 03	149	1,7	0	2

Figure 4.3.2e – Paix/Conscience : Typologie des commerces



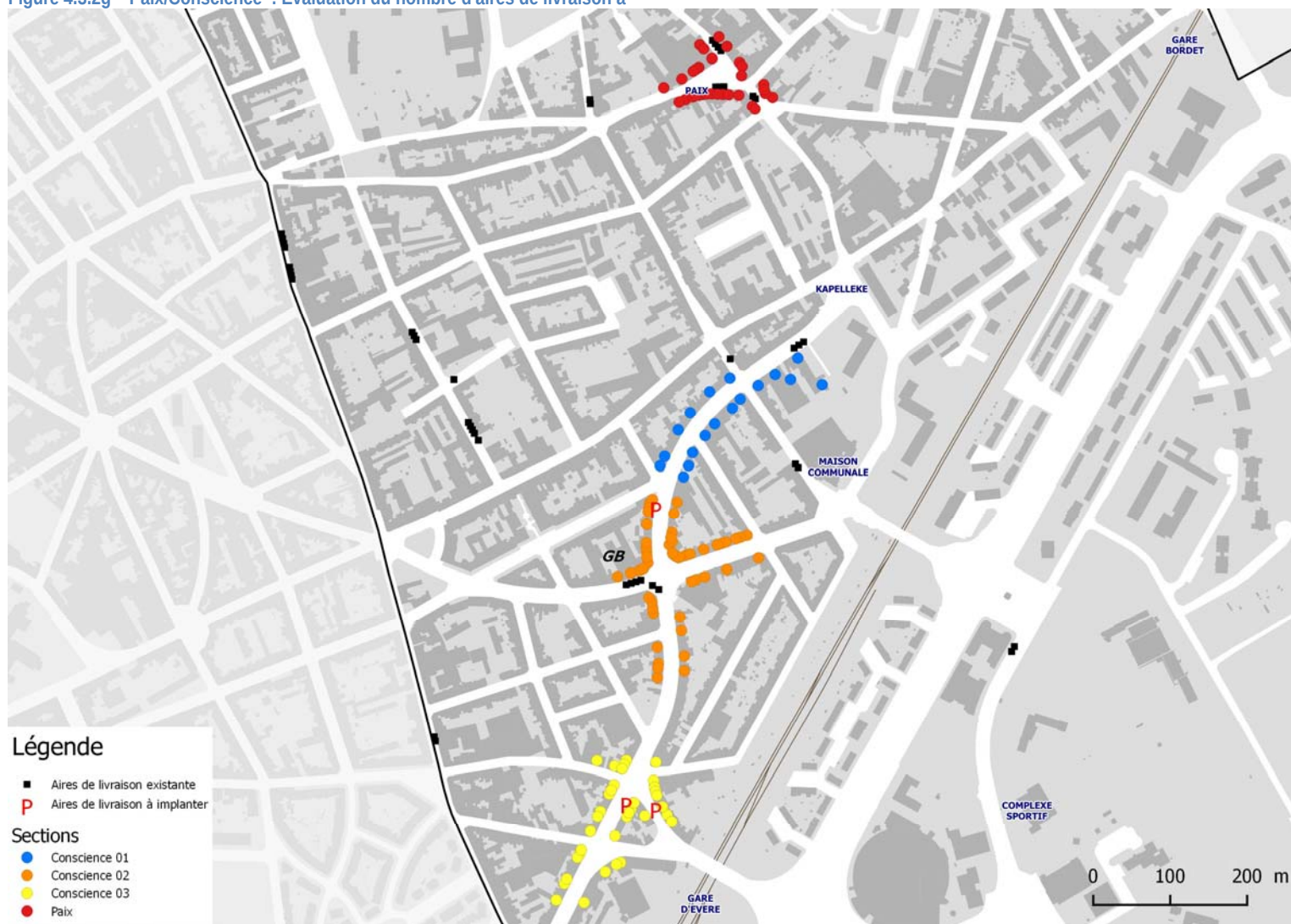
Source: Atrium

Figure 4.3.2f – paix/Conscience : Les commerces générateurs de déplacements



Source: Atrium

Figure 4.3.2g – Paix/Conscience : Evaluation du nombre d'aires de livraison à



Source: Atrium

Générateurs isolés

Outre les quartiers commerçants, qui sont dominés par les commerces de détail et de proximité, la Commune compte également un certain nombre de grandes surfaces commerciales (ou pôles générateurs isolés). C'est surtout le cas des enseignes de grande distribution : Décathlon, hypermarché Carrefour, Delhaize Léopold III, Colruyt, Lidl ...

Selon les informations disponibles, ces structures sont toutefois systématiquement équipées de quais de livraison ou de déchargement hors voirie, ne nécessitant a priori pas de mesures de réservation permanente en voirie.

Zones jaunes

Considérant le bon fonctionnement actuel des zones jaunes (zones de livraison dépenalisées), la Commune entend poursuivre leur développement à l'avenir.

Bilan du nombre d'aires de livraison à implanter

Secteur	Section ID	Section Nom	Nombre de livraisons (par semaine)	Besoin théorique aires de livraison	Aires de livraison existantes	Aires de livraison à implanter	
						Nombre	EVP
Paduwa	1	Paduwa - L.Grosjean	219	2,4	2	0	0
Paduwa	2	Paduwa - Deux Maisons	187	2	1	1	3
Paix			224,2	2,49	3	0	0
Conscience	1	Ed. Deknoop - Oud-Kapelleke	170	1,9	2	0	0
Conscience	2	Ed. Deknoop - A.de Brandt + avenue Notre Dame	307,9	3,4	2	1	3
Conscience	3	A. de Brandt - Tilleul + rue G.Kurth	149	1,7	0	2	6
TOTAL			1257,1	13,89	10	4	12

4.3.3 Voitures partagées

Selon le PRPS, il revient au « Plan Communal Carsharing » d'encadrer le développement futur de cette activité sur le territoire de la Commune, et ce conformément à l'Arrêté du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.

Le tableau et la figure qui suivent reprennent les orientations données par le Plan Carsharing réalisé par la Commune :

- A moyen terme (horizon 2020), 8 nouvelles stations pourraient ainsi théoriquement voir le jour, pour un total de 21 véhicules supplémentaires mis en service. Tenant compte des 11 véhicules récemment mis en service au travers de 4 stations (Conscience, Paix, Loisirs et Paduwa), cet accroissement ferait monter la flotte de voitures partagées à un ensemble de 32 véhicules ;
- La localisation des stations tient à la fois compte de la réalité opérationnelle et économique des opérateurs agréés et des attentes spécifiques de la Commune (principe de dispersion, densités, mixité fonctionnelle, centralités ...)

Il convient de noter que le phasage mentionné au tableau et à la figure ci-dessous est fourni à titre indicatif. Il ne doit être envisagé autrement que comme un objectif à viser.

Station	Adresse	Capacité actuelle (places)	Phase 1 2016-2018	Phase 2 2018-2020	Capacité à terme (places)
1. CONSCIENCE	Oude Kapelleke, 1	3			3
2. LOISIRS	Tuinbouw, 2	3			3
3. PADUWA	L. Grosjean, 5	3			3
4. PAIX	E. Stuckens, 125	2			2
5. BORDET	Haecht, 1161		4		4
6. EVERE-GARE	Auguste De Boeck, 64		4		4
7. ACCUEIL	E. Deknoop, 9		2		2
8. LANGUEDOC	Allees du Languedoc, 2		2		2
9. VERDONCK	F. Verdonck			3	3
10. DEKOSTER	E. Dekoster			2	2
11. COLONEL BOURG	Colonel Bourg			2	2
12. PLATON	Platon			2	2
TOTAL					32

Figure 4.3.3a - Développement des emplacements réservés voitures partagées

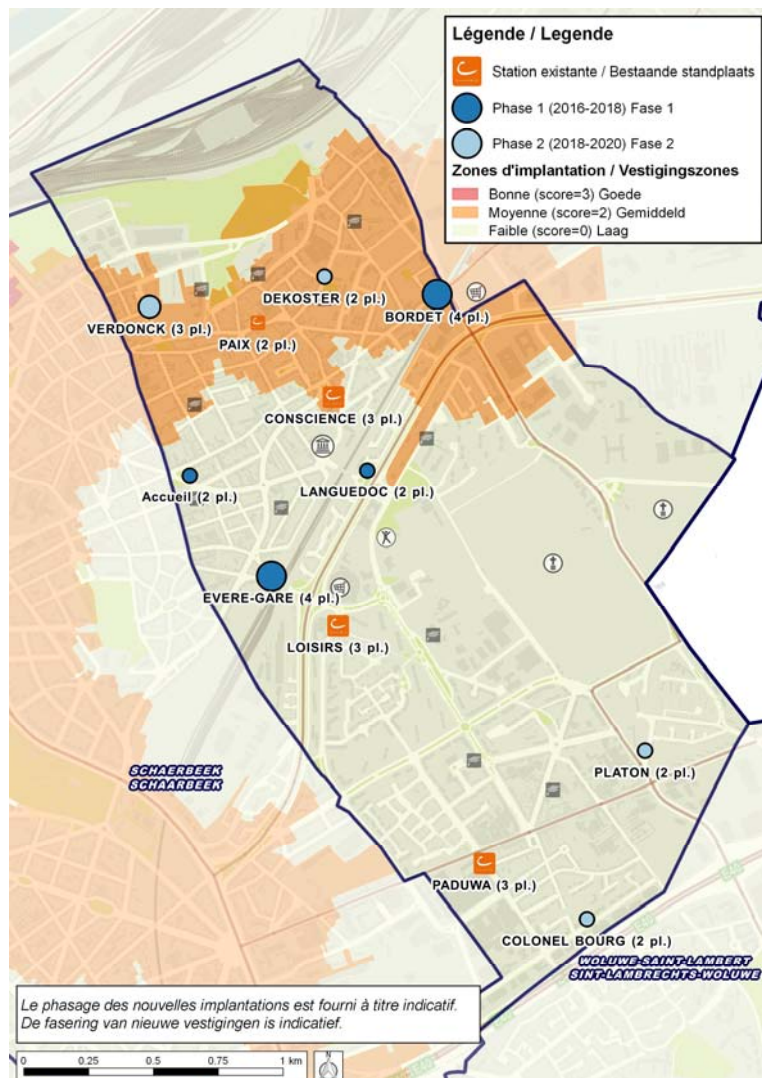


Figure 4.3.3b - Plan carsharing 2020 de la Commune d'Evere

4.3.4 Taxis

A court terme, il existe un besoin signalé pour 3 ou 4 places de taxis à hauteur (ou à proximité directe) du n°6 de l'avenue des olympiades, devant l'Hôtel Courtyard (Marriott).

A moyen ou long terme, l'exploitation RER des gares d'Evere et Bordet, ainsi que la mise en œuvre de 3 nouvelles stations de métro (Tilleul, Paix et Bordet) pourraient voir renforcer l'attractivité de ces nœuds et leur intermodalité – et donc leur accessibilité – par l'implantation systématique de 2 à 3 places réservées aux taxis.

4.3.5 Poids-lourds

Ann. 4.3.5 L'article 42 de l'arrêté du 18 juillet 2013 impose à toutes les communes la mise à disposition pour le stationnement des poids lourds, de l'équivalent de 18% du linéaire de voirie accessible à tout camion.

Selon le plan IRIS2 (p.129), le linéaire de voirie accessible à tout camion sur la Commune d'Evere est de 6.200 mètres environ. **L'application du seuil de 18% mentionné ci-dessus à ce mètre donne un total de 1.120 mètres – ou 224 EVP – à consacrer à terme à du stationnement poids-lourds.** Sachant que la Commune dispose déjà d'un linéaire de 350 mètres affecté à cet usage (69 EVP rue de l'Arbre Unique), **il reste donc 770 mètres à réserver pour atteindre cet objectif, soit 154 EVP supplémentaires.**

En regard des critères devant guider la localisation de ce type de stationnement (largeur de voirie suffisante, faibles flux de piétons et cyclistes, peu de riverains, proximité de zones d'industries et du réseau de TC), 2 sites ont été identifiés pour accueillir du stationnement poids lourds :

Sites		Linéaire stationnement PL
1	Rue d'Evere (350 mètres de chaque côté)	700 m
2	Rue de l'Arbre Unique (face à la zone PL existante)	160 m
TOTAL (m)		860 m
TOTAL (evp)		172 evp

En plus des 69 EVP existants, ces 2 sites permettraient de créer jusqu'à 172 EVP supplémentaires, pour un nombre total maximum de 241 EVP PL.

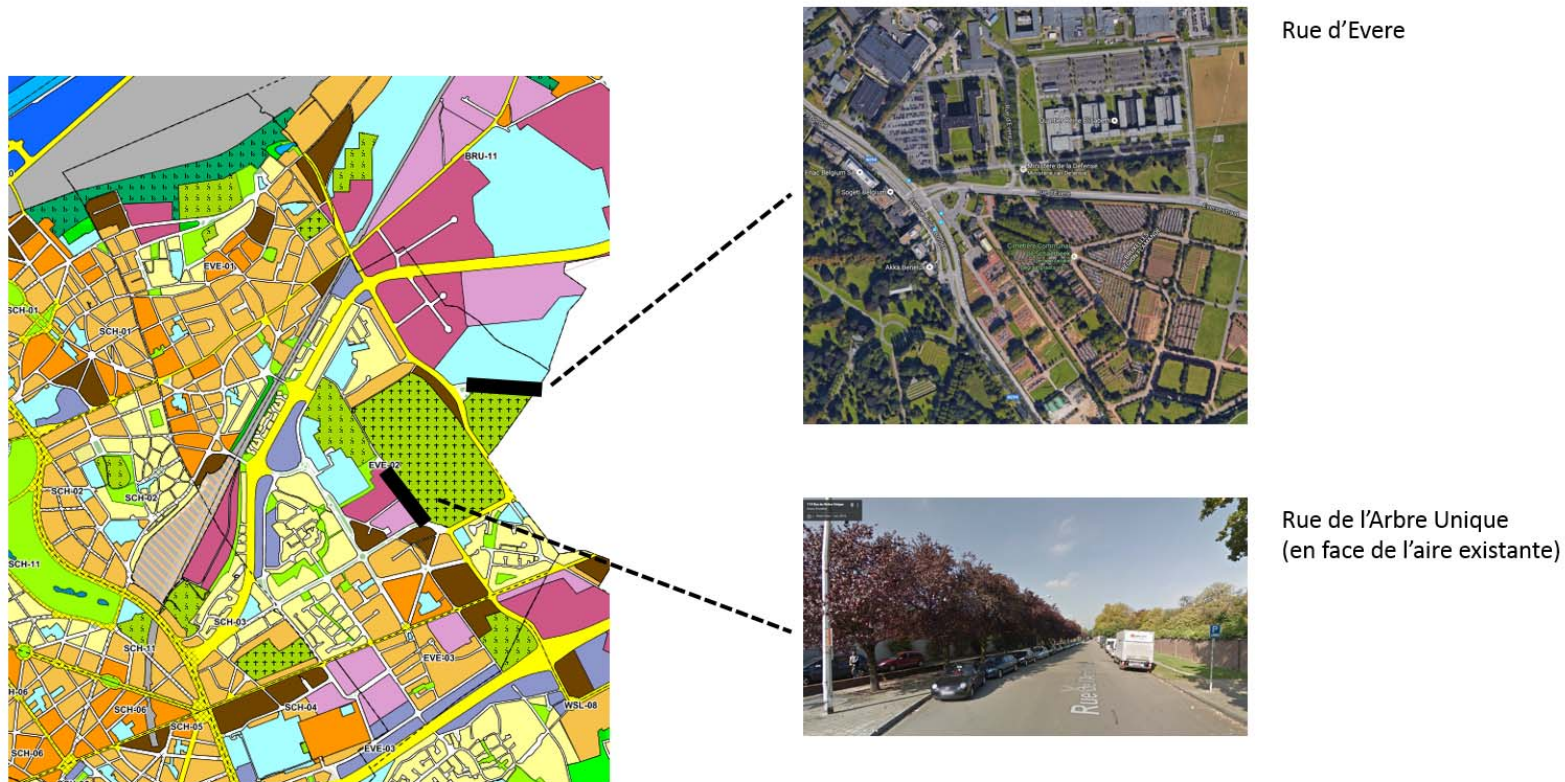


Figure 4.3.5 – Extensions envisagées de la zone de stationnement poids-lourds

4.3.6 Bus scolaires, autocars et Kiss & Ride

A proximité des établissements scolaires

Comme identifié dans l'état des lieux, 3 écoles ne disposent ni d'un Kiss&Ride, ni d'une aire pour bus scolaires, ni de capacités de stationnement hors-voirie pour la dépose des enfants (le site Victor Horta dispose d'importantes capacités hors voirie) :

- Notre-Dame Immaculée ;
- De Wegwijzer ;
- Sint-Jozef.

D'un point de vue théorique, la réalisation d'aires de dépose-reprise des enfants (Kiss & Ride, stationnement bus scolaires ou autocars) pour ces écoles paraît justifiée. **Les configurations locales invitent néanmoins à relativiser leur utilité réelle, et à n'envisager leur mise en œuvre que sous condition.**

Le côté pair de la rue Père Damien – où se localise l'école **Notre-Dame-Immaculée** – dispose d'une bande de stationnement offrant la possibilité d'aménager une zone Kiss & Ride, voire une aire pour bus scolaire, après l'accès principal à l'établissement scolaire.

Considérant la configuration de la rue – plutôt étroite, à sens unique et très résidentielle –, il conviendrait toutefois d'éviter que ce type d'aménagement ne crée un effet d'appel pour les véhicules, qui risquerait de générer un certain nombre de nuisances (files, pollution, bruit ...). Ce faisant, de tels aménagements ne devraient être mis en œuvre que s'ils constituent une réelle plus-value par rapport à la situation actuelle (stationnements sauvages éventuels, files provoquées par l'arrêt de bus scolaire sur chaussée ...). Une

telle situation devra idéalement être appréciée en concertation avec l'école, et tenant compte le cas échéant du Plan de Déplacement Scolaire (PDS).



L'école **Sint-Jozef** ne dispose pas de stationnement du côté de la voirie (à sens unique) où elle est implantée. Le long de l'axe principal de la rue Edouard Dekoster, ceci est notamment dû à l'existence d'une voie de tram.

L'implantation d'une zone Kiss & Ride ou d'une aire pour bus scolaire ne pourrait se faire sans imposer une traversée piétonne aux élèves, que ces aménagements soient mis en œuvre en face de l'école de l'autre côté de la rue (à hauteur des n°31 à 29 de l'axe principal ou à la place du stationnement en épi le long de l'axe secondaire) ou à hauteur de la plaine de jeux le long des rails de tram. Pour cette raison, parce que l'axe est parcouru d'une ligne de tram et vu le caractère très résidentiel du quartier, de tels aménagements ne sont pas à conseiller. Comme pour le cas précédent, ils ne pourront en tous les cas être mis en œuvre sans qu'une réelle plus-value n'ait été démontrée par rapport à la situation actuelle et sans concertation avec l'école concernée.



L'école **De Wegwijzer** dispose d'une zone de recul privative pouvant accueillir le stationnement d'un (voire plusieurs) bus scolaires. Le quartier où elle est implantée présente par contre la même configuration que ceux des 2 écoles précédentes (absence de stationnement du côté de la rue où se trouve l'école, caractère très résidentiel, bonne desserte en TC ...), rendant la pertinence de l'aménagement d'une zone Kiss & Ride relativement discutable. Comme pour les 2 cas précédents, un tel aménagement ne devrait dès lors s'effectuer que sous conditions (réelle plus-value, suite à concertation avec l'école et selon le contenu de l'éventuel PDS).



Ailleurs sur le territoire communal

A sens unique, le square S.Hoedemaekers est suffisamment large pour que la dépose-reprise de personnes à hauteur de la Maison Communale puisse s'effectuer sur chaussée, sans gêne majeure pour les autres usagers.

A moyen ou long terme, l'exploitation RER des gares d'Evere et Bordet, ainsi que la mise en œuvre de 3 nouvelles stations de métro (Tilleul, Paix et Bordet) pourraient voir renforcer l'attractivité de ces nœuds et leur intermodalité – et donc leur accessibilité – par l'implantation systématique d'une zone Kiss & Ride à leurs abords directs.

Au vu du caractère relativement peu touristique de la Commune, il semble plus pertinent que la réservation (non temporaire) de stationnement pour les autocars touristiques soit analysée au cas par cas selon les éventuelles demandes adressées. Il pourrait par exemple s'agir d'implantations à hauteur de certains grands hôtels ; le complexe sportif Triton et le stade communal d'Evere étant déjà desservis par ce type de stationnement.

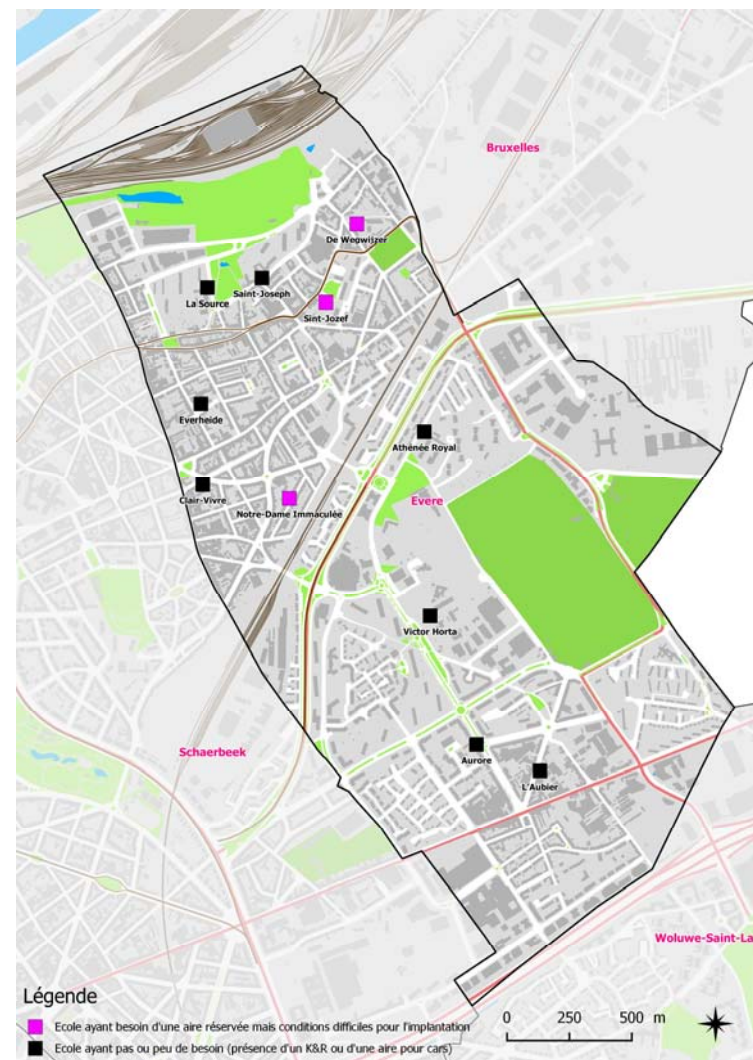


Figure 4.3.6 -
Besoins en
stationnement
des écoles

4.3.7 Deux-roues motorisés (2RM)

Fig. 4.3.7
Ann. 4.3.7

Selon les seuils imposés par le PRPS – de 1 à 3 places 2RM sont à prévoir pour 200 places voitures –, il y aurait entre 48 et 144 places 2RM à réserver sur le territoire communal.

En considérant que pour opérer une bonne desserte des principaux pôles générateurs, 24 zones de stationnement (ou implantations) 2RM – soit 24 EVP – sont nécessaires en supplément des 2 implantations existantes, cela représente :

- Un minimum de 48 nouvelles places dédiées aux 2RM, si on opte pour un groupe de 2 arceaux moto par nouvelle implantation (1 arceau moto = 1 place 2RM). Ce type d'implantation est celui qui prévaut lorsque l'on décide de regrouper sur 1 evp les stationnements moto et vélo (voir figure ci-après). Ce type de regroupement a l'avantage de maximiser la lisibilité du stationnement des deux-roues en limitant leur éparpillement dans l'espace public ;
- Un maximum de 72 nouvelles places dédiées aux 2RM, si on opte pour un groupe de 3 arceaux moto par nouvelle implantation (1 arceau moto = 1 place). Ce type d'implantation est celui qui prévaut lorsque l'on décide de ne consacrer 1 evp qu'au 2RM (sans groupement avec le vélo).

Dans les 2 cas de figures, les objectifs fixés par le PRPS sont atteints. Il revient à la Commune d'opter pour le mode d'implantation qui convient le mieux, selon sa vision de l'espace public et les contextes locaux.

	EXISTANT	PROJET	BILAN
Nombre d'implantations	2	24	26
Nombre de places	26	48 à 72	74 à 98

Figure 4.3.7a - Emplacements deux-roues motorisés: capacités existantes et projetées

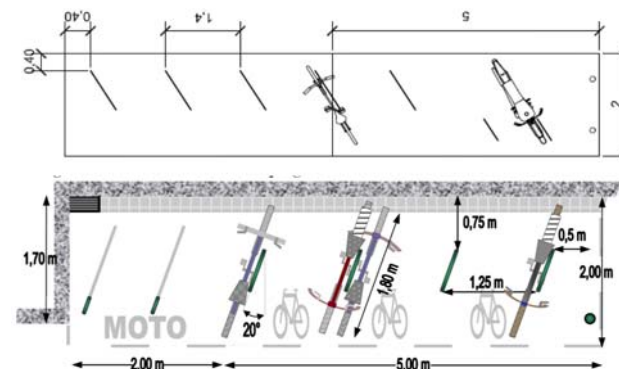


Figure 4.3.7b - Illustration d'un stationnement mixte moto-vélo (sur 7m)

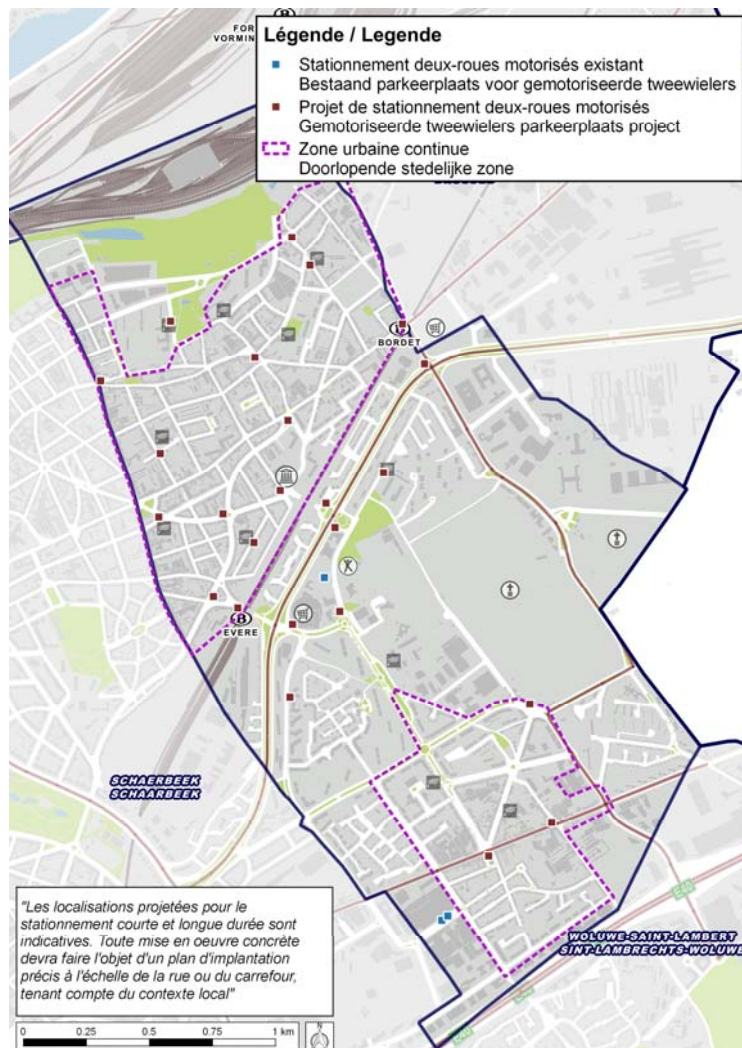


Figure 4.3.7c - Développement du stationnement deux-roues motorisés

4.3.8 Stationnement des vélos

Courte durée

Selon les objectifs fixés par le PRPS, 2 places de stationnement « courte durée » pour vélo (ce qui équivaut à 1 arceau) sont à implanter pour 20 places voiture, avec un maximum de 150 mètres de trottoir sans arceau en zone urbaine continue.

Appliqués au contexte éverois – qui dispose déjà d'environ 290 places vélo « courte durée » (stations villo! non comprises) pour 9.600 places voiture –, ces objectifs impliquent la création d'un peu plus de **670 nouvelles places**, soit l'équivalent de 335 arceaux.

Afin d'opérer une bonne couverture du territoire communal, qui tienne notamment compte de l'existence de 2 grandes zones bâties en continu (respectivement centrées sur les places de la Paix et J. De Paduwa), **au moins 65 nouvelles implantations dédiées au stationnement courte durée des vélos sont à programmer** (voir la carte ci-après). Pour atteindre l'objectif de 670 nouvelles places, cela représenterait une moyenne d'un peu plus de 10 places (soit l'équivalent de 5 arceaux) par implantation.

Si un tel ratio pourrait constituer un minimum à proximité des principaux pôles d'activité et intermodaux – qui sont à équiper en priorité –, et éventuellement à hauteur des plus fortes densités, il paraît a priori difficilement atteignable à court terme par ailleurs. Il conviendra donc d'adapter cette moyenne selon les contextes locaux, en vue d'aboutir sur le long terme à l'objectif visé, en privilégiant les implantations prioritaires.

Longue durée

Fig. 4.3.8
Ann. 4.3.8

Comme l'a montré l'état des lieux, la Commune dispose déjà de 5 box vélos récemment implantés dans certains des secteurs les plus urbanisés de la Commune.

Considérant cette situation et de manière à maximiser l'utilité des dépenses, le PACS recommande de poursuivre l'implantation du stationnement vélo longue durée à destination des riverains (box ou consignes) sur base des 3 principes suivants :

- en tenant compte du succès des box récemment installés ;
- selon les demandes parvenant à la Commune (que le PACS recommande de sonder une fois au moins tous les deux ans, par exemple via le magazine communal « Evere Contact ») ;
- en privilégiant les secteurs présentant peu de capacité de stationnement privé (zones denses dominées par les maisons à appartements sans garages) ainsi que les centralités (carrefours, places publiques, pôles intermodaux ...).

Cela étant, le PACS prévoit d'ores et déjà l'implantation de stationnement vélo sécurisé au niveau du futur pôle intermodal de Bordet, qui accueillera – outre l'actuelle gare et son exploitation RER – le terminus de la ligne de métro nord ainsi qu'un parking de transit (P+R). Celui-ci pourrait d'ailleurs constituer la structure idéale pour voir se renforcer l'offre en stationnement sécurisé des vélos dans le secteur. A priori, cette offre sera aussi bien ouverte à ses riverains qu'aux autres catégories d'usagers, dont ceux en transit (B+R). Selon une récente étude ayant porté sur le potentiel intermodal des gares de la région bruxelloise lié à leur exploitation RER (Beliris, juin 2015), le besoin en stationnement sécurisé y est estimé à une quinzaine de places (une consigne équivalant à 3 box vélos).

Ce chiffre pourra évidemment être revu à la hausse lors des évaluations successives du PACS, pour tenir compte de l'évolution des contextes locaux.

	STATIONNEMENT EXISTANT		STATIONNEMENT PROJETE		TOTAL	
	COURTE DUREE	LONGUE DUREE	COURTE DUREE	LONGUE DUREE	COURTE DUREE	LONGUE DUREE
Nombre d'implantations	47	5	65	1	112	6
Nombre de places	287	25	670	15	957	40

Figure 4.3.8a – Recommandations pour l'implantation de stationnement vélo sur voirie

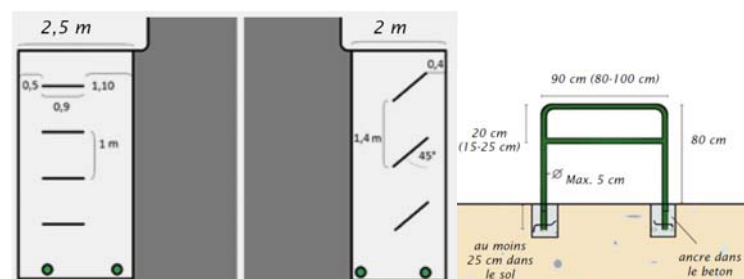


Figure 4.3.8b - Recommandations pour l'implantation de stationnement vélo en voirie

Source : Vadémécum vélo en Région de Bruxelles-Capitale, décembre 2013



Figure 4.3.8c - Exemple de box vélo

Source : Espaces-Mobilités

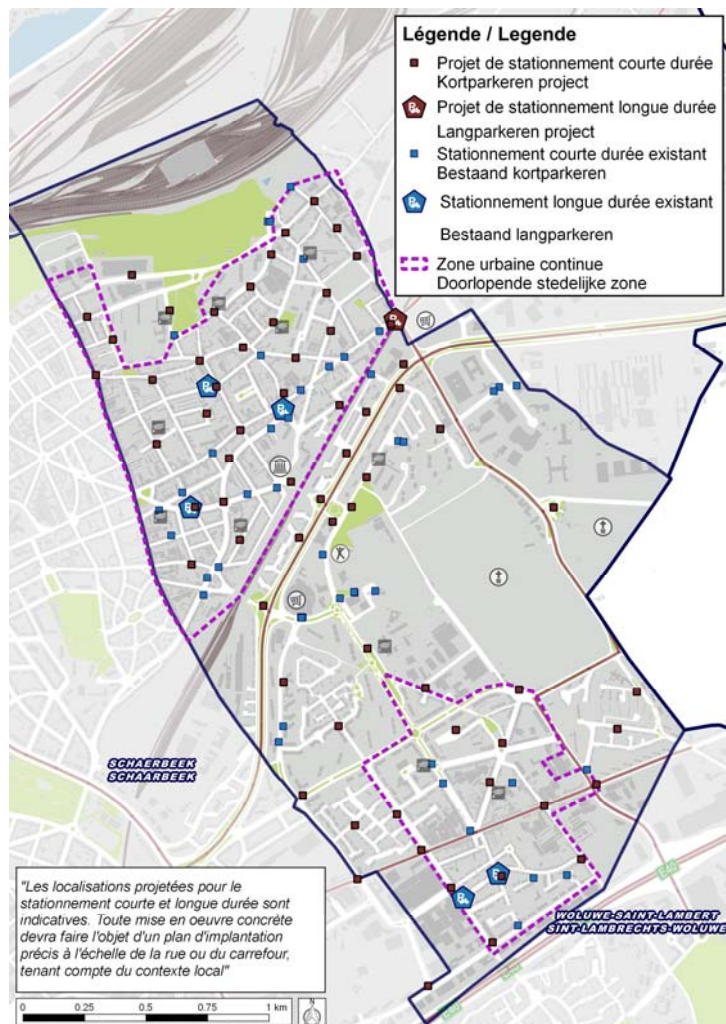


Figure 4.3.8d - Propositions pour de nouveaux emplacements vélos

4.4 Action 4 : identification du potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie

Renvoyant à l'un des principaux enjeux du PACS, cette action consiste à identifier le plus précisément possible les stocks de places de stationnement hors voirie, théoriquement susceptibles d'être mutualisés. Ceci :

- Pour guider la compensation hors voirie des suppressions de places envisagées en voirie dans le cadre de projets de réaménagement ou d'urbanisme (point 1.3.4 ci-avant). Il s'agit ici d'identifier les « options compensatrices », dont il est question dans les art.56 et 57 de l'Arrêté du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du PRPS ;
- Pour permettre à la Commune de disposer d'une série de pistes à investiguer ou à proposer au cas où il serait nécessaire de développer l'offre hors voirie accessible au public ou aux riverains.

4.4.1 Le principe de la mutualisation

Le principe de mutualisation ou « parksharing » consiste à donner la possibilité aux usagers d'un quartier (riverains et clientèle HoReCa surtout) de profiter des capacités de stationnement offertes par certains parkings privés (bureaux, commerces ...), qu'il s'agisse de places inutilisées (libres en permanence) ou de places libérées à l'issue de la journée de travail (libres en soirée et/ou durant les weekends). Cela permet après négociation avec les partenaires (propriétaires surtout) d'augmenter rapidement l'offre de stationnement disponible (24/24 idéalement, sinon en dehors des heures de bureaux), à faible coût et en profitant d'infrastructures existantes – c'est-à-dire sans création de places physiques.

Mieux rentabilisées, les capacités de stationnement existant hors voirie peuvent ainsi servir à compenser des suppressions d'emplacements sur voirie. Là où cette mutualisation est possible, elle représente d'ailleurs l'option de compensation à privilégier.

Les expériences réussies de mutualisation montrent que ce type de mesure nécessite la mise en place d'un partenariat et donc d'une convention adaptée entre pouvoir public, propriétaire privé et exploitant. Elle a également d'autant plus de chance d'aboutir que des incitants fiscaux sont proposés aux propriétaires, comme la réduction de la taxe sur les emplacements de parcage ou la subsideation.

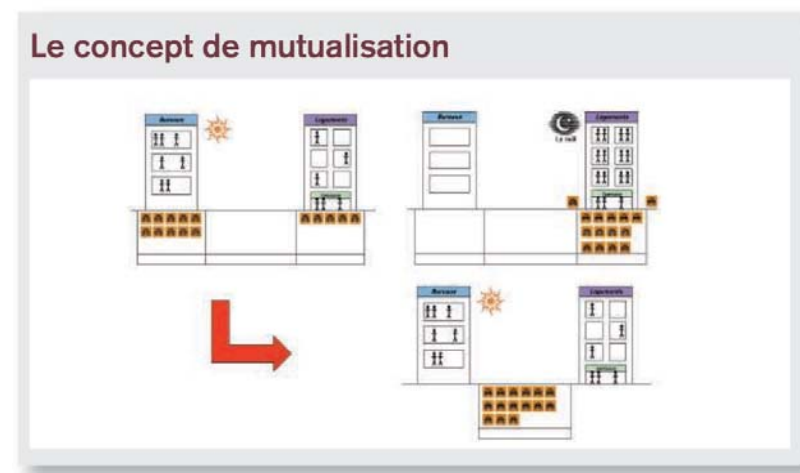


Figure 4.4.1 - Concept de la mutualisation du stationnement

4.4.2 Options de compensation hors voirie pour les suppressions de places envisagées en voirie

L'analyse des principaux projets immobiliers, de réaménagement et d'infrastructures, à venir sur le territoire éverois a montré que :

- soit les projets ne comportaient pas de suppression de places en voirie (avenue des Désirs et site Vishay) ;
 - soit ils incorporent déjà en eux-mêmes les options de compensation à prévoir hors voirie : 135 places créées dans le cadre du réaménagement du square de l'Accueil et 300 parallèlement à la mise en œuvre du parkway ;
 - soit ils étaient encore trop peu avancés pour en estimer l'impact sur d'éventuelles suppressions de places en voirie (métro nord, ZIR Josaphat, pôle Reyers, parkway).
- à hauteur d'Evere-Shopping (dont près de 1.000 places au Carrefour et plusieurs centaines au Delhaize) ;
 - à hauteur de Bordet (dont presque 900 places au Décathlon, plusieurs centaines dans les bureaux articulés autour des avenues de Schiphol et de Bâle et encore près de 200 dans le bâtiment ING) ;
 - le long de la rue Colonel Bourg.

4.4.3 Potentiel de mutualisation

Potentiel total

Au-delà des quelques parkings allant permettre d'assurer la compensation théorique de suppressions en voirie, le territoire communal recèle un gisement non négligeable de places déjà existantes hors voirie. Ce gisement constitue autant de pistes à investiguer en vue d'une mutualisation des infrastructures, essentiellement au bénéfice du stationnement riverain.

Le potentiel de mutualisation théorique maximum peut ainsi être estimé à un peu plus de 15.000 places, essentiellement réparties dans les bureaux (près de 10.000 places) et les grandes surfaces commerciales (2.750 places). Comme le montre la figure qui suit (pour laquelle l'Agence tient une liste exhaustive), cette offre se localise essentiellement :

- le long de la rue de Genève ;

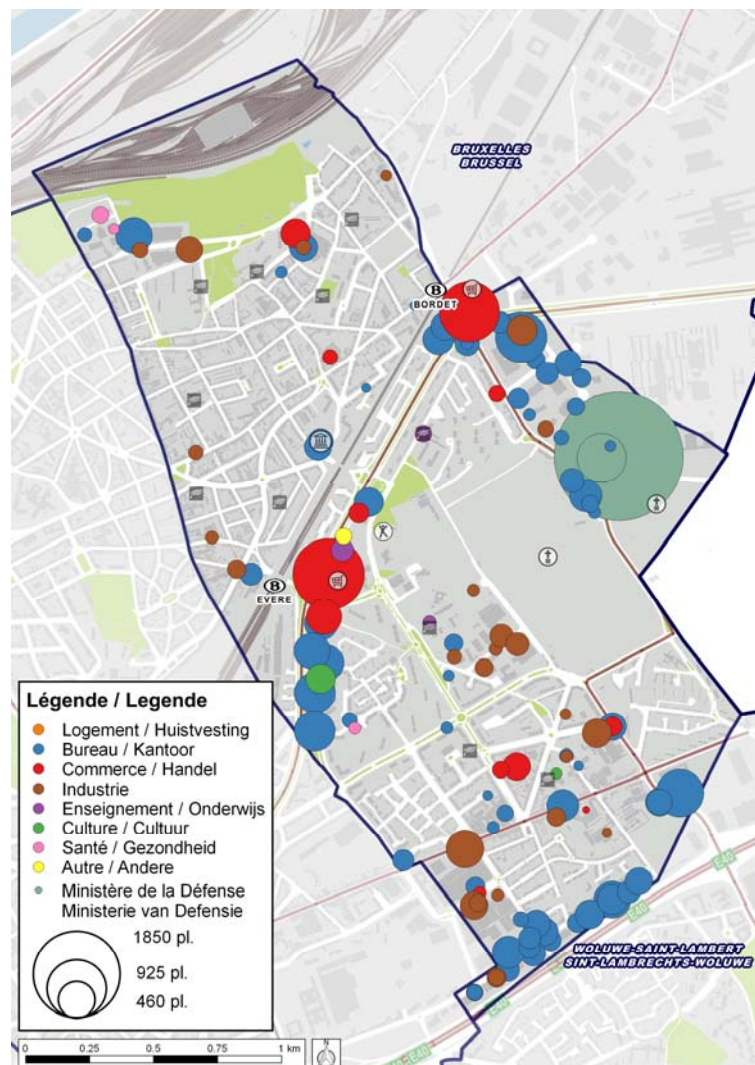


Figure 4.4.3a – Potentiel total de mutualisation (source : ARS, 2016)

Potentiel disponible 24 / 24

La part la plus intéressante de ce potentiel total est celle qui peut être mobilisée 24/24 : en ne forçant pas le riverain à reprendre sa voiture le matin – au moment où arrivent les employés des bureaux ou les clients des grands commerces –, elle l'incite à opter pour les modes alternatifs tout en lui offrant une véritable solution de parking.

Situation actuelle

Selon les données disponibles (PDE), ce type de potentiel resterait à l'heure actuelle assez limité à Evere. En excluant les installations du Ministère de la Défense (1.850 places libres estimées), seuls 6 sites seraient a priori concernés, pour un total de près de 790 places.

Entreprise	Adresse	Estimation du nombre d'emplacements de parkings structurellement sous-utilisés
ALD Automotive	Rue Colonel Bourg, 120	26
Belgacom	Rue Carli, 4	15
Brochage Renaitre	Rue Stroobants, 48C	1
Commission Européenne	Rue de Genève, 6	567
Ecole Royale Militaire	Rue d'Evere, 1	142
Record Bank	Avenue Henri Matisse, 16	38
TOTAL		789

Source : ARS, 2016

Situation future

La nouvelle législation « COBRACE » (Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de l'Energie) est susceptible de conduire à l'accroissement progressif de ce stock, et donc d'étendre le potentiel de mutualisation 24/24. En effet, en fixant un plafond au nombre de places associées aux parkings de bureaux (selon la surface-plancher et l'accessibilité en transports publics), cette législation crée des excédents annuels (selon la date d'échéance du PE), dont l'une des 4 destinations autorisées est l'ouverture au public comme parking riverain ou public (les autres possibilités sont : la suppression, la reconversion ou le paiement d'un charge environnementale).

Aucune donnée suffisamment fiable ne permet à l'heure actuelle de pré-visualiser les excédents qui seront annuellement créés sur cette base. La figure suivante, qui localise chaque parking de bureau selon sa taille et la date d'échéance de son PE (qui détermine celle à laquelle l'ouverture au public d'une partie du parking est théoriquement possible), permet néanmoins d'avoir une idée du potentiel de mutualisation à venir.

ECHEANCE DU PE	Court terme (< 2020)	Moyen terme (2020-2025)	Long terme (> 2025)
Parkings de bureaux (sites)	14	20	26
Nombre d'emplacements dans les parkings de bureaux	958	1632	2729

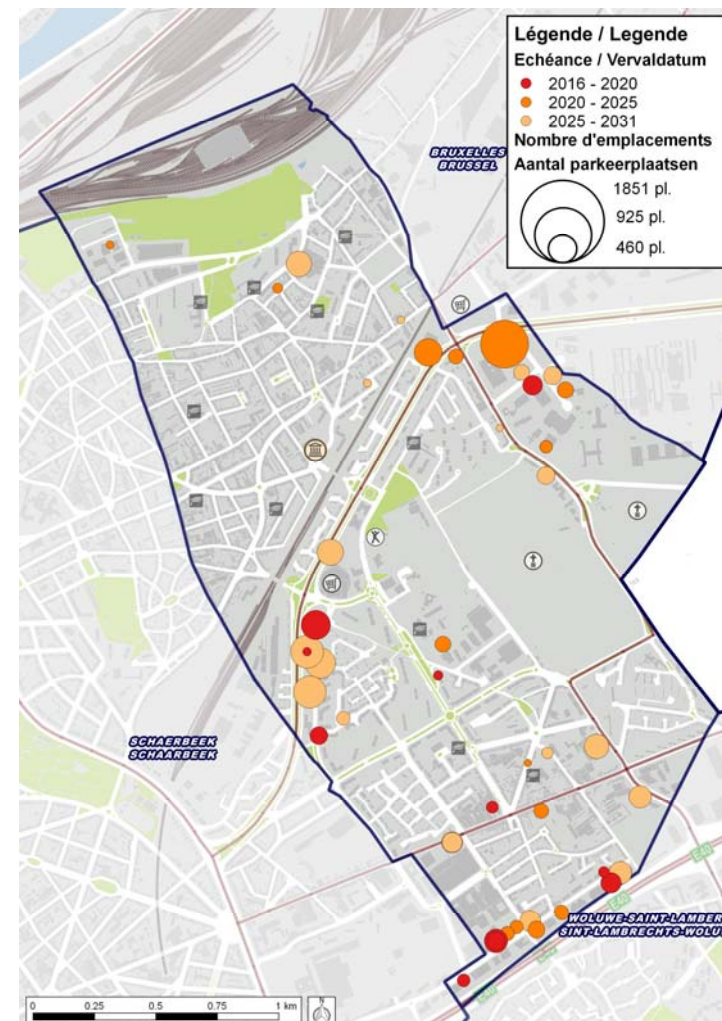


Figure 4.4.3b – Potentiel de mutualisation 24/24 selon l'application du COBRACE (Source : ARS, 2016)

4.4.4 Le parking communal

De manière à accompagner le désengorgement des abords de la maison communale, il pourrait être envisagé d'ouvrir une partie du parking sis au sous-sol de l'îlot communal aux visiteurs, en y opérant une gestion adaptée en journée (rotatif).

Toutefois, étant donné que l'accès à ce parking est actuellement réservé en journée (véhicules et agents de police, flotte communale, CPAS, employés communaux) et sachant que selon les informations disponibles, il est plein dès 9 heures du matin, une telle mesure devrait avant tout s'intégrer dans le cadre du Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) de la Commune. En effet, pour éviter l'effet pervers d'un report d'une partie du stationnement longue durée s'effectuant actuellement dans le parking vers la voirie, son ouverture au public devrait être appréciée au regard des alternatives de mobilité offertes aux travailleurs communaux.

A noter que l'établissement d'un parking de transit (P+R) à hauteur de Bordet permettrait également de soutenir une éventuelle ouverture d'une partie du parking communal aux visiteurs.

4.4.5 Conclusion

En visant l'identification du potentiel de mutualisation hors voirie, la principale ambition de ce chapitre était de fournir un outil concret aux mains de la Commune tout en assurant la conformité du présent plan aux prescriptions régionales.

Il est important de noter que toute mise en œuvre concrète de ce potentiel dépend d'une série de conditions de faisabilité, parmi lesquelles :

- l'existence de besoins ;
- des alternatives peu convaincantes ;
- une politique tarifaire plus attractive hors voirie qu'en voirie (tarifs horaires, forfaitaires et riverains) ;
- une politique d'incitation au report : subventionnement, exonération de taxe pour les propriétaires de parkings ... ;
- des perspectives d'évolutions favorables ;
- ...

Ces conditions doivent être analysées au cas par cas dans le cadre d'études de faisabilité spécifiques, sortant du cadre du présent PACS.

4.5 Action 5 : Une politique en matière de dérogation conforme aux nouvelles orientations régionales

Fin de l'année 2016, une nouvelle mouture de l'Arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogations, a été adoptée par le Gouvernement bruxellois.

Cette nouvelle version opère certains changements en matière de dérogation, qu'il convient de faire retentir dans le règlement communal concerné. De manière à encadrer cette modification, le PACS propose ci-dessous un tableau résumant les principales dispositions qui sont désormais à observer en la matière. La Commune entend proposer l'ensemble des dérogations prévues par le nouvel Arrêté.

Avec l'accroissement démographique et le déploiement des alternatives à la voiture particulière, l'application de ces nouvelles dispositions et leur évaluation conditionneront l'évolution du nombre de dérogations délivrées à l'avenir.

A noter qu'à la suite des articles 76 et 77 du nouvel Arrêté, la Commune se réserve la possibilité de limiter le nombre de cartes de dérogation délivrées aux « professionnels », ou à certaines de leurs sous-catégories. Cette mesure permettrait de contribuer à soulager la pression s'exerçant sur le stationnement de voirie autour de la Maison communale.

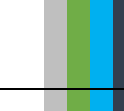
Déroptions au stationnement réglementé de voirie (PRPS)	Modalités de délivrance				Modalités d'usage		
	Bénéficiaires (ayants droit)	Autorité délivrante	Conditions d'accès	Prix	Validité zonale	Validité géographique	Validité dans le temps
Riverains	Personne inscrite au Registre de la Population ou au Registre d'Attente de la commune	Collège OU Agence	Art.48-51 : -1 carte par immatriculation et par véh. (sauf si véh. partagé entre particuliers); -Que pour véh < 3,5T; -Pour véh. partagé entre particuliers : au moins 3 particuliers dont 2 domiciliés RBC; -Preuve immatriculation ou que la personne dispose du véh.de façon permanente -Max 2 cartes / ménage (3e carte possible après avis Agence et selon critères à justifier au PACS)	1e carte = 10€/an Min 2e carte = 50€/an Min 3e carte & carte résidence secondaire = 250€/12 mois		Secteur de stationnement* du domicile	1 carte a une durée de validité de 12 ou 24 mois, au choix du demandeur
	Personne domiciliée dans la commune, durant la procédure de changement d'immatriculation (étranger => belge)						
	Personne ayant une seconde résidence dans la commune **						
	Personne domiciliée dans la commune, et ayant un besoin spécifique de stationnement dans le cadre d'un système de partage de voiture pour particuliers reconnu par la RBC ***						
Prestataire de soins médicaux urgents	Médecins généralistes et pédiatres dispensant des soins médicaux urgents (= "personnes prodiguant des soins médicaux et possédant un numéro INAMI, lorsqu'elles sont amenées à dispenser immédiatement un secours approprié à toute personne dont l'état de santé par suite d'un accident ou d'une maladie soudaine ou de la complication soudaine d'une maladie requiert une intervention urgente")	Agence	Art.63 : -N°INAMI en tant que dispensateur de soins individuels -1 carte = 1 immatriculation	200€/an		Ensemble des mailles et secteurs fixes de la Région	En intervention, pour la durée de prestation des soins médicaux urgents, avec une durée Max de 2h
Prestataire de soins médicaux à domicile	personnes dispensant des soins médicaux à domicile et qui disposent d'un numéro INAMI, et qui soit sont liés à des organisations reconnues par la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande et la Commission communautaire commune ou agréés par une fédération professionnelle de prestataires de soins. Les prestataires de l'aide médicale à domicile comprennent les vétérinaires	Agence	Art.66 : -Dispenser des soins médicaux à domicile + posséder un N°INAMI + être lié à une organisation reconnue (ou être agréé) -1 carte = 1 immatriculation	75€/an		Ensemble des mailles et secteurs fixes de la Région	En intervention, pour la durée de prestation des soins médicaux, avec une durée Max de 2h
Voiture partagée	exploitants de véhicules à moteur partagés reconnus par la Région	Agence	Art.69 : 1 carte = 1 immatriculation	25€/an		Ensemble des mailles et secteurs fixes de la Région	Toujours valable
PMR	Voir législation fédérale					Ensemble des mailles et secteurs fixes de la Région	
Professionnel	entreprises et indépendants ayant leur siège social ou d'exploitation en RBC	Collège OU Agence	- Etre titulaire d'une profession libérale, indépendant ou une entreprise. Par 'entreprise', il y a lieu d'entendre toute personne morale quel que soit son statut, notamment les sociétés reprises à l'article 2 du Code des sociétés, les institutions publiques et privées, les établissements réservés aux cultes visés par la loi sur le temporel des cultes et l'ordonnance du 29 juin 2006 relative à l'organisation et au fonctionnement du culte islamique, les établissements d'assistance morale du Conseil central laïque visés par la loi du 21 juin 2002, les établissements d'enseignement non obligatoire, les hôpitaux, cliniques, polycliniques et dispensaires de soins, les œuvres de bienfaisance et les ASBL (art.84.1°) - Demande à introduire par la personne elle-même ou son chef ET à accompagner d'un PDS, PDE ou équivalent (art.84§2)	1-5 cartes = 200€/an MIN 6-20 cartes = 300€/an MIN 21-30 cartes = 600€/an MIN >30 cartes = 800€/an MIN		Secteur de stationnement* du siège social ou d'exploitation OU secteur(s) assigné(s) Lorsque le membre du personnel d'un établissement d'enseignement est actif dans plusieurs écoles, la carte de dérogation est valable pour les différents secteurs de stationnement dans lesquels les écoles sont situées (art.84.3°) Lorsque le membre du personnel est actif comme agent dans plusieurs	
	personnes physiques ou morales qui démontrent qu'elles doivent, pour l'exercice de leur profession, effectuer différentes interventions dans la Région de Bruxelles-Capitale et qui en apportent la preuve à l'Agence		- Démontrer le besoin d'effectuer différentes interventions en RBC, pour l'exercice de la profession, et en apporter la preuve à l'Agence (art.84.2°) - Demande à introduire par la personne elle-même ou son chef ET à accompagner d'un PDS, PDE ou équivalent (art.84§2)	90€/mois MIN			
	Etablissements d'enseignement implantés en RBC		- Tout établissement organisé, reconnu ou subventionné par une communauté et les crèches publiques ou qui appliquent des tarifs liés au revenu (art.84.3°) - Demande à introduire par la personne elle-même ou son chef ET à accompagner d'un PDS, PDE ou équivalent (art.84§2)	75€/an MIN			
	Membres du personnel des différentes zones de polices de la RBC		- Demande à introduire par la personne elle-même ou son chef ET à accompagner d'un PDS, PDE ou équivalent (art.84§2)	75€/an MIN			
Visiteurs	Automobilistes visiteurs	Collège OU Agence	Art.90-92 : - Seule 1 carte de dérogation « visiteur » par ménage ; - La carte est octroyée par ménage et par an pour MAX 100 périodes de 4h30	MIN 2,5€/véhicule par période de 4h30		Secteur de stationnement* assigné (le cas échéant, identique que celui assigné pour la carte "riverain")	Max 100 périodes de 4h30 par an

Figure 4.5 – Catégories de dérogation au stationnement réglementé de voirie et principales caractéristiques associées

* Le secteur de stationnement = maximum 150ha (+20%) ; il est constitué sur base de l'agrégation de "mailles" ou d'1 "secteur fixe"

** = ancienne carte "riverain temporaire"

*** = ancienne carte "multi-secteurs temporaire"

Art.52-53 : possibilité de limiter le nombre de cartes "riverains" par secteur ou maille

Art.76-77 : possibilité de limiter le nombre de cartes "professionnel" par secteur ou maille

Pour les règles d'utilisation des cartes : voir Arrêté

4.6 Action 6 : déploiement d'un parking de transit (P+R) à hauteur de Bordet

Le site « Bordet » dispose d'une localisation stratégique au nord-est de la Région bruxelloise. Situé à hauteur de l'actuelle gare de Bordet – en voie d'être exploitée par 4 lignes RER (S-7, S-4, S-5, S-9) et ayant vocation à accueillir le futur terminus de la nouvelle ligne de métro nord –, et disposant d'une connexion aisée au ring via le boulevard Léopold III et la chaussée de Haecht, le site Bordet constitue un nœud intermodal de premier ordre en seconde couronne, ou en passe de le devenir.

Cette situation en fait une localisation privilégiée pour l'implantation d'un futur parking de transit (P+R) ; ce qui a d'ailleurs été reconnu par le Plan de mobilité régionale IRIS 2 ainsi que le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), et confirmé par le Plan Régional d'Affectation du Sol – Démographique (PRAS-D).

C'est ainsi que selon les décisions prises par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en avril 2015 à ce sujet, il est prévu que l'Agence régionale du Stationnement (Parking.Brussels) :

- examine, en partenariat avec Bruxelles Mobilité, où et comment un P+R d'au moins 500 places peut être réalisé aux abords de la future station de métro et gare RER Bordet ;
- entame, en partenariat avec Bruxelles Mobilité, une concertation avec tous les propriétaires de terrains à proximité (STIB, Citydev, Decathlon ...) en vue de l'examen des possibilités d'implantation ;
- lance une prospection de marché pour mesurer l'intérêt des investisseurs potentiels privés pour la réalisation du P+R notamment.

L'Agence entend mener ces actions parallèlement aux travaux de mise en œuvre de la future ligne de métro.

4.7 Action 7 : évaluation biannuelle du PACS

4.7.1 Observatoire du stationnement

Conformément aux prescriptions du PRPS, la Commune réalisera une évaluation biannuelle de son PACS. Ce rapport d'évaluation a pour objectif de faire le point sur la mise en œuvre des actions du PACS et de mesurer leur effet concret sur le stationnement et la mobilité de manière générale. Conformément au Chapitre 7 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volant réglementaire du PRPS, ce rapport devra notamment reposer sur des indicateurs clés, obtenus sur base d'enquêtes de terrain :

- l'occupation (sur la totalité des places réglementées) ;
- le respect (sur la totalité des places réglementées) ;
- la rotation (sur au moins un quart des places de chaque type de zone) ;
- le temps de recherche d'une place (sur au moins la moitié des secteurs dont au moins la moitié du linéaire est réglementée, à raison d'un point par secteur).

Il devra également présenter et analyser une série de données d'exploitation ayant trait à l'offre sur voirie, aux dérogations et aux redevances.

Dans le cas particulier de la Commune d'Evere, ces données devront également permettre d'affiner progressivement les scénarios moyen/long envisagés au travers du plan d'actions (notamment l'Action 2 : ajuster la politique de réglementation du stationnement de voirie), d'en évaluer les conditions de faisabilité et au final de soutenir leur mise en œuvre.

De manière à préparer ce travail d'évaluation, la mise en place d'un observatoire du stationnement est recommandée. Son objectif principal est de collecter l'information nécessaire au suivi des indicateurs et données relatives au stationnement. Cet observatoire pourra être mis en place sous forme de partenariat entre la Commune d'Evere et l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

4.7.2 Groupe de travail stationnement

Pour compléter ces approches quantitatives destinées à objectiver la situation, un groupe de suivi ponctuel regroupant les acteurs communaux et régionaux (Agence du stationnement) concernés par la mise en œuvre du PACS pourrait être créé.

5. Synthèse

5.1 Phasage des actions

Pour assurer la bonne exécution du présent Plan d'Action Communal de Stationnement, l'adaptation préalable des règlements communaux concernés, dont le « Règlement-redevance sur le stationnement des véhicules à moteur sur la voie publique », est nécessaire.

Principes fondamentaux du calendrier :

- 1) ce calendrier s'applique aux principales actions envisagées au chapitre 4 (et aux figures correspondantes)
- 2) ce calendrier est fourni à titre indicatif, comme objectif à suivre. Il doit être adapté aux réalités du moment (calendrier des travaux prévus en voirie notamment)
- 3) l'activation des mesures planifiées sur le moyen ou long terme est conditionnée à l'évaluation des mesures antérieures (court terme), et à d'éventuelles demandes

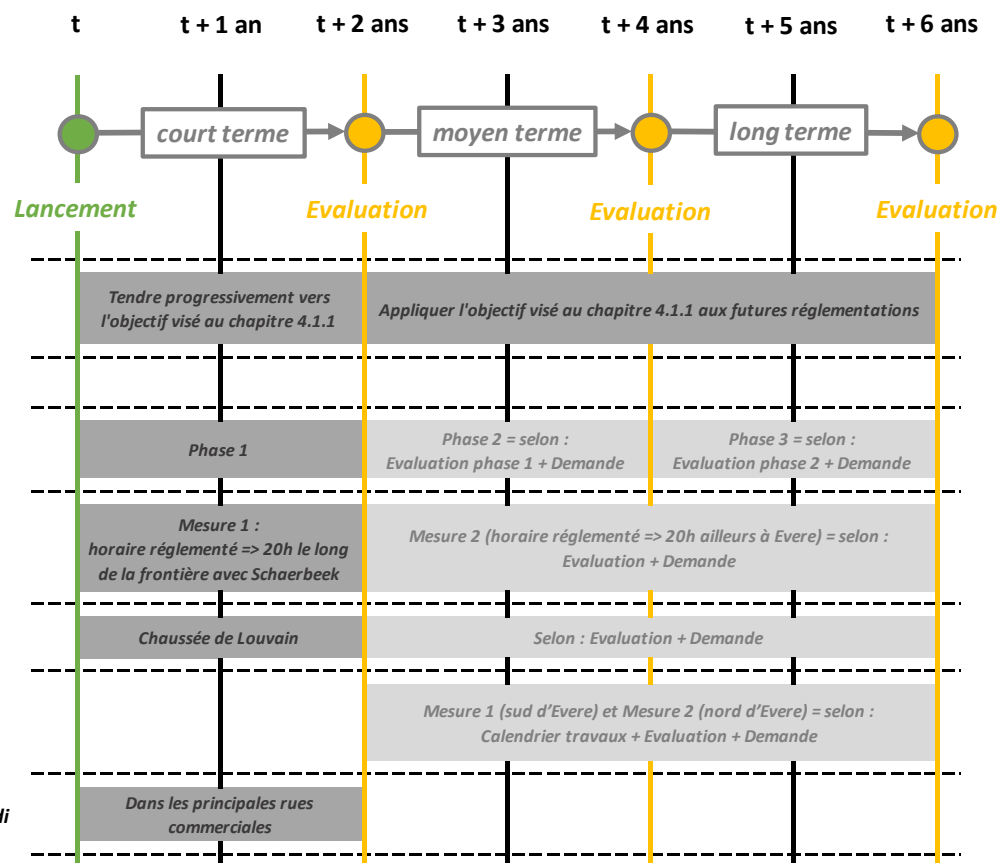
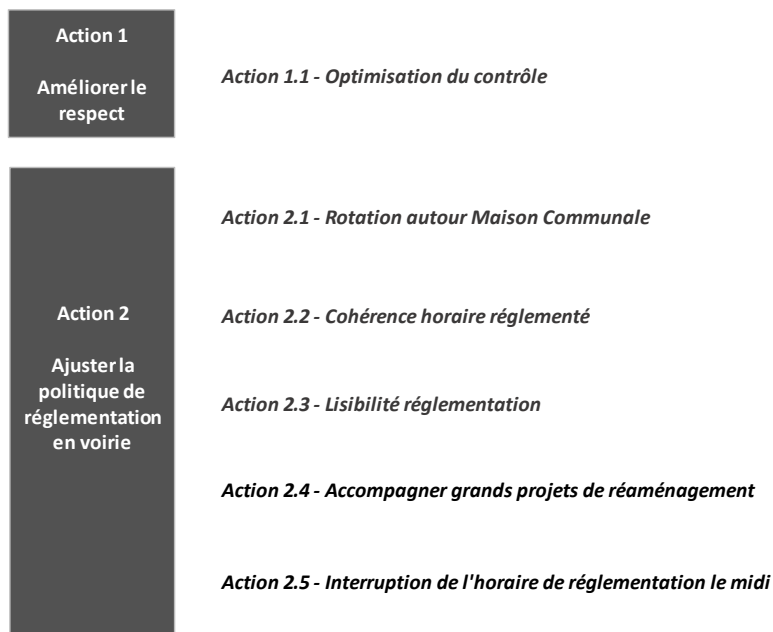


Figure 5.1a – Calendrier des Actions 1 & 2

Principes fondamentaux du calendrier :

- 1) ce calendrier s'applique aux principales actions envisagées au chapitre 4 (et aux figures correspondantes)
- 2) ce calendrier est fourni à titre indicatif, comme objectif à suivre. Il doit être adapté aux réalités du moment (calendrier des travaux prévus en voirie notamment)
- 3) l'activation des mesures planifiées sur le moyen ou long terme est conditionnée à l'évaluation des mesures antérieures (court terme), et à d'éventuelles demandes

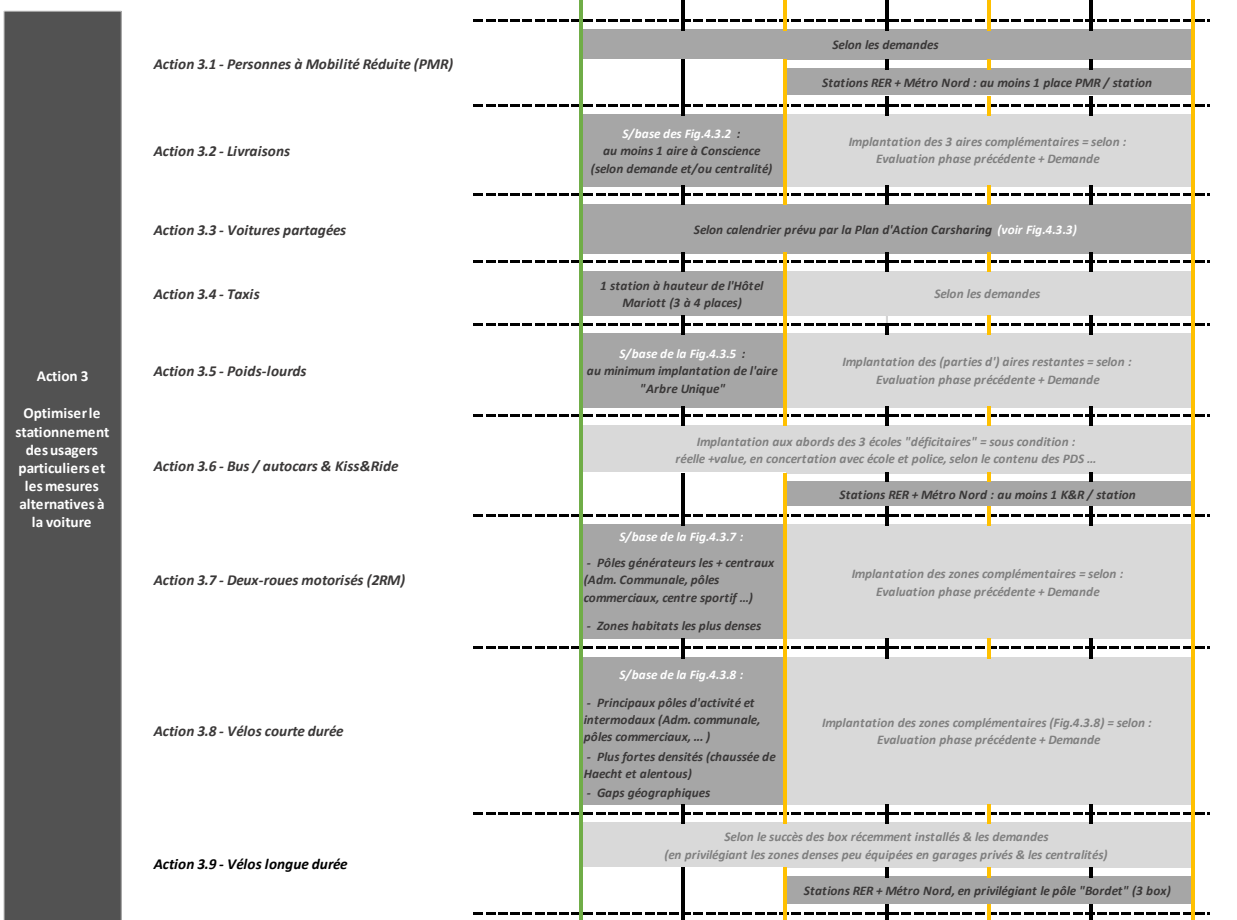


Figure 5.1b – Calendrier de l'Action 3

5.2 Synthèse des actions pour les emplacements réservés

Type de places	Nombre de places actuel (en EVP)	Actions prévues par le PACS (en evp)	Nombre MINIMUM de places projeté (en EVP)
Livraison	70	+ 12	82
Poids-lourds	69	+ 172	241
Autocar & Bus	47	Sous condition	47
PMR	191	Selon demande	191
Taxi	12	+ 3	15
Carsharing	11	+ 21	32
Corps Diplomatique	7	Selon demande	7
Police	8	Selon demande	8
Deux-roues motorisées	5	+ 24	29
Kiss & Ride	9	+ 0	9
Autre	15	+ 0	15
Total	444	+ 232	676

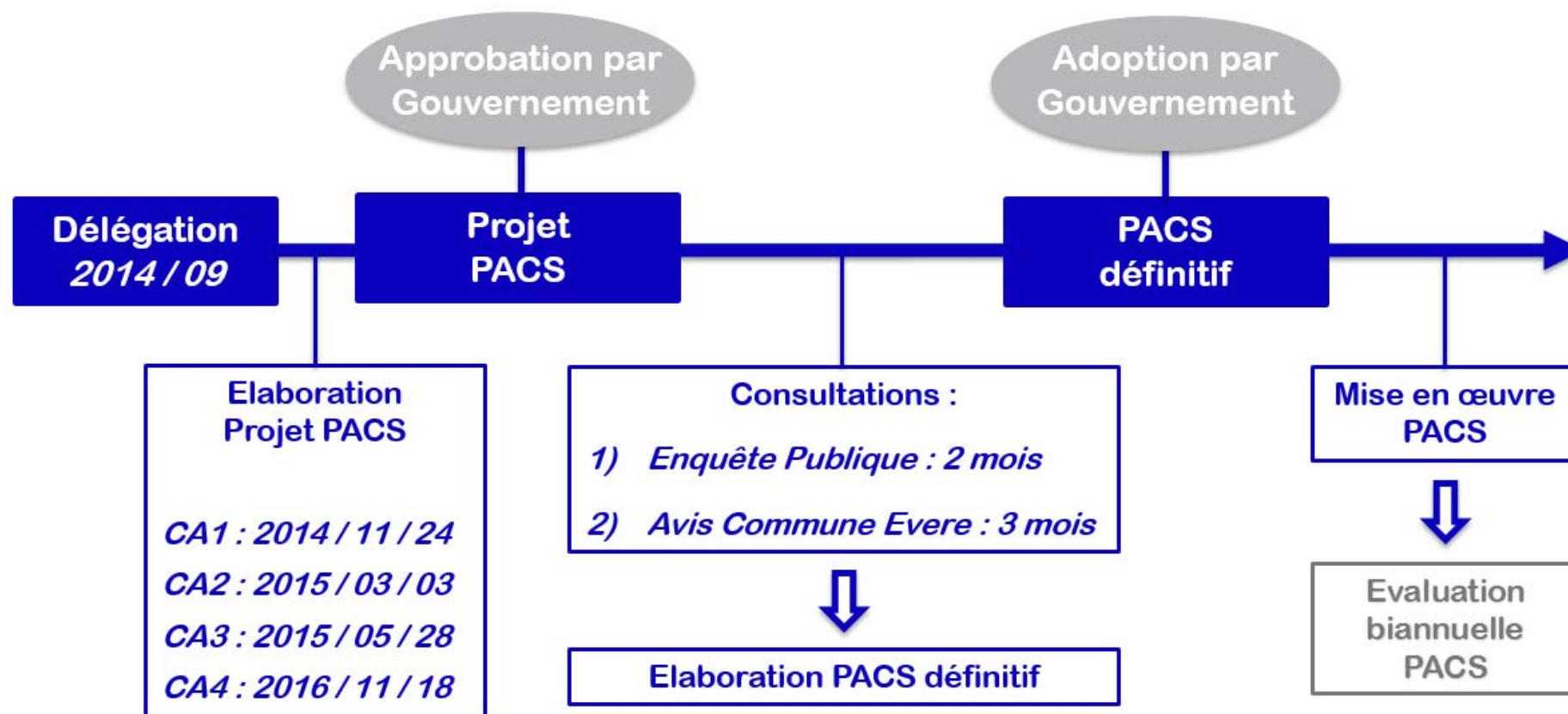
A l'issue de la mise en œuvre du PACS, le nombre de places de stationnement réservées à des usages spécifiques sera bien supérieur au seuil minimum fixé par le PRPS (497).

Figure 5.3 – Evolution du nombre total d'emplacements réservés par catégorie

Bruxelles, le 8 février 2017

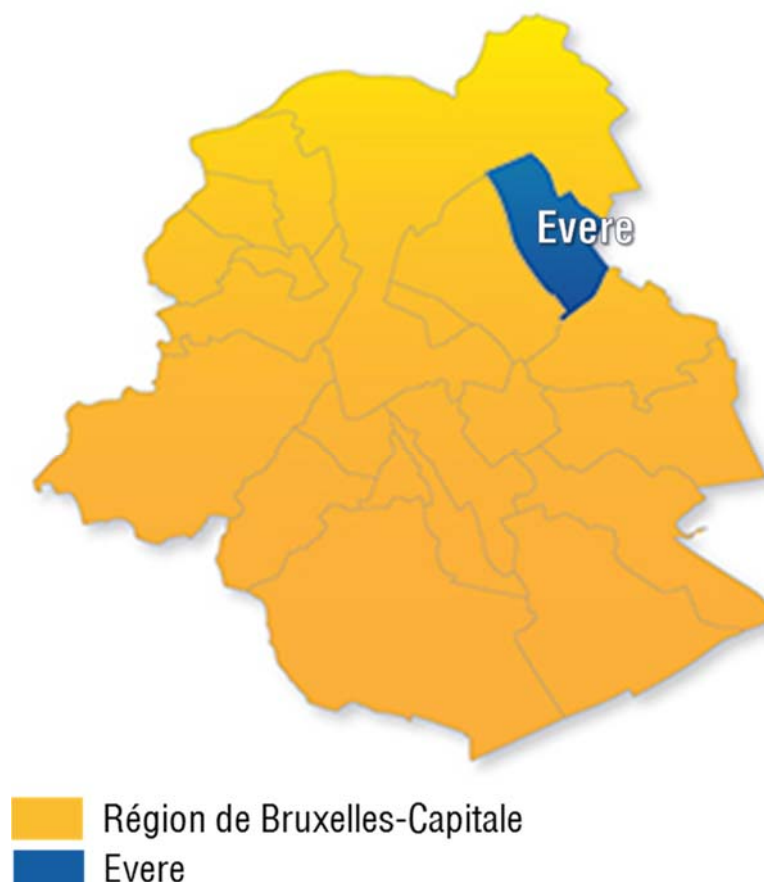
6. Annexes

Annexe 1 – Procédure d'élaboration du PACS d'Evere



Annexe 2 – Données clés Evere & Région de Bruxelles - Capitale

	Evere	Région de Bruxelles-Capitale
Superficie	5 km ² (3 % de la RBC)	161,4 km ²
Population	37'957 habitants (3 % de la RBC)	1'163'48
Densité de population	7'591 hab. / km ²	7'209 hab. / km ²
Nb. de ménages	16'377 (3% de la RBC)	539'702
Part de la population étrangère	21,3 %	31,5 %
Part des logements sociaux	13 %	7 %
Travailleurs (salariés + indépendants)	23'227 (2% de la RBC)	720'427
Nb. d'entreprises	2'132 (2% de la RBC)	88'731
Densité de bureaux	73'919 m ² / km ²	80'488 m ² / km ²
Taux de chômage	18,3 %	20,2 %



Annexe 3 - Les secteurs de stationnement

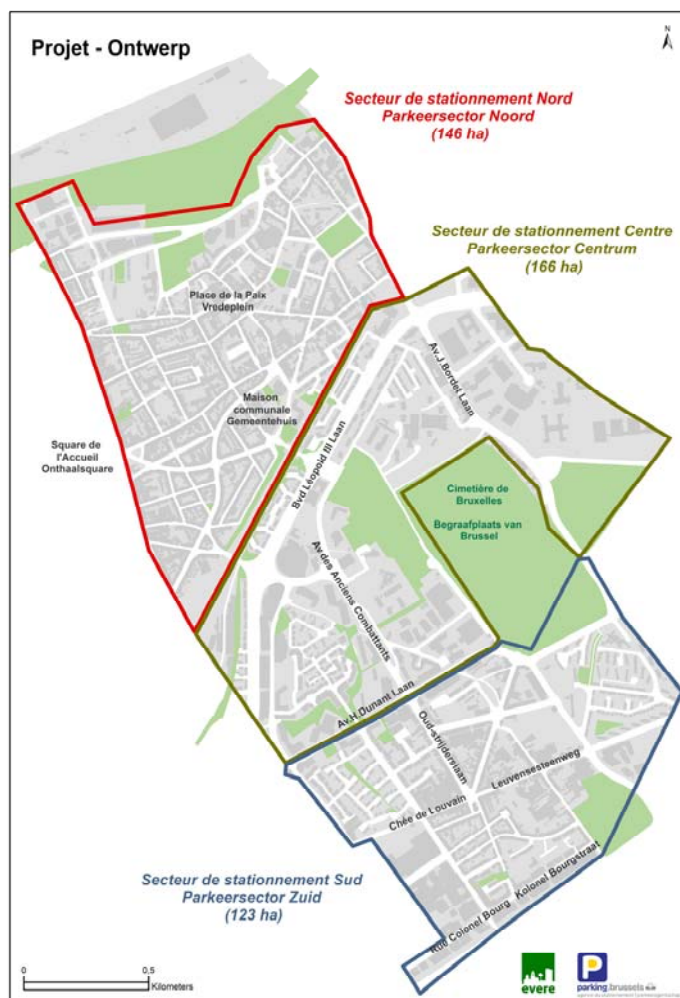
Le PRPS définit des règles harmonisées à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale, encadrant la validité géographique des cartes de dérogation. C'est ainsi que, d'après la réglementation en vigueur (Arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation, modifié fin 2016) :

- A l'exception des dérogations valables à l'échelle régionale, le secteur de stationnement définit la validité géographique des cartes de dérogation (usagers "riverains", "professionnels" et "visiteurs"). Le secteur de stationnement a une superficie maximum de 150 ha (avec une marge possible de 20%, soit 180ha) ;
- Le secteur de stationnement repose sur un découpage en "mailles" de la Région ou – par dérogation et sur demande de la Commune – sur un découpage en "secteurs fixes" du territoire communal ;
- Le découpage en "mailles" de la Région peut s'affranchir des limites communales et est établi par l'Agence sur base de propositions des conseils communaux et en concertation avec eux. Ce maillage doit présenter un équilibre au niveau régional ;
- Le découpage en "secteurs fixes" ne peut s'affranchir des limites communales et est établi par l'Agence à la demande du Conseil communal concerné ;
- Chaque Commune intègre le découpage qui la concerne ("mailles" ou "secteurs fixes") dans son Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS), qui est ensuite approuvé par le Gouvernement. Celui-ci peut approuver une carte des mailles ou de secteurs fixes dissociée du PACS, dans le cas où la Commune concernée dispose déjà d'un PACS ;
- Dans le cas d'un découpage en mailles, le secteur de stationnement assigné au demandeur se compose de la maille dans laquelle se trouve le domicile, le siège social ou le siège d'exploitation, et de mailles limitrophes, pour autant que les principes ci-dessus soient respectés. Le secteur de stationnement attribué peut ainsi être situé sur le territoire

de plus d'une commune (moyennant accord préalable entre les communes concernées). Le demandeur dispose de la possibilité de solliciter l'octroi d'un secteur alternatif, notamment de manière à incorporer une maille non limitrophe (au plus) accueillant l'entrée d'une station de métro ou d'une gare (conditions définies par l'art.46quater) ;

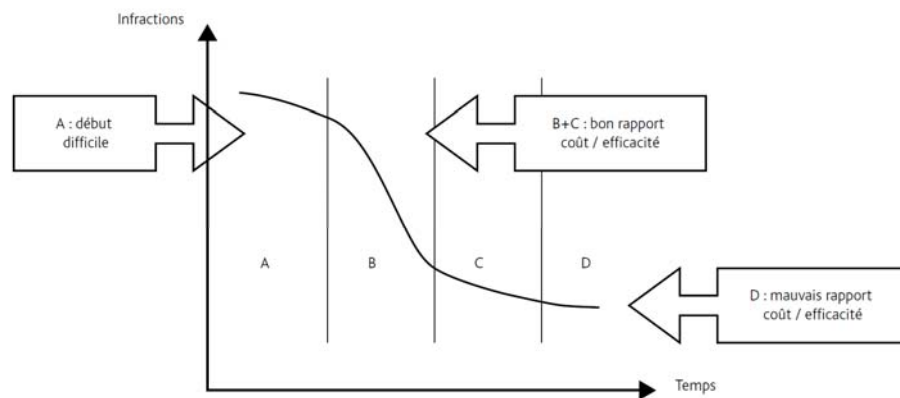
- Dans le cas d'un découpage en secteurs fixes, le secteur de stationnement assigné au demandeur se compose du secteur fixe dans lequel se trouve le domicile, le siège social ou le siège d'exploitation ;
- Qu'il s'agisse de mailles ou de secteurs fixes, les découpages peuvent être adaptés à la demande d'un Conseil communal, d'un comité de quartier, d'une association locale ou d'un particulier. Ils sont revus tous les 2 ans au moins. Le nouveau découpage prend effet au 1er janvier ou au 1er septembre d'une année ;
- A noter enfin que les secteurs de stationnement valables à la date de l'Arrêté de référence restent d'application jusqu'au moment où le Gouvernement "fixe la carte" relative aux mailles ou aux secteurs fixes de la Commune, conformément aux principes ci-dessus.

Sur la base de ce qui précède, un premier projet de découpage de la Commune en « mailles » avait été élaboré et approuvé par le Conseil communal lors de sa séance du 19 juin 2014. Ce découpage proposait 15 mailles de stationnement, dont 6 partagées avec les communes limitrophes. Toutefois, à partir du moment où les intentions de ces communes sont encore inconnues à ce jour (Bruxelles et Woluwe-Saint-Lambert n'ont pas encore de PACS) ou peu favorables au système de « mailles » (PACS de Schaerbeek), et considérant qu'un tel maillage n'est véritablement utile et opérationnel qu'à la condition que les communes voisines adoptent un système analogue, le projet de sectorisation proposé dans le cadre de cette annexe est celui d'un découpage de la Commune en 3 secteurs fixes : un secteur nord, un secteur centre et un secteur sud.



**Annexe 4 – Article 77 de l'arrêté gouvernemental de la Région de Bruxelles Capitale
du 18/7/2013, volet opérationnel du PRPS**

Art. 77. Le conseil communal établit un graphique comme le modèle repris en Annexe B afin d'évaluer objectivement les moyens utilisés et de les modifier s'ils ne correspondent pas à l'objectif optimal B+C. Un minimum d'intervention est prévu, accompagné de mesures d'intervention rapides pour enlever les véhicules encombrant le passage des transports en commun, des vélos, des piétons et du trafic dans son ensemble, le cas échéant à l'aide des services mis à disposition par ou avec l'Agence du stationnement.



Annexe B