



Département Développement Stratégique & Durable (DSD) — Service Mobilité
Commune de Schaerbeek
Hôtel communal — place Colignon

Plan d'Action Communal de Stationnement

Commune de Schaerbeek

27 juillet 2016



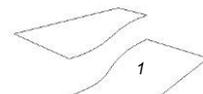
Responsable de l'étude

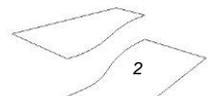
Louis DUVIGNEAUD
Administrateur-délégué
Tél. +32 2 738 78 82
l.duvigneaud@stratec.be

Personne de contact

Batiste GALLIEZ
Consultant principal
Tél. +32 2 738 78 63
b.galliez@stratec.be

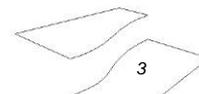




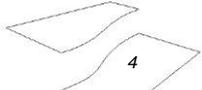


Sommaire

<u>Liminaire</u>	4
Cadre politique dans lequel s'inscrit ce PACS	5
Contenu du PACS visant à rendre opérationnel le PRPS	6
<u>Chapitre I.: État des lieux</u>	8
I.1. Réglementation et tarification	10
I.2. Bilan de l'offre en stationnement en voirie	13
I.2.1. Stationnement public	13
I.2.2. Les emplacements réservés	16
I.2.3. Les emplacements de vélo	29
I.3. Bilan de l'offre en stationnement hors voirie	31
I.4. La demande en stationnement	35
I.5. La gestion du stationnement et des cartes de dérogation	41
I.5.1. Inventaire des cartes de dérogation disponibles	41
I.5.2. Corrélation entre cartes riverain et offre de stationnement	44
I.6. Politique de gestion du stationnement	46
I.7. La demande en stationnement spécifique aux plus de 3,5 T	48
I.8. Synthèse du diagnostic	50
<u>Chapitre II.: Détail des actions</u>	51
II.1. Introduction	52
II.2. Stationnement public en voirie	54
II.2.1. Zones non règlementées : réduction de l'offre	54
II.2.2. Zones règlementées	55
II.2.3. Cartes de stationnement	59
II.2.4. Parking Plus	62
II.2.5. Découpage en secteurs de stationnement	62
II.3. Stationnement réservé en voirie	64
II.3.1. Zones de livraison	64
II.3.2. Zones « abord d'école » (kiss & ride et bus scolaire)	68
II.3.3. Le stationnement des voitures partagées	71
II.3.4. Le stationnement des vélos	75
II.3.5. Stationnement deux-roues motorisés	81
II.3.6. Stationnement spécifique aux poids lourds	86
II.3.7. Stationnement pour personnes handicapées	90
II.4. Le stationnement Hors-voirie	92
II.4.1. Mutualisation de parkings privés	92
II.4.2. Création de parkings souterrains	94
II.4.3. Parkings de transit	96
II.5. Politique de contrôle du stationnement	97
<u>Synthèse des actions à mettre en œuvre</u>	100
<u>Glossaire</u>	108
<u>Annexes</u>	110



Liminaire



Cadre politique dans lequel s'inscrit ce PACS

En 2009, le Parlement régional bruxellois a adopté une ordonnance relative à la politique du stationnement. En application de cette ordonnance, le gouvernement régional a élaboré un « **Plan Régional de Politique du Stationnement** » (**PRPS**), entré en vigueur le 1er janvier 2014.

Les principaux objectifs de ce plan sont :

- **Harmoniser** et **simplifier** les politiques de stationnement des communes bruxelloises
- **Faciliter le stationnement des riverains** à proximité de leur domicile
- **Libérer de l'espace** en voirie pour les autres modes de déplacement (sites propres de transports publics, aménagements piétons, pistes cyclables)
- **Encourager** positivement les **alternatives** à la voiture : transports publics et mobilité douce (vélo, marche), que ce soit pour les Bruxellois ou les « navetteurs »

Le « **Plan d'action communal de stationnement** » (**PACS**) de Schaerbeek vise à adapter au niveau local et de manière concrète les objectifs et impositions du PRPS.

Dans ce contexte, et compte tenu des spécificités de la commune, l'élaboration de ce PACS vise notamment à :

- améliorer les conditions de stationnement pour les riverains, notamment en soirée
- proposer des solutions adaptées à l'évolution démographique de la commune.

Remarque : Les articles réglementaires concernés sont évoqués en introduction de la présentation de chaque action décrite dans la partie Plan d'action. Toutefois, pour alléger la lecture de ce plan, ces articles ne sont pas systématiquement cités en entier. Pour de plus amples informations, le lecteur se reportera donc aux textes d'origine.



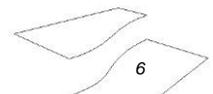
Contenu du PACS visant à rendre opérationnel le PRPS

Le PACS s'applique à l'ensemble des voiries communales et régionales situées sur le territoire de la commune de Schaerbeek. Il constitue **un plan d'action sur le stationnement** en rendant opérationnel le Plan Régional de Politique du Stationnement. Il veille également à respecter le plan régional de mobilité prévu par l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité.

Le stationnement est traité de façon globale, conformément aux arrêtés et ordonnances qui définissent les modalités de réalisation d'un PACS. Comme le précise le PRPS, ce plan d'action communal comprend :

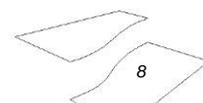
- **Un état des lieux** détaillé reprenant :
 - * **Le bilan global** de la situation du stationnement sur le territoire de la commune (inventaire des règlements du stationnement confronté aux directives établies au niveau régional) ;
 - * **Le bilan de l'offre publique**, en voirie et hors voirie, détaillé par nature et par réglementation ;
 - * Ce bilan s'appuie notamment sur des comptages de terrain exhaustifs datant de 2014, réalisés (exécution, interprétation des situations, exploitation) conformément à la méthodologie prescrite par l'Agence du stationnement ;
 - * **Le cadre politique** dans lequel s'inscrit le plan d'action communal de stationnement et notamment les mesures connexes et/ou d'accompagnement prises ou prévues par le conseil communal.

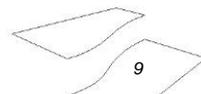
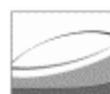
- **Un détail des actions à mener** (orientations stratégiques déclinées en plan d'action) comprenant :
 - * **Les raisons qui président à leur détermination**
 - * **Les méthodes de contribution aux grands objectifs régionaux** qui concernent la diminution du nombre de places sur la voie publique et la gestion des places dans les zones de stationnement réglementées
 - * La politique communale concernant les **cartes de dérogations**, ainsi que les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés
 - * La politique communale de stationnement des **véhicules et usages particuliers** (ex. : livraison, poids lourds et autocars)
 - * Les mesures particulières prises afin de **favoriser graduellement le stationnement hors voirie**, en vue de réduire la pression du stationnement.





Chapitre I.: **État des lieux**





I.1. Réglementation et tarification

Figure 1 : Évolution de la réglementation du stationnement sur la commune de Schaerbeek

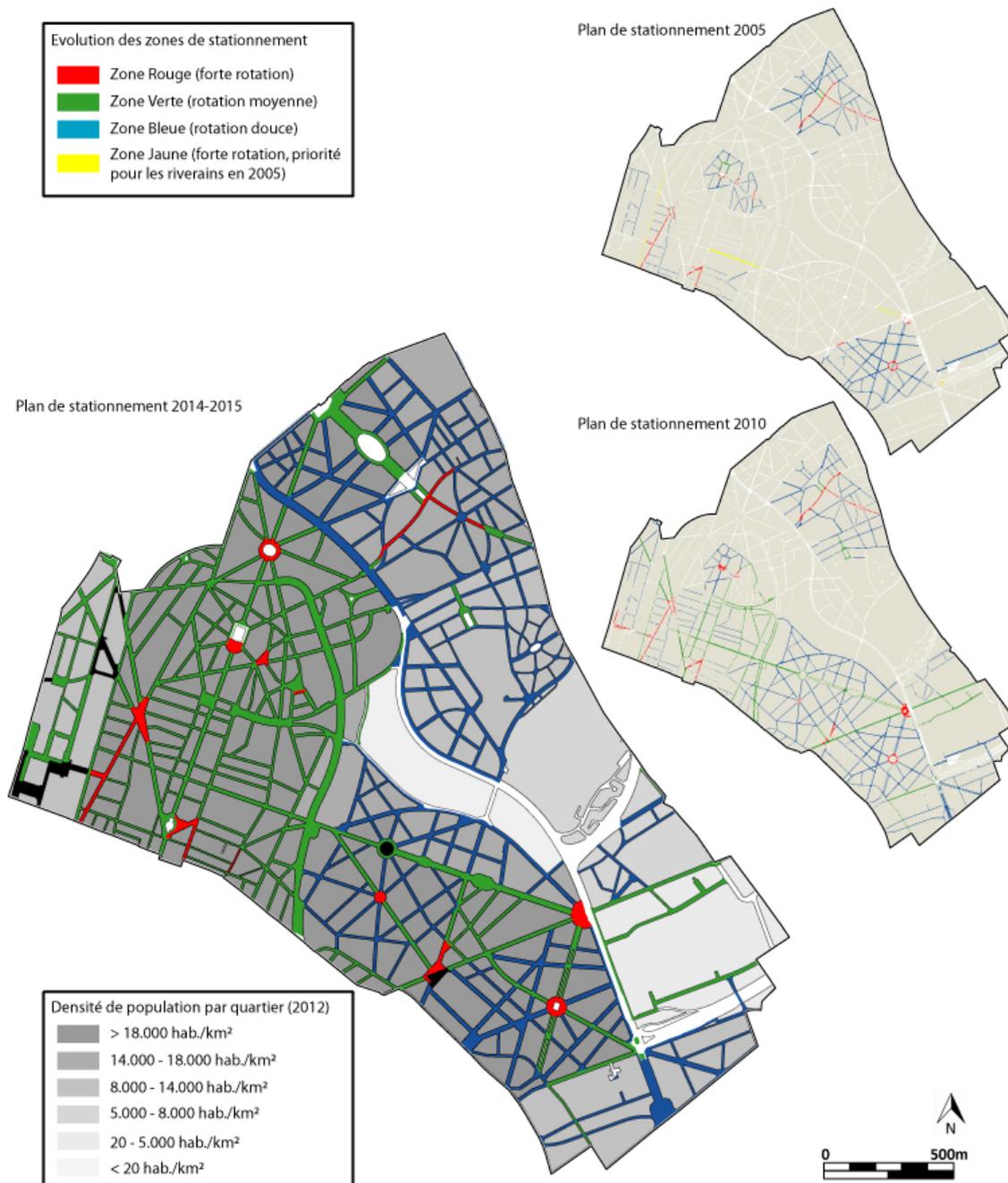


Figure 2 : Tarification actuelle au sein des trois zones de stationnement réglementées

	15 min.	30 min.	1 h	2 h	3 h	4 h	heure supplémentaire
Zone Rouge	gratuit	0,50 €	2 €	5 €			
Zone Verte	0,20 €	0,50 €	1 €	3 €	4,50 €	6 €	+1,5 €
Zone Bleue	2 h gratuites avec le disque de stationnement						

Sur base de la loi du 22 février 1965 établissant la compétence des communes en matière de stationnement, la commune de Schaerbeek a pu, tout comme les autres communes de la région, établir les zones règlementées ainsi que les redevances les plus appropriées aux besoins de son territoire avec comme principale priorité la protection du stationnement des riverains. De ce fait, les pouvoirs politiques ont élargi le plan de stationnement au gré des évolutions de la commune, amenant progressivement à un territoire de plus en plus réglementé afin :

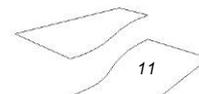
- d'une part, de **favoriser préférentiellement le stationnement des riverains** via l'étalement des zones vertes et bleues où seuls les visiteurs sont contraints (disque bleu ou horodateurs) ;
- d'autre part, de favoriser une **rotation importante autour des principaux pôles attracteurs** (zones commerciales, proximité de certains équipements, etc.) via la désignation de zones rouges.

Depuis 2005, le plan de stationnement qui réglementait alors quelques secteurs de la commune (*Plasky, Helmet, Colignon* ou encore *Brabant*) s'est donc progressivement étendu, tout d'abord vers le sud de la commune (2010) puis en couvrant les zones restantes (2015) tout en se diversifiant via la création des zones vertes, plus contraignantes (car payantes) pour les visiteurs.

Il apparaît que le territoire de la commune de Schaerbeek compte aujourd'hui **trois types de zones de stationnement à durée réglementée**, qui sont les zones rouges, vertes et bleues, ainsi que **des zones réservées localisées** pour lesquelles des tarifs de stationnement dissuasifs sont parfois appliqués (certaines zones de livraison). Si la majorité des rues est réglementée, il apparaît toutefois que le territoire compte encore **quelques tronçons de rue au stationnement libre** :

- le long du parc Josaphat ;
- la berme centrale av. Plasky ;
- le centre du square Plasky ;
- le quartier des clos ;
- Place Colignon, le long de la maison communale ;
- le square Riga (intérieur du square).

La délimitation de ces zones est fonction de la nature du tissu urbain. Ainsi, les **zones rouges** sont situées au niveau des principaux pôles d'attraction (quartier dense comptant de nombreux commerces et services), de manière à encourager une rotation élevée des véhicules et ainsi favoriser l'accessibilité des clients/usagers. Le stationnement y est limité à deux heures maximum et y est payant pour tous, riverains y compris. Hormis au niveau de la place Colignon où le stationnement n'est payant qu'en matinée sauf le jeudi (soit durant les horaires d'ouverture de la maison communale au public), le stationnement est **payant de 9 h à 12 h 30 puis de**



13 h 30 à 18 h dans toutes les zones rouges selon les tarifs repris dans le tableau ci-contre. L'arrêt de la réglementation à 18 h vise à permettre aux riverains de se stationner en soirée à proximité de leur domicile.

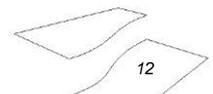
Les zones vertes sont également payantes selon une tarification moins contraignante et sans limite de temps. Gratuite pour les riverains ayant apposé leur carte de stationnement, cette zone payante jusqu'à 20h (à l'exception de la rue d'Aerschot, contrôlée 24h sur 24) permet de protéger davantage le stationnement des riverains dans un contexte urbain souvent dense et mixte (habitat, commerce, etc.), générateur d'un nombre important de déplacements.

Les **zones bleues** se rencontrent dans les secteurs à dominante résidentielle de la commune, là où la pression du stationnement *ne nécessite pas de recourir à l'effet dissuasif du stationnement payant* (cf. PRPS, qui décrit les caractéristiques des différentes zones de stationnement et auquel le Plan de Stationnement de la commune de Schaerbeek répond totalement). Elles sont réglementées dans le temps pour les visiteurs, mais ne sont pas payantes moyennant l'apposition d'un disque, et ce jusqu'à 20h. Cette extension d'horaire a été réalisée pour protéger davantage les riverains, en particulier du stationnement de véhicules utilitaires dans les quartiers résidentiels.

Après un essai dans le quartier Dailly, pendant lequel l'horaire de stationnement y avait été étendu jusqu'à 22h, le Conseil communal a décidé que tant en zone verte qu'en zone bleue, la réglementation demeurerait d'application jusqu'à 20h.

Conformité avec le Plan Régional de Politique du Stationnement

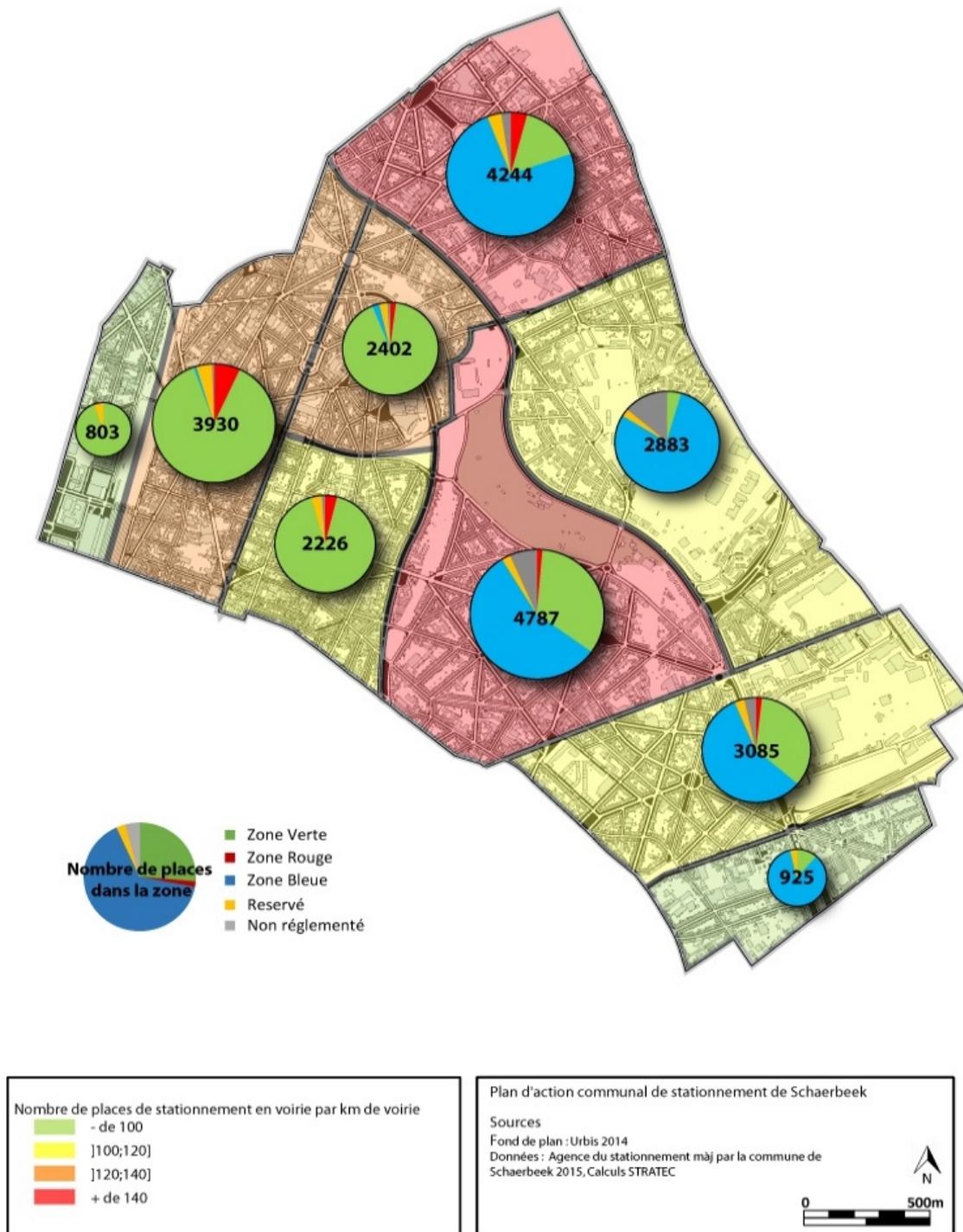
Les tarifs appliqués sur la commune de Schaerbeek sont tout à fait conformes avec ceux prescrits par le PRPS (cf. Figure 2). Ce dernier prévoit par ailleurs trois autres types de zones réglementées que les pouvoirs politiques schaarbeekois n'ont pas choisi de mettre en place (Orange, Grise, Évènement) afin de réserver avant tout le stationnement aux riverains et de manière à limiter toute confusion entre les différentes réglementations.



I.2. Bilan de l'offre en stationnement en voirie

I.2.1. Stationnement public

Figure 3 : Nombre et répartition des places de stationnement en voirie sur le territoire schaarbeekois



Le territoire a été découpé en 9 quartiers d'études afin de pouvoir affiner les observations par quartier.

La commune de Schaerbeek est, avec une population de près de 132 000 habitants (Statbel — Population de droit par commune au 1er janvier 2014), la seconde la plus peuplée de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle occupe **la troisième place en termes d'offre en stationnement avec 25.285 emplacements¹ recensés en voirie sur l'ensemble de son territoire**, répartis comme suit :

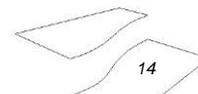
- Emplacements de stationnement non réglementés : la commune de Schaerbeek compte 991 emplacements non réglementés (hors emplacements réservés). Ils sont principalement présents au niveau du quartier résidentiel des clos ;
- Emplacements de stationnement réglementés : **93 % des emplacements de stationnement en voirie sont réglementés** à Schaerbeek. Ce taux est particulièrement élevé au regard de ceux constatés dans les autres communes puisqu'il est le 2e plus important de la Région derrière Saint-Gilles (95 %). Les places réglementées sont réparties selon les zones suivantes :
 - * Zone Rouge : d'application en zone très commerçante ;
 - * Zone Verte : les emplacements en zone Verte sont les plus nombreux et sont surtout concentrés dans le quart Ouest de la commune, où se rencontre la plus forte densité de places de stationnement en voirie (quartier Gare du Nord, Liedts, Colignon, Avenue Voltaire);
 - * Zone Bleue : dans les quartiers Linthout, Patrie, Dailly, Bienfaiteurs, Fleurs, Riga et Helmet ;
 - * Zone de livraison dépenalisée : elles comprennent des emplacements soumis à une réglementation particulière pour tout stationnement non lié à la livraison, soumis à une redevance de 100 €.
- Emplacements réservés (PMR, livraison, bus, Corps Diplomatique) : L'offre de stationnement en voirie comprend **968 emplacements réservés¹** (soit 4 % du nombre d'emplacements total) qui sont relativement bien répartis à travers l'ensemble du territoire.

Le tableau ci-dessous récapitule le nombre d'emplacements par type de réglementation.

Tableau : Récapitulatif du nombre d'emplacements de stationnement sur le territoire de Schaerbeek

	Nombre d'emplacements (EVP)	% par rapport au nombre total de places
Zone rouge	707	3 %
Zone verte	11.825	47 %
Zone Bleue	10.771	42 %
Zone de livraison dépenalisée	23	0 %
Zones réservées	968	4 %
Zone non réglementée	991	4 %
Total	25.285	100 %

¹ Ce chiffre est donné en Équivalent Véhicule Particulier (EVP), ici un EVP=5 m.



Cette offre en stationnement varie en fonction des différents quartiers de la commune. En effet, si elle est en moyenne située aux alentours de **120 emplacements par kilomètre de voirie sur la commune**, il est des quartiers plus denses qui se détachent au centre de la commune (Élisabeth/Riga/Helmet ou Patrie/Dailly/Bienfaiteurs/Parc) et des quartiers de moindre densité comme celui de Linthout/Vergote ou Gare du Nord (moins de 100 places/km de voirie). Ces derniers correspondent aux quartiers dont le tissu urbain est davantage représenté par des maisons d'habitations individuelles (disposant alors d'un garage privé, mais limitant par conséquent l'offre en voirie pour en garantir l'accès) ou par des immeubles de gabarit important qui disposent souvent de parkings hors voirie. La zone composée principalement de bureaux à l'ouest de la Gare du Nord présente une plus faible densité d'emplacements au kilomètre.

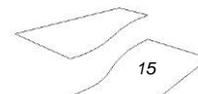
Le tableau ci-dessous récapitule le nombre de places de stationnement par quartier et reprend le nombre de ménages et la densité de population par quartier.

	Offre en voirie.	Ménages	Densité de Pop (hab. /km ²)
Linthout/Vergote	925	2.216	10 372
Plasky/Reyers	3085	6.540	12 111
Patrie/Dailly/Bienfaiteurs/Parc	4787	9.207	13 535
Fleur/Fouquart/Leopold	2883	5.494	11 057
Élisabeth/Riga/Helmet	4244	8.510	18 926
Voltaire	2402	5.318	23 291
Josaphat/Coteaux	2226	6.794	27 890
Liedts	3930	9.121	24 685
Gare du Nord	803	1.777	15 297

Source : Données fournies par la commune de Schaerbeek

Si l'on interprète ces données, on constate que l'offre est relativement homogène par rapport à la répartition de la population sur la commune. On trouve en moyenne 1 place pour 2 ménages dans ces quartiers.

Seul le quartier Josaphat/Coteaux présente un chiffre supérieur à cette moyenne avec 1 place pour 3 ménages.



Depuis l'entrée en vigueur du PRPS (1/01/2014), les communes sont astreintes à respecter les orientations du plan IRIS 2 par rapport à ce nombre de places en voirie, de manière à encourager le développement d'espaces destinés aux autres modes de transport et à créer des emplacements hors voirie. Il n'est de ce fait plus possible aux communes d'augmenter leur nombre total de places de stationnement non réglementées en voirie (sauf en cas de création de nouvelles voiries). Plus précisément, l'objectif du PRPS est de **réduire de 16 % le nombre de places non réglementées à l'échelle régionale** d'ici l'horizon 2018 (par rapport à la situation de référence 2004-2005).

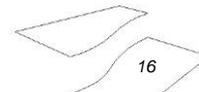
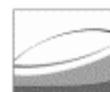
La commune de Schaerbeek participe très activement à cet objectif de réduction régionale en ayant fait **diminuer globalement son nombre de places non réglementées de près de 90 %**, étant passée de **8.743 places de ce type en 2004** à **991 places en 2015** et allant dans le sens d'une amélioration de l'accès des riverains au stationnement.

1.2.2. Les emplacements réservés

Le territoire de Schaerbeek compte **968 emplacements réservés² pour un nombre total de 25.285 places de stationnement en voirie**, auxquels s'ajoutent les zones de marché qui seront caractérisées plus loin. Cela représente une part d'un peu plus de 4 % du nombre de places total, ce qui est un taux relativement bas par rapport à la moyenne des autres communes de la région (moyenne régionale de 5.1 %) et la situe en 5^e place des communes ayant les plus faibles ratios *emplacements réservés/nombre d'emplacements total*.

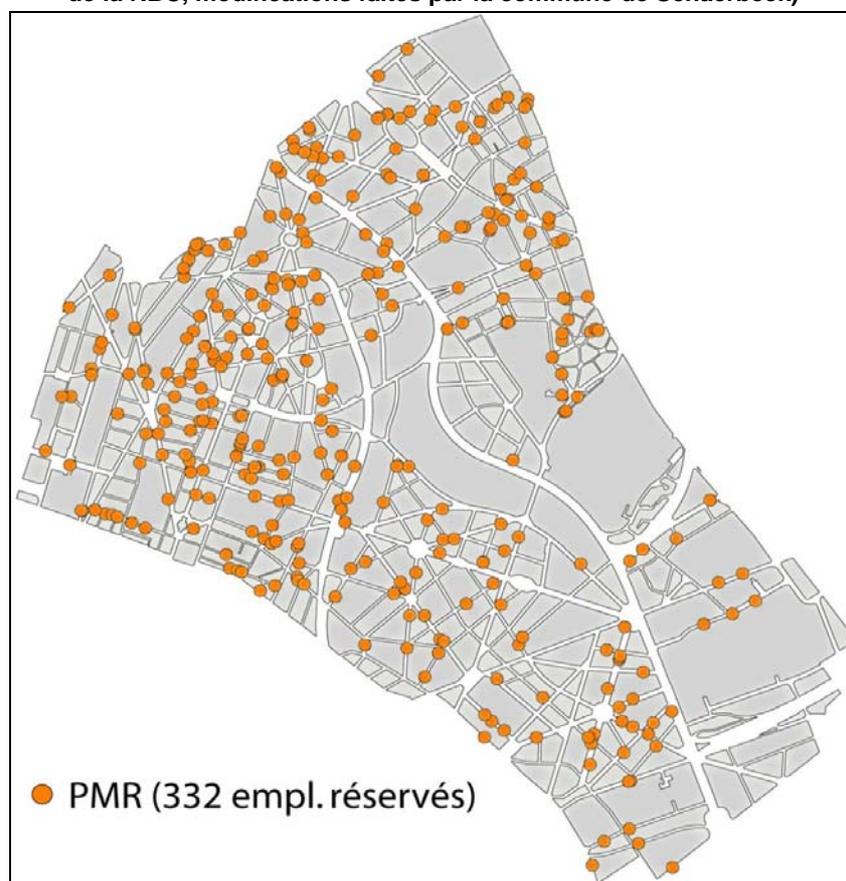
Les cartes de ce chapitre représentent ces emplacements réservés.

² Ce chiffre est donné en Équivalent Véhicule Particulier (EVP), soit un emplacement correspondant à 5 m. Les emplacements réservés aux poids lourds par exemple, qui présentent des longueurs plus importantes de l'ordre de 10 à 15 m, sont donc repris ici comme 2 à 3 places EVP.



I.2.2.a. Emplacements réservés aux Personnes à Mobilité Réduite

Figure 4 : Localisation des 332 emplacements EVP réservés aux PMR (source : Agence du stationnement de la RBC, modifications faites par la commune de Schaerbeek)



Ces emplacements sont les seconds³ les plus représentés sur la commune parmi ceux qui sont réservés, **correspondant à 34 % du total.**

On trouve deux types de places distincts :

- d'une part, les demandes d'habitants présentant un handicap : pour ces places, une enquête de police est réalisée confirmant ou non le besoin de ce nouvel emplacement ;
- d'autre part, des places PMR implantées auprès d'équipements collectifs à proximité des entrées accessibles PMR (ex : Maison communale). Les services communaux placent un panneau de signalisation et un marquage spécifique bleu avec le logo PMR à l'intérieur de la case.

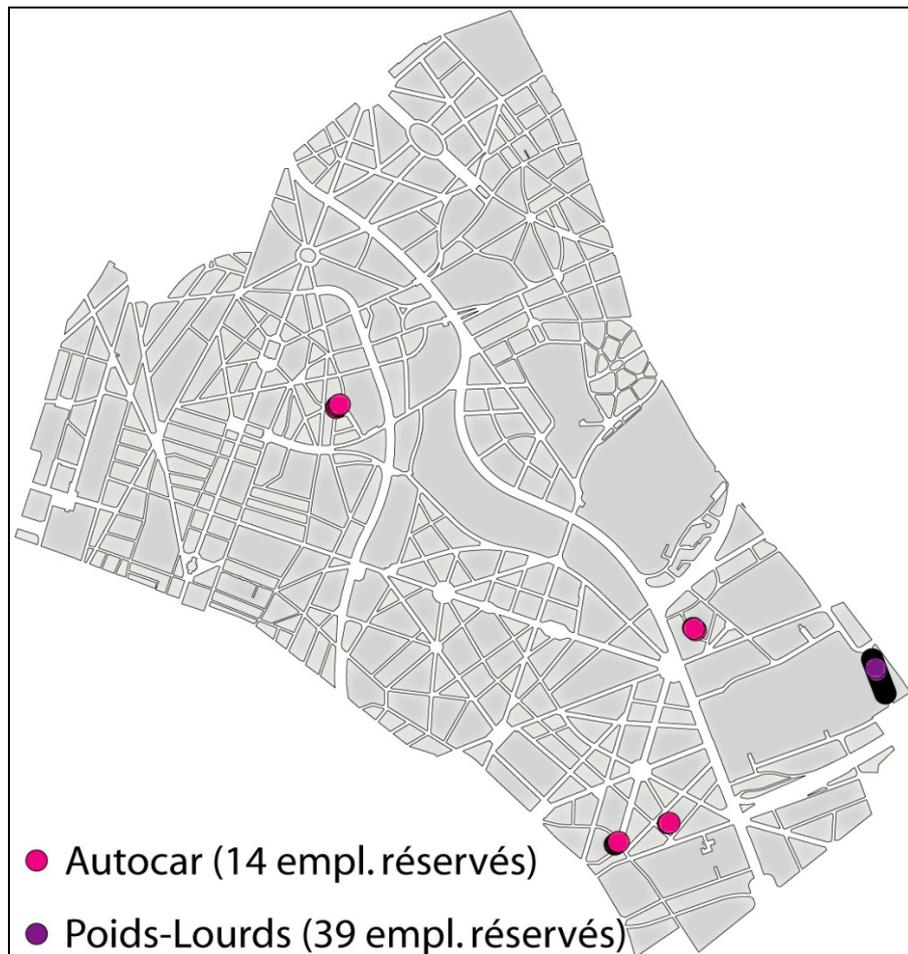


³ Les premiers sont les emplacements réservés pour la livraison.

Il convient de noter que **seule la signalisation verticale de ces emplacements a force réglementaire**. En cas d'absence de poteau, l'emplacement n'est plus réservé et il est donc utilisable par tous .

I.2.2.b. Emplacements réservés aux véhicules de plus de 3.5T

Figure 5 : Localisation des emplacements réservés (en EVP) aux véhicules de plus de 3.5 T
(source : Agence du stationnement de la RBC)

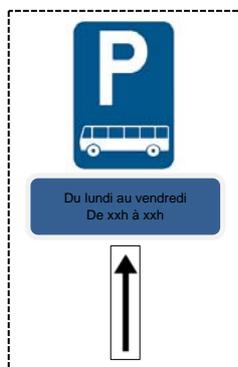


Le distinguo peut être ici fait entre les bus, les cars et les véhicules de transport de marchandises de + de 3.5 T. Au total, Schaerbeek compte 53 emplacements (ramenés en EVP) réservés aux poids lourds, dont :

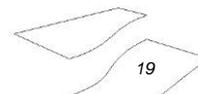
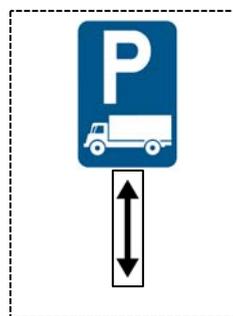
- **14 emplacements** EVP sont réservés aux bus/ autocars et se localisent près des écoles, en particulier ;
- **31 emplacements** EVP sont réservés aux véhicules de marchandises, se concentrant tous au niveau de la rue Jacques GeorGIN.

La signalisation en place pour ces types d'emplacements est la suivante.

- Pour les bus/autocars :



- Pour les + de 3,5T :



I.2.2.c. Emplacements réservés aux taxis

Figure 6 : Localisation des emplacements réservés (en EVP) aux taxis (source : Agence du stationnement de la RBC)

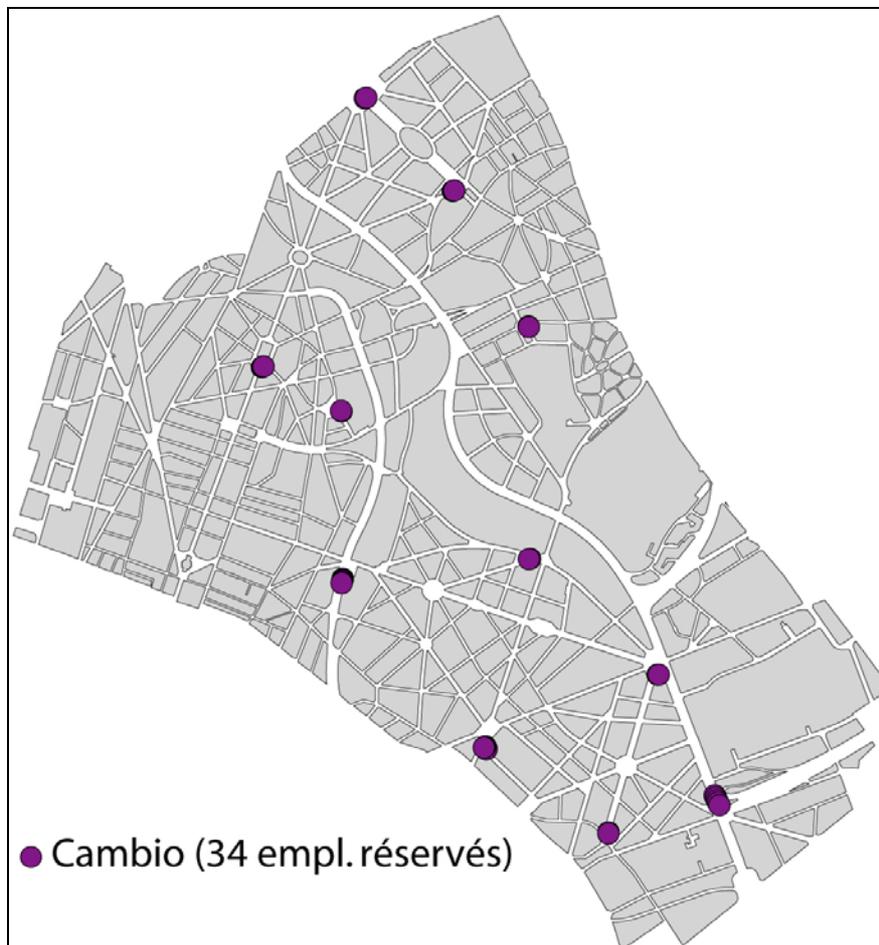


Les principaux pôles attracteurs (commerciaux, de bureaux, de service) de la commune disposent de stations taxis qui sont desservies en permanence. Ces stations totalisent 32 emplacements réservés.



I.2.2.d. Emplacements réservés aux voitures partagées

Figure 7 : Localisation des emplacements réservés (en EVP) aux voitures partagées (Cambio)
(source : <http://www.cambio.be/>)

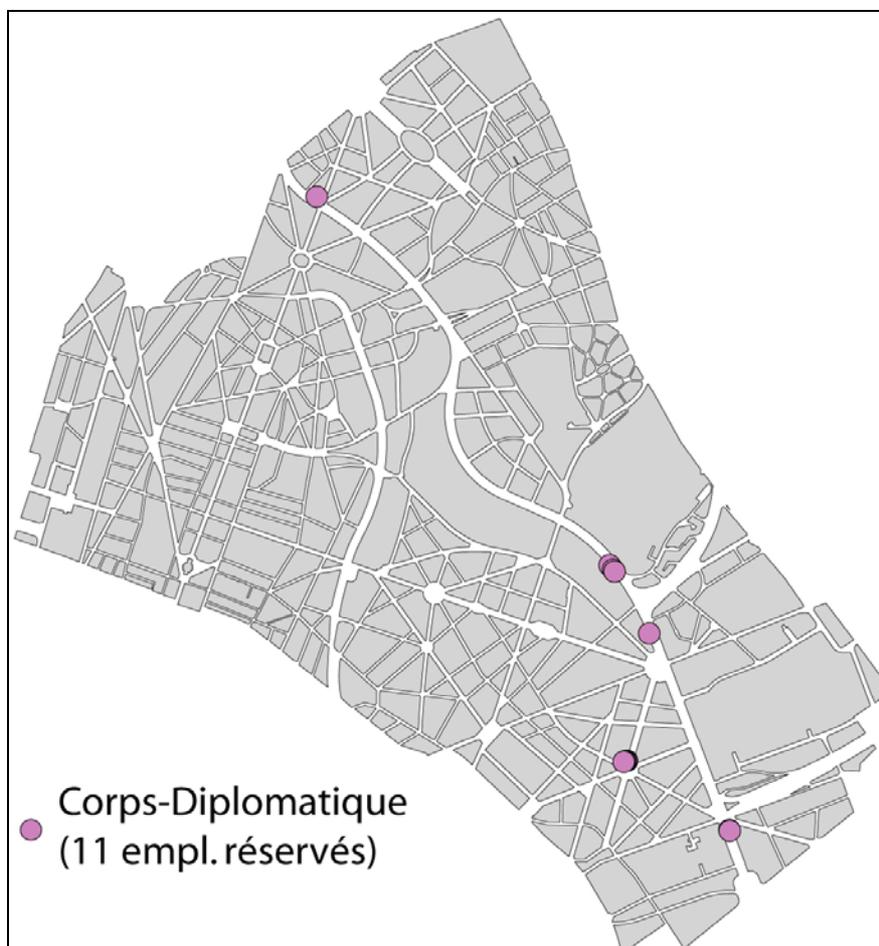


Actuellement, seule la société de carsharing « Cambio » est implantée sur le territoire communal de Schaerbeek. La commune dispose aujourd'hui de 11 stations réparties équitablement sur le territoire, accueillant **34 emplacements** de voiture au total.

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixe les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés d'ici l'horizon 2020.

I.2.2.e. Emplacements réservés aux corps diplomatiques

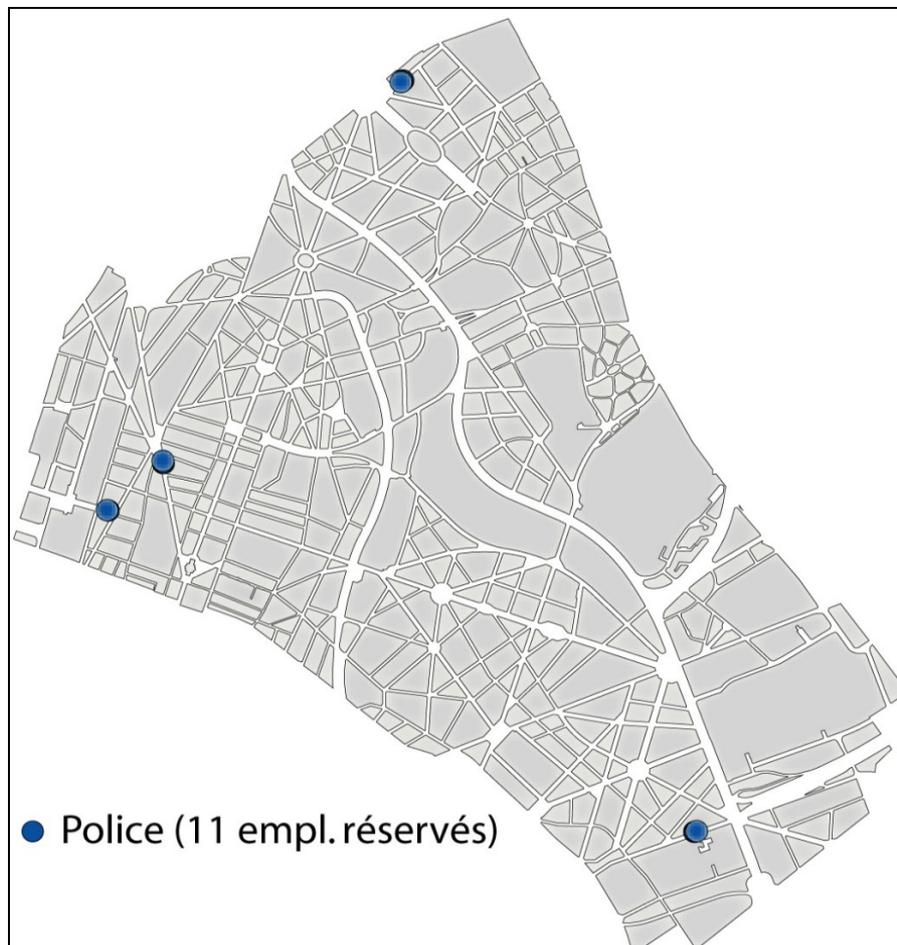
Figure 8 : Localisation des emplacements réservés (en EVP) aux véhicules des corps diplomatiques
(source : Agence du stationnement de la RBC)



Les ambassades présentes à Schaerbeek (notamment au niveau de l'axe Wahis-Reyers) disposent, pour certaines, d'emplacements réservés aux corps diplomatiques. Au total, **11 emplacements** EVP sont réservés à cet effet sur le territoire.

I.2.2.f. Emplacements réservés à la police

Figure 9 : Localisation des emplacements réservés (en EVP) aux véhicules de police (source : Agence du stationnement de la RBC)

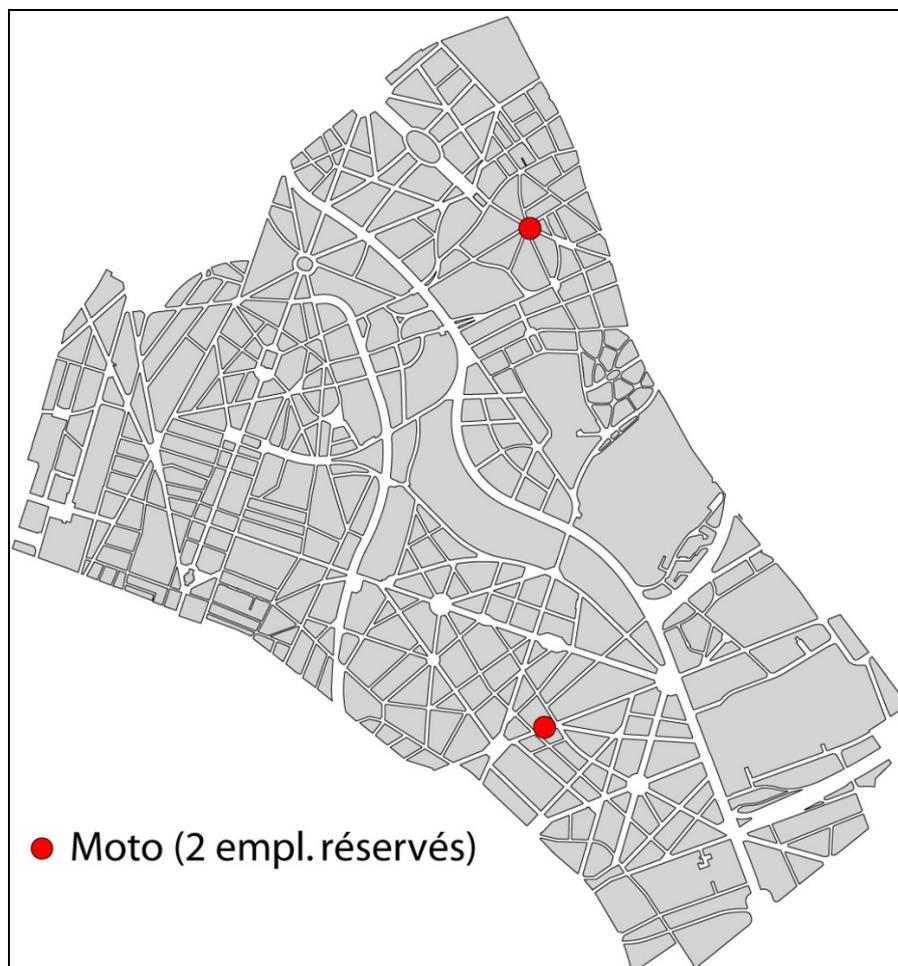


Les deux commissariats implantés sur le territoire de la commune disposent d'emplacements réservés au-devant des bâtiments. Par ailleurs, deux autres secteurs de stationnement sont localisés rue de Quatrecht et au-devant du « Koban Brabant » près de la place Liedts.



I.2.2.g. Emplacements réservés aux motos

Figure 10 : Localisation des emplacements réservés (en EVP) aux motos (source : Agence du stationnement de la RBC)



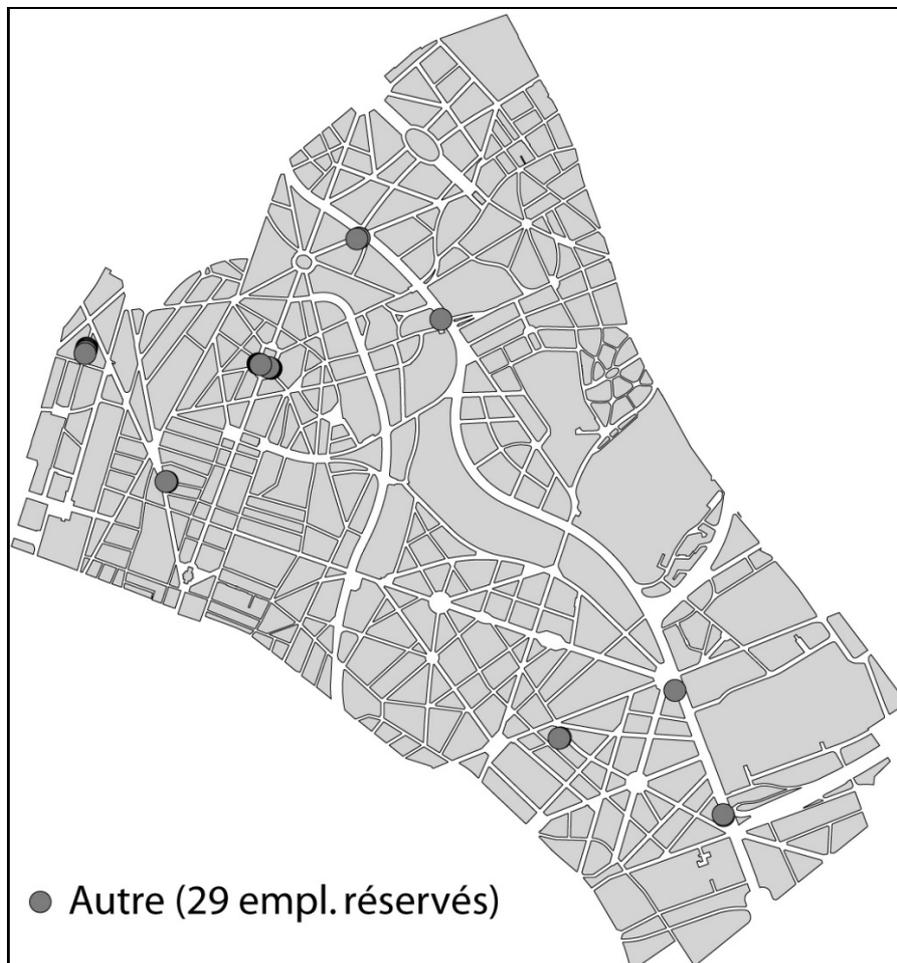
Bien que garer sa moto sur un trottoir ou sur un accotement en saillie (à *condition de ne pas gêner ni mettre en danger les autres usagers*) soit autorisé, la commune dispose de deux espaces de stationnement en voirie réservés aux motos.



Figure 11 : Emplacement réservé aux deux-roues motorisés

I.2.2.h. Autres emplacements réservés

Figure 12 : Localisation des autres emplacements réservés (source : Agence du stationnement de la RBC)



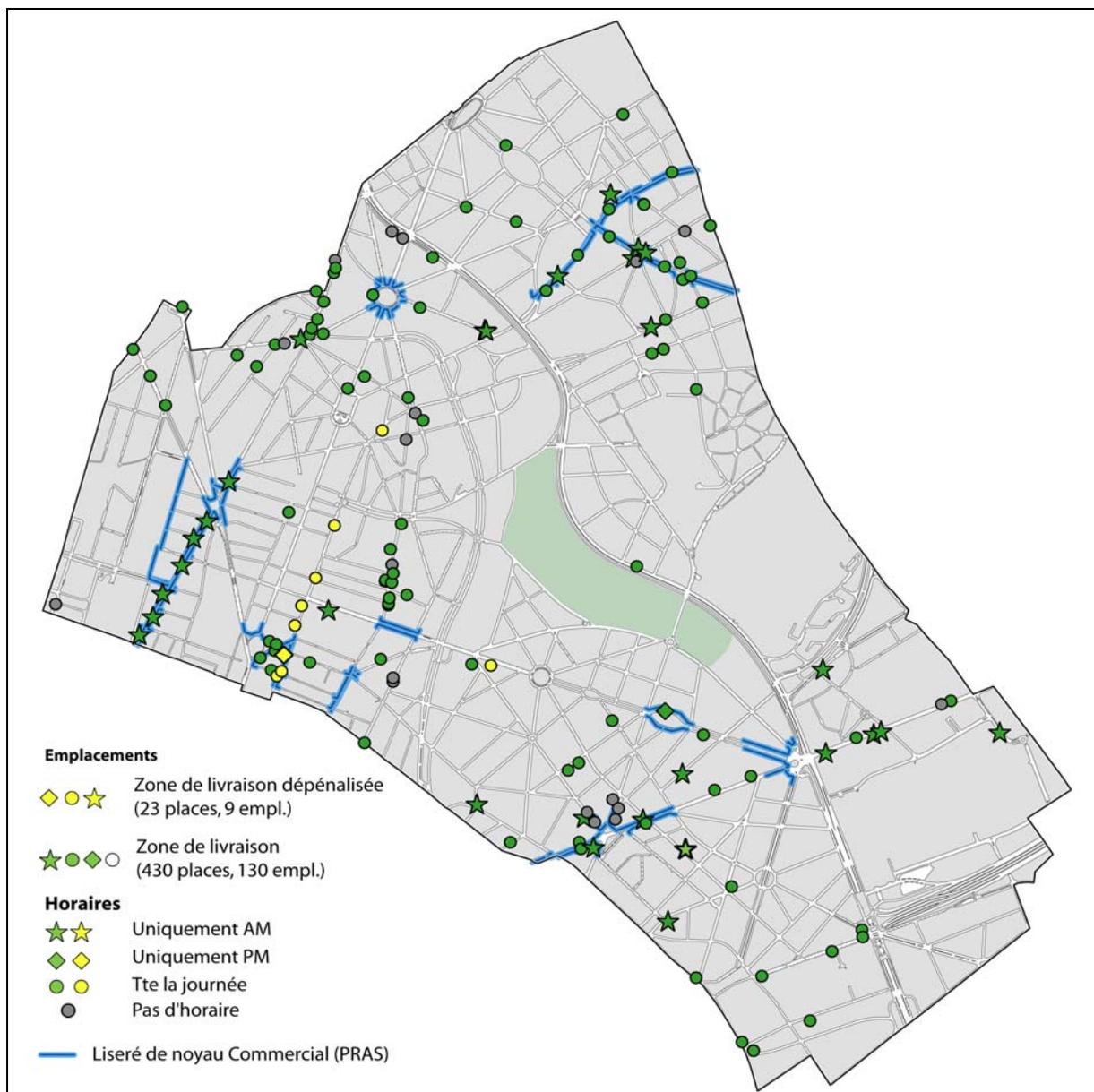
La commune compte **29 emplacements** réservés à d'autres usages (véhicules STIB, Collège communal,).



Figure 13 : Emplacements réservés aux véhicules d'intervention de la STIB

I.2.2.i. Emplacements réservés aux zones de livraison

Figure 14 : Localisation des emplacements réservés (en EVP) aux zones de livraison (source : relevés Stratec juin 2015)



Il s'agit du premier type d'emplacement réservé en termes numériques puisque la commune compte **453 places (EVP) de ce type**, soit 47 % des emplacements réservés de la commune.

Ces espaces se localisent préférentiellement au niveau des rues commerciales, à l'image de la rue de Brabant ou de la chaussée d'Helmet, mais ils se retrouvent également au-devant de certains commerces/entreprises intégrés au sein du tissu résidentiel.

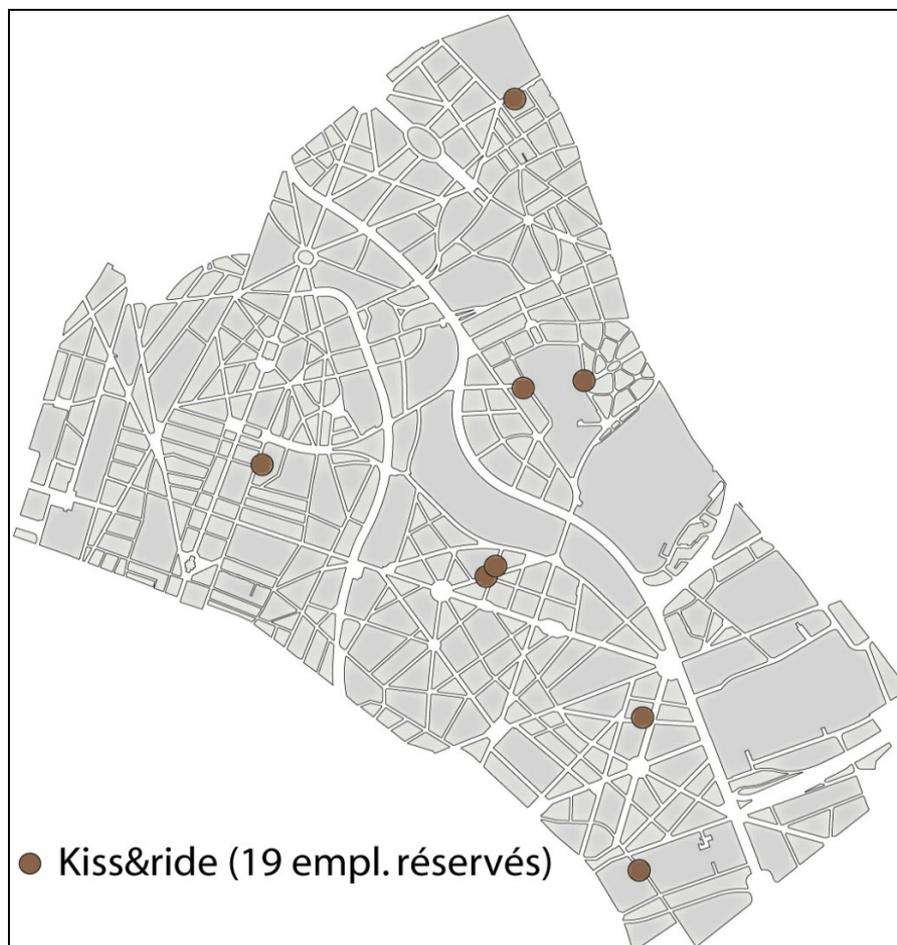
Parmi ces 453 places, le territoire compte **23 places (EVP) de livraison dépenalisées**, sur lesquelles tous les usagers peuvent stationner moyennant

l'acquiescement d'une redevance de 100 € sur certains horaires. Ils sont présents dans la portion sud de la chaussée de Haecht entre Saint-Josse et la place Pogge.

Les zones de livraisons sont réservées durant une tranche horaire spécifique. On retrouve 31 plages horaires différentes sur la commune, les plus fréquentes étant 8 h -17 h00 (19 % des zones), 8 h -18 h00 (14 % des zones) et 7 h -17 h00 (9 % des zones). Les zones avec un horaire matinal représentent 20 % des zones de livraison de la commune et l'on ne retrouve que deux zones avec un horaire d'après-midi (1 % des zones). Ces emplacements sont disponibles pour les riverains en dehors de ces horaires.

I.2.2.j. Emplacements réservés aux zones de « kiss&ride »

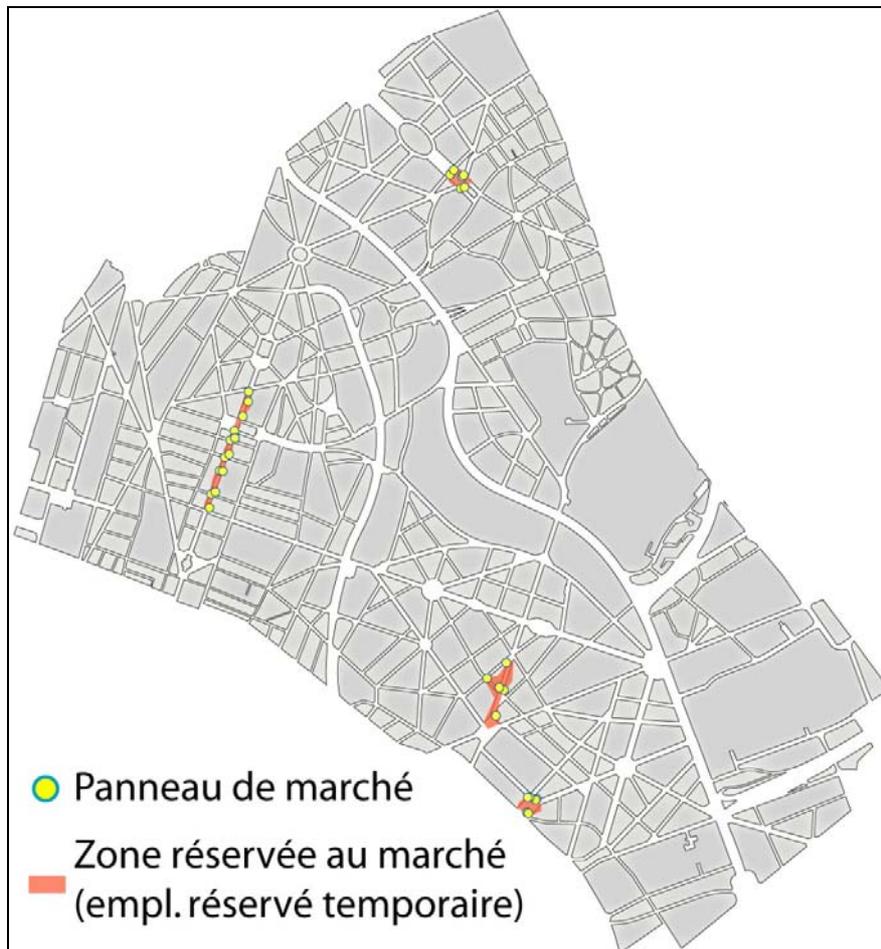
Figure 15 : Localisation des emplacements réservés (en EVP) aux zones « kiss&ride » (source : relevés Stratec juin 2015)



Bordant certains établissements scolaires ou crèches, ces emplacements ne sont réservés qu'en semaine, durant les intervalles horaires particuliers par exemple de 8 à 9 h et de 15 h 30 à 16 h 30. Au total, Schaerbeek compte 19 emplacements réservés à cet effet.

I.2.2.k. Zone de marché

Figure 16 : Localisation des emplacements réservés (en EVP) aux zones de marché (source : relevés Stratec juin 2015)



Les espaces sont interdits au stationnement seulement pour les jours et horaires permettant la mise en place du marché, sa présence et son retrait. La commune accueille toutes les **semaines 5 marchés, dont 4 occupent temporairement des espaces de stationnement** destinés aux riverains durant une période d'une demi-journée maximum. Un cinquième marché, situé sur la petite place de Helmet, s'implante sur des espaces non autorisés pour le stationnement et ne limite donc pas l'usage des riverains (de ce fait, il n'apparaît pas sur la carte ci-dessus).



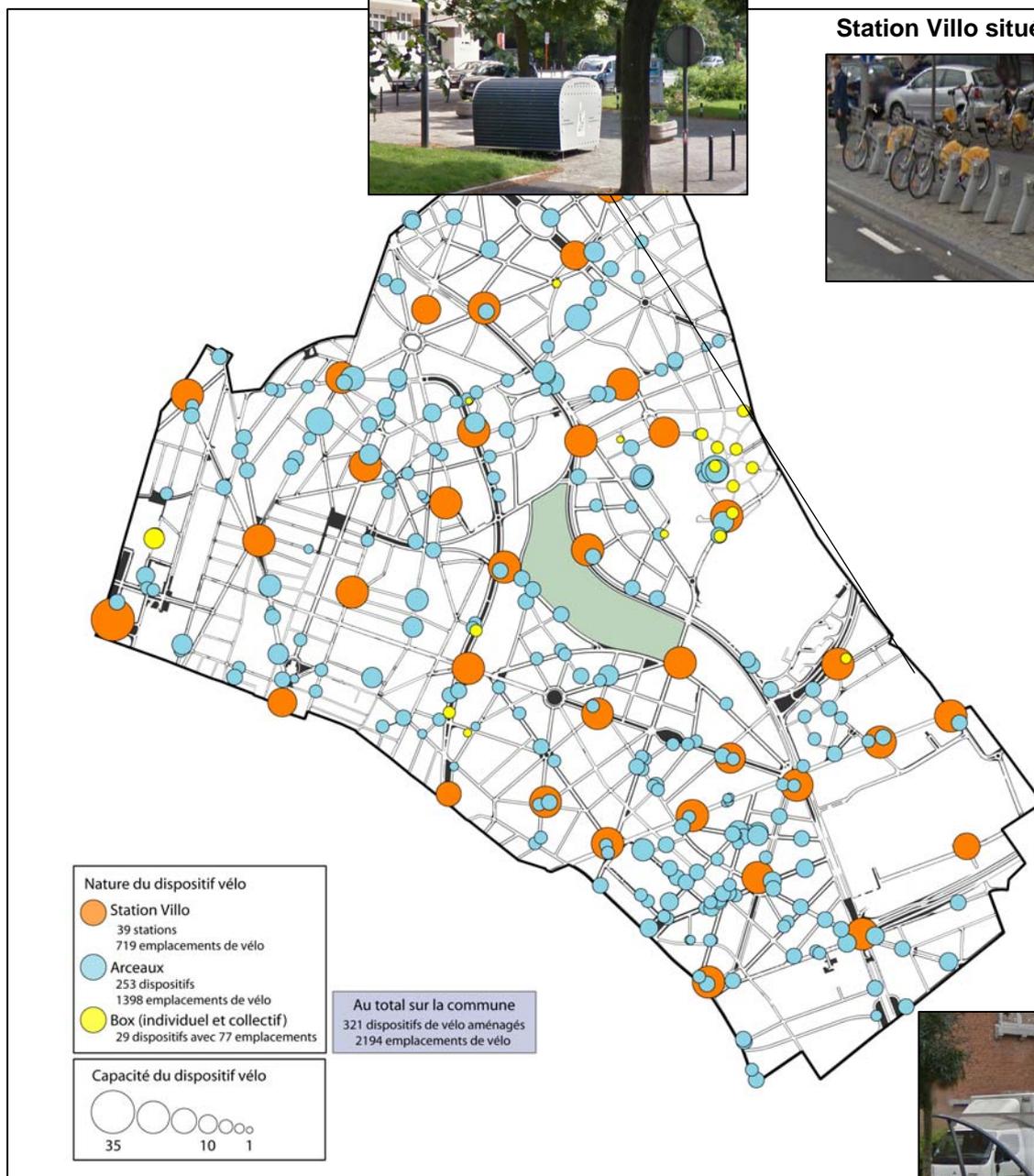
I.2.3. Les emplacements de vélo

Figure 17 : Localisation des emplacements de vélo

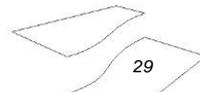
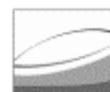
Box à vélo collectif situé av. Paul Deschanel



Station Villo située place Dailly



Arceaux couverts sur l'avenue Felix Marchal



Les emplacements de vélo sont à dissocier des autres emplacements réservés, puisqu'ils n'occupent généralement pas d'espace en voirie et donc de « places potentielles » pour les riverains.

Par ailleurs, on peut différencier 3 types de stationnement vélos différents, illustrant bien la diversité des usages tendant à prendre une place de plus en plus importante dans le système de mobilité bruxellois :

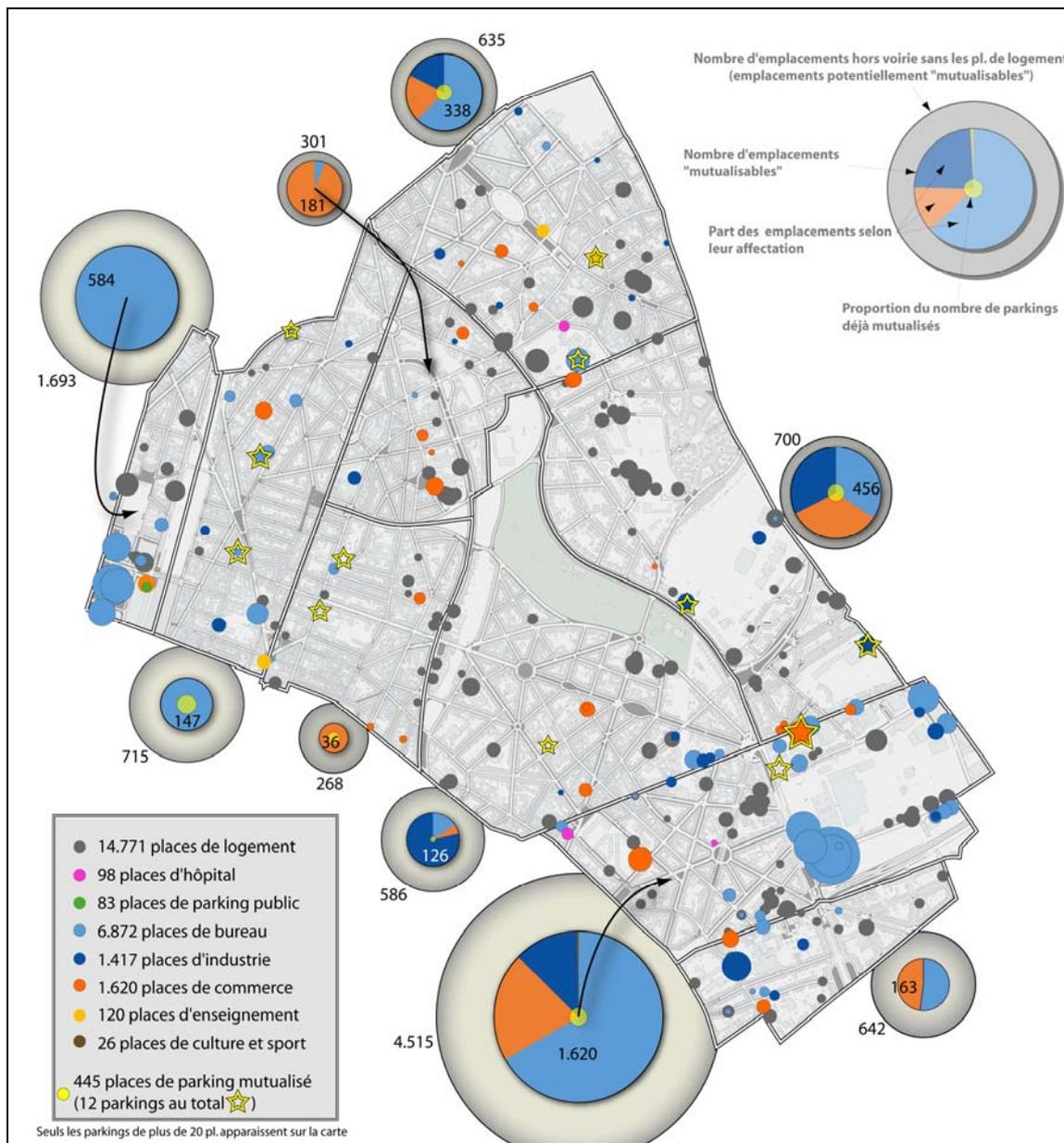
- Stationnement courte durée : les arceaux
 - de manière à permettre le stationnement de leur vélo aux usagers des commerces, des équipements, ou encore des écoles, la commune a mis en place des **arceaux fixés** au sol qui permettent la plupart du temps d'accrocher deux vélos par installation. Le territoire compte ainsi **699 arceaux** (repartis en 253 dispositifs), permettant le stationnement d'environ **1 400 vélos** à travers le territoire.
- Stationnement de moyenne durée : suite à une demande spécifique, un groupe d'arceaux plus conséquent a pu être placé et **protégé d'un auvent** au niveau du théâtre la Balsamine (près de Dailly, cf. Figure 17).
- Stationnement longue durée : les Box
 - des box vélos ont été mis en place par la commune de façon à sécuriser le stationnement des vélos pour les riverains en ayant fait la demande, de manière à les mettre à l'abri des intempéries. Actuellement, Schaerbeek totalise **17 « box vélos » individuels et 12 collectifs** au sein desquels un maximum de 5 vélos peut être stationné.
- Stationnement de véhicules partagés : les stations « Villo »
 - la commune compte **39 stations, totalisant 719 vélos**, qui sont implantés sur des espaces publics tels que des trottoirs suffisamment larges, des places de stationnement ou encore sur certains espaces de voirie. Ces implantations rencontrent les objectifs du plan IRIS II⁴, repris dans le cadre du PRPS, concernant l'évolution de l'appropriation des espaces de voirie vers une diversité plus importante de modes de transport.

⁴ Notamment l'objectif de valorisation des modes durables.



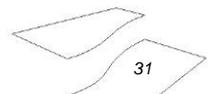
I.3. Bilan de l'offre en stationnement hors voirie⁵

Figure 18 : Carte de l'offre en stationnement hors voirie et mise en exergue des places « mutualisables »⁶ à la faveur du stationnement destiné aux riverains



⁵ Les chiffres présentés dans ce chapitre sont à prendre avec précaution, les bases de données utilisées pour obtenir ces chiffres manquent de fiabilité.

⁶ Parking mutualisable : zone de stationnement réservée à une fonction durant un temps imparti (en journée par exemple) ou sur une partie de sa surface et pouvant accueillir une/d'autres fonction(s) de parking dans un second temps (en soirée par exemple) ou sur un second espace.



I.3.1.a. L'offre hors voirie

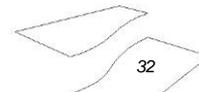
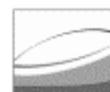
Comptabilisant quelques 25.007 places de parking hors voirie, la commune de Schaerbeek dispose davantage d'emplacements hors voirie que d'emplacements en voirie.

Ces emplacements sont **principalement destinés aux cinq affectations reprises ci-dessous**, mais se retrouvent également sous la forme de **parkings publics ou mutualisés** (espaces plurifonctionnels) :

- **Logement** : les parkings hors voirie liés aux logements, destinés à accueillir les véhicules de ces habitants sont les plus représentés. En effet, ils comprennent au total 14.771 places (59% du total), soit près de la moitié du nombre d'emplacements hors voirie de la commune, selon des capacités fortement variables ;
- **Bureau** : les emplacements hors voirie destinés aux bureaux sont les seconds les plus représentés (6.872 places soit 27,5 % du total de la commune) et sont concentrés principalement en deux secteurs : le quartier Gare du Nord et le site de la RTBF/ VRT;
- **Industrie** : les parkings destinés aux employés/véhicules des activités regroupent 6 % (1.417 places) du total des emplacements hors voirie de la commune. Ils se concentrent sur quelques sites particuliers (site Vivaqua, avenue Jacques Georgin, avenue de Roodebeek, etc.) ;
- **Commerce** : On comptabilise 1.620 places de commerce sur la commune (6,5%), ne dépassant que rarement la capacité de 100 véhicules (hormis le Delhaize Chazal et le complexe commercial de la rue de Genève), ces parkings hors voirie sont plus systématiquement à l'air libre que les précédents ;
- **Equipement** : la commune de Schaerbeek compte de nombreux équipements, qui ne regroupent toutefois que relativement peu de places de stationnement hors voirie. La commune a déjà procédé à la mutualisation des emplacements de ses bâtiments (dont une crèche et une école) ainsi que ceux du CPAS. Ces emplacements représentent 1% des emplacements hors voirie (244 places).

Le diagnostic montre que la repartition de ces emplacements sur le territoire communal n'est pas homogène.

En effet près d'un **tiers des emplacements hors voirie** (7.737 places) se retrouve dans le quartier *Reyers*. Ce quartier compte à la fois un nombre important de parkings réservés au logement (3.167 places) mais aussi, avec **1.620 places**, le plus fort potentiel de places mutualisables « à destination des riverains », c'est-à-dire de places non résidentiels qui pourraient être utilisées par les riverains pendant une partie de la journée (le soir par exemple).



Les **deux autres tiers des emplacements hors voirie se répartissent au sein des huit autres quartiers** de la commune. Hormis pour le quartier *Gare du Nord*, la fonction qui prédomine dans ces quartiers est celle du logement, soit une fonction qui n'apparaît pas comme étant mutualisable, ces places étant déjà destinées aux riverains. Dans ces huit quartiers **2.031 places** ont été identifiées comme étant mutualisables, principalement des parkings de bureau. Parmi ces 2.031 places mutualisables **595 places** se trouve dans le quartier *Gare du Nord*. On notera aussi que le quartier *Josaphat* compte moins de 1.000 places hors voirie.

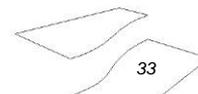
Les emplacements hors-voirie considérés comme mutualisables sont ceux potentiellement inoccupés le soir, c'est-à-dire les emplacements réservés aux bureaux, commerces, équipements et à l'industrie. Une partie de ces emplacements, grâce à la mise en place d'un système de mutualisation, pourraient être mis à disposition des riverains le soir. **3.650 emplacements mutualisables ont été identifiés sur l'ensemble du territoire**. La commune de Schaerbeek exploite déjà ce potentiel hors voirie, et propose aujourd'hui 445 places de parking mutualisées.

Le tableau ci-dessous met en évidence, par quartier, les ratios entre, d'une part, le nombre des places disponibles et potentiellement disponibles sous la forme de parkings mutualisables et, d'autre part, le nombre de cartes *riverain*. Cela permet de mettre en évidence le fait que, en cas de mutualisation de tous les parkings de bureaux/commerces/équipements disponibles, seul le quartier Josaphat-Coteaux présente une demande en stationnement plus importante que l'offre.

	Nombre d'emplacements hors voirie		Nombre d'emplacements en voirie	Nombre de cartes <i>riverain</i> ⁷	Ratio entre le nombre de cartes <i>riverain</i> et l'offre potentielle
	Logement	Mutualisables (BD communale)			
Linthout/Vergote	1.263	163	925	1.306	56 %
Plasky/Reyers	3.167	1.620	3.085	3.719	47 %
Patrie/Dailly/Bienfaiteurs/Parc	2.017	126	4.787	5.170	75 %
Fleur/Fouquart/Leopold	2.743	456	2.883	3.611	59 %
Élisabeth/Riga/Helmet	2.357	338	4.244	4.946	71 %
Voltaire	991	181	2.402	2.843	80 %
Josaphat/Coteaux	689	36	2.226	3.199	108 %
Liedts	742	147	3.930	4.041	84 %
Gare du Nord	802	584	803	864	39 %
Total	14.771	3.651	25.285	29.699	68 %

Tableau 1 : Corrélation entre l'offre riverain potentielle (en voirie + hors voirie) et le nombre de cartes riverain par quartier

⁷ cf. Chapitre I.5



Conformité avec le Plan Régional de Politique du Stationnement

Le PRPS astreint les gestionnaires de voirie, dont les communes, à notifier toute suppression de stationnement en voirie de façon à ce que le besoin réel de compensation hors voirie puisse être calculé. Le PACS vise notamment à permettre d'identifier les options compensatrices pour les réductions de places et représente donc **une action en faveur de la création de places de stationnement hors voirie**. La **mutualisation de certains parkings** entre différentes affectations représente une alternative réaliste et très bon marché à la création et l'aménagement de nouveaux espaces de stationnement hors voirie.

I.3.1.b. Les accès carrossables

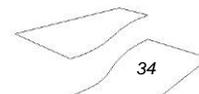
Il s'agit des accès carrossables devant lesquels le riverain peut avoir éventuellement la possibilité de parquer sa voiture.

La capacité de stationnement identifiée devant les accès carrossables est de 2.692 places qui se répartissent comme suit, en fonction du motif pour lequel l'enquêteur a procédé au relevé :

OFFRE SUPPOSÉE LIÉE AUX ACCÈS CARROSSABLES			
Manifestement individuel	Avec plaque	Incertain	Total
1445	930	317	2692

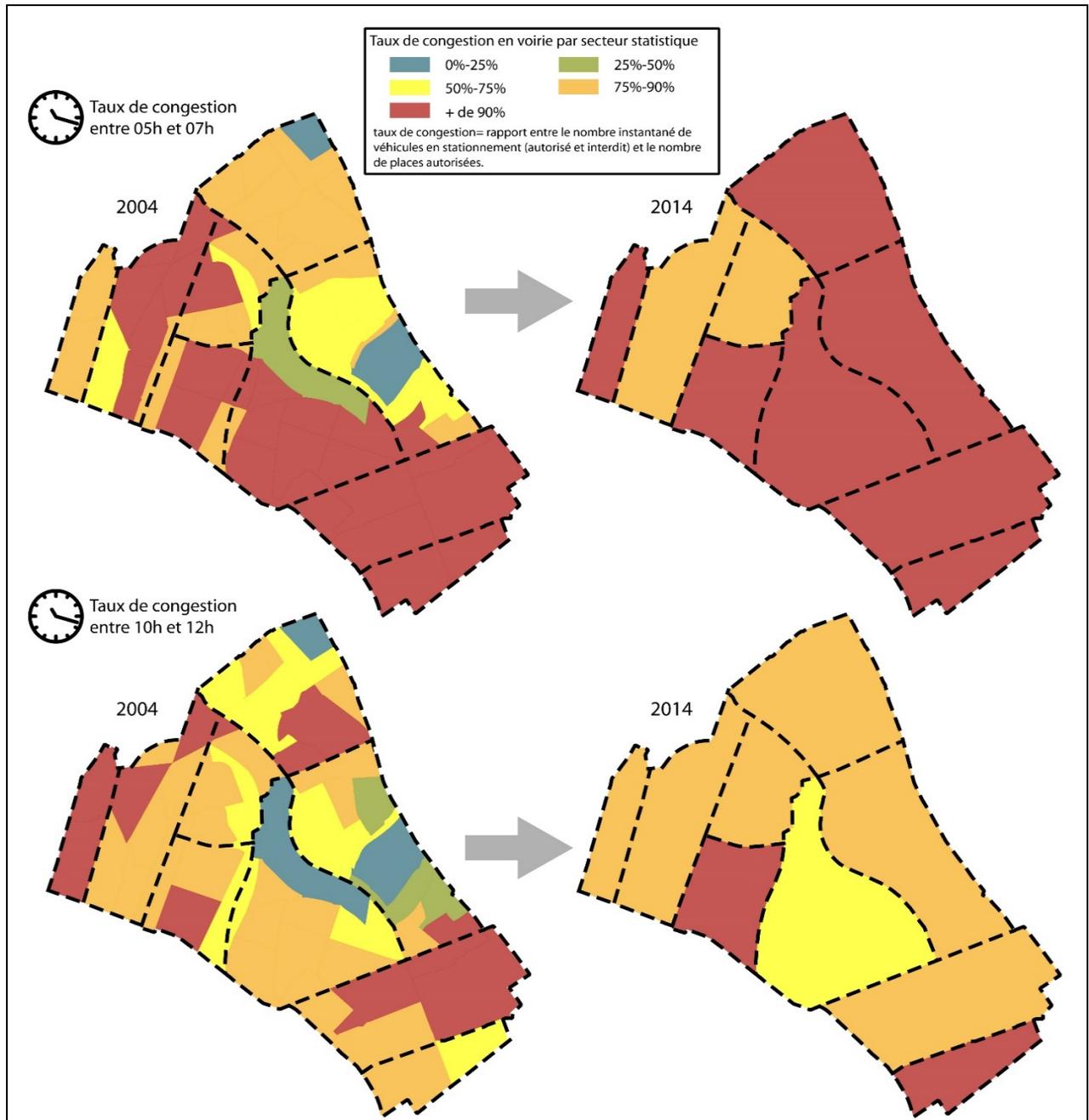
Tableau 2 : Offre supposée liée aux accès carrossables (Agence du stationnement de la RBC)

Notons que tous les riverains qui bénéficient de la possibilité de stationner devant leur accès carrossable ne le font pas toujours, soit qu'ils n'en aient pas besoin (offre privée ou publique suffisante, pas de voiture...), soit qu'ils préfèrent l'éviter (sécurité du véhicule, libre accès au garage ou à la zone de recul...). Cette forme d'offre conserve donc un statut ambigu dans l'appréciation quantitative des possibilités de stationnement.



I.4. La demande en stationnement

Figure 19 : Évolution de la demande en stationnement, basée sur l'analyse du taux de congestion



La **demande en stationnement croît** en raison de trois facteurs sur le territoire schaarbeekois :

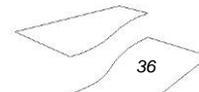
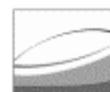
- La commune connaît une croissance démographique importante (la septième par rapport aux dix-neuf-communes de la Région de Bruxelles-Capitale) puisque sa population augmente d'environ 1.3% par an depuis le début des années 2000 et qu'elle est passée d'environ 105.700 habitants en 2000 à environ 131.500 aujourd'hui ;
- Dans le même temps, une diminution de la taille moyenne des ménages⁸ a été observée à l'échelle régionale et nationale. Des ménages plus petits, dans un contexte de croissance démographique, conduisent invariablement à une augmentation du nombre de ménages et donc à des besoins en logements plus importants ;
- Par ailleurs, il est important de noter que le taux de ménage disposant d'au moins une voiture est d'environ 65 % en 2010 (référence SPF, valable à l'échelle de la RBC).

Les cartes ci-dessus, et en particulier celles du taux de congestion nocturne (5h - 7h), illustrent cette évolution temporelle de la pression sur le parc de stationnement par les riverains. En effet, elles reprennent **le taux de congestion du stationnement en voirie qui apparaît globalement plus important en 2014 qu'en 2004**. Ce taux de congestion exprime le rapport entre le nombre de voitures en stationnement et le nombre de places existantes autorisées. Plus il est élevé, plus le nombre de places disponibles est faible par rapport au nombre de places total.

La **situation entre 5 h et 7 h**, qui exprime essentiellement la **demande des riverains stationnés près de chez eux la nuit**, montre que la commune est affectée par un taux de congestion très important (supérieur à 90 %) sur une majeure partie de son territoire. Si ce constat apparaissait moins marqué en 2004, il se retrouve aujourd'hui présent sur l'ensemble de la commune hormis autour de la place Colignon et du quartier Liedts. La demande en stationnement pour les riverains représente donc un problème important puisqu'elle ne rencontre pas l'offre. Par conséquent, les riverains peuvent être amenés à chercher une place loin de leur domicile.

Entre 10 et 12 h, la situation est tout autre puisqu'elle ne met plus seulement en évidence la demande des riverains durant des heures de travail, mais également celles des employés, des clients de commerces ou encore des usagers des différents équipements. De ce fait, le taux de congestion, bien que supérieur à 75 % sur la quasi-totalité du territoire (hormis au niveau du quartier Bienfaiteur, Dailly), est

⁸ Ensemble de personnes partageant le même logement.



généralement moins important que durant des horaires de nuit et permet aux usagers de trouver plus facilement de la place pour se stationner en voirie. À noter que ce taux de congestion semble avoir été réduit entre 2004 et 2014 (quartier Gare du Nord, autour de la chaussée de Louvain), ce qui peut être directement imputé à la politique de réglementation menée par la commune afin de privilégier le stationnement des riverains. La stagnation des taux de congestion autour de 75 % montre aussi que la politique de stationnement mise en place par la commune ces dernières années est appropriée. En effet, elle ne dissuade pas totalement le stationnement et permet ainsi l'accès aux commerces, services et logements puisqu'un nombre suffisant de places reste disponible en journée.

I.4.1.a. Corrélation entre le nombre de véhicules des ménages et l'offre en stationnement

Les chiffres de l'enquête BELDAM relatifs à la motorisation des ménages en RBC sont repris ci-dessous :

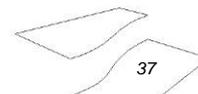
Nombre de voitures par ménage	0	1	2	3	4	5 et plus
RBC	35 %	54 %	10 %	1 %	0 %	0 %

La commune de Schaerbeek compte **54 977 ménages**. Selon ces chiffres, on peut donc estimer que les ménages schaarbeekois possèderaient **42 332 véhicules**.

Sur ces 42 332 véhicules, on compte **29 699 cartes riverains** (cf. I.5.2), soit une carte pour 70 % des véhicules.

Pour rappel, la commune compte 16.219 places relatives aux logements hors voirie et 25.285 places en voirie, on peut donc estimer une offre actuelle pour les riverains égale à **41.504 places**, ce qui représente 98 % du nombre de véhicules.

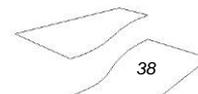
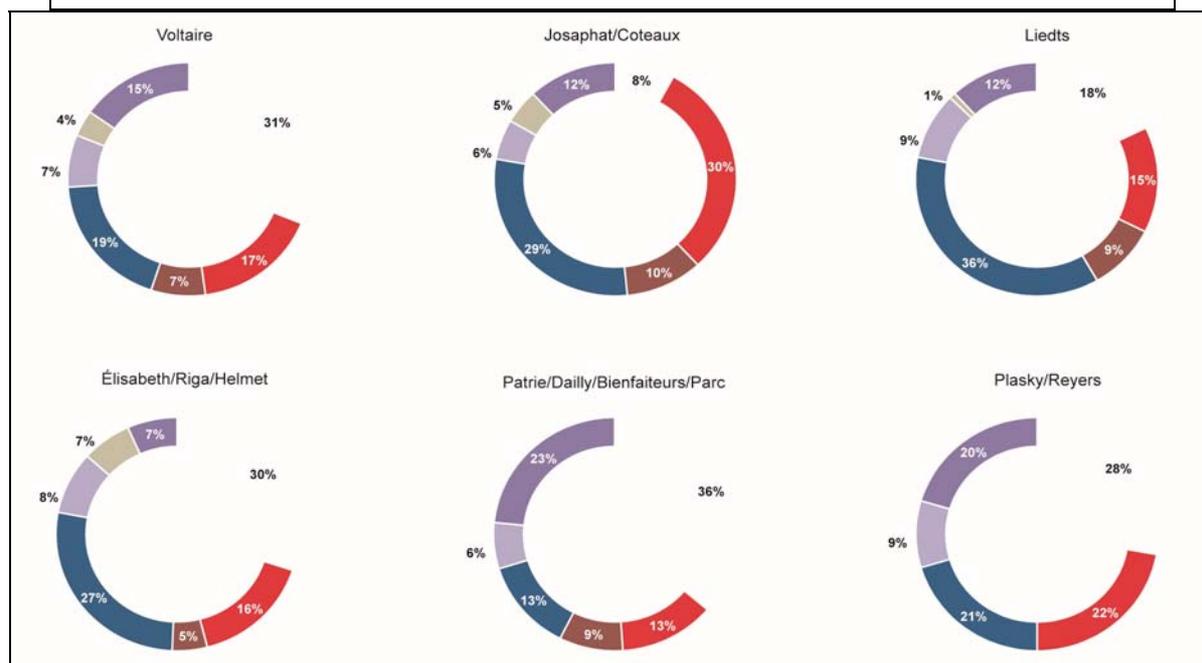
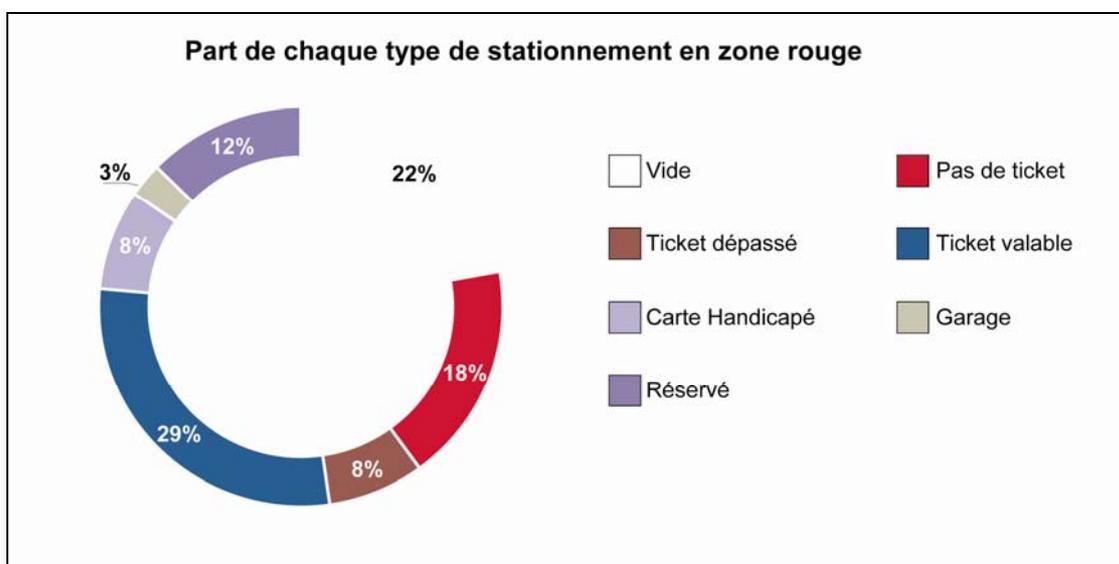
Une rapide analyse montre donc que l'offre actuelle ne permet pas, à 800 places près (2 %), d'assurer la demande riverain en stationnement.

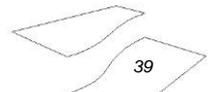
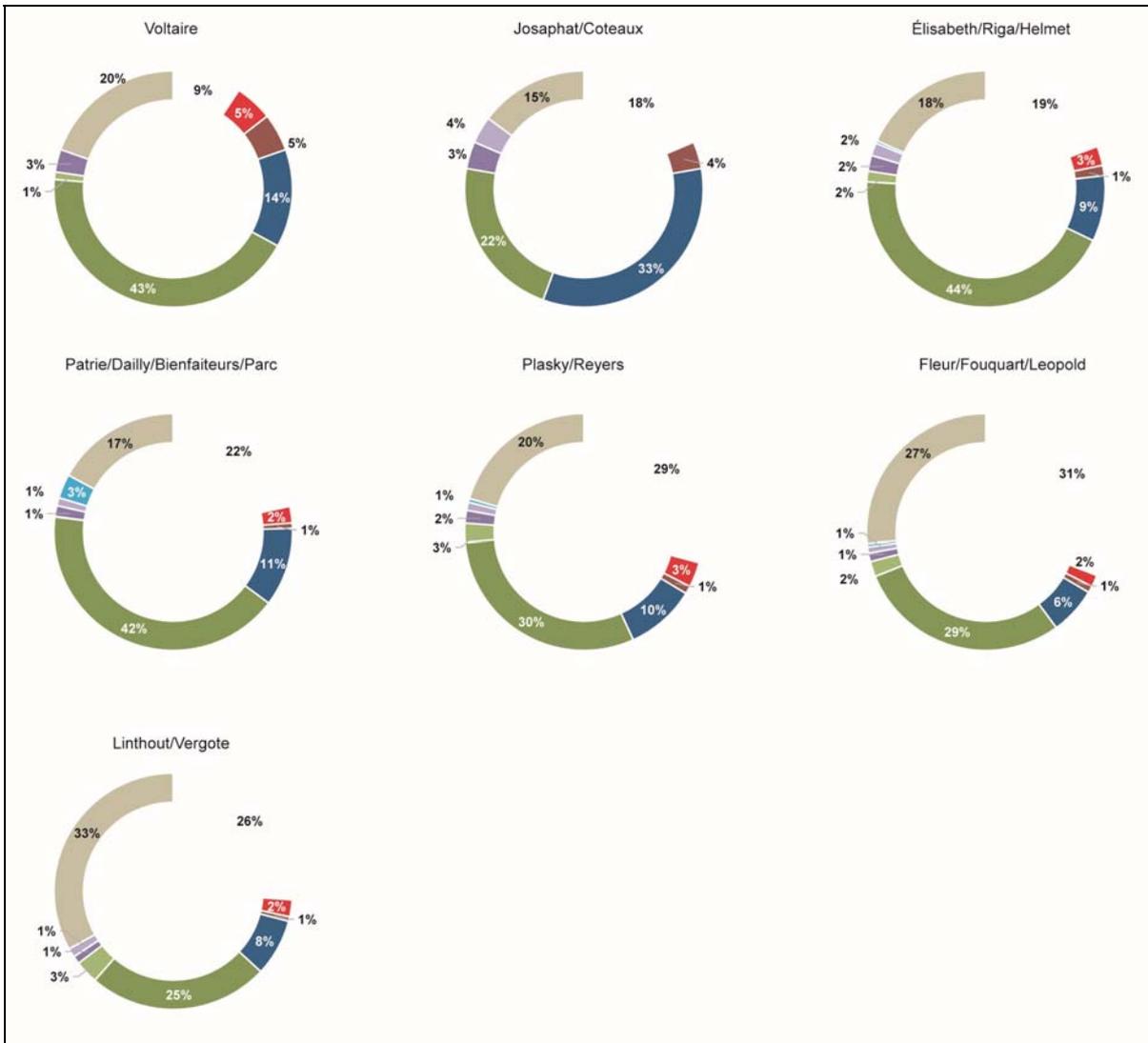
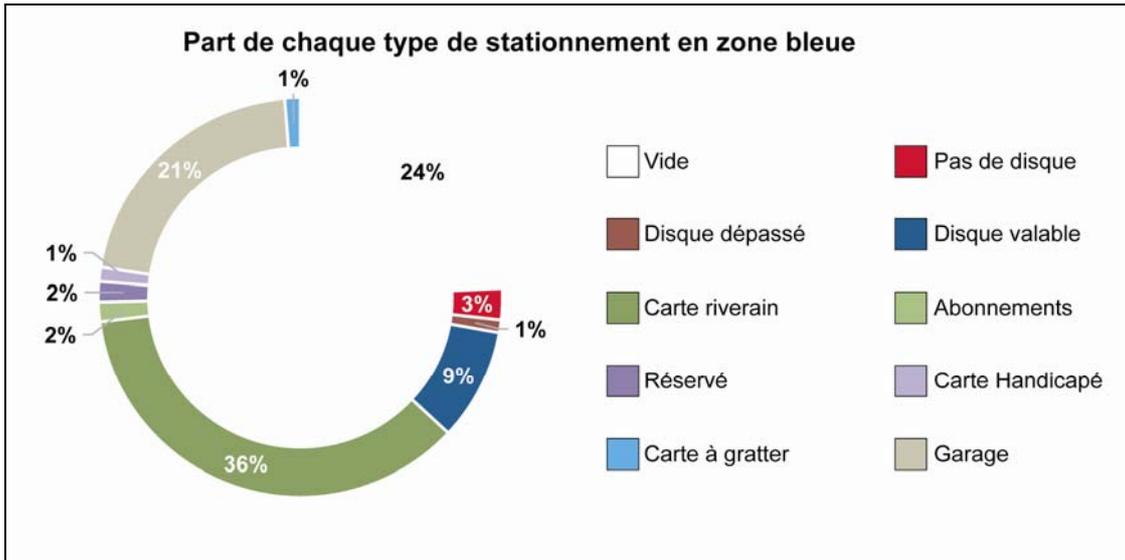


I.4.1.b. Analyse de la demande par type de stationnement

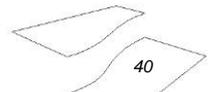
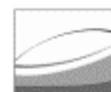
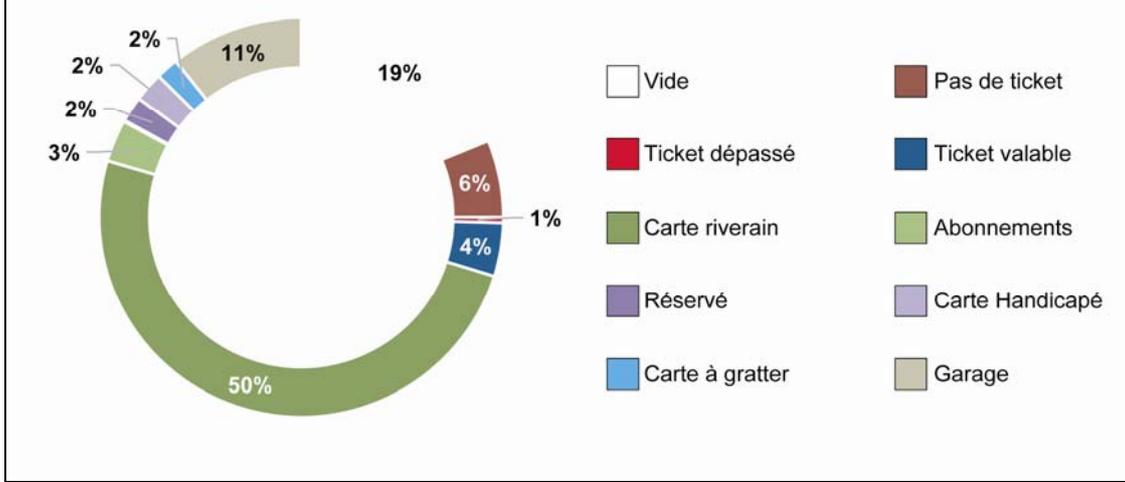
Sur des relevés réalisés en journée par la société Rauwers (cf. graphiques ci-contre), il apparaît nettement que les véhicules les plus largement représentés en zone verte et bleue sont ceux disposant d'une carte riverain, et que les parts d'emplacements libres laissent une marge confortable pour trouver de la place pour le stationnement. Notons aussi que dans ces zones, le nombre de véhicules garés devant un garage est important.

En zone rouge on remarque une part non négligeable de véhicules stationnés de façon illicite (pas de ticket ou ticket dépassé).





Part de chaque type de stationnement en zone verte

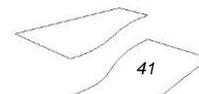


1.5. La gestion du stationnement et des cartes de dérogation

1.5.1. Inventaire des cartes de dérogation disponibles

Figure 20 : Catégories et tarifs proposés par la commune pour les différentes cartes de dérogation existantes

Riverains		Bewoners	
Validité: 1 an		Geldigheid: 1 jaar	
1ère 1ste	2e 2de	3e 3de	
28 €	50 €	200 €	
<p>Remarques:</p> <p>Le tarif de base sera majoré de 120 € pour tout véhicule de plus de 5,5 m de long (max. 1 carte par ménage).</p> <p>Le nombre de cartes octroyées ne pourra excéder le nombre de personnes reprises dans le ménage pour autant que ces dernières soient titulaires d'un permis de conduire.</p>		<p>Opmerkingen:</p> <p>Voor voertuigen die langer zijn dan 5,5 meter wordt het basistarief verhoogd met 120 euro (max. 1 kaart per gezin).</p> <p>Er kunnen per gezin niet meer kaarten worden toegekend dan er gezinsleden met een rijbewijs zijn.</p>	
Riverains temporaires	5 €	Tijdelijke bewoners	€5
Validité: 63 jours		Geldigheid: 63 dagen	
Carte de stationnement accordée aux schaebeekois pour un usage ponctuel de stationnement ou en cas de location de voiture temporaire.		Parkeerkaart die aan Schaarbeekenaars wordt uitgereikt voor specifiek gebruik in het geval van een tijdelijke huurwagen.	
Entreprises et indépendants		Bedrijven en zelfstandigen	
Validité: 1 an		Geldigheid: 1 jaar	
1-5 cartes / kaarten	6-20 cartes / kaarten	21-30 cartes / kaarten	carte supplit./extra kaart
150 € / carte-kaart	250 € / carte-kaart	500 € / carte-kaart	600 €
Commerçants ambulants		Marktkramers	
Validité: 1 an		Geldigheid: 1 jaar	
1 jour/semaine 1 dag/week	2 jours/semaine 2 dagen/week	7 jours/semaine 7 dagen/week	
75 €	150 €	350 €	
Chantiers temporaires	50 €	Tijdelijke bouwplaatsen	€50
Validité: 15 jours		Geldigheid: 15 dagen	
Ecoles et Crèches	75 €	Scholen en kinderdagverblijven	€75
Validité: 1 an		Geldigheid: 1 jaar	
Automobilistes visiteurs	3 €	Bezoekers	€3
Validité: 1 jour de 9:00 à 20:00		Geldigheid: 1 dag van 9.00 tot 20.00 uur	
Carnets de 5 tickets à gratter: 15€		Bundeltjes met 5 parkeerkaarten om te krassen: €15	
 En vente à la Maison Communale (1 pl. Collignon), à l'Antenne Radium (20 rue de Radium), au ParkingShop (1 rue Royale Sainte-Marie)		 Te koop in het gemeentehuis (Collignonplein 1), de Antenne Radium (Radiumstraat 20) en de ParkingShop (Koninklijke Sinte-Mariastraat 1)	
 Véhicules de + de 3,5 Tonnes	500 €	 Voertuigen van meer dan 3,5 ton	€500
Validité: 1 an		Geldigheid: 1 jaar	



La commune de Schaerbeek propose **huit cartes de dérogation** (dont les cartes *riverain* font partie), permettant à certains usagers de s'acquitter, pour une durée de un jour à un an, des obligations de réglementation conduites par la commune :

- La première, et de loin la plus utilisée, est la carte riverain. Elle peut être demandée par tous les ménages inscrits à la commune, dans la limite actuelle de trois cartes par ménage et moyennant des tarifs particuliers. Elle permet aux riverains de stationner sans payer ou sans mettre de disque près de chez eux, mais également sur l'ensemble du territoire communal, à l'exception des zones rouges réglementées. Actuellement, la première du ménage est délivrée moyennant le paiement de 28 € pour un véhicule de moins de 5.5 m de long ;

Le PRPS approuvé en janvier 2014 astreint à présent les communes à limiter le nombre de cartes riverain à **deux par ménage**, ce chiffre peut *passer à 3* moyennant motivation du conseil communal. Le PRPS fixe le montant d'acquisition de la première carte riverain à 5 €/an minimum (cf. art. 54 de l'Arrêté du Gouvernement de la RBC relatif aux zones de stationnement réglementées), ce prix pouvant toutefois être augmenté moyennant motivation du conseil communal. Pour la seconde et pour les éventuelles cartes riverains supplémentaires, les montants correspondent à ceux appliqués actuellement par la commune, respectivement 50 et 200 €.

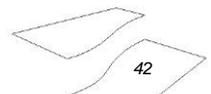
- La seconde est la carte riverain temporaire, valable pour un maximum de 63 jours par an (5 euros), que les Schaerbeekois peuvent utiliser pour un usage ponctuel ;

Le PRPS, qui préconise un maximum de cartes riverain à deux par ménage, comprend dans ce maximum les cartes *riverain* et les cartes *riverain temporaires*. Actuellement, le nombre de cartes de dérogation accordée par ménage est de 3, ce qui sous-entend la nécessité pour la commune de motiver ses besoins auprès de l'Agence du stationnement si elle souhaite conserver cette possibilité de trois cartes par ménage.

- Les entreprises et les indépendants peuvent acquérir une carte de stationnement de 150 € minimum valable un an, leur permettant de stationner partout sur le territoire de la commune, à l'exception des zones rouges ;

Les tarifications proposées ici par la commune, de même que pour les points suivants, sont les mêmes que celles préconisées par le PRPS.

- Les commerçants ambulants (qui restent stationner à la demi-journée principalement au niveau des zones de marché), peuvent acquérir une carte de dérogation, valable de 1 à 7 jours de la semaine avec des tarifs évolutifs ;
- Dans le cadre d'un chantier, les entrepreneurs ont la possibilité d'acheter une carte temporaire leur permettant de stationner aux abords du bâtiment ou de la zone en travaux. Cette carte est à distinguer de la réservation des espaces de stationnement au-devant du chantier, qui nécessite une autorisation différenciée ;



- Le personnel de crèches ou d'écoles ont la possibilité d'acheter (ou de se voir acheter par leur établissement) une carte de dérogation ;
- Des automobilistes visiteurs (visiteurs des habitants, touristes, etc) ont accès à la carte 'automobiliste visiteur' sous la forme du ticket à gratter, qui coûte trois euros et est valable toute une journée ;
- Les conducteurs de véhicules repris comme plus de 3.5 T ont la possibilité d'acheter une carte de dérogation valable un an. Son prix est par ailleurs important, de manière à dissuader un tel usage du parc de stationnement.

Le tableau ci-dessous reprend le nombre de cartes de dérogation (données de février 2015) par type de carte pour la commune :

Type de carte	Nb. de cartes/ an
Riverains	29.699
Ambulants	12
Camion	1
Sociétés	4.272
Enseignants	546
Divers (CEE-Shape-Sec Res)	114
Administration	856

Tableau 3 : Nombre de cartes de stationnement en cours de validité en février 2015 (source : Commune de Schaerbeek)

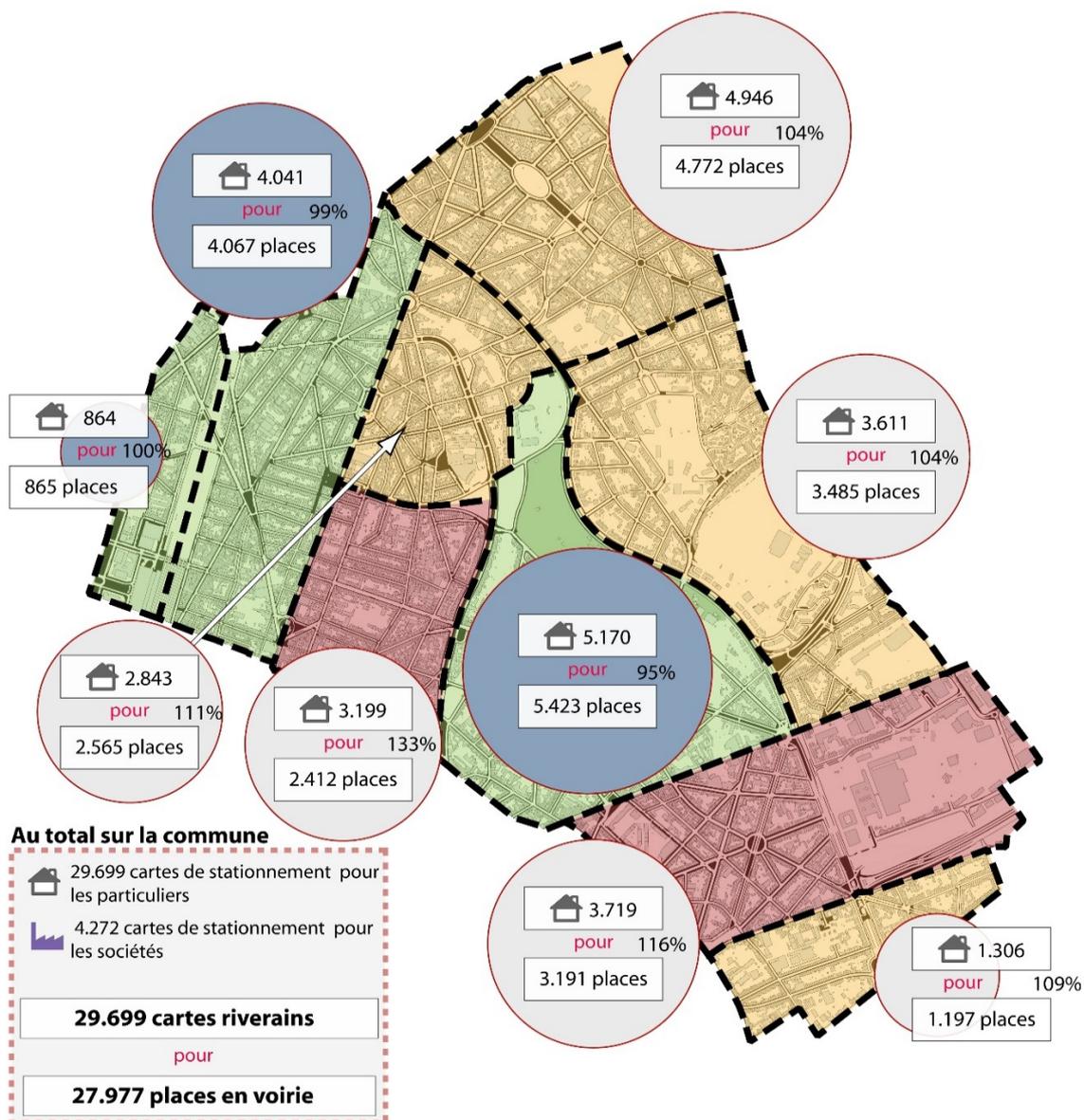
Parmi les cartes riverain:

- 25.854 cartes, soit 87 % des cartes riverains, sont les 1^{er} cartes des ménages;
- 3.691 cartes, soit 12 % des cartes riverain, sont les 2nd cartes des ménages ;
- 154 cartes, soit 1 % des cartes riverain, sont les 3^{ème} cartes des ménages.



I.5.2. Corrélation entre cartes riverain et offre de stationnement

Figure 21 : Corrélation entre le nombre de cartes *riverain* et l'offre disponible en voirie (l'offre détaillée sur cette carte comprend les 2.692 emplacements au-devant des entrées carrossables⁹)



⁹ Voir détails de l'offre en emplacements au-devant des entrées carrossables au chapitre I.3 Bilan de l'offre en stationnement hors voirie

Au vu des taux de congestion abordés précédemment, il apparaît intéressant de mettre en parallèle **le nombre de cartes riverains avec celui des places disponibles en voirie.**

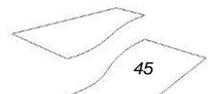
En effet, les cartes *riverain* représentent un bon indicateur pour estimer le nombre de voitures en stationnement par rue. Le postulat est ici fait que les véhicules, estimés au travers des cartes *riverain*, se stationnent en voirie à proximité de l'habitation à laquelle réfère la carte de dérogation. Pour plus d'exhaustivité, l'offre en voirie a été considérée comme étant le nombre de places de stationnement autorisées (cf. point I.2.113) auxquelles ont été ajoutés les emplacements situés au-devant des entrées carrossables donnant accès à des garages individuels. En effet, les propriétaires de garage(s) se stationnent parfois devant leur porte de garage (l'emplacement leur étant implicitement réservé) et ils ont par ailleurs nécessairement besoin d'une carte *riverain* pour ne pas être soumis aux réglementations particulières de leur rue.

Partant des choix repris ci-dessous, la carte ci-contre a pu être réalisée de manière à dégager les secteurs dont le différentiel entre l'offre et la demande pose problème.

Les quartiers présentant un nombre plus important de cartes *riverain* que de places disponibles sont exposés à des difficultés en matière de stationnement, puisque certains riverains pourraient ne pas avoir de place disponible à proximité de leur domicile. Bien entendu, la rotation des véhicules en stationnement opère, ce qui a pour conséquence que tous les riverains ne sont jamais stationnés en même temps et ce qui permet de trouver de la place. Mais plus cette différence est élevée, comme c'est notamment le cas au niveau du quartier Terdelt – Josaphat, plus les places se font a priori rares durant les périodes nocturnes, où une large majorité de riverains est stationnée près de son domicile. La carte met en évidence que la différence totale entre le nombre de cartes *riverain* des particuliers et le nombre de places disponibles en voirie est d'environ 2.000. Cette différence se renforce si l'on ajoute les cartes *riverain* des sociétés, pour lesquelles il est tout à fait possible que les véhicules soient également stationnés sur le territoire schaerbeekois en début de soirée ou durant la nuit.

Notons aussi que cette différence correspond à la situation critique où tous les riverains seraient stationnés en voirie au même moment. Les éléments suivants atténuent cette différence :

- un certain nombre de riverains et sociétés, disposant de cartes de dérogation, disposent également d'une place de stationnement hors voirie. La commune attribue en effet une carte *riverain* à quiconque en fait la demande, présente les papiers du véhicule et paie la somme associée. De ce fait, plusieurs automobilistes ont une carte de dérogation et ne l'utilisent que pour certains déplacements sur le territoire communal, utilisant leur parking hors voirie pour se stationner près de chez eux ;
- la rotation du stationnement, énoncée précédemment, amène à un roulement temporel des places de stationnement disponibles.



I.6. Politique de gestion du stationnement

Le stationnement est réglementé sur le territoire de Schaerbeek par le biais des différentes zones de stationnement précédemment exposées. Pour contrôler le respect de l'acquittement des redevances dans les secteurs réglementés ou vérifier de l'apposition d'un disque de stationnement/d'une carte riverain, la commune fait appel à la **société Rauwers** qui missionne des équipes de stewards :

- en zone réglementée par des panneaux de signalisation de type E9 + additionnel « Payant » (zone rouge) ;
- en zone de stationnement réglementée par des panneaux de signalisation de type E9 + additionnel « Payant » + Additionnel « Excepté carte de stationnement/ riverain » (zone verte) ;
- zone de stationnement réglementée par des panneaux de signalisation de type ZE9 + additionnel « disque » + Additionnel « Excepté carte de stationnement /Riverain » (zone bleue).

Les agents contrôlent ainsi, pour les véhicules ne disposant pas d'une carte de stationnement (excepté en zone rouge où tous les véhicules sont concernés), qu'un ticket, payé à l'un des 1.021 horodateurs, soit bien présenté sous le pare-brise véhicule ou qu'un disque de stationnement est présent.

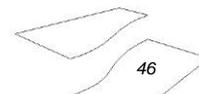
Dans le cas contraire, les véhicules sont considérés comme ayant opté pour le **système forfaitaire de demi-journée**, selon des tarifications mentionnées sur les « horodateurs » :

- 25 € pour les véhicules de moins de 3.5 T ;
- 100 € pour les véhicules de plus de 3.5 T et en zone de livraisons

Cette application d'office du système de paiement forfaitaire est indiquée aux usagers des véhicules via l'apposition d'une invitation à acquitter la redevance endéans les 10 jours (cf. Règlement redevance relatif au stationnement réglementé dans l'espace public). En cas de non paiement après un premier rappel, un second rappel est envoyé, majoré de frais administratifs de 15 €. Le PRPS fixe, dans le but de privilégier la simplicité tarifaire à l'échelle régionale, un **montant de redevance forfaitaire de 25 €/demi-journée** en zone rouge, verte et bleue. Les tarifs appliqués sur le territoire schaarbeekois répondent donc tout à fait aux attentes du PRPS sur ce point.

Les agents Rauwers contrôlent ainsi **308 rues et places de la commune** (sur les 334 existantes au total), pour lesquelles ils effectuent des relevés lors des jours et heures réglementés. Par exemple :

- tous les jours et 24 h/24 pour la rue d'Aerschot ;



- tous les jours au niveau du quartier *Liedts*, caractérisé par un tissu urbain dense de commerces et services ouverts le dimanche (rues Brabant, Rogier, Quatrecht, Palais, Gallait ou encore la place Liedts) ;
- du lundi au samedi dans la majorité des rues réglementées.

En 2014, 323.000 rétributions ont ainsi été dressées sur le territoire.

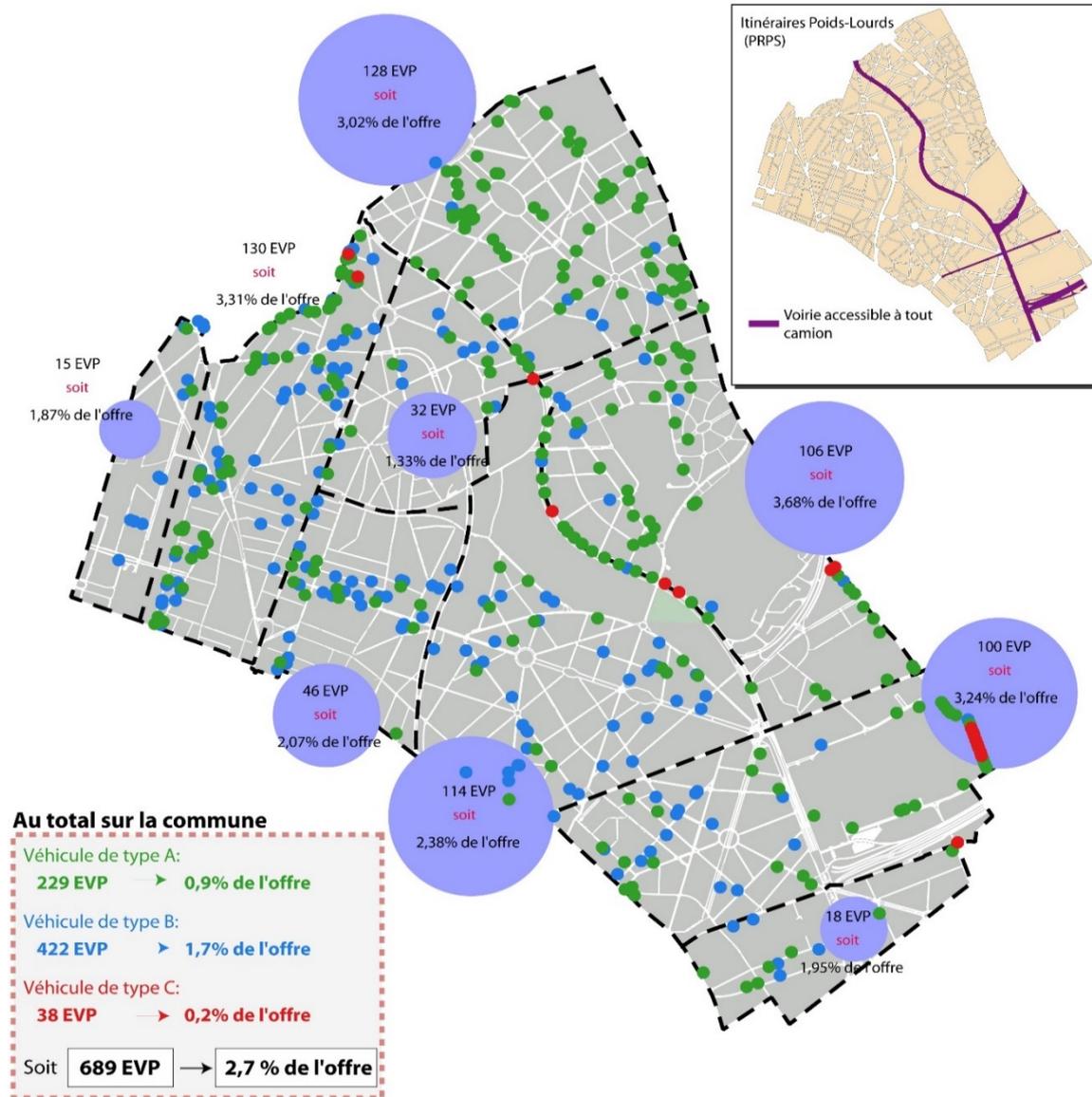
Véhicules à plaques étrangères :

Pour les véhicules qui ne sont pas immatriculés en Belgique, la commune dispose d'un règlement qui lui permet de recourir au placement d'un sabot pour immobiliser les véhicules. Ce qui lui permet de s'assurer de la récupération des redevances dues pour non respect du stationnement règlementé par les conducteurs de ces véhicules

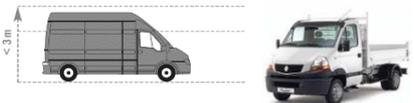
Le contrôle du respect de la politique de stationnement a pour objectif principal de dynamiser les zones commerciales de la commune, de diminuer la pression automobile et d'assurer un meilleur accès au stationnement, et ce au profit des habitants. La tendance actuelle est à la diminution du nombre d'infractions et à l'augmentation de l'utilisation des horodateurs.

1.7. La demande en stationnement spécifique aux plus de 3,5 T

Figure 22 : Relevé de la demande en stationnement nocturne spécifique aux camionnettes et aux plus de 3.5 T un samedi soir.



Véhicules de type A : Véhicules utilitaires de compris entre 2 m et 3 m de haut et de plus de 5 m de long.



Véhicules de type B : Véhicules « moyens » de plus de 3 m de haut et de plus de 5 m de long.



Véhicules de type C : « Grands » véhicules de plus de 3 m de haut et de plus de 5 m de long.



Conformité avec le Plan Régional de Politique du Stationnement

Le PRPS reprend la carte des « itinéraires des poids lourds » réalisée dans le cadre du plan IRIS II (cf. Figure 22). Il lui associe la réglementation suivante :

Chaque commune accueille des poids lourds au prorata du linéaire de voies accessibles à tous les camions sur son territoire : elle réserve aux poids lourds l'équivalent d'au moins 18 % du linéaire de voirie accessible à tous camions qui la traversent.

Selon la carte ci-dessus (extrait du PRPS), le territoire de Schaerbeek compte **6.2 km de voirie accessibles à tout camion**, ainsi que **1.4 km d'autoroute au niveau du tunnel Reyers et de la E40**. La réservation aux poids lourds représente donc environ 1.1 km (18 % des 6.2 km), espace duquel il convient d'enlever les espaces déjà réservés à cet effet. En effet, la description de l'offre en emplacements réservés a permis de mettre en évidence que la commune de Schaerbeek compte déjà 31 emplacements EVP destinés aux poids lourds (marchandises), ce qui représente environ 155 m si on les convertit en distance (soit 2.5 % des voiries accessibles à tous camions et 2 % si l'on comptabilise le linéaire de voirie autoroutière).

La commune, pour respecter la demande du PRPS, doit donc à priori **trouver 960 m de voirie** sur lesquels elle doit réserver des emplacements supplémentaires destinés aux poids lourds (ce qui équivaut à la **réaffectation d'environ 192 places de stationnements EVP** en voirie, à moins qu'une solution ne puisse être trouvée pour **mettre ces espaces de stationnement poids lourds hors voirie**).

Une enquête relative au stationnement des poids lourds (camionnette et plus de 3.5 T) a été menée et a permis de mettre en évidence ce qui est repris sur la carte ci-contre. Il apparaît rapidement que les véhicules les plus représentés sont les véhicules considérés comme de taille moyenne, à savoir les grandes camionnettes, les véhicules utilitaires avec caisses, les poids lourds à deux essieux et qu'à contrario les « grands » poids lourds ne représentent que 38 EVP sur la commune.

On notera aussi le fait que ces véhicules, bien que fort dispersés sur la commune, se retrouvent préférentiellement sur certains axes (souvent structurants) comme le boulevard Lambert, l'avenue Rogier ou bien encore la rue de Brabant, avec des résultats toutefois influencés par la longueur des axes.

L'identification de ces axes préférentiels pourrait aiguiller la commune dans ses prises de décisions selon l'objectif de dégager près de 192 places de stationnement EVP conformément au PRPS. Par ailleurs, cela pourrait également permettre de désigner les secteurs préférentiels d'accueil pour de nouveaux espaces de stationnement hors voirie destinés aux poids lourds (ou utilitaires). La création de nouveaux parkings pouvant représenter des difficultés de concrétisation, il pourra par ailleurs être envisagé, à la vue des éléments illustrés au point I.3 en page 31, d'étudier la mutualisation de certains parkings existants.



I.8. Synthèse du diagnostic

La commune de Schaerbeek est la seconde commune la plus peuplée et la cinquième commune la plus densément peuplée de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle présente une offre en voirie conséquente (environ 26.000 places) qui doit répondre à une demande croissante en stationnement. Les évolutions des taux de congestion depuis 2005 ainsi qu'une analyse de la distribution des cartes riverains confirment cette tendance.

Face à ce constat, la commune de Schaerbeek, via sa politique de stationnement, a pris des mesures tarifaires et adopté une réglementation qui permet de favoriser le stationnement des riverains par rapport aux autres utilisateurs de la voirie.

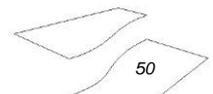
Cette réglementation instaurée et ces mesures prises par la commune ces dernières années vont dans le sens des prescriptions du PRPS. L'application de ce dernier à la commune de Schaerbeek ne va donc pas bouleverser tout ce qui a déjà été mis en place par la commune.

On notera notamment que le nombre de zones non réglementées a diminué de 89 % depuis 2004 alors que les objectifs du PRPS sont de 16 %. De même, excepté pour la gratuité du premier ¼h en zone verte, les tarifs proposés pour le stationnement et pour les cartes de dérogations correspondent aux tarifs préconisés dans le PRPS.

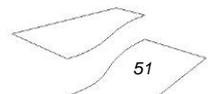
Dans le cadre du plan d'action, une réflexion sur les emplacements réservés sera faite. Le plan d'action se concentrera notamment par la suite sur la cohérence entre la localisation des zones de livraisons et la localisation des commerces. Le PACS montrera aussi qu'il s'engage à promouvoir l'utilisation du vélo en proposant l'implantation de nouveaux dispositifs destinés au stationnement des vélos.

En ce qui concerne le manque de place en voirie, le diagnostic a permis de mettre en évidence des opportunités conséquentes hors voirie qui commencent à être exploitées par la commune. On trouve, réparties sur l'ensemble du territoire communal, plus de 15.000 places potentiellement mutualisables dont 3.800 sont considérées comme effectivement mutualisables.

Concernant le stationnement des poids lourds sur la commune, 2,7 % des emplacements en voirie sont occupés la nuit par les poids lourds et les camionnettes. Cette demande, bien que présente sur l'ensemble du territoire, est observée de façon plus significative sur quelques grands axes spécifiques.



Chapitre II.: **Détail des actions**



II.1. Introduction

Rappel du cadre réglementaire général du PRPS :

Section 2. – Détail des actions

Art. 69. « Chaque action du plan est motivée et justifiée »

Art. 70. « Le conseil communal détaille particulièrement les raisons qui président à la détermination :

- des limites des zones règlementées sur voirie;
- du choix des réglementations appliquées ou prévues sur voirie;
- des éventuelles extensions des périodes règlementées;
- du nombre et du positionnement des places de stationnement réservées sur l'espace public. »

Art. 71. « Les plans d'action communaux de stationnement détaillent comment ils contribuent à la réalisation des objectifs régionaux qui concernent la diminution du nombre de places de stationnement sur la voie publique et la gestion des places de stationnement dans les zones de stationnement règlementées. »

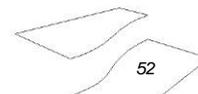
Art. 72. « Le conseil communal détaille sa politique pour chaque type de cartes de dérogation, ainsi que les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Il détaille ses prévisions du nombre de cartes de dérogation par type de carte et par secteur de stationnement. Il justifie le recours ou non à l'instauration de quotas sur les secteurs de stationnement de son territoire. »

Art. 73. « Le conseil communal détaille sa politique en matière de stationnement des véhicules et usages particuliers comme les véhicules deux-roues motorisés, les voitures partagées, les taxis, les véhicules de livraison, les poids-lourds et les autocars. »

Art. 74. « Le conseil communal veille à ce que des mesures particulières soient prises afin de favoriser graduellement le stationnement hors voirie, en vue de réduire la pression de stationnement. Il y détaille les actions concrètes et chiffrées prévues à cette fin, y compris un ou des projets de réaménagement de voirie où la réduction de l'offre de stationnement sur la voirie. »

« Les travaux de réaménagement sur la voirie doivent faciliter le recours aux alternatives au déplacement motorisé individuel et en particulier l'aménagement de sites protégés pour des bus ou des trams et des pistes cyclables, et augmenter la convivialité et la qualité de l'espace public, en réduisant notamment le nombre de places réservées au stationnement des voitures sur la voirie. »

Art. 75. « Le conseil communal identifie en particulier les options aux places de stationnement pour lesquelles il prévoit une réduction avec pour objectif d'avoir un meilleur aménagement, y compris une compensation de ces places par la création d'une offre hors voirie, qui n'excède pas le nombre de places concernées en voirie. Le conseil communal détaille dans son plan d'action communal de stationnement les alternatives par type d'utilisateur (riverain, visiteur, livraisons...) »



II.2. Stationnement public en voirie

II.2.1. Zones non réglementées : réduction de l'offre

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 11. (...) *Par rapport au comptage de 2004-2005, le nombre de places non réglementées et non réservées est réduit sur l'ensemble de la Région d'au moins 16 %. Cette réduction prend la forme soit de réaffectations à d'autres usages avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation. Les emplacements de stationnement en voirie supprimés physiquement, seront compensés par des emplacements hors voirie.*

Le nombre de places « non réglementées et non réservées » a fortement diminué sur l'ensemble de la commune, passant de plus de 8 500 places en 2005 (32 % de l'offre totale) à moins de 1 000 places en 2014 (4 % de l'offre totale) ce qui représente une diminution de 7 500 places.

Évolution du nombre de places « non réglementées et non réservées »	
En 2005	8 500 places
En 2014	1 000 places
Réduction en valeur absolue	7 500 places
Réduction en pourcentage	88 %

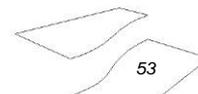


Le nombre de places « non réglementées et non réservées » a donc diminué de plus de 88% grâce à la mise en place d'une réglementation adaptée¹⁰. L'objectif est donc d'ores et déjà largement atteint.

Plan d'action

L'action de réduction du nombre de « places non réglementées et non réservées » d'au moins 16% est d'ores et déjà achevée.

¹⁰ Voir la figure 1 Partie 1 -Diagnostic



II.2.2. Zones règlementées

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 2. (...) *Le nombre de places – dans l'ensemble des zones règlementées - atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante.*

Arrêté relatif aux zones de stationnement règlementées et aux cartes de dérogation

Art. 5. *Les conseils communaux (...) peuvent prévoir des extensions ou des réductions locales de la plage horaire 9 heures – 18 heures lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier le justifie.*

Art. 11. *La durée maximale de stationnement en zone rouge est de 2 heures*

Art. 23. *La durée du stationnement en zone verte n'est pas limitée.*

Art. 27. *En zone bleue, le stationnement gratuit est limité à deux heures.*

Art. 12. 26. *La redevance de stationnement doit être de 5 euros pour deux heures en zone rouge et 3 euros pour deux heures en zone verte.*

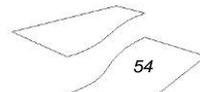
Art. 13. 25. & 28. *En cas de non-paiement ou dépassement de la durée autorisée de stationnement ou lorsque le disque de stationnement indiquant l'heure n'a pas été apposé (dans le cas des zones bleues), l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 25 euros par période de stationnement dans l'ensemble des zones règlementées.*

Le plan de stationnement actuel a montré son efficacité à Schaerbeek, tant au point de vue de son étendue horaire et géographique que de sa réglementation :

- En journée, l'extension des zones de stationnement règlementé entre 2005 et 2015 a eu un impact positif sur les conditions de stationnement en journée, d'où la nécessité de maintenir le dispositif en place.
- En soirée, la pression du stationnement s'exerce bien plus qu'en journée sur l'ensemble de la commune. Ainsi, afin d'améliorer le confort de stationnement nocturne des habitants qui rentrent le soir de leurs activités professionnelles le conseil communal de Schaerbeek a choisi une extension de la plage horaire jusqu'à 20h des zones bleues et vertes.



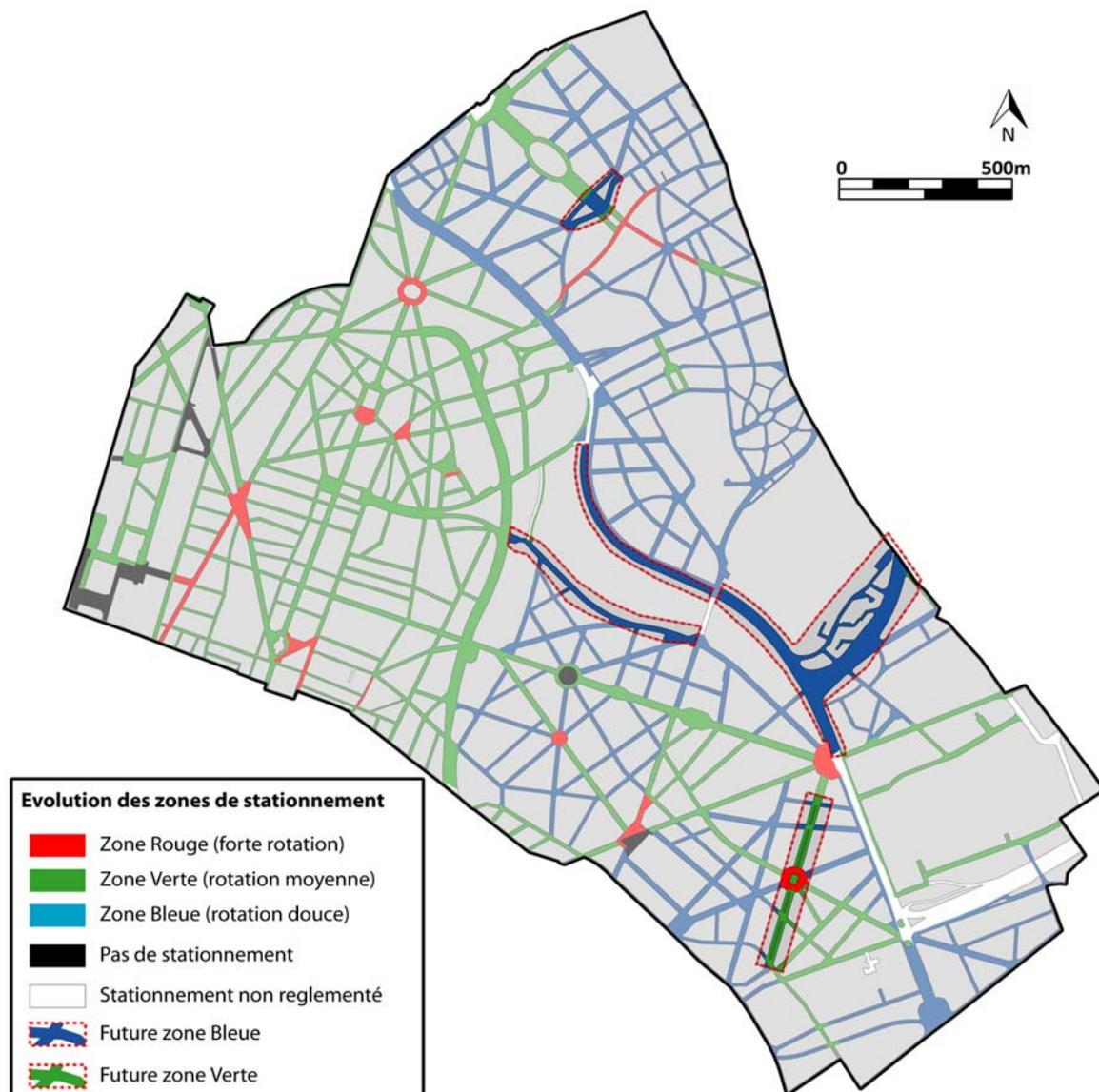
Par ailleurs, la réglementation en place (zones rouges, vertes et bleues) respecte le cadre réglementaire du PRPS.



Il n'est donc pas prévu ici de modification globale du plan de stationnement réglementé. Toutefois, plusieurs mesures complémentaires pourront progressivement améliorer les conditions de stationnement, en ce compris la problématique du stationnement ventouse en soirée :

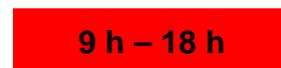
- Les emplacements où le stationnement n'est pas règlementé feront l'objet d'un suivi régulier de leur niveau d'occupation. En cas de saturation trop fréquente, ces emplacements pourront devenir règlementés en zone bleue ou verte selon qu'ils sont bordés par un univers à dominante résidentielle ou non.
- Le stationnement deviendra règlementé sur les quatre secteurs où les demandes des riverains sont les plus fréquentes : Square François Riga, Boulevard Léopold III, berme Centrale Plasky, Avenue des Azalées le long du parc Josaphat, quartier des Clos, boulevard Lambermont le long du parc Josaphat et le Boulevard Wahis (cf. carte ci-dessous).

Figure 23 : Règlementations pressenties à instaurer à terme sur les voies non encore règlementées



- La transformation de zones bleues en zone verte, voire de zones vertes en zones rouge, engagée depuis plus de 10 ans par la Commune est plus restrictive pour le stationnement des navetteurs. Elle reste un moyen efficace à utiliser lorsque ces zones saturant en journée, notamment pour les voies les plus commerçantes.
- La gratuité du premier quart d'heure en zone verte sera instaurée, conformément au Plan Régional de Politique du Stationnement.
- En matière de signalisation informative, afin d'éviter de devoir multiplier de nombreuses plaques de rappel au sein des même zones, le conseil communal étudiera le marquage des poteaux de signalisation par des bagues de couleur. Celles-ci informeront le conducteur du type de zone dans laquelle il gare son véhicule et précisera en gros caractères les horaires applicables.

Exemple :

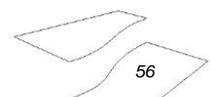


D'autres types de mats pourront être équipés sous réserve de l'accord des gestionnaires (mats d'éclairage par exemple).

- Une particularité est la suspension de la réglementation entre 12h30 et 13h30 en zones rouges. Cette mesure est en vigueur à Schaerbeek pour compenser le stationnement payant pour les visiteurs de l'Horeca situés en zones rouges.
- Ponctuellement, des modifications horaires locales des zones règlementées pourraient être apportées, si des dysfonctionnements étaient constatés, autour de sites particuliers. Ainsi, une extension horaire pourrait être envisagée par la commune le dimanche autour d'un centre sportif, ou le soir (jusqu'à 22h) autour d'un centre culturel (salle de spectacles).
- L'octroi des cartes communales « Entreprises et indépendants » sera plus restrictive, notamment en matière d'horaires de validité en soirée (cf.II.2.3 Cartes de stationnement)
- Les possibilités d'acquisition des cartes de stationnement visiteurs, dites « tickets à gratter », seront étendues¹¹ de telle sorte que les commerçants puissent les vendre directement.



¹¹ Les cartes de parking (cartes à gratter) peuvent actuellement être obtenues au parking shop Rauwers, à la maison communale ou au guichet décentralisé du service population de l'antenne Radium.



Plan d'action

- Maintien global du plan de stationnement actuel
- Extension de la réglementation aux zones non réglementées suivantes : Square François Riga, Boulevard Léopold III, berme Centrale Plasky, Avenue des Azalées le long du parc Josaphat, quartier des Clos, boulevard Lambermont le long du parc Josaphat et le Boulevard Wahis.
- Étude de faisabilité de l'extension horaire du contrôle de 8h00 à 22h00, et ce en particulier dans les quartiers présentant des taux de saturation élevés ou autour de sites particuliers.
- Introduction de la gratuité du premier quart d'heure en zone verte.
- Rappel de la réglementation locale par des bagues en couleur sur les mats de signalisation ou autres.
- Mise en place de la délivrance des cartes de stationnement visiteurs (tickets à gratter) par les commerçants.

Des mesures de suivi dans la durée viendront compléter ces actions :

- * Transformation au cas par cas de zones bleues en zones vertes, voire de zones vertes en zones rouges
- * Modifications ponctuelles des horaires réglementés auprès de certains équipements



II.2.3. Cartes de stationnement

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

Arrêté relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation

Art. 53. *Les conseils communaux peuvent limiter le nombre total de cartes de dérogation « riverain » valables sur un secteur de stationnement au nombre de place existant sur ce secteur ou à un nombre inférieur.*

Art. 54. & 55. *Le prix des cartes de dérogation « riverain » est de 5 euros par an pour la 1^{ère} carte, 50 euros pour la 2^{ème} et 200 euros par carte supplémentaire. Les conseils communaux peuvent décider d'instaurer des tarifs plus élevés.*

Art. 76. *« Les conseils communaux peuvent limiter (...) le nombre total de cartes de dérogation facultatives, valable sur un secteur de stationnement au nombre de places de stationnement existant sur ce secteur ou à un nombre inférieur.*

Art. 86. *Le nombre de cartes de dérogation « autre usager » sera graduellement réduit selon les modalités retenues dans le plan d'action communal de stationnement approuvé.*

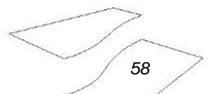
Ces cartes diverses ont donc vocation à disparaître à terme, pour peu que des mesures de compensation ont été mis en œuvre.

Pour l'ensemble de son territoire, la commune de Schaerbeek a délivré environ 1 700 cartes de stationnement « riverain » de plus que le nombre de places en voirie. Ceci met en lumière la pression exercée par ce type de stationnement. Néanmoins, ce n'est pas en journée que les riverains ont le plus de difficultés à trouver une place de stationnement. Il n'est donc pas prévu pour l'instant de limiter le nombre de ces cartes.

En revanche, des conflits d'usage existent en soirée (à partir de 18h), au moment où les riverains rentrent chez eux et où certains actifs sont encore présents, dont des détenteurs de cartes facultatives (entreprises, commerçants, chantiers, écoles et crèches).

Afin de limiter la pression du stationnement en soirée, la commune de Schaerbeek vise à **réduire l'impact des cartes de stationnement facultatives entre 18h et 20h.**

Cette mesure concernera au premier chef les cartes de stationnement « Entreprises et indépendants » et « Écoles et crèches » qui représentent un volume important (plus de 4 000 cartes). En revanche, il n'apparaît pas opportun de restreindre les cartes « commerçants ambulants » et « chantiers temporaires » dont les besoins sont variables et imprévisibles.



Etant donné la croissance démographique observée sur le territoire de Schaerbeek, il ne semble pas pertinent de s'engager à diminuer le nombre de cartes de stationnement pour un nombre croissant de ménages.

Cependant, afin d'analyser l'évolution du nombre de cartes de stationnement délivrées, la commune tiendra une comptabilité annuelle du nombre de cartes délivrées et ce pour chaque type de carte (Riverains, firmes, enseignants,..) et pour chaque quartier (selon le découpage défini dans le diagnostic). Cette comptabilité servira d'outil d'évaluation de l'évolution du nombre de cartes délivrées par quartier en lien avec les taux d'occupation de voirie réalisés.

Pour répondre à la situation de saturation de certains quartiers, la possibilité d'une différenciation du prix des cartes de stationnement dans les quartiers les plus saturés sera étudiée. Cette possibilité de prix différencié portera par exemple sur le prix de la seconde carte de stationnement du ménage.

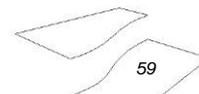
Suite au pourcentage important de demande de stationnement d'utilitaires et camions et la pression qu'ils exercent sur la commune en fin de journée et les week-ends, une nouvelle réglementation pour les cartes entreprises et indépendants est proposée :

À compter du 1^{er} septembre 2016, les cartes de stationnement « Entreprises et indépendants » seront délivrées au tarif suivant :

Prix unitaire des cartes annuelles « Entreprises et indépendants »					
Validité jusqu'à	Longueur du véhicule	Tarif selon le nombre de cartes			
		1-5 cartes	6-20 cartes	21-30 cartes	carte suppl.
18 h	moins de 4,90 m	150 €	250 €	500 €	600 €
	4,90 m et plus	250 €	500 €	750 €	850 €
20 h	moins de 4,90 m	300 €	500 €	1000 €	1200 €
	4,90 m et plus	500 €	1000 €	1 500 €	1 700 €

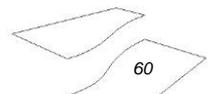
En outre, les cartes « Écoles et crèches » auront une validité limitée aux jours de fonctionnement de ces établissements, donc à l'exclusion des vacances scolaires, des weekends et des jours fériés.

Par ailleurs, il ne sera plus délivré de cartes de riverains de leasing (de société non schaerbeekoise) pour des véhicules de plus de 4,90 m de type camion, camionnette, bus, autocars.



Plan d'action

- Limiter l'impact en soirée des cartes de stationnement facultatives pour les entreprises et indépendants, en fixant un tarif différentiel selon l'heure de fin de validité de ces cartes : 18h ou 20h.
- Limitation de la validité des cartes « Écoles et crèches » aux périodes de fonctionnement de ces établissements.
- Supprimer les cartes riverains pour véhicules de sociétés non schaerbeekaises pour des véhicules de types bus, car, camion, utilitaires de grand format.



II.2.4. Parking Plus

Sur l'ensemble de la région Bruxelles-Capitale, le projet ParkingPlus vise depuis 2010 à favoriser le stationnement des prestataires de soins à domicile. Cette démarche volontaire et citoyenne permet aux résidents qui le souhaitent d'autoriser le stationnement de ces prestataires devant leur garage le temps d'une consultation. Sur les 574 résidents participants dans la région en 2014, **Schaerbeek est la commune où les résidents ont le plus participé au dispositif avec 64 entrées carrossables accessibles aux prestataires de soins.**



Plan d'action

Continuer la communication communale auprès des résidents pour favoriser le partage du stationnement aux prestataires de soin (ParkingPlus)

II.2.5. Découpage en secteurs de stationnement

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

Arrêté relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation

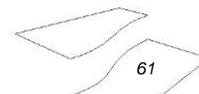
Art. 1^{er}. Aux termes du présent arrêté, on entend par :

5° Secteur de stationnement : la zone géographique centrée sur le lieu de résidence ou de siège social ou d'exploitation qui délimite les voies sur lesquelles la carte de dérogation est valable.

Art. 46. L'Agence du stationnement établit, sur base des propositions des conseils communaux et en concertation avec ceux-ci, des secteurs de stationnement pour l'ensemble du territoire de la Région, de préférence sur la base du découpage en quartiers et pouvant s'affranchir des limites communales.

Art. 47. Une révision partielle du découpage sectoriel a lieu au moins tous les deux ans, afin de tenir compte du retour d'expérience et de l'éventuelle évolution des situations locales du stationnement.

Selon l'arrêté mentionné ci-dessus, les cartes de stationnement concernées seront valables sur le secteur de stationnement proprement dit et sur trois secteurs limitrophes attribués par la commune. La superficie totale allouée ne pourra pas être supérieure à 150 ha. Cette allocation pourra s'affranchir des limites communales.



Le PRPS permet aux communes de demander à l'Agence du stationnement un réajustement de la sectorisation proposée, de manière à leur permettre de coller au mieux avec les besoins réels des riverains.

Remarque : Le conseil communal aura à statuer, en concertation avec l'Agence du Stationnement, sur cette sectorisation qui ne sera pas fixée dans le cadre du PACS. Le PACS fixe la gestion, la réglementation ou encore les projets d'évolution du stationnement mais n'a pas pour finalité de réglementer la sectorisation en tant que telle. Néanmoins, des propositions de réajustement sont présentées en annexes pour information.

La commune restera attentive à l'évolution de ce dossier et aux cartes de stationnement prévues permettant la délivrance de cartes multi-secteurs.

II.3. Stationnement réservé en voirie

II.3.1. Zones de livraison

Rappel du cadre réglementaire du PRPS

Arrêté relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation

Art. 38. *Les conseils communaux reprennent dans leur plan d'action communal de stationnement l'entièreté des zones de livraison indispensables à la vie économique de la commune en y intégrant les dispositifs prévus ou créé par les gestionnaires de voirie.*

Les plans d'action communaux de stationnement détaillent les mesures particulières de contrôle et les modalités concrètes pour assurer le respect de ces zones.

II.3.1.a. La réglementation

Rappel de la situation actuelle

Les zones de livraison sont de différentes dimensions et surtout relèvent de deux types de réglementation :

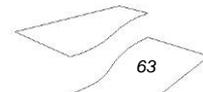
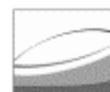
- les emplacements de livraison relevant d'une sanction pénale en cas d'infraction sont signalées par le panneau de stationnement interdit (E1) auquel il est adjoit un panneau additionnel autorisant les livraisons ;
- les zones de livraison dépenalisées sont des places soumises à une redevance forfaitaire de 100 €, avec mention de la dérogation pour les livraisons. Conformément aux dispositions du PRPS, les cartes de stationnement ne sont pas valables sur ces zones de livraison, à l'exception de celles pour les « prestataires de soins médicaux urgents ».

En 2015, Schaerbeek compte 139 sites de livraison représentant l'équivalent de 453 places de stationnement pour voiture. Une dizaine de ces sites dépenalisés, située Chaussée de Haecht, entre Saint-Josse et Place Pogge.

Motivation

Les zones de livraison de type dépenalisé s'avèrent à l'usage offrir une meilleure disponibilité (des places libres plus fréquentes) grâce à un contrôle adapté. La volonté de la Commune est donc de généraliser progressivement cette réglementation en commençant par les liserés commerciaux et les rues où il est observé le plus de livraisons en double file pénalisant la circulation.

Par ailleurs, la diversité des horaires mise en évidence dans le diagnostic complique d'une part la compréhension des utilisateurs de ces zones et d'autre part l'organisation du contrôle.



Décision

L'objectif est d'harmoniser la réglementation de toutes les zones de livraison au cours de la durée du présent PACS, soit 129 en 5 ans.

Les zones de livraisons seront transformées en zone dépenalisée.

Les zones situées en zone rouge seront modifiées en priorité.

La signalisation sera modifiée et harmonisée. Les marquages au sol seront refaits si nécessaire.

Les zones de livraison feront généralement, selon les cas, de 12 à 20 m de longueur.

Sauf cas particuliers justifiés, les livraisons seront limitées au milieu de journée, de **10 h à 15 h**, une dérogation pourra être octroyée sur demande justifiée.

II.3.1.b. La quantité et l'emplacement des zones de livraison

Le nombre et la répartition des zones de livraison seront réinterrogés afin de les adapter aux besoins.

Pour ce faire, le PRPS a repris la méthodologie du CERTU qui permet de définir de manière théorique le nombre de zones de livraison à implanter sur un liseré commerçant, en fonction de la typologie et de la taille des commerces.

Le mode de calcul est présenté pour information en annexe. Son application à un tronçon de voirie est présentée ci-dessous à titre d'exemple.

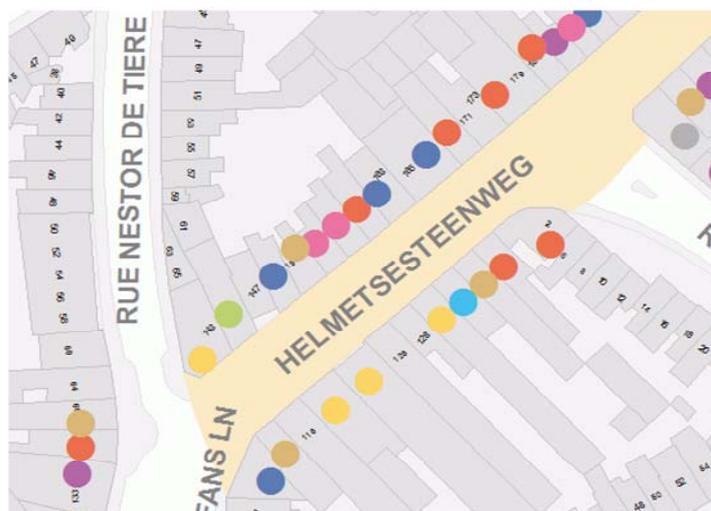


Figure 24 : Exemple d'application de la méthode à un tronçon de la Chaussée de Helmet

Détermination du nombre d'aires de livraison

Quartier : **Helmet**

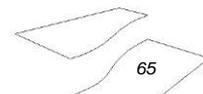
Tronçon : de la rue Nestor de Tière
à la rue du Foyer Schaerbeekois



Catégorie shopinbrussels	
●	Alimentation
●	Mode
●	Culture & Multimédia
●	Décoration & Maison
●	Loisirs
●	Beauté, Santé & Bien-être
●	Services
●	Véhicules
●	Hôtel & hébergement
●	Restauration
●	Vie nocturne

Source : www.shopinbrussels.be

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
141	Textiles Albert	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7,50
145	ADN All Potential	Instruments de musique	Culture & Multimédia	13	2,43
149	Helmet Téléboutique	Phone center & cybercafé	Services	8	7,53
153	Fashion	Café & Bistrot	Restauration	1	6,25
155	Ayla	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7,53
157	Coiffure des Frères	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7,53
159	Boucherie Nassr	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10,50
161	Agence P.AV Assurances	Banque, Crédit & Assurance	Services	13	2,43
167	Sun Wash	Laverie	Services	13	2,43
169	Maik	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8,07
175	Cloetens Délicatesses	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10,50
Total côté impair					72,70
112	Sila Tours	Agence de voyage	Services	13	2,43
114	Pizzeria Aux Agapes	Pizzeria	Alimentation	1	6,25
118	Ideco	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7,50
122	Cardin Concept Meubles	Mobilier	Décoration & Maison	9	7,50
130	Anti - Crise	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7,53
132	Night Shop	Night Shop	Vie nocturne	1	6,25
134	Wynn's	Café & Bistrot	Restauration	1	6,25
136	Mini Market	Epicerie	Alimentation	4	9,35
4	Leonidas Helmet	Chocolats, Biscuits & Confiserie	Alimentation	8	7,53
Total côté pair					60,59
Total du tronçon de voie					133,29
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					1,5

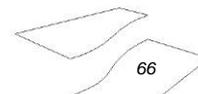


L'exercice a été effectué pour les principaux liserés commerciaux de la commune. Le tableau ci-dessous récapitule les résultats dont les détails sont présentés en annexe.

Secteur	Début	Fin	Nombre de zones de livraison	
			actuel	calculé
Rue de Brabant	rue d'Aerschot	rue Dupont	1	1,8
	rue Dupont	rue Fraternité	1	1,2
	rue Fraternité	rue de Quartrecht	1	1,4
	rue de Quartrecht	rue Rogier	1	2,2
	rue Rogier	rue d'Hoogvorst	1	1,6
	rue d'Hoogvorst	rue de Potter	1	0,9
	rue de Potter	place Liedts	0	0,4
	Ensemble		6	9,5
Chaussée de Helmet	rue Nestor de Tière	rue du Foyer Schaerbeekois	2	1,5
	rue du Foyer Schaerbeekois	avenue Huart Hamoir	1	3,8
	avenue Huart Hamoir	rue Bruyère	1	1,4
	rue Bruyère	rue Gustave Huberti	1 proche	0,7
	rue Landbouwstraat	rue du Corbeau	1	0,2
	rue Gustave Huberti	sentier des pommes	-	0,2
Ensemble		6	7,8	
Rue Richard Vandevelde	Chaussée de Helmet	place de Helmet	3	2,5
	place de Helmet	rue G. Raemaekers	3	1,1
	Ensemble		6	3,6
Rue Josaphat	rue Philomene	rue Van Dyck	0	0,5
	rue Van Dyck	rue L'Olivier	0	2,3
	rue L'Olivier	rue Seutin	0	0,4
	rue Seutin	rue Rogier	0	0,8
	rue Rogier	rue Robiano	2	0,4
	rue Robiano	rue Vifquin	1	0,5
	rue Vifquin	rue de l'Est	2	1,3
	rue de l'Est	rue L. Bertrand	3	1,8
Ensemble		8	8	
Rue du Pavillon	rue Van Schoor	rue Vanderlinden	0	0,3
	rue Vanderlinden	place du Pavillon	3	0,7
	Ensemble		3	1
Avenue Chazal	place Dailly	rue Grande rue au bois	3	0,9
	Grande rue au Bois	rue Auguste Lambiotte	0	1,2
	place Patrie	rue Paul Devigne	0	0,2
	rue Paul Devigne	avenue Ernest	0	0,1
	Ensemble		3	2,4
ENSEMBLE des tronçons de voies ci-dessus			32	32,3

La commune appliquera aussi cette méthode d'estimation des besoins lors du développement de nouveaux quartiers (Josaphat, Reyers...)

À l'analyse de la localisation des besoins de livraisons, la pertinence de la localisation des zones sera interrogée et revue en fonction des besoins et de leurs réelles utilisations. En effet certains commerces changent d'activité ou se délocalisent sans pour autant que la zone de livraison ne soit adaptée voire supprimée.



II.3.1.c. Le contrôle des zones de livraison

Les zones de livraison ne sont utiles et efficaces que si elles ne sont pas occupées indument par d'autres usages. Afin de veiller à leur disponibilité pendant les heures de livraison, ces zones feront l'objet d'un contrôle spécifique décrit au chapitre III.5 : brigade en deux-roues motorisés, système d'alerte à disposition des commerçants, etc.

II.3.1.d. Fonction riverains

En dehors des périodes réservées à la fonction livraison, le stationnement sur ces emplacements sera ouvert au stationnement des voitures dans les conditions de la réglementation du tronçon de voie concernée : libre (notamment la nuit), zone bleue, zone verte, zone rouge.

Plan d'action

Sur le plan qualitatif, pour toutes les zones de livraison, progressivement sur la durée du PACS :

- harmoniser la réglementation (zones de livraison dépenalisées) progressivement en commençant par les zones rouges et les axes où les arrêts en double file sont particulièrement gênants (notamment pour les transports en commun).
- harmoniser la signalisation horizontale et verticale : signalisation et marquages (zig-zag)
- harmoniser les horaires : 10h – 15h sauf cas particuliers justifiés

Sur le plan quantitatif, créer les zones de livraison nécessaires, notamment lors du développement de nouveaux quartiers, et supprimer des zones de livraison qui ne servent plus, sur base de la méthode de comptage réalisée dans les liserés commerciaux.

Sur le plan fonctionnel, renforcer le contrôle de l'usage des zones de livraison, sur base notamment d'une patrouille de contrôle spécifique des zones de livraisons.



II.3.2. Zones « abord d'école » (Kiss & Ride et bus scolaire)

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

Arrêté relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation

Art. 41. *En zone 'Kiss & Ride', le stationnement est gratuit durant le temps repris sur la signalisation routière prévue à cet effet. En cas de dépassement du temps de stationnement autorisé, une redevance forfaitaire de 100 euros par période de stationnement est due.*

Art. 42. *Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone 'Kiss & Ride'.*

Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 44. *Les réservations de stationnement pour bus scolaires sont assorties d'une période de validité la plus restreinte possible afin de permettre aux riverains d'utiliser ces places en dehors des activités scolaires.*

II.3.2.a. Fonction Kiss & Ride

Ces dispositifs de dépose minute positionnés principalement le long des écoles et des crèches permettent une meilleure sécurité pour les enfants tout en assurant une meilleure gestion des flux de circulation.

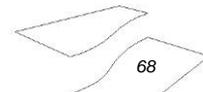
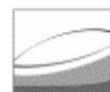
Pour une meilleure efficacité de fonctionnement, les emplacements Kiss & Ride seront tous soumis à une réglementation dépenalisée : redevance forfaitaire de 100 €, tel qu'indiqué dans le PRPS, avec arrêt gratuit d'une durée maximale de 15 minutes.

La signalisation sera adaptée en conséquence, de manière homogène sur toute la commune. Elle délivrera une information complète : période d'effet, durée maximale autorisée, montant de la redevance forfaitaire.

Afin de préserver les autres demandes de stationnement, en ce compris le stationnement nocturne des riverains, ces emplacements seront réservés à la fonction Kiss & Ride de 7h30 à 9h00 en période scolaire.

Les pratiques observées le soir sont généralement différentes de celles du matin. Dès lors, un Kiss & Ride de l'après-midi ne sera instauré que sur motivation explicite des besoins de l'école.

La nécessité de l'installation d'une zone Kiss & Ride et sa localisation seront appréciées par une étude du fonctionnement des abords d'écoles en collaboration avec le service des gardiens de la paix.



En particulier, lors de chaque projet visant à accentuer le caractère local et convivial des abords d'une école (type « placette du peuplier » située entre la rue Caporal Claes et l'allée des Freesias) et la création de zones 20, une réflexion sera systématiquement effectuée sur l'opportunité d'un espace « Kiss & Ride ».

II.3.2.b. Fonction dépose reprise des bus scolaires

Les emplacements bus scolaires seront réservés à ces derniers, en période scolaire, sur une plage horaire adaptée aux établissements concernés. Le stationnement des bus scolaires sera alors limité à 30 minutes.

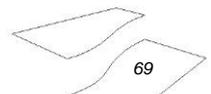
Dans la mesure du possible, les fonctions Kiss & Ride et bus scolaires seront assurées sur les mêmes emplacements.

II.3.2.c. Fonction riverains

En dehors des périodes réservées aux fonctions Kiss & Ride et bus scolaires, le stationnement sur ces emplacements sera ouvert au stationnement des voitures dans les conditions de la réglementation du tronçon de voie concernée : libre (notamment la nuit), zone bleue, zone verte, zone rouge.

Plan d'action

- Harmoniser le fonctionnement des zones Kiss & Ride existantes en zone dépenalisée et modifier la signalisation en conséquence
- Harmoniser les horaires de Kiss & Ride à 7h30 – 9h00 en période scolaire
- Étudier les abords d'écoles de la commune en collaboration avec les gardiens de la paix en vue d'installer ce dispositif si nécessaire.
- Si une zone de bus scolaire est nécessaire, regrouper sur les mêmes emplacements Kiss & Ride et bus scolaires.



II.3.3. Le stationnement des voitures partagées

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 31. *Ne peuvent bénéficier des avantages de stationnement accordés par le présent arrêté, l'Ordonnance, les arrêtés pris en exécution de celle-ci et les plans d'action communaux de stationnement, que les voitures des seules associations ou firmes agréées à cette fin par l'Agence du stationnement.*

Art. 32. *Les conseils communaux adoptent dans leur plan d'action « Car sharing » des mesures préférentielles pour le stationnement des voitures partagées visant à :*

:

- encourager les modes alternatifs à l'usage de la voiture personnelle;*
- favoriser le développement des services de voitures partagées;*
- favoriser la visibilité de ces services.*

Les stations de voitures partagées sont implantées de façon privilégiée en voirie, avec une dispersion dans les quartiers de petites stations proches des utilisateurs. Les grandes stations doivent en principe être situées hors voirie.

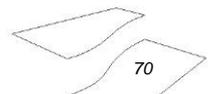
Art. 33. *Le stationnement des voitures partagées est de deux types :*

- En station : ce type de stationnement vise les places de stationnement réservées aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés. Les conseils communaux réservent des emplacements de ce type sur voirie pour permettre aux clients de prendre un véhicule partagé et de le restituer.*
- En cours d'utilisation : les exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés et agréés par l'Agence du stationnement, peuvent obtenir une carte de dérogation « voiture partagée » qui est mise à disposition des clients lorsqu'ils utilisent le véhicule.*

Art. 34. *Les conseils communaux élaborent un plan d'action communal « Car sharing » à l'horizon 2020 conformément à l'objectif régional de croissance du Car sharing repris en annexe de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.*

Schaerbeek compte 30 places réservées aux voitures partagées « Cambio », réparties sur 11 stations. L'objectif régional du plan Car Sharing est d'atteindre 800 voitures en 2020, contre 248 en 2012. Le PRPS répartit cet objectif entre les communes selon leur part de la population régionale. Avec 11% de la population régionale, **l'objectif régional est de tendre vers 90 places à Schaerbeek à horizon 2020, soit de l'ordre de 60 emplacements supplémentaires.**

On notera que Cambio est l'opérateur historique de ce service en région bruxelloise, mais qu'il n'en a pas le monopole ; d'autres opérateurs peuvent proposer des services de voitures partagées sur le territoire de Schaerbeek, sous réserve d'avoir



obtenu l'agrément prévu par la Région. En 2015, seuls Cambio et Zen Car (voitures électriques partagées) détiennent cet agrément.

Planning indicatif du développement du car sharing		
Année	Nouvelles places	Total en service
2015	-	30
2016	+20	50
2018	+20	70
2020	+20	90



Ce calendrier reste indicatif car les décisions d'implanter de nouvelles stations seront prises au fur et à mesure, en concertation entre la commune et les opérateurs, en tenant compte des contraintes opérationnelles et économiques pour le succès du fonctionnement des stations.

La carte ci-dessous présente les hypothèses de nouvelles implantations dans le but de couvrir au mieux le territoire. Les opérateurs pourront toutefois proposer d'autres implantations en les justifiant.

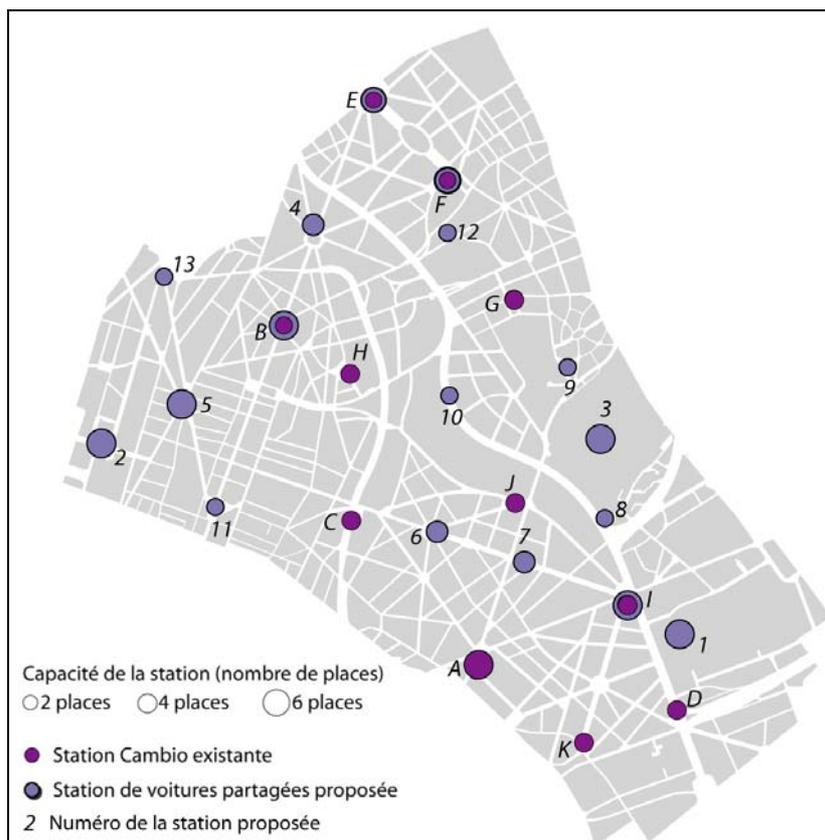
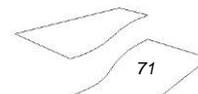


Figure 25 : Localisation des stations de voitures partagées existantes et proposées

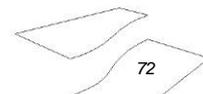


Le tableau ci-dessous reprend les noms et capacités des stations de voitures partagées existantes et proposées dans le cadre du PACS, où l'on voit :

- 9 stations existantes agrandies,
- 13 nouvelles stations.

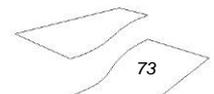
	Quartier ou Station de TC à proximité	Nb. de voitures actuel	Nb. de voitures projeté
Stations existantes			
A	Dailly	6	6
B	Colignon	4	<u>6</u>
C	Deschanel	3	<u>6</u>
D	Diamant	7	7
E	Gare de Schaerbeek (Élisabeth)	2	<u>6</u>
F	Riga	2	<u>4</u>
G	Terdelt / Brems	2	<u>4</u>
H	Houffalize	2	<u>4</u>
I	Meiser	2	<u>6</u>
J	Parc Josaphat	2	<u>4</u>
K	Plasky	2	<u>4</u>
Stations proposées			
1	Quartier Mediapark	-	6
2	Gare Bruxelles Nord	-	4
3	Quartier Josaphat	-	6
4	Verboekhoven	-	4
5	Liedts (Projet Station Métro)	-	2
6	Bienfaiteur	-	4
7	Patrie	-	4
8	Quartier des Clos	-	2
9	Cité Terdelt	-	4
10	Heliotropes	-	2
11	Sainte-Marie	-	2
12	Foyer Schaerbeekois	-	2
13	Place Masui	-	2
		34	101

Remarque : il y aura à terme un renforcement de l'offre pour les nouveaux quartiers.



Plan d'action

- Accompagner la création d'environ 70 emplacements pour véhicules partagés, notamment à proximité des stations de transports en commun, en fonction de la demande des opérateurs, de la cohérence globale de la répartition de l'offre sur le territoire de la commune et du développement de nouveaux quartiers (Josaphat, Reyers...).
- Procéder à la signature des conventions avec les opérateurs agréés par la Région dans le cadre de l'arrêté.
- Faire approuver le Plan Car Sharing communal par la Région et l'Agence du stationnement.
- Soutenir les initiatives de partage de véhicules privés visant à rentabiliser la flotte automobile privée existante (exemples : Car Amigo, Autopartage.be, Wibee) ainsi que les projets de freefloating annoncés par Bruxelles-Mobilité.



II.3.4. Le stationnement des vélos

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 19. *Les conseils communaux programment, sur la durée de leur PACS, les compléments d'équipement sur voirie (...) de manière à obtenir à l'échéance de celui-ci les valeurs suivantes :*

- *Au moins 2 places vélos pour 20 places de voiture*
- *Un maximum de 150 m de trottoir sans arceau ou un équivalent fonctionnel en zone urbaine continue.*

Les conseils communaux prévoient également un stationnement de courte durée à proximité immédiate des générateurs de déplacements.

Art. 21. *Les conseils communaux implantent sur voirie des dispositifs de stationnement clos, couverts et sécurisés (...) accessibles sur abonnement (...) au contact d'une voie accessible aux vélos*

Rappel du cadre réglementaire du Règlement Communal d'Urbanisme :

RCU - Article 13 – Local pour véhicule deux-roues et voitures d'enfants

§1. *Si la modification du nombre de logements dans un immeuble existant abouti à la création d'un immeuble de trois logements et plus, un local permettant d'entreposer des véhicules deux roues non motorisés et des voitures d'enfants est aménagé.*

Ce local répond aux conditions suivantes :

- 1) *être à la disposition de l'ensemble des habitants de l'immeuble ;*
- 2) *avoir des dimensions compatibles avec la fonction prévue, compte tenu du nombre de logements, avec un minimum d'un emplacement par logement ;*
- 3) *être d'accès aisé depuis la voie publique et depuis les logements.*

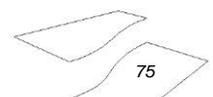
§2. *Les immeubles dans lesquels la configuration des lieux ne permet pas la création d'un tel local en sont exemptés pour autant que les dimensions des communs leur permettent de remplir cette fonction tout en maintenant un accès aisé vers les logements et les communs.*



II.3.4.a. Stationnement de courte durée

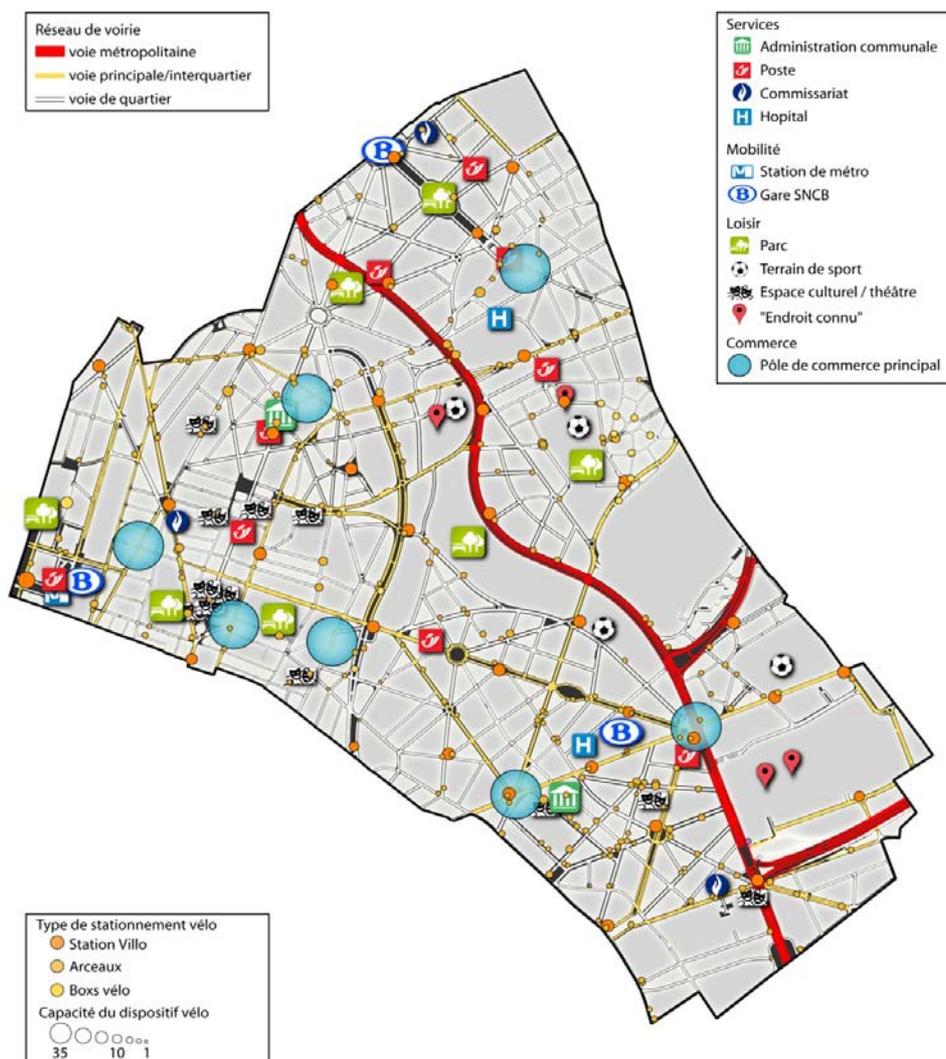
Schaerbeek compte 253 dispositifs de stationnement vélo pour un total d'environ 1 400 places sur arceaux (hors Villo!). Afin de répondre à l'objectif du PRPS de 2 places vélos pour 20 places voiture, **Schaerbeek devrait placer à terme 550 arceaux (soit 1100 emplacements) pour atteindre un total d'au moins 2 500 places sur la commune.** Ils seront réalisés :

- en privilégiant une concentration des arceaux dans de grands dispositifs à proximité des pôles culturels et administratifs, afin de répondre à la fois au mieux à la demande de stationnement vélo et d'optimiser les coûts de mise en place ;
- en privilégiant des emplacements en amont des passages piétons ou en sortie de carrefour, et d'une manière générale en prenant en compte à la fois une large visibilité de ces emplacements et l'intérêt des implantations pour la co-visibilité des piétons et des automobilistes ;
- en prenant en compte, lors de chaque projet de rénovation de la voirie, l'aménagement d'avancées de trottoir à hauteur des carrefours et des traversées piétonnes et cyclistes, et la pose de dispositifs pour le stationnement de vélos ;
- en cohérence avec le plan vélo (BYPAD) de la commune.



La figure ci-dessous reprend les principaux pôles à équiper en dispositifs de stationnement vélo.

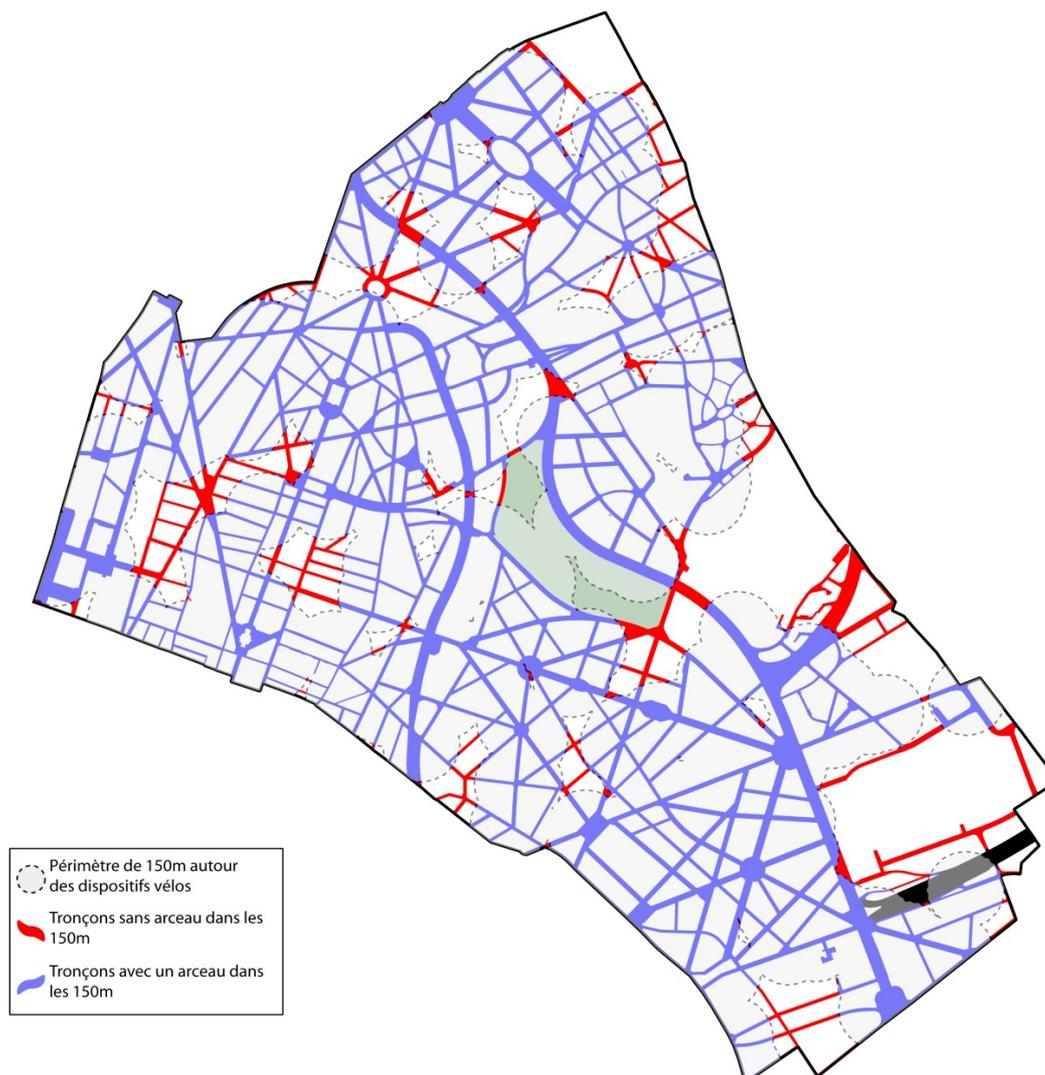
Figure 26 : Carte de localisation principales stations de TC et centre culturels à équiper en dispositif de stationnement vélo à terme



Le déploiement des nouveaux arceaux tiendra compte de la localisation de ces générateurs de demande de stationnement vélos. Il commencera par les voies non encore équipées, telles qu'elles apparaissent sur la carte ci-dessous :

- en priorité les zones rouges, représentant les zone urbaine continue éloignées de plus 150 m d'un dispositif actuellement en place
- puis les zones bleues claires là où il s'avèrera utile de densifier l'offre.

Figure 27 : Tronçons sans arceau dans les 150m



II.3.4.b. Stationnement de longue durée

Depuis 2010, le conseil communal met en location, au cœur des quartiers à dominante résidentielle, 29 (valeur 2014) box destinés au stationnement de longue durée. Ceci est un moyen efficace pour répondre aux enjeux d'équipement et d'usage du vélo pour les habitants de Schaerbeek dont l'habitation ne possède pas de stationnements privés ni ne peut être aménagée pour en recevoir.

Cet effort sera poursuivi dans la durée. En 2015, un marché pour l'installation de 6 box vélos supplémentaires a été lancé. La commune prévoit l'extension à 50 box supplémentaires pour 2018.

Au printemps 2015, la liste d'attente en box vélos avoisine les 200 demandes. Les zones de plus forte demande étaient les suivantes :

Quartier Huart Hamoir	Place de Jamblinne de Meux	Avenue Paul Deschanel
Avenue Voltaire	Place Van Ysendijk	Place des Bienfaiteurs
Square Delauney	Place Lehon	Avenue Louis Bertrand
Place de la Patrie	Place Terdelt	

Les box vélos seront placés dans les espaces en priorité en dehors des espaces de stationnement voiture en répondant aux zones à grande concentration de demandes.

Pour le développement des box vélos sur le territoire de la commune, une collaboration avec l'asbl CYCLO sera établie dans le cadre des fonds FEDER.

Les modalités d'implantation de ces équipements feront l'objet d'une charte exposant les différents cas de figure tenant compte de la configuration des lieux et de la typologie du tissu urbain.



La commune encouragera la location de rez-de-chaussée pour le stationnement des vélos, par exemple dans des espaces commerciaux dont la configuration se prête à des usages de ce type (identification des lieux dans le cadre des contrats de quartier par exemple).

Lors de la conception des parkings publics à venir, il sera demandé la réservation d'un espace suffisant pour implanter un stationnement sécurisé pour les vélos, adapté aux demandes effectives du quartier.

II.3.4.c. Stationnement de moyenne durée

La Commune possède à l'heure actuelle 1 abri vélos permettant un stationnement de moyenne durée. À l'avenir, la Commune veillera à renforcer cette offre, notamment en équipant les futures stations de métro de tels abris couverts.

Plan d'action

Stationnement courte durée :

Installer progressivement 550 arceaux vélo, soit une moyenne de 110 arceaux tous les ans, en commençant par équiper les voiries publiques de plus de 150 m non équipés d'arceaux afin de répondre aux objectifs régionaux, en privilégiant leur localisation :

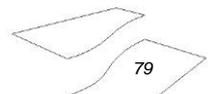
- à proximité des pôles générateurs de stationnement vélos : zones commerciales, écoles, pôles d'emplois...
- en répondant à la demande des riverains ou aux besoins constatés.

Les arceaux vélos seront placés :

- en priorité en dehors des espaces de stationnement automobile ;
- en amont des passages pour piétons, sur les avancées de trottoirs, ou en sortie de carrefour, et d'une manière générale en prenant en compte à la fois une large visibilité de ces emplacements et l'intérêt des implantations pour la co-visibilité des piétons et des automobilistes ;
- aux abords des itinéraires les plus empruntés par les cyclistes.

Stationnement moyenne et longue durée :

- Continuer l'installation des box vélos sur le territoire de Schaerbeek en répondant au mieux aux demandes justifiées des riverains.
- Établir une charte relative aux modalités d'implantation de ces box en fonction de la configuration des lieux et de la typologie du tissu urbain.
- Collaborer avec Cyclo dans le cadre d'une optimisation de la gestion des locations d'emplacements dans les box vélos
- Encourager la location de rez-de-chaussée pour le stationnement des vélos.
- Dans le cadre de futures stations de métro, prévoir d'installer des abris vélo à proximité des accès de métro.
- Prévoir des emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos dans les futurs parkings publics.



II.3.5. Stationnement deux-roues motorisés

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 28. *Au sein de chaque secteur de stationnement, le nombre de places réservées aux véhicules deux-roues motorisés est, dans la mesure du possible, proportionnel au nombre de places réservées aux voitures. Il est aménagé entre 1 à 3 places pour les véhicules deux-roues motorisés pour 200 places aménagées pour le stationnement des voitures.*

Art. 29. *Les nouveaux équipements de stationnement pour les deux-roues motorisés sont implantés préférentiellement à la place de stationnement automobiles, sauf dérogation accordée par le Gouvernement, après avis de l'Agence du stationnement.*

Schaerbeek compte en 2014 seulement 2 emplacements réservés aux véhicules deux-roues motorisés (2RM). Pour atteindre les quantités définies par le PRPS, l'objectif de la Région est la création d'un minimum de 120 places réservées aux 2RM sur la commune de Schaerbeek.

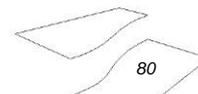
L'implantation de 30 nouveaux dispositifs d'accrochage au niveau des principaux pôles de déplacement permettra de créer un maillage dense pour une capacité de stationnement de 120 deux-roues motorisés.

Ils seront réalisés :

- avec un matériel d'accrochage classique, par groupes d'arceaux permettant le stationnement de 4 motos par groupe ;
- en privilégiant d'abord les zones les plus attractives : stations de transports en commun, zones commerciales, et équipements collectifs
- en équipant par la suite les quartiers résidentiels où des demandes sont formulées ou des besoins constatés.

Les sites seront aménagés en tenant compte des besoins spécifiques des deux-roues motorisés¹² : surface dure résistant au poinçonnement des béquilles, horizontalité ou à défaut pente faible compatible avec l'inclinaison de deux-roues lors de l'appui sur une béquille latérale, dispositif d'accrochage...

¹² Notons que l'AR du 11 juin 2011 stipule que le stationnement des deux-motorisés est autorisé sur les trottoirs à conditions de laisser libre un passage d'au moins 1,50m.

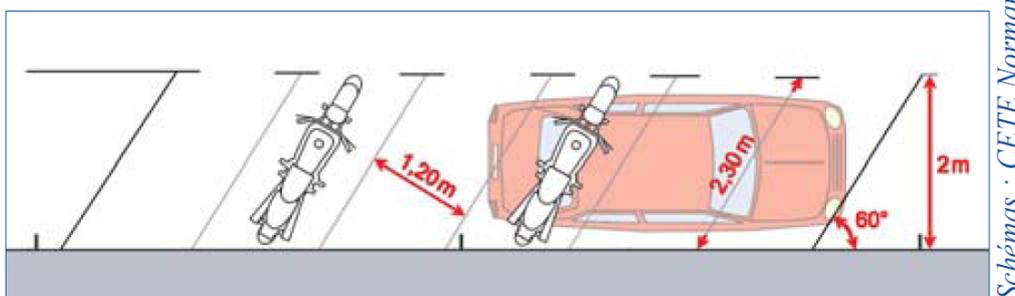
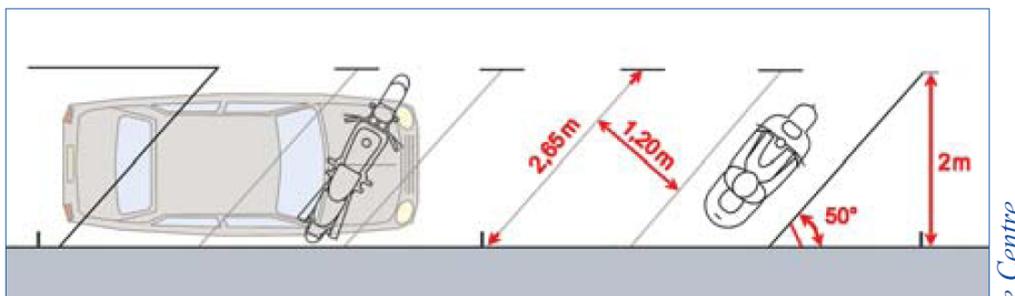
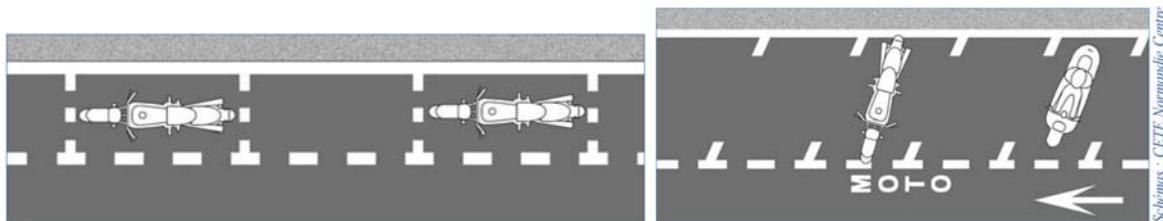


Les dispositifs motos seront placés en zone de stationnement en vue de proposer une alternative de qualité aux trottoirs et différenciés des dispositifs vélo pour éviter les conflits d'usage.

Exemples de dispositifs d'accrochage pour deux-roues motorisés :



Les implantations dépendront de la largeur de la chaussée, avec des agencements s'inspirant des exemples ci-dessous :



L'équipement de nouveaux sites visera à répondre prioritairement aux besoins constatés (exemple : le parking vélo situé devant l'École Supérieure qui est occupé par des deux-roues motorisés).

La carte ci-dessous présente les hypothèses de nouvelles implantations dans le but de couvrir au mieux le territoire. Un ajustement de ces emplacements pourra être étudié s'il échet en concertation avec des associations concernées.

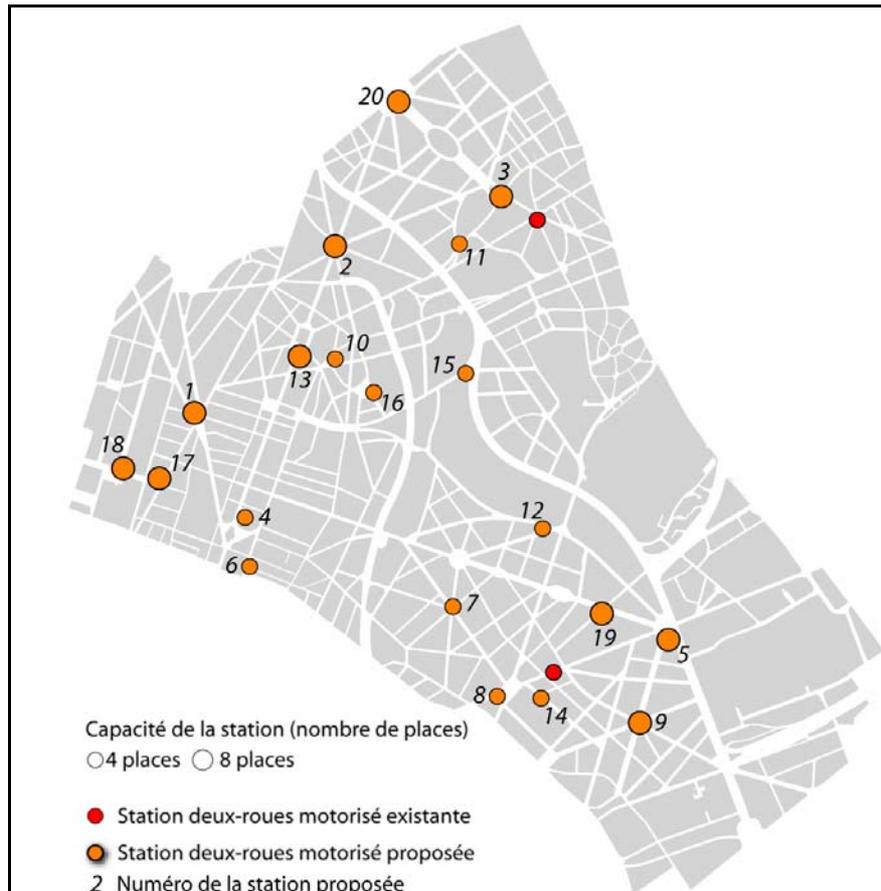


Figure 28 : Localisation des stations existantes et proposées pour accueillir les deux-roues motorisés

Ces stations ont été proposées par rapport à la desserte qu'elles offrent vis-à-vis des équipements de la commune. Le détail apparaît dans le tableau ci-dessous.

N°	Site desservi	Adresse	Nombre de Stations	Nombre de places
Zones rouges (forte densité commerciale)			17	68
1	Liedts		2	8
2	Place Eugène Verboekhoven		2	8
3	Chaussée de Helmet (1 ^{er})		2	8
4	Place de la Reine (et Halles de Schaerbeek)		1	4
5	Place Général Meiser		2	8
6	Chaussée de Haecht		1	4
7	Place Bremer		1	4
8	Place Dailly (1 ^{er})		1	4
9	Square Eugène Plasky (et Théâtre 140)		2	8
10	Place d'Houffalize		1	4
11	Chaussée de Helmet (2 ^e)		1	4
12	Avenue Général Eisenhower		1	4
Équipements publics			5	20
13	Hôtel Communal	Place Colignon	2	8
14	Théâtre Balsamine	Place Dailly (2 ^e)	1	4
15	Stade du Crossing	Av Louis Bertrand	1	4
16	Piscine Neptunium	Place Houffalize	1	4
Grandes stations de TC			8	32
17	Gare Bruxelles Nord	Entrée Est	2	8
18	Gare Bruxelles Nord	Entrée Ouest	2	8
19	Gare Meiser	Av Rogier	2	8
20	Gare Schaerbeek	Place Élisabeth	2	8
			30	120

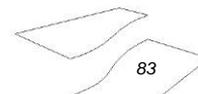
Plan d'action

Créer du stationnement pour les 2RM en privilégiant leur localisation :

- en priorité en zones rouges (zones commerciales), à proximité des gares et équipements collectifs
- en répondant aux besoins constatés.

De manière qualitative, ils seront :

- différenciés des dispositifs vélo pour éviter les conflits d'usage
- aménagés en tenant compte des contraintes techniques spécifiques de ces véhicules



II.3.6. Stationnement spécifique aux poids lourds

Rappel du cadre réglementaire du PRPS

Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 42. Les communes accueillent les poids-lourds au prorata du linéaire de voiries accessibles à tous les camions sur son territoire : elles réservent aux poids-lourds l'équivalent d'au moins 18 % du linéaire de voirie accessible à tous camions qui la traversent.

Une éventuelle réduction locale de ce pourcentage devra être justifiée par une étude de stationnement orientée poids-lourds, validée par l'Agence du stationnement.

Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux poids-lourds en fonction du calcul réalisé par rapport à son linéaire de voirie accessible à tous camions.

À cette fin, ils peuvent conclure un accord avec d'autres communes limitrophes en vue de reporter et/ou de répartir sur le territoire d'une de ces communes le nombre d'emplacements à réserver aux poids lourds.

Art. 44. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux bus scolaires aux abords des écoles situées sur leur territoire quel que soit le type et le réseau d'enseignement.

Les réservations de stationnement pour bus scolaires sont assorties d'une période de validité la plus restreinte possible afin de permettre aux riverains d'utiliser ces places en dehors des activités scolaires.

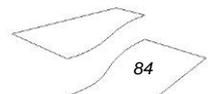
Art. 46. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux autocars touristiques en spécifiant le type de durée pour chaque emplacement.

Le plan d'action communal de stationnement offre également, en fonction des spécificités du territoire communal, des emplacements spécifiques pour les autocars desservant les pôles culturels, récréatifs et sportifs ainsi que les grands hôtels et les lieux de congrès.

Le terme poids lourd désigne un véhicule dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes.

Le linéaire de voirie accessible à tous camions dans la commune de Schaerbeek est de 6,2 km. L'application du ratio théorique de 18% se traduirait par un linéaire réservé aux poids lourds d'environ 1 100 m.

Le diagnostic a mis en évidence une offre existante d'environ 155 m de linéaire de voirie réservée aux poids lourds et donc un déficit à priori de 960 m représentant l'équivalent de d'environ 192 places de stationnements voitures.



Schaerbeek est une commune densément bâtie avec une part importante dédiée au logement. Il convient donc d'éloigner autant que possible ce type de stationnement des immeubles d'habitation pour des raisons d'une part de sécurité vis-à-vis des piétons et des enfants et d'autre part pour des raisons de confort des riverains (éviter les masques à la lumière et à la vue provoqués par des véhicules de grande hauteur, éviter les nuisances sonores, etc.).

Il n'existe donc que très peu d'endroits sur le territoire qui pourrait absorber du stationnement de grands véhicules.

En conséquence, pour tenir compte de la nature du tissu urbain de Schaerbeek, la commune prévoit l'organisation suivante :

- Conserver, voire étendre les emplacements réservés au stationnement des poids lourds sur l'avenue Jacques Georgin (155 m actuellement, sur un seul côté de l'avenue, pouvant progressivement être porté à près de 250 m) ;
- Inciter le stationnement hors voirie, notamment grâce à la mutualisation des parkings privés (cf. § 4.1 ci-dessous).
- Dans le cadre de l'étude Parkway menée actuellement par l'ADT, veiller à solliciter un parking pour les Poids Lourds et Grand utilitaires.
- La voirie nommée Boulevard Wahis, perpendiculaire au Boulevard Wahis de la moyenne ceinture pourrait être intégrée pour accueillir le stationnement des grands utilitaires. Prendre contact avec la région et le SAF.
- Augmenter la tarification des cartes de stationnement des véhicules de plus de 4,90 m (au lieu de 5,50 m en 2014)
- Maintenir la redevance de stationnement pour tout véhicule de plus de 3.5 T à 100 Euros
- Augmenter les redevances à 50 Euros pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes mais de plus de 4,90 m de long.

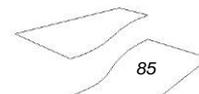




Figure 29 : Principaux lieux d'accueil des poids lourds, en complément des stationnements hors voirie

En outre, afin de protéger les voies de desserte intérieure des quartiers, où le stationnement des poids lourds en longue durée constitue une gêne manifeste à la vie locale et notamment à la quiétude et au confort des riverains, la commune installera des panneaux E9b réservant le stationnement aux voitures et motocyclettes. Les livraisons resteront bien sûr autorisées dans ces voies, de même que le stationnement des vélos sur les emplacements aménagés à cet effet.



E9b : Stationnement réservé aux voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes.

Ces panneaux seront implantés après étude des demandes des riverains en privilégiant ceux dont l'habitation est située à moins de 2 mètres de la file de stationnement.

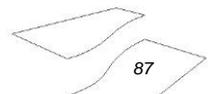
Afin de limiter les possibilités de stationner des grands utilitaires dans les voiries étroites :

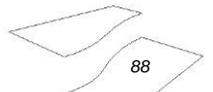
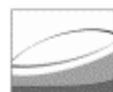
- Mettre des panneaux E9b sur les profils de voirie (trottoirs de moins de 2 m)
- Limiter le tonnage sur les autres voiries (2T : tonnage à définir en collaboration avec la police)
- Concorder ces mesures avec la police qui sera en charge du contrôle
- Tracer des marquages sur les espaces de stationnement (lignes blanches longitudinales) afin de limiter le stationnement des véhicules larges.

Plan d'action

Réglementer progressivement le stationnement spécifique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, en préservant au mieux la qualité de vie des résidents et le stationnement des riverains :

- incitations au stationnement des poids lourds là où ils gênent le moins,
- interdiction de stationner dans les voies résidentielles étroites.
- solliciter un parking pour les poids lourds et grands utilitaires dans le cadre des études menées actuellement : Parkway par l'ADT et Josaphat par la Région,
- ajuster les redevances de stationnement en zone payante : surtout pour les véhicules utilisant le plus d'espace (poids lourds et grands véhicules)





II.3.7. Stationnement pour personnes handicapées

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

Arrêté relatif aux zones de stationnement réglementées

Art. 71. La carte européenne de stationnement pour personnes handicapées tient lieu de carte de dérogation.

Art. 72. Sans préjudice de l'article 39 de l'Ordonnance, la carte de dérogation pour personnes handicapées est valable en zone grise et en zone 'événement'.

Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 14. Pour les personnes handicapées, les conseils communaux :

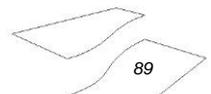
- *veillent à desservir au mieux possible tous les lieux recevant du public (commerces, services, administrations, centres culturels et de loisirs, parcs,...). Les bâtiments présentant une bonne accessibilité aux personnes en situation de handicap sont privilégiés;*
- *offrent, dans leurs politiques d'organisation du stationnement en et hors voirie, de manière structurée et systématisée, une réponse aux demandes justifiées de réservation de places de parking à proximité de l'habitation ou du lieu de travail quand, notamment :*
 - o *l'habitation ou le lieu de travail ne dispose ni d'un garage, ni d'un parking privé garantissant une bonne accessibilité;*
 - o *le demandeur dispose d'un véhicule ou est transporté par une personne qui habite chez lui.*

Art. 15. La pertinence des réservations instaurées est vérifiée périodiquement et les emplacements sont libérés quand la réservation n'est plus justifiée.

Art. 16. Les conseils communaux déterminent les réservations à vocation de service public et les réservations temporaires, conformément aux conditions générales arrêtées par le Gouvernement,

En zone rouge, les détenteurs de la *carte européenne de stationnement pour personnes handicapées* bénéficient de la gratuité du stationnement. Cependant, Il sera demandé aux conducteurs concernés :

- de respecter la rotation du stationnement nécessaire dans ces zones très demandées, soit un stationnement limité à 2 heures,
- et d'afficher un disque de stationnement aux fins du contrôle.



Ces cartes font l'objet de critiques informelles mais fréquentes concernant des abus d'usage (affichage de la carte hors du transport d'une personne handicapée), abus qui pénalisent les autres automobilistes en ce compris les autres détenteurs de la *carte européenne de stationnement*. Afin d'y remédier, les contrôles seront intensifiés.

La Commune assurera un suivi dans le temps de l'effectivité des besoins pour les emplacements réservés à la demande afin de restituer à la règle générale les réservations devenues obsolètes.

La Commune demandera l'intensification des contrôles de l'usage des *cartes européennes de stationnement* par la police sur les emplacements réservés.

Plan d'action

- Maintenir la gratuité en zone rouge.
- Demander l'affichage du disque et le respect d'une durée maximale de stationnement de 2 heures.
- Intensifier les contrôles.
- Suivre dans le temps l'effectivité de l'usage des places réservées à la demande.
- Demander que la police renforce le contrôle de l'usage de ces cartes sur les emplacements réservés.



II.4. Le stationnement Hors-voirie

Rappel du cadre réglementaire du PRPS

Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 74. *Le conseil communal veille à ce que des mesures particulières soient prises afin de favoriser graduellement le stationnement hors voirie, en vue de réduire la pression de stationnement.*

Art. 75. *Le conseil communal identifie en particulier les options aux places de stationnement pour lesquelles il prévoit une réduction avec pour objectif d'avoir un meilleur aménagement, y compris une compensation de ses places par la création d'une offre hors voirie, qui n'excède pas le nombre de places concernées en voirie.*

II.4.1. Mutualisation de parkings privés

Le principe consiste à ouvrir au stationnement des riverains ou de visiteurs de Schaerbeek, des places d'activité qui ne sont pas utilisées en dehors des heures de travail, dans les bâtiments communaux ou dans des immeubles privés. Cela permet d'offrir des possibilités supplémentaires de stationnement à ces riverains et visiteurs pendant les périodes où l'espace de stationnement en voirie ne peut répondre à la demande excédentaire.

La mutualisation des espaces de stationnement hors voirie sera l'une des principales pistes de réflexion dans le but d'absorber une partie du stationnement résidentiel et de compenser significativement les suppressions occasionnelles de places sur voirie. **L'objectif de la commune est donc d'accélérer la mutualisation de places de parkings privés ou communaux.**

Schaerbeek compte plus de 31 000 places hors voirie dont 16 000 places pour logements. Il y aurait par conséquent 15.000 places hors voirie affectées à d'autres usages que le logement. Parmi celles-ci, la Commune a identifié 3 800 places mutualisables, dont 445 le sont aujourd'hui sur 12 parkings mutualisés.

Une taxe communale annuelle sur certains emplacements de parcage a été établie pour les exercices 2013 à 2016. Elles concernent :

- les surfaces de parking desservant des bureaux ;
- les surfaces de parking connexes à une activité commerciale, industrielle, artisanale ou à une activité de production de services matériels ou de biens immatériels ;
- l'exploitation commerciale d'emplacements de parcage.



Ces établissements bénéficient d'une incitation fiscale de -75% sur cette taxe en cas d'ouverture de leurs parkings à la mutualisation. En revanche, les établissements des pouvoirs publics ne sont actuellement pas concernés par cette taxe et sont donc peu incités à mutualiser leurs places de stationnement.

Un plan d'action ambitieux pour Schaerbeek est la mutualisation de 1 500 places à horizon 2020 et plus de 3 000 places à horizon 2030 en privilégiant :

- Les places dites d'activité, concentrées dans des parkings à forte capacité autour de quelques sites particuliers inscrits dans des tissus résidentiels ;
- Les parkings des pouvoirs publics : à partir de l'exercice 2016, ceux-ci seront soumis à la taxe sur les emplacements de parcage et pourront s'en exonérer à 100% en ouvrant à la mutualisation leurs places de stationnement ;
- Le quartier « Plasky » qui présente à la fois la plus forte offre de places hors voirie potentiellement mutualisables et une très forte pression nocturne du stationnement résident en voirie.

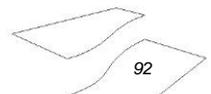
Des contacts seront pris avec les nouveaux opérateurs¹³ qui se positionnent sur ce marché et dont le métier consiste d'une part à mettre en relation l'offre et la demande, et d'autre part à prendre en charge les aspects techniques et la gestion du système.

Le service de l'urbanisme intégrera la mutualisation dans le processus de délivrement des permis d'urbanisme et d'environnement pour les cas pertinents.

Les places ainsi créées pourront compenser d'éventuelles réductions de places de stationnement en voirie dues aux aménagements de l'espace public.

L'actualisation de la base de données du stationnement hors voirie sera menée en collaboration avec le service taxes, l'urbanisme et la cellule permis d'environnement.

¹³ Opérateurs tels que BePark, voire peut-être à terme OnePark, Zenpark, Mobypark, ...



Plan d'action

- Stimuler les propriétaires de parkings afin de promouvoir la mutualisation des parkings privés d'entreprises dans l'objectif de tripler le nombre de places mutualisées dans les 5 ans.
- Etablir des partenariats en priorité dans les quartiers où la saturation nocturne est la plus importante.
- Soumettre les établissements des pouvoirs publics (Vivaqua, Ministère des Finances, CCN...) à la taxe sur les emplacements de parage, avec exonération en cas d'ouverture de ces parkings à la mutualisation.
- Insérer dans la mesure du possible la mutualisation des espaces de stationnement hors voirie dans le cadre des permis d'environnement.
- Travailler en collaboration avec le service taxes en vue de mettre à jour la base de données du stationnement hors voirie.
- Evaluer le succès de la mesure dans le courant de l'année 2017, sur base du taux de remplissage des parkings mutualisés.

II.4.2. Création de parkings souterrains

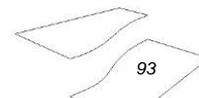
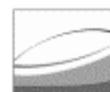
En complément de la mutualisation des parkings privés, la Commune prospecte les possibilités de développer l'offre publique hors voirie. Les travaux du métro Nord passant par la place Liedts et le square Riga seront une occasion de creuser le sol ; une synergie avec la création de parkings souterrains pourrait être source d'économies au niveau global.

Une analyse multicritère effectuée en 2012 a identifié trois sites répondant au mieux aux préoccupations de remédier à une saturation locale en stationnement, de proximité avec les commerces/services et de potentiel de requalification de l'espace public. Leur réalisation se classerait chronologiquement ainsi :

- 1^{er} temps : places Lehon-Colignon. La Commune examine la possibilité d'une consultation en vue d'attribuer un marché de concession (parking financé par le concessionnaire) ;
- 2e temps : place Dailly, dont la Région est gestionnaire ;
- 3e temps : place Liedts et Square Riga à l'occasion des travaux du métro.

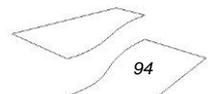
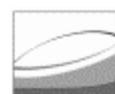
Ces études seront poursuivies.

Les places ainsi créées pourront compenser d'éventuelles réductions de places de stationnement en voirie dues aux aménagements de l'espace public.



Plan d'action

- Poursuivre la démarche de recherche d'opportunité et de faisabilité de parkings hors voirie, avec l'objectif de répondre localement aux besoins constatés de stationnement horaire et sur abonnement.
- Rappeler à la Région et à l'Agence du stationnement les sollicitations dont la Commune a déjà fait part au sujet du parking sous la place Dailly.
- Lancer le marché de concession pour le parking dans le quartier Colignon-Lehon.
- Dans le contexte de l'étude sur le métro Nord : profiter des entrées de stations de métro qui seront aménagées pour organiser un accès direct du parking souterrain vers le métro, et optimiser les espaces souterrains. Cela concerne les places Liedts et Colignon, ainsi que le square Riga.



II.4.3. Parkings de transit

Plusieurs sites pourraient être concernés, maintenant ou à terme, par des parkings de transit :

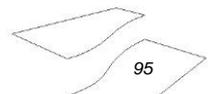
- Le parking Reyers actuel (déjà réduit suite aux travaux) pourrait être déplacé près du Cora (500 places, hors des frontières de Schaerbeek) dans le cadre du projet de transformation de l'autoroute E40 en boulevard urbain.
- La Région évoque un futur parking sur le site de Schaerbeek Formation, en partenariat avec la SNCB. Le nombre de places n'est pas encore déterminé.

Cependant, il faut noter que Schaerbeek n'est pas un emplacement idéal pour la création de parkings de transit, et ce principalement en raison de sa densité de population et de sa situation centrale. En effet, il est plus aisé pour les riverains de rejoindre le centre-ville en transports en commun, à pied ou à vélo, tandis que les usagers extérieurs à Bruxelles sont principalement des navetteurs. Un parking de dissuasion n'est intéressant pour ces derniers qu'à la condition de se situer en bordure de la Région bruxelloise, à proximité d'une station de métro ou d'une gare RER, et non pas à Schaerbeek qui est trop proche du centre.

Il n'est donc pas prévu à court terme, en dehors des projets existants, la création d'une nouvelle offre spécifique au stationnement de rabattement.

Plan d'action

- Suivre des études et des projets de la Région et de l'Agence du stationnement en matière de parking de transit (voitures et vélos).
- Encourager la Région à doter de parkings de transit les gares de RER situées en bordure de la Région.



II.5. Politique de contrôle du stationnement

Rappel du cadre réglementaire du PRPS :

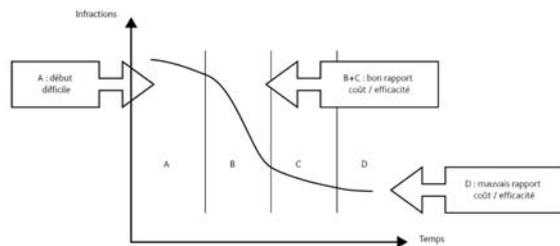
Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS

Art. 76. Le conseil communal détaille aussi sa politique en matière de contrôle et de sanctions. Cette politique doit être efficace et le contrôle régulier et suffisant.

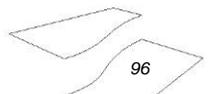
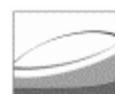
Art. 77. Le conseil communal établit un graphique comme le modèle repris en Annexe B afin d'évaluer objectivement les moyens utilisés et de les modifier s'ils ne correspondent pas à l'objectif optimal B+C. Un minimum d'intervention est prévu, accompagné de mesures d'intervention rapides pour enlever 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.

La commune veillera à ajuster les moyens du contrôle du stationnement dans l'objectif d'obtenir le meilleur rapport coût/efficacité, comme demandé par le PRPS.

Ainsi, le ratio usuel d'un agent pour 250 places de stationnement payant ne sera recherché que si les enquêtes prévues au PRPS dans le cadre de l'élaboration des rapports d'évaluation bisannuels mettent en évidence une insuffisance de performance.



Les contrôles seront menés de la manière la plus aléatoire possible, afin que les automobilistes n'aient pas la possibilité d'anticiper une absence de contrôle en fonction de leur connaissance des habitudes du service. Ainsi, les agents disposeront d'une très grande palette de circuits de contrôle prédéfinis et comprenant une grande variété de points de départ, d'itinéraires et de sens de parcours de ces itinéraires. Les circuits pourront être discontinus avec des déplacements rapides entre ces morceaux de circuits, comprendre aléatoirement deux passages successifs de certains tronçons de voie, etc. Ces circuits seront tirés au sort chaque semaine afin de se prémunir du risque d'habitudes involontaires de la part des agents. Le nombre d'équipes en service pourra de même varier aléatoirement avec ponctuellement une très forte présence sur le terrain, quitte à ce qu'à d'autres moments (tout aussi imprévisibles par les automobilistes) leur présence soit alléguée.



Les nouvelles fonctionnalités des nouveaux horodateurs, relatives aux statistiques de paiement, seront exploitées pour déceler des secteurs percevant des recettes inhabituellement basses. Ces secteurs feront alors rapidement l'objet d'un contrôle renforcé, ou d'une adaptation de réglementation.

En zone rouge, des horodateurs seront adaptés pour répondre aux dernières nouveautés technologiques (clavier alphanumérique) afin que l'immatriculation du véhicule soit obligatoire pour l'obtention d'un ticket. Ces adaptations permettent de contrôler le nombre de tickets délivré par immatriculation.

Les nouvelles technologies seront mises au service d'un contrôle plus efficace là où les comptages de saturation de l'espace public l'auront déterminé.

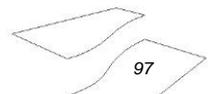
À partir de 2016, la Commune développera le contrôle à l'aide de dispositifs permettant la lecture automatique (scan car) de plaques d'immatriculation, se traduisant par l'envoi des redevances forfaitaires à domicile. La présence des tickets sous les pare-brise devra être remise en question lors du prochain changement de règlement redevance. La scan car sera utilisée en priorité dans les zones rouges (besoin de rotation et lutte contre la fraude) et dans les zones bleues (éviter de tourner le disque toute la journée) .

Aussi, la commune souhaite augmenter les parts de paiement des redevances par sms et par smartphone et étudiera également les possibilités de travailler avec des tickets payants virtuels (encodage de sa plaque sur l'horodateur, sans nécessité de placement de ticket sous le pare-brise)

Des comptages de saturation de l'espace public de jour comme de nuit seront réalisés tous les 2 ans afin de pouvoir évaluer et cibler la politique de contrôle, en termes d'intensité de contrôle, d'horaires de contrôle, voire de tarification. En effet, le diagnostic conclut à des pourcentages de saturation plus ou moins élevés en fonction des quartiers.

Afin de veiller à la disponibilité des zones de livraison et des zones kiss and ride pendant les heures déterminées, ces zones feront l'objet d'un contrôle spécifique :

- Des tournées rapides seront effectuées par une brigade équipée de deux-roues motorisés, dans l'optique de couvrir un maximum de zones de livraison pendant leurs horaires de fonctionnement.
- Une tournée sera généralement programmée en début de période.
- Les tournées seront organisées de telle sorte que l'itinéraire suivi change à chaque fois de manière à rendre imprévisible le moment du contrôle sur une zone donnée.
- Les commerçants et les écoles pourront signaler un dysfonctionnement par simple appel téléphonique.



Les véhicules stationnés en zone rouge avec une *carte européenne de stationnement pour personnes handicapées* ne bénéficieront de la gratuité que dans la limite de deux heures de stationnement et à la condition d'afficher un disque de stationnement correctement positionné. Les agents contrôleront soigneusement la validité de l'affichage de ces disques.

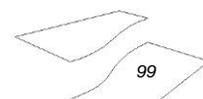
Par ailleurs, la Commune demandera l'intensification des contrôles de l'usage des *cartes européennes de stationnement* par la police sur les emplacements réservés.

Plan d'action

- Suivre l'adéquation des moyens à l'objectif du meilleur rapport cout /efficacité, au moyen des enquêtes bisannuelles prévues par le PRPS.
- Mise en œuvre de méthodes de contrôle aléatoires et soudaines pour éviter que des automobilistes cherchant à frauder puissent adapter leur comportement à des habitudes de surveillance.
- Adapter les contrôles en fonction des taux d'occupation des zones de stationnement en journée et en soirée, sur base de comptages des taux d'occupation effectués.
- Effectuer un contrôle assidu et renforcé des zones de livraison, grâce à une brigade équipée de deux-roues motorisés.
- Effectuer un contrôle précis des utilisations des cartes européennes de stationnement pour personnes handicapées.
- Evoluer vers des technologies permettant de basculer progressivement vers la virtualisation des cartes de stationnement, du paiement des redevances de stationnement et l'automatisation des contrôles via les voitures scan

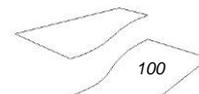


Synthèse des actions à mettre en œuvre

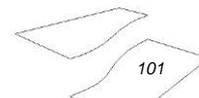
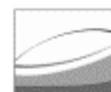


Les politiques proposées seront menées en priorité dans les quartiers dans lesquels sont constatés les problèmes les plus importants au niveau des différentes thématiques abordées dans ce plan d'action.

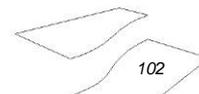
Thèmes	Actions	Planning
Zones non réglementées : réduction de l'offre	L'action de réduction du nombre de « places non réglementées et non réservées » d'au moins 16% est d'ores et déjà achevée.	-
Zones réglementées	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien global du plan de stationnement actuel - Extension de la réglementation aux zones non réglementées suivantes : Square François Riga, Boulevard Léopold III, berme Centrale Plasky, Avenue des Azalées le long du parc Josaphat, quartier des Clos, boulevard Lambermont le long du parc Josaphat et le Boulevard Wahis - Étude de faisabilité financière de l'extension horaire du contrôle de 8h00 à 22h00, et ce en particulier dans les quartiers présentant des taux de saturation élevés ou autour de sites particuliers. - Introduction de la gratuité du premier quart d'heure en zone verte. - Appel de la réglementation locale par des bagues en couleur sur les mats de signalisation ou autres. - Mise en place de la délivrance des cartes de stationnement visiteurs (tickets à gratter) par les commerçants. 	Sur la durée du PACS
Cartes de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter l'impact en soirée des cartes de stationnement facultatives pour les entreprises et indépendants, en fixant un tarif différentiel selon l'heure de fin de validité de ces cartes : 18h ou 20h. - Limitation de la validité des cartes « Écoles et crèches » aux périodes de fonctionnement de ces établissements. - Supprimer les cartes riverains pour véhicules de sociétés non schaerbeekoises pour des véhicules de types bus, car, camion, utilitaires de grand format. 	Dans l'année de mise en application du PACS



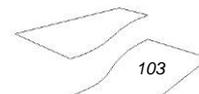
ParkingPlus	Continuer la communication communale auprès des résidents pour favoriser le partage du stationnement aux prestataires de soin (ParkingPlus)	Sur la durée du PACS
Zones de livraison	<p>Sur le plan qualitatif, pour toutes les zones de livraison, progressivement sur la durée du PACS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - harmoniser la réglementation (zones de livraison dépenalisées) progressivement en commençant par les zones rouges et les axes où les arrêts en double file sont particulièrement gênants (notamment pour les transports en commun). - harmoniser la signalisation horizontale et verticale : signalisation et marquages (zig-zig) - harmoniser les horaires : 8h - 12h sauf cas particuliers justifiés <p>Sur le plan quantitatif, créer les zones de livraison nécessaires, notamment lors du développement de nouveaux quartiers, et supprimer des zones de livraison qui ne servent plus, sur base de la méthode de comptage réalisée dans les liserés commerciaux.</p> <p>Sur le plan fonctionnel, renforcer le contrôle de l'usage des zones de livraison, sur base notamment d'une patrouille de contrôle spécifique des zones de livraisons.</p>	Moyenne de 26 sites réaménagés par an
Zones « abord d'école » (kiss & ride et bus scolaire)	<ul style="list-style-type: none"> - Harmoniser le fonctionnement des zones Kiss & Ride existantes en zone dépenalisée et modifier la signalisation en conséquence - Harmoniser les horaires de Kiss & Ride à 7h30 – 9h00 en période scolaire - Etudier les abords d'écoles de la commune en collaboration avec les gardiens de la paix en vue d'installer ce dispositif si nécessaire. - Si une zone de bus scolaire est nécessaire, regrouper sur les mêmes emplacements Kiss & ride et bus scolaires. 	Sur la durée du PACS



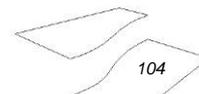
<p>Le stationnement des voitures partagées</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagner la création d'environ 60 emplacements pour véhicules partagés, notamment à proximité des stations de transports en commun, en fonction de la demande des opérateurs, de la cohérence globale de la répartition de l'offre sur le territoire de la commune et du développement de nouveaux quartiers (Josaphat, Reyers...). - Procéder à la signature des conventions avec les opérateurs agréés par la Région dans le cadre de l'arrêté. - Faire approuver le Plan Car Sharing communal par la Région et l'Agence du stationnement. - Soutenir les initiatives de partage de véhicules privés visant à rentabiliser la flotte automobile privée existante (exemples : Car Amigo, Autopartage.be, Wibee) ainsi que les projets de freefloating annoncés par Bruxelles-Mobilité. 	<p>Selon les demandes des opérateurs</p>
---	---	--



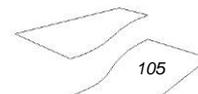
<p>Le stationnement des vélos</p>	<p>Stationnement courte durée :</p> <p>Installer progressivement 550 arceaux vélo, soit une moyenne de 110 arceaux tous les ans, en commençant par équiper les voiries publiques de plus de 150 m non équipés d'arceaux afin de répondre aux objectifs régionaux, en privilégiant leur localisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à proximité des pôles générateurs de stationnement vélos : zones commerçantes, écoles, pôles d'emplois... - en répondant à la demande des riverains ou aux besoins constatés. <p>Les arceaux vélos seront placés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en priorité en dehors des espaces de stationnement automobile ; - en amont des passages pour piétons, sur les avancées de trottoirs, ou en sortie de carrefour, et d'une manière générale en prenant en compte à la fois une large visibilité de ces emplacements et l'intérêt des implantations pour la co-visibilité des piétons et des automobilistes ; - aux abords des itinéraires les plus empruntés par les cyclistes. <p>Stationnement moyenne et longue durée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuer l'installation des box vélos sur le territoire de Schaerbeek en répondant au mieux aux demandes justifiées des riverains avec un objectif fixé à 50 box pour 2018. - Établir une charte relative aux modalités d'implantation de ces box en fonction de la configuration des lieux et de la typologie du tissu urbain. - Collaborer avec Cyclo dans le cadre d'une optimisation de la gestion des locations d'emplacements dans les box vélos - Encourager la location de rez-de-chaussée pour le stationnement des vélos. - Dans le cadre de futures stations de métro, prévoir d'installer des abris vélo à proximité des accès de métro. - Prévoir des emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos dans les futurs parkings publics. 	<p>Implantation d'en moyenne 110 nouveaux arceaux par an</p>
-----------------------------------	--	--



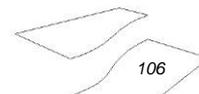
<p>Stationnement deux-roues motorisées</p>	<p>Créer du stationnement pour les 2RM en privilégiant leur localisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en priorité en zones rouges (zones commerciales), à proximité des gares et équipements collectifs - en répondant aux besoins constatés. <p>De manière qualitative, ils seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - différenciés des dispositifs vélo pour éviter les conflits d'usage - aménagés en tenant compte des contraintes techniques spécifiques de ces véhicules 	<p>Implantation d'en moyenne 24 nouvelles places par an</p>
<p>Stationnement spécifique aux poids lourds</p>	<p>Règlementer progressivement le stationnement spécifique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, en préservant au mieux la qualité de vie des résidents et le stationnement des riverains :</p> <ul style="list-style-type: none"> - incitations au stationnement des poids lourds sur les grands axes où ils gênent le moins, - interdiction de stationner dans les voies résidentielles étroites. - solliciter un parking pour les Poids Lourds et Grand utilitaires dans le cadre de l'étude Parkway menée actuellement par l'ADT. - ajuster les redevances de stationnement en zone payante : surcote pour les véhicules utilisant le plus d'espace (poids lourds et grands véhicules) 	<p>Sur la durée du PACS</p>
<p>Stationnement pour personnes handicapées</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Maintenir la gratuité en zone rouge. - Demander l'affichage du disque et le respect d'une durée maximale de stationnement de 2 heures. - Intensifier les contrôles. - Suivre dans le temps l'effectivité de l'usage des places réservées à la demande. - Demander que la police renforce le contrôle de l'usage de ces cartes sur les emplacements réservés. 	



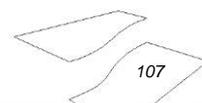
<p>Mutualisation de parkings privés</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Stimuler les propriétaires de parkings afin de promouvoir la mutualisation des parkings privés d'entreprises dans l'objectif de tripler le nombre de places mutualisées dans les 5 ans. - Etablir des partenariats en priorité dans les quartiers où la saturation nocturne est la plus importante. - Soumettre les établissements des pouvoirs publics (Vivaqua, Ministère des Finances, CCN...) à la taxe sur les emplacements de parcage, avec exonération en cas d'ouverture de ces parkings à la mutualisation. - Insérer dans la mesure du possible la mutualisation des espaces de stationnement hors voirie dans le cadre des permis d'environnement. - Travailler en collaboration avec le service taxes en vue de mettre à jour la base de données du stationnement hors voirie. - Evaluer le succès de la mesure dans le courant de l'année 2017, sur base du taux de remplissage des parkings mutualisés. 	<p>Sur la durée du PACS</p> <p>Règlementation en 2016 des parkings des pouvoirs publics</p>
<p>Création de parkings souterrains</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre la démarche de recherche d'opportunité et de faisabilité de parkings hors voirie, avec l'objectif de répondre localement aux besoins constatés de stationnement horaire et sur abonnement. - Rappeler à la Région et à l'Agence du stationnement les sollicitations dont la Commune a déjà fait part au sujet du parking sous la place Dailly. - Lancer le marché de concession pour le parking dans le quartier Colignon-Lehon. - Dans le contexte de l'étude sur le métro Nord : profiter des entrées de stations de métro qui seront aménagées pour organiser un accès direct du parking souterrain vers le métro, et optimiser les espaces souterrains. Cela concerne les places Liedts et Colignon, ainsi que le square Riga. 	<p>Sur la durée du PACS</p>
<p>Parkings de transit</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Suivre des études et des projets de la Région et de l'Agence du stationnement en matière de parking de transit (voitures et vélos). - Encourager la Région à doter de parkings de transit les gares de RER situées en bordure de la Région. 	<p>Sur la durée du PACS</p>



<p>Politique de contrôle du stationnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Suivre l'adéquation des moyens à l'objectif du meilleur rapport cout /efficacité, au moyen des enquêtes bisannuelles prévues par le PRPS. - Mise en œuvre de méthodes de contrôle aléatoires et soudaines pour éviter que des automobilistes cherchant à frauder puissent adapter leur comportement à des habitudes de surveillance. - Adapter les contrôles en fonction des taux d'occupation des zones de stationnement en journée et en soirée, sur base de comptages des taux d'occupation effectués. - Effectuer un contrôle assidu et renforcé des zones de livraison, grâce à une brigade équipée de deux-roues motorisés. - Effectuer un contrôle précis des utilisations des cartes européennes de stationnement pour personnes handicapées. - Evoluer vers des technologies permettant de basculer progressivement vers la virtualisation des cartes de stationnement, du paiement des redevances de stationnement et vers l'automatisation des contrôles via les voitures scan 	<p>Sur la durée du PACS</p>
--	--	-----------------------------



Glossaire

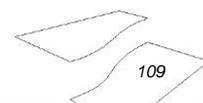


La signification du vocabulaire spécialisé utilisé dans ce Plan d'Action Communal de Stationnement est précisée ci-dessous.

ADT	Agence de Développement Territorial
EVP	Équivalent voitures particulières (ou UVP : unité voiture particulière). Mesure approximative de la surface occupée par le stationnement de grands véhicules, en nombre de places de stationnement pour voiture ordinaire.
PACS	Plan d'Action Communal de Stationnement
Poids lourd	Véhicule d'une masse maximale autorisée excédant 3,5 tonnes
PRPS	Plan Régional de Politique du Stationnement
SAF	Société d'acquisition foncière
Secteur de stationnement	La zone géographique centrée sur le lieu de résidence ou le siège social ou d'exploitation qui délimite les voies sur lesquelles les cartes de dérogation sont valables.
Stationnement réservé	Zone clairement délimitée où le stationnement n'est autorisé qu'à un type de véhicule (poids-lourds, deux-roues...), à une catégorie d'usagers (riverains, handicapés...) ou à certains usages (marchés, livraison...).
Taux de congestion du stationnement	Rapport entre le nombre de véhicules en stationnement (autorisé et interdit), et le nombre de places autorisées.
Zone de stationnement réglementé	Zone où le stationnement est soumis à une réglementation particulière : zone bleue (gratuite) ou zone payante.
Zone de livraisons dépenalisée	Places payantes où les véhicules en stationnement sont soumis à un prix très élevé dès la première minute (100 €) mais où l'arrêt des véhicules de livraison est gratuit.



Annexes



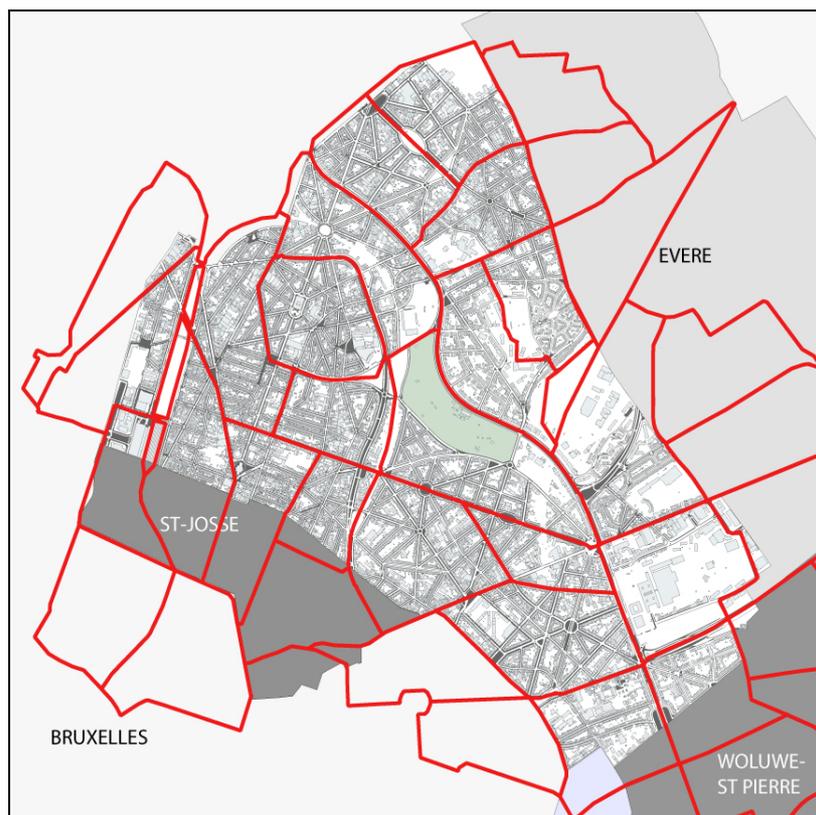
Annexe I. Sectorisation

Le **Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS)** élaboré par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale permet de fixer des normes et des principes à respecter pour l'ensemble des dix-neuf communes de la région. La sectorisation, c'est-à-dire le découpage du territoire bruxellois en secteurs de stationnement, est l'un des objectifs établis par le PRPS. Les cartes de dérogation ne seront alors plus valables que dans des secteurs définis (comme c'est déjà le cas dans une certaine mesure sur le territoire de Bruxelles-Ville), et non sur l'ensemble du territoire communal comme c'est actuellement le cas à Schaerbeek.

Dans ce système de sectorisation, il est prévu qu'une carte de dérogation sera valide sur une superficie de maximum 150 hectares, pouvant s'affranchir des limites communales. En outre, afin d'éviter les effets de bord, les secteurs pourront être scindés en sous-secteurs. De cette manière, le détenteur de carte de dérogation se verra attribuer 4 sous-secteurs : celui où il réside (ou travaille), et trois autres secteurs limitrophes. Ces secteurs et sous-secteurs devront idéalement respecter des logiques de quartiers, ou être identifiables par des coupures naturelles.

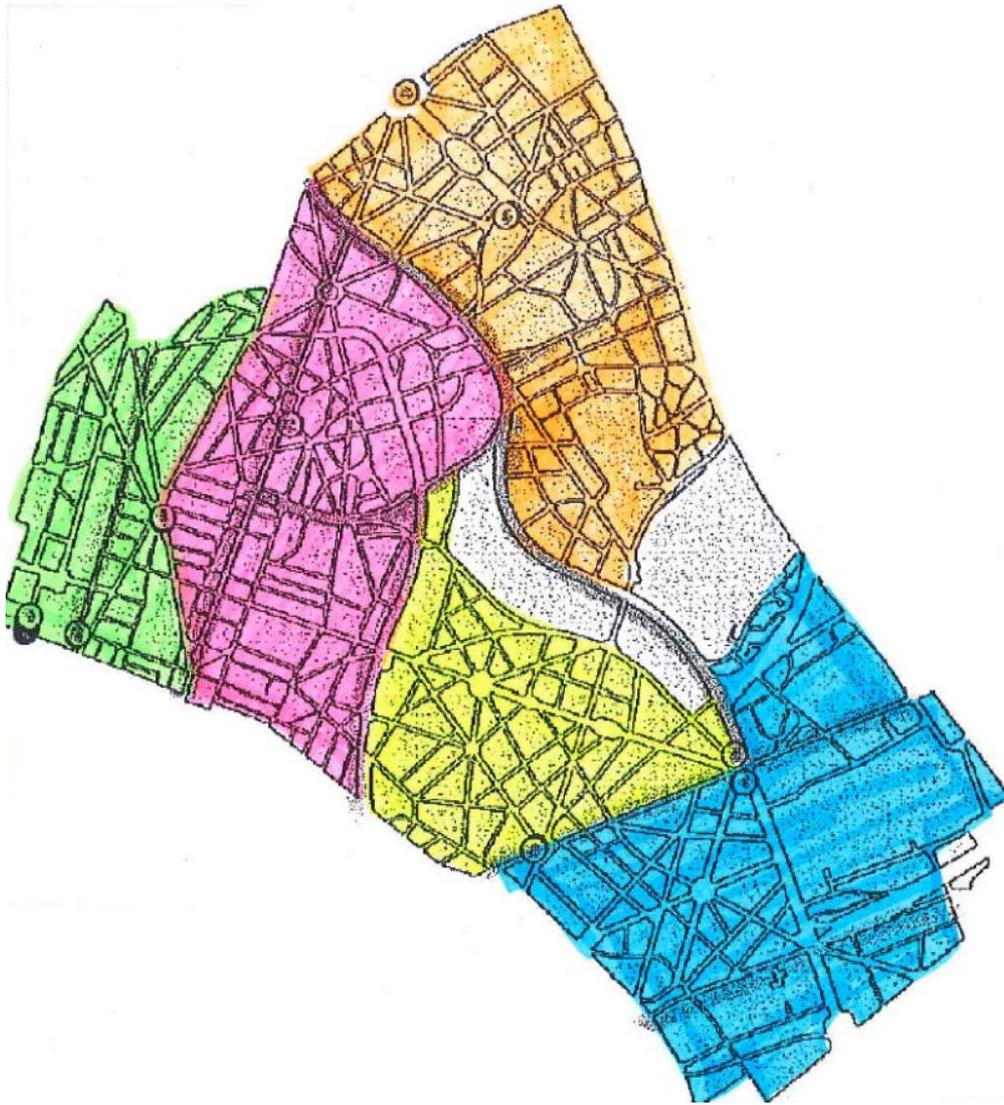
L'Agence régionale de stationnement a formulé une proposition de découpage en secteurs plus ou moins réduits (Figure 30). Toutefois, le PRPS laisse aux communes la possibilité de proposer une sectorisation alternative, de manière à tenir compte des réalités locales du stationnement. Ces deux propositions de sectorisation, émanant respectivement de l'Agence régionale et de la Commune, sont présentées ci-dessous.

Figure 30 : Plan de sectorisation des zones de stationnement proposé par le PRPS



La proposition de la Commune consiste en 5 secteurs d'environ 150 ha chacun, réalisée sur base de logiques de quartiers, et par conséquent facilement lisibles par les riverains, contrairement au système dit des « nids d'abeille » avancé par la Région.

Figure 31 : Plan de sectorisation adapté par la commune de Schaerbeek



Il nous faut toutefois rappeler que s'il appartiendra au Conseil communal de statuer, en concertation avec l'Agence régionale, sur la sectorisation, celle-ci ne sera pas déterminée dans le présent PACS. Le PACS vise à fixer la gestion, la réglementation ou encore les projets d'évolution du stationnement, mais n'a pas pour finalité de réglementer la sectorisation en tant que telle.

Pour limiter les effets de bord entre les différents secteurs, des zones de tolérances entre secteurs seront définies permettant aux riverains de stationner jusqu'à un îlot plus loin que la limite du secteur.

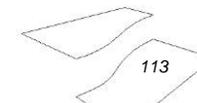
Annexe II. Détail du calcul du nombre de zones de livraison

Détermination du nombre d'aires de livraison

Quartier : Brabant

Tronçon : de la rue d'Aerschot à la rue Dupont

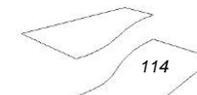
N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
33	Kid's Corner	Habillement	Mode	5	3.23
35	Paradise	Erotisme	Loisirs	8	7.53
39	DM Sat	Téléphonie	Culture & Multimédia	8	7.53
41	Rêve d'orient	Instruments de musique	Culture & Multimédia	8	7.53
43	Lux Sat	Hi-fi	Culture & Multimédia	8	7.53
45	Den bureau	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
47	Atlas	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
49	Euronord trading	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
Total côté impair					53.38
98	Sexy world	Erotisme	Loisirs	8	7.53
100	Cheap House	Habillement	Mode	5	3.23
102	1001 Tapis	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
104	Boutique Mika	Robes de mariages	Mode	5	3.23
106	Hamza Trading	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
108	Super Quartz	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
110	City 1st creations	Textile & Tissu	Mode	5	3.23
112	Bijouterie Rose	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
114	S.C.R.L Brabant	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
116	Turkmen Kardesler	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
118	Eurotex sprl	Habillement	Mode	5	3.23
120	Stock City	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53



122	LG Group	Robes de mariages	Mode	5	3.23
124	Kids star	Habillement	Mode	5	3.23
126	Palamar	Solderies & Bazar	Loisirs	8	7.53
128	Solarema	Supérette	Alimentation	4	9.35
130	Machaallah & Fils	Supérette	Alimentation	4	9.35
132	ALlicia Shoes	Habillement	Mode	5	3.23
Total côté pair					108.99
Total du tronçon de voie					162.37
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					1.8

Tronçon : de la rue Dupont à la rue de la Fraternité

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
1 (Allard)	Coin du nord	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
55	Zelle	Habillement	Mode	5	3.23
57	Bacci	Habillement	Mode	5	3.23
61	Yegamode	Habillement	Mode	5	3.23
63	Mus	Maroquinerie	Mode	14	7.81
65	Eurotex	Habillement	Mode	5	3.23
67	Le bienvenu	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
69	Prestige Beaute	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
71	Kapo Moda	Habillement	Mode	5	3.23
75	Chamal	Habillement	Mode	5	3.23
Total côté impair					49.04
136	Valentina	Habillement	Mode	5	3.23
138	BM Electronic	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
140	Jet Set	Habillement	Mode	5	3.23



142	Doha trading	Habillement	Mode	5	3.23
146	Zaio	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
148	Supersonic	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
150	Discount Store	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
152	Bahia Sprl	Electronique	Décoration & Maison	9	7.5
154	Turkmen Export	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
156	Dina Style Lamatex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
Total côté pair					62.28
Total du tronçon de voie					111.32
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					1.2

Tronçon : de r. de la Fraternité à la rue de Quartrecht

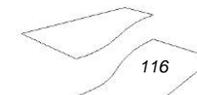
N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
77	Tuyoglu sprl	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5
79	Cado décor	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
81	Cemil Impex	Habillement	Mode	5	3.23
83	Bijouterie Hosman	Bijoux & Montres	Mode	14	7.81
85	Mine d'or	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
87	Maison d'orient	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5
89	Textiles	Habillement	Mode	5	3.23
91	Kapo Moda	Habillement	Mode	5	3.23
93	Essentiel	Habillement	Mode	5	3.23
95	Marche à suivre	Habillement	Mode	5	3.23
Total côté impair					54.02
158	Uzar International	Habillement	Mode	5	3.23
160	Generation Shoe's	Habillement	Mode	5	3.23



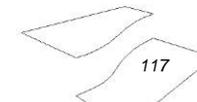
162	Medipharm	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
164	Palais de mariage	Habillement	Mode	5	3.23
166	Borido	Literie	Décoration & Maison	9	7.5
168	Mod'elle	Habillement	Mode	5	3.23
170	Irmale	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
172	Miyatex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
174	Top tissus	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
176	Miss Shoes	Habillement	Mode	5	3.23
178	Ikizler Scrl	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
180	Eurobrabant	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53
182	Boucherie Brabant	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
184	LIN	Habillement	Mode	5	3.23
Total côté pair					74.91
Total du tronçon de voie					128.93
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					1.4

Tronçon : de rue de Quartrecht à la rue Rogier

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
36 (Quatrecht)	Haci Baba	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
109	Fashion Brabant	Daim & cuir	Mode	5	3.23
113	Smirtex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
115	H.G.T.spri	Supérette	Alimentation	4	9.35
117	Yasmine mode	Habillement	Mode	5	3.23
121	Telatex	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
123	Anfa 123	Epicerie	Alimentation	4	9.35



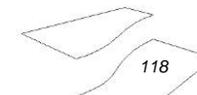
125	Fassi phone	Achat disques audio & vidéo	Culture & Multimédia	8	7.53
127	Sadeltex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
129	Tassi cop	Habillement	Mode	5	3.23
131	Global Trade Company	Habillement	Mode	5	3.23
133	Gold music	Achat disques audio & vidéo	Culture & Multimédia	8	7.53
135	Mudotrandig	Livres neufs	Culture & Multimédia	8	7.53
137	Coquine	Habillement	Mode	5	3.23
139	Coin Lunchi	Sandwicherie	Restauration	1	6.25
Total côté impair					92.44
186	DM Sat	Hi-fi	Culture & Multimédia	8	7.53
190	Jerdatex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
192	Jiltex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
194	Hounatex	Habillement & librairie	Mode	8	7.53
196	Medina	Habillement	Mode	5	3.23
198	Telatex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
200	Modelim	Habillement	Mode	5	3.23
202	Eureka	Habillement	Mode	5	3.23
204	Dallia sprl	Maroquinerie	Mode	5	3.23
206	Midelco sprl	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
208	Mohatex	Habillement	Mode	5	3.23
210	Dar Al Mahdi	Livres neufs	Culture & Multimédia	6	13.8
212	Doha Trading	Habillement	Mode	5	3.23
214	Mous Shoes	Habillement	Mode	5	3.23
216	Pretty Women	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
218	Golden Eyes	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
220	KSOLympic	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
Total côté pair					104.06



	Total du tronçon de voie	196.5
	Ratio par aire de livraison	90
	Nombre d'aires de livraison nécessaires	2.2

Tronçon : de la rue Rogier à la rue d'Hoogvorst

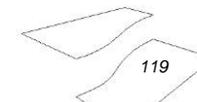
N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
138 (Rogier)	AMS Eléctro	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
141	Oremis	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
143	Snack Ilker	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
145	Masira	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
147	Tissu Merinos	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
149	Eliz	Habillement	Mode	5	3.23
151	Massin	Habillement	Mode	5	3.23
153	Podium	Habillement	Mode	5	3.23
155	Fashion	Habillement	Mode	5	3.23
157	Dona Basic	Habillement	Mode	5	3.23
159	Pyramide	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
161	Satex	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5
165	Miss Mode	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
167	Golden Class	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53
Total côté impair					80.56
222	Ceylan import/export	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53
224	Prix Bas	Habillement	Mode	5	3.23
226	Scherazad	Habillement	Mode	5	3.23
228	Sea Star	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
230	AMD mégastore	Achat disques audio & vidéo	Culture & Multimédia	8	7.53



232	Le délice	Spécialités d'autres pays	Restauration	1	6.25
234	Garil sprl	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
236	Bursa Soft Goods	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
238	Dona	Habillement	Mode	5	3.23
240	Alsica	Habillement	Mode	5	3.23
242	AMS Eléctro	Hi-fi	Culture & Multimédia	8	7.53
Total côté pair					64.32
Total du tronçon de voie					144.88
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					1.6

Tronçon : de la rue d'Hoogvorst à la rue de Potter

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
171	One Seventy One	Habillement	Mode	5	3.23
173	Aswak Souss	Epicerie	Alimentation	1	6.25
175	Tatou	Habillement	Mode	5	3.23
177	4G Mobile Tech	Téléphonie	Culture & Multimédia	8	7.53
179	Umut S.C	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
181	My Mode	Habillement	Mode	5	3.23
183	Bella	Habillement	Mode	5	3.23
185	Bill	Habillement	Mode	5	3.23
187	Abisac	Habillement	Mode	5	3.23
Total côté impair					40.69
244	DS Shoes	Habillement	Mode	5	3.23
246	Larockstraat	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
250	Bladi Decor	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
252	Piano shoe's	Habillement	Mode	5	3.23



254	Ergen bijouterie	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
258	Egetex	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
262	Record	Agence immobilière	Services	13	2.43
264	Massine	Habillement	Mode	5	3.23
266	Miss Elegance	Habillement	Mode	5	3.23
Total côté pair					37.91
Total du tronçon de voie					78.6
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					0.9

Tronçon : de la rue de Potter à la place Liedts

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
268	Textile Durmaz	Habillement	Mode	5	3.23
270	J'adore	Habillement	Mode	5	3.23
28 (Liedts)	Tassi Top	Textile & Tissu	Mode	5	3.23
Total côté impair					9.69
191	Taverne Anglaise	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
195	Square	Habillement	Mode	5	3.23
199	Zaio	Habillement	Mode	5	3.23
201	Enfant style	Habillement	Mode	5	3.23
205	Mod'elle	Habillement	Mode	5	3.23
27 (Liedts)	Snack Donas	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
Total côté pair					25.42
Total du tronçon de voie					35.11
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					0.4



Détermination du nombre d'aires de livraison

Quartier :

Helmet

Trnç: de la rue Nestor de Tière à la rue du Foyer
Schaerbeekois

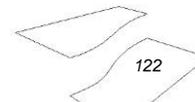
N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
141	Textiles Albert	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
145	ADN All Potential	Instruments de musique	Culture & Multimédia	13	2.43
149	Helmet Téléboutique	Phone center & cybercafé	Services	8	7.53
153	Fashion	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
155	Ayla	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
157	Coiffure des Frères	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
159	Boucherie Nassr	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
161	Agence P.AV Assurances	Banque, Crédit & Assurance	Services	13	2.43
167	Sun Wash	Laverie	Services	13	2.43
169	Malik	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
175	Cloetens Délicatesses	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
Total côté impair					72.7
112	Sila Tours	Agence de voyage	Services	13	2.43
114	Pizzeria Aux Agapes	Pizzeria	Alimentation	1	6.25
118	Ideco	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
122	Cardin Concept Meubles	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
130	Anti - Crise	Solderies & Bazar	Décoration & Maison	8	7.53
132	Night Shop	Night Shop	Vie nocturne	1	6.25
134	Wynn's	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
136	Mini Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
4	Leonidas Helmet	Chocolats, Biscuits & Confiseries	Alimentation	8	7.53



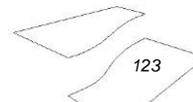
	Total côté pair	60.59
	Total du tronçon de voie	133.29
	Ratio par aire de livraison	90
	Nombre d'aires de livraison nécessaires	1.5

Tronçon De rue du Foyer Schaerbeekois à l'avenue Huart Hamoir

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
183	Grandes Marrées	Poissonnerie	Alimentation	4	9.35
185	Jade Style	Habillement	Mode	5	3.23
187	Multipharma	Pharmacie	Pharmacies	7	0
189	Shop Phone	Phone center & cybercafé	Services	13	2.43
191	La Casa	Sandwicherie	Restauration	1	6.25
193	Degroote Opticien	Opticien	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
199	Les Petits Riens asbl	Habillement	Mode	5	3.23
205A	Coiffeur XXIe siècle	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
209	Malinda	Habillement	Mode	5	3.23
211	Pink & Co	Habillement	Mode	5	3.23
215	Aiguille d'Oracle	Habillement	Mode	5	3.23
215A	Sprl Ugur - Tetik	Garage	Véhicule	14	7.81
215B	Coiffure Abdel	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
217	K.B.C. Bank	Banque, Crédit & Assurance	Services	12	0
223	Yuce 2000 sprl	Matériaux de construction	Décoration & Maison	9	7.5
225	Meubles Willy Vander Elst	Mobilier	Décoration & Maison	10	83.94
233	Vogue Gold	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53



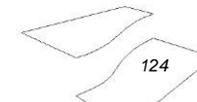
235	Chez Laurent	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
237	Boucherie Amrouch	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
239	Century 21 Action	Agence immobilière	Service	13	2.43
241	MK Media	Téléphonie	Culture & Multimédia	8	7.53
243	Drive Academy	Auto-école	Véhicule	13	2.43
245	Vision+	Opticien	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
				Total côté impair	201.5
144	Station Service Texaco	Station service & Combustibles	Véhicule	14	7.81
146	Snack Istanbul	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
148	Class Trading	Habillement	Mode	5	3.23
150	Eurobike sprl	Vélos, Motos & Autres véhicules	Véhicule	8	7.53
152	Kapo Moda	Habillement	Mode	5	3.23
154	Papeterie Poels	Fournitures pour artistes & Papeterie	Culture & Multimédia	6	13.8
158	Fashion-Style	Habillement	Mode	5	3.23
160	Symbio Mutualité Neutre	Mutuelle	Service	13	2.43
162	Intense	Chaussure	Mode	5	3.23
166	Zeeman	Linge de maison, textile	Mode	8	7.53
176	BNP Paribas Fortis	Banque, Crédit & Assurance	Service	12	0
178	labn Brico	Matériaux de construction	Décoration & Maison	9	7.5
180	Le Mirage	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
182	Mireille van den Borne	Chapeaux & Parapluies	Mode	5	3.23
184	Le Thym Frais	Bio & Equitable	Alimentation	4	9.35
188	Rayonchris	Brasserie	Restauration	1	6.25
190	Claudy Coif Elle et Lui	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
194	El Youssra	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
196	Di	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-	8	7.53



			être		
200	Republic Store	Habillement	Mode	5	3.23
202	Süslü	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
206	Fatima	Phone center	Services	13	2.43
210	Fatima	Habillement	Mode	5	3.23
218	Belfius	Banque, Crédit & Assurance	Service	12	0
222	B.A.V.S. Supermarché	Supérette	Alimentation	8	7.53
				Total côté pair	139.08
				Total du tronçon de voie	340.58
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	3.8

Trnçon à l'avenue Huart Hamoir à la rue Bruyère

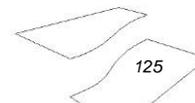
N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
247	La Taverne	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
249	Van De Kerkhove	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
251	Pharmacie	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
267	Balkan	Fast Food	Restauration	1	6.25
273	Shoe Discount	Habillement	Mode	5	3.23
279	Wibra	Habillement	Mode	5	3.23
285	Sen Shop Sprl	Phone center & cybercafé	Services	13	2.43
287	B.H.N. Immo	Agence immobilière	Service	13	2.43
289	Blokker s.a.	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
				Total côté impair	39.39
234	Press-Shop	Livres neufs	Culture & Multimédia	6	13.8
248	La Telecom	Téléphonie	Culture & Multimédia	8	7.53
250	Maxsystem	Informatique	Culture & Multimédia	8	7.53



254	Körfez Night Shop	Night-Shop	Vie nocturne	8	7.53
258	Coiffure de Helmet	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
278	Fashion "Elle"	Habillement	Mode	5	3.23
280	Végétaria	Bio & Equitable	Alimentation	4	9.35
282	Manneken Pis	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
284	Volaille du Nord	Gibiers & Volailles	Alimentation	3	10.5
286	Vazi féminin	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5
288	Caballeros Madrid	Habillement	Mode	5	3.23
Total côté pair					83.98
Total du tronçon de voie					123.37
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					1.4

Trnçon à la rue Bruyère à la rue Gustave Huberti

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
291	Microactiva	Informatique	Culture & Multimédia	8	7.53
293	L' Orient	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
295	Luigi et Fils - caci Dépannage	Cordonnerie	Service	14	7.81
297	Pharmacie	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
299	Maison Nicolas	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
305	Cotton Billard	Billard	Loisirs	13	2.43
Total côté impair					33.37
282	Manneken Pis	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
284	Volaille du Nord	Gibiers & Volailles	Alimentation	3	10.5
286	Vazi féminin	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5



288	Caballeros Madrid	Habillement	Mode	5	3.23
Total côté pair					27.48
Total du tronçon de voie					60.85
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					0.7

Trnçon de la rue Landbouwstraat à la rue du Corbeau

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
298A	Express Market	Express Market	Alimentation	4	9.35
300A	1960	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
Total côté pair					15.6
Total du tronçon de voie					15.6
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					0.2

Trnçon : à la rue Gustave Huberti au sentier des pommes

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
307	Aqua - Dôme	Animalerie, articles & aliments	Loisirs	8	7.53
309	Cotton Club	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
315	Atelier à Pizza	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
Total côté impair					20.03
Total du tronçon de voie					20.03
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					0.2

Détermination du nombre d'aires de livraison

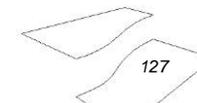
Quartier :

Vandevelde



Tronçon : de la Chaussée de Helmet à la place de Helmet

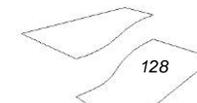
N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coef
1	Salomé	Habillement	Mode	5	3
3	Maison de beauté	Institut de beauté, Solarium & Massage	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
9	Carrefour Market Helmet	Supermarché	Alimentation	10	8
19	La Terrasse	Spécialités belges	Restauration	1	6
35	SFK 2004	Epicerie	Alimentation	4	9
37	Le Prince	Habillement	Mode	5	3
39	Adoselli	Habillement	Mode	5	3
41	Henri IV	Chocolats, Biscuits & Confiseries	Alimentation	2	8
43	Sofia	Epicerie	Alimentation	4	9
47	Izel	Habillement	Mode	5	3
1 (Helmet)	Belfimmo	Agence immobilière	Services	13	2
				Total côté impair	113
2	Bpost	Poste	Services	13	2
16	Favori Bijouterie	Bijoux & Montres	Mode	8	7
18	Nice Price	Habillement	Mode	5	3
20	Snack Resto-Izmir	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6
22	Karmen	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
24	Pause Café	Café & Bistrot	Restauration	1	6
26	New Tendances	Habillement	Mode	5	3
30	Decotex	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	
34	Royalton	Café & Bistrot	Restauration	1	6
36	Hunza Fashion	Habillement	Mode	5	3
38	Clean	Nettoyage à sec	Services	13	2
42	Destock - Mode	Habillement	Mode	5	3
44	Paris Mode	Habillement	Mode	5	3



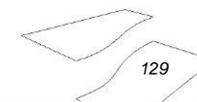
46	Boulangerie - Pâtisserie	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8
48	Ibiza Mode	Habillement	Mode	5	3
50	Ladbrokes - Derby	Agence hippique	Loisirs	13	2
54	Hotspot	Spécialités latines	Restauration	1	6
58	Aludora	Glaces, Gaufres & Crêpes	Restauration	1	6
12 (Helmet)	Helmet Info Connect	Téléphonie	Culture & Multimédia	13	2
				Total côté pair	8
				Total du tronçon de voie	22
				Ratio par aire de livraison	
Nombre d'aires de livraison nécessaires					

Tronçon : de la place de Helmet à la rue G. Raemaekers

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coe
6 (Helmet)	Boulangerie Helmet	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8
55	Belfimmo	Agence immobilière	Services	13	2
57	Pharmacie Janssens	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	
59	Yves Rocher	Institut de beauté, Solarium & Massage	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
61	Tip Top	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
63	Atlas Market	Epicerie	Alimentation	4	9
71	Nisa Coiffure	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
75	Snack Selin	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6
77	L' Etrier	Café & Bistrot	Restauration	1	6
81	Annem Sprl	Habillement	Mode	5	3
85	Mega	Châssis, Volets & Portes	Décoration & Maison	9	
				Total côté impair	5
7 (Helmet)	New Moderne	Café & Bistrot	Restauration	1	6
70	Les Ratons Laveurs	Laverie	Services	13	2
74	Night shop	Night-Shop	Vie nocturne	8	7



78	E- Connect	Phone center & cybercafé	Services	13	2
80	Retouche	Retouche	Mode	13	2
86	Helmet Cars. SA. Renault	Voitures neuves	Véhicule	14	
90	Pâtisserie Hilal	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8
92	TN AY Finance	Banque, Crédit & Assurance	Services	12	
29 (G.R.)	Tamime Sprl	Epicerie	Alimentation	4	9
				Total côté pair	4
				Total du tronçon de voie	9
				Ratio par aire de livraison	
Nombre d'aires de livraison nécessaires					



Détermination du nombre d'aires de livraison

Quartier :

Josaphat

Tronçon : de la rue Philomene à la rue Van Dyck

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
35	Best Home Collection	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
37	Gold Coiffure	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
43	Efor Bet	Agence hippique	Loisirs	13	2.43
45	Petit Palais	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
Total côté impair					18.61
48	Kofteci Atilla	Fast Food	Restauration	1	6.25
54	Sakizci Ogullari	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
56	Skyline Télécom	Téléphonie	Culture & Multimédia	13	2.43
60	Angel Underwear	Habillement	Mode	5	3.23
64	Bdk sat	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
Total côté pair					26.91
Total du tronçon de voie					45.52
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					0.5

Tronçon : de la rue Van Dyck à la rue L'Olivier

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
47	Havilioglu	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
49	Magic Depot	Déco & Design	Décoration & Maison	10	83.94
55	L'Empire du Tissus	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
57	Kefkirli Ogullari	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25

59	Yilmaz Gelinlik	Habillement	Mode	5	3.23
61	Dayi Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
65	Skardes	Epicerie	Alimentation	4	9.35
69	Boulangerie	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
71	Général Food	Epicerie	Alimentation	4	9.35
73	Pharmacie	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
75	Wash Salon	Laverie	Services	13	2.43
				Total côté impair	145.72
68	Unik Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
76	Déco Maison	Déco & Design	Décoration & Maison	8	7.53
82	Smart Shop	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
84	Eda Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
86	Boucherie	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
90	Tetouan	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
92	Pasta Evi	Epicerie	Alimentation	4	9.35
				Total côté pair	61.68
				Total du tronçon de voie	207.4
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	2.3

Tronçon : de la rue L'Olivier à la rue Seutin

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
77	Wash Salon	Laverie	Services	13	2.43
79	Coiffure Mikail	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
83	Café	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
85	Sultan	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
				Total côté impair	19.18
94	Önder Pizza	Spécialités grecques & turques	Restauration	1	6.25



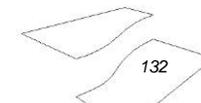
104	La Tradition Khalid	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
106	Cabine Téléphonique	Phone center & cybercafé	Services	13	2.43
				Total côté pair	19.18
				Total du tronçon de voie	38.36
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	0.4

Tronçon : de la rue Seutin à la rue Rogier

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
93	Alimentation générale	Epicerie	Alimentation	4	9.35
99	Amitex gros et détail	Jeux vidéo	Culture & Multimédia	11	21.67
101	Alimentation générale	Epicerie	Alimentation	4	9.35
				Total côté impair	40.37
112	Avrupa Yakasi	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
116	Gözde	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
130	Istanblue	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
148	Garage Hellas	Entretien & Réparation	Véhicules	14	7.81
81 (Rogier)	Tékila	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
				Total côté pair	28.99
				Total du tronçon de voie	69.36
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	0.8

Tronçon : à la rue Rogier à la rue Robiano

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
70 (Rogier)	Snack Kral Kebab	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25



149	Café Top Musique	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
153	Café Thon	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
161	Salon Lavoir Automatique	Laverie	Services	13	2.43
				Total côté impair	21.18
72 (Rogier)	Coiffeur kuafor	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
190	Café Toto	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
194	Kitchen-project	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
				Total côté pair	16.18
				Total du tronçon de voie	37.36
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	0.4

Tronçon : de la rue Robiano à la rue Vifquin

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
171	Camli Usta	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
181	Café Josaphat	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
				Total côté impair	12.5
198	Gundaydi	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
200	Sila Market	Epicerie	Alimentation	1	6.25
204	Alilay	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
208	Ultrabutane	Supermarché	Alimentation	4	9.35
				Total côté pair	31.74
				Total du tronçon de voie	44.24
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	0.5

Tronçon : de la rue Vifquin à la rue de l'Est



N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
183	Salon de Coiffure Erdal	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
185	Alimentation Générale	Epicerie	Alimentation	4	9.35
187	Boucherie Schaerbeekoise	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
195	Etape 5000	Habillement	Mode	5	3.23
Total côté impair					25.51
212	BE-BU Sport	Articles de sport	Loisirs	8	7.53
214	Bebus Sport	Habillement	Mode	5	3.23
222	Modiva meubles	Mobilier	Décoration & Maison	10	83.94
228	Pharmacie Hayat	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
Total côté pair					94.7
Total du tronçon de voie					120.21
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					1.3

Tronçon : de la rue de l'Est à la rue L. Bertrand

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
229	Coiff' Mode	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
233	Lavoir	Laverie	Services	13	2.43
239	Coiff' Mode	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
61 (L.B.)	La Stella	Spécialités belges	Restauration	1	6.25
Total côté impair					13.54
260	4K décor	Revêtements sols & murs	Décoration & Maison	10	83.94
288	Sofia	Supérette	Alimentation	4	9.35
290	Les Trouvailles de Louise	Epicerie fine & artisanale	Alimentation	4	9.35
294	Aypa Export	Epicerie	Alimentation	8	7.53



302	Aksiyon	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53
314	Yesilcam	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
332	Akgoz Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
340	Chafaoui	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
65 (L.B.)	La Buca Di Bacco	Spécialités latines	Restauration	1	6.25
				Total côté pair	150.05
				Total du tronçon de voie	163.59
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	1.8

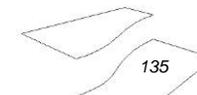
Détermination du nombre d'aires de livraison

Quartier :

Pavillon

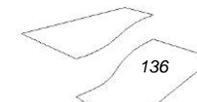
Tronçon : de la rue Van Schoor à la rue Vanderlinden

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
83	Destockage	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté impair	3.23
54	Boucherie Salam	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
56	Batibru	Revêtements sols & murs	Décoration & Maison	9	7.5
60	Galerie du Pavillon	Antiquaire	Décoration & Maison	9	7.5
				Total côté pair	25.5
				Total du tronçon de voie	28.73
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	0.3



Tronçon : à la rue Vanderlinden à la place du Pavillon

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
113	Coiffure Stars	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
117	Blanc Claire	Laverie	Services	13	2.43
125	Les Saveurs du Pavillon	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
202 (Gallait)	Ad Shop	Supérette	Alimentation	4	9.35
Total côté impair					22.28
80	Western Union	Transfert d'argent	Services	12	0
82	Matkopen	Châssis, Volets & Portes	Décoration & Maison	9	7.5
86	Boucherie	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
88	Café Amal	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
92	Poissonerie Romaissa	Poissonerie	Alimentation	4	9.35
94	Pharmacie	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
96	Boucherie Pavillon	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
Total côté pair					44.1
Total du tronçon de voie					66.38
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					0.7



Détermination du nombre d'aires de livraison

Quartier :

Chazal

Tronçon : de la place Dailly à la rue Grande rue au bois

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coeffi de livrai
12 (Dailly)	La Caravelle	Café & Bistrot	Restauration	1	6.2
1	Friterie Dailly	Friterie	Restauration	1	6.2
9	Nuova Shop	Nettoyage à sec	Services	13	2.4
11	Belbangla	Night-Shop	Vie nocturne	4	9.3
13	ELI	Institut de beauté, Solarium & Massage	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.4
1 (J. J.)	Dongigi	Traiteur	Alimentation	4	9.3
Total côté impair					36.5
15 (Dailly)	Shoe & Key Minute	Cordonnerie	Services	13	2.4
2	Pizza Boom	Spécialités latines	Restauration	1	6.2
4	Primus Wash	Laverie	Services	13	2.4
8	Miniox	Revêtements sols & murs	Décoration & Maison	9	7.5
14	Wibra	Habillement	Mode	5	3.2
20	Di	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.5
28	Snack Marmaris	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.2
34	Chez Hakan	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.2
Total côté pair					41.5
Total du tronçon de voie					77.5
Ratio par aire de livraison					90
Nombre d'aires de livraison nécessaires					0.9

Tronçon : de la Grande rue au Bois à la rue Auguste Lambiotte

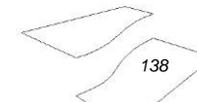
N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coeffi de livrai
--------	----------	----------	-----------	-----------------	------------------



					livraisons
15	Nono Benedetto	Spécialités latines	Restauration	1	6.2
17	Blondor	Bijoux & Montres	Mode	8	7.5
25	Chrono Parts	Accessoires	Véhicules	8	7.5
27	Les Divas	Institut de beauté, Solarium & Massage	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.4
29	Luso Loja	Epicerie	Alimentation	4	9.3
31	Lavoir	Laverie	Services	13	2.4
43	TD coiffure	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.4
45	Au Délice de Méline	Spécialités d'autres pays	Restauration	1	6.2
47	Producto Raices Latinas	Epicerie	Alimentation	4	9.3
55	Polski Smak	Epicerie	Alimentation	4	9.3
				Total côté impair	62
40	L'Orchidée	Café & Bistrot	Restauration	1	6.2
46	Léonardo Napoli	Spécialités latines	Restauration	1	6.2
48	Lan Xang Traiteur	Traiteur	Alimentation	4	9.3
64	Deceuninck	Châssis, Volets & Portes	Décoration & Maison	9	7.5
72	Point Phone	Phone center & cybercafé	Services	13	2.4
76	Alma	Epicerie	Alimentation	4	9.3
				Total côté pair	41
				Total du tronçon de voie	104
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	1

Tronçon : de la place de la Patrie à la rue Paul Devigne

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
89	Brasserie Duc de Brabant	Café & Bistrot	Restauration	1	6.2
				Total côté impair	6.2
140	Télénet	Phone center & cybercafé	Services	13	2.4



152	Maxi Shop	Epicerie	Alimentation	4	9.3
				Total côté pair	11.1
				Total du tronçon de voie	18.1
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	0.2

Tronçon : de la rue Paul Devigne à l'avenue Ernest

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coeffi- de livrai
169	Palast Latino	Spécialités belges	Restauration	1	6.2
				Total côté impair	6.2
200	L'Estragon	Brasserie	Restauration	1	6.2
				Total côté pair	6.2
				Total du tronçon de voie	12.4
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	0.1



Annexe III. Sectorisation

#015/25.06.2014/A/0005#

EXTRAIT du Registre aux Délibérations du CONSEIL COMMUNAL DE SCHAERBEEK

Séance du 25 juin 2014

Objet n° 5 de l'ordre du jour

PRÉSENTS: M. Bernard Clerfayt, Bourgmestre-Président; MM. Vincent Vanhalewyn, Bernard Guillaume, Denis Grimberghs, Mme Cécile Jodogne, MM. Etienne Noel, Sadik Köksal, Michel De Herde, Mohamed El Arnouki, Mme Adelheid Byttebier, Echevins; MM. Georges Verzin, Jean-Pierre Van Gorp, Mme Isabelle Durant, MM. Halis Kökten, Ibrahim Dönmez, Mmes Derya Alic, Mahinur Ozdemir, MM. Frédéric Nimal, Abobakre Bouhjar, Mme Angelina Chan, MM. Mohamed Reghif, Mohamed Echouel, Mmes Catherine Mouraux, Döne Sönmez, Sophie Querton, Debora Lorenzino, MM. Burim Demir, Seydi Sag, Mme Lorraine de Fierlant, M. Quentin van den Hove, Mme Berrin Saglam, M. Bram Gilles, Mme Asma Mettioul, M. Thomas Eraly, Conseillers communaux; M. David Neuprez, Secrétaire Communal.

ABSENTS: M. Saïf Köse, Echevin; M. Emin Ozkara, Mme Laurette Onkelinx, MM. Yvan de Beaufort, Abdallah Kanfaoul, Mme Joëlle Van Zuylen, M. Mohamed Lahlali, Mme Filiz Güles, MM. Yves Goldstein, Hasan Koyuncu, Mme Jamila Sanhayi, M. Axel Bernard, Mme Barbara Trachte, Conseillers communaux.

#Objet : Règlement redevance relatif au stationnement réglementé dans l'espace public - Approbation #

LE CONSEIL COMMUNAL
Décidé, par 25 voix contre 9 et 0 abstention(s).

Vu l'article 117 de la nouvelle loi communale;
Vu l'Arrêté Royal du 16 mars 1968 relatif à la police de la circulation routière;
Vu l'Arrêté Royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (le Code de la route);
Vu le règlement complémentaire de police en ses dispositions relatives à la circulation routière;
Vu l'Arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la carte de stationnement pour personnes handicapées;
Vu l'Arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement;
Vu l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles Capitale;
Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés;
Vu 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;
Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation;
Vu la décision de l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 août 2013 portant agrément des opérateurs de carsharing « Zen Car » et « Cambio »;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013 modifiant l'arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation;
Vu l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière;
Vu l'article 137 bis de la nouvelle loi communale qui facilite le recouvrement des créances non fiscales par le titre exécutoire que la commune se délivre elle-même;
Considérant qu'une meilleure rotation des emplacements de stationnement doit être poursuivie et qu'il convient dès lors d'établir les redevances en concordance avec la période de stationnement généralement utile et nécessaire;
Considérant que toute personne domiciliée en Belgique possédant un véhicule immatriculé à l'étranger doit le faire immatriculer en Belgique à l'exception des 5 cas énumérés par l'article 3 de l'Arrêté royal du 20 juillet 2001.
Considérant qu'une adaptation de nos règlements aux divers changements législatifs et techniques, intervenus dernièrement, s'avère nécessaire;
Considérant que pour permettre une meilleure lecture de la problématique du stationnement il est opportun d'insérer dans un même règlement les objectifs et modalités relatives au stationnement réglementé.
Vu les rapports du Collège des Bourgmestre et Echevins des 8 avril, 20 mai, 3 juin et 17 juin 2014,
Sur proposition du Collège des Bourgmestre et Echevins :

ARRETE :

Article 1 : Champ d'application

Le présent règlement est applicable à tous les usagers de la voie publique.

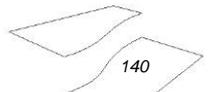
Par voie publique, il y a lieu d'entendre les voies et leurs trottoirs ou accotements immédiats qui appartiennent aux autorités communales ou régionales.

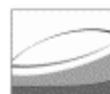
Article 2 : Définitions

Pour l'application du présent règlement, on entend par :

- **Usager**: le conducteur du véhicule à moteur ou propriétaire de la remorque occupant une place de stationnement ou, à défaut de connaissance de celui-ci, la personne au nom de laquelle ce véhicule est immatriculé.
- **Carte de dérogation**: cette carte donne droit à son titulaire de stationner sur des emplacements conformément aux dispositions reprises dans ce règlement.

.../...





- **Carte de stationnement pour personnes handicapées** : carte spéciale délivrée par un organisme officiel conformément à l'A.M. du 07.05.1999, visée à l'article 27.4.3 du code de la route: « Le Ministre des Communications désigne les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale et les autorités habilitées à la délivrer; il en détermine le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation ».
- **Riverain**: personne physique qui a sa résidence principale ou son domicile sur le territoire de la commune et inscrite dans ses registres de la population ou personne redevable de la taxe sur les résidences non principales.
- **Ménage**: est constitué soit par une personne vivant habituellement seule, soit par deux ou plusieurs personnes qui, unies ou non par des liens de parenté, partagent la même résidence principale, attestée par une composition de ménage.
- **Voitures partagées**: véhicules dont le système d'utilisation est défini par l'article 2.50 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.
- **Zone**: rue ou un ensemble de rues dans lequel un règlement spécifique de stationnement est d'application et dont le commencement ou l'accès ainsi que la fin sont indiqués par un signal prévu à l'article 65.5 du code de la route.
- **Tarif 1** : redevance forfaitaire de 25€ à payer pour l'utilisation d'un emplacement réglementé par période de 4h30 de stationnement si au moment de la vérification, l'agent contrôleur constate que le tarif 2 n'a pas été réglé ou que le temps imparti par le paiement ou le disque de stationnement est dépassé. Ce tarif sera multiplié par 4 pour les véhicules de plus de 3,5T.
- **Tarif 2** : redevance à payer, par anticipation dès le moment où le véhicule est stationné, pour un emplacement en stationnement payant, en zone rouge, verte ou en zone « événement » selon les modalités et conditions mentionnées sur l'horodateur.
- **Tarif 3** : redevance de 100€ due pour le stationnement en zone de livraison et due en zone de kiss and ride durant la période mentionnée sur la signalisation. Ce tarif sera multiplié par 4 pour les véhicules de plus de 3,5T.
- **Tarif 4** : redevance de 50€ due en zone événement pour l'utilisation d'un emplacement réglementé, si au moment de la vérification, l'agent contrôleur constate que le tarif 2 n'a pas été réglé ou que le temps imparti par le paiement est dépassé. Ce tarif sera multiplié par 4 pour les véhicules de plus de 3,5T.
- **Agence** : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le chapitre VI 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.

TITRE I : Dispositions relatives au stationnement réglementé

Article 3 : Généralités

Sur les voiries communales et régionales situées sur le territoire de la commune, le stationnement est réglementé suivant les modalités et conditions mentionnées sur les horodateurs et/ou la signalisation. En ce qui concerne la signalisation zonale utilisée, des panneaux de rappels ne sont pas obligatoires et doivent rester exceptionnels sous peine que leur multiplication entraîne le même nombre de signaux que le système classique où ils sont répétés à tous les carrefours.

La redevance pour le stationnement sur la voie publique est d'application dans les zones réglementées du lundi au samedi de 9h00 à 20h00 sauf si d'autres jours ou plages horaires sont définis par la signalisation ou sur les horodateurs.

Les titulaires de cartes de stationnement bénéficient cependant de dérogations en fonction des autorisations propres aux cartes qui leur ont été délivrées.

Article 4 : Stationnement payant aux emplacements munis d'horodateurs

1. Le stationnement est régi suivant les modalités et conditions mentionnées sur les horodateurs.

a) En zone rouge :

Zone dans laquelle le temps de stationnement est limité à maximum 2 heures et la redevance (tarif 2) s'élève à :

Durée	Prix
0h30	0,50 €
1h00	2,00 €
2h00	5,00 €

Un ticket gratuit de 15 minutes pour un stationnement de très courte durée pourra être retiré à l'horodateur suivant les modalités indiquées sur l'appareil.

Seules les cartes de dérogation pour les prestataires de soins médicaux urgents sont valables.

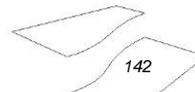
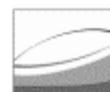
En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance correspondant au tarif 1.

b) En zone verte :

Zone dans laquelle la durée de stationnement n'est pas limitée.

La redevance (tarif 2) s'élève à :

Durée	Prix
0h15	0,20 €
0h30	0,50 €
1h00	1,00 €
2h00	3,00 €
3h00	4,50 €



4h00	6,00€
Par heure supplémentaire	1,50€

Tous les types de cartes de dérogation sont valables.

En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance correspondant au tarif 1.

c) En zone événement

Rue ou zone permettant de diminuer la surcharge de stationnement lors d'événements spécifiques.

Cette zone est limitée à une période de stationnement de 4h30. La redevance (tarif 2) s'élève à :

Durée	Prix
0h15	1,20 €
0h30	2,50 €
1h00	5,00 €
2h00	10,00 €
3h00	15,00€
4h00	20,00€
4h30	22,50€

En cas de non-paiement de la redevance due ou du dépassement de la durée de stationnement payée, l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant correspond au tarif 4.

Les cartes de dérogation « riverain » et les autres cartes de dérogation « standard » y sont valables.

2. Le stationnement payant s'applique également aux véhicules en stationnement devant les accès de propriétés et dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement sur ces accès, dans les zones où les cartes de stationnement riverains sont acceptées.

3. La redevance du tarif 2 est payable par insertion de pièces de monnaie dans l'appareil ou paiement par sms ou smartphone conformément aux indications portées sur l'appareil. L'attention des usagers est attirée sur le fait que la configuration des appareils ne permet pas de rendre la monnaie.

Le paiement de la redevance donne droit à une période de stationnement ininterrompue, dont la durée est proportionnelle au montant payé.

4. L'utilisateur supporte les conséquences de l'usage irrégulier de l'appareil ou des détériorations qu'il lui aurait fait subir.

5. Lorsque l'horodateur est hors d'usage, l'utilisateur aura recours à l'horodateur voisin. Le disque de stationnement (2 heures gratuites) sera employé dès l'instant où 2 horodateurs voisins sont hors d'usage.

6. Le ticket de stationnement délivré par l'horodateur, doit être apposé seul et de manière bien lisible en son intégralité, sur la face interne du pare-brise du véhicule. Si tel n'est pas le cas, aucune réclamation ne sera prise en compte.

7. Lorsque l'agent contrôleur constate qu'aucun ticket délivré par un horodateur situé dans le périmètre du véhicule n'est apposé de la manière décrite au 6. ou que la durée du ticket, délivré sous l'application du tarif 2 est dépassée, l'option du choix du tarif 1 est retenue et une notification de paiement de la redevance est déposée.

Lorsque le tarif 2 a été initialement choisi et que le temps imparti par le paiement de cette redevance est dépassé, les montants déjà acquittés ne pourront être récupérés lorsqu'on est invité à payer le tarif 1.

8. Les véhicules, utilisés par des personnes handicapées, sont autorisés à stationner gratuitement et sans limite de durée lorsque la carte spéciale visée à l'article 27.4.3 du code de la route est apposée à l'avant du véhicule, de telle manière que le côté recto soit clairement visible aux fins de contrôle. La carte de stationnement pour personnes handicapées est valable en zone rouge, verte, bleue et en zone « événement ».

Article 5 : Stationnement aux emplacements où s'applique la réglementation de la zone bleue

La zone bleue est régie conformément à l'article 27 du code de la route.

Le temps de stationnement gratuit est limité à deux heures maximum du lundi au samedi inclus de 9h à 20h00, sauf si des modalités particulières sont indiquées sur la signalisation.

Le disque de stationnement doit être placé visiblement derrière le pare-brise à l'heure d'arrivée du véhicule.

L'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire correspondant au tarif 1 lorsque l'agent de contrôle constate l'absence ou l'usage erroné du disque de stationnement ou que le temps de stationnement gratuit accordé est dépassé ou que le modèle n'est pas conforme au modèle déterminé par le Ministre des Communications.

Toutes les cartes de dérogation y sont valables.

Article 6 : Stationnement aux emplacements réservés aux voitures partagées

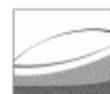
Sur tous les emplacements réservés aux voitures partagées, la marque d'immatriculation du véhicule qui y est stationné doit être enregistrée dans la « banque des données des véhicules » de la Commune ou de l'Agence.

Cet enregistrement constitue la carte de dérogation « voiture partagée ».

Article 7 : Stationnement aux emplacements « zone de livraison »

Une redevance forfaitaire (tarif 3) est due en cas de stationnement dans une zone délimitée par un panneau E9a, tel que défini à l'article 70.2.1 de l'arrêté royal du 12 décembre 1975 portant règlement général sur la police de circulation routière et de l'usage de la voie publique, complété par un panneau additionnel « payant » précisant la durée du stationnement réglementé.

En dehors de la durée de stationnement prévue sur le panneau, le tarif zonal est d'application.



Article 8 : Procédure de recouvrement

En cas de non respect d'une des dispositions énumérées dans ce règlement, une notification de paiement de la redevance sera apposée sur la face externe du pare-brise ou, à défaut, sur la partie avant du véhicule par un agent contrôleur de la Commune ou de l'Agence.

Un délai de maximum 10 jours ouvrables est prévu pour régler la notification de paiement.

A défaut de paiement intégral de la notification dans les temps, un premier rappel sans frais sera envoyé.

Si un deuxième rappel s'avère nécessaire, des frais administratifs d'un montant de 15,00 € seront réclamés.

Ensuite et toujours en cas de non paiement, le dossier sera transmis à l'huissier de justice pour recouvrement.

L'huissier de justice poursuit la procédure selon les règles du droit commun en organisant une phase de recouvrement amiable approfondie ayant pour but d'éviter le recouvrement par la voie judiciaire.

En cas de non-paiement après les démarches amiables entreprises par l'huissier de justice, ce dernier poursuivra le recouvrement par la voie judiciaire.

Les frais, droits et débours occasionnés dans toutes les phases du recouvrement des montants dus seront à charge du débiteur de cette redevance et s'ajouteront aux tarifs initialement dus (montant de la redevance et frais administratifs) par le débiteur.

Ces frais, droits et débours seront calculés conformément à l'arrêté royal du 30 novembre 1976 fixant le tarif des actes accomplis par les huissiers de justice en matière civile et commerciale ainsi que celui de certaines allocations.

En cas de non paiement par le conducteur, le titulaire de l'inscription auprès du « Service de l'immatriculation des véhicules » est tenu solidairement et indivisiblement responsable.

Article 9 : Dégradation ou perte du véhicule

Le stationnement réglementé décrit ci-dessus donne droit au stationnement, mais non à une quelconque surveillance.

L'administration communale ne peut être rendue responsable des faits de dégradation ou de perte du véhicule.

TITRE II : Cartes de stationnement dites « cartes de dérogation »

Article 10 : Modalités générales

1°/ La carte de dérogation doit être apposée d'une manière lisible en son entièreté sur la face interne du pare-brise du véhicule afin de permettre à l'agent contrôleur de vérifier toutes les données de celle-ci. A défaut, la carte de dérogation n'a aucune valeur et la notification de paiement de la redevance déposée est due.

2°/ Aussi longtemps que la carte de dérogation n'a pas été accordée, aucun usager ne pourra se prévaloir de quelque droit que ce soit, lié à celle-ci.

3°/ Les cartes accordées lors d'une première demande ainsi que les cartes dont le renouvellement est demandé après l'expiration de leur validité ne sont effectives que le lendemain de leur enregistrement.

4°/ L'autorité communale n'est pas tenue de relancer les titulaires quant à l'expiration prochaine de la validité de leur carte. Ceci est de leur responsabilité. Ils ne pourront dans aucun cas se retourner contre l'autorité communale en cas d'oubli.

Toute demande de renouvellement peut être introduite auprès de l'administration communale au plus tôt 30 jours ouvrables avant l'expiration de la précédente. En tout état de cause, seules les redevances émises dans les 10 jours ouvrables après la date d'expiration de cette carte pourront être annulées.

5°/ La carte de dérogation n'est valable que pour la marque d'immatriculation. Dans le cas des cartes visiteurs, la marque d'immatriculation pourra être remplacée par une autre mention.

6°/ La carte de dérogation ne sera accordée qu'après paiement en une fois du montant intégral. Tout duplicata peut être obtenu moyennant le paiement d'une redevance de 5 €.

La carte de dérogation doit être restituée dès que le bénéficiaire ne remplit plus les conditions d'octroi. La commune annule de plein droit les cartes de dérogation pour lesquelles une modification des conditions du demandeur est intervenue de telle sorte qu'il ne répond plus aux critères d'octroi.

7°/ Dans le cadre d'une coordination optimale et d'une gestion rationnelle, les cartes de dérogation d'autres communes peuvent être reconnues sur le territoire de Schaerbeek. Il s'agit plus précisément des riverains d'une commune limitrophe à Schaerbeek, domiciliés dans une des rues limitées aux deux territoires et possédant une carte valable délivrée par leur administration, pour autant que leur véhicule se trouve stationné dans une des rues formant la limite entre leur commune et Schaerbeek ou croisant cette limite. Dans ce dernier cas cette tolérance est valable jusqu'au prochain carrefour de part et d'autre de la limite. Le Collège définit la liste des rues.

Article 11 : Carte de dérogation « riverain » et « riverains temporaires »

a) Carte de riverain

La carte de dérogation « riverain » est délivrée à la personne inscrite aux registres de la population ou au registre d'attente de la commune ou à la personne reprise au rôle de la taxe sur les résidences non principale de la commune.

En dérogation à ce qui précède, une carte de riverain sera octroyée aux riverains bruxellois des rues : (rue F. J. Navez du n° 60 au n° 178 (côté pair), rue Stephenson du n° 2 au n° 130 (côté pair) et rue du Pavillon n° 2 et 4, place Masui du n° 13 au 18 et du 27 au 34, rue des Palais du n° 265 au 279 (côté impair)).

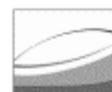
Si la personne est dispensée d'inscription, il est tenu compte des attestations délivrées par le Service Public Fédéral de l'Intérieur, Office des Etrangers; le Service Public Fédéral des Affaires Etrangères, le Service du Protocole, ou une Ambassade ou un Consulat pour lequel la personne travaille.

Chaque ménage domicilié à la commune peut introduire une demande pour 3 cartes de riverain. Le nombre de carte(s) octroyée(s) par ménage ne pourra toutefois excéder le nombre de permis présents dans le ménage.

La première carte de riverain est obtenue au tarif annuel de 28 €.

Le tarif annuel est fixé à 50€ pour la deuxième carte et à 200€ pour la troisième.

Le tarif de base est cependant majoré de 120€ pour tout véhicule de plus de 5,5 m de long. Une carte maximum par ménage pour un véhicule de plus de 5.5 m sera délivrée.



Toute nouvelle personne inscrite aux registres de la population à Schaerbeek et/ou en procédure d'immatriculation en Belgique de son véhicule, peut bénéficier d'une carte de riverain provisoire pour une durée de 2 mois (renouvelable max 3 x) à partir de sa demande d'inscription dans les registres de la population de la commune

Le demandeur doit produire les documents suivants:

- la carte d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV,
- la preuve que le véhicule est immatriculé à son nom ou qu'il en dispose de façon permanente, s'il n'en est le propriétaire avec à l'appui la carte verte d'assurance sur laquelle il sera mentionné qu'il est le conducteur principal du véhicule
- pour un véhicule en leasing : fournir la preuve de ce leasing qui doit mentionner d'une manière explicite le nom du demandeur
- pour les véhicules de société : l'attestation de la société stipulant que le demandeur en est le seul utilisateur.
- pour le véhicule d'une tierce personne, le demandeur doit obligatoirement présenter une copie de la carte verte d'assurance sur laquelle il sera mentionné qu'il est le conducteur principal du véhicule.
- la carte d'identité du demandeur.
- pour la personne en résidence non principale, la preuve de paiement de la taxe.

b) Carte de riverain « temporaire »

Elle est octroyée aux ménages domiciliés sur le territoire de Schaerbeek et ayant un besoin ponctuel de stationnement ;
Le prix de la carte est de 5€ par carte pour maximum 63 jours/an.

Le demandeur doit produire les documents suivants:

- Les documents pré-raquis pour l'obtention de la carte de dérogation riverain
- voiture louée : contrat de location

Le nombre de cartes se comprend par ménage et inclut les cartes de riverain et les cartes de riverain temporaires. Il ne peut donc être délivré de carte temporaire pour un ménage qui détient déjà le nombre maximal de cartes de riverain.

Article 12 : Carte de dérogation « autre usager »

La carte de dérogation « autre usager » est destinée spécifiquement aux :

a) **entreprises et indépendants** : à savoir, la personne où l'entreprise ayant son siège social ou d'exploitation à Schaerbeek. Par personne, il y a lieu d'entendre le titulaire d'une profession libérale ou l'indépendant. Par entreprise, il y a lieu d'entendre toute personne morale quel que soit son statut (les sociétés reprises à l'article 2 du Code des Sociétés, les institutions publiques, privées, les établissements réservés aux cultes visés par la loi sur le temporel des cultes, les hôpitaux, cliniques, polycliniques et dispensaires de soins, les œuvres de bienfaisance, les asbl)

Elle est valable 1 an. Les tarifs 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

L'entreprise désigne un responsable unique pour retirer les cartes de dérogations auprès de la commune. L'entreprise distribue les cartes à son personnel selon ses propres règles.

Le demandeur doit produire les documents suivants:

- les statuts de la société ou extraits de la Banque Carrefour des Entreprises
- une copie de la carte d'identité du gérant, de l'exploitant ou de la personne responsable
- le formulaire de mobilité dûment complété téléchargeable sur www.schaerbeekparking.be
- la carte d'immatriculation du ou des véhicule(s) auprès de la DIV.

b) aux commerçants ambulants

Elle est valable 1 an. Les tarifs sont les suivants :

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

Le demandeur doit produire les documents suivants :

- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV
- une copie de sa carte d'identité
- sa carte de marchand ambulant

c) aux personnes travaillant sur un chantier temporaire

Il est insitué une carte de dérogation de 50€ par place donnant droit au stationnement d'une durée de quinze jours.

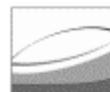
Le demandeur doit produire les documents suivants:

- une copie de sa carte d'identité
- un devis signé des travaux

d) aux écoles agréées et crèches publiques

Elle est valable 1 an et peut être obtenue au tarif de 75€.

La demande doit être introduite par le chef de l'établissement ou son représentant et être accompagnée soit d'un plan de déplacement scolaire, soit d'un équivalent.



Le demandeur doit produire les documents suivants :
- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV
- une copie de la carte d'identité du chef de l'établissement ou de son représentant

e) aux automobilistes visiteurs

Une redevance de 3 euros par jour est instituée.

Cette **carte de dérogation** peut être octroyée sous forme de ticket à gratter. Elle est valable en zone, verte et bleue.

Pour l'utilisation du ticket, il suffit à l'automobiliste d'y mentionner le numéro d'immatriculation du véhicule, de gratter la case du mois, celle du jour d'arrivée et d'apposer le ticket de manière visible sur la face interne de son pare-brise avant. Ainsi placé, le ticket autorise le stationnement pour la journée.

Ce ticket peut être obtenu auprès des points de vente déterminés par le Collège.

f) aux entreprises et ménages schaarbeekois propriétaires d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes :

Une carte de stationnement d'une validité d'un an de 500€ est instituée.

Le demandeur doit produire les documents suivants :
- une copie de sa carte d'identité
- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV

Article 13 : Cartes de dérogation « standard »

A) Carte de dérogation « prestataire de soins médicaux urgents »

Cette carte de dérogation est destinée aux prestataires de soins médicaux urgents.

Elle a une validité d'un an et est accordée au tarif de 200€.

La **carte de dérogation** doit être apposée de façon visible sur le pare-brise avant du véhicule. Elle est accompagnée de la mention « en cours d'intervention » et du disque de stationnement indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.

Sont considérées comme personnes dispensant des soins médicaux urgents, les 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.

Cette carte est valable sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le demandeur doit produire les documents suivants :
- une copie de sa carte d'identité
- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV
- la preuve qu'il dispose d'un numéro INAMI en tant que dispensateur de soins individuels

B) Carte de dérogation « prestataire de soins médicaux non urgents »

Cette carte de dérogation est destinée aux prestataires de soins médicaux non urgents.

Elle a une validité d'un an et est accordée au tarif de 75€.

L'utilisation de cette carte est soumise à l'obligation d'afficher clairement sur le pare-brise avant du véhicule. Elle est accompagnée de la mention « en cours d'intervention » et du disque de stationnement indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.

Les prestataires de soins non urgents incluent également les vétérinaires.

Cette carte peut être utilisée en zone verte, bleue et en zone « événement ».

Le demandeur doit produire les documents suivants :
- une copie de sa carte d'identité
- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV
- la preuve que le véhicule du prestataire de soins est lié aux organisations reconnues par la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande ou la Commission communautaire commune

C) Carte de dérogation « voiture partagée »

Les cartes de dérogations pour les véhicules partagés seront délivrées par l'Agence de Stationnement, rue Gabrielle Petit 32, à 1080 Bruxelles.

Cette **carte de dérogation** est destinée spécifiquement aux exploitants des véhicules à moteur affectés au système de **voitures partagées agréées** telles que définies à l'article 2 définitions « voitures partagées ».

Le prix de la carte est fixé à 5€ par véhicule par an.

Chaque **carte de dérogation** est liée à un seul numéro de plaque d'immatriculation. Elle n'est valable que lorsque le véhicule est en cours d'utilisation par un client payant le service d'une voiture partagée.

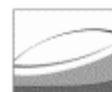
Cette carte peut être utilisée en zone verte, bleue, en zone « événement » ainsi que sur les emplacements réservés aux **voitures partagées**.

Article 14 : La carte de dérogation « intervention »

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 et qui fournissent des éléments de preuve à cet égard.

La liste des professions est approuvée par le collège de Schaarbeek.

Cette carte peut être utilisée en zone bleue, verte. Le prix de la carte est fixé à 90€/mois.



Article 16 : Dispositions particulières

1) Pour les véhicules de moins de 3,5T de types suivants (catégories DIV) :

- remorque (tout type)
- autocaravane de plus de 5,5 m
- dépanneuse
- véhicule grue
- matériel agricole
- motoculteur
- matériel industriel
- tracteurs

il ne sera pas octroyé de carte de stationnement.

2) Le stationnement est gratuit pour les véhicules communaux, régionaux, communautaires, du CPAS, du Foyer schaarbeekois et des véhicules de police dans l'exercice de la fonction publique.

TITRE III. Dispositions finales

Article 16 :

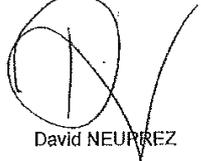
Le règlement entre en vigueur le 1^{er} août 2014 et abroge à cette même date les règlements redevances relatifs :

- aux cartes communales de stationnement (CC 26/06/2013)
- au stationnement payant (CC26/06/2013)
- au stationnement en zone bleue (CC 28/03/2012)
- au stationnement en zone jaune (CC 24/06/2009)

Délibéré, en séance publique, à Schaerbeek, le 25 juin 2014

Le Secrétaire communal,
(s) David NEUPREZ

Le Secrétaire communal,

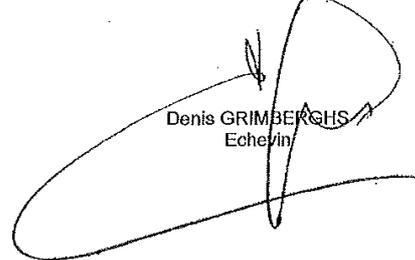

David NEUPREZ

Pour expédition conforme
Schaerbeek, le 1^{er} juillet 2014



Le Bourgmestre-Président,
(s) Bernard CLERFAYT

Le Bourgmestre
Par délégation :


Denis GRIMBERGHE
Echevin

