



Adressé(e) à :

Administration communale de Schaerbeek
Place Colignon – 1030 Schaerbeek

COMMUNE DE SCHAERBEEK

Plan d'Action Communal de Stationnement

Projet de rapport

RÉFÉRENCE DU CDC : SCHA/INFRA/2021/011

20 JUIN 2022



Personnes de contact :

Batiste Galliez
b.galliez@strateg.be

Thibaut Philippe
t.philippe@bratprojects.be

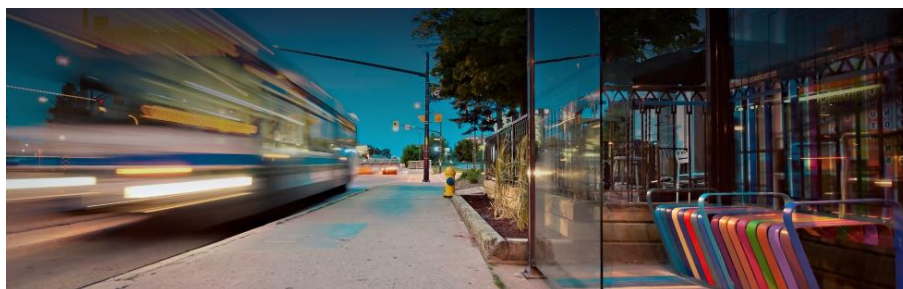


Table des matières

LIMINAIRE	4
1. CONTEXTE	4
2. CONTENU DU PACS	5
PACS	6
1. OFFRE, DEMANDE, RÉGLEMENTATION ET TARIFICATION EN VOIRIE	7
1.1. ÉTAT DES LIEUX	7
1.1.1. Réglementation en voirie et tarification	7
1.1.2. Offre en stationnement en voirie	10
1.1.3. Demande en stationnement en voirie	12
1.1.3.a. Demande en stationnement par quartier	12
1.1.3.b. Corrélation entre le nombre de véhicules des ménages et l'offre en stationnement	16
1.1.3.c. Analyse de la demande par type de stationnement	18
1.1.3.d. Analyse des taux de rotation en zone commerçante	21
1.1.3.e. Demande en stationnement – cas spécifique de la rue de Brabant	45
1.1.4. Politique de contrôle du stationnement en voirie	46
1.2. ÉVOLUTIONS DEPUIS 2016	47
1.2.1. Réglementation en voirie et tarification	47
1.2.2. Offre en stationnement en voirie	49
1.2.3. Demande en stationnement en voirie	51
1.2.3.a. Demande en stationnement en voirie par quartier	51
1.2.3.b. Analyse de la demande par type de stationnement	53
1.3. PLAN D'ACTION	55
1.3.1. Réglementation en voirie et tarification	55
1.3.1.a. Changements de tarification en zone rouge	55
1.3.1.b. Changements de tarification en zone verte	56
1.3.1.c. Synthèse des changements sur la tarification du stationnement	57
1.3.1.d. Cas particulier du stationnement des personnes handicapées en zone rouge	58
1.3.2. Demande en stationnement par quartier	59
1.3.2.a. Maintien du stationnement payant sur l'ensemble du territoire	59
1.3.2.b. Maintien de l'extension de la réglementation à 21h	60
1.3.2.c. Extension des zones vertes réglementées 7j/7 autour de l'axe commerçant Brabant-Gallait	61
1.3.2.d. Renforcement des contrôles en zone rouge et zone de livraison et création de zones grises autour des noyaux commerçants.	62
2. CARTES DE STATIONNEMENT	63
2.1. ÉTAT DES LIEUX	63
2.1.1. Inventaire des cartes de dérogation disponibles	63
2.1.2. Corrélation entre cartes riverain et offre de stationnement	67
2.2. ÉVOLUTION DEPUIS 2016	72
2.2.1. Évolution des cartes de dérogation	72
2.2.2. Évolution de la corrélation entre cartes riverain et offre de stationnement	73
2.3. PLAN D'ACTION	75
2.3.1. Cartes de dérogations	75
2.3.1.a. Mise en conformité des tarifs avec le nouvel arrêté	75
2.3.1.b. Évolution des tarifs	76
2.3.2. Politique de sectorisation	77
2.3.3. Mise en place de quotas/moratoire sur la vente de cartes de stationnement	83
2.3.3.a. Cadre réglementaire	83
2.3.3.b. Éléments de réflexion, points d'attention	84
2.3.3.c. Faisabilité	85
3. STATIONNEMENT RÉSERVÉ	86
3.1. ÉTAT DES LIEUX	86
3.1.1. Stationnement vélo	86
3.1.1.a. Analyse de l'offre en stationnement	86
3.1.1.b. Analyse de la demande en stationnement	89
3.1.2. Stationnement des deux-roues motorisés	92
3.1.2.a. Analyse de l'offre en stationnement	92

3.1.2.b. Analyse de la demande en stationnement	93
3.1.3. Véhicules longs/lourds en soirée	94
3.1.3.a. Analyse de l'offre en stationnement	94
3.1.3.b. Analyse de la demande en stationnement	94
3.1.4. Gestion des livraisons	97
3.1.5. Autres emplacements réservés	99
3.1.5.a. PMR	99
3.1.5.b. Carsharing	100
3.1.5.c. Abords d'écoles	101
3.1.5.d. Taxis	102
3.1.5.e. Corps diplomatiques	103
3.1.5.f. Police	104
3.1.5.g. Bornes de recharge électrique	105
3.2. ÉVOLUTION DEPUIS 2016	106
3.2.1. Stationnement vélo	106
3.2.2. Stationnement deux-roues motorisés	108
3.2.3. Véhicules longs/lourds en soirée	109
3.2.4. Gestion des livraisons	113
3.2.5. Autres emplacements réservés (PMR, carsharing, abords d'écoles, taxis)	116
3.2.5.a. PMR	116
3.2.5.b. Carsharing	117
3.2.5.c. Abords d'écoles	118
3.2.5.d. Taxis	119
3.2.5.e. Corps diplomatiques	120
3.2.5.f. Police	121
3.3. PLAN D'ACTION	122
3.3.1. Stationnement vélo	122
3.3.1.a. Le stationnement vélo en voirie	122
3.3.1.b. Le stationnement vélo hors voirie	125
3.3.2. Stationnement des deux-roues motorisés	127
3.3.3. Véhicules longs/lourds en soirée	129
3.3.3.a. Les véhicules lourds (>3,5T)	129
3.3.3.b. Les véhicules longs (>4,9m)	130
3.3.4. Gestion des livraisons	130
3.3.5. Autres emplacements réservés	132
3.3.5.a. PMR	132
3.3.5.b. Carsharing	133
3.3.5.c. Taxis	134
3.3.5.d. Emplacements de recharge électrique	134
4. STATIONNEMENT EN CAS D'ÉVÉNEMENTS EXCEPTIONNELS	135
4.1. ÉTAT DES LIEUX	135
4.2. PLAN D'ACTION	136
5. STATIONNEMENT HORS VOIRIE	138
5.1. ÉTAT DES LIEUX	138
5.2. ÉVOLUTION DEPUIS 2016	142
5.3. PLAN D'ACTION	144
5.3.1. Mutualisation de parkings privés	144
5.3.2. Développer d'autres leviers	145
6. PROJETS ET TENDANCES	148
SYNTHÈSE	150
ANNEXE	153
ANNEXE 1 : TYPOLOGIE DES VÉHICULES UTILISÉE POUR L'ENQUÊTE DE TERRAIN	154

LIMINAIRE

1. CONTEXTE

Le « Plan Régional de Politique du Stationnement » (PRPS) élaboré par le Gouvernement régional est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Les principaux objectifs de ce plan étaient :

- d'harmoniser et simplifier les politiques de stationnement des communes bruxelloises,
- de faciliter le stationnement des riverains à proximité de leur domicile,
- de libérer de l'espace en voirie pour les autres modes de déplacement (sites propres de transports publics, aménagements piétons, pistes cyclables) et ainsi d'encourager positivement les alternatives à la voiture.

C'est dans ce contexte que s'est inscrit le premier « Plan d'Action Communal de Stationnement » (PACS) de la Commune de Schaerbeek (et réalisé par Stratec) en 2016.

Depuis, le contexte tant régional que local a évolué :

- approbation d'un nouveau plan régional de mobilité « Good Move » en 2020 ;
- mise en révision du « Plan Régional de Politique du Stationnement » (PRPS) en vue de répondre aux nouveaux enjeux et objectifs de mobilité ;
- mise en œuvre d'une partie importante des actions du PACS sur le territoire Schaerbeekois ;
- délégation communale du contrôle et de la perception des redevances à Parking.brussels,
- sensibilisation accrue des riverains et commerçants aux questions d'organisation et de réglementation du stationnement ;
- évolution du territoire (nouveaux équipements, quartiers en mutations, projets de PAD, ...) ;
- développement de nouveaux comportements et usage de la mobilité qui ont un impact sur le trafic et par là même sur l'usage de la voirie par le stationnement ou les arrêts (télétravail, désynchronisation, partage et non plus possession de véhicules, essor des vélos à assistance électrique, hausse très significative des services de livraison, ...),
- projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant 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.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la présente mission qui vise à réaliser une mise à jour du PACS existant, adapté aux évolutions stratégiques et territoriales enregistrées depuis 2016 en matière de stationnement à Schaerbeek

2. CONTENU DU PACS

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 2020, 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.

- Une analyse comparative de cet état des lieux par rapport à celui qui a été réalisé en 2016.

- 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.

PACS

Les analyses réalisées dans le cadre de ce PACS sont, dans la plupart des cas, détaillées par quartier. Le découpage en quartiers de la commune utilisé est repris sur la carte ci-dessous.

Le découpage en quartier de la commune, repris du précédent PACS, est basé sur le découpage de la région en quartier de l'IBSA¹. Les quartiers du monitoring des quartiers ont été agrégés et quelque peu modifiés pour mieux correspondre aux limites physiques (axes routiers ou ferroviaires) de la commune

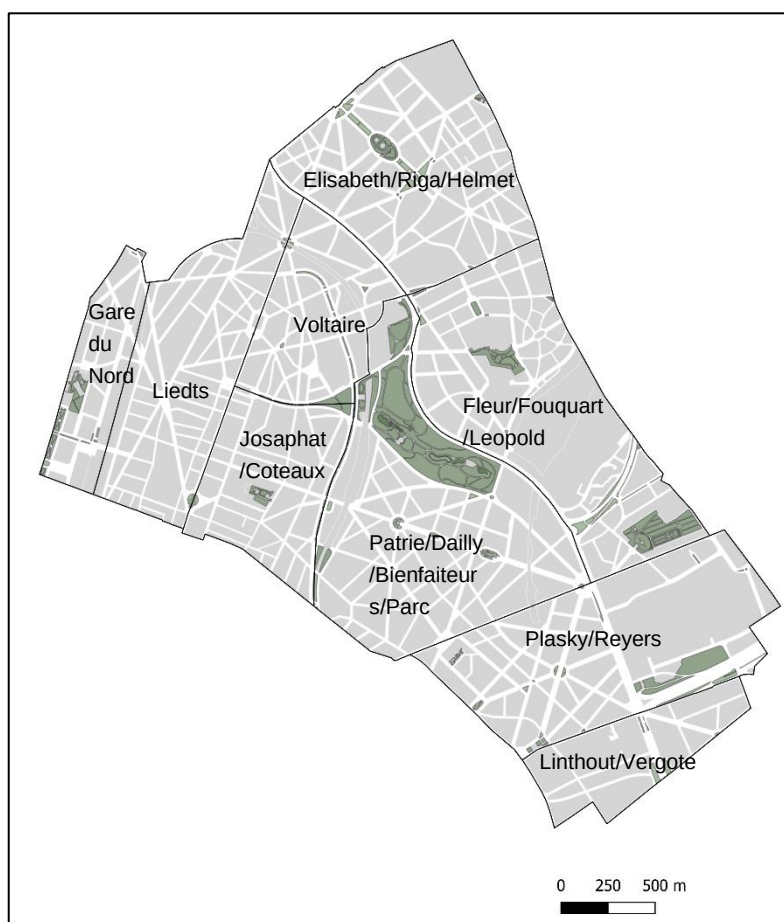


Figure 1 : Découpage territorial en quartier considéré dans cette étude

¹ <https://monitoringdesquartiers.brussels>

1. OFFRE, DEMANDE, RÉGLEMENTATION ET TARIFICATION EN VOIRIE

1.1. État des lieux

1.1.1. RÉGLEMENTATION EN VOIRIE ET TARIFICATION

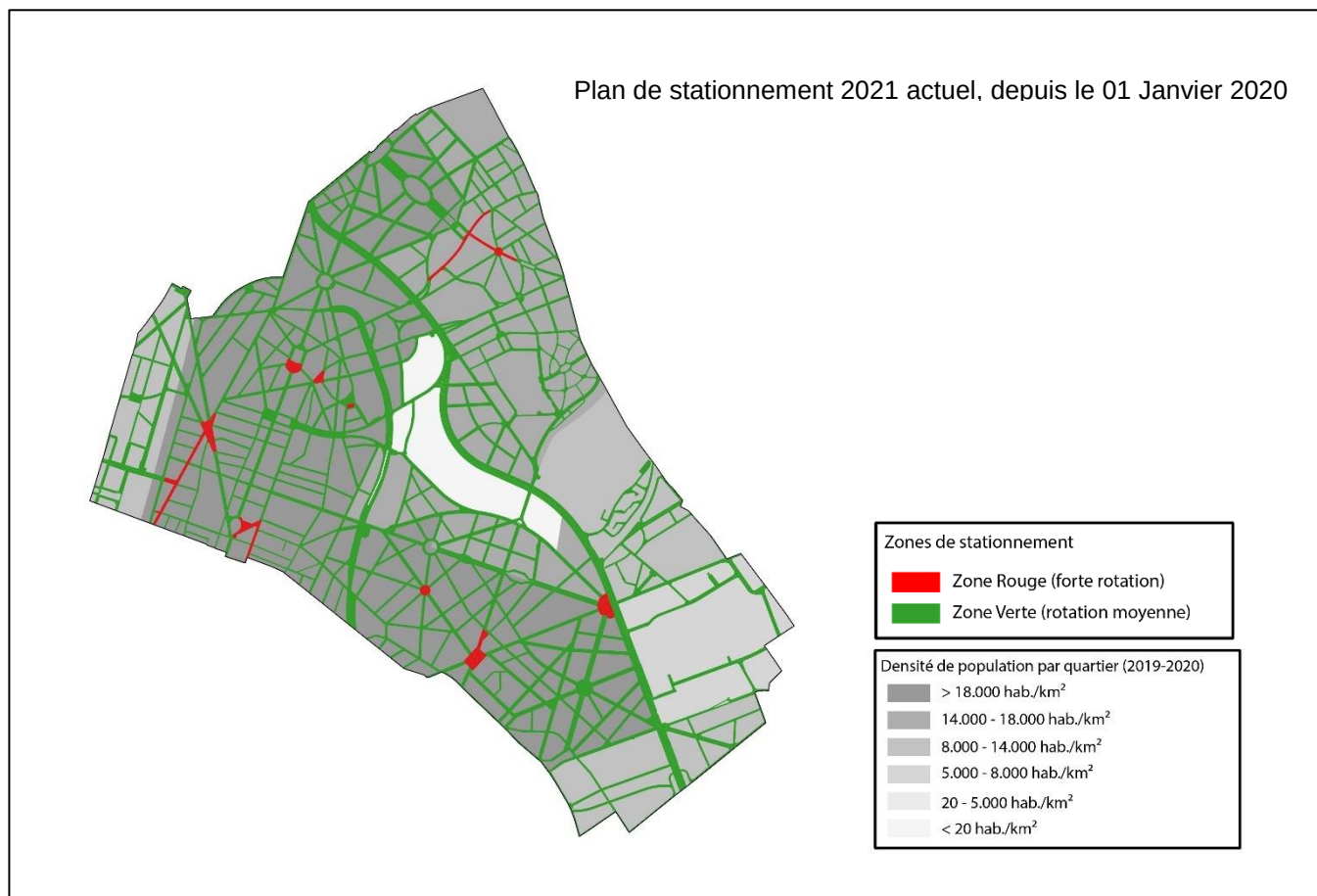


Figure 2 : Réglementation du stationnement sur la commune de Schaerbeek

Tableau 1 : Tarification actuelle au sein des deux zones de stationnement réglementées (depuis le 01/02/17)

	15 min.	30 min.	1 h	2 h	3 h	4 h	Heure supplémentaire
Zone Rouge	Gratuit	0,50 €	2 €	5 €			
Zone Verte	gratuit	0,50 €	2 €	4 €	6 €	8 €	+2 €

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 réglementées 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 :

- De **faciliter le stationnement des riverains** à proximité de leur domicile ;
- De **décourager le stationnement de longue durée des véhicules n'appartenant pas aux riverains** via une réglementation entre 9h et 21h.
- De favoriser une **rotation importante autour des principaux pôles attracteurs** (zones commerciales, proximité de certains équipements, etc.) via la désignation de zones rouges.

Afin de parvenir à ses objectifs, la commune de Schaerbeek a progressivement étendu la zone verte à l'ensemble du territoire tout en maintenant quelques zones rouges dans les quartiers commerçants (voir la figure ci-dessus). L'ensemble des stationnements communaux sont donc soumis à une des deux zones de stationnement réglementé :

- Les **zones vertes** sont des zones de stationnements sans limites de temps. Elles sont payantes tous les jours sauf les dimanches et jours fériés de 9h à 21h excepté pour les usagers possédant une carte de dérogation.
- 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 payant entre 9h et 18h tous les jours sauf dimanche et jours fériés, limités à deux heures maximum et y est payant pour tous, riverains y compris. Les détenteurs de la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées bénéficient de 2h de stationnement gratuit, moyennant l'apposition d'un disque de stationnement marquant l'heure d'arrivée. Entre 18h et 21h, ces zones sont réglementées de manière équivalentes à des zones vertes, sauf pour la place Colignon qui est réglementée en zone rouge uniquement entre 9h et 13h en semaine.

Certaines rues du quartier Brabant font par ailleurs exceptions et sont réglementées 24h/24, 7j/7. Ces rues sont reprises sur la carte ci-dessous, en vert.

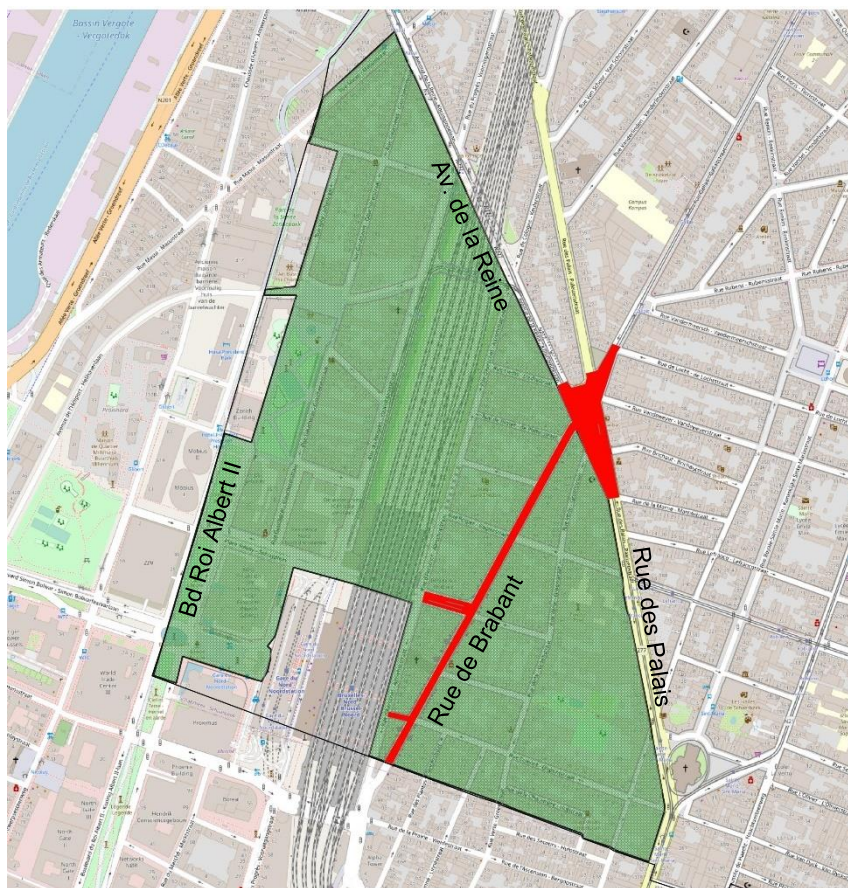


Figure 3 En vert, zone réglementée "zone verte" 24h/7j, en rouge les rues réglementées "zones rouges" 24h/7j (source : fond de plan OSM)

Il est à noter que la signalisation ou les horodateurs en voirie peuvent faire état de règles différentes que celles de la zone en application, ces règles prévalent alors sur la réglementation de la zone.

Il existe par ailleurs trois types de zones réservées présentes de manière ponctuelle sur l'ensemble du territoire visant à encadrer des pratiques spécifiques :

- Les **zones de livraison** sont réservées à la livraison des marchandises durant le temps nécessaire au chargement ou déchargement d'un véhicule. Le stationnement y est interdit sous peine de payer une redevance de 100€ par période de 4h30. Les détenteurs de la carte « prestataires de soins médicaux urgents » disposent d'une dérogation.
- Les **zones "abords d'école"** sont réservées aux parents pour déposer leurs enfants à l'école aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Le stationnement sur ces zones pendant les horaires indiqués par la signalisation en voirie entraîne une redevance forfaitaire de 100€ par période de stationnement, sans dérogation possible.
- Les **zones "chargement électrique"** sont réservées aux véhicules électriques en charge. Le stationnement sur ces zones est ainsi gratuit pour les véhicules électriques connectés physiquement à la borne électrique. Les véhicules non électriques ou électriques non connectés à la borne s'exposent à une redevance forfaitaire de 50 € par période de stationnement.

1.1.2. OFFRE EN STATIONNEMENT EN VOIRIE

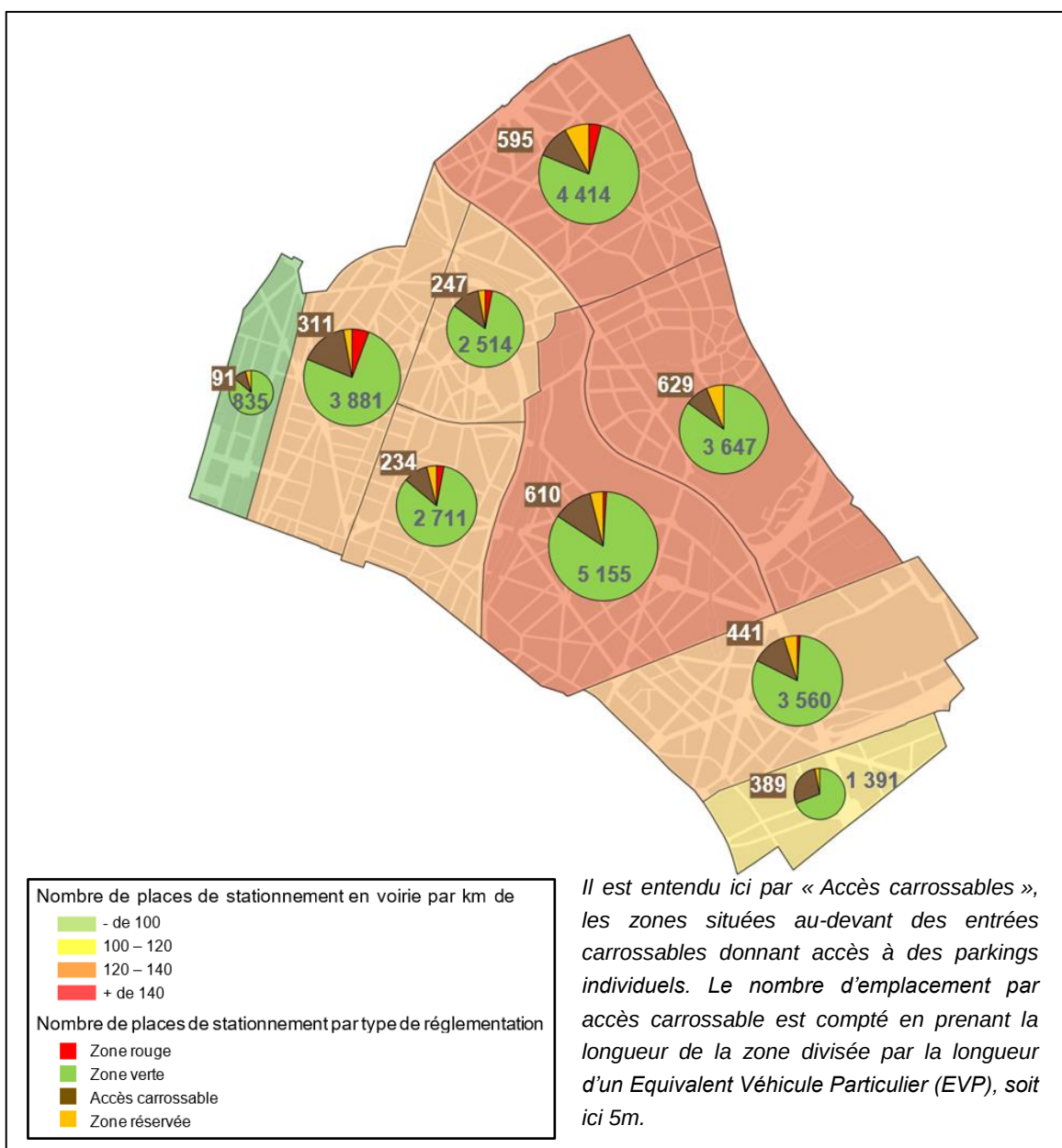


Figure 4 : Répartition des places de stationnement en voirie sur le territoire schaerbeekois – Relevés Parking.Brussels 2020

En 2020, l'offre en stationnement sur l'ensemble de la commune s'élève à **28 108² emplacements recensés**, répartis comme suit :

Emplacements de stationnement réglementés : **83% des emplacements de stationnement en voirie sont réglementés.**

- Zone Verte: les emplacements en zone Verte sont les plus nombreux représentant 97% des espaces réglementés de parking schaerbeekois;

² Ce chiffre est donné en Équivalent Véhicule Particulier (EVP), ici un EVP = 5m

- Zone Rouge: d'application en zone très commerçante comme le long de la rue de Brabant, de la chaussée d'Helmet ou encore de la rue Richard Vandeveld.

Emplacements réservés (PMR, livraison, bus, Corps diplomatique, Cambio, taxis, ZAE³ et emplacement de recharge des véh. électriques) : L'offre de stationnement en voirie comprend **945 emplacements réservés** (soit **5%** de l'offre totale schaerbeekoise). Ces espaces de stationnement sont uniformément répartis sur l'ensemble du territoire Schaerbeekois.

Accès carrossables : Il est entendu ici par « Accès carrossables », les zones situées au-devant des entrées carrossables donnant accès à des parkings individuels. Le nombre d'emplacement par accès carrossable est compté en prenant la longueur de la zone divisée par la longueur d'un Equivalent Véhicule Particulier (EVP), soit ici 5m. Sur l'ensemble de la commune de Schaerbeek on compte 3 547 accès carrossables en EVP, ce qui représente 12.9% de l'ensemble des emplacements de stationnement de la commune.

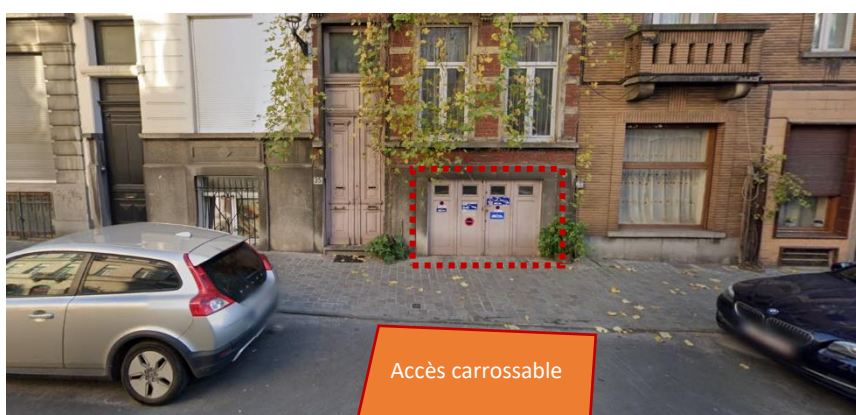


Figure 5 Exemple d'accès carrossable (source : photographie Google Maps)

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

Tableau 2 : Récapitulatif du nombre d'emplacements de stationnement à Schaerbeek en 2021

	Nombre d'emplacements (EVP)	% par rapport au nombre total de places
Zone Rouge	634	2,3%
Zone Verte	22 752	80,7%
Zones réservées	1 175	4,2%
Accès carrossables	3 547	12,9%
TOTAL	28 108	100%

L'offre en stationnement varie d'un quartier à l'autre, la densité de stationnement quant à elle est assez constante, en moyenne, elle est de **140 emplacements par kilomètre de voirie sur l'entièreté du territoire schaerbeekoise**.

³ Zones abords d'école

1.1.3. DEMANDE EN STATIONNEMENT EN VOIRIE

1.1.3.a. DEMANDE EN STATIONNEMENT PAR QUARTIER

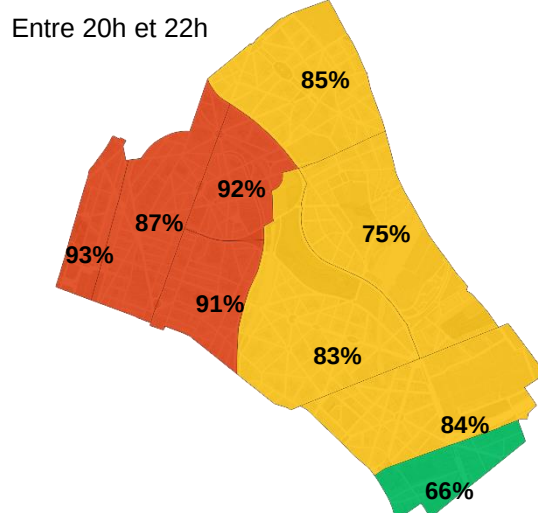
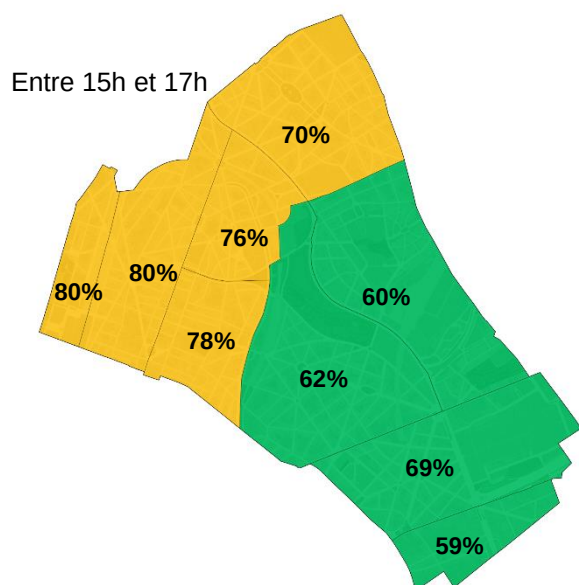
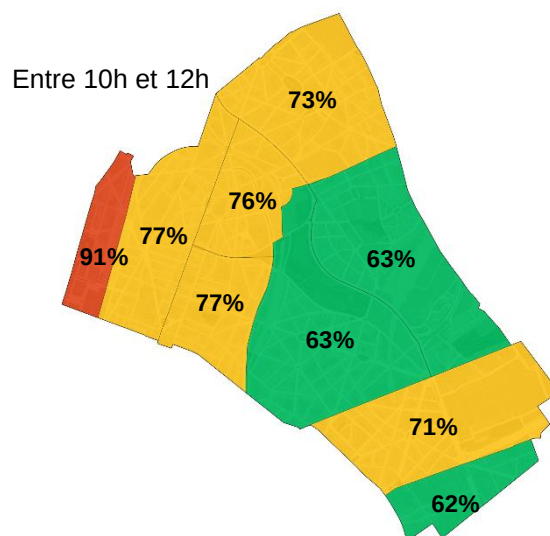
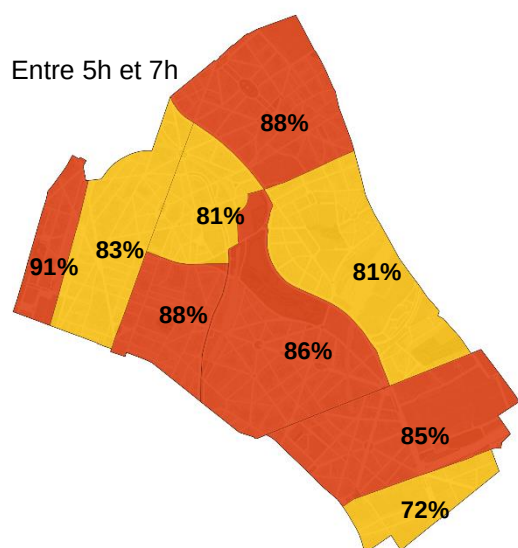
Les cartes suivantes montrent le taux de congestion entre 5 et 7 heures, entre 10 et 12 heures, entre 15 et 17 heures et entre 20 et 22 heures. Il s'agit du rapport entre le nombre de voitures en stationnement et le nombre de places existantes autorisées. Ces taux de congestion ont été observés au cours de l'année **2019**.

La première tranche horaire, **entre 5 heure et 7 heures**, représente le taux de congestion nocturne et donc la pression sur le parc de stationnement par les riverains. Il s'agit ici de mettre en évidence la demande des riverains stationnés près de chez eux durant la nuit. Ce taux est particulièrement élevé dans le quartier de la gare du Nord, à l'ouest de la commune où il est en moyenne de 91%. Pour le reste de la commune, excepté à l'extrême sud, le taux de congestion est compris entre 80 et 88%.

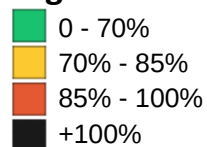
La deuxième tranche horaire, **entre 10 heure et 12 heures**, représente le taux de congestion durant les heures de bureaux engendrés par les riverains, mais aussi par les employés, les clients des commerces ou encore les usagers des différents équipements. La pression exercée par les riverains étant moins importante en journée, ce taux de congestion (qui ne dépasse pas les 77%, hormis pour le quartier « Gare du Nord ») est plus faible que durant les horaires de nuits. Ce taux de congestion montre qu'il est relativement facile de trouver une place pour stationner en voirie durant cette période. Le sud-est de la commune montre les taux de congestion les plus faibles.

La troisième tranche horaire, **entre 15 heure et 17 heures**, montre des taux de congestion comparables à la deuxième tranche. Ceux-ci s'expliquent également par le stationnement des employés, des clients des commerces et des usagers des différents équipements. À noter que les premiers départs des employés peuvent avoir lieu durant ce créneau horaire, expliquant ainsi la légère diminution de congestion sur l'ensemble de la commune.

La quatrième tranche horaire, **entre 20 heure et 22 heures**, présente des taux d'occupation relativement semblables au premier créneau horaire mis à part une augmentation dans le nord-ouest de la commune. Durant ce créneau, les espaces de stationnement sont en grande majorité occupés par des habitants, mais également par les usagers des différents lieux d'activités nocturnes (cafés, restaurants, salles de spectacle, etc..) ce qui peut localement expliquer l'augmentation des taux de congestion dans cette tranche horaire par rapport à la tranche horaire 05h-07h.



Légende



Taux de congestion : rapport entre le nombre de véhicules stationnés en voirie (illégalement ou non) et le nombre de places disponibles.

Figure 6 : Demande en stationnement en 2019 au cours d'une journée de semaine, basée sur l'analyse du taux de congestion – Données : parking.brussels 2019

Dans le cadre de ce PACS, une analyse spécifique a été menée entre 19h et 21h, tranche horaire durant laquelle une prolongation de la réglementation a été mise en œuvre depuis 2016. Les cartes suivantes représentent le taux de congestion durant cette période en semaine et durant le weekend. Le but recherché par la prolongation horaire de la réglementation du stationnement était de permettre au riverain de trouver plus facilement une place de stationnement avant 21h.

On constate ici deux choses :

- En semaine, bien que restant relativement élevé, le taux de congestion entre 19 et 21h est plus faible que durant la période 20h-22h. La mesure semble donc avoir fonctionné.
- Durant le weekend, le taux d'occupation durant la période 19h-21h reste très élevé, principalement dans l'ouest de Schaerbeek, c'est-à-dire dans les quartiers Gare du Nord, Liedts, Voltaire et Josaphat/Coteaux. La prolongation de la réglementation semble n'avoir pas ou peu d'effet dans ces quartiers.

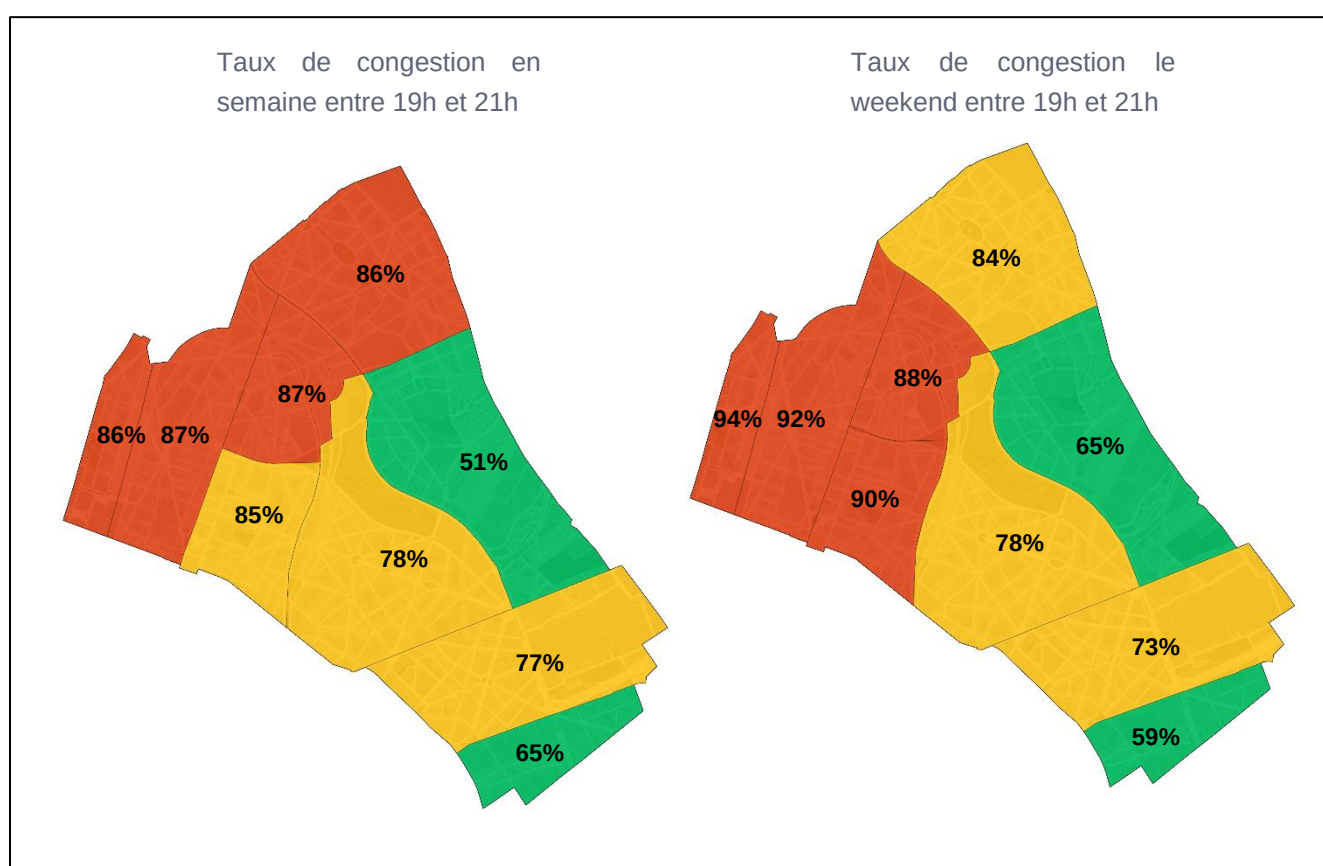


Figure 7 : Demande en stationnement en 2021 – relevés réalisés en novembre 2021, en dehors des vacances scolaires, en semaine et durant le weekend (samedi) entre 19 et 21 heures, basé sur l'analyse du taux de congestion - données issues de relevés de terrain

L'analyse des taux de congestion **par voirie** entre 19h et 21h en semaine et le weekend montre certaines disparités au sein des quartiers. Ainsi, on peut voir que dans le quartier Fleur/Fouquart/Leopold les voiries du Terdelt présentent des taux de congestion plus proches des 70-80% que du 51-65% indiqué pour l'ensemble du quartier.

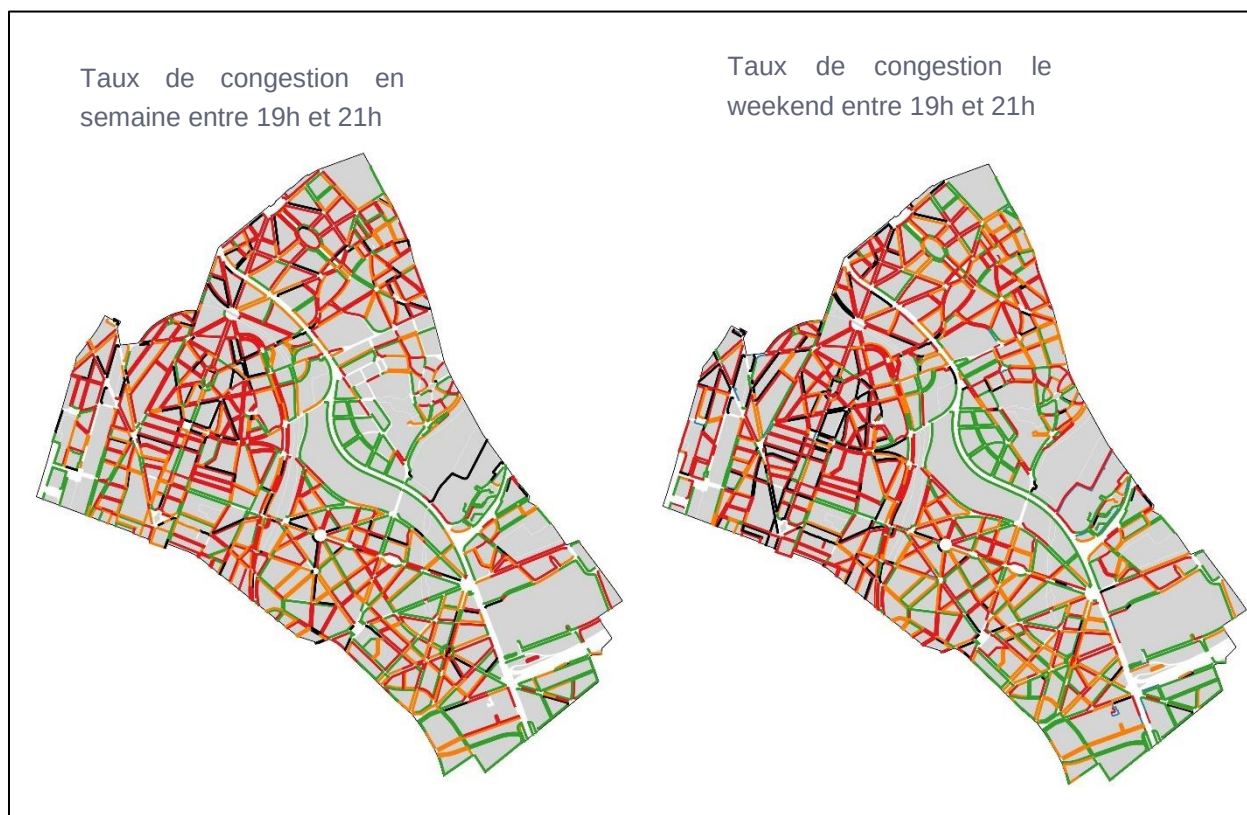


Figure 8 Détail par rue de la demande en stationnement en 2021 en semaine et durant le weekend (samedi) entre 19 et 21 heures, basé sur l'analyse du taux de congestion - données issues de relevées de terrain

1.1.3.b. CORRÉLATION ENTRE LE NOMBRE DE VÉHICULES DES MÉNAGES ET L'OFFRE EN STATIONNEMENT

Le nombre de véhicules des ménages schaarbeekoïses est comparé dans le tableau ci-dessous avec l'offre en stationnement par quartier. Les quartiers « Gare du Nord » et « Liedts » ont été regroupés ici en « Ouest Schaarbeek », et les quartiers « Plasky/Reyers » et « Linthout » en « Sud Schaarbeek ».

Tableau 3 Comparaison entre le nombre de voitures des ménages et l'offre de stationnement par quartier en voirie, et hors voirie affecté aux logements
(source : données Statbel et commune de Schaarbeek)

	Nombre de ménages	Nombre de voitures par ménage	Nombre de voitures	Offre en voirie en 2020	Nb de voitures des ménages / Offre en voirie	Nb de voitures des ménages / Offre en voirie et hors voirie logement
ELISABETH/RIGA/HELMET	8 473	0,63	5 324	4 404	121%	84%
FLEUR/FOUQUART/LEOPOLD	5 939	0,66	3 897	3 678	106%	61%
JOSAPHAT/COTEAUX	6 490	0,41	2 660	2 724	98%	76%
PATRIE/DAILLY/PARC	8 621	0,55	4 757	5 202	91%	65%
VOLTAIRE	5 065	0,58	2 918	2 507	116%	84%
Sud Schaarbeek	10 511	0,63	6 672	4 924	135%	70%
Ouest Schaarbeek	10 234	0,47	4 829	4 766	101%	79%
Total	55 333	0,56	31 057	28 205	110%	73%

Le nombre de voitures des ménages est obtenu en appliquant un nombre de voitures par ménage au nombre de ménages par quartier. Ce nombre de voitures par ménage est obtenu sur base des données Statbel de 2019, tandis que le nombre de ménages est fourni par les données de la commune de Schaarbeek en 2022.

Ce nombre de véhicules par quartier est ensuite comparé avec l'offre de stationnement en voirie et hors voirie réservé aux logements⁴.

L'analyse effectuée ici permet d'émettre deux constats :

- D'une part que le nombre de voitures des ménages dépasse dans la plupart des quartiers l'offre de stationnement en voirie ;
- D'autre part que le nombre de voitures des ménages à Schaarbeek est nettement inférieur à l'offre de stationnement totale (en voirie et hors voirie affectée au logement).

Il apparaît donc, suite aux conclusions de la partie 1.1.3.a montrant la forte pression de stationnement en voirie dans certains quartiers, que le stationnement hors voirie reste sous utilisé à Schaarbeek et représente un potentiel non négligeable pour réduire la pression du stationnement en voirie.

Par ailleurs, l'ensemble des véhicules des ménages de Schaarbeek stationnés en même temps ne permettraient de remplir que 73% de l'offre en voirie et hors voirie réservée aux logements sur la commune,

⁴ Sont comptabilisées dans l'offre hors voirie réservée aux logements les données issues de l'inventaire des parkings de 10 places et plus (renseignées en catégorie « résidentiel »), réalisé en 2021 dans le cadre de l'étude des opportunités de stationnement hors voirie sur le territoire de Schaarbeek menée par le BRAT pour la Commune de Schaarbeek (se référer au chapitre 5 – Stationnement hors voirie du présent rapport pour plus de détails). A celles-ci s'ajoutent également les données concernant les parkings de moins de 10 places en catégorie « résidentiel » issues de la base de données utilisée lors du PACS de 2016.

ce qui montre qu'il y'a potentiellement un surdimensionnement de l'offre de stationnement en général à Schaerbeek.

Le nombre de voitures utilisé ici est cependant biaisé par la prise en compte des véhicules de société dans le calcul. En effet, ceux-ci sont généralement immatriculés au siège de la société ou de l'entreprise de leasing qui les délivrent, et non à l'adresse de la personne en bénéficiant. Ainsi, le nombre de véhicules estimé ici est susceptible d'être supérieur dans certains quartiers à ce qu'il est réellement, car une partie des véhicules de sociétés associés au quartier sont en pratique utilisés dans d'autres communes belges.

1.1.3.c. ANALYSE DE LA DEMANDE PAR TYPE DE STATIONNEMENT

Les graphiques ci-dessous reprennent la part de chaque type de stationnement dans chacune des zones réglementées de la commune. Ces données sont issues de relevés réalisés en juin 2021 durant un jour ouvrable par parking.brussels. Les données sont représentées par quartier.

Pour les graphiques suivant, les termes employés sont ceux utilisés par parking.brussels :

- Droit dérogatoire correspond aux véhicules associés à une carte de dérogation y compris les PMR ;
- Droit forfaitaire correspond aux véhicules qui ont été soumis à une redevance ;
- Droit temporaire correspond aux véhicules disposant d'un ticket acheté à l'horodateur ou d'un ticket visiteur par exemple ;
- Tolérance par contexte correspond à des cas particuliers rencontrés sur le terrain, comme les véhicules de résidents des zones limitrophes de Schaerbeek avec les autres communes ou encore dans le cas d'un chargement, déchargement de véhicule ;
- Droit exceptionnel correspond à des véhicules exemptés de règlement du stationnement, traités au cas par cas ;
- Pas de droit valide correspond enfin aux véhicules ne disposant d'aucun des droits de stationner mentionnés ci-dessus (et n'ayant pas déjà payé une redevance forfaitaire).

Les relevés ont été réalisés les mardis et les jeudis, entre 09h et 18h sur les places réglementées uniquement (donc sans les accès carrossables et sans les places réservés).

En zone verte, il apparaît que la grande majorité des véhicules stationnés le sont avec une carte de dérogation.

En zone rouge on remarque une part non négligeable de véhicules stationnés sans titre valable.

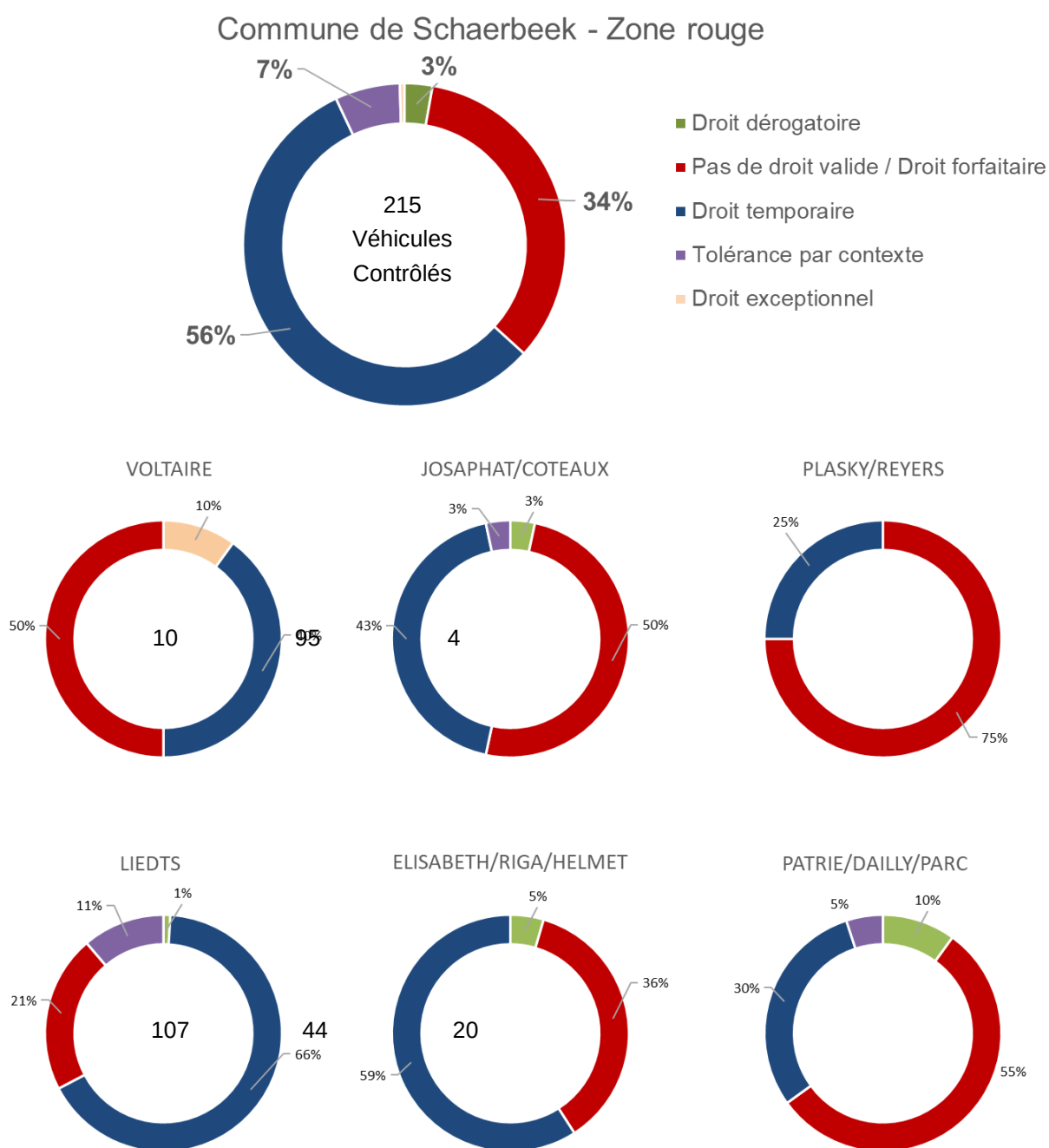


Figure 9 Demande par type de stationnement en zone rouge

Commune de Schaerbeek - Zone verte



Figure 10 Demande par type de stationnement en zone verte

1.1.3.d. ANALYSE DES TAUX DE ROTATION EN ZONE COMMERÇANTE

En juin 2021, Parking.brussels a réalisé **3** enquêtes de rotation à Schaerbeek, sur les secteurs suivants :

- Rue de **Brabant** (portion nord) et ses abords,
- Place **Dailly** et ses abords,
- Chaussée de **Helmet** et ses abords.

Ces enquêtes permettent de mettre en évidence les niveaux de rotation en vigueur dans ces secteurs commerciaux durant un samedi.

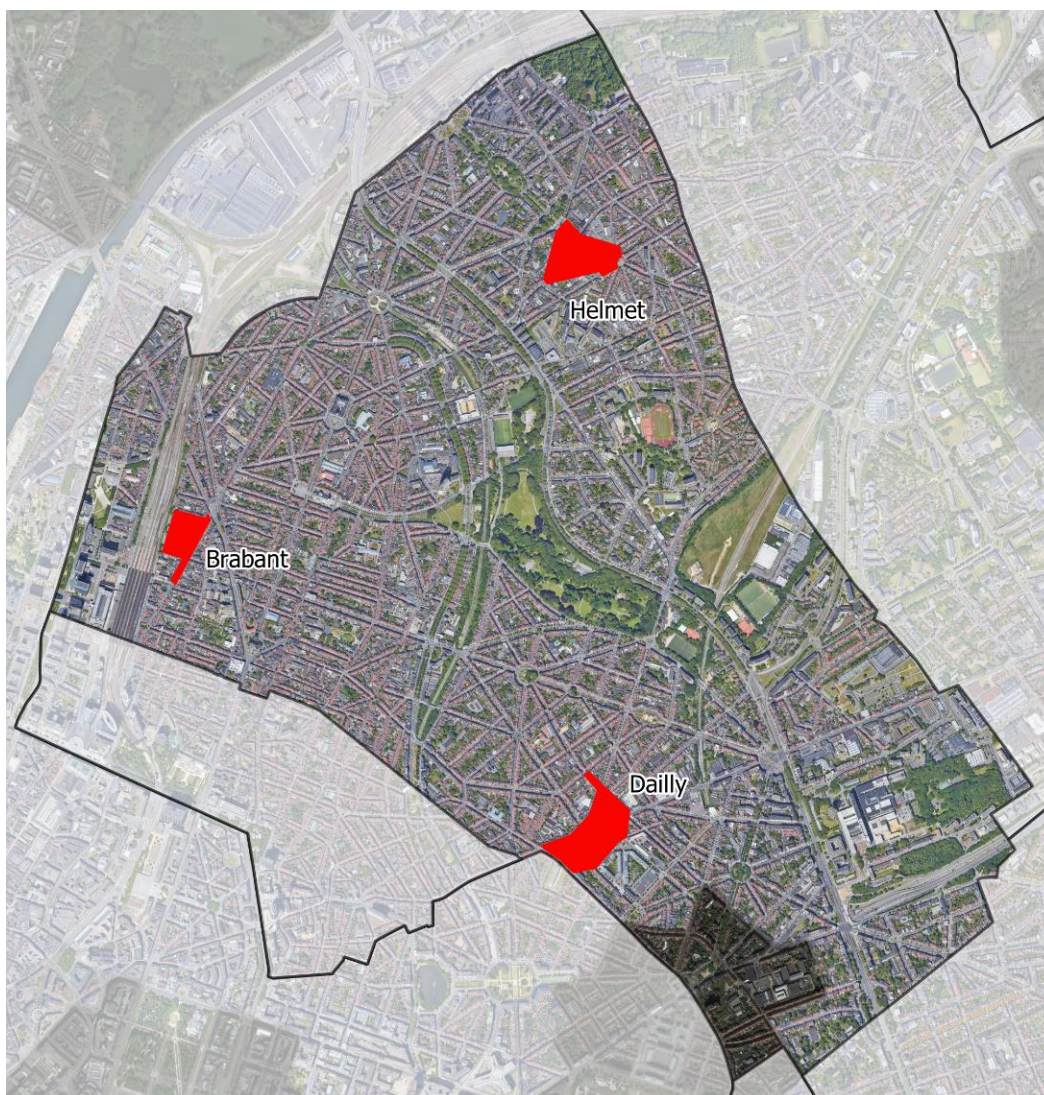


Figure 11 : Localisation des zones dans lesquelles les enquêtes de rotation ont été réalisées – Parking.brussels 2021



Figure 12 : Détail des périmètres des enquêtes de rotation effectuées : rue de Brabant, Place Dailly et chaussée de Helmet.

Note : la couleur des voies représente la zone de réglementation applicable en voirie, les polygones jaunes représentent les zones de livraison

Les enquêtes de rotation ont été réalisées le 22 mai (Dailly), le 29 mai (Helmet) et le 5 juin (Brabant) 2021. Lors de ces 3 dates, les mêmes règles liées à la pandémie de Covid-19 étaient d'application à Schaerbeek, notamment la présence de « terrasse Covid ».

Les résultats sont présentés séparément pour chacune des zones. La présentation des résultats distingue également l'ensemble du périmètre, l'actuelle zone verte et la zone rouge.

Différents tableaux et graphiques sont utilisés pour la présentation des résultats :

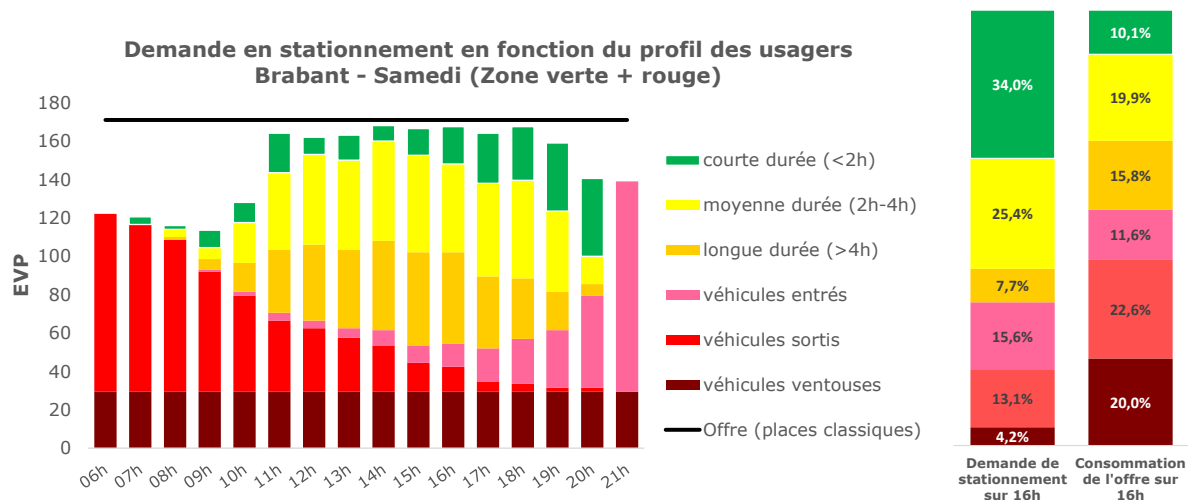
- Un tableau reprenant les valeurs absolues (en EVP) pour chaque tranche horaire et chaque durée de stationnement. La ligne « Total » correspond à la somme des usages (un véhicule ayant stationné deux fois dans la zone compte donc comme deux usages),
- Un graphique illustrant ce tableau en représentant pour chaque tranche horaire, la composition de la demande en stationnement en fonction du profil des usagers (en EVP) de même que la capacité des emplacements réglementés (avec et sans zone illicite) ainsi qu'un graphique représentant la composition de la demande de stationnement sur 16h (somme des usages d'un profil/somme des usages tous profils) et la composition de la consommation de l'offre sur 16h (somme du nombre de véhicules par profil sur toute la période horaire/somme du nombre total de véhicules sur toute la période horaire),
- Un tableau comprenant les taux d'occupation des zones (avec et sans la zone illicite) et la part de véhicules ayant une dérogation (riverain, indépendant, école, police, ...) dans la demande en stationnement,
- Un tableau synthétisant le nombre de places disponibles et le taux de rotation observé sur les 16h,
- Un tableau et un graphique illustrant l'évolution des véhicules ayant une dérogation,
- Un tableau et un graphique illustrant la demande sur les zones de livraison.

1.1.3.d.1. Résultats des relevés de la zone Brabant

ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE

tranche horaire	véhicules ventouses	véhicules sortis	véhicules entrés	longue durée (>4h)	moyenne durée (2h-4h)	courte durée (<2h)	Demande (places classiques)	Offre (places classiques)
06h-07h	30	93	0	0	0	0	122	171
07h-08h	30	87	0	0	0	4	121	171
08h-09h	30	79	0	2	4	2	116	171
09h-10h	30	63	1	6	6	9	114	171
10h-11h	30	50	2	15	21	11	128	171
11h-12h	30	37	4	33	40	21	164	171
12h-13h	30	33	4	40	47	9	162	171
13h-14h	30	28	5	41	47	13	163	171
14h-15h	30	24	8	47	52	8	168	171
15h-16h	30	15	9	49	51	14	167	171
16h-17h	30	13	12	48	46	20	168	171
17h-18h	30	5	18	38	49	26	164	171
18h-19h	30	4	24	32	51	28	168	171
19h-20h	30	2	30	20	42	36	159	171
20h-21h	30	2	48	6	15	41	141	171
21h-22h	30	0	110	0	0	0	139	171
TOTAL	30	93	110	54	179	240	704	

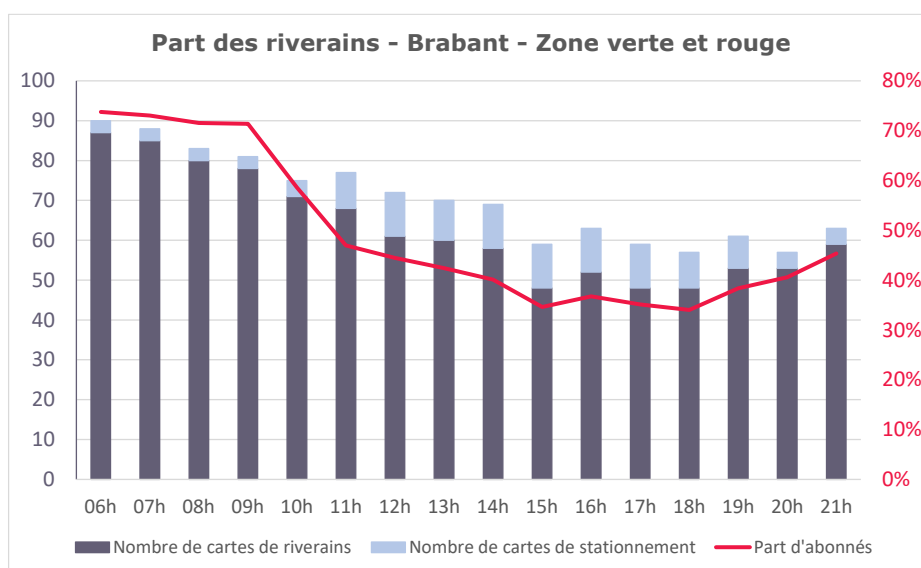
Demande de stationnement sur 16h	4,2%	13,1%	15,6%	7,7%	25,4%	34,0%
Consommation de l'offre sur 16h	20,0%	22,6%	11,6%	15,8%	19,9%	10,1%



Taux d'occupation (places classiques)	tranche horaire	Nombre de cartes de riverains	Nombre de cartes de stationnement	Part d'abonnés
71%	06h-07h	87	3	74%
70%	07h-08h	85	3	73%
68%	08h-09h	80	3	72%
66%	09h-10h	78	3	71%
75%	10h-11h	71	4	59%
96%	11h-12h	68	9	47%
95%	12h-13h	61	11	44%
95%	13h-14h	60	10	43%
98%	14h-15h	58	11	41%
97%	15h-16h	48	11	35%
98%	16h-17h	52	11	38%
96%	17h-18h	48	11	36%
98%	18h-19h	48	9	34%
93%	19h-20h	53	8	38%
82%	20h-21h	53	4	41%
81%	21h-22h	59	4	45%
Moyenne				
86%				49%

Nombre de places (tout compris)	194
dont classiques	171
dont réservées	12
dont accès carrossables	7
dont terrasse/travaux	4

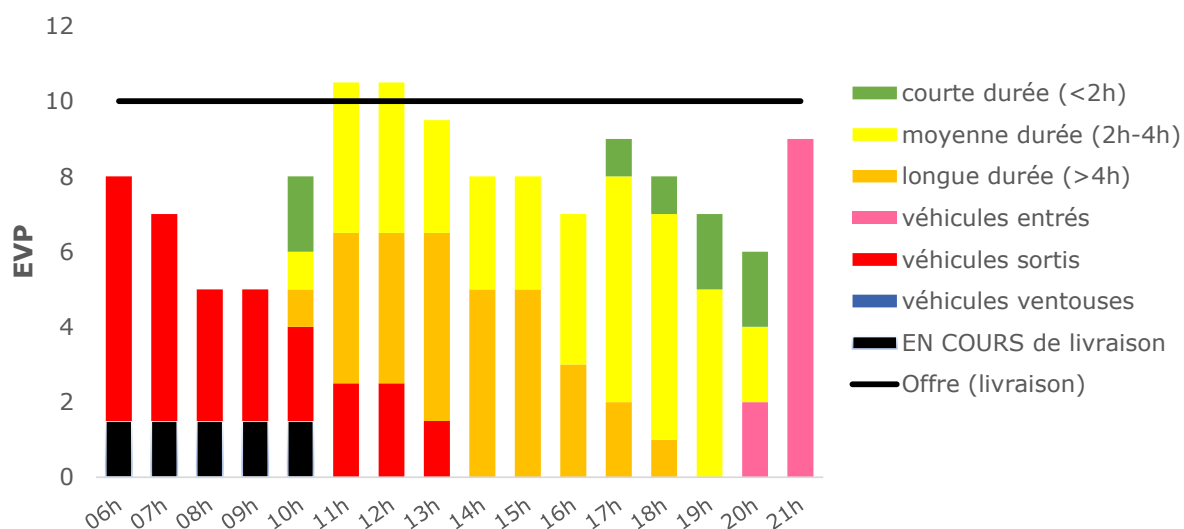
Total de plaques différentes	654
Total d'usages différents	704
Taux de rotation sur 16h	4,1



Taux d'occupation (zone de livraison)	tranche horaire	Stationnement réservé aux livraisons (EN COURS de livraison)	Stationnement réservé aux livraisons (PAS EN COURS de livraison)
80%	06h-07h	1.5	6.5
70%	07h-08h	1.5	5.5
50%	08h-09h	1.5	3.5
50%	09h-10h	1.5	3.5
80%	10h-11h	1.5	6.5
105%	11h-12h	0	10.5
105%	12h-13h	0	10.5
95%	13h-14h	0	9.5
80%	14h-15h	0	8
80%	15h-16h	0	8
70%	16h-17h	0	7
90%	17h-18h	0	9
80%	18h-19h	0	8
70%	19h-20h	0	7
60%	20h-21h	0	6
90%	21h-22h	0	9
Moyenne			
78%			

Période active des zones de livraison en fond bleu / véh. compabilisés en EVP

Stationnement en zone livraison - Brabant



La zone Brabant est **saturée** en cours de journée avec des taux d'occupation proches de 100% entre 11 et 20h. En fin de journée et surtout en début de journée, les taux d'occupation sont plus faibles, avec moins de 70% avant 11h du matin.

Sur l'ensemble de la période enquêtée, 704 usages ont été observés sur la zone pour un total de 654 usagers (plaques) et 171 places licites. La **moyenne des taux de rotation est de 4,1 véhicules par emplacement sur les 16h**, ce qui révèle une mixité d'usage entre le stationnement courte et longue durée.

La **part des riverains** est élevée le matin (plus de 70% jusqu'à 10h) et diminue en cours de journée jusqu'à 35%. En fin de journée, la part de riverain remonte.

Le taux d'occupation des 10 emplacements réservés aux livraisons est élevé tout au long de la journée, avec un taux moyen d'occupation à 78% et un pic de 100% vers midi. C'est la valeur la plus élevée des trois secteurs étudiés.

Entre 8h et 12h (plage d'application de la réservation de la zone de livraison), les emplacements semblent toutefois massivement utilisés par des véhicules stationnés n'effectuant pas de livraison. A noter que les zones de livraison sont moins clairement définies que dans les autres secteurs (pas de marquage au sol par exemple, cf photo ci-après). Le reste de la journée, et en particulier en fin de soirée, ces places sont bien utilisées, sûrement car la zone Brabant est saturée, dans la zone rouge particulièrement (voir ci-après). En journée, les zones de livraison ne sont pas seulement utilisées par du stationnement courte durée mais aussi par du stationnement de moyenne et de longue durée.

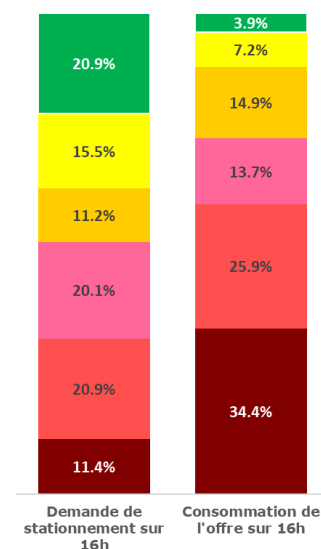
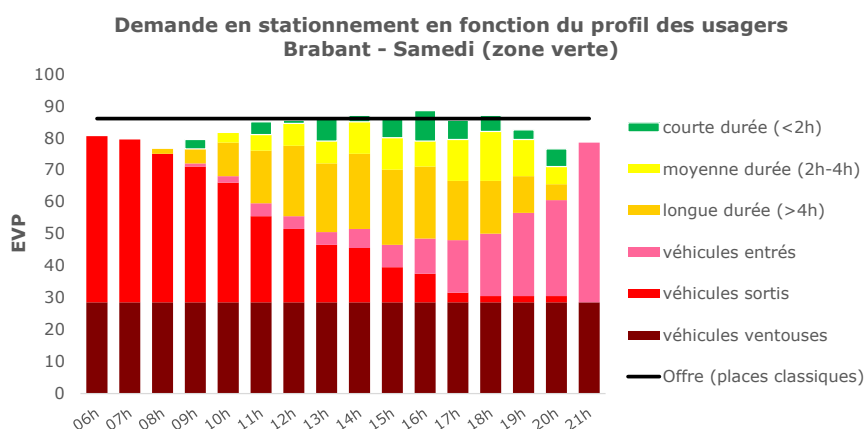


Photo d'une zone livraison rue de Brabant

STATIONNEMENT EN ZONE VERTE

tranche horaire	véhicules ventouses	véhicules sortis	véhicules entrés	longue durée (>4h)	moyenne durée (2h-4h)	courte durée (<2h)	Demande (places classiques)	Offre (places classiques)
06h-07h	29	52	0	0	0	0	81	86
07h-08h	29	51	0	0	0	0	80	86
08h-09h	29	47	0	2	0	0	77	86
09h-10h	29	43	1	5	0	3	80	86
10h-11h	29	38	2	11	3	0	82	86
11h-12h	29	27	4	17	5	4	85	86
12h-13h	29	23	4	22	7	1	86	86
13h-14h	29	18	4	22	7	7	86	86
14h-15h	29	17	6	24	10	2	87	86
15h-16h	29	11	7	24	10	6	86	86
16h-17h	29	9	11	23	8	10	89	86
17h-18h	29	3	17	19	13	6	86	86
18h-19h	29	2	20	17	16	5	87	86
19h-20h	29	2	26	12	12	3	83	86
20h-21h	29	2	30	5	6	6	77	86
21h-22h	29	0	50	0	0	0	79	86
TOTAL	29	52	50	28	39	52	249	

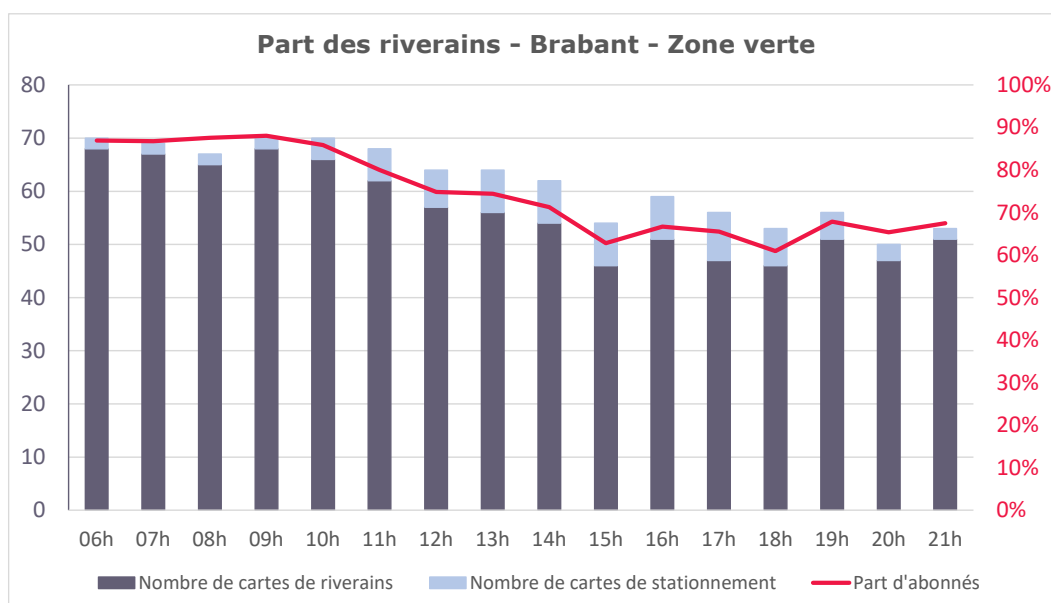
Demande de stationnement sur 16h	11,4%	20,9%	20,1%	11,2%	15,5%	20,9%
Consommation de l'offre sur 16h	34,4%	25,9%	13,7%	14,9%	7,2%	3,9%



Taux d'occupation (places classiques)	tranche horaire	Nombre de cartes de riverains	Nombre de cartes de stationnement	Part d'abonnés
94%	06h-07h	68	2	87%
92%	07h-08h	67	2	87%
89%	08h-09h	65	2	88%
92%	09h-10h	68	2	88%
95%	10h-11h	66	4	86%
99%	11h-12h	62	6	80%
99%	12h-13h	57	7	75%
100%	13h-14h	56	8	74%
101%	14h-15h	54	8	71%
100%	15h-16h	46	8	63%
103%	16h-17h	51	8	67%
99%	17h-18h	47	9	65%
101%	18h-19h	46	7	61%
96%	19h-20h	51	5	68%
89%	20h-21h	47	3	65%
91%	21h-22h	51	2	68%
Moyenne				
96%				75%

Nombre de places (tout compris)	98
dont classiques	86
dont réservées	2
dont accès carrossables	7
dont terrasse/travaux	3

Total de plaques différentes	227
Total d'usages différents	249
Taux de rotation sur 16h	2,9



La zone verte est fortement **saturée** en stationnement tout au long de la journée, avec un taux d'occupation moyen de 98% et des variations assez faibles (de 89% à 103%). Sur les 86 places disponibles, 29 sont occupées par des véhicules ventouses.

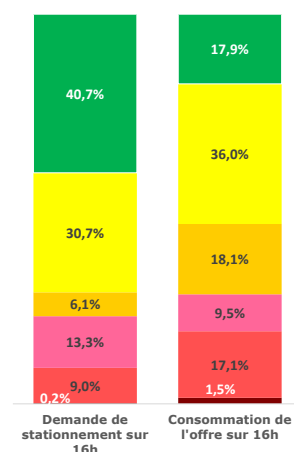
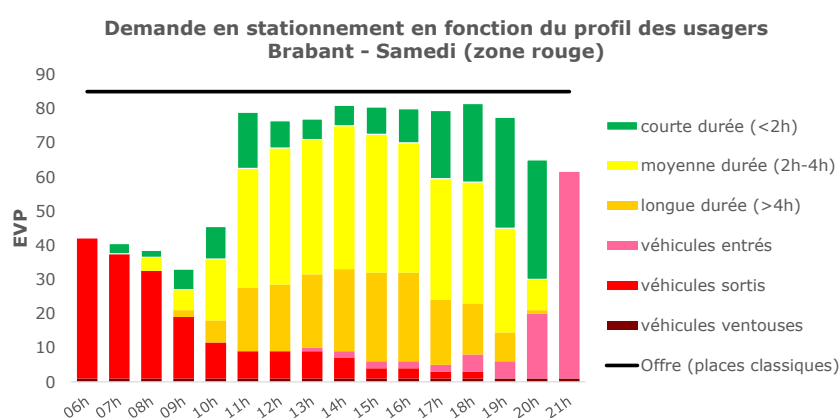
La **part des riverains** est très importante le matin (près de 90%) et reste assez élevée en cours de journée avec environ 70%.

Le **taux de rotation** de 2,9 indique une tendance forte du stationnement longue durée.

STATIONNEMENT EN ZONE ROUGE

tranche horaire	véhicules ventouses	véhicules sortis	véhicules entrés	longue durée (>4h)	moyenne durée (2h-4h)	courte durée (<2h)	Demande (places classiques)	Offre (places classiques)
06h-07h	1	41	0	0	0	0	42	85
07h-08h	1	37	0	0	0	3	41	85
08h-09h	1	32	0	0	4	2	39	85
09h-10h	1	18	0	2	6	6	33	85
10h-11h	1	11	0	7	18	10	46	85
11h-12h	1	8	0	19	35	17	79	85
12h-13h	1	8	0	20	40	8	77	85
13h-14h	1	8	1	22	40	6	77	85
14h-15h	1	6	2	24	42	6	81	85
15h-16h	1	3	2	26	41	8	81	85
16h-17h	1	3	2	26	38	10	80	85
17h-18h	1	2	2	19	36	20	80	85
18h-19h	1	2	5	15	36	23	82	85
19h-20h	1	0	5	9	31	33	78	85
20h-21h	1	0	19	1	9	35	65	85
21h-22h	1	0	61	0	0	0	62	85
TOTAL	1	41	61	28	140	186	456	

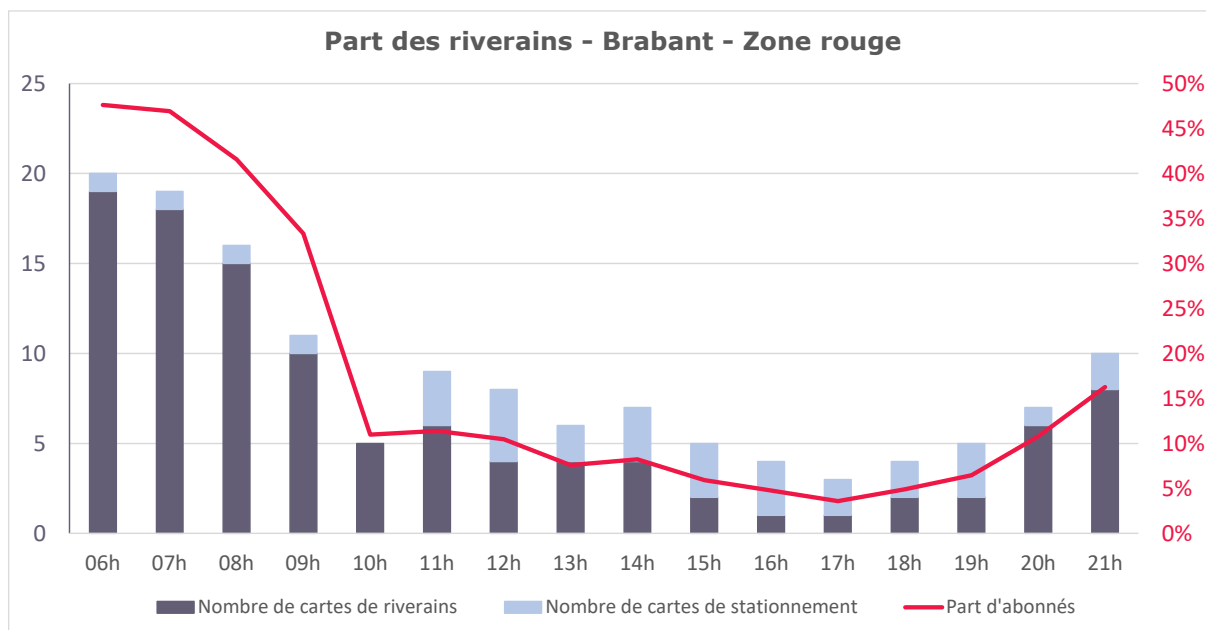
Demande de stationnement sur 16h	0,2%	9,0%	13,3%	6,1%	30,7%	40,7%
Consommation de l'offre sur 16h	1,5%	17,1%	9,5%	18,1%	36,0%	17,9%



Taux d'occupation (places classiques)	tranche horaire	Nombre de cartes de riverains	Nombre de cartes de stationnement	Part d'abonnés
49%	06h-07h	19	1	48%
48%	07h-08h	18	1	47%
45%	08h-09h	15	1	42%
39%	09h-10h	10	1	33%
54%	10h-11h	5	0	11%
93%	11h-12h	6	3	11%
90%	12h-13h	4	4	10%
91%	13h-14h	4	2	8%
95%	14h-15h	4	3	9%
95%	15h-16h	2	3	6%
94%	16h-17h	1	3	5%
94%	17h-18h	1	2	4%
96%	18h-19h	2	2	5%
91%	19h-20h	2	3	6%
76%	20h-21h	6	1	11%
72%	21h-22h	8	2	16%
Moyenne				
76%				17%

Nombre de places (tout compris)	96
dont classiques	85
dont réservées	10
dont accès carrossables	0
dont terrasse/travaux	1

Total de plaques différentes	436
Total d'usages différents	456
Taux de rotation sur 16h	5,4



La zone rouge est **saturée en milieu de journée** mais globalement peu occupée le matin et en toute fin de journée.

Un **taux de rotation assez important** (5,4 véhicules par emplacement sur les 16h) y est observé : le stationnement de courte et de moyenne durée y est dominant.

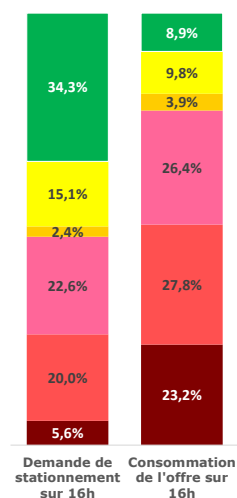
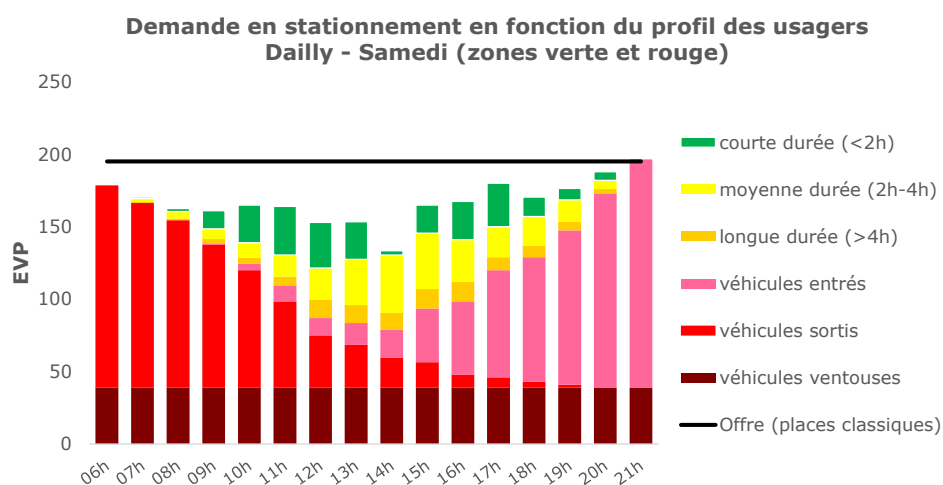
La **part de riverains** observée assez importante le matin (près de 50%) et diminue jusque 5% en cours de journée.

1.1.3.d.2. Résultats des relevés de la zone Dailly

ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE

tranche horaire	véhicules ventouses	véhicules sortis	véhicules entrés	longue durée (>4h)	moyenne durée (2h-4h)	courte durée (<2h)	Demande (places classiques)	Offre (places classiques)
06h-07h	39	140	0	0	0	0	179	195
07h-08h	39	128	0	1	2	1	171	195
08h-09h	39	116	0	1	5	2	163	195
09h-10h	39	99	1	3	7	13	161	195
10h-11h	39	81	5	4	11	26	165	195
11h-12h	39	60	11	6	15	34	164	195
12h-13h	39	36	12	13	22	32	153	195
13h-14h	39	30	15	13	32	26	154	195
14h-15h	39	21	20	12	40	3	134	195
15h-16h	39	18	37	14	39	20	165	195
16h-17h	39	9	51	14	29	27	168	195
17h-18h	39	7	74	9	21	30	180	195
18h-19h	39	4	86	8	20	14	171	195
19h-20h	39	2	107	6	15	8	177	195
20h-21h	39	0	134	3	6	6	188	195
21h-22h	39	0	158	0	0	0	197	195
TOTAL	39	140	158	17	105	239	697	

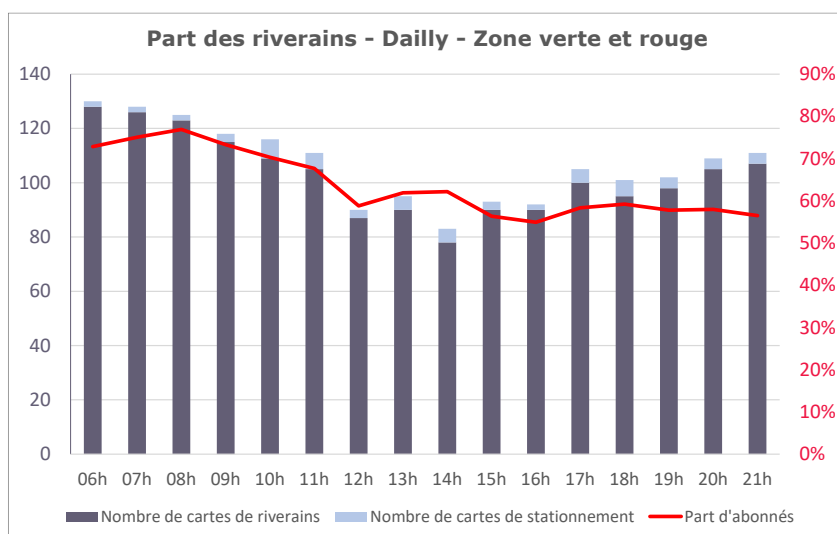
Demande de stationnement sur 16h	5,6%	20,0%	22,6%	2,4%	15,1%	34,3%
Consommation de l'offre sur 16h	23,2%	27,8%	26,4%	3,9%	9,8%	8,9%



Taux d'occupation (places classiques)	tranche horaire	Nombre de cartes de riverains	Nombre de cartes de stationnement	Part d'abonnés
92%	06h-07h	128	2	73%
87%	07h-08h	126	2	75%
83%	08h-09h	123	2	77%
83%	09h-10h	115	3	73%
85%	10h-11h	109	7	70%
84%	11h-12h	105	6	68%
78%	12h-13h	87	3	59%
79%	13h-14h	90	5	62%
68%	14h-15h	78	5	62%
85%	15h-16h	90	3	56%
86%	16h-17h	90	2	55%
92%	17h-18h	100	5	58%
87%	18h-19h	95	6	59%
91%	19h-20h	98	4	58%
96%	20h-21h	105	4	58%
101%	21h-22h	107	4	56%
Moyenne				
86%				64%

Nombre de places (tout compris)	237
dont classiques	201
dont réservées	26
dont accès carrossables	10
dont terrasse/travaux	6
dont place de livraisons	15

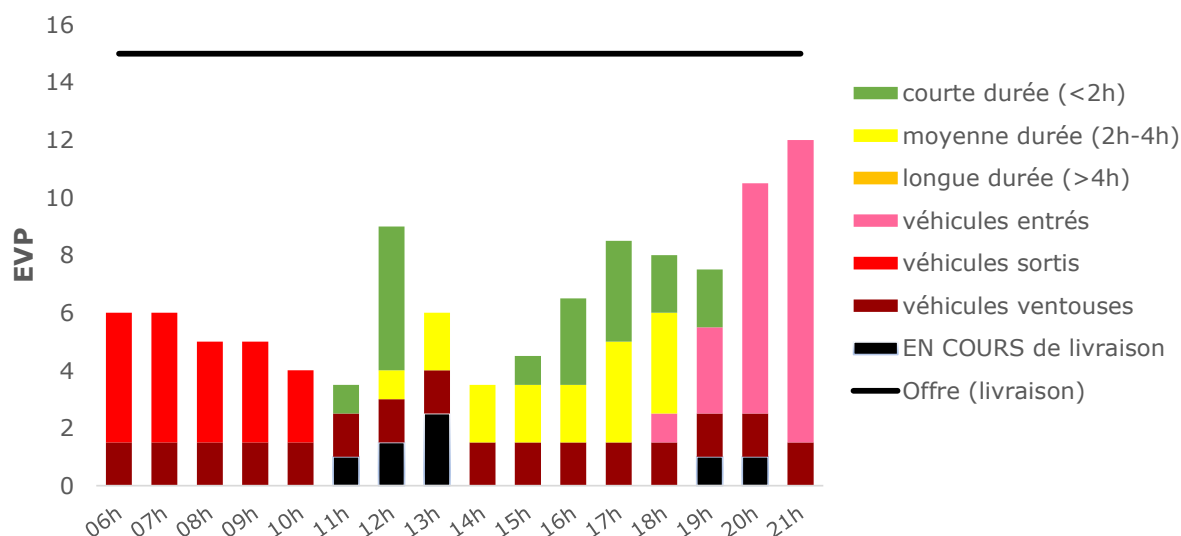
Total de plaques différentes	579
Total d'usages différents	697
Taux de rotation sur 16h	3,7



Taux d'occupation (zone de livraison)	tranche horaire	Stationnement réservé aux livraisons (EN COURS de livraison)	Stationnement réservé aux livraisons (PAS EN COURS de livraison)
40%	06h-07h	0	6
40%	07h-08h	0	6
33%	08h-09h	0	5
33%	09h-10h	0	5
27%	10h-11h	0	4
23%	11h-12h	1	2.5
60%	12h-13h	1.5	7.5
40%	13h-14h	2.5	3.5
23%	14h-15h	0	3.5
30%	15h-16h	0	4.5
43%	16h-17h	0	6.5
57%	17h-18h	0	8.5
53%	18h-19h	0	8
50%	19h-20h	1	6.5
70%	20h-21h	1	9.5
80%	21h-22h	0	12
Moyenne			
44%			

Période active des zones de livraison en fond bleu / véh. compabilisés en EVP

Stationnement en zone livraison - Dailly



La zone Dailly est relativement **saturée** tout au long de la journée. Le taux d'occupation moyen est de 86% avec des valeurs maximales en début et en fin de journée.

Sur l'ensemble de la période enquêtée, 697 usages ont été observés sur la zone pour un total de 579 usagers (plaques) et 195 places licites. La **moyenne des taux de rotation est de 3,7 véhicules par emplacement sur les 16h**, ce qui révèle plutôt une **prédominance d'usagers moyenne et longue durée**. Près de la moitié de la demande en stationnement est cependant consommée par du stationnement à courte (<2h) ou moyenne (< 4h) durée. Les véhicules ventouses occupent 39 des 195 places disponibles.

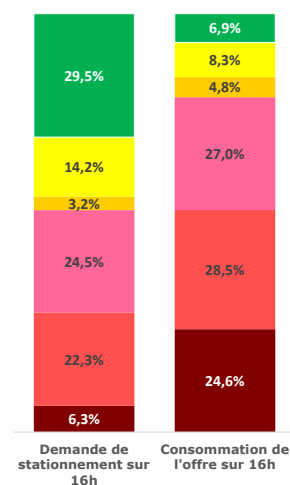
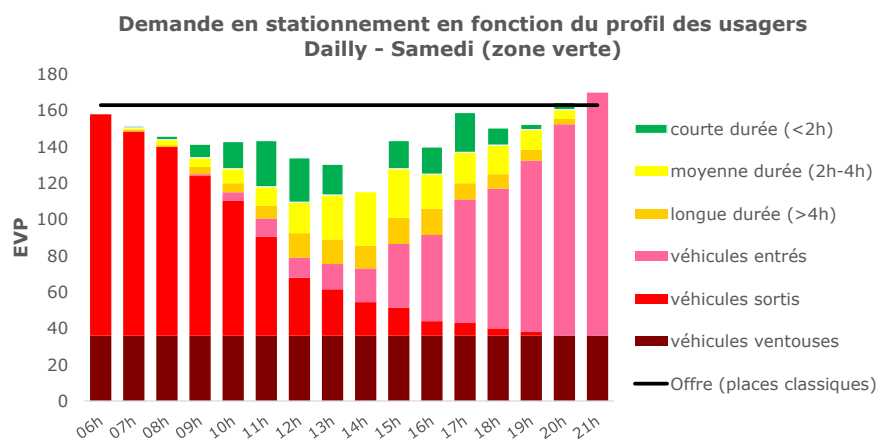
La **part des riverains est assez stable durant la journée et varie entre 55 et 80%**. La part est maximale en début de journée, avec près de 80% à 8h du matin.

Le taux d'occupation des **places réservées aux livraisons** est relativement faible tout au long de la journée, avec un taux moyen d'occupation de 44%. En fin de journée, le taux d'occupation augmentation à 80%, sans doute dû à la fin de la réglementation de la zone livraison. La grande majorité des véhicules stationnés ne semblaient pas être en cours de livraison. En journée, les zones de livraison sont surtout utilisées pour du stationnement courte (< 2h) et moyenne durée (< 4h). La présence de deux véhicules ventouses peut être expliquée par le fait que deux des zones de livraison ne sont pas actives le samedi.

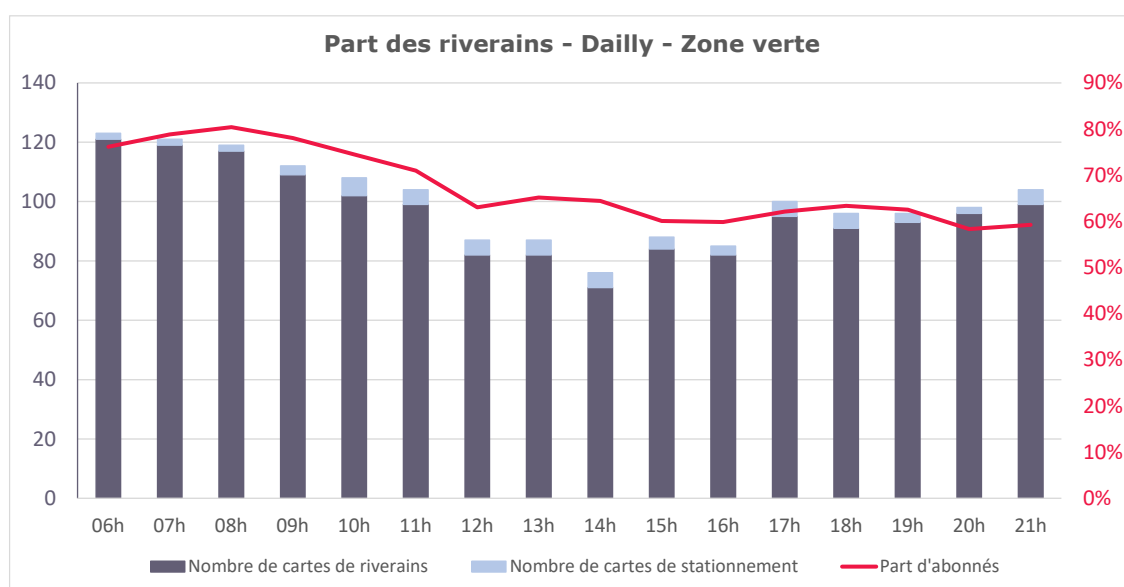
STATIONNEMENT EN ZONE VERTE

tranche horaire	véhicules ventouses	véhicules sortis	véhicules entrés	longue durée (>4h)	moyenne durée (2h- 4h)	courte durée (<2h)	Demande (places classiques)	Offre (places classiques)
06h-07h	36	122	0	0	0	0	158	163
07h-08h	36	113	0	1	1	1	152	163
08h-09h	36	104	0	1	3	2	146	163
09h-10h	36	88	1	4	5	8	142	163
10h-11h	36	75	5	5	8	15	143	163
11h-12h	36	55	10	7	11	26	144	163
12h-13h	36	32	11	14	17	25	134	163
13h-14h	36	26	14	14	25	17	131	163
14h-15h	36	19	19	13	30	0	115	163
15h-16h	36	16	35	15	27	16	144	163
16h-17h	36	8	48	15	19	15	140	163
17h-18h	36	7	68	9	17	22	159	163
18h-19h	36	4	77	8	16	10	151	163
19h-20h	36	2	95	6	11	3	153	163
20h-21h	36	0	117	3	5	4	165	163
21h-22h	36	0	134	0	0	0	170	163
TOTAL	35	122	134	18	78	162	548	

Demande de stationnement sur 16h	6,3%	22,3%	24,5%	3,2%	14,2%	29,5%
Consommation de l'offre sur 16h	24,6%	28,5%	27,0%	4,8%	8,3%	6,9%



Taux d'occupation (places classiques)	tranche horaire	Nombre de cartes de riverains	Nombre de cartes de stationnement	Part d'abonnés
97%	06h-07h	120	2	77%
93%	07h-08h	118	2	79%
90%	08h-09h	116	2	81%
87%	09h-10h	108	3	78%
88%	10h-11h	101	6	75%
88%	11h-12h	98	4	71%
82%	12h-13h	82	3	63%
80%	13h-14h	82	4	66%
71%	14h-15h	71	4	65%
88%	15h-16h	84	3	61%
86%	16h-17h	82	2	60%
98%	17h-18h	95	5	63%
92%	18h-19h	91	5	64%
94%	19h-20h	93	3	63%
101%	20h-21h	96	2	60%
104%	21h-22h	99	3	60%
Moyenne				
90%				68%



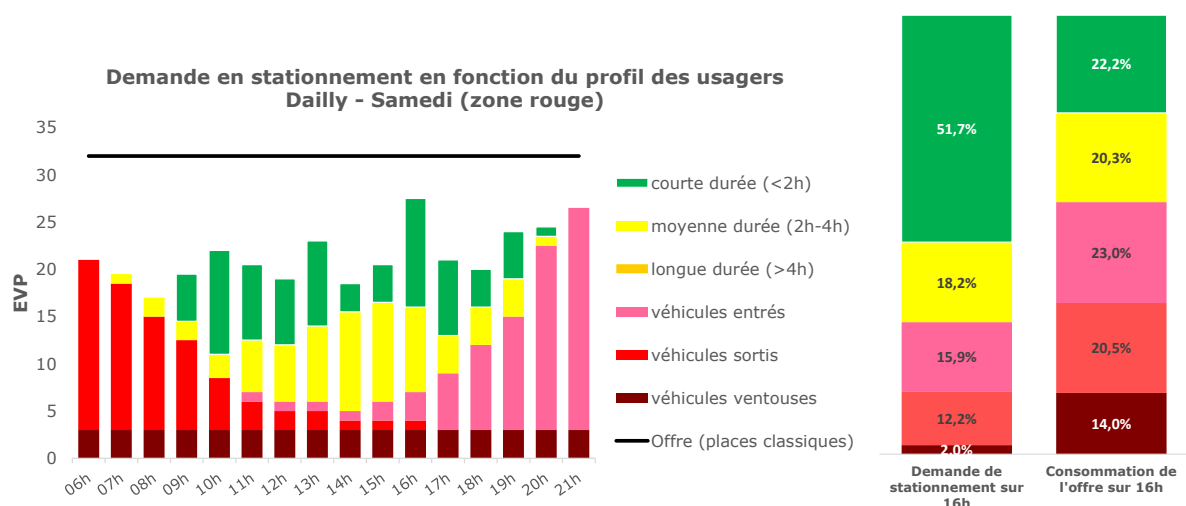
Etant donné que la grande majorité du stationnement est en zone verte, le stationnement en zone verte suit globalement les tendances de la zone entière. On peut cependant remarquer :

- Un taux d'occupation légèrement plus élevé (90%),
- Un taux de rotation légèrement plus faible (3,4 véhicules par emplacement sur les 16h),
- Une part des riverains légèrement plus importante (68%).

STATIONNEMENT EN ZONE ROUGE

tranche horaire	véhicules ventouses	véhicules sortis	véhicules entrés	longue durée (>4h)	moyenne durée (2h-4h)	courte durée (<2h)	Demande (places classiques)	Offre (places classiques)
06h-07h	3	18	0	0	0	0	21	32
07h-08h	3	16	0	0	1	0	20	32
08h-09h	3	12	0	0	2	0	17	32
09h-10h	3	10	0	0	2	5	20	32
10h-11h	3	6	0	0	3	11	22	32
11h-12h	3	3	1	0	6	8	21	32
12h-13h	3	2	1	0	6	7	19	32
13h-14h	3	2	1	0	8	9	23	32
14h-15h	3	1	1	0	11	3	19	32
15h-16h	3	1	2	0	11	4	21	32
16h-17h	3	1	3	0	9	12	28	32
17h-18h	3	0	6	0	4	8	21	32
18h-19h	3	0	9	0	4	4	20	32
19h-20h	3	0	12	0	4	5	24	32
20h-21h	3	0	20	0	1	1	25	32
21h-22h	3	0	24	0	0	0	27	32
TOTAL	3	18	24	0	27	77	148	

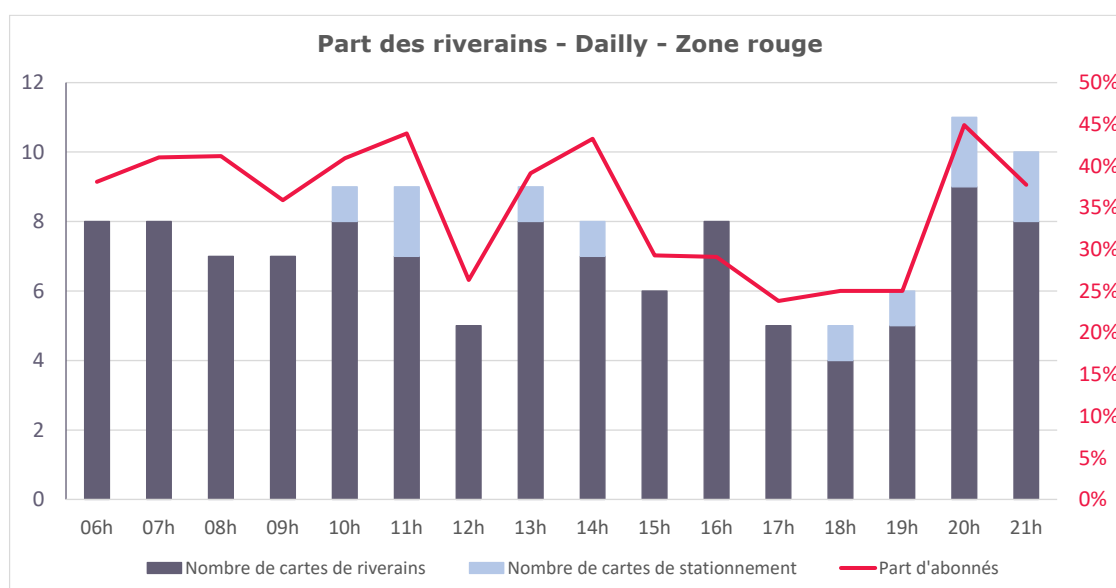
Demande de stationnement sur 16h	2,0%	12,2%	15,9%	0,0%	18,2%	51,7%
Consommation de l'offre sur 16h	14,0%	20,5%	23,0%	0,0%	20,3%	22,2%



Taux d'occupation (places classiques)	tranche horaire	Nombre de cartes de riverains	Nombre de cartes de stationnement	Part d'abonnés
66%	06h-07h	8	0	38%
61%	07h-08h	8	0	41%
53%	08h-09h	7	0	41%
61%	09h-10h	7	0	36%
69%	10h-11h	8	1	41%
64%	11h-12h	7	2	44%
59%	12h-13h	5	0	26%
72%	13h-14h	8	1	39%
58%	14h-15h	7	1	43%
64%	15h-16h	6	0	29%
86%	16h-17h	8	0	29%
66%	17h-18h	5	0	24%
63%	18h-19h	4	1	25%
75%	19h-20h	5	1	25%
77%	20h-21h	9	2	45%
83%	21h-22h	8	2	38%
Moyenne				
67%				35%

Nombre de places (tout compris)	46
dont classiques	32
dont réservées	8
dont accès carrossables	0
dont terrasse/travaux	6

Total de plaques différentes	134
Total d'usages différents	148
Taux de rotation sur 16h	4,6



La zone rouge est **moyennement saturée**, avec un taux moyen de 67%. Le taux d'occupation est le plus important à 16h (86%) et en fin de journée, quand la zone rouge redevient une zone verte (entre 18 et 21h).

Le **taux de rotation** y est plus important qu'en zone verte (4,6 véhicules par emplacement sur les 16h), qui indique une mixité entre le stationnement courte durée et longue durée. Sur les 32 places disponibles, on remarque 3 véhicules ventouses, un nombre élevé pour une zone rouge.

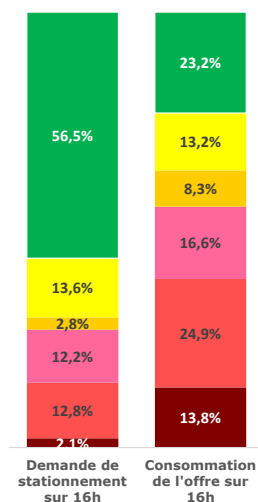
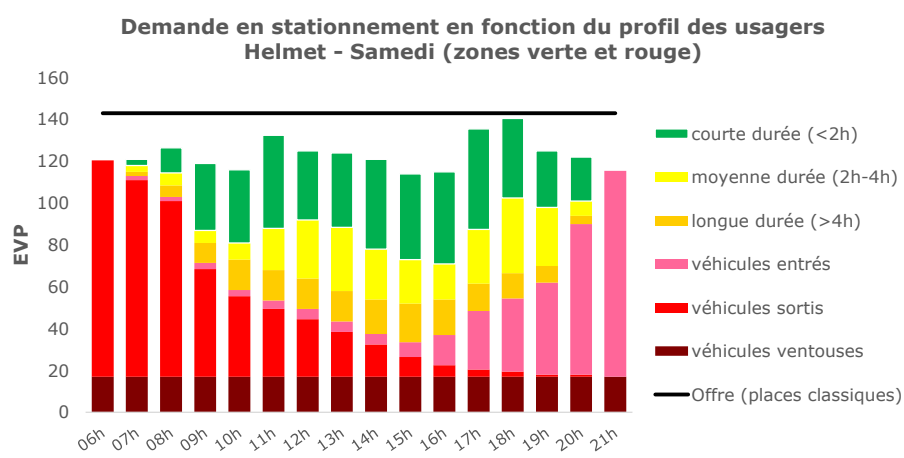
La **part de riverains** observée est plus faible qu'en zone verte avec une variation entre 25 et 45% tout au long de la journée.

1.1.3.d.3. Résultats des relevés de la zone Helmet

ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE

tranche horaire	véhicules ventouses	véhicules sortis	véhicules entrés	longue durée (>4h)	moyenne durée (2h-4h)	courte durée (<2h)	Demande (places classiques)	Offre (places classiques)
06h-07h	17	104	0	0	0	0	121	143
07h-08h	17	94	2	2	3	3	121	143
08h-09h	17	84	2	6	6	12	127	143
09h-10h	17	52	3	10	6	32	119	143
10h-11h	17	39	3	15	8	35	116	143
11h-12h	17	33	4	15	20	45	133	143
12h-13h	17	28	5	15	28	33	125	143
13h-14h	17	22	5	15	31	36	124	143
14h-15h	17	16	5	17	24	43	121	143
15h-16h	17	10	7	19	21	41	114	143
16h-17h	17	6	15	17	17	44	115	143
17h-18h	17	4	28	13	26	48	136	143
18h-19h	17	3	35	12	36	38	141	143
19h-20h	17	1	44	8	28	27	125	143
20h-21h	17	1	72	4	7	21	122	143
21h-22h	17	0	99	0	0	0	116	143
TOTAL	17	104	99	23	110	457	809	

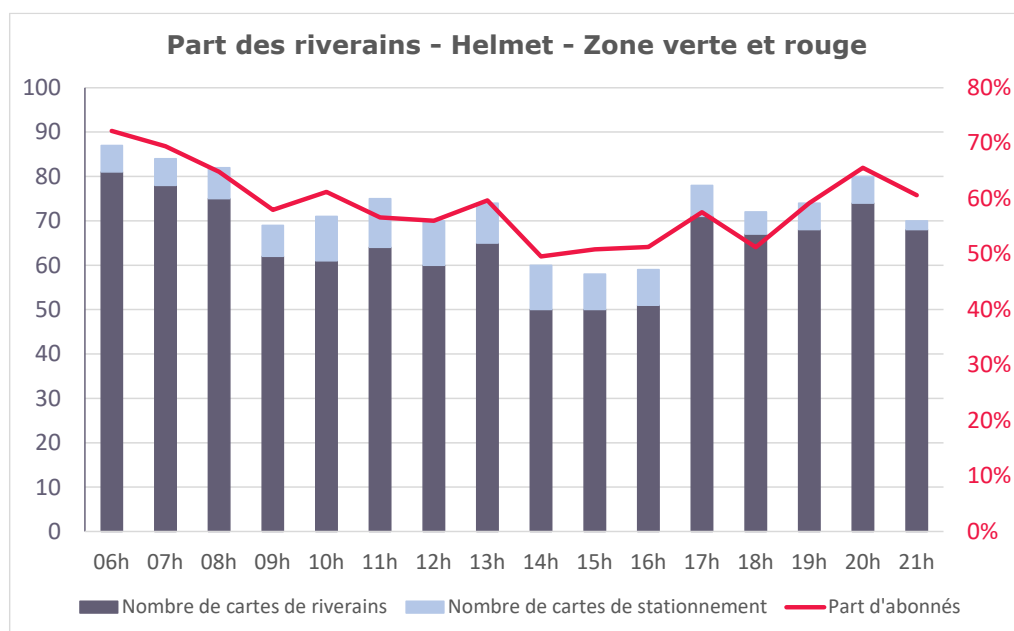
Demande de stationnement sur 16h	2,1%	12,8%	12,2%	2,8%	13,6%	56,5%
Consommation de l'offre sur 16h	13,8%	24,9%	16,6%	8,3%	13,2%	23,2%



Taux d'occupation (places classiques)	tranche horaire	Nombre de cartes de riverains	Nombre de cartes de stationnement	Part d'abonnés
84%	06h-07h	81	6	72%
85%	07h-08h	78	6	69%
88%	08h-09h	75	7	65%
83%	09h-10h	62	7	58%
81%	10h-11h	61	10	61%
93%	11h-12h	64	11	57%
87%	12h-13h	60	10	56%
87%	13h-14h	65	9	60%
85%	14h-15h	50	10	50%
80%	15h-16h	50	8	51%
80%	16h-17h	51	8	51%
95%	17h-18h	71	7	58%
98%	18h-19h	67	5	51%
87%	19h-20h	68	6	59%
85%	20h-21h	74	6	66%
81%	21h-22h	68	2	61%
Moyenne				
86%				59%

Nombre de places (tout compris)	181
dont classiques	143
dont réservées	17
dont accès carrossables	7
dont terrasse/travaux	14

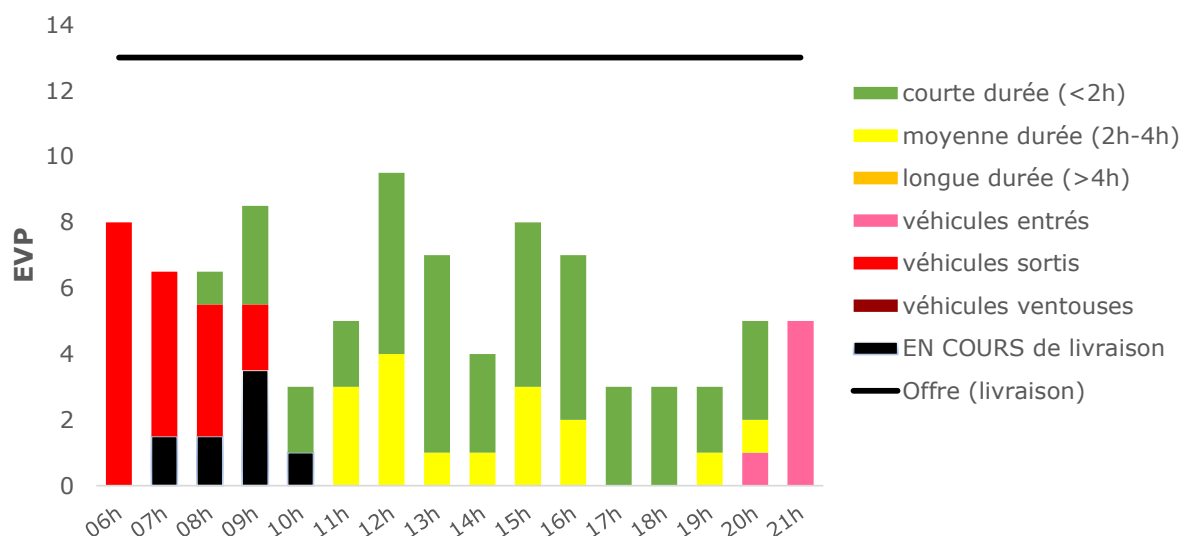
Total de plaques différentes	730
Total d'usages différents	809
Taux de rotation sur 16h	5,7



Taux d'occupation (zone de livraison)	tranche horaire	Stationnement réservé aux livraisons (EN COURS de livraison)	Stationnement réservé aux livraisons (PAS EN COURS de livraison)
62%	06h-07h	0	8
50%	07h-08h	1.5	5
50%	08h-09h	1.5	5
65%	09h-10h	3.5	5
23%	10h-11h	1	2
38%	11h-12h	0	5
73%	12h-13h	0	9.5
54%	13h-14h	0	7
31%	14h-15h	0	4
62%	15h-16h	0	8
54%	16h-17h	0	7
23%	17h-18h	0	3
23%	18h-19h	0	3
23%	19h-20h	0	3
38%	20h-21h	0	5
38%	21h-22h	0	5
Moyenne			
44%			

Période active des zones de livraison en fond bleu / véh. compabilisés en EVP

Stationnement en zone livraison - Helmet



La zone Helmet est **relativement saturée et occupée d'une manière assez homogène** tout au long de la journée. Le taux d'occupation varie entre 81% (fin de journée) et 98% (fin d'après-midi).

Sur l'ensemble de la période enquêtée, 809 usages ont été observés sur la zone pour un total de 730 usagers (plaques) et 143 places licites. La **moyenne des taux de rotation est de 5,7 véhicules par emplacement sur les 16h**, ce qui révèle plutôt une **prédominance d'usagers courte et moyenne durée**. C'est le taux de rotation le plus élevés des 3 secteurs étudiés. Environ 70% de la demande en stationnement est consommée par du stationnement à courte durée (<2h) ou moyenne durée (< 4h). Les véhicules ventouses occupent 17 des 143 places disponibles.

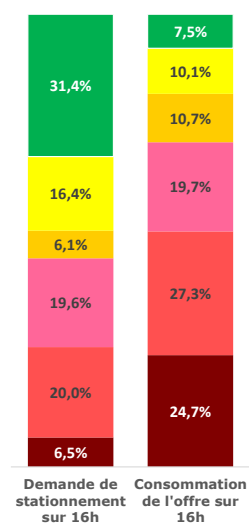
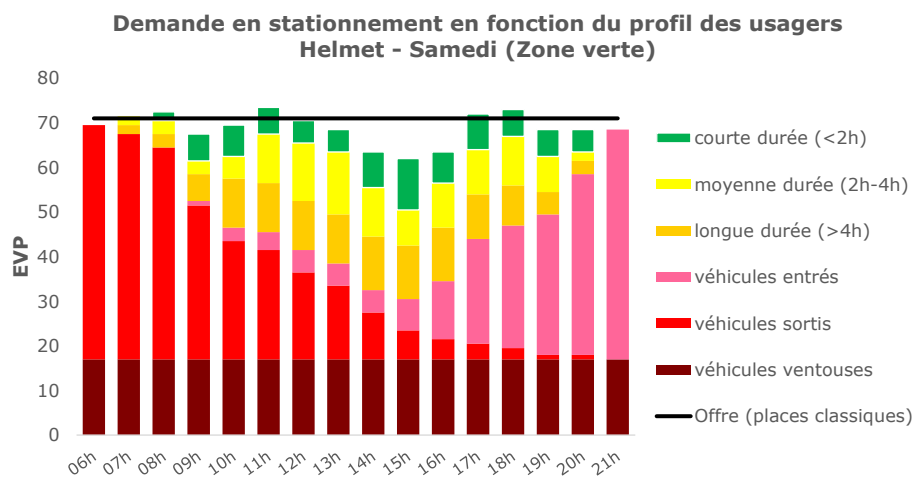
La **part des riverains** est également assez stable pendant la journée en variant entre 50% (en milieu de journée) et 70% (en début et en fin de journée).

Le taux d'occupation des **places réservées aux livraisons** est relativement faible et homogène tout au long de la journée, avec un taux moyen d'occupation de 44%. La grande majorité des véhicules stationnés ne semblaient pas être en cours de livraison. En journée, les zones de livraison sont en grande partie utilisées par du stationnement de courte durée (< 2h)

STATIONNEMENT EN ZONE VERTE

tranche horaire	véhicules ventouses	véhicules sortis	véhicules entrés	longue durée (>4h)	moyenne durée (2h-4h)	courte durée (<2h)	Demande (places classiques)	Offre (places classiques)
06h-07h	17	53	0	0	0	0	70	71
07h-08h	17	51	0	2	2	0	72	71
08h-09h	17	48	0	3	3	2	73	71
09h-10h	17	35	1	6	3	6	68	71
10h-11h	17	27	3	11	5	7	70	71
11h-12h	17	25	4	11	11	6	74	71
12h-13h	17	20	5	11	13	5	71	71
13h-14h	17	17	5	11	14	5	69	71
14h-15h	17	11	5	12	11	8	64	71
15h-16h	17	7	7	12	8	12	62	71
16h-17h	17	5	13	12	10	7	64	71
17h-18h	17	4	24	10	10	8	72	71
18h-19h	17	3	28	9	11	6	73	71
19h-20h	17	1	32	5	8	6	69	71
20h-21h	17	1	41	3	2	5	69	71
21h-22h	17	0	52	0	0	0	69	71
TOTAL	17	53	52	16	43	83	263	

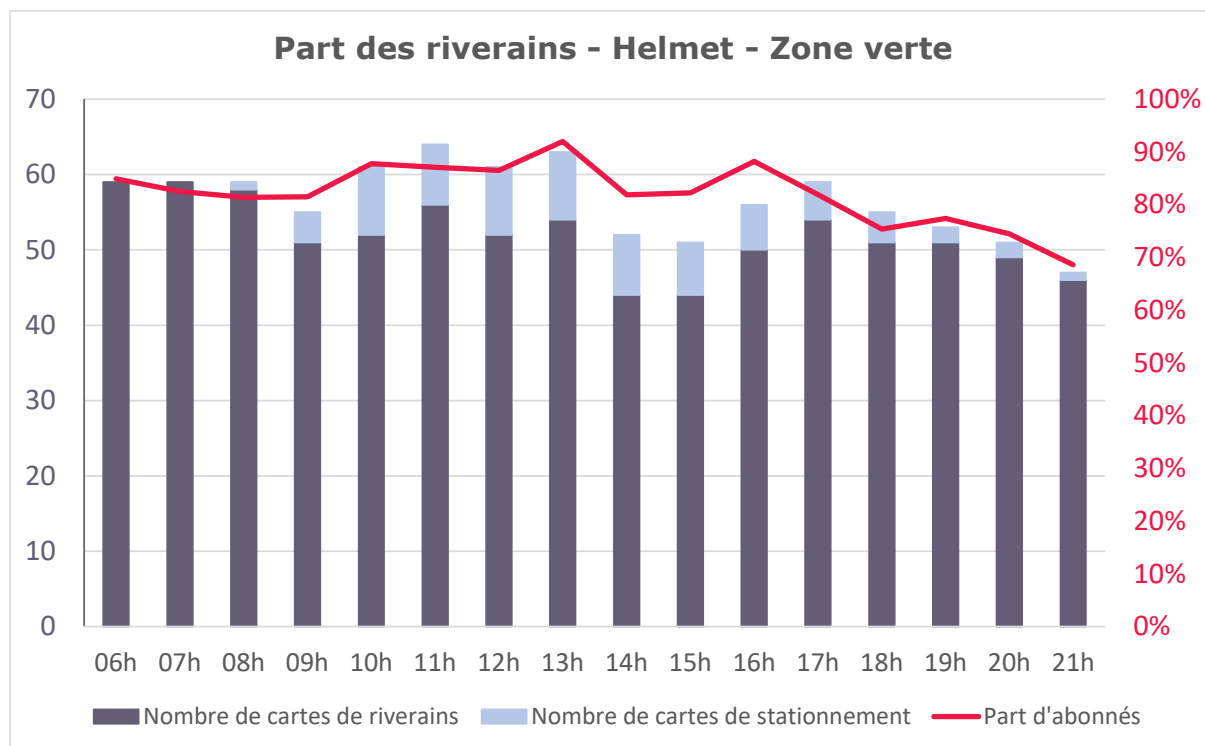
Demande de stationnement sur 16h	6,5%	20,0%	19,6%	6,1%	16,4%	31,4%
Consommation de l'offre sur 16h	24,7%	27,3%	19,7%	10,7%	10,1%	7,5%



Taux d'occupation (places classiques)	tranche horaire	Nombre de cartes de riverains	Nombre de cartes de stationnement	Part d'abonnés
98%	06h-07h	59	0	85%
101%	07h-08h	59	0	83%
102%	08h-09h	58	1	81%
95%	09h-10h	51	4	81%
98%	10h-11h	52	9	88%
104%	11h-12h	56	8	87%
99%	12h-13h	52	9	87%
96%	13h-14h	54	9	92%
89%	14h-15h	44	8	82%
87%	15h-16h	44	7	82%
89%	16h-17h	50	6	88%
101%	17h-18h	54	5	82%
103%	18h-19h	51	4	75%
96%	19h-20h	51	2	77%
96%	20h-21h	49	2	74%
96%	21h-22h	46	1	69%
Moyenne				
97%				82%

Nombre de places (tout compris)	81
dont classiques	71
dont réservées	4
dont accès carrossables	4
dont terrasse/travaux	2

Total de plaques différentes	234
Total d'usages différents	263
Taux de rotation sur 16h	3,6



Lorsque l'on se concentre uniquement sur le stationnement en zone verte, la zone Helmet est fortement **saturée** tout au long de la journée, avec un taux d'occupation moyen de 97%.

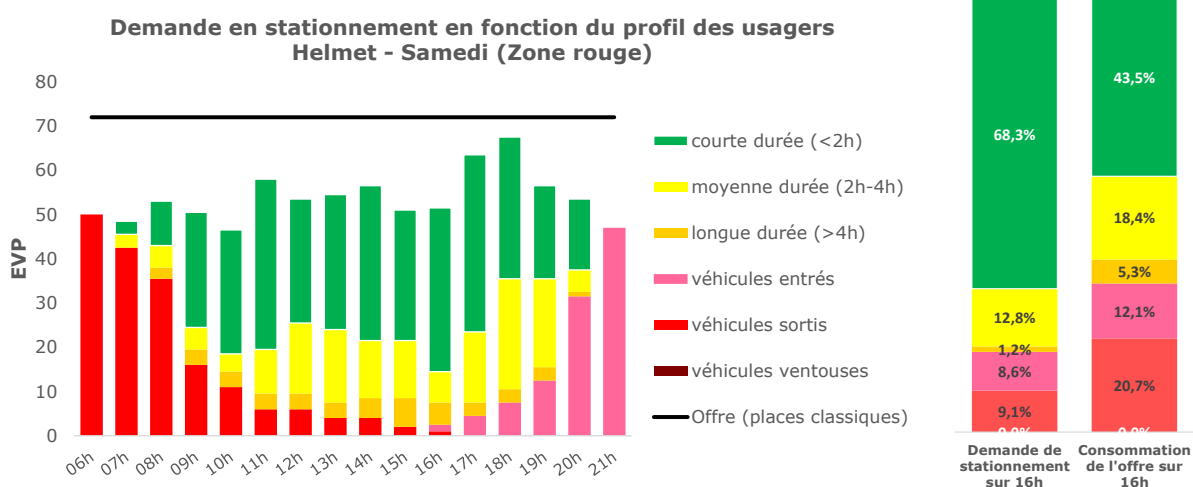
La **part des riverains** est très importante tout au long de la journée (entre 80% et 90%), avec une légère diminution en fin de journée (70%).

Le **taux de rotation** de 3,6 indique une prédominance du stationnement longue durée.

STATIONNEMENT EN ZONE ROUGE

tranche horaire	véhicules ventouses	véhicules sortis	véhicules entrés	longue durée (>4h)	moyenne durée (2h-4h)	courte durée (<2h)	Demande (places classiques)	Offre (places classiques)
06h-07h	0	50	0	0	0	0	50	72
07h-08h	0	43	0	0	3	3	49	72
08h-09h	0	36	0	3	5	10	53	72
09h-10h	0	16	0	4	5	26	51	72
10h-11h	0	11	0	4	4	28	47	72
11h-12h	0	6	0	4	10	39	58	72
12h-13h	0	6	0	4	16	28	54	72
13h-14h	0	4	0	4	17	31	55	72
14h-15h	0	4	0	5	13	35	57	72
15h-16h	0	2	0	7	13	30	51	72
16h-17h	0	1	2	5	7	37	52	72
17h-18h	0	0	5	3	16	40	64	72
18h-19h	0	0	8	3	25	32	68	72
19h-20h	0	0	13	3	20	21	57	72
20h-21h	0	0	32	1	5	16	54	72
21h-22h	0	0	47	0	0	0	47	72
TOTAL	0	50	47	7	70	375	548	

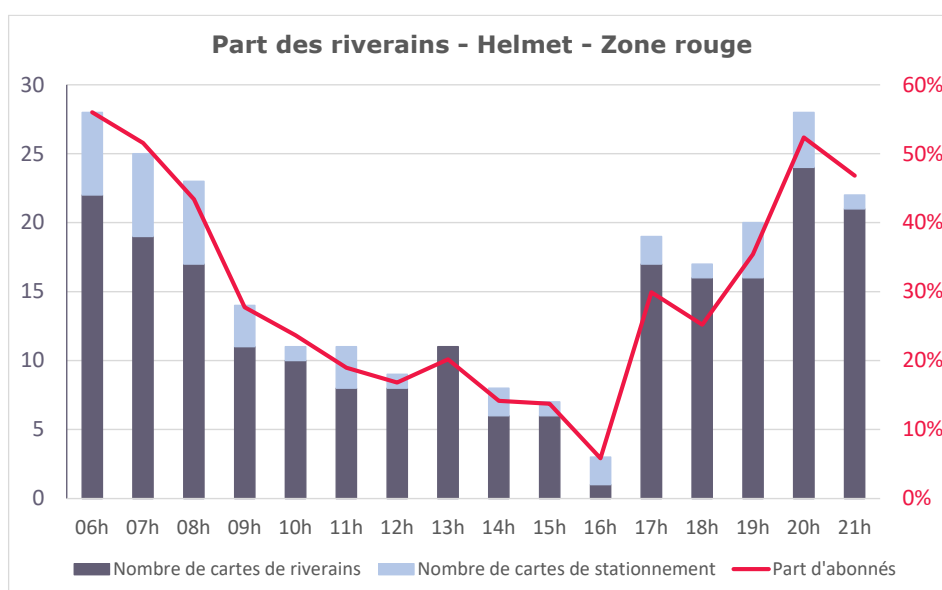
Demande de stationnement sur 16h	0,0%	9,1%	8,6%	1,2%	12,8%	68,3%
Consommation de l'offre sur 16h	0,0%	20,7%	12,1%	5,3%	18,4%	43,5%



Taux d'occupation (places classiques)	tranche horaire	Nombre de cartes de riverains	Nombre de cartes de stationnement	Part d'abonnés
69%	06h-07h	22	6	56%
67%	07h-08h	19	6	52%
74%	08h-09h	17	6	43%
70%	09h-10h	11	3	28%
65%	10h-11h	10	1	24%
81%	11h-12h	8	3	19%
74%	12h-13h	8	1	17%
76%	13h-14h	11	0	20%
78%	14h-15h	6	2	14%
71%	15h-16h	6	1	14%
72%	16h-17h	1	2	6%
88%	17h-18h	17	2	30%
94%	18h-19h	16	1	25%
78%	19h-20h	16	4	35%
74%	20h-21h	24	4	52%
65%	21h-22h	21	1	47%
Moyenne				
75%				30%

Nombre de places (tout compris)	100
dont classiques	72
dont réservées	13
dont accès carrossables	3
dont terrasse/travaux	12

Total de plaques différentes	507
Total d'usages différents	548
Taux de rotation sur 16h	7,6



La zone rouge est **moyennement saturée**. Le taux d'occupation moyen est de 75%, avec un pic à 94% en fin de d'après-midi, quand la zone rouge redevient une zone verte (entre 18 et 21h).

Un **taux de rotation élevé** (7,6 véhicules par emplacement sur les 16h) par rapport au reste du périmètre y est observé : le stationnement de courte et de moyenne durée y est majoritaire. En effet, plus de 80% de la demande en stationnement est consommée par du stationnement à courte (<2h) durée ou à moyenne (< 4h) durée.

La **part de riverains** observée est d'environ 50% en début et en fin de journée pour descendre jusqu'à 5% en milieu de journée et remonter en fin de journée.

1.1.3.d.4. Récapitulatif des résultats sur les 3 zones

Le tableau ci-dessous reprend quelques indicateurs pour les 3 zones étudiées :

	Brabant	Dailly	Helmet
Taux occupation moyen - zone verte	96%	90%	97%
Taux occupation moyen - zone rouge	76%	67%	75%
Taux de rotation - zone verte (sur 16h) ⁵	2.9	3.4	3.6
Taux de rotation - zone rouge (sur 16h)	5.4	4.6	7.6
Zone rouge - % demande +2h ⁶	37.0%	20.2%	14.0%
Zone de livraison - % de véhicules stationnés pas en livraison durant les horaires de livraison ⁷	80%	91%	90%

De manière générale, une **forte occupation des emplacements de stationnement** est observée sur les trois zones, avec un taux d'occupation moyen d'environ 85%. La zone Dailly est particulièrement saturée en début et en fin de journée alors que la zone Brabant montre le taux d'occupation le plus fort entre 11h et 19h. Il y a moins de variation au cours de la journée pour la zone Helmet. La pression sur le stationnement est particulièrement forte en zone verte pour les zones Brabant et Helmet.

En zone rouge, le taux de rotation est relativement important (avec environ 5 véhicules par emplacement sur les 16h) sur les zones Dailly et Brabant et particulièrement élevé pour la zone Helmet (7,6 véhicules par emplacement sur les 16h). Alors que la durée de stationnement maximale en zone rouge est de 2h, le nombre de véhicules stationnés durant plus de 2h dans cette zone est important dans le quartier Brabant (37%), il est plus faible dans les quartiers de Dailly et de Helmet (20% et 14%) mais bien présent.

La **part des riverains** est assez stable pour les zones Dailly et Helmet : elle reste importante en cours de journée (variation de 50% à 80%) alors que pour la zone Brabant, la part des riverains est élevée le matin (plus de 70%) et diminue jusqu'à environ 30% en cours de journée.

En ce qui concerne les **zones de livraison**, le taux d'occupation des emplacements est relativement faible et homogène pour les zones Dailly et Helmet (taux d'occupation moyen de 44%). Le taux d'occupation de la zone Dailly augmente cependant à 80% en fin de journée, sans doute dû à la fin de la réglementation de la zone livraison. La zone Brabant montre un taux d'occupation plus élevé, avec un taux d'occupation moyen de 78% et un pic à 100% vers midi. Dans les 3 zones, **la très grande majorité des véhicules stationnés ne semblaient pas être en cours de livraison lors des relevés**, que ça soit pendant ou en dehors des plages horaires réservées à la livraison.

⁵ Un taux de rotation de 2.9 signifie que durant les 16h d'enquête, on observe en moyenne 2.9 véhicules différents sur une même place de stationnement. Plus ce chiffre est faible moins il y a de rotation

⁶ Il s'agit ici du % de la demande totale observé durant l'enquête qui est resté stationné plus de 2h en zone rouge

⁷ Il s'agit ici du % de véhicules observé en zone de livraison, durant les horaires de livraison, qui n'était pas en train de procéder à une livraison.

1.1.3.e. DEMANDE EN STATIONNEMENT – CAS SPÉCIFIQUE DE LA RUE DE BRABANT

La rue de Brabant concentre un grand nombre de commerces qui attirent une clientèle importante au cours de la semaine, notamment le samedi et le dimanche. Ainsi l'offre de stationnement de la rue de Brabant ne suffit pas toujours et les usagers se reportent donc sur les rues adjacentes, réglementées zones vertes, au détriment de la qualité de vie des riverains. Dans ce secteur, le samedi en zone verte, le taux d'occupation en voirie est de 100% et des relevés effectués par parking.brussels dans ce secteur montrent qu'environ 30% des places ne sont pas occupées par des riverains.

Une zone verte 7j/7 est déjà mise en place dans ce quartier mais, comme le montre la carte ci-dessous, celle-ci ne couvre pas toutes les voiries dans lesquelles le stationnement à destination de la rue de Brabant s'étale.

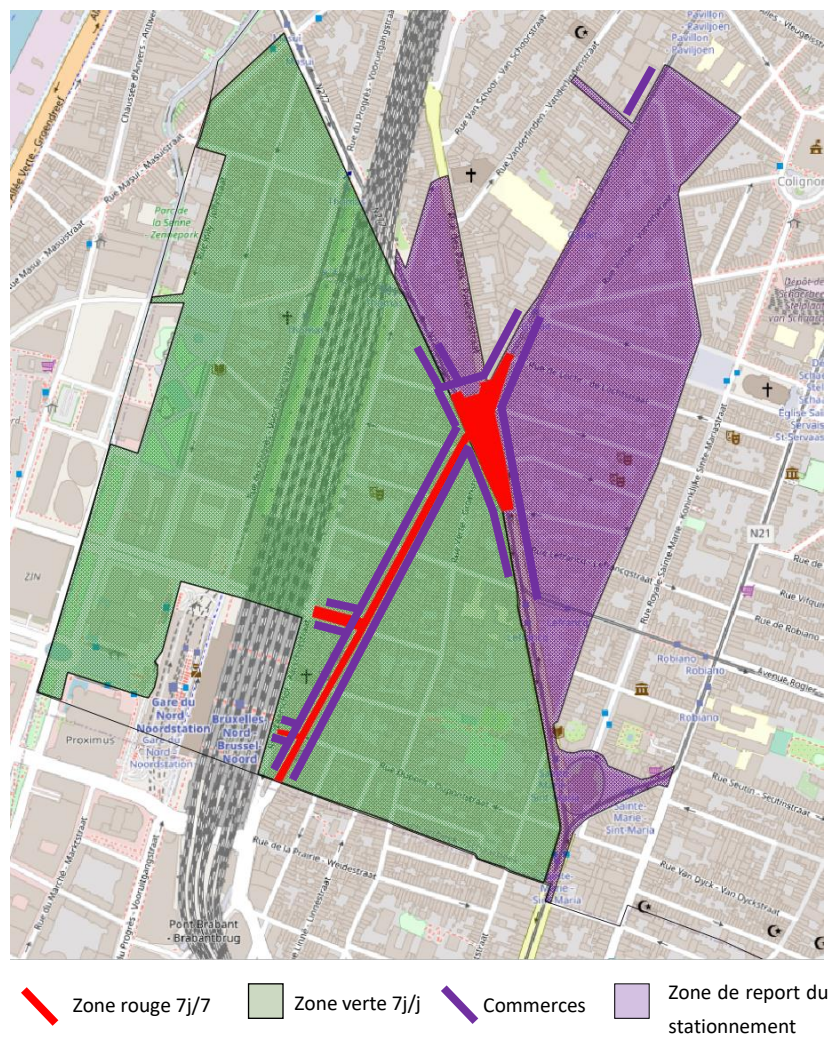


Figure 13 Zone de report du stationnement autour de la rue de Brabant

1.1.4. POLITIQUE DE CONTRÔLE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE

Depuis le 1^{er} Janvier 2020, le contrôle du stationnement a été délégué à parking.brussels, succédant à la société Rauwers qui occupait ce rôle jusque-là.

Les contrôles de parking.brussels sont effectués depuis le 1^{er} janvier 2020 par des agents de terrain du lundi au dimanche circulant à pied ou en scancar. La scancar est un dispositif utilisé par parking.brussels consistant en une voiture équipée de caméra et scannant les plaques des voitures stationnées en voirie. Les sorties à pied permettent de cibler des types de véhicules spécifiques (camionnettes par exemple) ou des emplacements réservés.



Figure 14 Exemple de scancar (source : parking.brussels)

Un constat est créé pour chaque véhicule identifié par la scan car, puis une équipe d'agent se charge de ne garder que les constats des véhicules sans autorisation de stationnement.

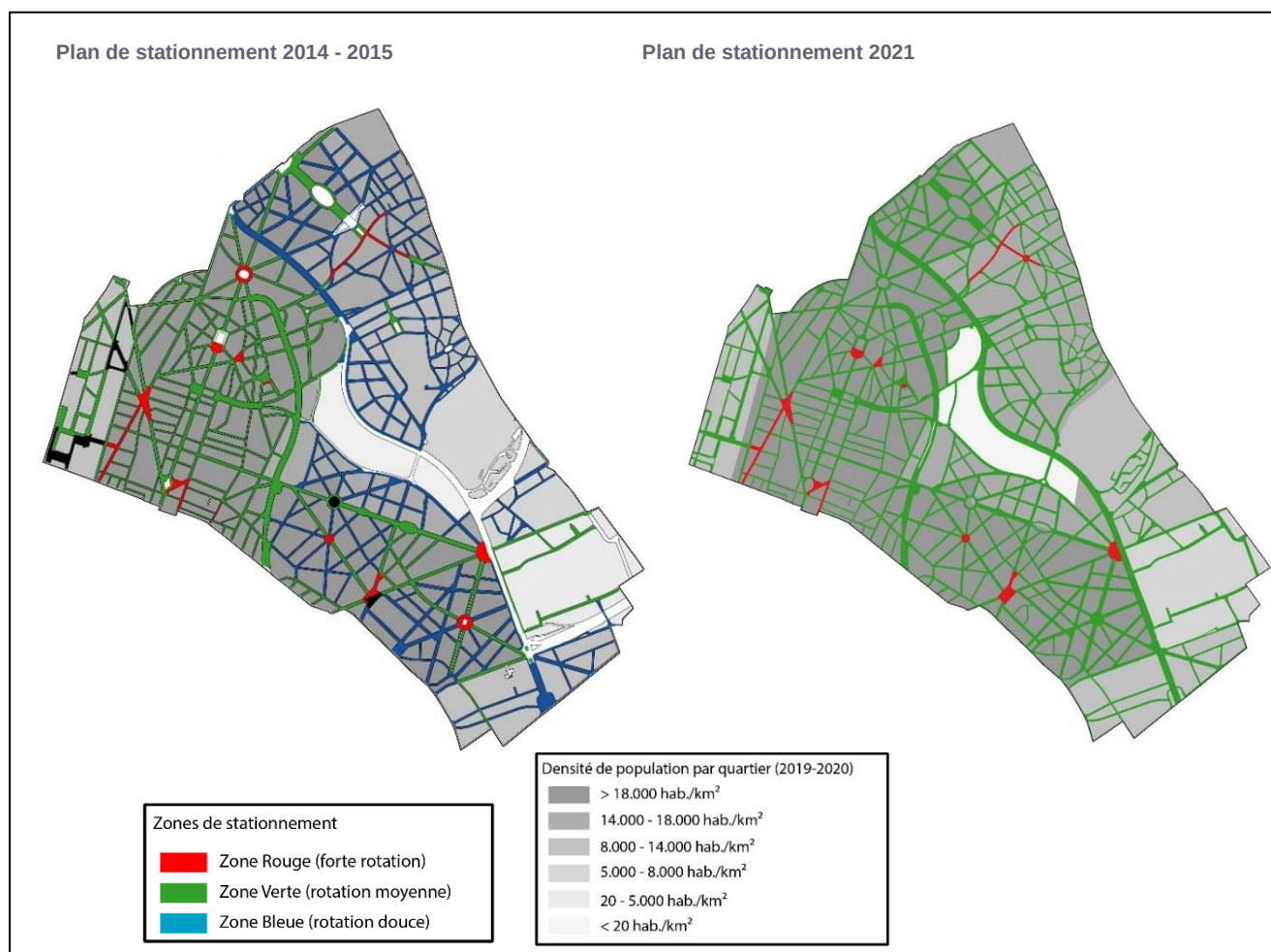
Sur la zone nord-est (Schaerbeek et Evere), les effectifs déployés sont les suivants :

- 16 agents en moyenne par jour mobilisés sur le terrain pour effectuer les contrôles
- 15 agents en moyenne par jour assignés à la vérification à distance des constats découlant des contrôles effectués par la scan car;
- 3 scan cars utilisées quotidiennement.

En 2021, 8 692 802 véhicules ont été contrôlés par parking.brussels dont 99% situés en zone verte. Sur l'ensemble de ces contrôles, le nombre de redevances perçues sur l'année 2021 est de 533 165 redevances dont 95% en zone verte.

1.2. Évolutions depuis 2016

1.2.1. RÉGLEMENTATION EN VOIRIE ET TARIFICATION



Entre 2015 et 2021, les changements de réglementation en stationnement ont permis d'aboutir à une situation tarifaire plus simple et uniforme à l'échelle de la commune. Ces changements sont :

- Une disparition des quelques tronçons à stationnement libre ;
- Depuis le 01/01/2020, une disparition des zones bleue qui permettaient, jusque-là, aux visiteurs de bénéficier de deux heures de stationnement gratuit moyennant l'apposition d'un disque, et ce jusque 20 heure ;
- Une extension de la zone verte à l'ensemble des tronçons sans réglementation ou en zone bleue. La plage horaire de ces zones a été étendue, passant de 9 heure à 20 heure en 2015 à 9 heure à 21 heure en 2017, la tranche horaire 18h-21h étant la plus chargée. Cette mesure permet de protéger davantage le stationnement des riverains dans un contexte urbain souvent dense et mixte, générateur d'un nombre important de déplacements ;
- Le maintien de la quasi-totalité des zones rouges qui permettent une bonne rotation des véhicules et ainsi qui favorisent l'accessibilité des clients/usagers au niveau des principaux pôles commerciaux. À l'exception des emplacements autour de la place Verboekhoven qui sont devenus des emplacements réservés et de ceux situés sur le rond-point Plasky.

En matière de tarification :

Tarifs en vigueur lors du précédent PACS, en 2016							
	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						

Tarifs actuels, depuis le 01 février 2017							
	15 min.	30 min.	1 h	2 h	3 h	4 h	heure supplémentaire
Zone Rouge	gratuit	0,50 €	2 €	5 €			
Zone Verte	gratuit	0,50 €	2 €	4 €	6 €	8 €	+2 €

- Depuis le **01/02/2017**, les tarifs en zone verte ont été adaptés pour se conformer au PRPS et n'ont pas été revus depuis ;
- Les tarifs en zone rouge restent inchangés.

1.2.2. OFFRE EN STATIONNEMENT EN VOIRIE

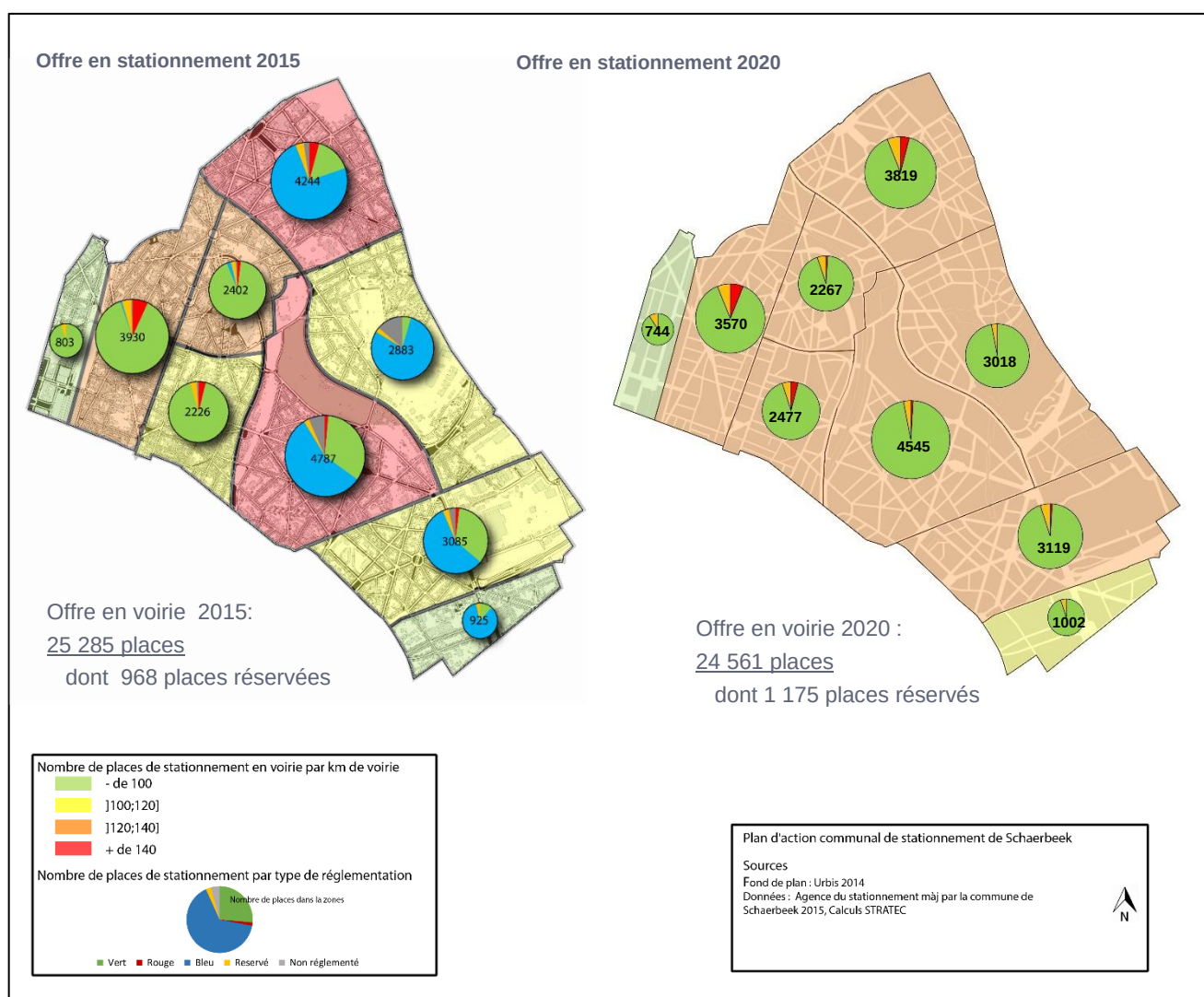


Figure 15 : Nombre et répartition des places de stationnements en voirie sur le territoire Schaerbeekois en 2015 et en 2020

La comparaison de l'offre en stationnement entre 2015 et 2020 est réalisée sans prendre en compte les accès carrossables car ceux-ci n'ont pas été pris en compte sur les cartes de 2016.

Les relevés de l'offre ont été effectués sur le terrain par des moyens humains, en 2015 comme en 2020. Ainsi, les variations observées entre ces deux périodes se justifient en grande partie par des changements méthodologiques mis en place afin d'améliorer la précision du comptage effectué.

Les cartes ci-dessus illustrent la densité du stationnement et le nombre de places de stationnement en voirie par quartier à Schaerbeek. Entre 2015 et 2020, l'offre en stationnement en voirie est passée de 25 285 places à 24 561 places, soit une diminution sur le territoire communal de près de **3%**.

Selon les comptes de la Commune, environ 325 emplacements de stationnement ont été supprimés en voirie depuis 2016. Ces emplacements ont été supprimés pour permettre des réaménagements d'espaces publics (~190 EVP) et pour l'installation d'arceaux et boxes vélos (~135 EVP). Rapporté aux 25.285 emplacements en voirie recensés en 2015 (sans les accès carrossables), cela revient à une diminution du nombre d'emplacements en voirie de 1,3%.

Les évolutions par type de réglementation sont reprises dans le tableau ci-dessous

Tableau 4 : Récapitulatif du nombre d'emplacements de stationnement à Schaerbeek en 2015 et en 2020

	Nombre d'emplacements (EVP)		% par rapport au nombre total de places	
	2015	2020	2015	2020
Zone Rouge	707	634	3%	2,5%
Zone Verte	11 825	22 752	47%	92,5%
Zone Bleue	10 771		42%	
Zones réservées	991	1 175	4%	5%
Zone non réglementée	991		4%	
TOTAL	25285	24 561	100%	100%

Comme indiqué dans le chapitre précédent, les places en zone bleue et les places non réglementées n'existent plus. Le nombre de places en zone rouge a été réduit d'environ 10% alors que le nombre d'emplacements réservés a augmenté de 19%. Le nombre d'emplacements réglementés, hors zone rouge, est resté plutôt stable, on constate une augmentation de 0,7%.

Le tableau ci-dessous reprend les évolutions par quartier.

Tableau 5 : Récapitulatif du nombre d'emplacements par quartier en 2015 et en 2020

	Nombre d'emplacements (EVP) ⁸	
	2015	2020
Linthout/Vergote	925	1 002
Plasky/Reyers	3 085	3 119
Patrie/Dailly/Bienfaiteurs/Parc	4 787	4 545
Fleur/Fouquart/Leopold	2 883	3 018
Elisabeth/Riga/Helmet	4 244	3 819
Voltaire	2 402	2 267
Josaphat/Coteaux	2 226	2 477
Liedts	3 930	3 570
Gare du Nord	803	744

⁸ Ne comprenant pas les accès carrossables

1.2.3. DEMANDE EN STATIONNEMENT EN VOIRIE

1.2.3.a. DEMANDE EN STATIONNEMENT EN VOIRIE PAR QUARTIER

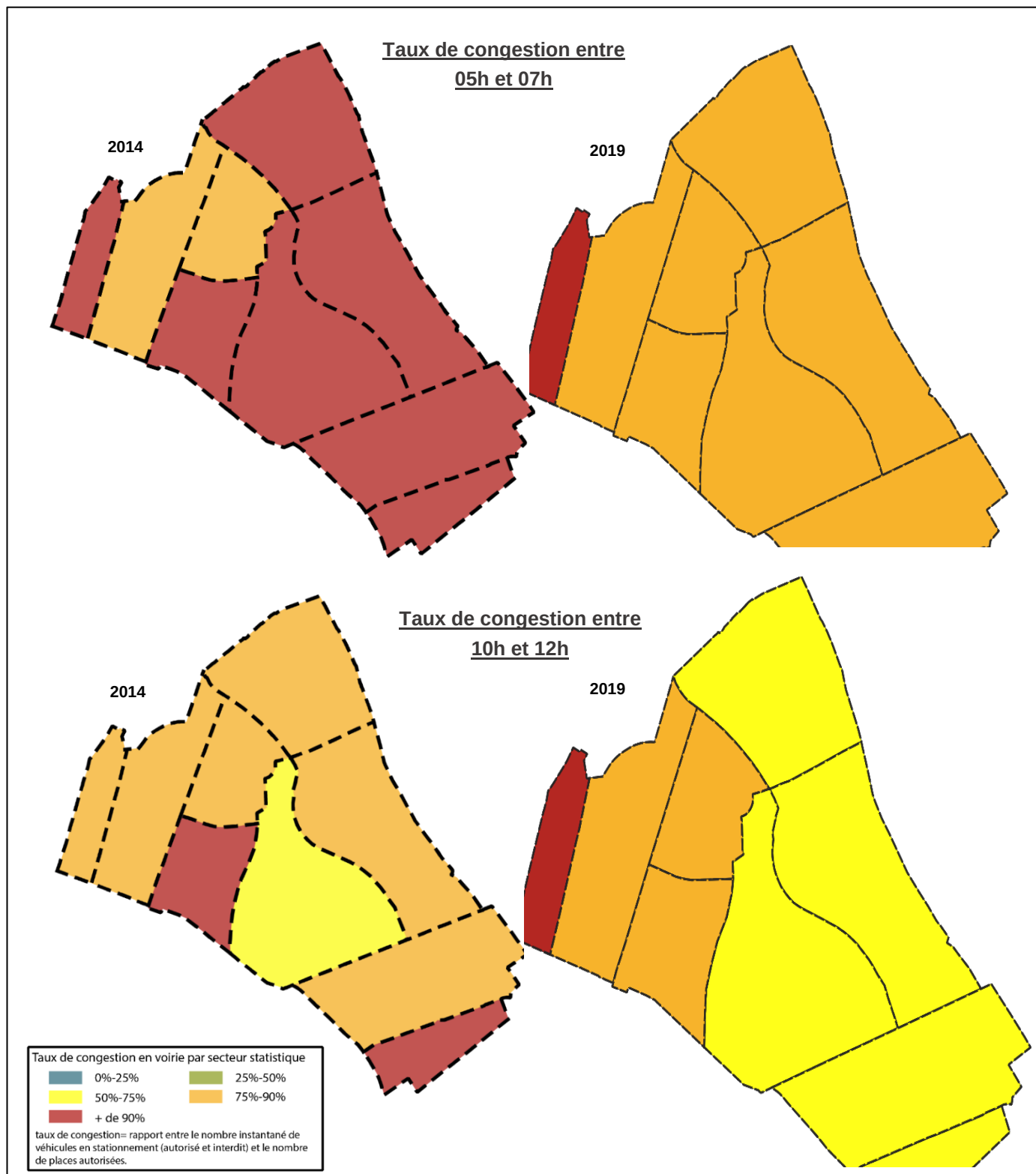


Figure 16 : Évolution de la demande en stationnement entre 2014 et 2021, basé sur l'analyse du taux de congestion

Les cartes ci-dessus représentent le taux de congestion en voirie en 2014 et en 2019 durant deux plages horaires, de 5 heure à 7 heure et de 10 heure à 12 heure. Le taux de congestion représente le rapport entre le nombre de voitures en stationnement (autorisé et interdit) et le nombre de places existantes autorisées.

Afin de comparer les données actuelles à celles de 2014, la typologie utilisée ici est celle du précédent PACS.

De manière générale, le taux de congestion est plus faible en 2019 qu'en 2014, ce qui signifie qu'il est plus confortable de trouver une place en voirie aujourd'hui qu'il y a 5 ans. Cette évolution est plus marquée entre 5 heure et 7 heures puisqu'en 2014 quasiment l'ensemble de la commune présentait des taux de congestion supérieurs à 90%.

Cette diminution de la **demande en stationnement** peut être expliquée par plusieurs facteurs :

- Malgré une augmentation de la population (la population schaerbeekoise est passée de 131 030 habitants en 2015 à 132 799 en 2020⁹), le nombre total de véhicules détenus par les schaerbeekoïses a diminué de **6,7%** entre 2016 et 2019 ; il est passé de 42 333 véhicules en 2016 à 31 057 véhicules en 2019¹⁰.
- Une tendance de fond, régionale, de **report modal** vers les modes doux et les transports en commun facilité par l'arrivée de nouvelles mobilités, le développement du réseau cyclable et l'extension du réseau de transport en commun. Schaerbeek n'échappe pas à cette tendance et les déplacements en voiture depuis et vers la commune diminuent.
- La mise en œuvre depuis 2016 d'une **politique de stationnement en voirie plus restrictive**, notamment pour les non-riverains, qui décourage ceux-ci à venir se parquer à Schaerbeek.

⁹ IBSA, 2020

¹⁰ IBSA, 2019

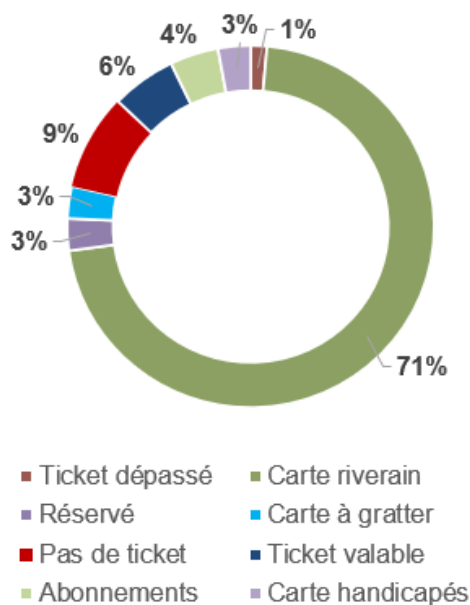
1.2.3.b. ANALYSE DE LA DEMANDE PAR TYPE DE STATIONNEMENT

La comparaison de la demande par type de stationnement entre 2016 et 2021 paraît difficile, dans la mesure où les relevés en 2016 et en 2021 ont été faits par des organismes différents qui n'ont pas observé les mêmes types de stationnements et n'ont pas nécessairement employé la même méthodologie

Cependant, il est possible de constater que :

- Aussi bien en 2014 qu'en 2021 ce sont les cartes de dérogation qui représentent la part la plus importante des véhicules stationnés en voirie.
- Toujours en zone verte, le nombre de véhicules en infraction a diminué (9% vs 5% en zone verte), ce qui semble être corrélé à la mise en œuvre d'un contrôle plus intensif à l'aide des scancars.
- En zone rouge, le nombre de véhicules en infraction est toujours aussi important.

Ensemble des zones vertes de Schaerbeek (2014)



Ensemble des zones vertes de Schaerbeek (2021)

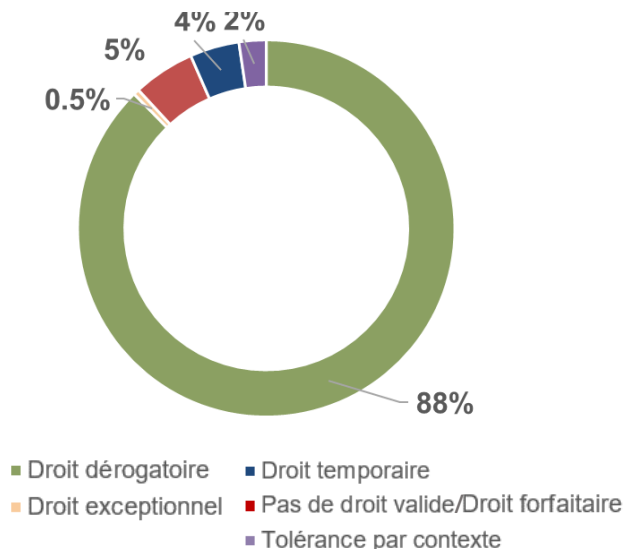
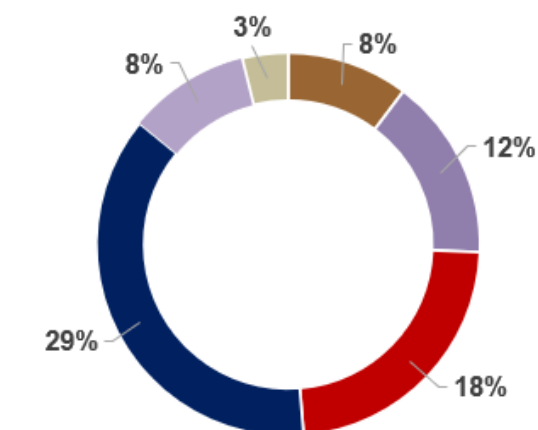


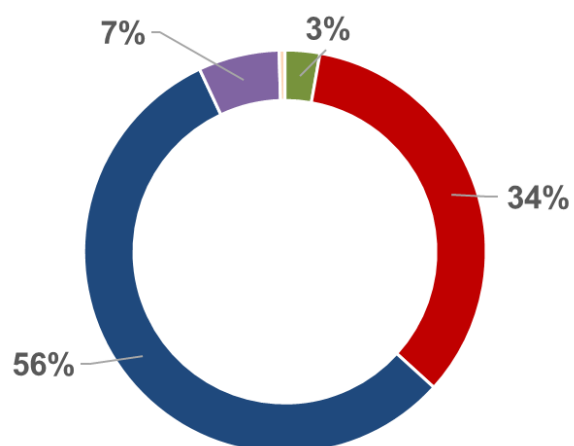
Figure 17 Type de stationnement relevé en zone verte en 2016 (à gauche) et en 2021 (à droite) dans l'ensemble des secteurs de Schaerbeek

Ensemble des zones rouges de Schaerbeek (2014)



■ Ticket dépassé ■ Réserve
■ Pas de ticket ■ Ticket valable
■ Carte handicapés ■ Garage

Ensemble des zones rouges de Schaerbeek (2021)



■ Droit dérogatoire ■ Droit temporaire
■ Droit exceptionnel ■ Pas de droit valide/Droit forfaitaire
■ Tolérance par contexte

Figure 18 Type de stationnement relevé en zone rouge en 2014 (à gauche) et en 2021 (à droite) dans l'ensemble des secteurs de Schaerbeek

1.3. Plan d'action

1.3.1. RÉGLEMENTATION EN VOIRIE ET TARIFICATION

Le gouvernement de la région Bruxelles-Capitale a émis le 24 décembre 2021 un projet d'arrêté instaurant des modifications dans le Plan Régional de Politique du Stationnement. La commune de Schaerbeek souhaite anticiper la mise en application de cet arrêté en mettant en œuvre les mesures proposées sur son territoire dans le cadre de ce plan d'action communal de stationnement.

1.3.1.a. CHANGEMENTS DE TARIFICATION EN ZONE ROUGE

Le projet d'arrêté du 24/12/2021 prévoit les changements suivants sur la tarification en zone rouge :

Selon le projet d'arrêté du 24/12/21 :

Art. 1er. L'article 12 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogations, remplacé par l'article 7 de l'arrêté du 27 octobre 2016, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 12. La redevance de stationnement due [en zone rouge] s'élève à :

- 0,90 euro pour la première demi-heure;
- 2,60 euro pour la seconde demi-heure;
- 5,30 euros pour la deuxième heure.

Le premier quart d'heure est gratuit, moyennant l'enregistrement du début de la période de stationnement soit de façon électronique, soit par le biais du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Pour la même place de stationnement, seul un quart d'heure de stationnement est gratuit, sans possibilité de renouvellement. »

Par rapport à la tarification en place, cela implique le changement suivant :

Tableau 6 Changements de la tarification en place en zone rouge prévus dans le projet d'arrêté du 24/12/2021

	Tarification actuelle	Nouvelle tarification
Zone rouge (durée maximale 2h)		
1 ^{ère} demi-heure	0,50 €	0,90 €
2 ^{ème} demi-heure	1,50 €	2,60 €
2 ^{ème} heure	3,00 €	5,30 €

Par ailleurs le tarif forfaitaire de base en cas de non-paiement de la redevance due en zone rouge augmente de 25€ actuellement à 40 €:

Selon le projet d'arrêté du 24/12/21 :

Art. 2. L'article 13 du même arrêté, est remplacé par ce qui suit : « Art. 13. En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée ou de dépassement de la durée maximale autorisée, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 40 euros par période de stationnement. »

1.3.1.b. CHANGEMENTS DE TARIFICATION EN ZONE VERTE

Le projet d'arrêté du 24/12/2021 prévoit les changements suivants sur la tarification en zone verte :

Selon le projet d'arrêté du 24/12/21 :

Art. 7. L'article 24 du même arrêté, remplacé par l'article 14 de l'arrêté du 27 octobre 2016, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 24. La redevance de stationnement due dans cette zone s'élève à :

- 0,90 euro pour la première demi-heure;
- 0,90 euro pour la seconde demi-heure;
- 3,50 euros pour la deuxième heure ;
- 2,60 euros pour chaque heure supplémentaire.

Le premier quart d'heure est gratuit, moyennant l'enregistrement du début de la période de stationnement soit de façon électronique, soit par le biais du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Pour la même place de stationnement, seul un quart d'heure de stationnement est gratuit, sans possibilité de renouvellement. »

Tableau 7 Changements de la tarification en place en zone verte prévus dans le projet d'arrêté du 24/12/2021

	Tarification actuelle	Nouvelle tarification
Zone verte		
1 ^{ère} demi-heure	0,50 €	0,90 €
2 ^{ème} demi-heure	0,50 €	0,90 €
2 ^{ème} heure	2,00 €	3,50 €
Heure supplémentaire	1,50€	2,60€

Par ailleurs le tarif forfaitaire de base en cas de non-paiement de la redevance due en zone verte augmente également de 25€ actuellement à 35 € :

Selon le projet d'arrêté du 24/12/21 :

Art. 8. L'article 25 du même arrêté, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 25. 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 forfaitaire dont le montant s'élève à 35 euros par période de stationnement. »

1.3.1.c. SYNTHÈSE DES CHANGEMENTS SUR LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT

Les changements suivants à la tarification en place doivent être appliqués afin de se mettre en conformité avec le nouvel arrêté gouvernemental :

Tableau 8 Synthèse des changements de tarification en zone verte et en zone rouge

	Tarification actuelle	Nouvelle tarification
Zone rouge (durée maximale 2h)		
1 ^{ère} demi-heure	0,50 €	0,90 €
2 ^{ème} demi-heure	1,50 €	2,60 €
2 ^{ème} heure	3,00 €	5,30 €
Redevance forfaitaire	25,00€	40,00€
Zone verte		
1 ^{ère} demi-heure	0,50 €	0,90 €
2 ^{ème} demi-heure	0,50 €	0,90 €
2 ^{ème} heure	2,00 €	3,50 €
Heure supplémentaire	1,50€	2,60€
Redevance forfaitaire	25,00€	35,00€

Plan d'action

Alignement de la tarification du stationnement temporaire en voirie avec les changements apportés au PRPS.

1.3.1.d. CAS PARTICULIER DU STATIONNEMENT DES PERSONNES HANDICAPÉES EN ZONE ROUGE

À l'heure actuelle, les détenteurs de la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées peuvent stationner gratuitement en zone rouge pendant une durée de 2h, sous réserve de l'apposition d'un disque de stationnement. Cette limitation à 2h de stationnement avait été préconisée dans le PACS de 2016 car des abus d'usage (affichage de la carte hors du transport d'une personne handicapée) étaient fréquemment rapportés.

Cette limite de temps à 2h avec apposition d'un disque n'est cependant pas légale à l'égard de la réglementation régionale bruxelloise et du code de la route Belge :

Selon l'ordonnance du 22 janvier 2009 :

« Art.39.[1 § 2.

- Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 6, alinéa 1er, 4° (personnes titulaires d'une carte de stationnement personne handicapée), ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement d'une quelconque redevance telle que visée à l'article 38, sauf si le Gouvernement l'exclut expressément pour une zone réglementée bien définie. »

Par ailleurs, selon l'arrêté du 27 octobre 2016 du Gouvernement de la RBC modifiant l'arrêté du Gouvernement de la RBC du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation:

« La carte de dérogation pour personnes handicapées est valable dans tous les mailles de stationnement ou les secteurs de stationnement fixes de la Région, en zone rouge, orange, grise, bleue, verte ou en zone 'événement'. »

Il n'est ainsi pas fait mention dans cet arrêté d'une limite de temps pour ce type de carte.

Enfin, selon l'article 27.4.1 du Code de la route :

« Les limitations de la durée du stationnement ne sont pas applicables aux véhicules utilisés par des personnes handicapées lorsque la carte spéciale visée au 27.4.3 est apposée sur la face interne du parebrise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule ».

Ainsi la suppression de la limitation à 2h de stationnement pour les détenteurs de la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées est nécessaire afin d'harmoniser le règlement communal de stationnement vis-à-vis de la réglementation régionale et nationale. Des mesures de contrôle plus poussées de l'utilisation de ces cartes devront toutefois être prises en contrepartie, afin de limiter les abus d'usage (cf. 3.3.5.a).

Plan d'action

Supprimer la limitation à 2h de stationnement en zone rouge pour les détenteurs d'une carte PMR.

1.3.2. DEMANDE EN STATIONNEMENT PAR QUARTIER

1.3.2.a. MAINTIEN DU STATIONNEMENT PAYANT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Le diagnostic réalisé dans le cadre de ce PACS ainsi que l'exercice de comparaison avec le précédent PACS montre d'une part que les taux de congestion en voirie en soirée sont plus faibles durant la période réglementée (avant 21h) que durant la période non réglementée (après 21h)¹¹. Et d'autre part qu'une diminution des taux de congestions en journée est observable sur l'ensemble du territoire.

La mise en zone verte de l'ensemble des voiries communales, mise en œuvre depuis le 01 janvier 2020, contribue en grande partie à ce constat positif pour les riverains. **La zone verte sera donc conservée sur l'ensemble du territoire communal.** Sur base d'enquêtes et d'analyses de terrain plus poussées, celle-ci pourra être réévaluée (en zone grise par exemple) ou étendue dans le temps (le weekend par exemple) dans les quartiers présentant encore une pression importante afin de favoriser le stationnement des riverains.

Plan d'action

Maintien du stationnement payant sur tout le territoire (zone verte) et évolution possible sur base d'évaluation de la pertinence des limites de zones (rouges, grises,...).

¹¹ Ce constat n'était pas vrai avec la zone bleue, le disque permettant de se garer sans carte de dérogation à partir de 19h

1.3.2.b. MAINTIEN DE L'EXTENSION DE LA RÉGLEMENTATION À 21H

L'extension de la réglementation jusqu'à 21h depuis le 1^{er} février 2017 a permis de diminuer la pression sur le stationnement dans la plupart des quartiers de la commune entre 19h et 21h.

En effet, comme illustré sur les cartes ci-dessous, les taux de saturation entre 05h et 07h, qui correspondent à une situation « résidentielle non réglementée » sont plus élevés que ceux entre 19h et 21h qui correspondent à une situation « résidentielle réglementée ». Afin d'éviter que les taux de stationnement entre 19h et 21h, période durant laquelle une partie des schaarbeekois rentre chez eux et recherchent une place de stationnement, soient similaires à ceux de la tranche 05h-07h nous préconisons de maintenir la mesure d'extension de la réglementation jusqu'à 21h qui facilite le stationnement des riverains à celui des non riverains en soirée (et le maintien de la réglementation 24h/24 dans certaines zones spécifiques).

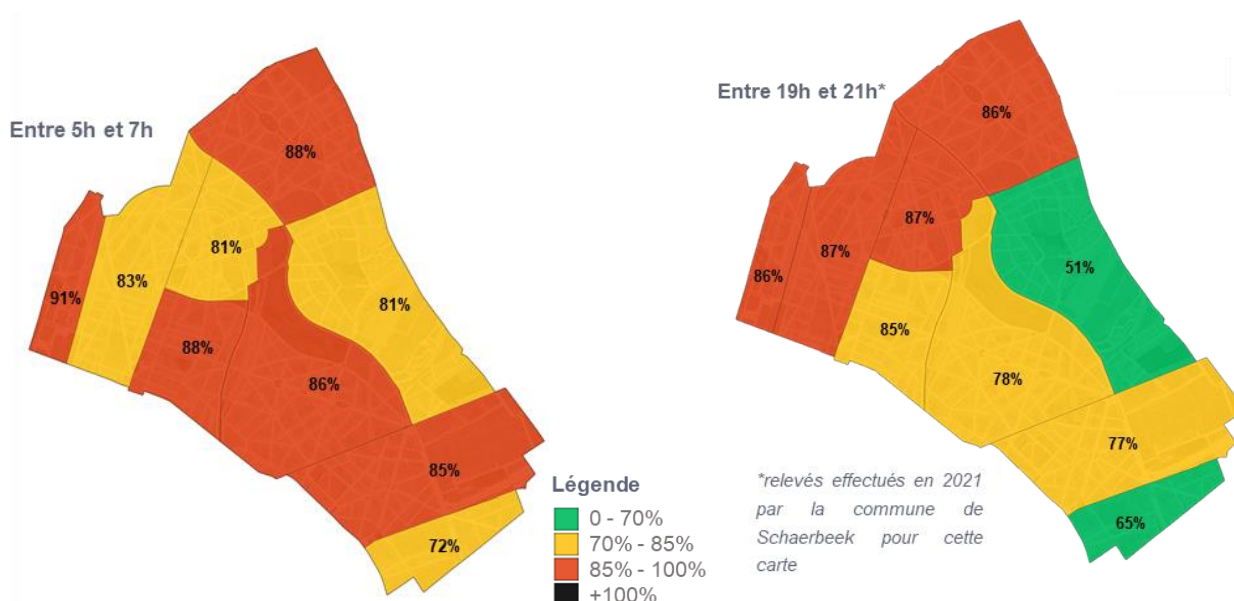


Figure 19 Variation du taux d'occupation en voirie entre une nuit de semaine et un soir de semaine entre 19h et 21h – Source : 05h-07 relevés effectués par parking.brussels en 2019 / 19h-21h : relevés effectués par Stratec et le BRAT pour la commune en novembre 2021 (cf. 1.1.3.a)

A l'instar de la réglementation spécifique mise en place dans le quartier Brabant, le plan préconise de continuer à observer et étudier les évolutions relatives à la demande en stationnement, de sorte à faire évoluer la réglementation localement si nécessaire (ex : début de la période réglementée à 6h du matin afin d'éviter le stationnement non riverain).

Plan d'action

- Maintien de l'extension de la réglementation à 21h et 24h/24 dans certaines zones spécifiques
- Continuer d'étudier la pertinence des horaires réglementés et les ajuster localement si nécessaire

1.3.2.d. RENFORCEMENT DES CONTROLES EN ZONE ROUGE ET ZONE DE LIVRAISON ET CRÉATION DE ZONES GRISSES AUTOUR DES NOYAUX COMMERÇANT.

Plusieurs points se dégagent de l'analyse des taux de rotation en zone rouge reprise au chapitre 1.1.3.d :

- Sur l'ensemble des zones rouge, on observe encore des véhicules qui restent stationnés plus de 2h. Ce phénomène est particulièrement marqué dans le quartier Brabant. Des contrôles ciblés sur ces zones doivent être envisagés pour tenter de réduire ce phénomène.
- Sur l'ensemble des zones de livraisons, les véhicules stationnés observés durant les horaires de livraison ne semblaient pas être en train de réaliser une livraison. Des contrôles ciblés sur ces zones doivent être envisagés pour tenter de réduire ce phénomène.
- Pour le quartier Brabant et dans une moindre mesure pour le quartier Helmet, les emplacements en zone verte sont occupés en grande partie par des véhicules « non riverains ». En plus de la mesure proposée au point 1.3.2.d, la mise en œuvre d'une zone grise dans ces quartiers pourrait être étudiée.

La zone grise est décrite dans l'article 3 du Chapitre II de l'arrêté du 18 juillet 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Cette zone répond aux besoins de créer une zone de transition entre les zones rouge ou orange et verte. Le tarif y est plus élevé qu'en zone verte, mais moindre que celui de la zone rouge. Le stationnement y est **limité à 4h30**. Les cartes de dérogation y sont **valables**. En cas de non-paiement de la redevance due, de dépassement de la durée de stationnement autorisée ou de la durée de stationnement payée, une redevance forfaitaire sera due, comme dans les zones rouge et verte.

Plan d'action

Envisager la mise en place d'une zone grise autour de la zone rouge Brabant, ainsi qu'autour de la zone rouge Helmet.

2. CARTES DE STATIONNEMENT

2.1. État des lieux

2.1.1. INVENTAIRE DES CARTES DE DÉROGATION DISPONIBLES

Il existe plusieurs catégories de cartes de dérogation, dont la délivrance est gérée par l'agence régionale parking.brussels :

- Les cartes communales, destinées aux riverains, entreprises et indépendantes de Schaerbeek et qui sont valables en zone verte uniquement. Il en existe deux types :
 - Les cartes riverain, réservée aux résidents de la commune de Schaerbeek et limitée à trois cartes par ménage ;
 - Les cartes professionnelles, réservées aux entreprises et personnes morales ou physique ayant leur siège social ou d'exploitation sur le territoire de la commune, ainsi qu'aux établissements scolaires et aux crèches.
- Les cartes régionales, valables sur l'ensemble de la région de Bruxelles-Capitale, dont il existe également trois types :
 - Les cartes soins médicaux urgents, réservés aux médecins généralistes, pédiatres ou toute personne disposant d'un numéro INAMI qui sont amenées pratiquer des interventions urgentes sur des personnes en danger médical.
 - Les cartes soins médicaux non-urgents à domicile, réservées aux vétérinaires et prestataires de soins liés à des organisations reconnues (COCOF, COCOM, VGC) ou à une fédération professionnelle.
 - Les cartes « professionnels en intervention », réservées aux professionnels amenés à effectuer des interventions dans la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de l'exercice de leur fonction.

La carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées se rajoute à ces cartes de dérogation. Délivrée à l'échelle nationale en suivant un modèle européen, elle permet à ses détenteurs de se stationner gratuitement sans limite de temps en zone verte, et gratuitement pendant 2h en zone rouge sous réserve de l'apposition d'un disque de stationnement à l'avant du véhicule.

En plus des différentes cartes de dérogation disponibles, il existe la possibilité de demander des codes de dérogation pour les visiteurs de la commune de Schaerbeek. Ces codes sont distribués aux ménages ou professionnels schaerbeekois pour leurs visiteurs dans la limite de 450 heures par an par ménage ou professionnel. Ils sont disponibles sous deux tarifs :

- 2.50€ le code pour une durée de 4h30 ;
- 5€ le code pour une journée, soit de 9h à 21h (le stationnement étant gratuit de 21h à 9h).

Ces codes sont valables après activation sur l'ensemble des zones vertes de la commune et sont à activer par sms.

Le tableau ci-dessous fait la synthèse pour l'ensemble de ces cartes de leurs conditions d'obtention, tarifs et règles spécifiques en 2021.

		Condition d'obtention	Tarifs annuels par carte en 2021		Règles spécifiques	
Cartes communales	<u>Cartes riverain</u>	- Être inscrit aux registres de la population ou registres d'attente de la commune de Schaerbeek - Disposer d'un second lieu de résidence dans la commune	1^{ère} carte : 28€ par an ou 56€ pour deux ans 2^{ème} carte : 50€ par an ou 100€ pour deux ans 3^{ème} carte : 250€ par an ou 500€ pour deux ans - Carte pour propriétaire d'une résidence secondaire : 250€ par an		Le nombre de cartes par ménage est limité à trois cartes et ne peut dépasser le nombre de permis de conduire du ménage. La carte ne peut être délivrée pour les véhicules de 3.5T ou plus. La carte est valable en zone verte	
	<u>Cartes professionnels</u>	- Être une entreprise ou personne morale ou physique dont le siège social ou d'exploitation est situé sur le territoire de la commune - Être un établissement d'enseignement ou une crèche sur le territoire de Schaerbeek - Être membre du personnel des zones de police - Être membre du personnel communal schaarbeekoïse	Validité jusqu'à 18h – Véhicules de moins de 4,9 m : - De 1 à 5 cartes : 200 € - De 6 à 20 cartes : 300 € - De 21 à 30 cartes : 600 € - Carte supplémentaire : 800 € Validité jusqu'à 18h – Véhicules de 4,9 m et plus : - De 1 à 5 cartes : 300 € - De 6 à 20 cartes : 500 € - De 21 à 30 cartes : 750 € - Carte supplémentaire : 850 €	Validité jusqu'à 21h - Véhicules de moins de 4,9 m : - De 1 à 5 cartes : 400 € - De 6 à 20 cartes : 600 € - De 21 à 30 cartes : 1200 € - Carte supplémentaire : 1600 € Validité jusqu'à 21h - Véhicules de 4,9 m et plus : - De 1 à 5 cartes : 600 € - De 6 à 20 cartes : 1000 € - De 21 à 30 cartes : 1500 € - Carte supplémentaire : 1700 €	La carte ne peut être délivrée pour les véhicules de 3.5T ou plus. La carte est valable en zone verte.	
			Établissements d'enseignement, crèches + Administration communale + Zones de Police : 75 € par an			
Cartes régionales	<u>Prestataires de soins médicaux urgents</u>	Être médecin généraliste, pédiatre ou posséder un numéro INAMI et prodiguer des soins médicaux dans le cadre d'interventions d'urgences	200 € par an par carte		Le stationnement est limité à maximum 2 heures. La mention « en cours d'intervention » doit être apposée de manière visible sur le parebrise, ainsi qu'un disque bleu de stationnement indiquant l'heure d'arrivée.	
	<u>Prestataire de soins médicaux non urgents à domicile</u>	- Être vétérinaire - Être prestataire de soins liés à des organisations reconnues ou fédération professionnelle	75 € par an par carte		Les cartes sont valables dans toutes les zones de la région Bruxelloise, à l'exception des zones rouge et orange pour la carte des prestations non urgentes à domicile.	
	<u>Carte « professionnels en intervention »</u>	Pouvoir démontrer le besoin d'effectuer des interventions dans la région Bruxelloise dans le cadre de l'exercice de leur profession	90 € par mois par carte		La carte est valable dans l'ensemble des zones grises, vertes, bleues et événement de la région Bruxelloise.	

Tableau 9 Synthèse de la réglementation et tarification des cartes de dérogation stationnement en 2021

Le nombre de cartes de dérogation en circulation par quartier est donné dans le tableau suivant :

Quartier	Riverains					Entreprises & indépendants		Enseignement & crèche	Personnel communal & Police	Total
	1 ^{ère} carte	2 ^{ème} carte	3 ^{ème} carte	Résidence secondaire	Autres	9h – 18h	9h – 21h			
ELISABETH/RIGA/HELMET	3 989	790	71	1	36	363	157	149	15	5 571
FLEUR/FOUQUART/LEOPOLD	3 031	633	46	2	23	133	68	80	7	4 023
GARE DU NORD	763	114	16	2	16	35	30	20	4	1 000
JOSAPHAT/COTEAUX	2 622	493	55	0	13	147	116	106	365	3 917
LIEDTS	3 311	622	74	1	12	218	168	208	545	5 159
LINTHOUT/VERGOTE	1 093	193	8	1	21	59	20	81	5	1 481
PATRIE/DAILLY/BIENFAITEUR S/PARC	4 101	758	63	1	61	232	168	49	4	5 437
PLASKY/REYERS	3 304	553	43	4	45	293	132	163	73	4 610
VOLTAIRE	2 304	473	46	0	19	125	129	106	9	3 211
Total	24 518	4629	422	12	246	1 609	992	962	1 029	34 465

Tableau 10 : Nombre de cartes en circulation par quartier et par type en 2021

On compte 34 465 cartes de dérogation à Schaerbeek. Les cartes les plus distribuées sont les cartes riveraines, elles représentent 87 % du nombre total de cartes, les cartes professionnelles représentent quant à elles 8 % des cartes. Il est intéressant de constater que :

- 82% des cartes riverains sont des 1^{ère} cartes, 16% sont des 2^{èmes} cartes, tandis que les 3^{èmes} cartes représentent 1% des cartes riverains ;
- Environ 40% des entreprises et indépendants disposent de cartes de dérogation valables jusque 21h ;
- La catégorie « autres cartes riverains » regroupe essentiellement les cartes riverains temporaires (délivrées temporairement sous condition d'un changement de plaques d'immatriculation du véhicule par exemple).

La carte ci-dessous reprend de manière synthétique le nombre de cartes riverains et entreprises par quartier.

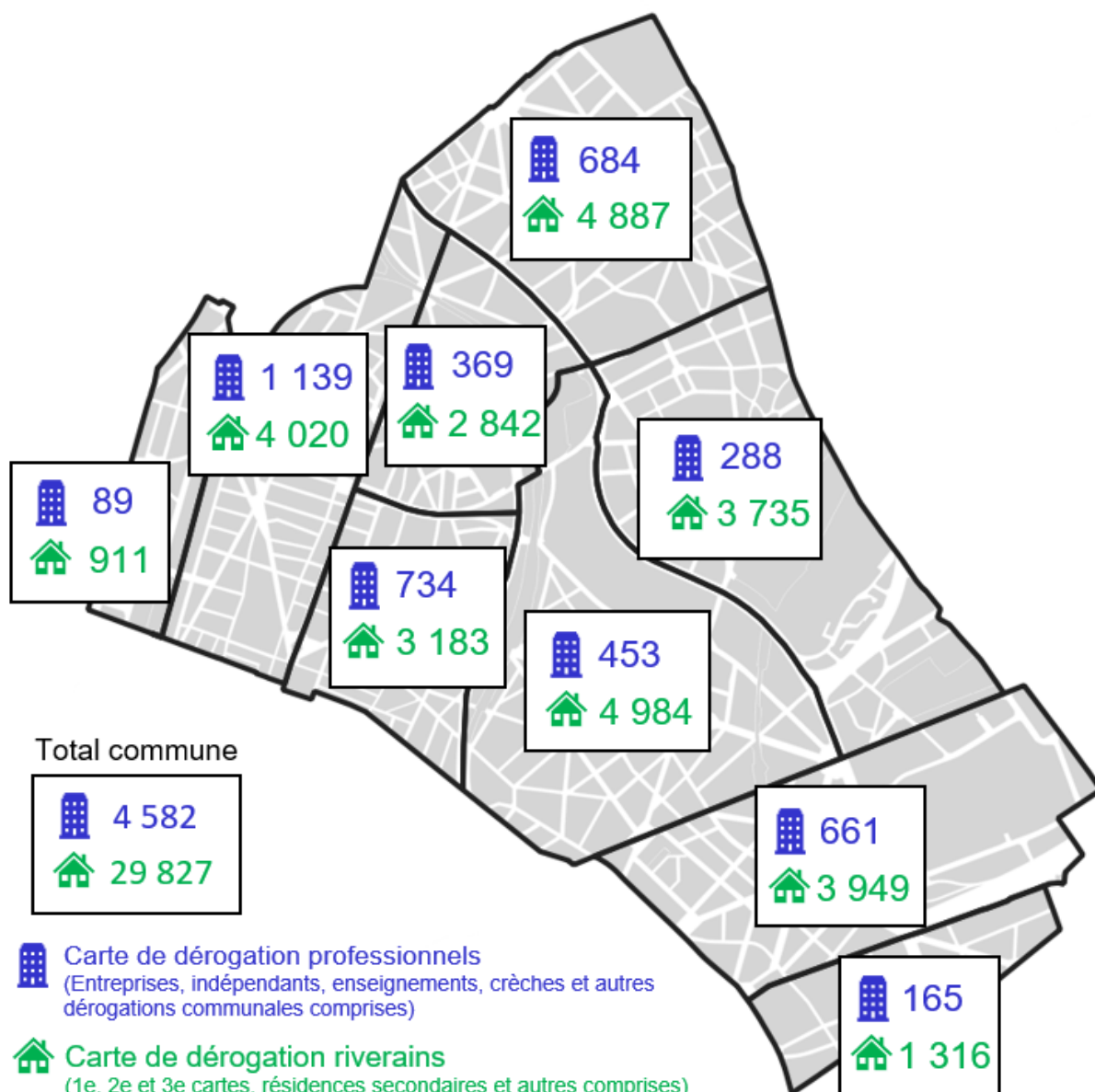


Figure 20 Nombre de cartes riverains et cartes professionnels par quartier
(source : parking.brussels 2021)

2.1.2. CORRÉLATION ENTRE CARTES RIVERAIN ET OFFRE DE STATIONNEMENT

Au vu des taux de congestion abordés précédemment, il apparaît intéressant de mettre en parallèle le nombre de cartes riverains en 2021 avec celui des places disponibles en voirie relevé par parking.brussels la même année. En effet, les cartes riverains représentent un bon indicateur pour estimer le nombre de voitures en stationnement par rue puisqu'avec 29 827 cartes de stationnement en 2021 pour 31 057¹² voitures possédées par les ménages Schaerbeekois, ce sont au minimum environ 96% des ménages équipés d'une voiture qui possèdent une carte de dérogation riverain.

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.

Trois cartes sont proposées ici :

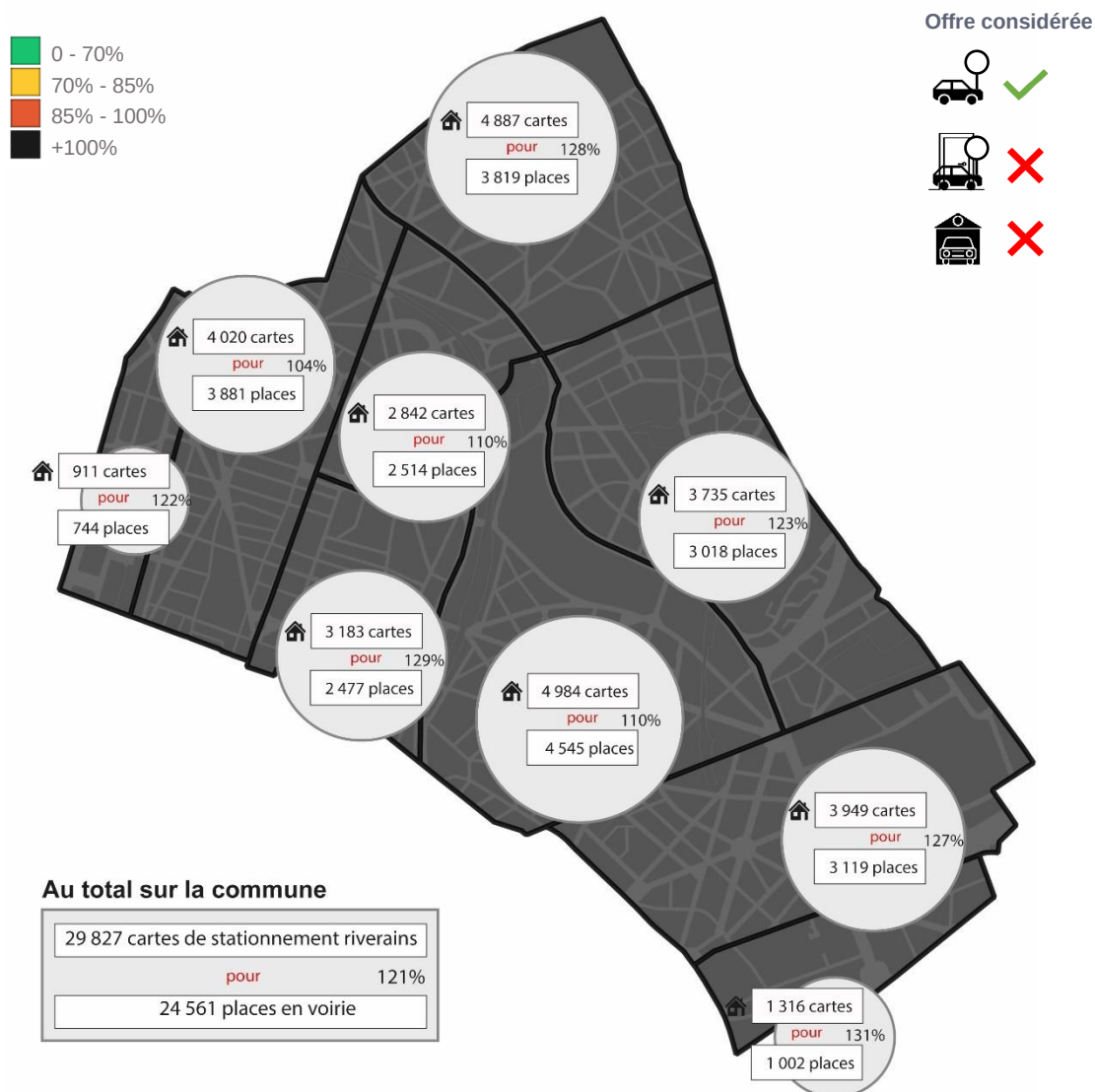
- La première compare le nombre de cartes riverains à l'offre de stationnement en voirie, sans prendre en compte les accès carrossables et le stationnement hors voirie (c'est l'offre minimaliste) ;
- La deuxième effectue la même comparaison, en prenant en compte les accès carrossables mais sans prendre en compte le stationnement hors voirie ;
- Les troisième et quatrième effectuent la même comparaison que les précédentes, mais en prenant en compte le stationnement hors voirie destiné aux logements¹³.

Deux cas de figure :

- Dans le cas d'un garage devant lequel il est possible de se garer, la troisième prend en compte uniquement le nombre de places dans le garage mais pas la place en voirie, devant le garage (l'accès carrossable).
- Dans le cas d'un garage devant lequel il est possible de se garer, la quatrième prend en compte l'accès carrossable plus le nombre de places dans le garage (c'est l'offre maximaliste).

¹² Données Statbel 2019, prenant en compte les véhicules de société, voir partie 0.

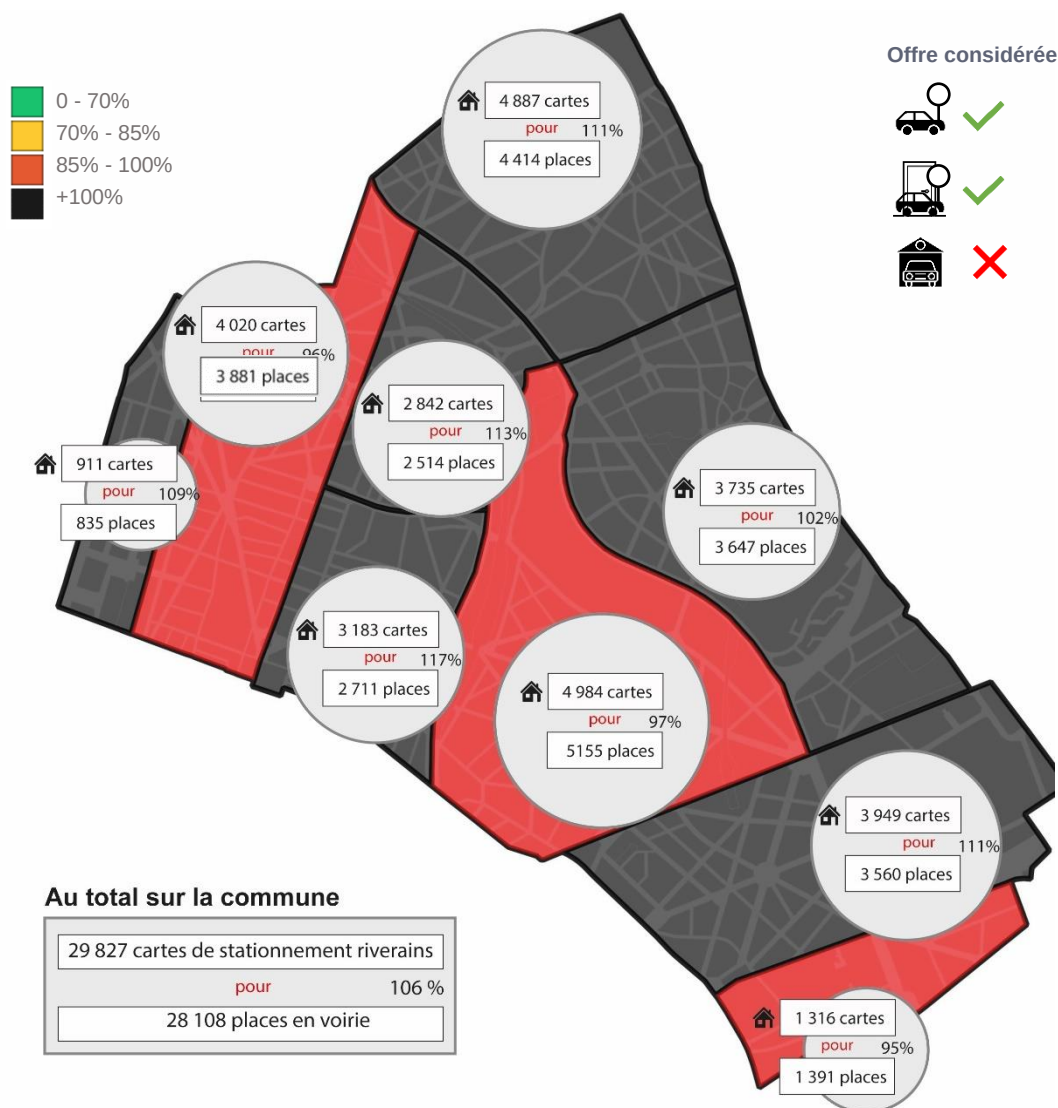
¹³ Sont comptabilisées dans l'offre hors voirie réservée aux logements les données issues de l'inventaire des parkings de 10 places et plus (renseignées en catégorie « résidentiel »), réalisé en 2021 dans le cadre de l'étude des opportunités de stationnement hors voirie sur le territoire de Schaerbeek menée par le BRAT pour la Commune de Schaerbeek (se référer au chapitre 5 – Stationnement hors voirie du présent rapport pour plus de détails). A celles-ci s'ajoutent également les données concernant les parkings de moins de 10 places en catégorie « résidentiel » issues de la base de données utilisée lors du PACS de 2016.



**Figure 21 : Ratio entre le nombre de cartes riverain et l'offre en voirie en 2021
(accès carrossables non compris, stationnement hors voirie non compris)**

Sur cette première carte, en ne prenant en compte que les places en voirie, sans les accès carrossables ni le stationnement hors voirie, on peut constater que dans la plupart des quartiers le nombre de cartes riverain dépasse le nombre de places disponibles. Ainsi en supposant que l'ensemble des riverains soient stationnés en même temps en voirie sur les places réglementées, l'ensemble des quartiers s'exposerait à des problèmes de saturation des parkings et à du stationnement illicite.

En pratique l'ensemble des riverains n'est cependant jamais stationné en même temps, mais cet écart d'environ 5 300 cartes par rapport au nombre de places est significatif de la difficulté qu'il peut y avoir à trouver une place notamment en période nocturne pour les riverains de certains quartiers, comme celui de Josaphat/Coteaux par exemple. Par ailleurs, les accès carrossables ainsi que l'offre de parking hors voirie viennent compléter l'offre en voirie et permet d'atténuer le phénomène.



**Figure 22 : Ratio entre le nombre de cartes riverain et l'offre en voirie en 2021
(accès carrossables compris, stationnement hors voirie non compris)**

La deuxième carte présente le nombre de cartes riverain par rapport à l'offre de stationnement en voirie, en prenant en compte les accès carrossables. En effet ceux-ci peuvent être utilisés par les propriétaires de garage sous réserve que la plaque de la voiture soit affichée au-devant de la porte de garage et représentent donc une offre de stationnement complémentaire au reste de l'offre de stationnement en voirie. Par rapport à la première carte, la différence entre nombre de cartes riverain et offre en voirie est réduite mais de nombreux quartiers ont toujours un nombre de cartes supérieur à l'offre. Une majorité de ces quartiers présentent par ailleurs un taux de congestion supérieur à 85% la nuit.

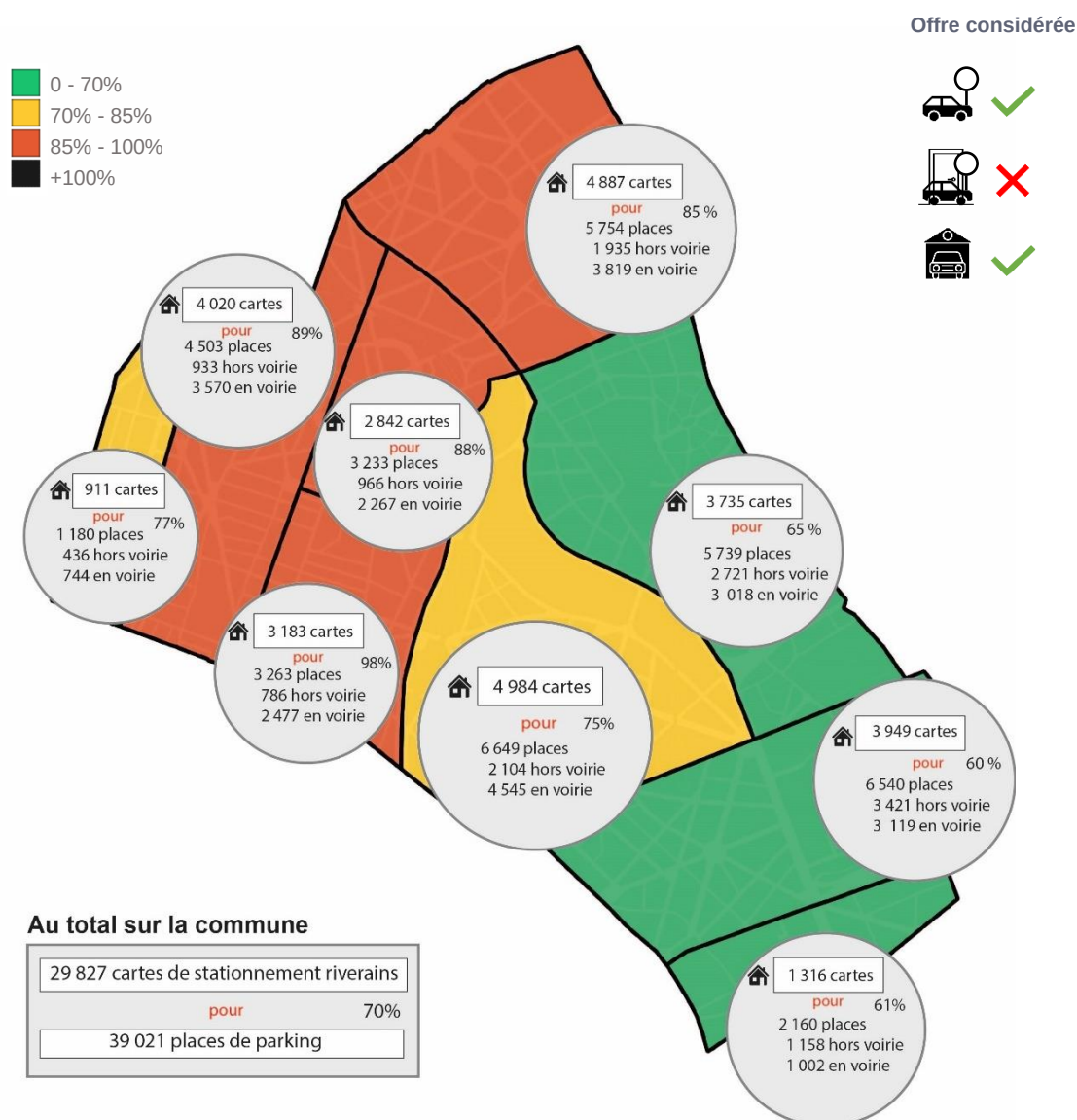


Figure 23 : Ratio entre le nombre de cartes riverain et l'offre en voirie en 2021
 (accès carrossables non compris, stationnement hors voirie destiné aux logements compris)

La troisième carte présente le nombre de cartes de stationnement riverain par rapport à l'offre de stationnement en voirie ainsi que hors voirie destinée aux logements. Cette carte ne prend pas en compte les places se trouvant devant les accès carrossables qui mènent à ces emplacements hors voirie. Dans une telle situation, la plupart des quartiers de Schaerbeek présenteraient une capacité de stationnement suffisante comparativement au nombre de cartes riverain distribuées, à l'exception des quartiers Josaphat/Coteaux, Voltaire voir Liedts pour lesquels la demande resterait relativement élevée par rapport à l'offre. Cette carte fait ressortir les quartiers disposant d'une réserve hors-voirie à destination des riverains importante. Cette carte est déclinée ci-dessous de manière similaire, mais en prenant en compte les accès carrossables.

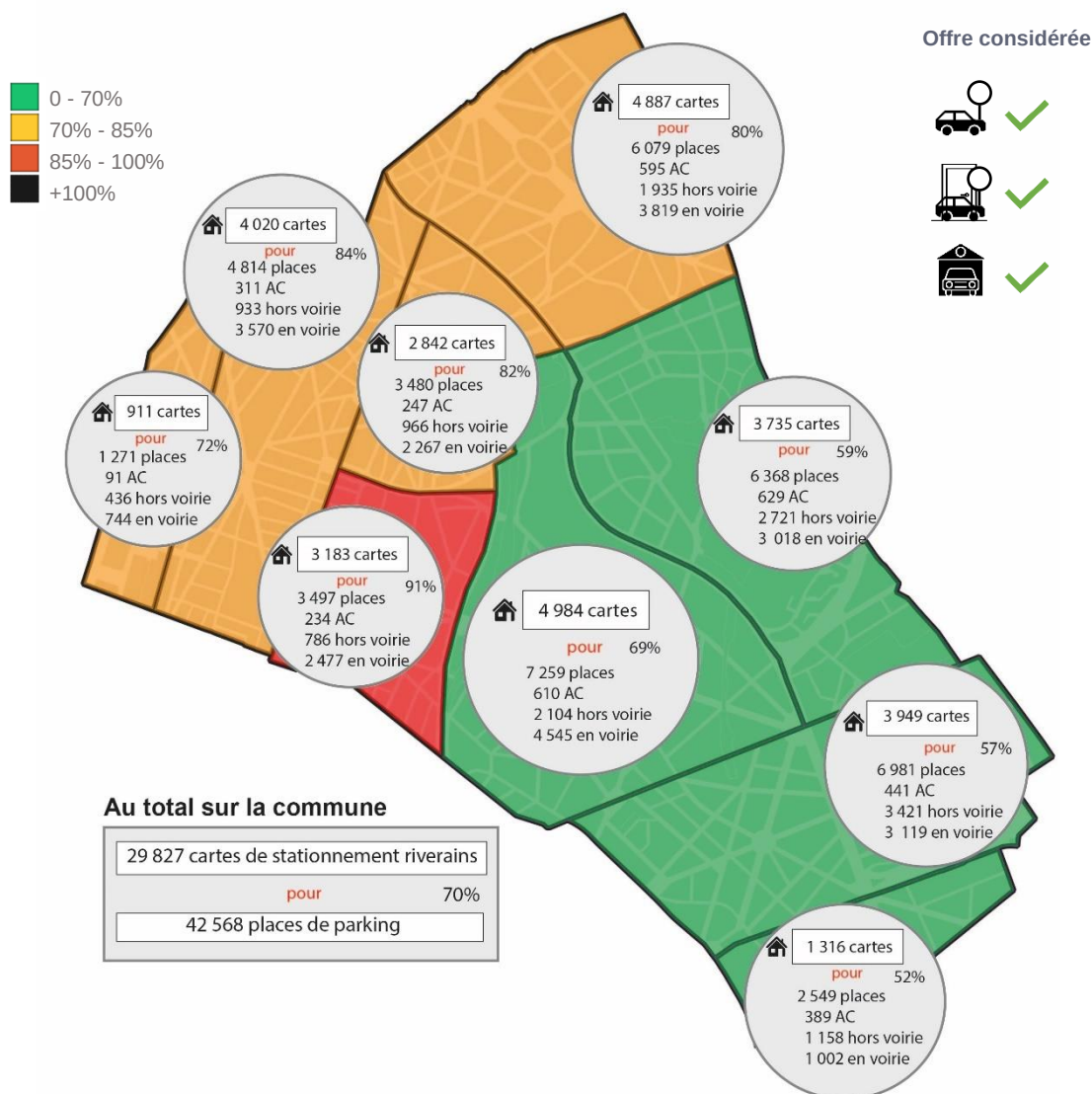


Figure 24 : Ratio entre le nombre de cartes riverain et l'offre en voirie en 2021
 (accès carrossables compris, stationnement hors voirie destiné aux logements compris)

Enfin, la quatrième carte présente le nombre de cartes de stationnement riverain par rapport à l'offre de stationnement en voirie (dont les accès carrossables) ainsi que hors voirie destinée aux logements. Cette représentation maximaliste de l'offre en stationnement tient compte des places au-devant des entrées carrossables, car il est techniquement possible d'occuper les emplacements en et hors voirie en même temps (ex : la première voiture du ménage stationnée à l'intérieur du garage et la seconde devant l'accès carrossable). Cette carte permet de mettre en avant le fait que certains riverains utilisent un espace de stationnement hors voirie alors qu'ils disposent d'une carte riverain.

2.2. Évolution depuis 2016

2.2.1. ÉVOLUTION DES CARTES DE DÉROGATION

Certains types de cartes de dérogation ont été supprimées le 01/02/2017 :

- Les cartes « Riverains temporaires »
- Les cartes « Commerçants ambulants »
- Les cartes « Chantiers temporaires »
- Les cartes pour véhicules de plus de 3.5T

Les cartes « Commerçants ambulants » et « Chantiers temporaires » font maintenant l'objet de procédures spécifiques en lien avec la commune. Enfin les cartes pour véhicules de plus de 3.5T ont été supprimées, les cartes riverain et professionnel étant par ailleurs réservées aux véhicules de moins de 3.5T.

Depuis le 01/01/2020, les tickets à gratter pour visiteurs ont été remplacés par des codes de dérogation « visiteur », au prix de 2.50€ pour 4h30, 5€ par jour et octroyés aux ménages et professionnels dans la limite de 450 heures par an maximum, à activer par sms.

Enfin depuis le 01/02/2017, le fonctionnement de la carte professionnels a été modifié afin de prendre en compte la longueur et l'heure de validité :

Fonctionnement de la carte pro. avant le 01 février 2017

Pas de distinction de taille ni de durée, par carte et par an

- De 1 à 5 cartes : 150 €
- De 6 à 20 cartes : 250 €
- De 21 à 30 cartes : 500 €
- Carte supplémentaire : 600 €

Fonctionnement de la carte pro. actuelle

Validité jusqu'à 18h – Véhicules de moins de 4,9 m : • De 1 à 5 cartes : 200 € • De 6 à 20 cartes : 300 € • De 21 à 30 cartes : 600 € • Carte supplémentaire : 800 €	Validité jusqu'à 21h - Véhicules de moins de 4,9 m : • De 1 à 5 cartes : 400 € • De 6 à 20 cartes : 600 € • De 21 à 30 cartes : 1200 € • Carte supplémentaire : 1600 €
Validité jusqu'à 18h – Véhicules de 4,9 m et plus : • De 1 à 5 cartes : 300 € • De 6 à 20 cartes : 500 € • De 21 à 30 cartes : 750 € • Carte supplémentaire : 850 €	Validité jusqu'à 21h - Véhicules de 4,9 m et plus : • De 1 à 5 cartes : 600 € • De 6 à 20 cartes : 1000 € • De 21 à 30 cartes : 1500 € • Carte supplémentaire : 1700 €

Figure 25 Evolution du fonctionnement de la carte professionnels entre 2016 et la situation actuelle

2.2.2. ÉVOLUTION DE LA CORRÉLATION ENTRE CARTES RIVERAIN ET OFFRE DE STATIONNEMENT

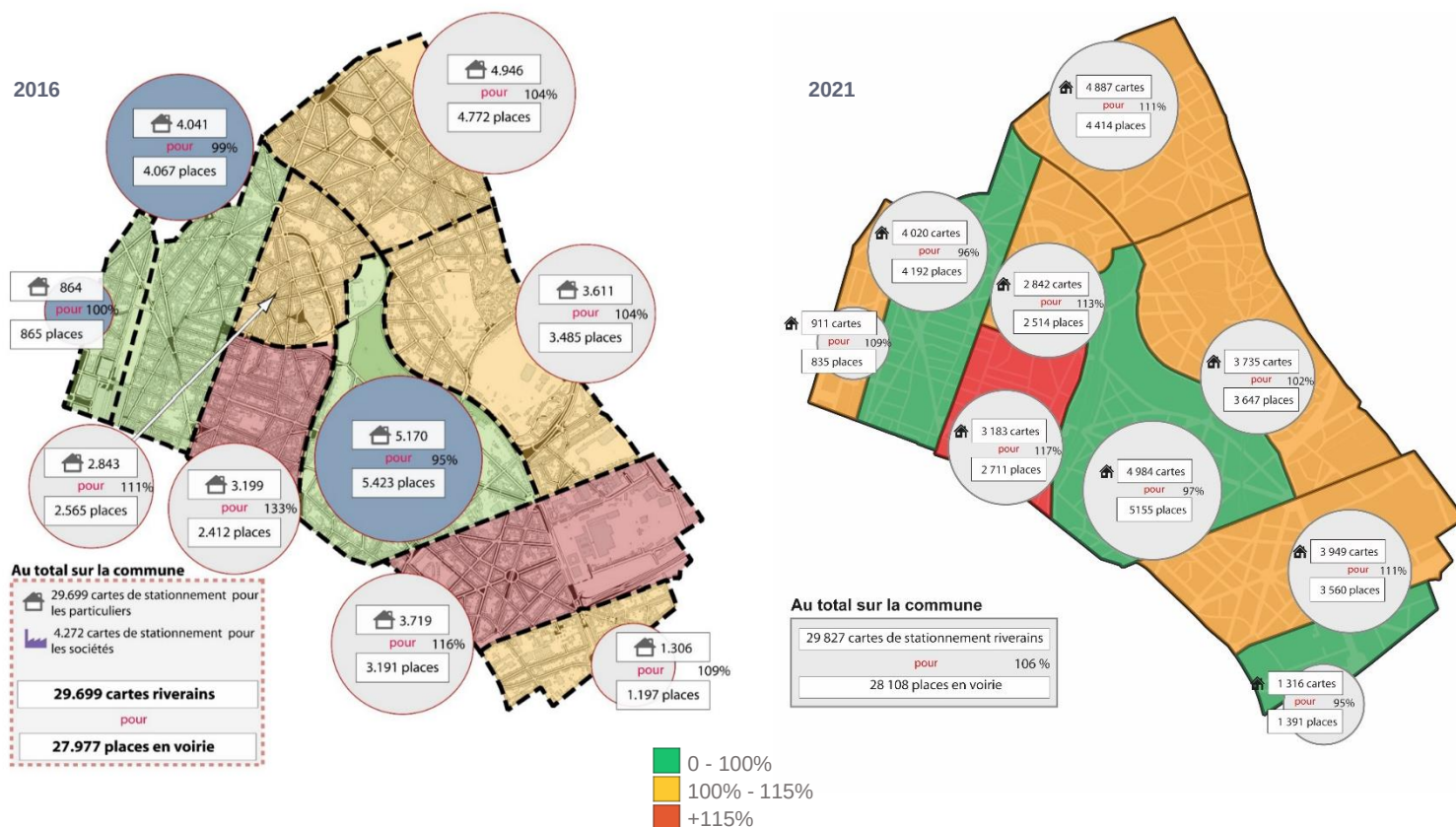


Figure 26 Évolutions du rapport entre cartes de stationnement riverain et offre en voirie entre 2016 et 2021 - accès carrossables compris, stationnement hors voirie non compris

La comparaison de l'offre entre 2015 et 2020 est réalisée sans prendre en compte les accès carrossables car ceux-ci n'ont pas été pris en compte sur les cartes de 2016. De la même façon, la typologie pour les aplats de couleur reprenant le ratio cartes riverains / offre en stationnement a été calqué sur celle de 2016 afin de faciliter la comparaison.

Les relevés de l'offre ont été effectués sur le terrain par des moyens humains, en 2015 comme en 2020. Ainsi, les variations observées entre ces deux périodes se justifient en grande partie par des changements méthodologiques mis en place afin d'améliorer la précision du comptage effectué.

Pour ce calcul, le nombre de places en voirie prend en compte les accès carrossables. Que ce soit en 2016 ou en 2020, le rapport entre nombre de cartes riverain en circulation et le nombre de places de stationnement en voirie est toujours supérieur à 100%, c'est-à-dire qu'il y a plus de cartes riverains que de places disponibles en voirie sur l'ensemble de la commune. Cependant, ce rapport tend à baisser, en effet on constate :

- Une légère augmentation du nombre de cartes de stationnement pour riverains de 29 699 carte en 2016 à 29 827 cartes en 2021, soit environ + 128 cartes;
- L'augmentation du nombre de places de stationnement en voirie de 27 977 place en 2016 à 28 108 places en 2021, soit environ + 130 places. Cette augmentation est due à la méthodologie appliquée pour compter le nombre d'accès carrossable qui n'est pas la même en 2016 et en 2020, ce

changement de méthodologie induit une augmentation du nombre d'accès carrossables relevés et donc une augmentation du nombre de places de stationnement utilisé pour ce calcul.

La baisse de ce rapport, traduisant d'une certaine manière la pression du stationnement dans un quartier, est particulièrement marquée dans les quartiers Josaphat/Coteaux (passage de 133% de cartes par place en 2016 à 117% en 2021) et Plasky/Reyers (passage de 116% en 2016 à 111 % en 2021).

2.3. Plan d'action

2.3.1. CARTES DE DÉROGATIONS

2.3.1.a. MISE EN CONFORMITÉ DES TARIFS AVEC LE NOUVEL ARRÊTÉ

Le projet d'arrêté du gouvernement de la région Bruxelles-Capitale du 24/12/2021 prévoit des changements au niveau du nombre et du prix des cartes riverains accordées par ménage :

Selon le projet d'arrêté du 24/12/21 :

Art. 11. Dans l'article 51 du même arrêté, remplacé par l'article 37 de l'arrêté du 27 octobre 2016, les phrases « Le conseil communal peut décider, de manière motivée, d'autoriser une troisième carte "riverain" par ménage, après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement. Le cas échéant, le conseil communal fixe, en concertation avec l'Agence du stationnement, les critères qui justifient l'octroi d'une troisième carte de dérogation par ménage. Le conseil communal motive cette décision lors de l'élaboration du Plan d'action communal de stationnement. » sont abrogées.

Art. 12. L'article 54 du même arrêté, remplacé par l'article 40 de l'arrêté du 27 octobre 2016, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 54. Le prix des cartes de dérogation "riverain" est de:

- minimum 15 euros par an pour la première carte de dérogation ;
- minimum 120 euros par an pour la deuxième carte de dérogation ;
- minimum 500 euros par an pour la carte de dérogation "riverain" destinée aux personnes ayant une résidence secondaire sur le territoire de la commune.

Le demandeur d'une carte de dérogation "riverain" répond des éventuels coûts liés à l'utilisation de technologie lors de la délivrance et de l'utilisation de la carte de dérogation. »

Ainsi il ne sera plus possible pour une commune d'accorder une troisième carte « riverain », même par décision du conseil communal. Par ailleurs le prix de la carte riverain à Schaerbeek doit évoluer de la manière suivante pour être en conformité avec le dernier arrêté gouvernemental :

Tableau 11 Evolution de la tarification pour les cartes de dérogation "riverain" à mettre en place à Schaerbeek

	Tarifs annuels en place à Schaerbeek	Nouveaux tarifs annuels
1ère carte	28 €	15 € minimum
2ème carte	50 €	120 € minimum
3ème carte	250 €	Interdite
Carte pour propriétaires d'une résidence secondaire	250 € par an	500€ minimum

Plan d'action

Dans un premier temps la commune se conformera aux nouveaux tarifs minimums annuels, excepté pour la 1^{ère} carte riverain qui resterait à 28€. Il ne sera plus possible d'obtenir une 3^{ème} carte riverain par ménage

2.3.1.b. ÉVOLUTION DES TARIFS

Les tarifs fixés par l'arrêté sont des tarifs minimums, ce qui laisse la liberté à la commune de proposer des tarifs plus dissuasifs.

Le graphique ci-dessous reprend les prix mensuels des cartes riverains pour plusieurs grande ville, ce graphique est extrait d'un benchmark réalisé par parking.brussels en 2020.

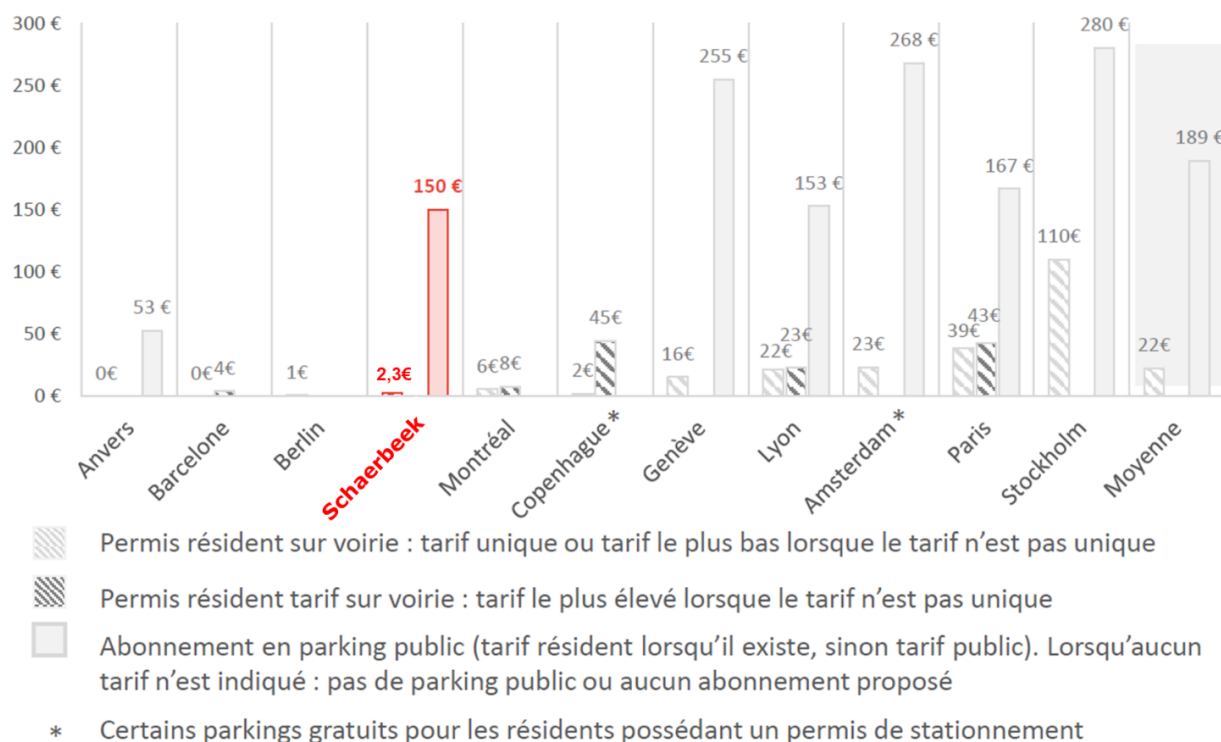


Figure 27: Tarifs pour un mois de stationnement dans un quartier résidentiel dense - Source: Benchmark parking.brussels 2020

Les tarifs minimums fixés par l'arrêté sont bien plus bas que ceux existants dans les autres villes européennes. A Amsterdam et à Paris (villes aux PIB/habitant comparables à la RBC), les tarifs par an des cartes de stationnement sont les suivants :

Amsterdam (les prix variant suivant les quartiers, sont donnés ici les minimum et maximum)

- Quartier le plus cher : 46,8 €/mois (soit 561,6 €/an)
- Quartier le moins cher : 2,5 €/mois (soit 30 €/an)

Paris (les prix varient en fonction de la durée de validité de la carte achetée, qui peut être achetée soit pour un an, soit pour 3 ans)

- Avec une carte valable un an : 42,75 €/mois (soit 513 €/an)
- Avec une carte valable trois ans : 39 €/mois (soit 468 €/an)

Il est aussi intéressant de noter que plusieurs villes comme Montréal, Paris ou encore Grenoble proposent des tarifications sociales afin de ne pas impacter démesurément les ménages précaires et augmenter la part du budget mobilité dans des budgets déjà serrés.

Plan d'action

Envisager une tarification plus dissuasive

2.3.2. POLITIQUE DE SECTORISATION

Actuellement, les cartes de dérogations sont valables sur l'ensemble du territoire schaarbeekoïse ce qui ne permet pas de dissuader les déplacements intracommunaux en voiture qui représentent une part non négligeable du trafic de transit observé à Schaerbeek. Une solution pour limiter ces déplacements serait, de proposer une sectorisation du stationnement sur le territoire communal.

La sectorisation du stationnement fait partie des mesures reprises dans le PRPS. Cette sectorisation a pour objectif de :

- Protéger les quartiers où il y a une forte pression sur le stationnement en privilégiant ceux qui y habitent ;
- Dissuader les déplacements intracommunaux en voiture, qui peuvent se faire en transports en commun et modes doux.

Les articles 46 et 47 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation du 18 juillet 2013, repris ci-dessous, fixe le cadre réglementaire pour la mise en place de la sectorisation

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. Ces secteurs de stationnement délimitent les voies sur lesquelles chaque carte de dérogation est valable. La superficie d'un secteur de stationnement ne peut pas être supérieure à 150 ha. Les conseils communaux peuvent proposer à l'Agence du stationnement des adaptations de cette sectorisation à la réalité du terrain, sous réserve du respect des règles définies par le présent arrêté. L'Agence du stationnement veille à la cohérence des secteurs de stationnement entre communes limitrophes et à l'équilibre d'ensemble au niveau régional. L'Agence du stationnement développe un système informatisé permettant de systématiser et d'harmoniser le découpage.*

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. Cette révision peut être sollicitée par un conseil communal, un comité de quartier, une association locale ou un particulier, pour autant qu'il démontre son intérêt propre à agir et formule une demande compatible avec les principes d'établissement initial du découpage et de validité géographique des cartes de dérogation. Le nouveau découpage prend effet au 1er septembre d'une année paire.*

Cette sectorisation est déjà mise en place pour les communes d'Anderlecht (8 secteurs), Ixelles (3 secteurs), Ganshoren (9 secteurs) et Jette (12 secteurs). Pour ces communes, les cartes de dérogation sont valables dans le secteur de résidence du possesseur de la carte de dérogation et parfois dans un ou plusieurs secteurs limitrophes à ce secteur.

La proposition faite dans le cadre de ce PACS pour la commune de Schaerbeek vise à expliquer le principe de sectorisation **au travers d'une proposition concrète qui devra être approfondie par la suite**. La commune de Schaerbeek pourrait être découpée en 7 secteurs, de la manière suivante :

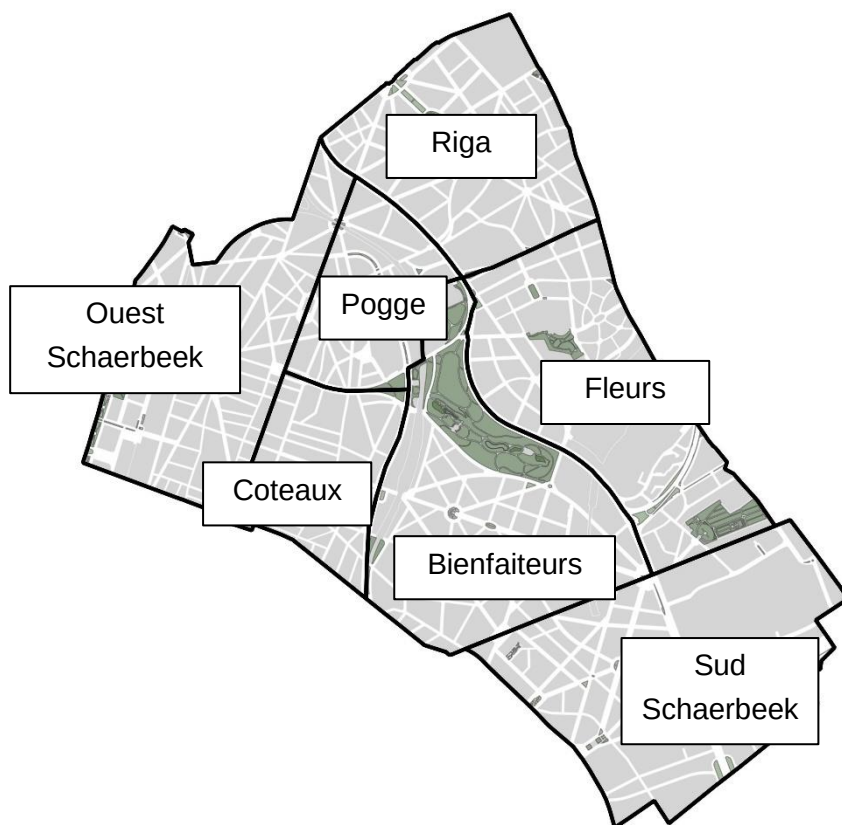


Figure 28 Proposition de sectorisation de la commune de Schaerbeek

La sectorisation aurait pour principe de limiter la validité des cartes de dérogation riverains et professionnels au quartier dans lequel réside le riverain ou l'entreprise détenteur de la carte.

Ces différents secteurs sont caractérisés par une population et un nombre de places en voirie hétérogène. Afin d'assurer un accès au stationnement équitable de secteur en secteur, il est proposé ici de permettre aux résidents et entreprises d'un secteur de stationner dans certaines rues limitrophes du secteur. Plus le secteur présente un taux de congestion important, plus le nombre de voiries limitrophes pris en compte est important. Les poches de stationnement, comme le boulevard Lambermont, l'avenue Voltaire ou l'avenue Deschanel ont également été ajoutées à certains secteurs, le but étant d'assurer à chaque riverain la disponibilité d'une place de stationnement sur laquelle sa carte de dérogation est valable.

Plan d'action

Envisager la mise en place d'une sectorisation sur les cartes de stationnement à Schaerbeek.

Les cartes ci-dessous présentent une **proposition** de cette sectorisation secteur par secteur. Les pointillés noirs représentent la zone de résidence tandis que les aplats de couleurs représentent la zone dans laquelle la carte de dérogation est valable.

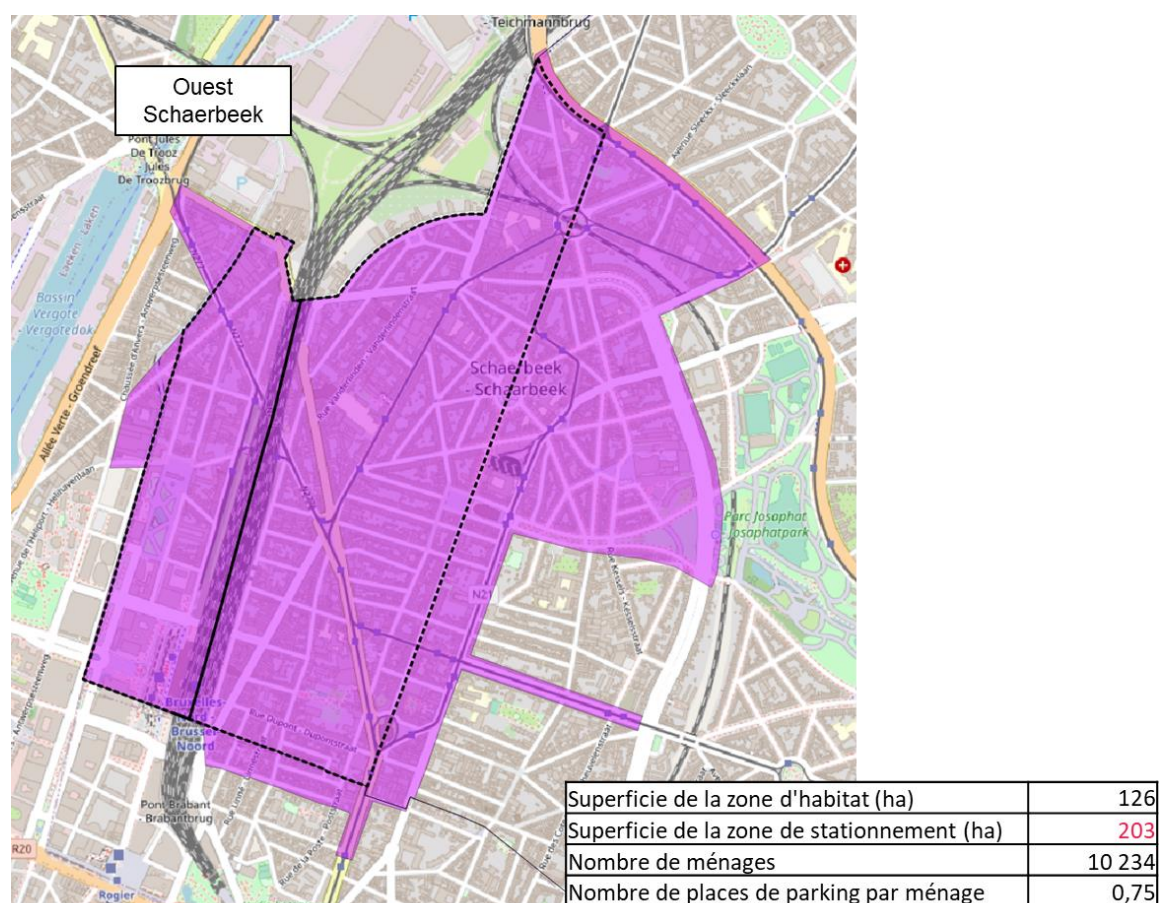


Figure 29 Proposition de sectorisation pour le secteur "Ouest Schaerbeek"

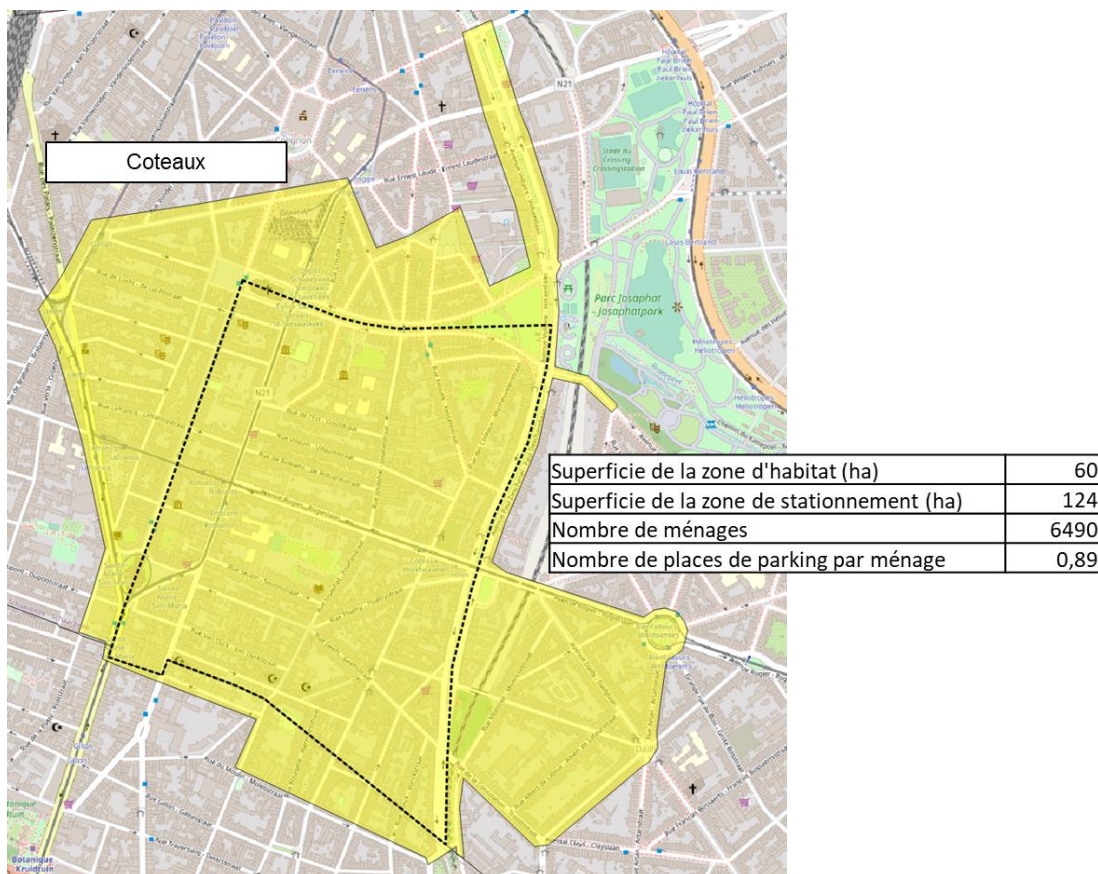


Figure 30 Proposition de sectorisation pour le secteur 'Coteaux'

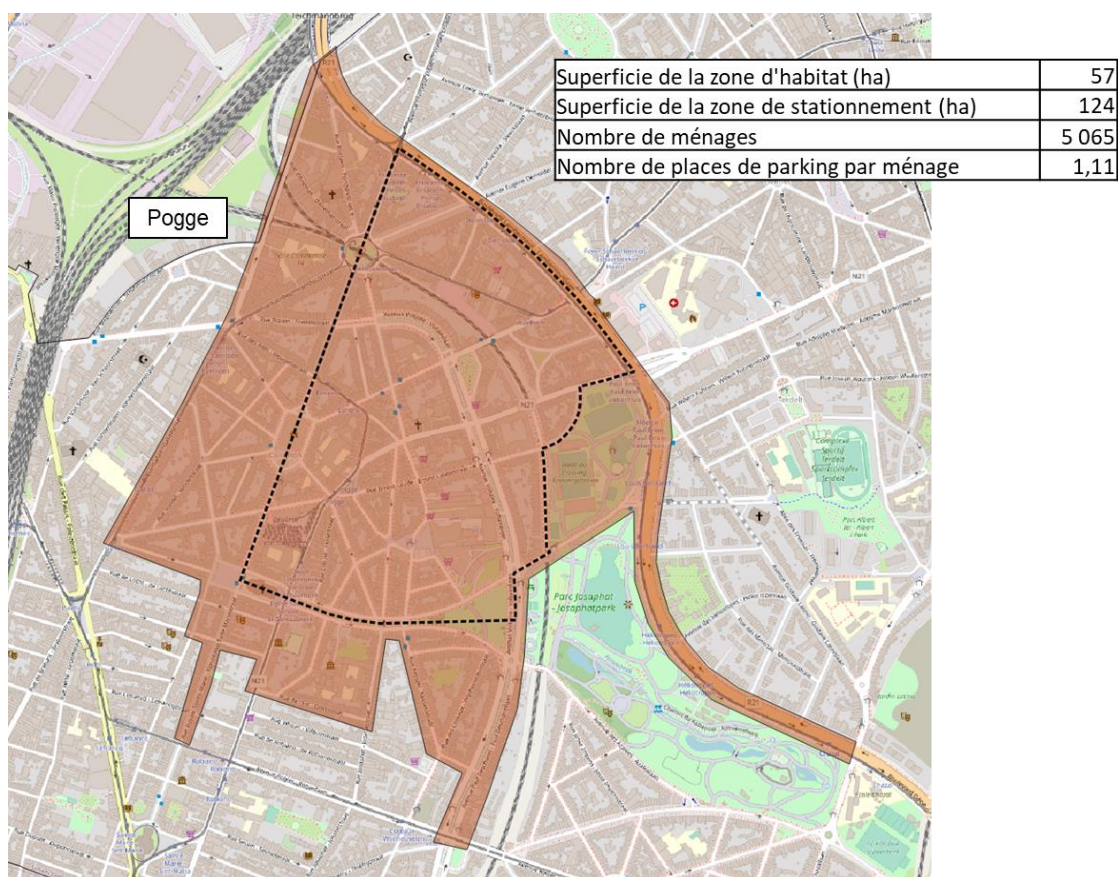


Figure 31 Proposition de sectorisation pour le secteur "Pogge"

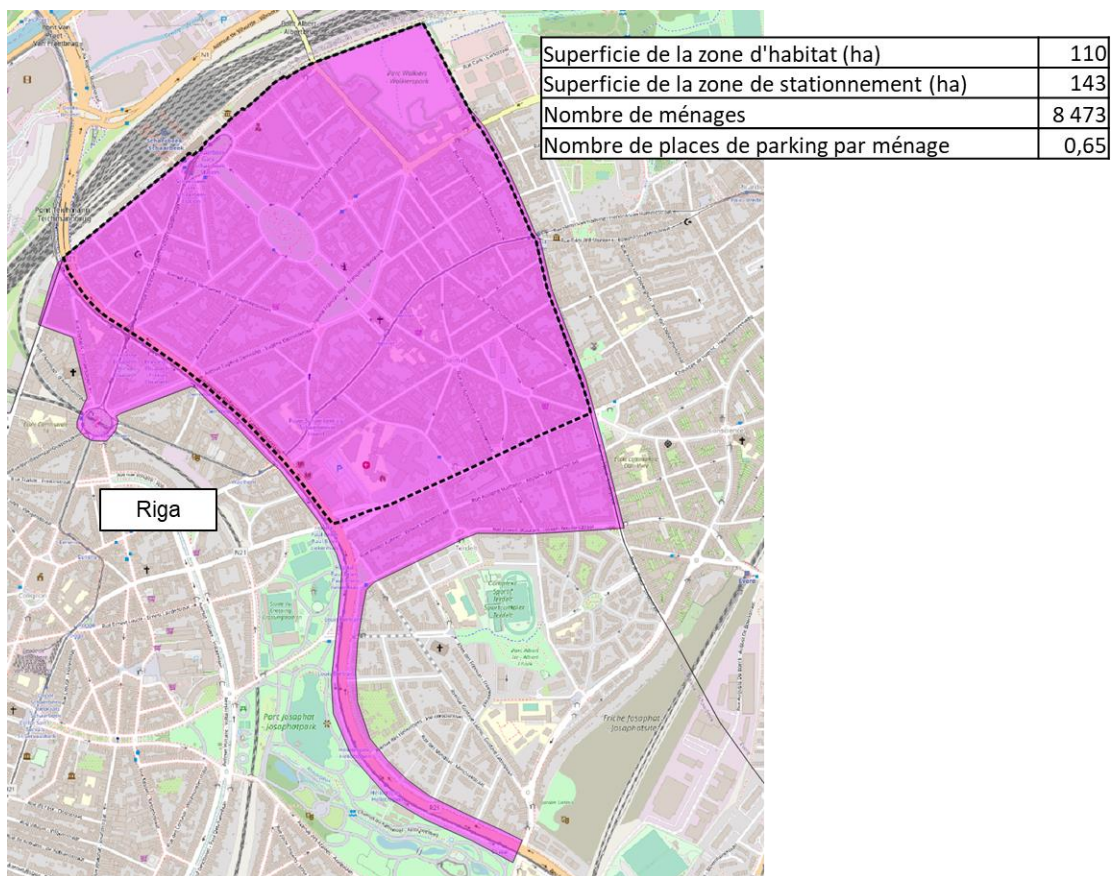


Figure 32 Proposition de sectorisation pour le secteur "Riga"

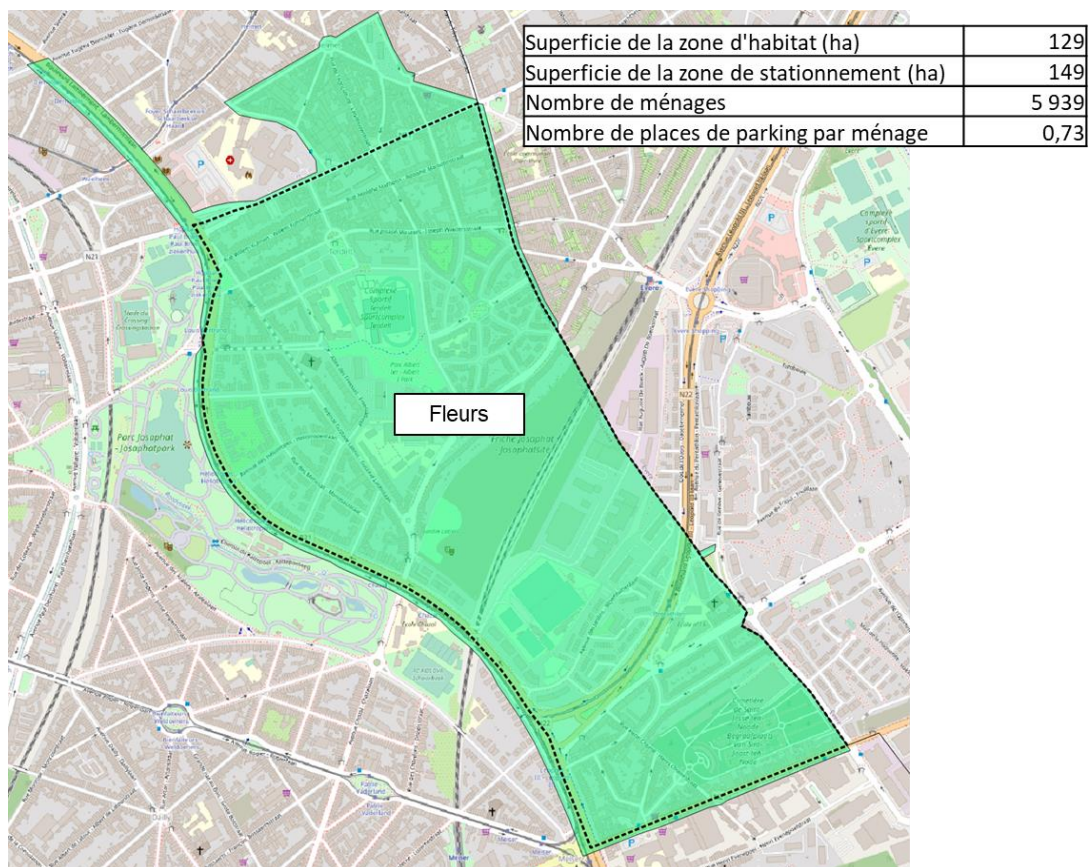


Figure 33 Proposition de sectorisation pour le secteur "Fleurs"

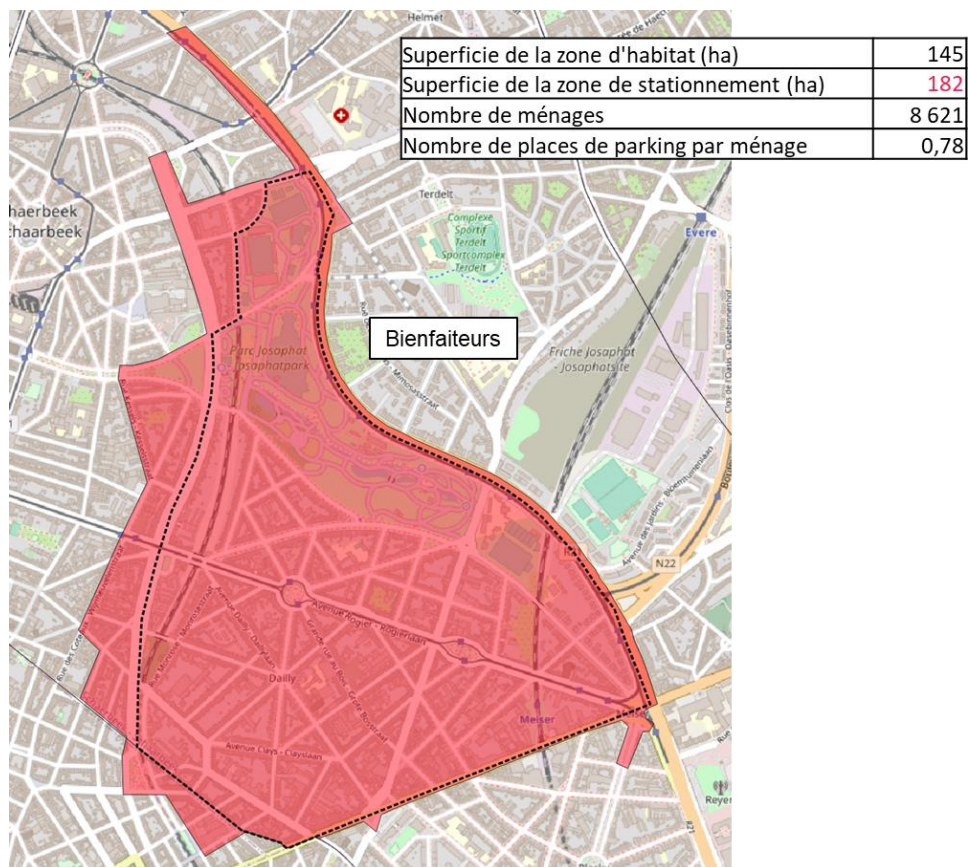


Figure 34 Proposition de sectorisation pour le secteur "Bienfaiteurs"

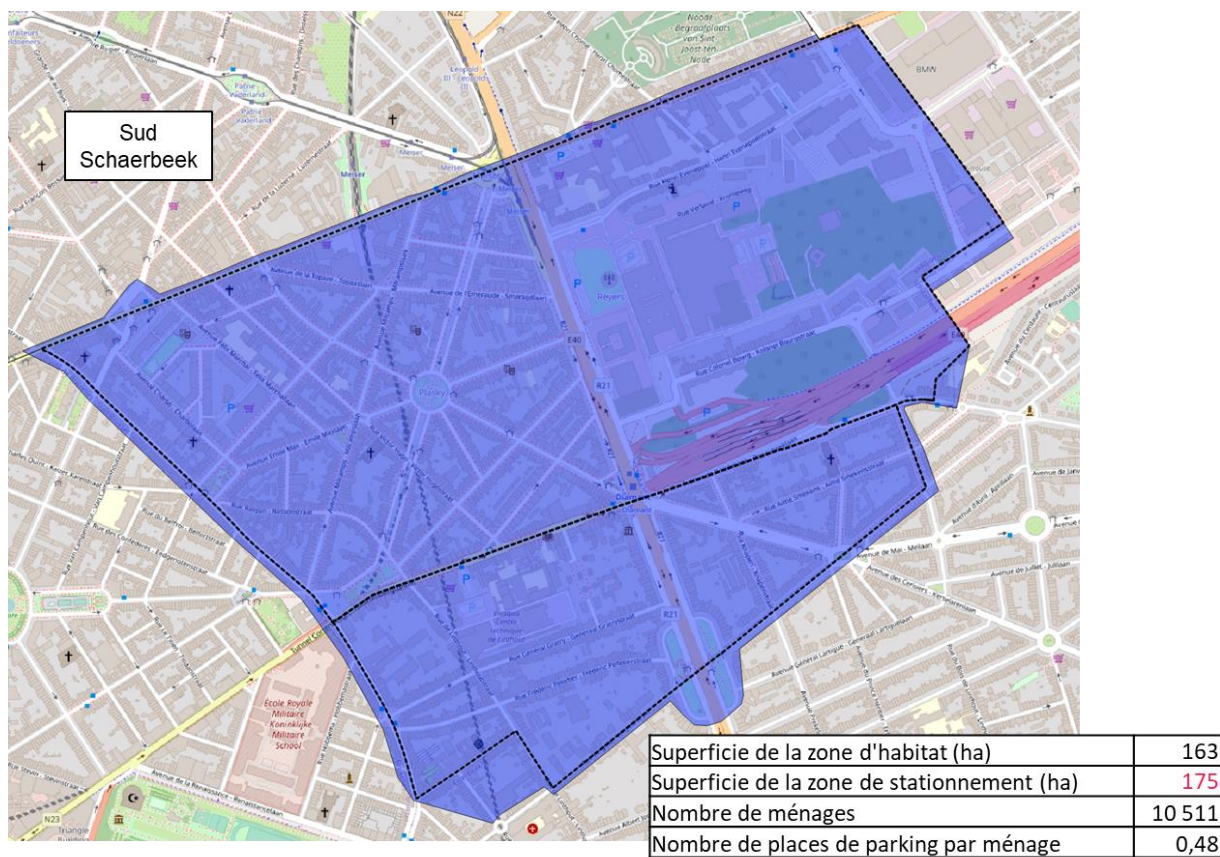


Figure 35 Proposition de sectorisation pour le secteur "Sud Schaerbeek"

2.3.3. MISE EN PLACE DE QUOTAS/MORATOIRE SUR LA VENTE DE CARTES DE STATIONNEMENT

2.3.3.a. CADRE RÉGLEMENTAIRE

La mise en place de quotas ou d'un moratoire pour les cartes de dérogation fait partie de l'accord de majorité. Le PRPS actuel prévoit le cas où une commune souhaiterait imposer des quotas sur la vente de cartes de stationnement riverain, notamment dans les articles 52 et 53 de l'arrêté gouvernemental du 18 Juillet 2013, repris ci-dessous.

Selon l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation du 18 Juillet 2013

Art. 52. Les conseils communaux peuvent limiter, sur avis conforme du Gouvernement de la Région, et après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement, le nombre total de cartes de dérogation « riverain » valables sur un secteur de stationnement au nombre de places de stationnement existant sur ce secteur ou à un nombre inférieur.

Pour les secteurs limitrophes d'une autre commune et les secteurs de stationnement à cheval sur plusieurs communes, cette limitation n'est applicable que si les communes concernées passent un accord à ce sujet.

Le dispositif décrit à l'alinéa premier peut aussi être appliqué à un ensemble de secteurs de stationnement d'une commune ou de plusieurs communes limitrophes qui passent un accord entre elles. Dans un ensemble de secteurs de stationnement, la validité d'une carte de dérogation « riverain » reste limitée à 150 ha maximum.

Art. 53. Si les conseils communaux instaurent des quotas pour les cartes de dérogation « riverain », conformément au système décrit à l'article 52, la carte de dérogation délivrée n'aura qu'une validité d'un an.

Par ailleurs, les cartes de dérogation seront délivrées d'après les priorités suivantes, par ordre décroissant :

1. La première carte de dérogation « riverain » du ménage;
2. Les véhicules satisfaisant aux critères agréés par l'Agence du stationnement;
3. La carte de dérogation « riverain temporaire »;
4. La 2e carte de dérogation « riverain » du ménage;
5. Les éventuelles 3e cartes de dérogation « riverain ».

L'article 52 permet ainsi de limiter le nombre de cartes de dérogation riverain délivrées au nombre de places de stationnement existantes sur le secteur ou à un nombre inférieur.

2.3.3.b. ÉLÉMENTS DE REFLEXION, POINTS D'ATTENTION

La commune de Schaerbeek est sujette à une forte demande de stationnement en soirée émanant notamment de ses riverains, comme vu en partie 1.1.3.a. Par ailleurs, dans de nombreux quartiers le nombre de cartes de dérogation riverains émises en 2021 est supérieur au nombre de places disponibles en voirie. Afin d'apaiser la pression sur le stationnement en voirie, plusieurs solutions sont donc possibles :

- Augmenter l'offre en voirie, ce qui paraît difficilement envisageable au vu des contraintes spatiales actuelles ;
- Mettre en avant l'usage de l'offre de stationnement hors voirie, ce point étant traité en partie 5.3 ;
- Diminuer la demande de stationnement.

L'une des manières de diminuer la demande de stationnement à court terme serait d'imposer des quotas sur le nombre de cartes de dérogation riverains émises par année. Une telle mesure aurait les effets directs suivants :

- D'une part, une diminution du nombre de voitures stationnées en soirée (avant 21h) et donc plus de facilité à trouver une place pour les riverains ;
- D'autre part, une incitation pour les riverains utilisant peu leur voiture de la laisser de côté pour privilégier les modes doux ou le carsharing.

Les risques principaux d'une telle mesure sont cependant les suivants :

- De mettre en difficulté les riverains de Schaerbeek ne pouvant pas se passer de leur voiture en leur empêchant d'avoir une carte de dérogation ;
- De limiter inutilement l'accès au stationnement aux riverains habitant dans des quartiers où la pression de stationnement est généralement faible en soirée, comme dans le quartier des Fleurs.

Le premier de ces risques dépend de la façon de mettre en place les quotas sur la vente de cartes de stationnement. Les modes de vente « premiers arrivés, premiers servis » ou par tirage au sort paraissent les plus équitables, mais risqueraient de mettre en difficulté une partie de la population schaerbeekoise. À ce titre, l'article 53 du PRPS en vigueur définit les priorités à suivre dans le cas de la mise en place de quotas sur la délivrance des cartes de dérogation riverains.

Par ailleurs, le second risque qui serait de limiter inutilement le nombre de cartes de dérogation dans certains quartiers peut être diminué en fixant un quota du nombre de cartes délivrées quartier par quartier.

Un tel quota pourrait être fixé a minima au nombre de places de stationnement relevées en voirie, auquel on ajoute le nombre de places disponibles en accès carrossables. Une tolérance de 5% à 25% de cartes délivrées en plus pourrait par ailleurs être mise en place afin de prendre en compte le fait que tous les véhicules ne sont pas stationnés en voirie en même temps.

2.3.3.c. FAISABILITÉ

D'un point de vue purement numérique, si l'on se réfère aux figures précédentes (point 2.1.2, figures 19, 20 et 21). La différence entre le nombre de cartes riverain distribuées et le nombre de places de stationnement est de :

- + 4.313 cartes, en ne prenant que l'offre règlementée ;
- + 766 cartes, en prenant la totalité de l'offre en voirie ;
- - 13.694 cartes, en prenant la totalité de l'offre en voirie et l'offre hors voirie liée aux logements.

En parallèle de ces chiffres, la commune de Schaerbeek compte :

- 422 3ème carte de dérogation riverain ;
- 4.629 2ème carte de dérogation riverain ;
- 246 cartes « riverain temporaire »

Soit un total de 5.297 cartes « non prioritaires » selon l'ordre de priorité fixé par le PRPS.

Le PRPS ne donne pas de définition précise du « nombre de places de stationnement existant » qui permet de fixer les quotas. Cependant, en supposant que le nombre de 1^{ère} cartes n'augmente pas fortement, ce qui semble être la tendance dans la mesure où le nombre de cartes riverain entre 2016 et 2020 n'a augmenté que de 128 cartes (cf.2.2.2), stopper la distribution ou supprimer les 2^{ème} et 3^{ème} cartes (non prioritaires) permettrait théoriquement de rentrer dans les quotas au bout d'un an, quelle que soit la définition du nombre de places de stationnement existant pris en compte.

Plan d'action

Envisager la mise en place d'un moratoire/quotas sur les ventes de cartes de dérogation riverains sur base d'une étude plus complète

3. STATIONNEMENT RÉSERVÉ

3.1. État des lieux

3.1.1. STATIONNEMENT VÉLO

3.1.1.a. ANALYSE DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT

3.1.1.a.1. Le stationnement de courte et de moyenne durée



Figure 36 Dispositifs de stationnement vélo de courte durée (source: parking.brussels)

Les emplacements de vélo sont à dissocier des autres emplacements réservés puisqu'ils n'occupent pas toujours un espace en voirie et donc de « places potentielles » pour les riverains automobilistes. En effet, des efforts sont faits dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale pour installer des dispositifs de stationnement vélos en priorité sur les zones inaccessibles (ex : les oreilles de trottoirs) ou interdites au stationnement automobile (ex : les cinq mètres de part et d'autre des traversées piétonnes).

- Les arceaux, considérés comme des dispositifs propices au stationnement de courte durée en 2016, se divisent en deux catégories et constituent l'essentiel de l'offre publique de stationnement :

- Les arceaux isolés : **63 dispositifs** représentant une offre de **126 emplacements**.
- Les groupes d'arceaux : **663 dispositifs** représentant une offre de **3.898 emplacements**. Lorsque les groupes d'arceaux sont munis d'un abri contre les intempéries, le PACS de 2016 proposait de classer l'offre alors en « moyenne durée ». Sur les 663 dispositifs, 3 sont couverts et représentent une offre de 44 emplacements.

3.1.1.a.2. Le stationnement de longue durée



Figure 37 Dispositifs de stationnement vélo de longue durée – boxes vélos (source: parking.brussels)

Les Boxes à vélos constituent l'offre de stationnement de longue durée, ils permettent un stationnement sécurisé et abrité des intempéries aux titulaires d'un abonnement. **129 dispositifs** d'une capacité de 5 emplacements chacun, représentant ainsi une offre de **645 emplacements**, sont présents dans la commune.

3.1.1.a.3. Les vélos partagés

En outre, Schaerbeek compte 37 stations Villo! (représentant 920 vélos partagés) implantées 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 Good Move (point 2.6 de la *Mobility Vision*), repris dans le PRPS, concernant l'évolution du partage des espaces publics dans le cadre de l'usage et de la spécialisation multimodale des voiries.

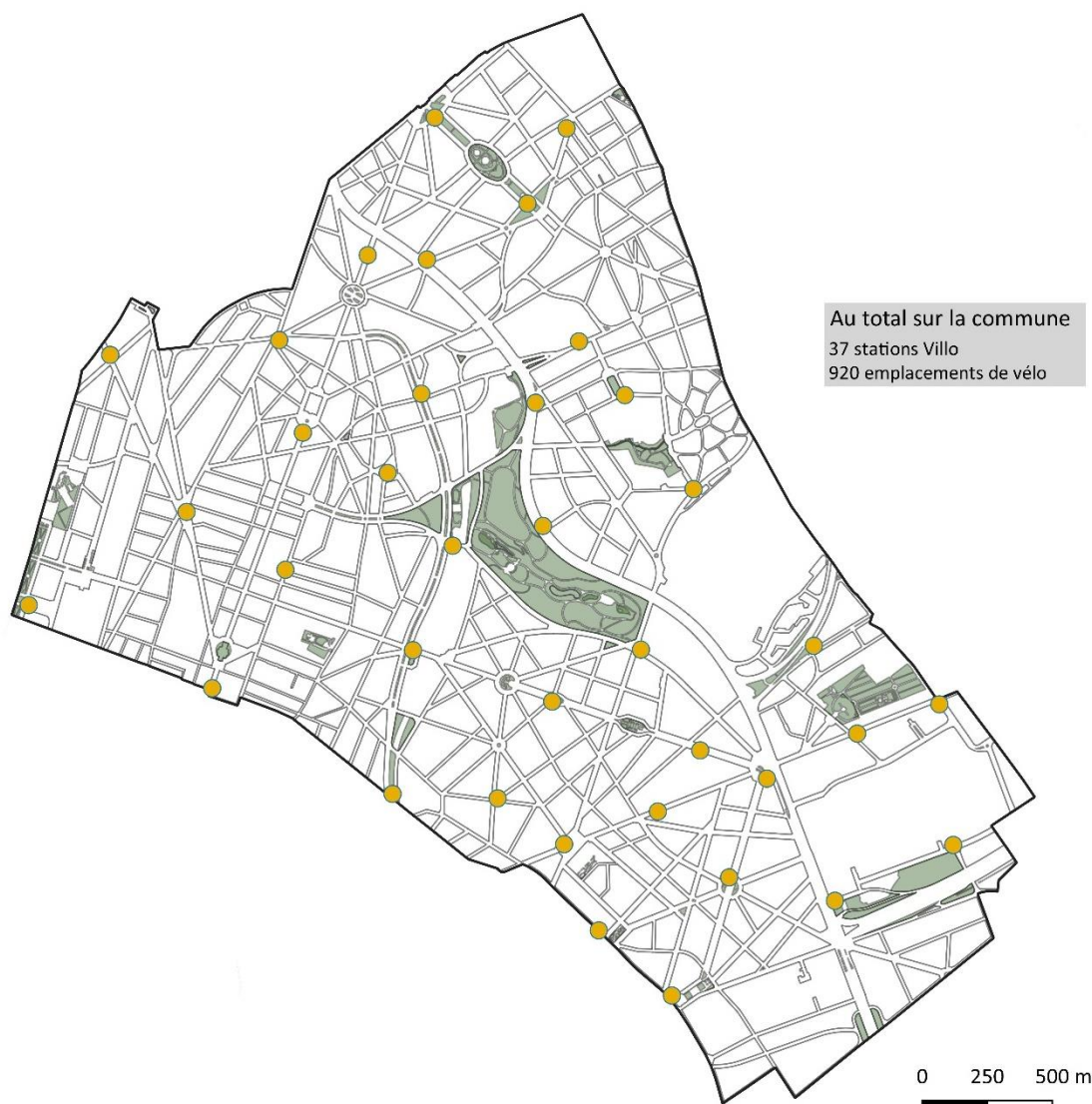


Figure 38 Localisation des stations Villo! (source: Mobigis)

D'autres solutions de vélos partagés sont disponibles à Schaerbeek :

- Billy Bike et Jump qui mettent à disposition (par le biais d'une application spécifique) des vélos à assistance électrique en free floating sans stations fixes où prendre et déposer les vélos ;
- Blue Bike, un système de location de vélos développé dans les gares belges et disponible à la gare du Nord. Les navetteurs peuvent, après leur trajet en train, louer un Blue bike pour effectuer le(s) dernier(s) kilomètre(s) jusqu'à leur destination finale. À la fin de la journée, le vélo est restitué à l'endroit où il a été emprunté.

L'offre totale en stationnement vélo à Schaerbeek, en ce comprises les stations Villo!, est donc de **892 dispositifs** représentant **5.589 emplacements**.

3.1.1.b. ANALYSE DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

3.1.1.b.1. Demande de stationnement sur offre publique

En 2020, l'équipe BRAT-Stratec a effectué, pour le compte de parking.brussels, des relevés de la demande de stationnement des vélos stationnés **la nuit** (pour obtenir une estimation de la demande *riveraine*) dans l'espace public sur et en dehors des dispositifs avec les résultats suivants :

- Sur les 3.709¹⁴ emplacements (non compris les 920 emplacements Villo! et les 645 emplacements au sein des boxes) offerts sur dispositifs, 1.370 vélos étaient stationnés, soit un taux d'occupation global de 37%.
- 470 vélos (dont 12 cargos) supplémentaires stationnaient dans l'espace public en dehors des dispositifs.



Figure 39 Demande de stationnement vélo sur offre publique (source: parking.brussels)

¹⁴ Les chiffres utilisés ici sont ceux de l'offre et de la demande produits en septembre et octobre 2020 afin de fournir le taux d'occupation réel par rapport à l'offre alors disponible lors de ces relevés. Les résultats des taux d'occupation auraient été sous-estimés si les chiffres de l'offre actuelle avaient été utilisés, l'offre ayant augmenté depuis fin 2020.

Les secteurs Liedts, Voltaire, Elisabeth, Vergote et le sud du secteur Patrie/Dailly sont ceux où se concentrent la majorité des vélos en marge et où les taux d'occupation des dispositifs sont les plus élevés.

3.1.1.b.2. Demande de stationnement de longue durée (boxes vélo, vélo-cargo)

En 2021, parking.brussels dénombrait, sur l'ensemble du territoire communal, plus de 1.300 demandes actives pour une place en boxe vélo, soit deux fois plus que l'offre déjà disponible (645), et près de 50 demandes pour des places « cargo ». Lors des relevés de la demande de nuit en 2020, 22 vélos-cargos étaient notamment stationnés dans l'espace public dont 12 hors dispositif vélo classique.

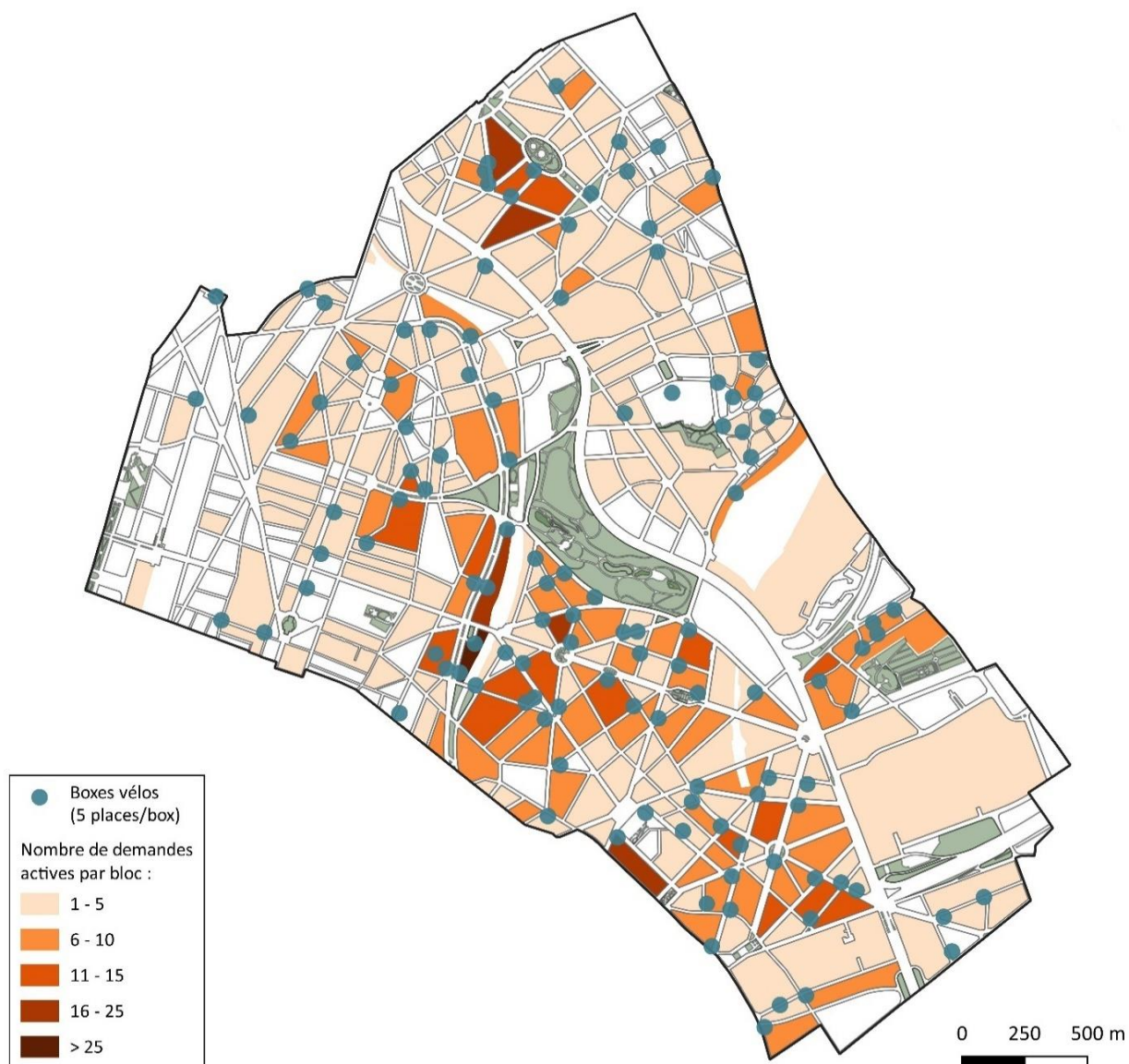


Figure 40 Localisation des boxes vélos existants et demandes actives de boxes vélos par ilot (source: parking.brussels)

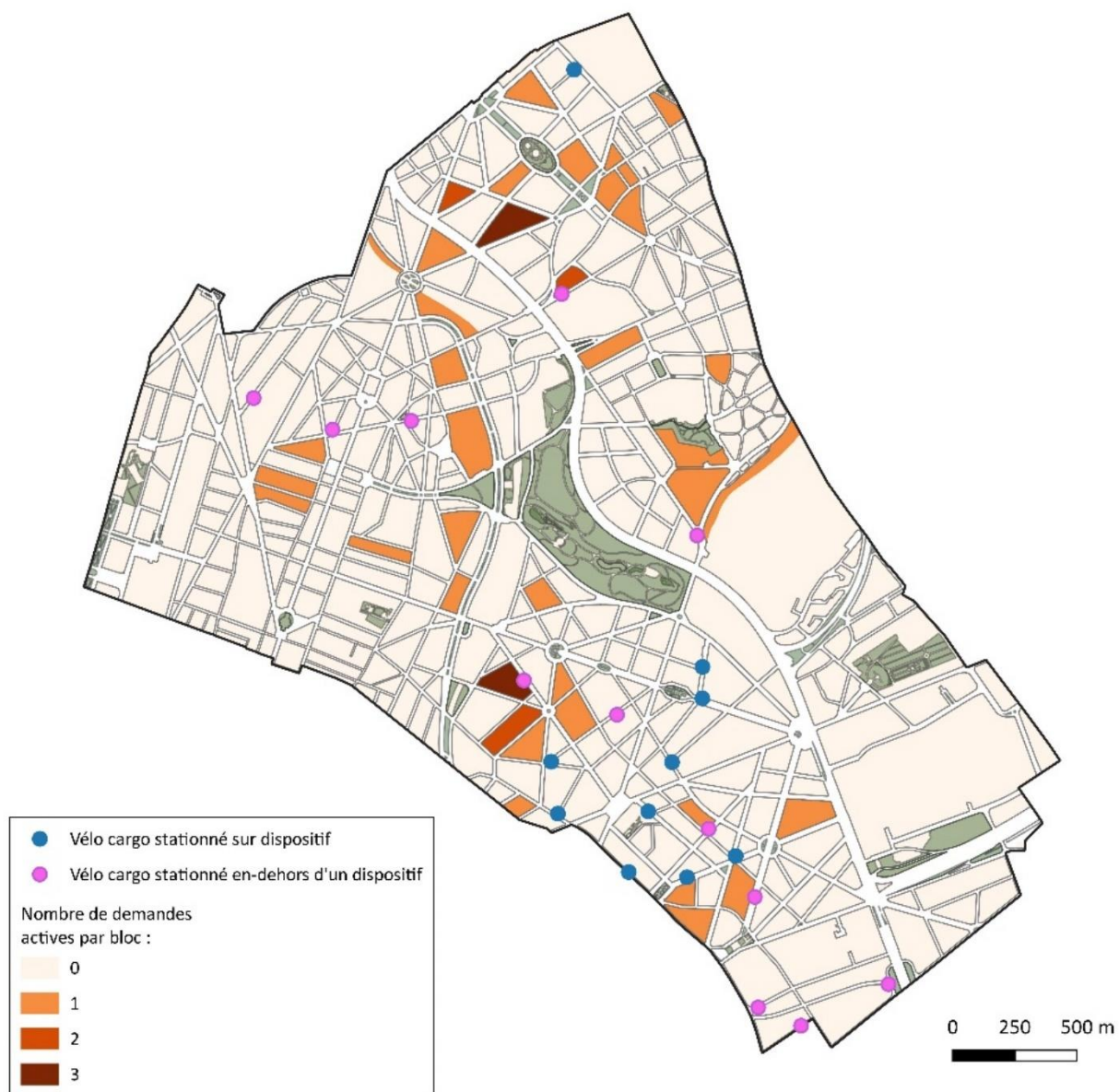


Figure 41 Localisation des vélos-cargos stationnés dans l'espace public en 2020 et demandes actives de stationnement vélos-cargos par ilot (source: parking.brussels)

3.1.2. STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

3.1.2.a. ANALYSE DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT



Figure 42 Offre de stationnement réservé aux deux-roues motorisés (source: parking.brussels)

Bien que stationner 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 également de 14 espaces de stationnement en voirie réservés aux motos, principalement localisés au nord de la commune.

3.1.2.b. ANALYSE DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT



Figure 43 Demande de stationnement des deux-roues motorisés (source: parking.brussels)

Les relevés de demandes de 2020 ont également quantifié le nombre de deux roues motorisés (en excluant les deux roues motorisés en *free floating*) stationnés la nuit (pour estimer la demande *riveraine*) dans l'espace public sur et en dehors des dispositifs de stationnement.

187 deux roues motorisés étaient stationnés sur 151 dispositifs de stationnement *vélo* sur l'ensemble de la commune.

453 deux roues motorisés étaient également stationnés en marge de ces dispositifs, accrochés à divers éléments du mobilier urbain. Ce type de stationnement se retrouve dans l'ensemble de la commune et en particulier dans les secteurs Liedts, Voltaire, Elisabeth et Coteaux.

3.1.3. VÉHICULES LONGS/LOURDS EN SOIRÉE

3.1.3.a. ANALYSE DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT



Figure 44 Offre de stationnement réservé aux véhicules >3.5T (source: parking.brussels)

Le territoire communal compte l'équivalent de 55 EVP réservés pour le stationnement de véhicules de plus de 3.5T répartis en trois catégories :

- Les emplacements réservés aux poids lourds : 2 sites pour 32 EVP.
- Les emplacements réservés aux bus : 4 sites pour 15 EVP.
- Les emplacements repris en « zone autocar » (emplacements réservés payant selon diverses formules) : 1 site pour 8 EVP (zone réservée à l'embarquement/débarquement).

3.1.3.b. ANALYSE DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

3.1.3.b.1. Les véhicules lourds (>3,5T)

Au total dans la commune, lors des relevés de 2021, 29 poids lourds et 6 autocars étaient stationnés le mardi soir (en semaine) et 34 PL et 12 autocars le samedi soir (weekend) : la majorité stationne dans les zones dédiées (33% relevés dans les emplacements réservés PL et 66% des bus/autocars sur les zones bus/autocars) avec des occupations ponctuelles relevées par ailleurs mais non systématiques, la présence de certains PL s'expliquant par des travaux en cours lors des relevés dans les secteurs Voltaire, Coteaux et Elisabeth.

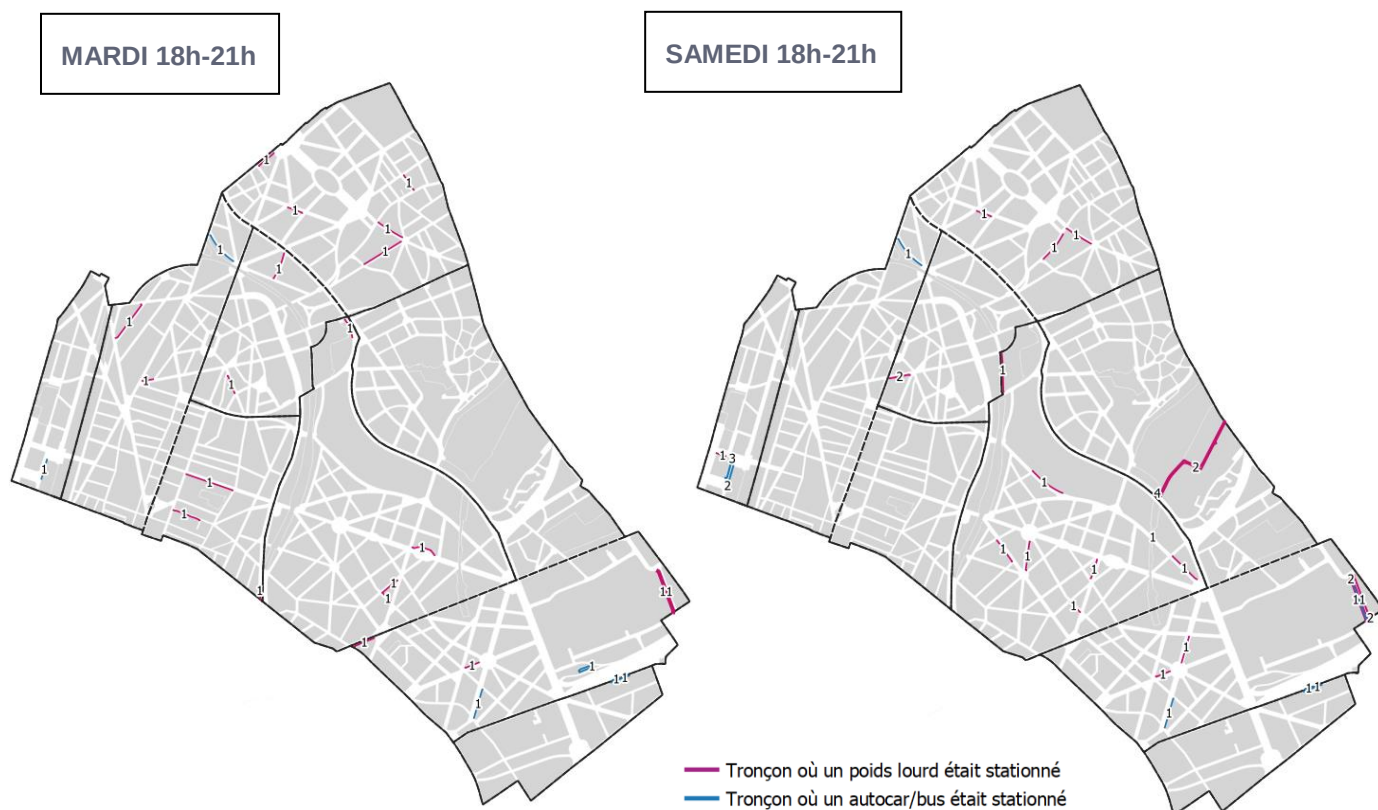
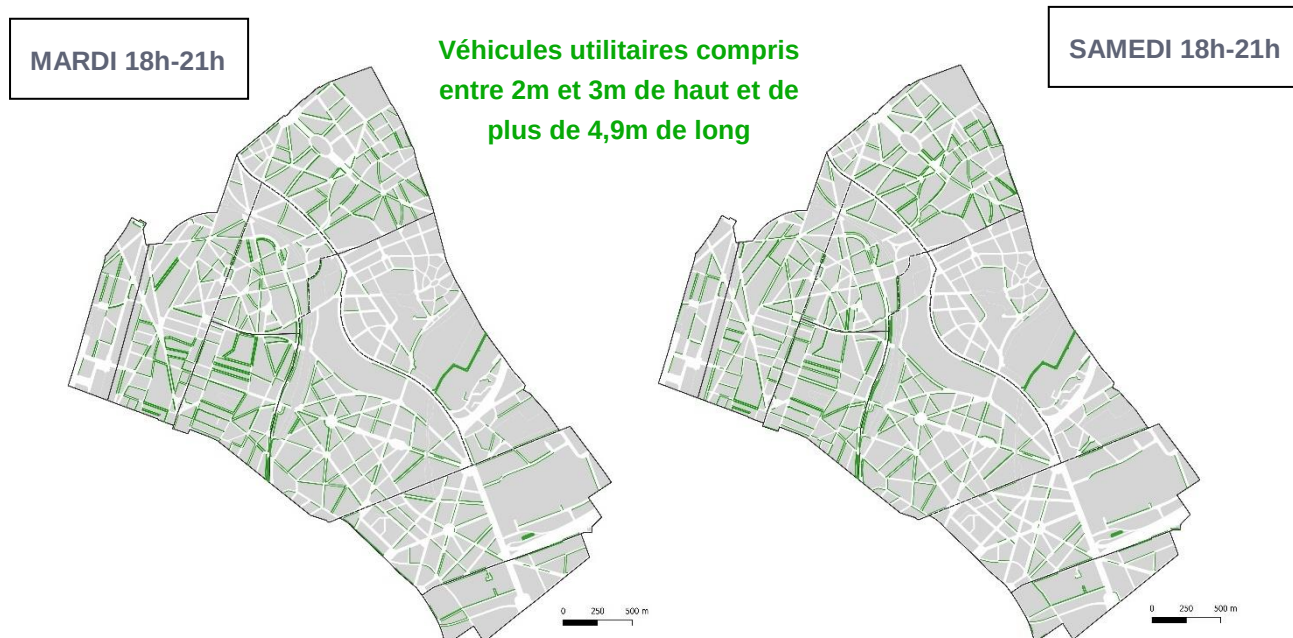


Figure 45 Demande de stationnement des véhicules lourds (>3,5T) en soirée (source: relevés de terrain 2021)

3.1.3.b.2. Les véhicules longs (>4,9M)



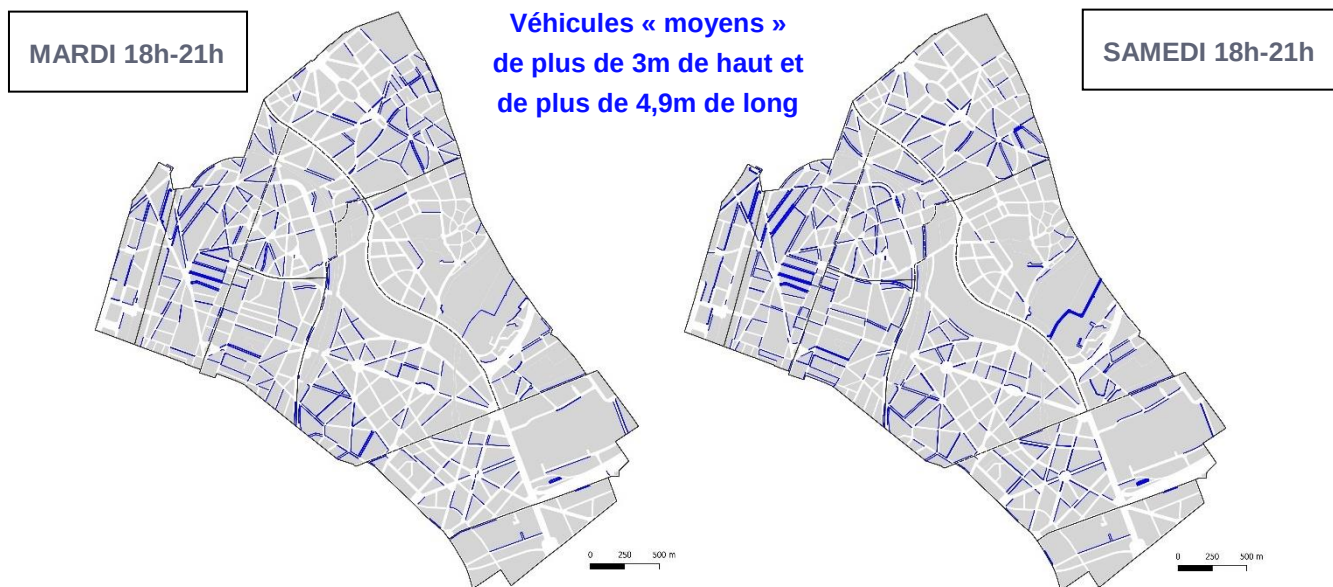


Figure 46 Demande de stationnement des véhicules longs (>4,9M) selon la hauteur en soirée (source: relevés 2021)

Les relevés de stationnement ont permis de mesurer la demande de stationnement des véhicules longs (camionnettes, utilitaires de diverses tailles) en distinguant la hauteur (inférieure ou supérieure à 3m de haut). Il apparaît que les véhicules longs de moins de 3m de haut sont les plus nombreux (au nombre de 883 le mardi soir et 822 le samedi soir, ils occupent respectivement 3.6% et 3.3% de l'offre totale communale relevée). Les véhicules longs de plus de 3m de haut, au nombre de 508 le mardi et 610 le samedi, occupent respectivement 759 et 930 emplacements classiques (1 place EVP = 5 mètres, méthode 2016 appliquée d'occupation de 1,5 place par véhicule de ce type) et consomment ainsi respectivement 3.1% et 3.8% de l'offre à l'échelle communale.

Tableau 12 Répartition de la demande de véhicules longs en EVP dans les différents quartiers le mardi et le samedi (source : relevés de terrain 2021)

Quartier	Offre	Type A Mardi	Type A Samedi	Type B Mardi	Type B Samedi
Linthout/Vergote	1.002	25	19	6	6
Plasky/Reyers	3.119	82	53	67.5	115.5
Patrie/Dailly/Bienfaiteurs/Parc	4.545	168	169	133.5	126
Fleur/Fouquart/Leopold	3.018	45	39	55.5	85.5
Elisabeth/Riga/Helmet	3.819	148	189	151.5	121.5
Voltaire	2.267	77	73	46.5	90
Josaphat/Coteaux	2.477	157	118	66	105
Liedts	3.570	151	141	180	201
Gare du Nord	744	30	21	52.5	79.5
TOTAL en EVP Commune	24.561	883	822	759	930

Les relevés montrent une situation relativement similaire entre le mardi et le samedi soir avec une légère augmentation (+0.7%) des véhicules utilitaires « moyens » (type B) le samedi par rapport au mardi et, inversement, une légère diminution (-0.3%) de la demande de type A entre le mardi soir et le samedi soir.

La demande totale communale en véhicules longs et lourds, tous types confondus, représente 6.8% de l'offre totale communale le mardi soir et 7.3% le samedi.

Les alentours de la gare du Nord présentent la demande la plus importante avec jusqu'à 14%.

3.1.4. GESTION DES LIVRAISONS

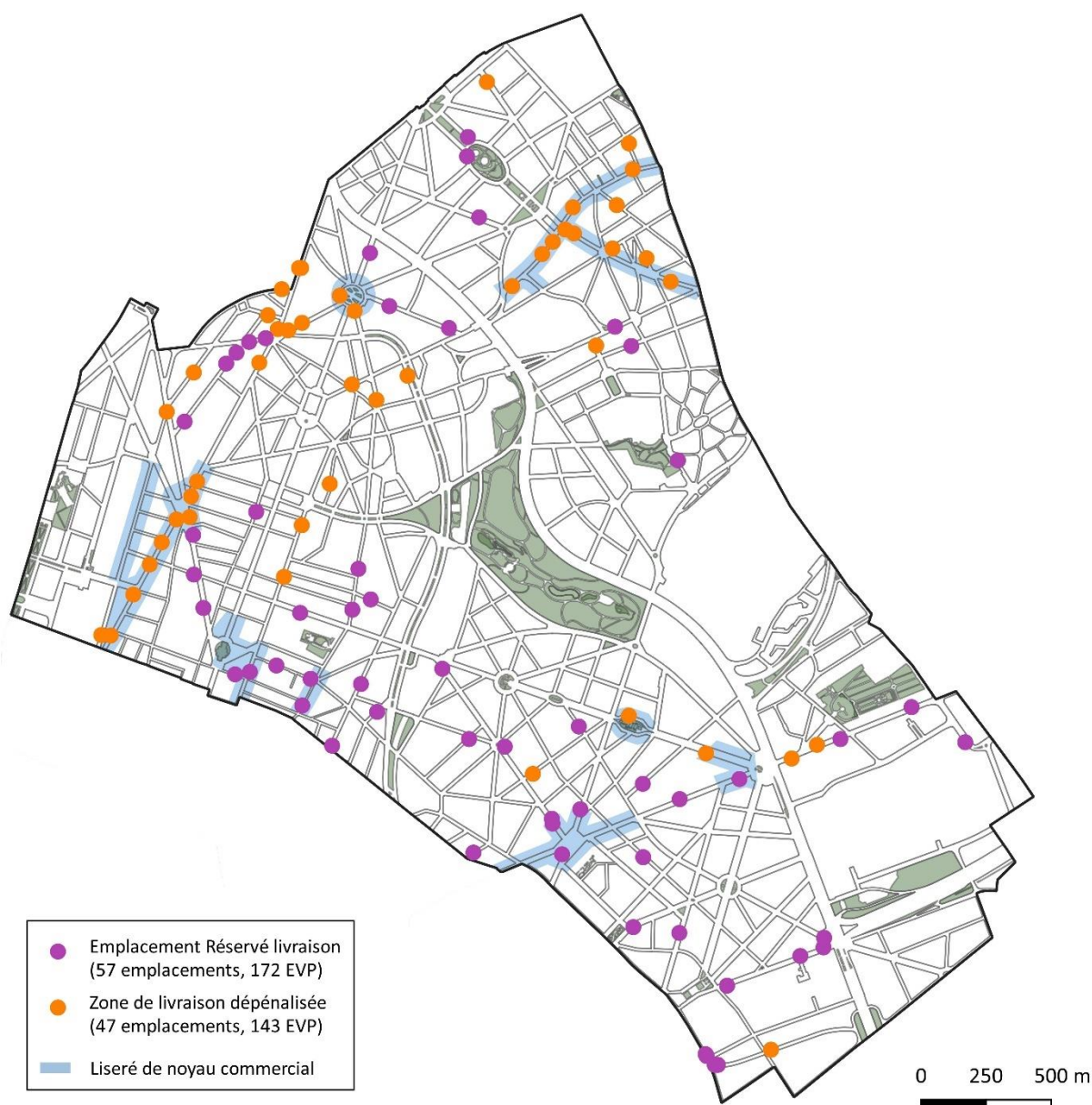


Figure 47 Offre de stationnement dédié à la livraison (source: parking.brussels 2020)

La Commune compte 104 sites dédiés à la livraison représentant une offre de 315 emplacements, soit 29% des EVP réservés du territoire.

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

Parmi ces 315 emplacements, le territoire en compte 143 (répartis en 47 sites) repris en « zone de livraison dépenalisée » sur lesquels tous les usagers peuvent stationner moyennant l'acquittement d'une redevance de 100€ pour certains horaires. Ils sont présents principalement dans la rue de Brabant, chaussée d'Helmet et aux alentours des rues Gallait, Van Oost et François-Joseph Navez.

Les 172 autres places sont reprises comme « réservées à la livraison » : présence du panneau de signalisation E1 interdisant le stationnement et du pictogramme de livraison réservant l'emplacement à cette activité uniquement.

Les zones de livraisons sont réservées durant une tranche horaire spécifique. On retrouve 27 plages horaires différentes sur la commune, les plus fréquentes étant 8h-12h00 et 8h-18h00, concernant chacune 20 % des zones. Les zones avec un horaire matinal représentent 26 % des zones de livraison de la commune et aucun horaire ne dépasse 20h. Ces emplacements sont disponibles pour les riverains en dehors de ces horaires.

3.1.5. AUTRES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

3.1.5.a. PMR

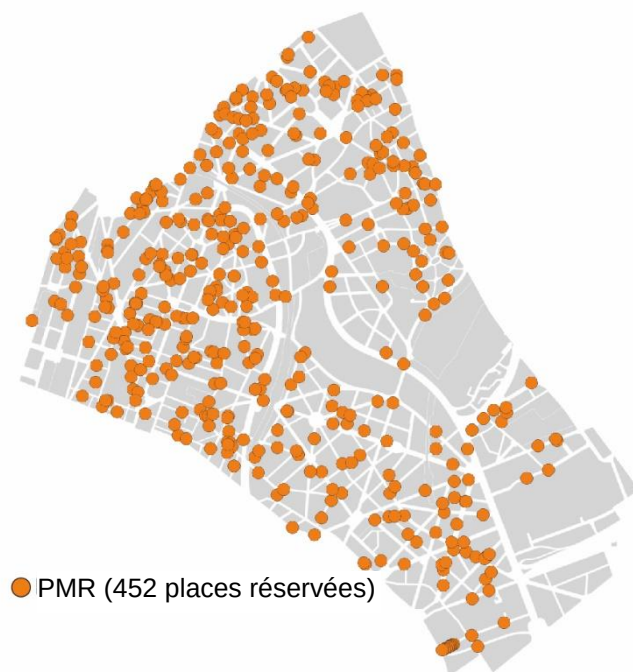


Figure 48 Localisation des emplacements réservés aux PMR (source : parking.brussels 2020) ¹⁵

Ces emplacements sont parmi les plus représentés sur la commune parmi ceux qui sont réservés avec environ **452 places PMR en EVP**.

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.



¹⁵ Chaque point sur la carte représente l'emplacement d'une zone de stationnement réservé pouvant contenir plusieurs places de parking.

3.1.5.b. CARSHARING

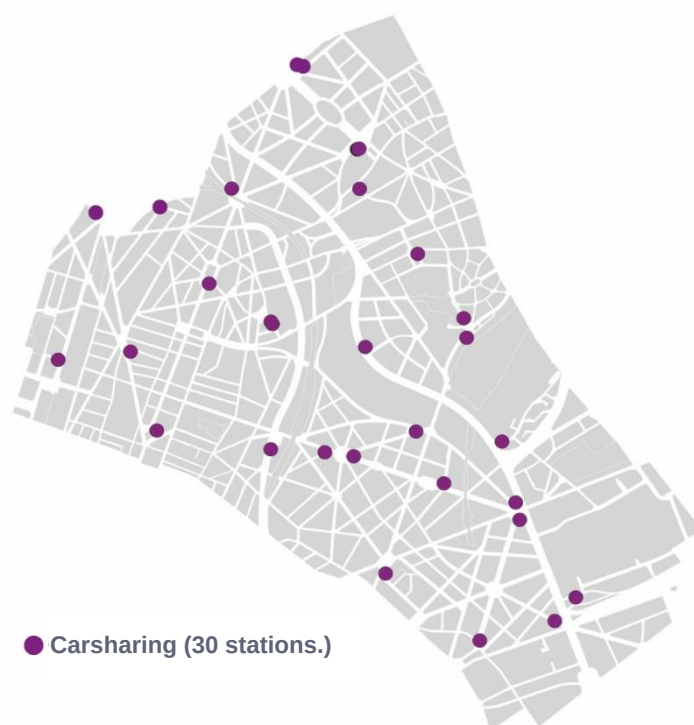


Figure 49 Localisation des emplacements réservés aux voitures partagées / carsharing
(source : Enquêtes de terrain 2020, mis à jour avec les chiffres 2022 de Cambio)

La société de carsharing la mieux implantée sur la commune de Schaerbeek est « Cambio », avec 30 stations, soit **100 places** en EVP. D'autres services de carsharing permettent le partage de voiture entre voisins et ne nécessitent pas d'emplacements propres, tels que Poppy, CarAmigo, Cozywheels ou encore Getaround.



Figure 50 Exemple d'emplacement réservé carsharing à Schaerbeek

3.1.5.c. ABORDS D'ÉCOLES

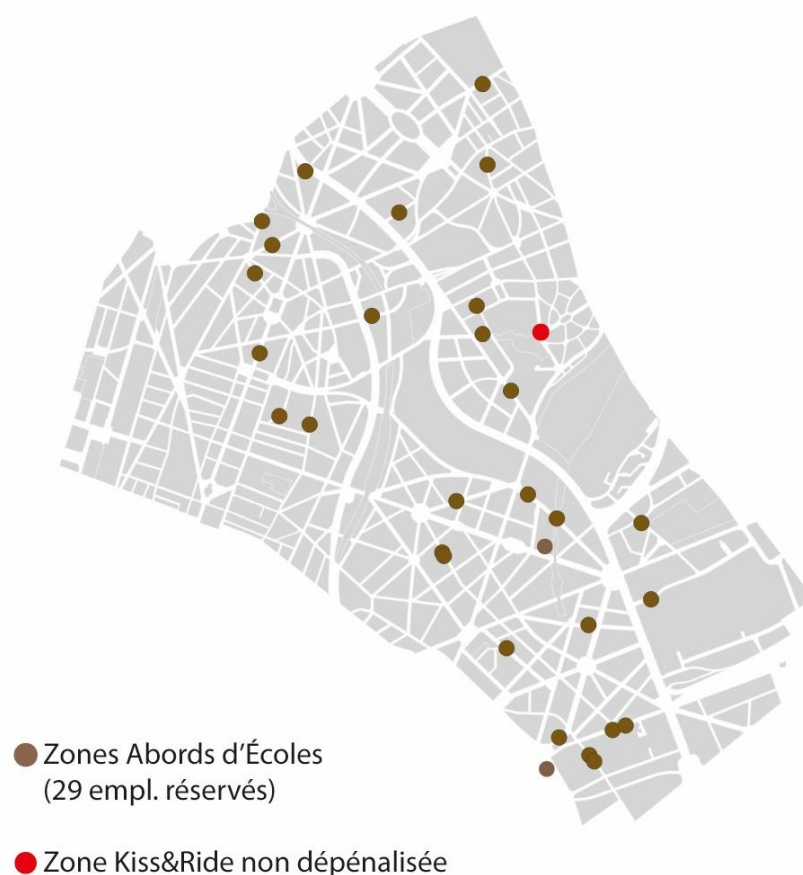


Figure 51 Localisation des Zones Abords d'Ecoles (source : Enquêtes de terrain 2020, mis à jour avec les chiffres 2022 de la commune)

À proximité de certaines écoles et crèches sont aménagées des zones Abords d'Ecoles dont la fonction est de permettre aux parents ou bus scolaires de déposer les enfants le matin et de les reprendre le soir. Toute personne qui stationne dans ces zones durant l'horaire indiqué sur le panneau peut être soumise à une redevance de 100€. En 2021, la commune de Schaerbeek compte 29 zones Abords Ecoles soit **95 places** en EVP.

Ces zones correspondent aux emplacements Kiss&Ride, qui ont été depuis en grande majorité dépénalisés et remplacés par les zones Abords d'Ecoles, à l'exception d'une zone située rue Godefroid Guffens.



Figure 52 Exemple d'emplacement Zone Abords d'Ecole

3.1.5.d. TAXIS



Figure 53 Localisation des emplacements réservés aux taxis (source : Enquêtes de terrain 2020, mis à jour avec les chiffres 2022 de la commune)

Les principaux pôles attracteurs (commerciaux, bureaux, service) de la commune disposent de stations taxis qui sont desservies en permanence. On compte actuellement 15 stations taxis, ce qui représente **32 places** réservées sur la commune en EVP.

Par ailleurs, trois stations sont actuellement mutualisées avec les riverains de 18h à 9h : place Colignon, avenue Rodenbach et place Verboeckhoven



Figure 54 Exemple d'emplacements réservés taxis à Schaerbeek

3.1.5.e. CORPS DIPLOMATIQUES

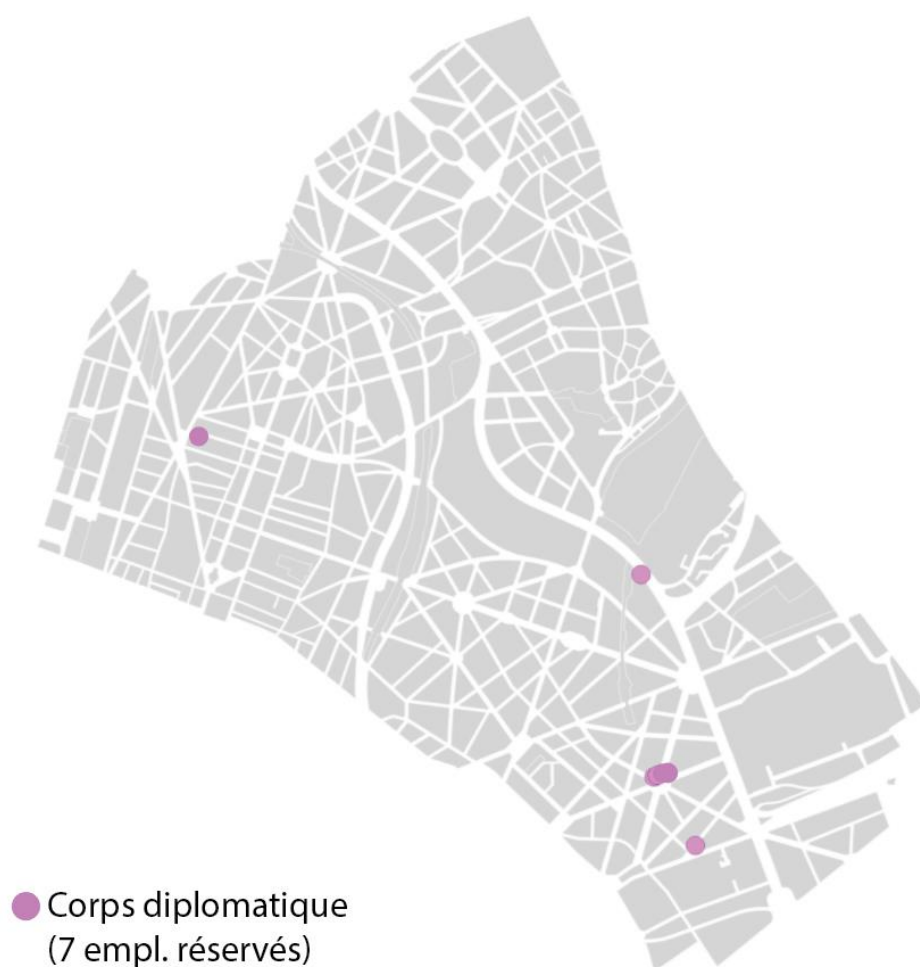


Figure 55 Localisation des emplacements réservés aux véhicules de corps diplomatiques (source : Enquêtes de terrain 2020, mis à jour avec les chiffres 2022 de la commune)

Les ambassades présentes à Schaerbeek au niveau du boulevard Wahis, boulevard Lambermont, du square Eugène Plasky et l'avenue de Roodebeek disposent pour certaines d'emplacements réservés aux corps diplomatiques. Au total, cela représente **7 places** sur la commune en EVP.



Figure 56 Exemple de places réservées au corps diplomatique

3.1.5.f. POLICE



Figure 57 Localisation des emplacements réservés aux véhicules de police (source : Enquêtes de terrain 2020, mis à jour avec les chiffres 2022 de la commune)

Les deux commissariats implantés sur le territoire de la commune disposent d'emplacements réservés au-devant des bâtiments. Par ailleurs, l'antenne de police Koban Brabant dispose également d'un emplacement, ce qui totalise le nombre de places pour les véhicules de police réservées sur la commune à **11 places** en EVP.

3.1.5.g. BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

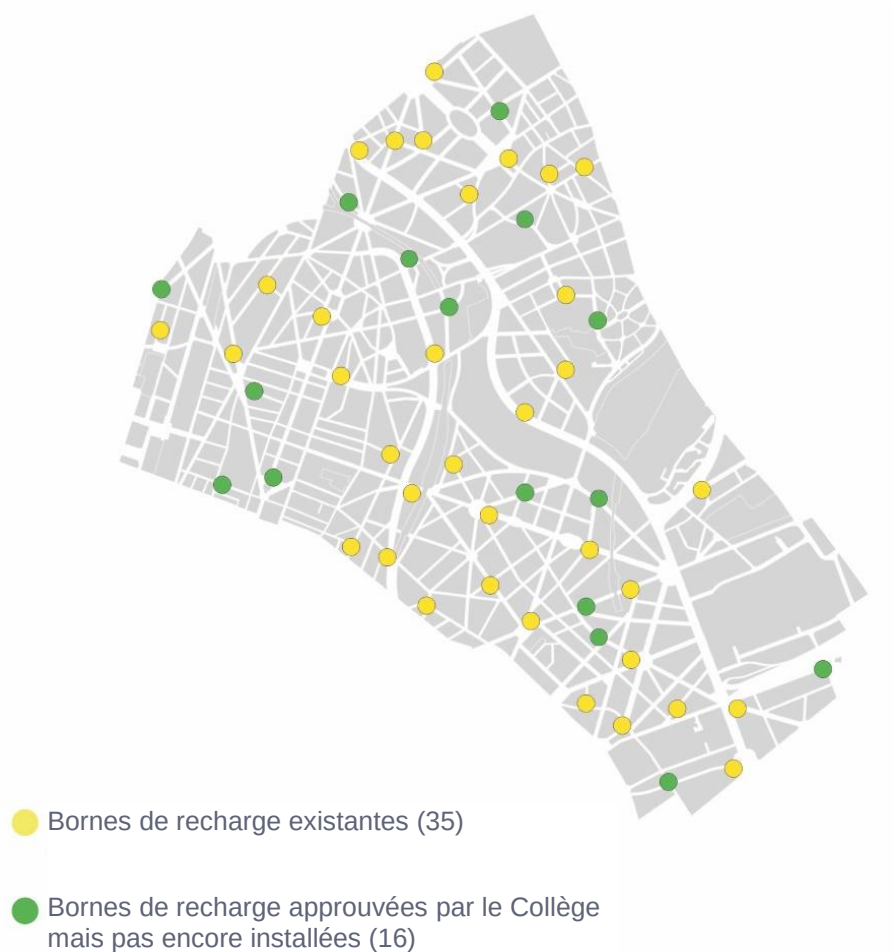


Figure 58 Localisation des bornes de recharge pour véhicules électriques (source : mobigis mis à jour avec les chiffres 2022 de la commune)

Des bornes de recharge électriques sont disponibles en libre accès sur l'ensemble du territoire de Schaerbeek. On compte 35 bornes de recharge électrique en situation actuelle, exploitées par TotalEnergies soit 70 places en EVP. Par ailleurs, l'installation de 16 bornes supplémentaires a été approuvée par le Collège, ce qui correspond à 32 places supplémentaires en EVP.

Le stationnement sur les places réservées aux véhicules électriques est autorisé pendant la durée de recharge du véhicule. Ces places sont réglementées 24h/24, 7j/7, aucune carte de dérogation n'y est valable et le non-respect de la zone entraîne une redevance de 50€ par période de stationnement.

3.2. Évolution depuis 2016

3.2.1. STATIONNEMENT VÉLO

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 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 communes leur permettent de remplir cette fonction tout en maintenant un accès aisé vers les logements et les communes.

En 2016, le diagnostic du PACS dénombrait :

- 699 arceaux (répartis en 253 dispositifs) représentant une offre de 1.398 emplacements vélos.
- 1 groupe d'arceaux abrités d'un toit-auvent représentant une offre de 12 emplacements.
- 17 boxes à vélos individuels et 12 boxes à vélos collectifs (permettant le stationnement de 5 vélos) : représentant une offre de 77 emplacements.

L'offre totale de 2016 en stationnement vélo dans l'espace public schaarbeekoïse, non compris les stations Villo!, était de **283 dispositifs** représentant **1.475 emplacements**.

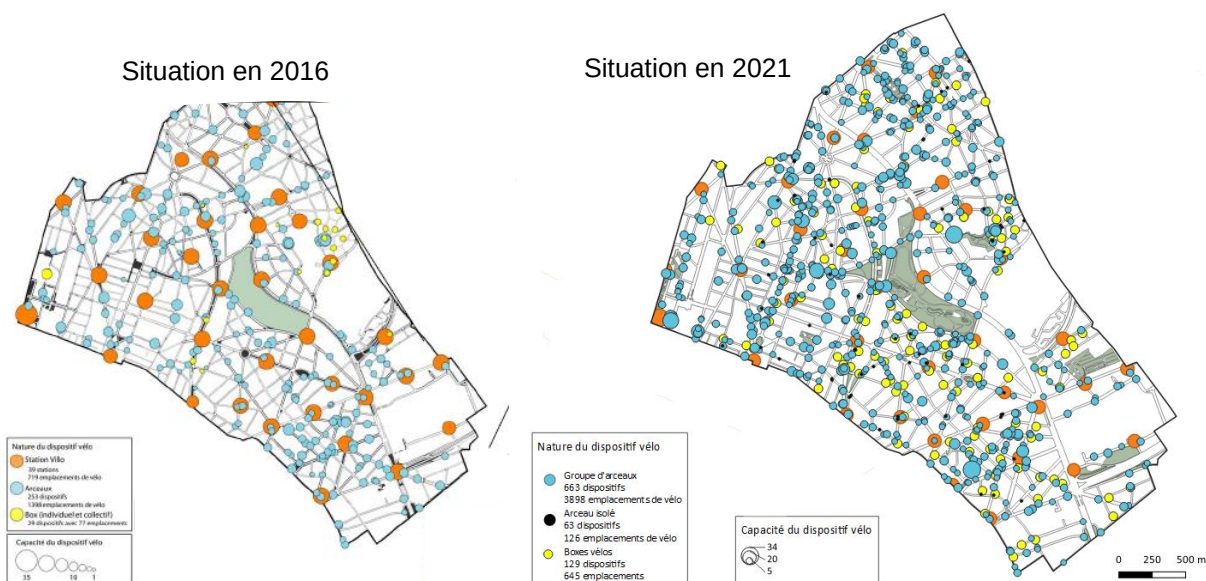


Figure 59 Comparaisons des dispositifs de stationnement vélo entre 2016 et 2021

Tableau 13 Comparaison du nombre de dispositifs et de places de stationnement vélo entre 2016 et 2021

	2016		Objectif PACS 2016		2021		Évolution 2016>2021	
Type d'usage/ de dispositifs	Nb. dispositifs	Nb. places	Nb. dispositifs	Nb. places	Nb. dispositifs	Nb. places	Nb. dispositifs	Nb. places
Courte durée (arceaux isolés, groupes d'arceaux non couverts)	253	1.386	+297	+1.100	723	3.980	+470	+2.594
Moyenne durée (groupes d'arceaux couverts)	1	12	/	/	3	44	+2	+32
Dispositifs longue durée (box vélos)	29	77	/	/	129	645	+100	+568
Total	283	1.475	/	/	855	4.669	+572	+3.194

Globalement, l'offre en stationnement vélo a augmenté significativement pour tous les types d'usages (courte, moyenne et longue durée) depuis 2016 et répondu aux enjeux stratégiques de localisation : de 283 dispositifs représentant 1.475 emplacements, la Commune est passée à 855 dispositifs pour une offre de 4.669 emplacements, soit une **augmentation de 217%**. L'objectif de renforcement de l'offre est donc atteint et même dépassé d'un point de vue quantitatif.

Un autre objectif était de collaborer avec Cyclo pour le développement et la gestion de boxes à vélos : c'est désormais parking.brussels qui gère ces dispositifs. C'est donc avec l'Agence régionale que la Commune collabore à ce propos désormais.

Parking.brussels travaille également de manière transversale (et notamment à Schaerbeek) pour développer le stationnement vélo de manière variée et répondant aux évolutions des pratiques de mobilité active, tels que :

- Le développement de solution de parking en C2C où des particuliers mettent à dispositions des espaces de parkings (y compris pour les deux roues).
- Une mission concernant les opportunités de développement du stationnement spécifique pour les vélos cargos a été menée en 2020 dans le cadre du projet européen CAIRGO BIKE.

3.2.2. STATIONNEMENT DEUX-ROUES MOTORISÉS

Rappel du cadre règlementaire du PRPS :

Arrêté portant le volet règlementaire 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.

Le PACS de 2016 ne dénombrait que 2 espaces de stationnement en voirie réservés aux motos.

L'objectif du PACS était de créer 30 nouveaux dispositifs d'accrochage dans la Commune pour créer un maillage dense d'une capacité de stationnement minimum de 120 deux-roues motorisés.

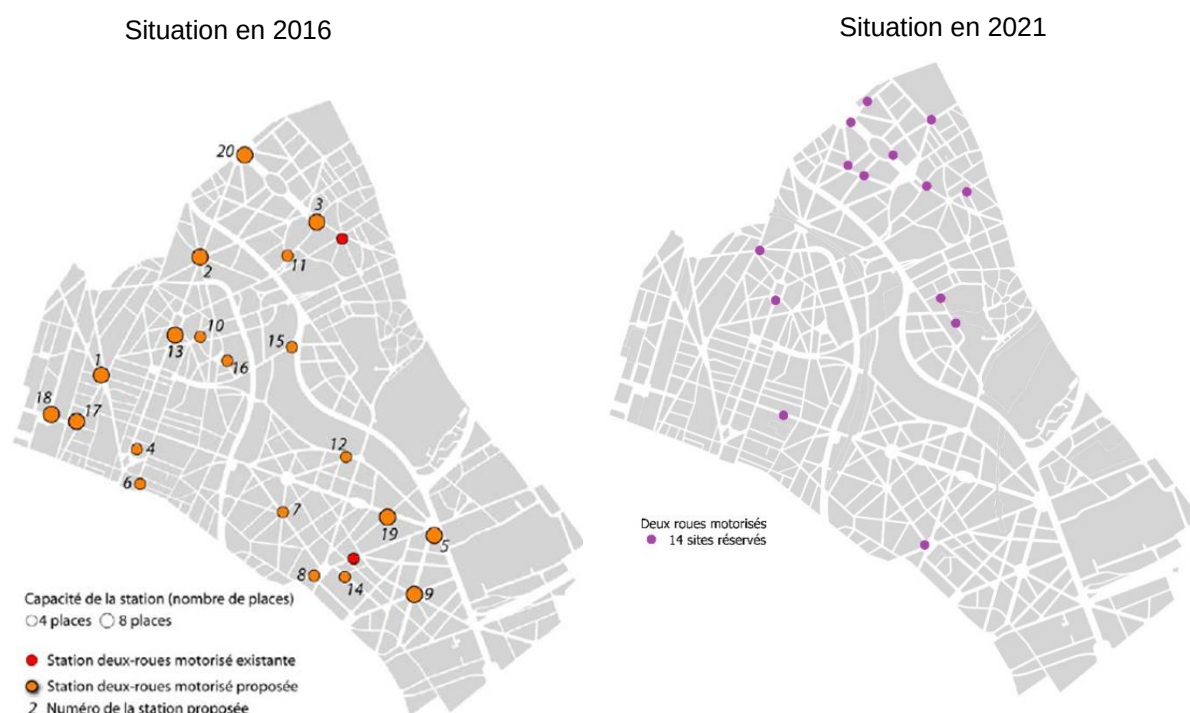


Figure 60 Comparaisons du nombre de places réservées deux roues motorisés entre 2016 et 2021

Il était prévu de les installer :

- 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 espaces étaient censés :

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

En passant de 2 à 14 espaces de stationnement réservés aux deux roues motorisés, la Commune n'a rempli que partiellement son objectif de 30 nouveaux espaces. Sur les 14 espaces existants actuellement, 13 sont équipés de matériel d'accrochage spécifique pour deux roues motorisés.

Le PACS de 2016 ne présentait pas d'état de la demande en stationnement deux roues motorisés, aucune comparaison ne peut donc être engagée.

Seules les propositions 8 et 20 ont été mises en place. Les 12 autres emplacements supplémentaires installés depuis 2016 ne correspondent pas aux propositions listées ci-dessus.

3.2.3. VÉHICULES LONGS/LOURDS EN SOIRÉE

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.

En 2016, le PACS dénombrait 53 EVP réservés au stationnement des véhicules de plus de 3.5 tonnes : 14 EVP réservés pour les bus et autocars et 31 EVP réservés aux poids-lourds (rue Jacques Georgin).

Situation en 2016

Situation en 2021

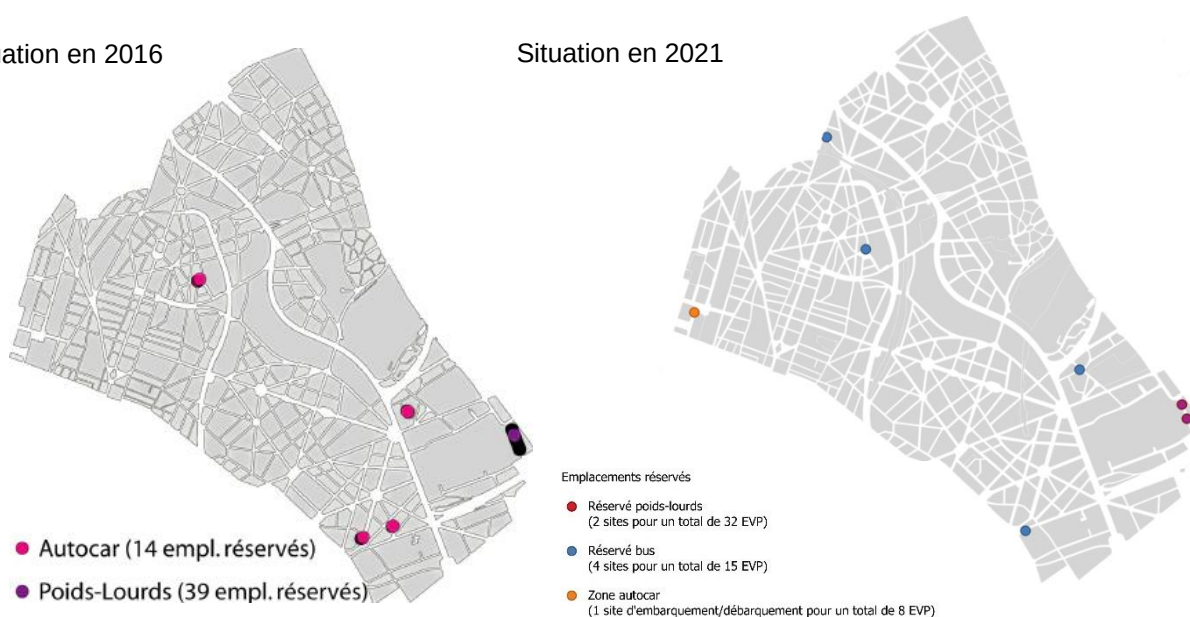


Figure 61 Comparaisons du nombre de places réservées véhicules lourds entre 2016 et 2021

Depuis 2016, certains emplacements réservés « autocar » ont été transformés en zones « abords écoles ».

En ce qui concerne la demande de véhicules lourds/longs en soirée, la même typologie de véhicules (ci-dessous) que celle du PACS 2016 (détail de la typologie reprise en annexe) a été définie pour les relevés 2021 afin de pouvoir évaluer l'évolution.

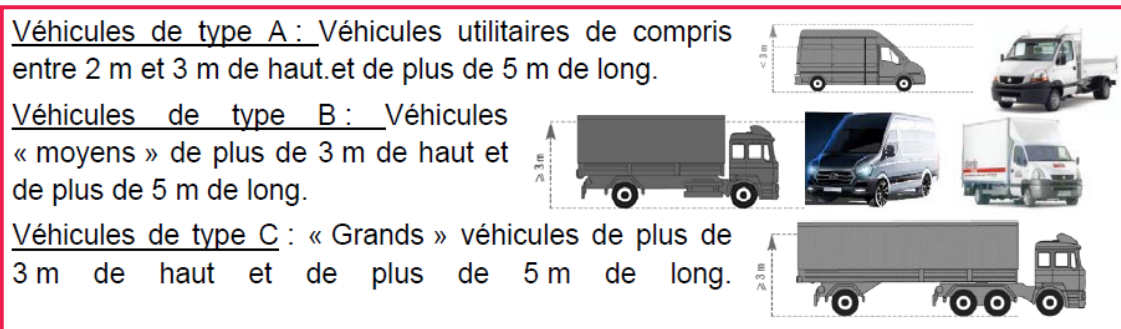


Figure 62 Classification des types de véhicules longs/lourds relevés en 2016 et 2021 (source : PACS 2016)

Situation en 2016 (extrait du PACS)

Situation en 2021 un samedi soir (18h-21h)

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

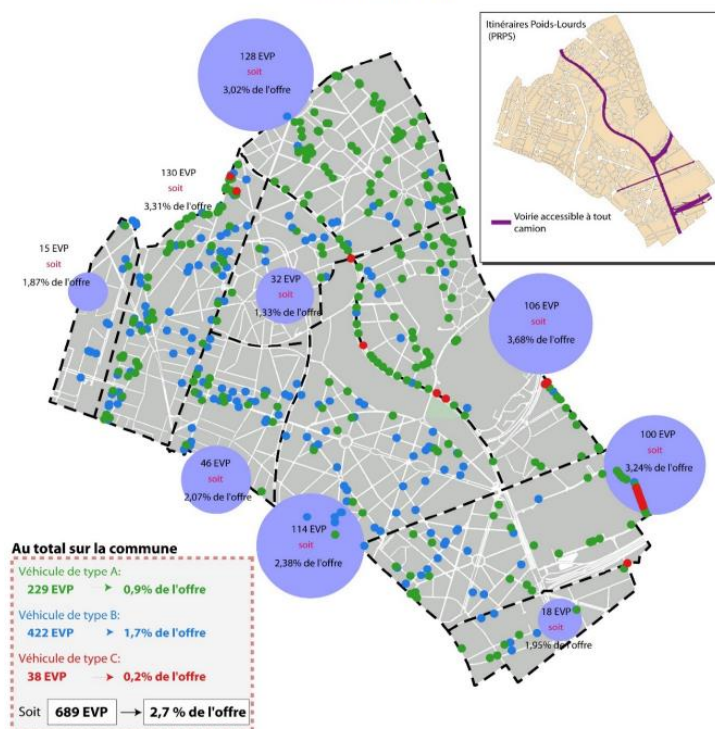


Figure 63 Comparaisons du nombre de places occupées par des véhicules longs/lourds selon le type de véhicules un samedi soir entre 2016 et 2021

Quartier	Offre	Demande véhicules de + de 4,9 m de long en EVP							Évolution % de l'offre (2016-2021)
		Type A	Type B	Type C (>3,5T)	Total en EVP (2016)	Total en EVP (2021)	% de l'offre (2016)	% de l'offre (2021)	
Linthout/Vergote	1 002	19	6	0	18	25	2,0%	2,5%	+0,5%
Plasky/Reyers	3 119	53	115,5	24	100	192,5	3,2%	6,2%	+3,0%
Patrie/Dailly/Bienfaiteurs/Parc	4 545	169	126	0	114	295	2,4%	6,5%	+4,1%
Fleur/Fouquart/Leopold	3 018	39	85,5	2	106	126,5	3,7%	4,2%	+0,5%
Elisabeth/Riga/Helmet	3 819	189	121,5	0	128	310,5	3,0%	8,1%	+5,1%
Voltaire	2 267	73	90	4	32	167	1,3%	7,4%	+6,1%
Josaphat/Coteaux	2 477	118	105	0	46	223	2,1%	9,0%	+6,9%
Liedts	3 570	141	201	0	130	342	3,3%	9,6%	+6,3%
Gare du Nord	744	21	79,5	4	15	104,5	1,9%	14,0%	+12,1%
TOTAL Commune	24 561	822	930	34	689	1 786	2,7%	7,3%	+4,6%

Figure 64 Comparaisons du nombre de places occupées et de la part d'offre occupée par des véhicules longs/lourds selon le type de véhicules par quartier un samedi soir entre 2016 et 2021

Les relevés de demande mettent en évidence une augmentation significative de la demande en utilitaires petits et moyens (A et B) par rapport à 2016. En 2016 la demande (le samedi soir) de type A était de 229 EVP (0.9% de l'offre) contre 926 EVP en 2021 (3.8% de l'offre) ; la demande de type B était de 422 EVP (1.7% de l'offre) contre 930 EVP (610 véhicules) en 2021 (3.8% de l'offre). La demande de type C (véhicules de plus de 3,5 tonnes) est restée quant à elle à peu près équivalente, toujours très limitée : 38 EVP (0.2% de l'offre) en 2016 contre 34 EVP (0.1% de l'offre) en 2021.

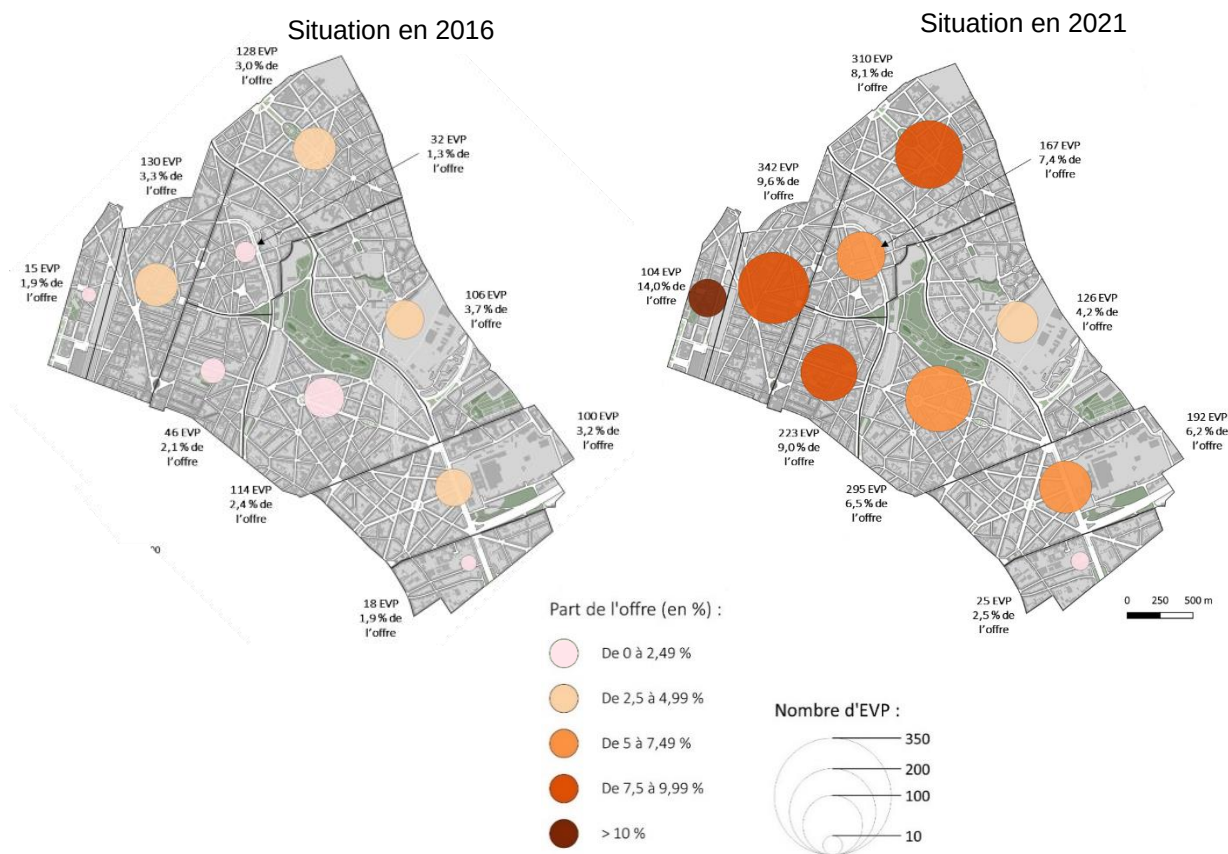


Figure 65 Comparaisons du nombre de places occupées et de la part d'offre occupée par des véhicules longs/lourds tous types confondus par quartier un samedi soir entre 2016 et 2021

Cette évolution significative est corroborée par les chiffres des relevés de demande en stationnement de 2019 réalisés par le Brat pour parking.brussels (autour de 1.300 véhicules de types A/B observés lors de la tranche horaire en soirée).

Le plan d'action de 2016 identifiait le besoin théorique de réaffecter 192 EVP supplémentaires en voirie réservés au stationnement poids lourds pour se conformer aux exigences du PRPS, objectif remis en cause à l'époque comme dans d'autres communes au contexte urbain dense avec prédominance de la fonction résidentielle comme à Schaerbeek. Il était le cas échéant prévu de trouver ces EVP pour qu'ils nuisent le moins possible à la qualité de vie des résidents et au stationnement des riverains. Pour cela, il était prévu :

- D'inciter au stationnement dans les zones les moins gênantes (le boulevard Général Wahis était identifié comme voirie potentielle pour accueillir ce stationnement) ;
- D'interdire le stationnement poids-lourds dans les voiries résidentielles étroites (au moyen de panneau E9b) ;
- De solliciter des parking poids-lourds dans le cadre des projets « Parkway » et « Josaphat » ;

- D'ajuster les redevances de stationnement en zone payante.

L'offre poids lourd est depuis 2016 restée identique. Les projets Parkway (Reyers) et Josaphat ne comportent, dans leur version actuelle, pas de parking réservé pour poids-lourds.

Le règlement relatif à la politique communale de stationnement prévoit :

- Pour les véhicules de 4,9m et plus :
 - Montant de la redevance forfaitaire zones rouge et verte multipliée par 2 ;
 - Majoration du tarif de base de 120€ pour une carte riverain unique par ménage (excepté véhicule de société hors Schaerbeek), soit 148€ pour le premier véhicule du ménage ou 170€ si deuxième véhicule. 2% des cartes riverain délivrées sont concernées soit près de 600 ménages ;
 - Surtaxe des cartes pour les entreprises et indépendants (cf. ci-dessous, extrait de l'article 54 du règlement). 5% des cartes entreprises et indépendants délivrées sont concernées soit 130 professionnels.

Validité jusqu'à	Longueur du véhicule	Tarif selon le nombre de cartes			
		<u>1-5 cartes</u>	<u>6-20 cartes</u>	<u>21-30 cartes</u>	<u>Carte suppl.</u>
18h	Moins de 4,9 m	200 euros	300 euros	600 euros	800 euros
	4,9 m et plus	300 euros	500 euros	750 euros	850 euros
21h	Moins de 4,9 m	400 euros	600 euros	1200 euros	1600 euros
	4,9 m et plus	600 euros	1000 euros	1500 euros	1700 euros

- Pour les véhicules de 3,5 tonnes et plus :
 - Montant de la redevance forfaitaire zones rouge et verte multipliée par 4 ;
 - Pas de délivrance de carte de dérogation
- Une dérogation pour l'obtention d'une carte de stationnement d'un an et non renouvelable peut être sollicitée auprès du Collège des Bourgmestre et Echevins sur base d'un critère de poids ou d'un critère de longueur de véhicule (non cumulables).

3.2.4. GESTION DES LIVRAISONS

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'entière 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.

En 2016, le PACS dénombrait 139 sites correspondant à 453 EVP dédiés à la livraison :

- 430 en zone réservée à la livraison ;
- 23 en zone de livraison dépenalisée (concentrés principalement dans la portion sud de la chaussée de Haecht entre Saint-Josse et la place Pogge).

Le plan d'action concernant la gestion des emplacements de livraison se déclinait en trois parties.

Premièrement, sur un plan qualitatif, il était prévu :

- D'harmoniser progressivement la réglementation et que tous les sites dédiés à la livraison soient finalement repris en zone dépenalisée (en commençant par les zones rouges et les axes où les arrêts en double file sont particulièrement problématiques).
- D'harmoniser les signalisations horizontales et verticales : panneau de signalisation et zig-zag marqués au sol.
- D'harmoniser les horaires de réservation : 10h-15h sauf cas particuliers justifiés.

Ensuite, sur un plan quantitatif, il était prévu de créer les zones de livraison nécessaires, notamment lors du développement de nouveaux quartiers, et de supprimer des zones de livraison ne servant plus, sur base de la méthode de comptage réalisée dans les liserés commerciaux. Depuis 2016, de nombreux emplacements réservés livraison devenus obsolètes ont ainsi été retirés.

Enfin, sur un plan fonctionnel, il était prévu de renforcer le contrôle de l'usage des zones de livraison, sur base notamment d'une patrouille de contrôle spécifique des zones de livraisons.

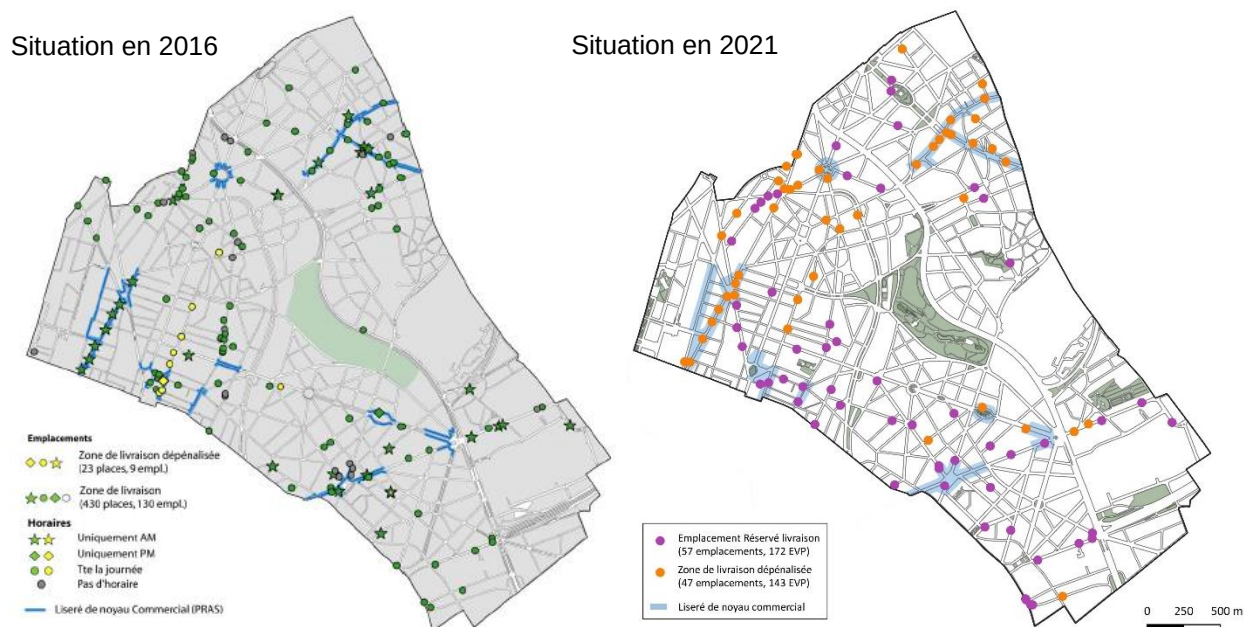


Figure 66 Comparaisons du nombre d'emplacements livraison entre 2016 et 2021

Entre 2016 et 2021, la Commune est passée de 453 EVP (pour 139 sites) répartis en zone réservée à la livraison (430 EVP) et zone de livraison dépenalisée (23 EVP) à 315 EVP (pour 104 sites) répartis en en zone réservée à la livraison (172 EVP) et zone de livraison dépenalisée (143 EVP). Le tableau ci-dessous présente le bilan chiffré par quartier.

Tableau 14 Evolution du nombre d'emplacements « livraison » par quartier depuis le PACS de 2016

Quartier	2016			2021			Evolution 2016-2021
	Nb. places réservées livraison	Nb. places dépenalisées livraison	Nb. total de places	Nb. places réservées livraison	Nb. places dépenalisées livraison	Nb. total de places	
Linthout/Vergote	12	0	12	14	2	16	+4
Plasky/Reyers	34	0	34	28	2	30	-4
Patrie/Dailly/Bienfaiteurs/Parc	64	2	66	29	6	35	-31
Fleur/Fouquart/Leopold	33	0	33	10	8	18	-15
Elisabeth/Riga/Helmet	83	0	83	12	36	48	-35
Voltaire	36	3	39	11	14	25	-14
Josaphat/Coteaux	64	18	82	41	6	47	-35
Liedts	91	0	91	27	69	96	+5
Gare du Nord	13	0	13	0	0	0	-13
TOTAL Commune	430	23	453	172	143	315	-138

Repasant des objectifs de 2016, les conclusions suivantes peuvent être produites :

- Sur le plan qualitatif :
 - L'harmonisation progressive de tous les sites en zone dépenalisée est en cours et en voie de finalisation d'ici à l'été 2022 : de 95% de zone réservées à la livraison et 5% en zone dépenalisée, on est aujourd'hui à 55% de zones réservées pour 45% de zones dépenalisées.
 - Harmonisation des signalisations : celle-ci se fait progressivement en lien avec le point précédent (transfert des zones réservées signalisées par panneau E1 en zones dépenalisées avec panneau de type E9a avec panneaux additionnels correspondants).
 - Harmonisation des horaires de réservation : les données actuelles ne montrent pas d'harmonisation telle que préconisée (10h-15h) dans le PACS de 2016. Celle-ci est difficile à atteindre face à la diversité des demandes et besoins des activités, mais demeure un objectif à viser le plus possible.
- Sur le plan quantitatif : le nombre d'EVP globalement dédiés à la livraison a baissé de manière significative (-138 EVP, soit -30%).

Sur le plan fonctionnel : c'est désormais Parking Brussels qui s'occupe de la gestion (en ce compris le contrôle) des redevances : pas de données par rapport aux objectifs prévus du plan d'action de 2016 mais quelque 11.943 redevances ont été adressées en un an suite à des contrôles sur zones dépenalisées livraison et abords d'écoles pour l'année 2021.

3.2.5. AUTRES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (PMR, CARSHARING, ABORDS D'ÉCOLES, TAXIS)

Le tableau ci-dessous présente une synthèse de l'évolution du nombre de places réservées par type entre 2016 et 2021.

Tableau 15 Evolution du nombre de places réservées entre 2016 et 2021 par type

Type d'emplacements réservé	Nombre de places en 2016 (EVP)	Nombre de places en 2021 (EVP)	Variation 2016 > 2021
PMR	332	452	+ 120
Carsharing	34	100	+ 66
Abords d'écoles	19	95	+ 76
Taxis	32	32	0
Corps Diplomatique	11	5	- 6
Police	11	11	0
Recharge électrique	0	70	+ 70
TOTAL	439	765	+326

3.2.5.a. PMR

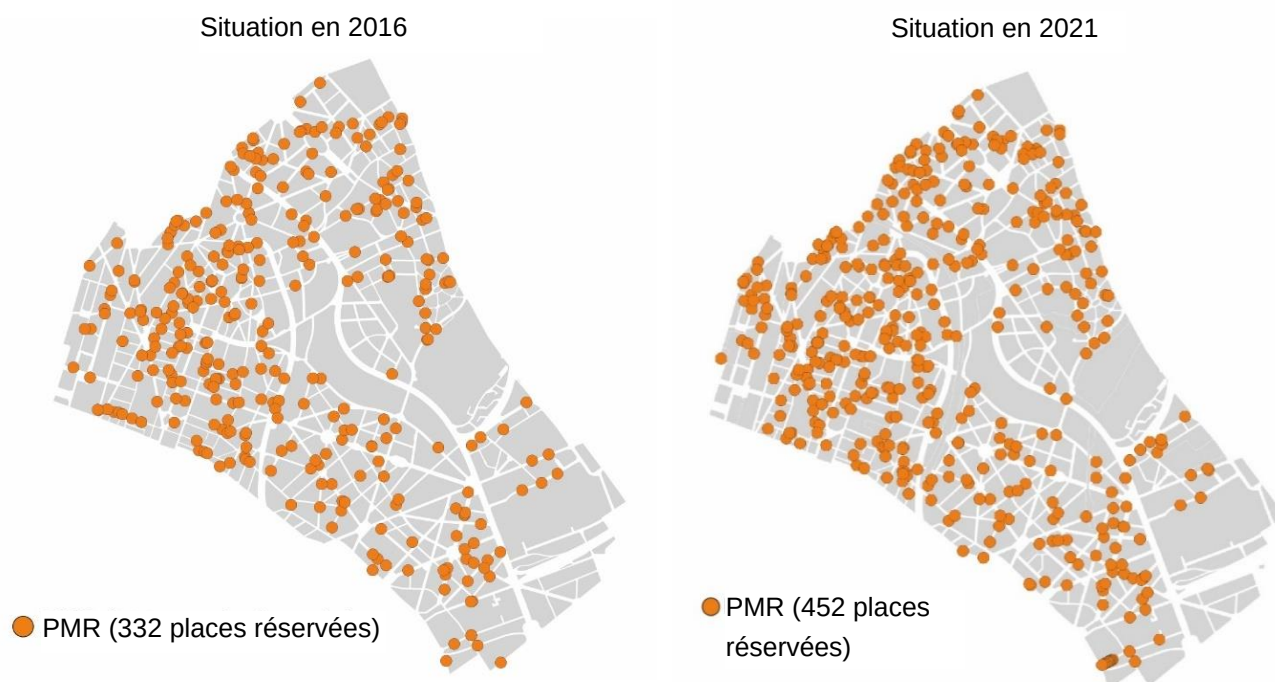


Figure 67 Comparaisons du nombre de places réservées PMR entre 2016 et 2021

Le nombre de places réservées PMR a augmenté de 120 emplacements entre 2016 et 2021, soit une augmentation de 136%. Cette augmentation répartie sur l'ensemble du territoire de la commune a permis de renforcer le nombre de places PMR dans certaines zones qui pouvaient en manquer, comme aux abords du parc Josaphat.

3.2.5.b. CARSHARING

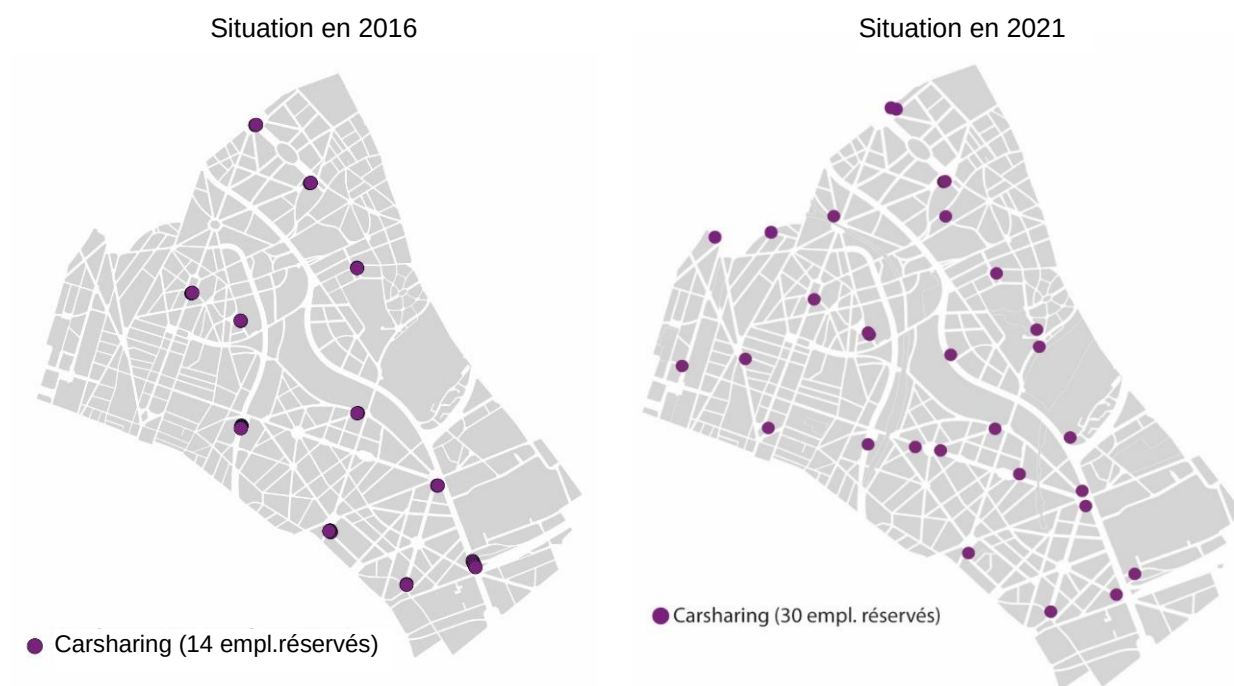


Figure 68 Comparaisons du nombre de places réservées carsharing entre 2016 et 2021

Le nombre de places en carsharing a presque triplé entre 2016 et 2021, en passant de 34 places en 2016 à 100 places en 2021. Cette augmentation peut être expliquée par la demande croissante pour des voitures partagées, qui pousse des sociétés comme Cambio à augmenter le nombre de places dont elles disposent afin d'augmenter le nombre de voitures pouvant être utilisées en même temps.

3.2.5.c. ABORDS D'ÉCOLES

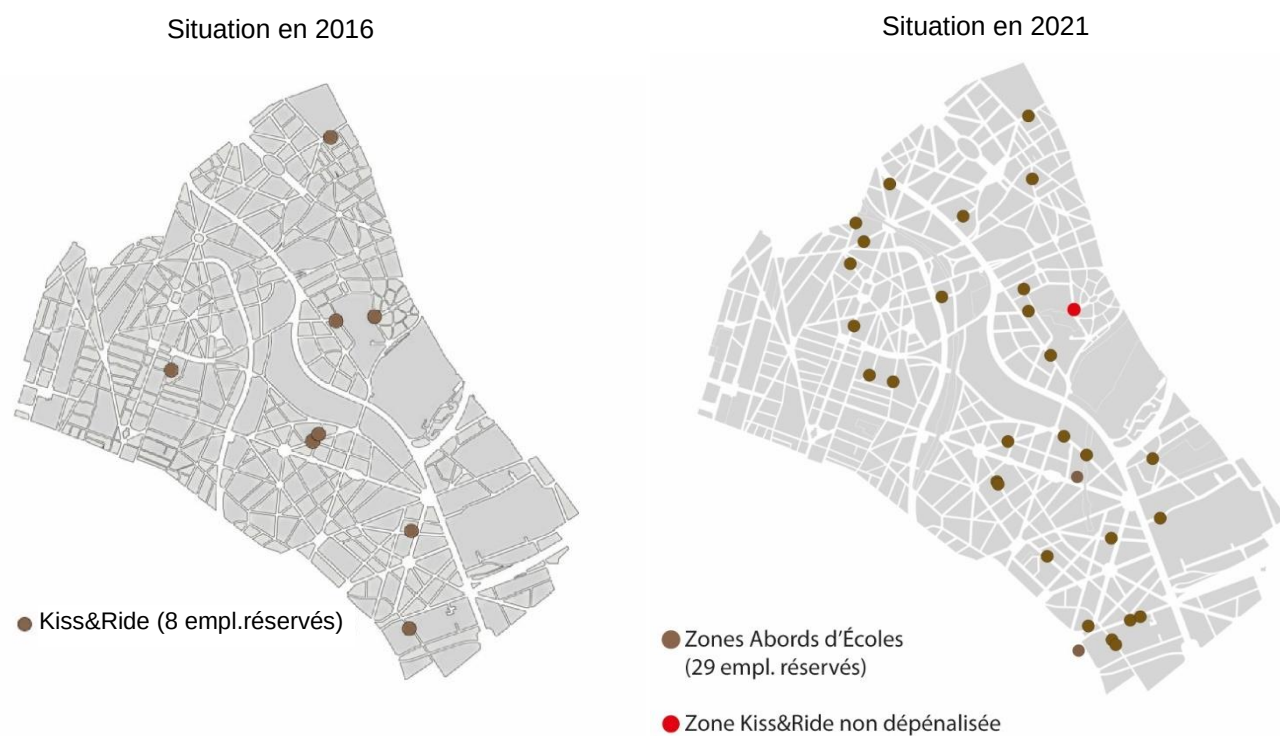


Figure 69 Comparaisons du nombre de places réservées Kiss & Ride entre 2016 et 2021

Les emplacements Kiss & Ride ont évolué de deux manières entre 2016 et 2021 :

- D'une part, les places de parking réservées Kiss & Ride ont été dépénalisées¹⁶ et harmonisées en zones abords d'écoles (ZAE) ;
- D'autre part, de nouvelles ZAE ont été aménagées, augmentant le nombre de zones de 8 à 29 et le nombre de places de 19 à 95 EVP.

¹⁶ À l'exception d'une zone qui doit encore être dépénalisée rue Godefroid Guffens.

3.2.5.d. TAXIS

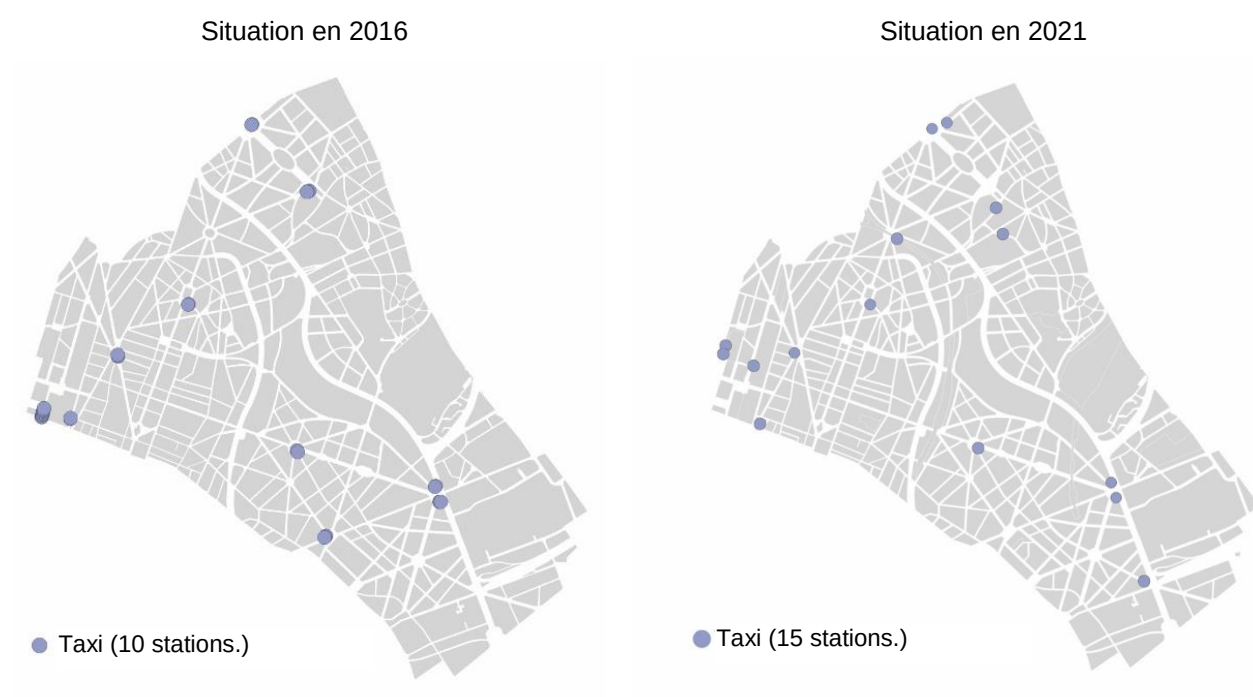


Figure 70 Comparaisons du nombre de places réservées taxis entre 2016 et 2021

Le nombre de places réservées aux taxis n'a dans l'ensemble pas augmenté entre 2016 et 2021 puisqu'il s'est maintenu à 32 places en EVP. Certaines places ont cependant été déplacées, comme celles de la station place Liedts qui ont été déplacées au niveau du 247 rue de Brabant.

Trois stations ont été mutualisées avec les riverains de 18h à 9h : place Colignon, avenue Rodenbach et place Verboeckhoven.

3.2.5.e. CORPS DIPLOMATIQUES

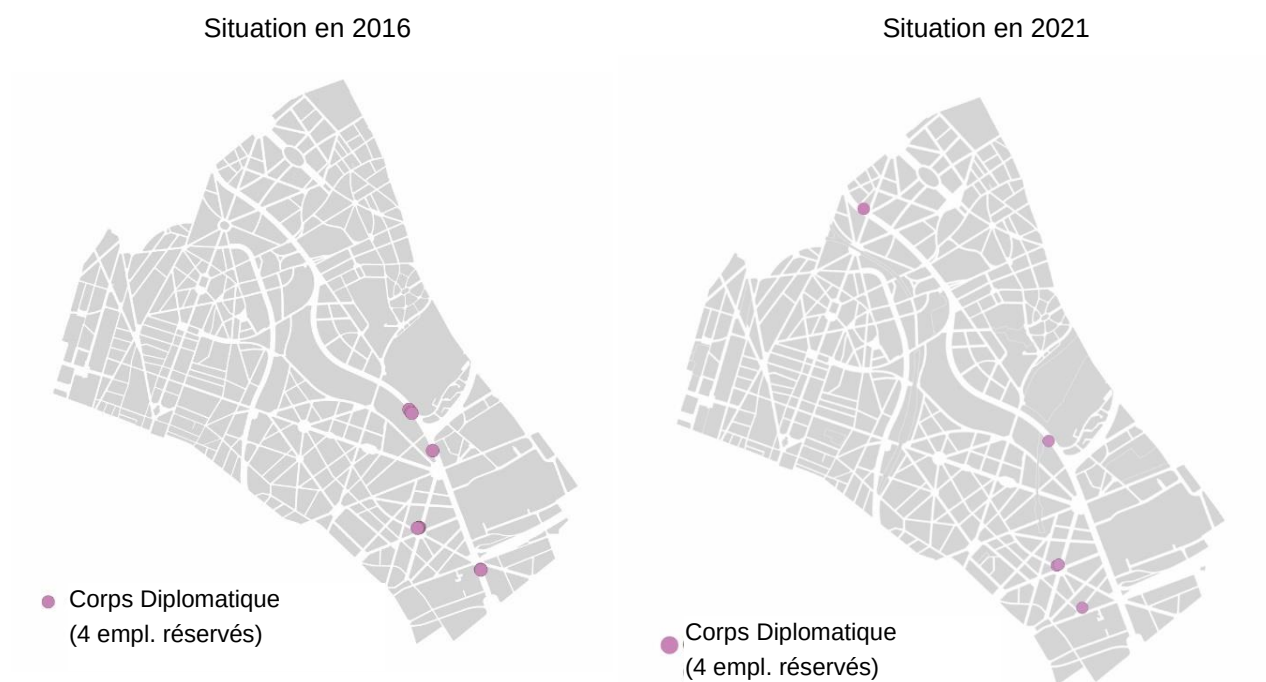


Figure 71 Comparaisons du nombre de places réservées au corps diplomatique entre 2016 et 2021

Le nombre de places réservées aux corps diplomatique s'est maintenu entre 2016 et 2021 à 7 places en EVP, réparties sur 4 emplacements.

3.2.5.f. POLICE



Figure 72 Comparaison du nombre de places réservées Police entre 2016 et 2021

Le nombre de places réservées à la police n'a pas changé entre 2016 et 2021, s'étant maintenu à 11 places réservées réparties sur 4 emplacements.

3.3. Plan d'action

3.3.1. STATIONNEMENT VÉLO

Le développement de la pratique du vélo à l'échelle régionale et à Schaerbeek s'est accompagné par la création de nombreux dispositifs de stationnement vélo de courte et de longue durée, dépassant largement les objectifs du PACS de 2016. Si la couverture du territoire communal est très importante en la matière, la demande reste croissante et difficile à satisfaire davantage dans l'espace public, notamment pour les boxes vélos dont la capacité par dispositif reste limitée (5 places par dispositif).

En outre, le type de demande évolue avec le déploiement de nouveaux usages (vélos-cargos, longtails, vélos électriques...), un défi auquel la Région s'engage à répondre au travers différentes études stratégiques récentes visant à définir de nouveaux objectifs pour le stationnement vélo, tels que le masterplan de stationnement vélo (Bruxelles Mobilité, 2021) ou encore l'étude sur la stratégie de stationnement pour vélo cargo (Parking Brussels, 2021). Le futur plan Good Living qui remplacera le RRU définit également des normes d'aménagement du stationnement vélo, et de nouveaux seuils (minimum un emplacement vélo par chambre d'habitation,...).

La Commune réalise quant à elle le suivi de son audit cyclable (plan d'action vélo Bypad) avec les actions suivantes concernant le volet « Se stationner » (bilan ci-dessous) :

- Créer des parkings vélo de quartier dans un bâtiment existant
- Développer la collaboration avec parking.brussels
- Intégrer la problématique dans le cadre des projets communaux, contrats de quartier
- Faire un inventaire des bâtiments communaux pouvant potentiellement accueillir un local vélo
- Lancer une action de communication auprès des habitants (en cours)

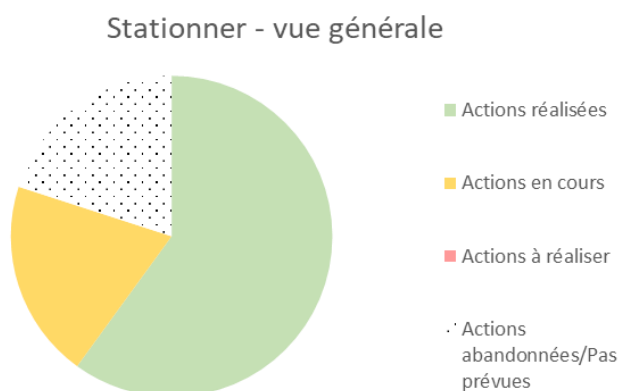


Figure 73 Extrait BYPAD – Bilan des actions du volet « Se stationner » (Commune, 2022)

3.3.1.a. LE STATIONNEMENT VÉLO EN VOIRIE

Pour le stationnement vélo en voirie, le plan d'actions prévoit de :

- Accélérer le développement des boxes vélo (dispositifs fermés) malgré des demandes très nombreuses de plus en plus difficiles à satisfaire dans l'espace public ;
- Adapter la taille et le design des boxes dans l'espace public pour une meilleure intégration (de plus grande capacité, en double-étage, et adaptés aux nouveaux besoins type vélo-cargo, arceaux bas, arceaux en croix)



Figure 74 Exemples de boxes vélos de grande capacité avec meilleure intégration urbanistique (Sources : Masterplan vélo – Bruxelles Mobilité, 2021)

- Continuer le développement des dispositifs de courte durée en fonction des demandes en privilégiant les endroits propices en voirie (ex : emplacements à moins de 5m d'un passage piéton)
- Mettre à jour le formulaire de demande d'arceau vélo classique en y ajoutant l'option « vélo-cargo » et prévoir des dispositifs adaptés à cet usage avec une signalétique spécifique pour éviter les conflits d'usages (parking.brussels)

La carte ci-dessous reprend les zones prioritaires identifiées pour le déploiement du stationnement vélo-cargo en fonction du tissu urbain (typologie bâti, densité d'activités, équipements, commerces), de la demande relevée de nuit dans l'espace public et des demandes actives sur liste d'attente.



Figure 75 Zones prioritaires pour le développement de l'offre de stationnement vélo-cargo

L'étude vélo-cargo met en évidence les dispositifs privilégiés et leurs avantages et inconvénients, pour le stationnement de ce type de véhicule, ainsi que les dimensions d'implantations et de dégagements nécessaires pour manœuvrer en fonction de l'organisation du stationnement (longitudinal, épi, orthogonal). Pour le stationnement de courte durée, l'installation peut être compatible avec des dispositifs existants pour vélos classiques (par exemple en fin de rangée).

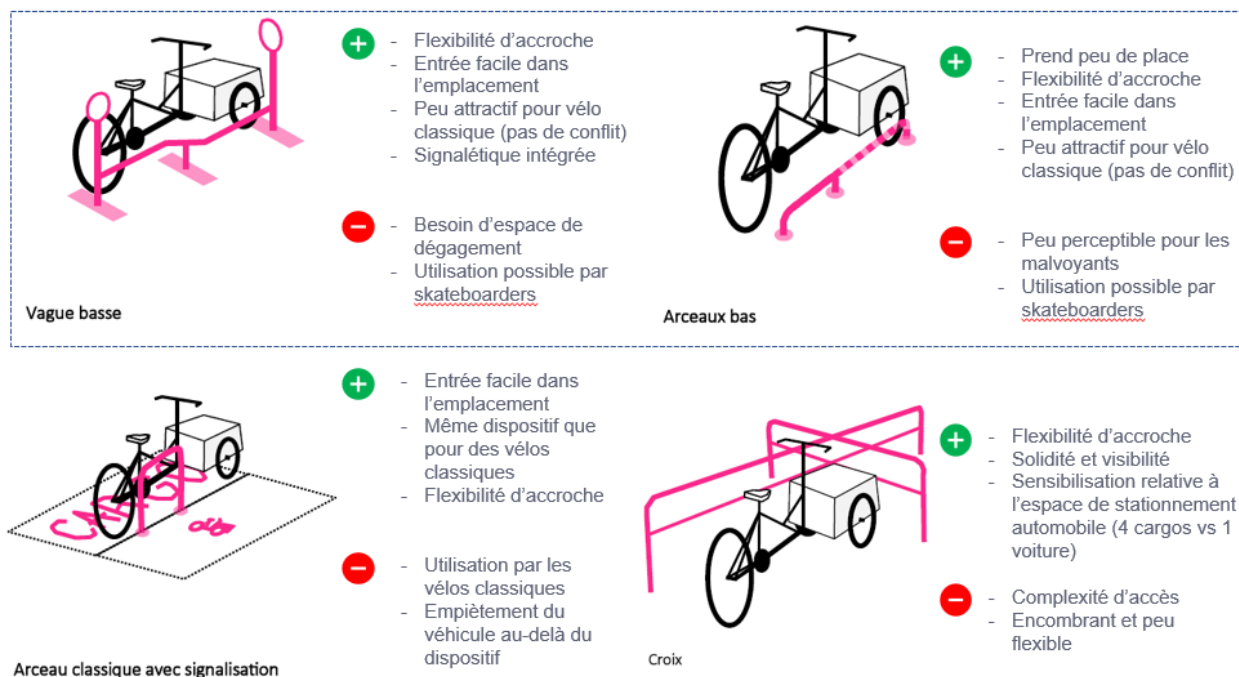


Figure 76 Dispositifs de stationnement vélo-cargo étudiés et privilégiés (source : Etude de stratégie pour le développement du stationnement vélo-cargo en Région bruxelloise, BRAT pour parking.brussels, 2021)

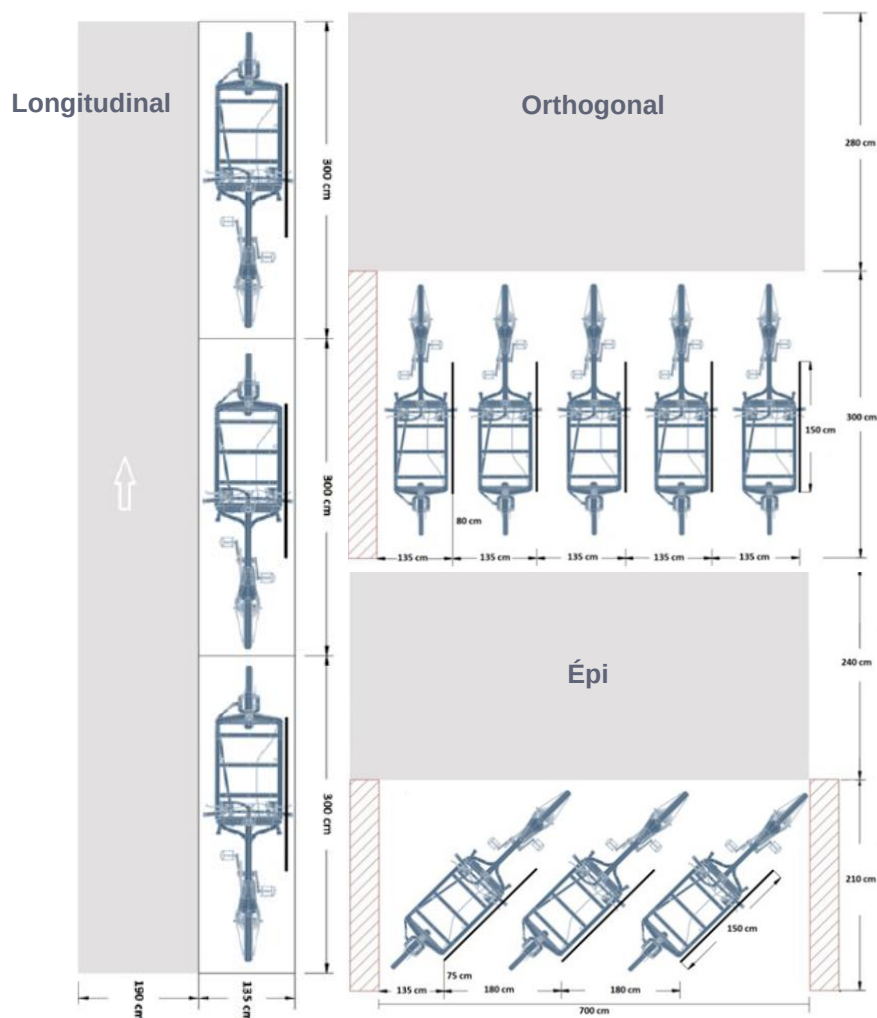


Figure 77 Exemples d'implantation selon l'organisation du stationnement vélo (sources : Pro Vélo asbl)

3.3.1.b. LE STATIONNEMENT VÉLO HORS VOIRIE

Pour le stationnement vélo hors voirie, le plan d'actions prévoit de :

- Développer des grandes poches de stationnement vélo (de tous types) hors voirie (parkings publics et privés) et près des nœuds multimodaux (extension de l'offre de la gare du Nord et dans les nouvelles stations de métro : déjà prévu pour les futures stations Riga et Verboekhoven)
- Créer de nouveaux espaces de stationnement pour les vélos dans les Contrats de Quartiers Durables et de Rénovation Urbaine, 2 projets sont en cours de développement avec Parking Brussels dans le CQD Pogge :
 - Place de Houffalize 16 : ± 40 emplacements sécurisés (vélo conventionnel et cargo)
 - Chaussée de Haecht 366 : ± 28 emplacements conventionnels + 8 emplacements vélo cargo
- Créer du stationnement sécurisé dans les immeubles gérés par les SISP (Foyer Schaerbeekois, potentiel à évaluer)
- Accompagner parking.brussels (Cycloparking) dans la recherche de solutions (C2C, B2C, mutualisation BePark,...) et la communication des outils récents existants (opération « Passe ton garage à ton voisin », Monkey Donkey - location de vélos-cargos et longtails électriques)

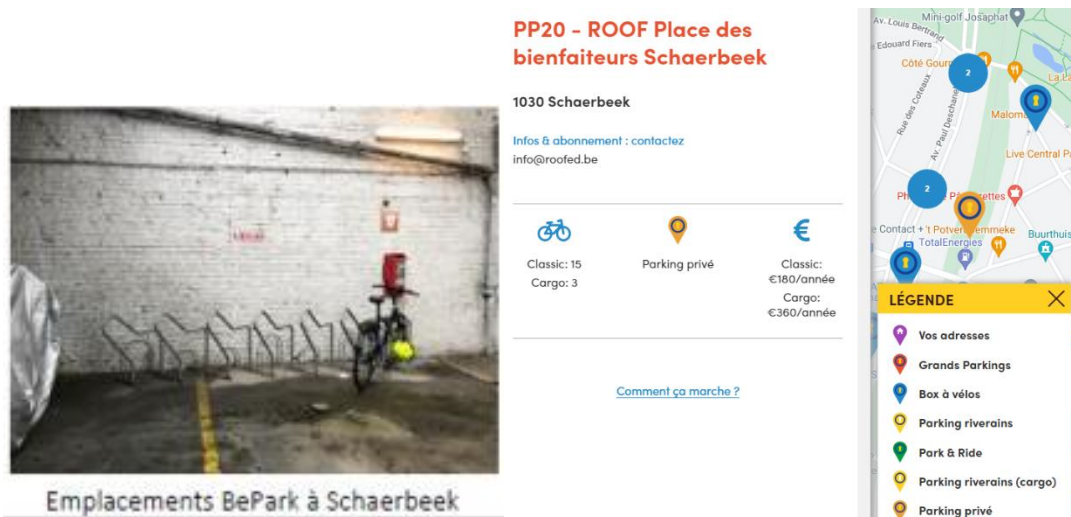


Figure 78 Exemple de parking vélo mutualisé par BePark et extrait de la plateforme Cycloparking

- Renforcer l'offre de stationnement dans les écoles au travers le suivi des Plans de Déplacements Scolaires (2 pour 10 élèves dans le primaire, 4 pour 10 élèves dans le secondaire, 2 pour 10 enseignants selon le masterplan régional) et dans les entreprises via les Plans de Déplacements d'Entreprises (1 pour 100 m² de bureaux)
- Prévoir un ratio de dispositifs adaptés au vélo-cargo dans les parkings (certains parkings repris sur la carte ci-dessous en disposent déjà)



Figure 79 Zones prioritaires pour le développement de parkings vélos hors voirie

Plan d'action

Stationnement en voirie :

- Accompagner parking.brussels dans le développement des dispositifs adaptés aux nouveaux besoins
- Mettre à jour le formulaire de demande en y ajoutant l'option « vélo-cargo »

Stationnement hors voirie :

- Développer des poches de stationnement vélo tous usages hors voirie et près des nœuds multimodaux, dans les CQD/CRU et immeubles gérés par les SISF, et au travers les PDS et PDE
- Accompagner parking.brussels dans la recherche de solutions (C2C, B2C, mutualisation,...) et la communication des nouveaux outils
- Prévoir un ratio de dispositifs adaptés au vélo-cargo dans les parkings

3.3.2. STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

En 2022, la commune dispose de 14 zones réservées dont 13 équipées d'arceaux adaptés. L'objectif de 2016 de disposer de 30 zones réservées n'a donc pas été atteint. Les relevés réalisés en 2020 la nuit pour Parking Brussels dans l'espace public ont montré un nombre important de véhicules deux roues motorisés stationnés sur des dispositifs de stationnement vélo (187) et en trottoir (453).

Le plan d'action vise ainsi à :

- Mettre à jour le formulaire de demande d'arceau vélo classique sur le site de la commune en y ajoutant l'option « deux roues motorisés » et pouvoir évaluer la capacité d'y répondre localement en fonction des demandes enregistrées ;
- Prévoir de nouveaux emplacements réservés et équipés dans les zones où se concentrent les demandes, selon la carte indicative ci-dessous pointant les lieux où une concentration de la demande hors dispositifs de stationnement réservé a été observée de nuit, en particulier dans les quartiers Liedts, Bienfaiteurs, Coteaux.

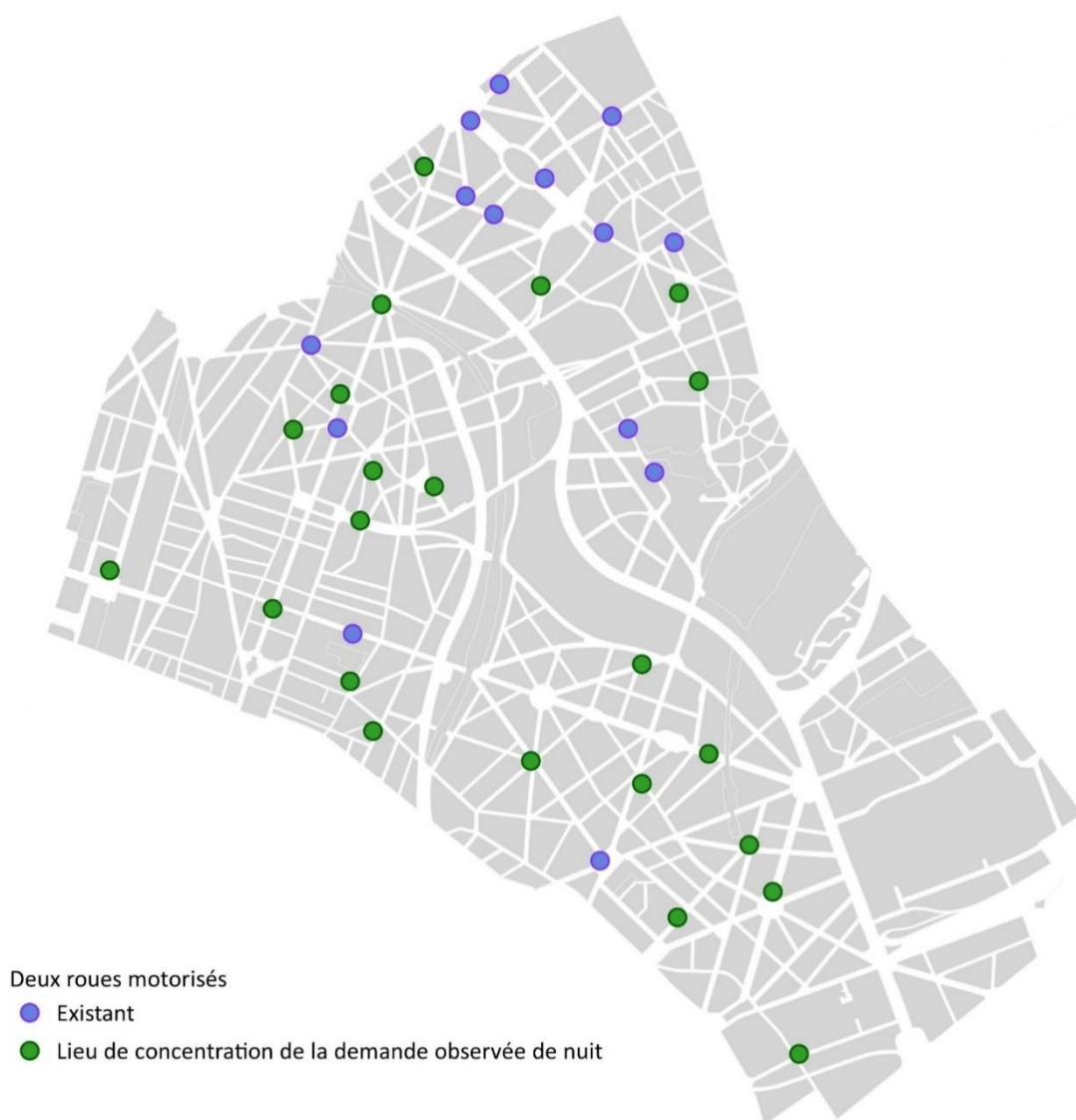


Figure 80 Propositions indicatives d'implantation de dispositifs de stationnement réservé deux roues motorisés en fonction des lieux de concentration de la demande observée de nuit en 2020 (Stratec-BRAT pour Parking Brussels, 2020)

Les nouveaux dispositifs respecteront les recommandations techniques avec le matériel d'accroche spécifique. Ils seront placés en zone de stationnement en voirie et différenciés des dispositifs vélo pour éviter les conflits d'usage observés.



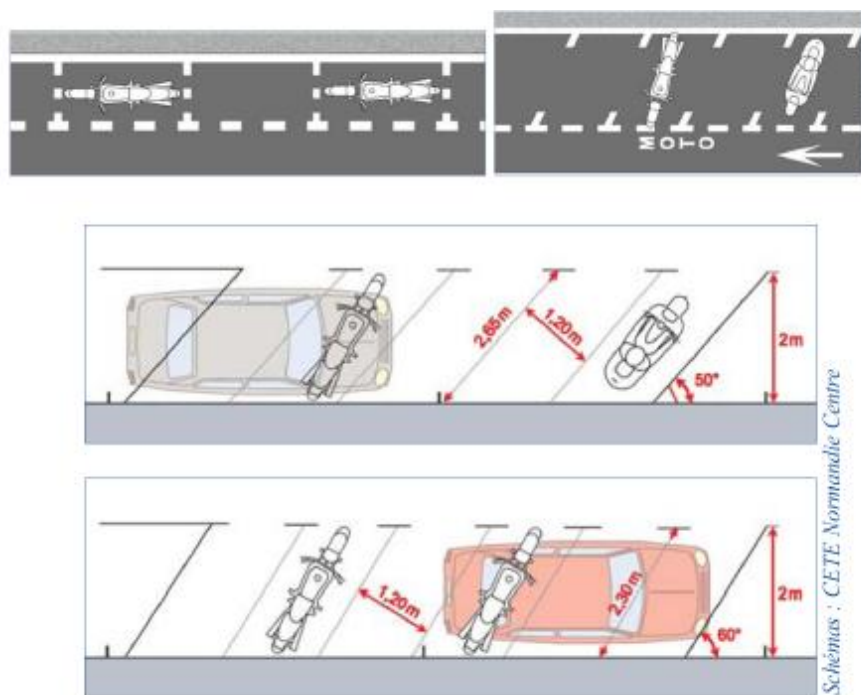


Figure 81 Exemple de dispositif d'accroche et d'implantation en zone de stationnement (Extrait du PACS 2016)

Plan d'action

- Mettre à jour le formulaire de demande d'arceau vélo en y ajoutant l'option «deux roues motorisés»
- Prévoir de nouveaux emplacements réservés et équipés dans les zones où se concentrent les demandes

3.3.3. VÉHICULES LONGS/LOURDS EN SOIRÉE

3.3.3.a. LES VÉHICULES LOURDS (>3,5T)

Actuellement, la commune dispose de 55 emplacements (EVP) réservés aux véhicules de plus de 3,5T.

Pour rappel, l'application du PRPS impliquait la création de 192 emplacements EVP selon le PACS de 2016, objectif remis en cause à l'époque et toujours valable en 2022 en regard du contexte urbain et viaire de Schaerbeek, commune densément bâtie avec une part importante dédiée au logement.

Les relevés 2021 ont démontré qu'il n'y a pas réellement de problématique de présence gênante de véhicules lourds dans la commune actuellement, puisque la majorité d'entre eux stationne dans les zones dédiées et que cette demande n'a pas rencontré d'augmentation depuis 2016.

Au regard du développement urbain du quartier Reyers (Mediapark et programmes de logements) et d'une plainte récente de riverains, le plan d'action propose de retirer la zone de stationnement réservée aux poids lourds rue J. Georgin étant donné la mutation fonctionnelle en cours.

Il est toutefois difficile d'identifier d'éventuelles nouvelles zones pour ce type de stationnement réservé à l'échelle communale. Le boulevard Général Wahis est une piste de solution à court terme pour répondre à ce besoin mais est inclus dans le site Josaphat donc n'est pas une solution possible à plus long terme.

Cette problématique est donc à appréhender au niveau régional, par exemple en visant la concentration de ces emplacements réservés dans les zones industrielles situées dans d'autres communes.

En matière de règlement, le plan d'action prévoit de mettre en cohérence la masse maximale autorisée de 3,5 tonnes avec l'arrêté relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation. Les dispositions prises aux articles 13, 18 (redevances forfaitaires) et 44 (carte de dérogation) dans le règlement relatif à la politique communale de stationnement doivent donc être adaptées pour être d'application aux véhicules ayant une masse maximale technique admissible « de plus de 3,5T » et non plus « de 3,5T et plus ». Il prévoit toutefois de maintenir les dispositions dérogatoires au PRPS en continuité de la situation actuelle à Schaerbeek (montant de la redevance forfaitaire multiplié par 4 pour les véhicules lourds de plus de 3,5T).

En matière de signalisation, étant donné l'absence d'augmentation ou de conflits constatés par rapport à leur présence, la mise en place de panneaux E9a avec l'additionnel « 3,5T max » ne semble pas nécessaire au sein de la commune.

3.3.3.b. LES VÉHICULES LONGS (>4,9M)

Depuis 2016, une augmentation significative de la demande de stationnement de véhicules utilitaires petits et moyens a été observée lors des relevés de 2019 (BRAT pour Parking Brussels) et confirmée lors des relevés de 2021.

La volonté de réguler leur présence demeure même si leur présence témoigne de la vie économique de la commune : cette régulation doit être ciblée très localement pour limiter les reports observés dans les rues étroites. Elle doit passer par des campagnes de communication auprès des entreprises visant à dissuader la possession et l'usage de ce type de véhicule, ou à mutualiser les possibilités de stationnement hors voirie entre entreprises afin de limiter leur présence en voirie.

En matière de règlement, le plan d'action prévoit de maintenir les articles dérogatoires au PRPS en continuité de la situation actuelle à Schaerbeek, ces véhicules consommant davantage l'offre de stationnement :

- Montant de la redevance forfaitaire zones rouge et verte multipliée par 2 pour les véhicules d'une longueur supérieure à 4,9m ;
- Majoration du tarif de base de 120€ pour une carte riverain unique par ménage (excepté véhicule de société hors Schaerbeek) qui concerne 2% des cartes riverain délivrées soit près de 600 ménages en 2021 ;
- Surtaxe des cartes pour les entreprises et indépendants qui concerne 5% des cartes entreprises et indépendants délivrées, soit 130 professionnels.

Plan d'action

- Maintien des dispositions du règlement relatives aux véhicules de >4,9m et >3,5T
- Retrait de la zone rue J. Georgin au regard du développement urbain du quartier

3.3.4. GESTION DES LIVRAISONS

En matière de gestion des livraisons, le plan d'action prévoit de :

- Continuer le développement des zones dépenalisées au dépend des zones de livraison réservées (estimation de finalisation d'ici juin 2022).
- Poursuivre l'harmonisation de la signalisation verticale et horizontale qui est réalisée conjointement avec la mesure qui précède.
- Harmoniser au maximum, en fonction des demandes, les horaires de réservation en évitant autant que possible les horaires avant 7h30 le matin pour préserver la qualité de vie des riverains.
- Poursuivre la politique actuelle d'implantation de nouvelles zones dédiées en cas de nouveau besoin identifié (par demande) et de retrait des zones dédiées qui ne sont plus utilisées (monitoring).
- Poursuivre la politique de contrôle menée par Parking Brussels.

Plan d'action

- Finaliser le développement des zones dépenalisées au dépend des zones de livraison réservées et l'harmonisation de la signalisation verticale et horizontale
- Poursuivre la politique actuelle d'implantation / retrait en fonction des demandes / besoins en harmonisant le plus possible les horaires (pas avant 7h30)
- Poursuite du contrôle par parking.brussels

3.3.5. AUTRES EMPLACEMENTS RESERVÉS

3.3.5.a. PMR

Afin d'éviter tout abus dans leur utilisation, un meilleur contrôle et un meilleur suivi des cartes PMR est nécessaire.

Concernant la validité des cartes, afin de pouvoir vérifier rapidement si une certaine carte de stationnement est (encore) valide, une application a été développée qui peut être utilisée à la fois dans un navigateur et sous la forme d'une appli (<https://handi2park.socialsecurity.be>). Cette application doit être utilisée systématiquement lors des contrôles de stationnement, elle permet notamment d'identifier :

- L'utilisation d'une carte d'une personne décédée
- L'utilisation d'une carte pour laquelle un duplicata a été demandé
- L'utilisation d'une carte expirée
- L'utilisation d'une carte avec un numéro de carte non valide (falsification)

Nous recommandons également de renforcer les contrôles d'identités (adéquation entre l'identité sur la carte PMR et l'identité d'un des passagers) menés par les services de police, principalement en zone rouge.

Plan d'action

- Renforcer les contrôles faits par parking.brussels en utilisant notamment l'application mise en œuvre par le SPF Sécurité Social
- Renforcer les contrôles d'identités réalisés par la police

3.3.5.b. CARSHARING

Le développement de la pratique du carsharing à Schaerbeek s'est accompagnée par la création de nombreuses stations de carsharing « Cambio ». La couverture du territoire communal reste cependant incomplète, comme le montre la figure ci-dessous, à gauche. Ainsi, il est proposé ici la création de 10 stations de carsharing, en plus de la station située rue Masui actuellement en travaux. La création de ces nouvelles stations permettrait une couverture complète de Schaerbeek à un rayon de 400 m (soit +/- 5 minutes de marche), à l'exception d'une partie du sud-est de Schaerbeek qui est moins pertinente pour le développement du carsharing car peu résidentielle.

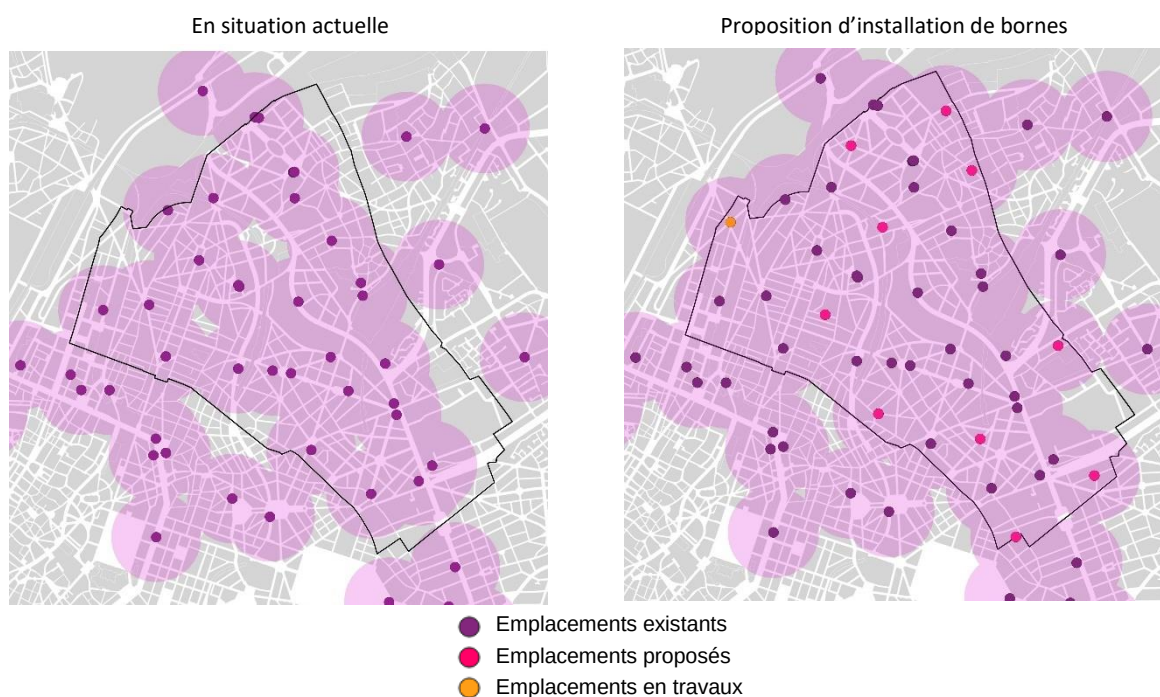


Figure 82 Couverture de Schaerbeek en station de Carsharing en situation actuelle

Plan d'action

Création de 10 nouvelles stations carsharing à Schaerbeek afin de compléter la couverture du territoire communal à un rayon de 400 m par station

3.3.5.c. TAXIS

Certains emplacements taxis sont situés dans des zones avec une activité nocturne faible et pourraient donc être rendus disponibles à l'ensemble des usagers entre 18h et 9h du matin afin de compléter l'offre existante par ailleurs, qui est fortement sollicitée la nuit.

Parmi ces emplacements on compte par exemple ceux situés place Meiser et place des Bienfaiteurs.



Figure 83 Emplacements réservés aux taxis dont l'usage pourrait être partagés la nuit, à gauche place des Bienfaiteurs, à droite place Meiser (source : photos Google Maps)

Plan d'action

Envisager le partage la nuit des emplacements taxis situés dans des zones à activité nocturne faible

3.3.5.d. EMPLACEMENTS DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

Les besoins futurs en emplacement de recharge électrique à l'échelle de Schaerbeek doivent être quantifiés afin de prévoir une réponse communale adaptée aux usages futurs de la mobilité.

En effet, d'après une étude réalisée conjointement par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité¹⁷, la région estime à 11 000 le nombre de bornes de recharges publiques à l'horizon 2035 ce qui, au prorata de sa population¹⁸, correspondrait à environ 1 200 bornes pour Schaerbeek. La répartition de ces bornes sur le territoire ainsi qu'entre l'offre en voirie et hors voirie constitue donc un enjeu potentiellement important pour le stationnement.

Par ailleurs, un contrôle plus systématique de ces bornes doit être réalisé afin que ces emplacements pour la recharge ne se transforment pas en emplacement de stationnement permanent.

Plan d'action

- Quantifier les besoins en stationnement futurs de la commune de Schaerbeek et planifier la réponse à ces besoins
- Assurer un contrôle régulier des stations de recharge pour éviter les usages abusifs

¹⁷ https://environnement.brussels/sites/default/files/user_files/note_vision_regionale_bornes_fr.pdf

¹⁸ Ce raisonnement n'est pas tout à fait exact mais permet de donner un premier ordre de grandeur pour la commune de Schaerbeek

4. STATIONNEMENT EN CAS D'ÉVÉNEMENTS EXCEPTIONNELS

Remarque préalable : la structure de ce point diffère légèrement des autres car le PACS de 2016 n'abordait pas cette problématique.

4.1. État des lieux

Divers événements réguliers ou exceptionnels ont lieu sur le territoire communal et sont susceptibles d'impacter ponctuellement le stationnement directement autour du lieu d'événement et indirectement par le report des véhicules qui ne peuvent plus s'y garer.

Les événements principaux qui concernent le territoire sont :

- Le Schaernaval : carnaval folklorique annuel rassemblant plusieurs milliers de personnes en procession dans le centre de Schaerbeek le temps d'une journée.
- Les activités d'envergure internationale du Crossing Club comme la Brussels Football European Cup : événement annuel rassemblant plus de 2000 jeunes sportifs (ainsi que leurs accompagnants) pendant un week-end.
- Le festival schaerbeekois de lumières « Citizen Lights » : un festival annuel sur deux soirées programmant une parade citoyenne, un parcours d'œuvres lumineuses et des activités festives variées au centre de la Commune.

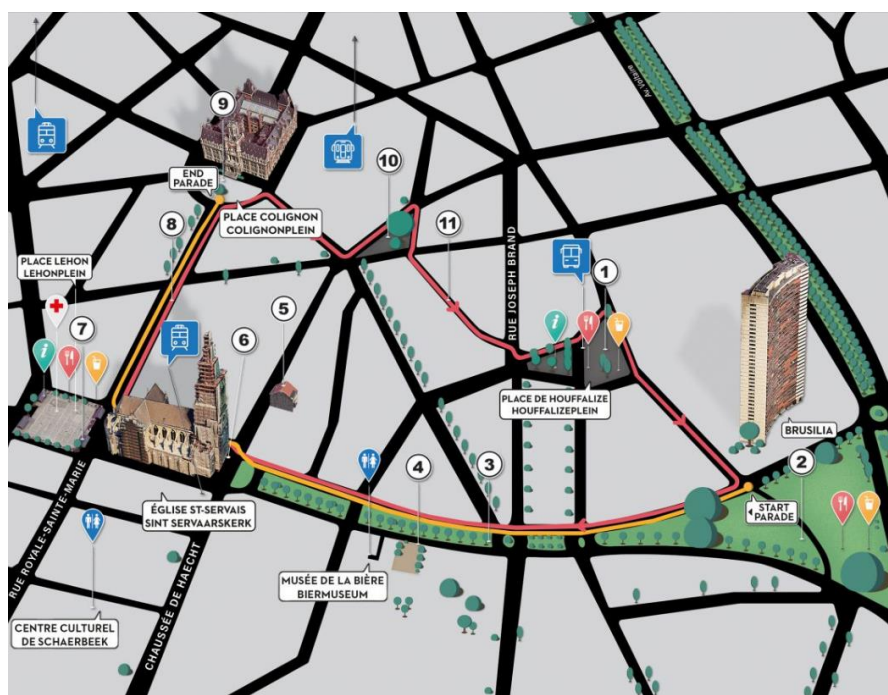


Figure 84 <https://citizenlights.be/pratique/>

- Le festival « Étincelles » : dans le parc Josaphat, ce festival annuel de lumières prévoit, sur deux soirées, un parcours d'artistes, des spectacles lumineux et diverses animations.

- Portes ouvertes des serres communales : ouverture annuelle au grand public des serres communales avec diverses activités annexes aux alentours du boulevard Lambermont au nord du Parc Josaphat.
- Fête de la cerise : fête annuelle communale rassemblant plusieurs milliers de personnes pour diverses activités festives au Parc Josaphat.
- Brocante Plasky : brocante annuelle dans le quartier Plasky regroupant 175 exposants.

Événements

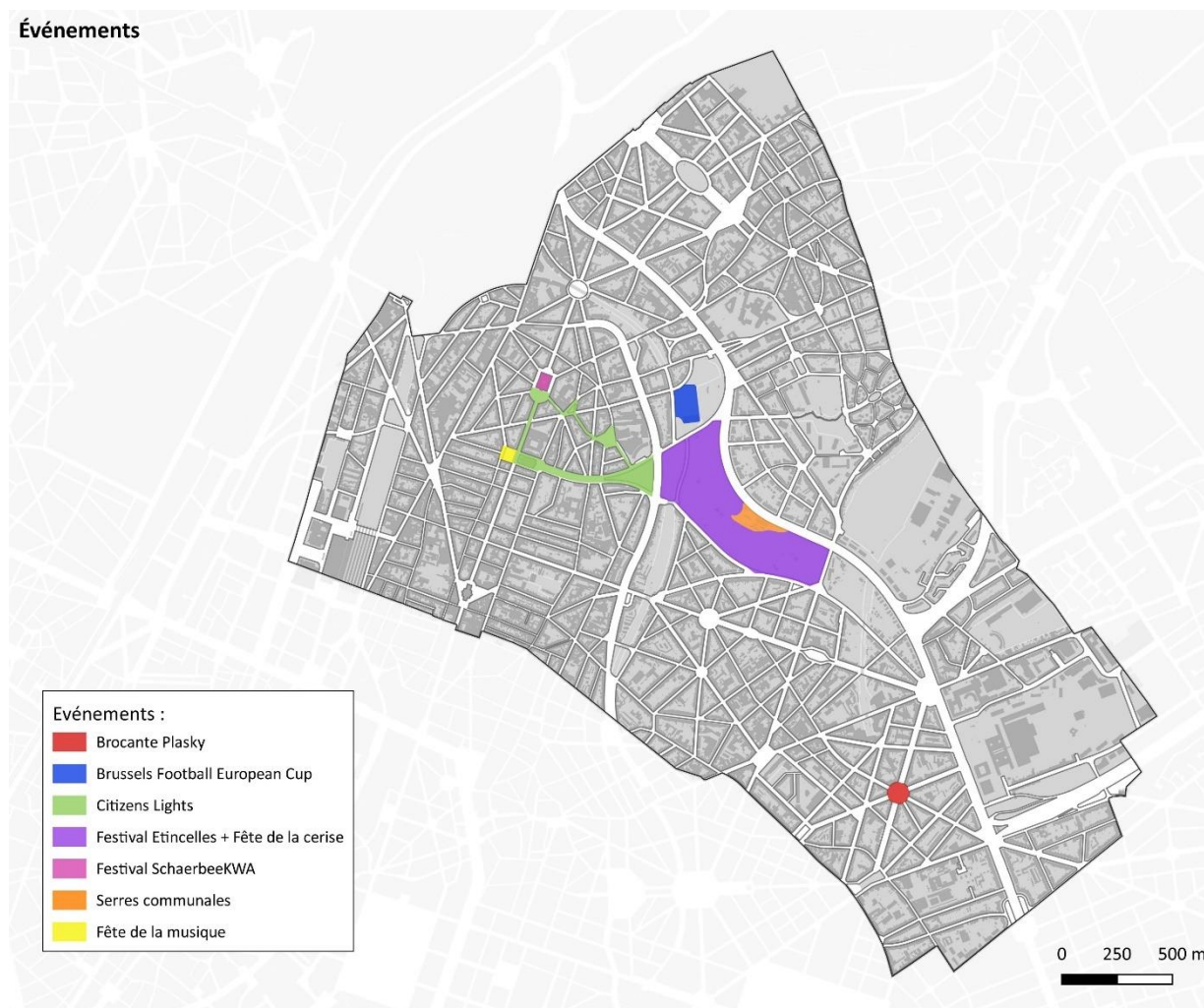


Figure 85 Localisation des principaux évènements impactent directement et/ou indirectement le stationnement localement

4.2. Plan d'action

En ce qui concerne le stationnement en cas d'événements exceptionnels, le plan d'action recommande de :

- Développer des partenariats pour la mutualisation ponctuelle d'espaces de parking (ex: Docks déjà initié, Decathlon). La carte ci-après reprend ces potentiels pour les parkings non résidentiels identifiés dans l'étude sur les opportunités de stationnement hors voirie (Brat pour la commune, 2021).

- Développer des solutions pop-up en partenariat avec la Région, par l'acquisition ou la location de dispositifs de stationnement vélo temporaire (Cycloparking, installation de groupes d'arceaux mobiles).

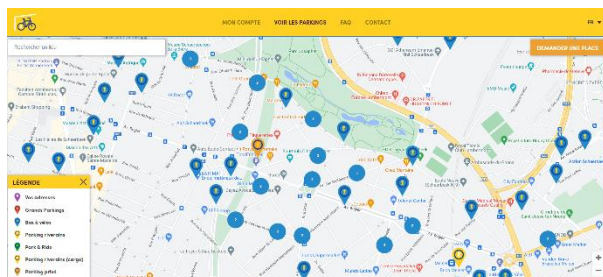


Figure 86 Extrait de la plateforme Cycloparking et exemple de grands dispositifs d'arceaux mobiles empilables en location (source : Altinnova – ALTAO Mobile)

- Prendre contact avec les gestionnaires de parkings de délestage potentiel et développer les solutions de mobilité à mettre en place pour joindre les lieux d'évènements : signalétique temporaire, fléchage, navettes...
- En cas d'absence de solution alternative, une réouverture ponctuelle de l'avenue A. Van Vollenhoven dans le parc Josaphat est possible pour un évènement très ponctuel de grande ampleur.

Développer les outils de communication sur l'accessibilité aux évènements organisés (de la part des autorités aux organisateurs et des organisateurs vers le grand public).

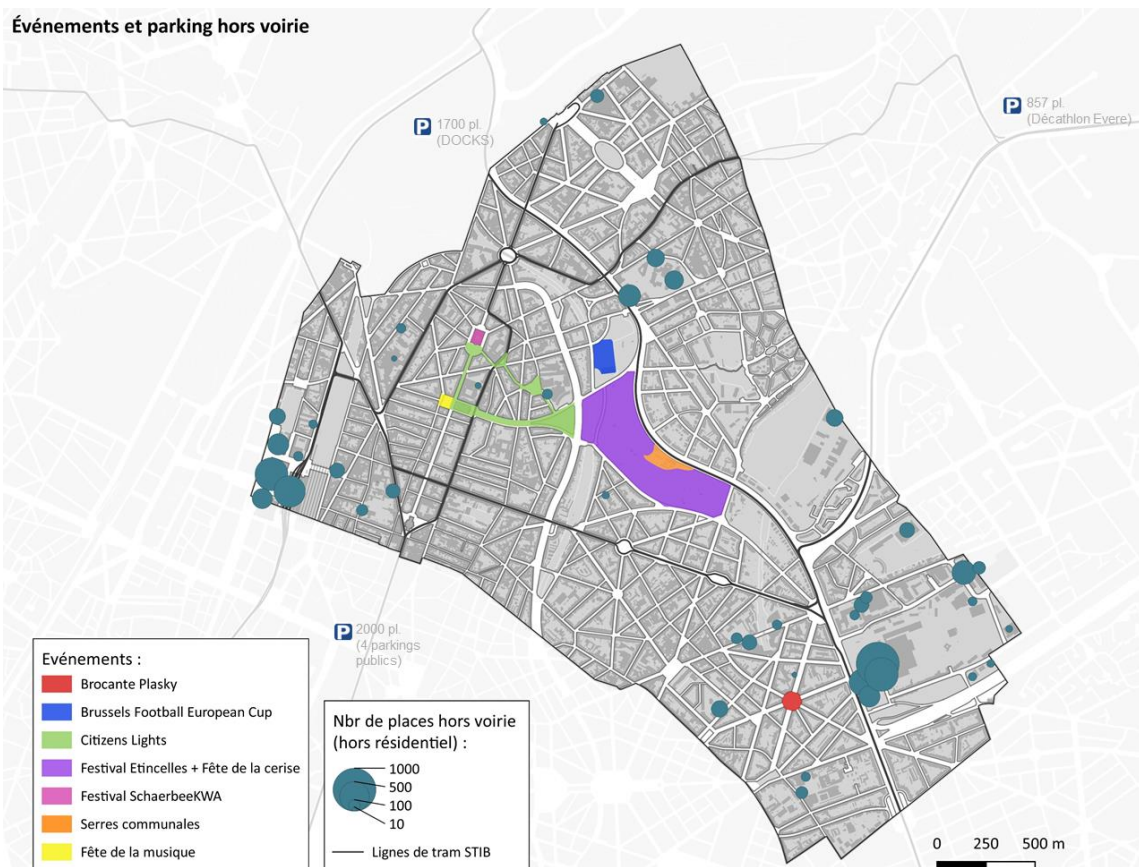


Figure 87 Localisation des principaux évènements et des parkings non résidentiels potentiels à investiguer pour une mutualisation temporaire des emplacements

Plan d'action

- Développer des partenariats pour la mutualisation ponctuelle d'espaces de parking
- Faire appel à des solutions pop-up en partenariat avec la Région (acquisition / location de dispositifs de stationnement vélo temporaire)
- Prendre contact avec les gestionnaires de parkings de délestage potentiel
- Envisager une réouverture ponctuelle de l'avenue A. Van Vollenhoven

5. STATIONNEMENT HORS VOIRIE

5.1. État des lieux

Un inventaire de l'offre de stationnement hors voirie a été réalisé par le bureau BRAT en 2020-2021 sur base du croisement de plusieurs bases de données régionales et communales, de leur confrontation et, le cas échéant, de vérifications (via l'orthophotoplan, les statistiques NOVA sur les permis d'urbanisme, sur le terrain ou via les services Taxe, Permis d'Environnement et Urbanisme de la Commune)¹⁹. Cet inventaire s'est porté sur **les parkings de 10 places et plus**, soit les parkings **présentant un potentiel de mutualisation** (en-dessous de 10 places, le potentiel de mutualisation étant quasi nul).

Cet inventaire a recensé **21.099 places hors voirie** réparties dans 454 parkings de 10 places et plus. Ces parkings sont destinés aux affectations suivantes :

- 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 9.654 places (46% du total), soit près de la moitié du nombre d'emplacements hors voirie de la commune (parkings >10 places), selon des capacités fortement variables, mais généralement inférieures à 100 places ;
- Bureau : les emplacements hors voirie destinés aux bureaux sont les seconds les plus représentés (4.177 places soit 20% du total) et sont concentrés principalement en deux secteurs : le quartier Gare du Nord et le quartier Reyers ;
- Commerce : On comptabilise 2.158 places de commerce sur la commune (10%), ne dépassant que rarement la capacité de 100 véhicules (hormis quelques grands parkings tels des Delhaize, le complexe commercial de la rue de Genève ou le site « Great » chaussée de Louvain), ces parkings hors voirie sont plus fréquemment à l'air libre que les précédents ;
- Industrie : les parkings destinés aux employés/véhicules des activités regroupent 2% (505 places) du total. Il s'agit généralement de petits parkings, souvent couverts, hors-sol et disséminés sur le territoire, en particulier dans la partie nord de la commune ;
- Equipement : les parkings liés aux équipements scolaires, culturels et sportifs sont souvent de petite taille. Ils regroupent 623 places soit 3% du total. Une partie de ces parkings, gérés par les pouvoirs publics, font l'objet d'une mutualisation, mais pas encore la majorité. D'autres types

¹⁹ Voir la méthode détaillée présentée dans le rapport de phase 1 de l'étude « ETUDE DES OPPORTUNITES DE STATIONNEMENT HORS VOIRIE SUR LE TERRITOIRE DE SCHAERBEEK » - Mai 2021, BRAT srl.

d'équipements (hôpital, services communaux...) ont également été identifiés et offrent 2.486 places, soit 12% du total ;

- Parking public : on dénombre 3 parkings publics offrant 329 places, un sous le CCN, un dans le quartier Brabant et un à côté de la gare de Schaerbeek ;
- Exploitation commerciale de parking (parking mis en location, sans lien particulier avec l'utilisation du terrain dans lequel il se trouve) : 13 parkings destinés à de l'exploitation commerciale ont été identifiés. Ils regroupent 644 places ;
- D'autres affectations ont aussi été observées : parking d'hôtel, de séniories ou autre. Elles représentent 2% du total pour 523 places.

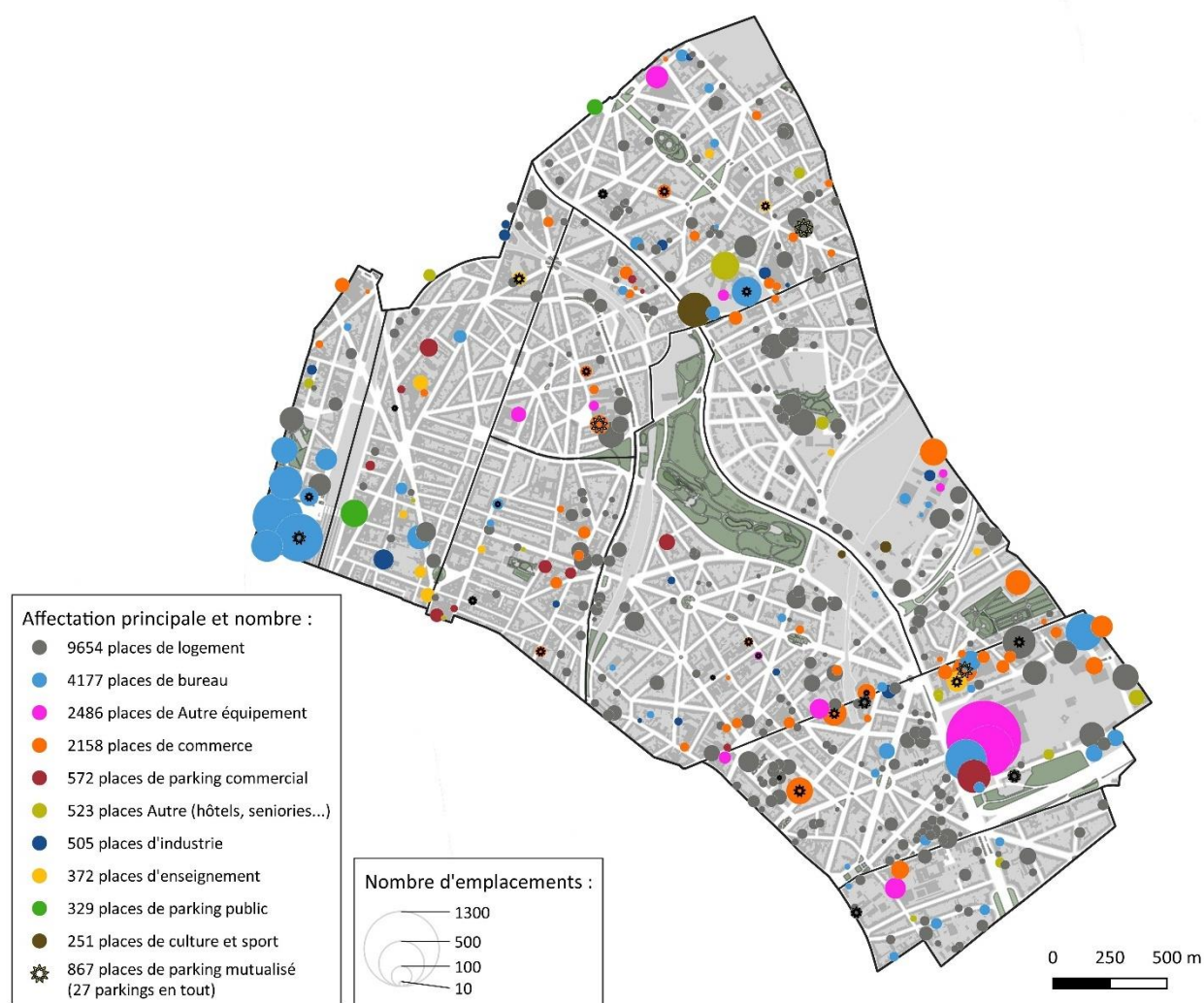


Figure 88 Localisation et caractérisation des parkings hors voirie de 10 places et plus (source: BRAT, 2021)

Le diagnostic montre que la répartition de ces emplacements hors voirie (dans les parkings de 10 places et plus) n'est pas homogène. En effet près d'un tiers de ces emplacements (7.287 places) se retrouve dans le quartier Plasky/Reyers. Ce quartier compte à la fois un nombre important de parkings réservés au logement (2.692 places) mais aussi à d'autres fonctions (bureaux, commerces et autres équipements).

Nombre total de places hors voirie par secteur et répartition par affectation

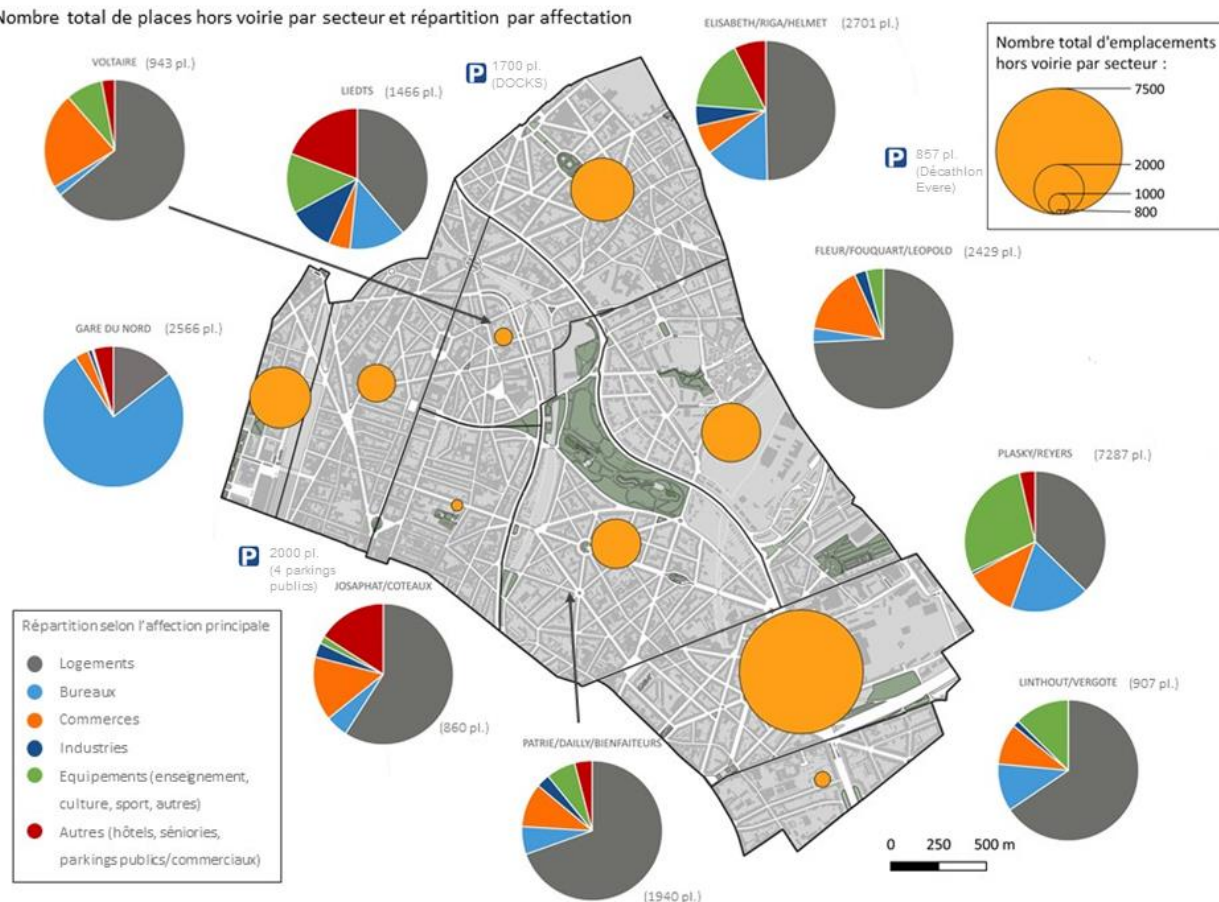


Figure 89 Répartition des parkings hors voirie de 10 places et plus par quartier (source: Brat 2021)

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. La proportion et le nombre de places théoriquement mutualisable (c'est-à-dire non résidentielles) varient d'un quartier à l'autre : outre Plasky/Reyers, elle est importante dans les quartiers Gare du Nord et Liedts ainsi que dans le quartier Elisabeth/Riga/Helmet. Dans les autres quartiers, ce potentiel est moins élevé (tant en nombre -moins de 700 places théoriquement mutualisables- qu'en proportion -moins de 50% des places).

Une partie de ces parkings fait déjà l'objet d'une mutualisation des emplacements : 27 parkings de plus de 10 places sont ainsi mutualisés par la société BePark. Cette mutualisation concerne au total 867 places (données BePark de 2021). Cette mutualisation concerne au total 867 places (données BePark de 2021). Les emplacements mutualisés par BePark au sein de ces parkings affichent des taux d'occupation généralement élevés comme le montre la carte ci-dessous, avec une moyenne de 80% d'occupation sur l'ensemble des places BePark et de nombreux parkings à saturation (+/- 100%).

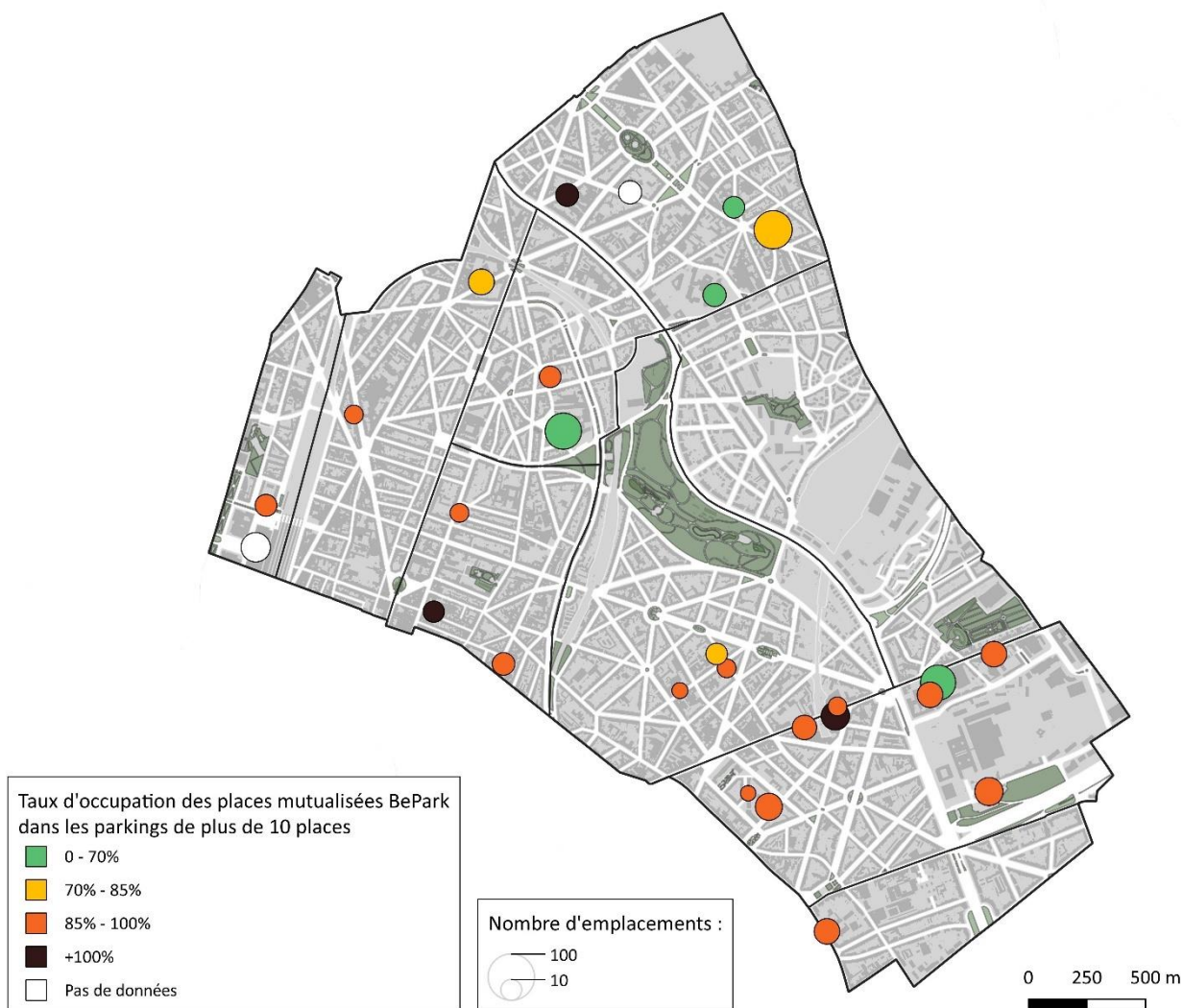


Figure 90 Taux d'occupation des emplacements mutualisés par BePark au sein des parkings hors voirie (source des données: BePark, 2021)

D'autres formes de partage de parking existent :

- Les parkings publics, qui offrent 329 places à Schaerbeek ;
- Les exploitations commerciales de parking qui offrent 644 places ;
- Les locations entre particuliers (au 21/12/2021, 5 sites étaient par exemple proposés sur le site parking.be pour la location de places entre particuliers) ;
- L'autorisation, pour un prestataire de soins à domicile (médecin, kiné, infirmier) de stationner devant un garage pendant quelques minutes (via le site parkingplus).

Au-delà de cette offre existante en parkings partagés, le BRAT a identifié dans son étude des opportunités de stationnement hors voirie sur le territoire de Schaerbeek (BRAT, 2021) des parkings dont le potentiel de mutualisation était élevé et qui se situent dans des quartiers stratégiques en la matière (déficit d'offre en voirie, projets de réaménagements de voirie prévus à court terme et impliquant une suppression d'emplacements en voirie...). Au final, quelque 30 sites potentiels ont été retenus, représentant un potentiel de mutualisation de quelque 2.100 emplacements. Des investigations plus poussées ont été réalisées pour identifier, parmi ces 30 sites, les parkings les plus propices à une mutualisation et une sélection de 14 sites

a été retenue. Des contacts sont actuellement en cours avec les propriétaires de ces parkings pour pouvoir concrétiser la mutualisation en tout ou en partie de ces parkings.

Pour rappel, l'inventaire réalisé en 2021 ne prend pas en compte les parkings hors voirie de 1 à 9 emplacements. Cette offre est pourtant loin d'être négligeable et doit être ajoutée à celle relevée dans l'inventaire de 2021 sur les parkings de 10 places et plus. Selon l'inventaire réalisé dans le PACS en 2016, cette offre représenterait quelque 5.330 places pour une grande majorité destinée au logement (5.000 places parmi les 5.330 places situées dans les parkings de moins de 10 places dont la moitié sont le fait de garages individuels).

L'offre totale hors voirie à Schaerbeek peut donc être estimée à 26.429 places hors voirie.

Une taxe communale annuelle sur certains emplacements de parage a été établie depuis 2013. Elle concerne (depuis 2018) :

- Les surfaces de parking affectées aux bureaux et/ou aux équipements d'intérêt collectif ou de service public (non compris les cliniques, polycliniques et œuvres de bienfaisance) ;
- 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 parage.

Ces établissements bénéficient d'une incitation fiscale de -100% sur cette taxe pour les emplacements ouverts à la mutualisation.

5.2. Évolution depuis 2016

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.

En 2016, le diagnostic du PACS dénombrait :

- 31.000 places de stationnement hors voirie
- 3.650 places mutualisables (emplacements réservés aux bureaux, commerces, équipements et à l'industrie)
- 445 places mutualisées, réparties dans 12 parkings.

Il importe de souligner que le diagnostic de 2016 précise pour ce chapitre que « *Les chiffres présentés dans ce chapitre sont à prendre avec précaution, les bases de données utilisées pour obtenir ces chiffres manquent de fiabilité.* »

Des différences notables ont ainsi été observées entre les diagnostics de 2016 et 2021 qui rendent toute comparaison chiffrée impossible. La seule donnée comparable est celle relative aux emplacements mutualisés.

Le plan d'action pour Schaerbeek vise 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.

En résumé, le plan d'actions prévoit de :

- 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.

Par ailleurs, le PACS de 2016 prévoit également de :

- 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. Ce projet n'est pas d'actualité.
- Lancer le marché de concession pour le parking dans le quartier Colignon-Lehon. Ce projet a été abandonné.
- 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. Ces projets ont également été abandonnés

Au regard des objectifs de mutualisation de 1.500 places à horizon 2020 et plus de 3.000 places à horizon 2030, on constate que l'objectif n'a pas encore été atteint. En effet, un peu moins de 900 places sont actuellement mutualisées. On notera toutefois l'importante progression en 4 ans : 450 places ont été offertes en plus à la mutualisation (+100% de croissance par rapport à 2016), pour 31 parkings (soit 19 parkings en plus et +158% par rapport à 2016).

Parmi ces mutualisations :

- 1/3 sont le fait de parkings appartenant à des pouvoirs publics,
- 8 se situent dans le quartier Plasky et la quasi-totalité sont dans les quartiers où la saturation nocturne est la plus importante (quartiers ouest et nord de la commune).

Ces constats sont donc en adéquation avec les objectifs du PACS.

On notera par ailleurs que les actions suivantes ont été menées :

- Conformément au PACS de 2016, le règlement-taxe a été amendé : les établissements des pouvoirs publics sont également concernés par cette taxe (non compris les cliniques, polycliniques et œuvres de bienfaisance) et l'incitation fiscale est passée de -75% à -100% pour les emplacements ouverts à la mutualisation.
- La mutualisation a été inscrite dans plusieurs permis d'urbanisme récemment délivrés (notamment les permis pour le campus Gallait, le Colruyt, avenue de Roodebeek, et l'Aldi, rue des Coteaux 249).
- Une étude visant à mettre à jour la base de données du stationnement hors voirie a été lancée en 2020, en collaboration notamment avec le service taxes.
- Afin de stimuler les propriétaires de parkings de recourir à la mutualisation, la Commune a mené plusieurs actions :
 - Les mesures relatives au règlement-taxe (voir ci-dessus) ;
 - Sur son site, la Commune a mis en ligne les différents opérateurs de la mutualisation (BePark, parking.be et parkingplus) afin de faciliter et d'encourager au procédé.

5.3. Plan d'action

5.3.1. MUTUALISATION DE PARKINGS PRIVÉS

Pour rappel, le PACS de 2016 définissait des objectifs quantitatifs ambitieux, à savoir de développer 1.500 nouveaux emplacements mutualisés à l'horizon 2020 et 3.000 à l'horizon 2030. L'étude des opportunités de stationnement hors voirie sur le territoire de Schaerbeek menée par le BRAT et BePark a soulevé le constat d'un épuisement, à l'heure actuelle, des possibilités de mutualisation pour plusieurs raisons :

- BePark est actif depuis de nombreuses années à Schaerbeek et a déjà beaucoup prospecté auprès des propriétaires de parking pour exploiter les pistes les plus probantes, l'offre d'emplacements mutualisés a ainsi doublé depuis 2016 ;
- Restent donc des sites techniquement plus complexes à exploiter pour une ouverture au public ou confrontés au refus de propriétaires d'ouvrir au public (réticences en termes de sécurité et d'entretien ou crainte de limiter l'accès à leur clientèle).

Toutefois, 111 parkings de plus de 10 places non résidentiels et non déjà mutualisés en 2022 n'ont pas été investigués dans l'étude spécifique : ces parkings constituent un potentiel à maintenir pour la commune, à force de prise de contact avec les propriétaires, au même titre que les 32 parkings déjà investigués cette année dans le cadre de cette étude.

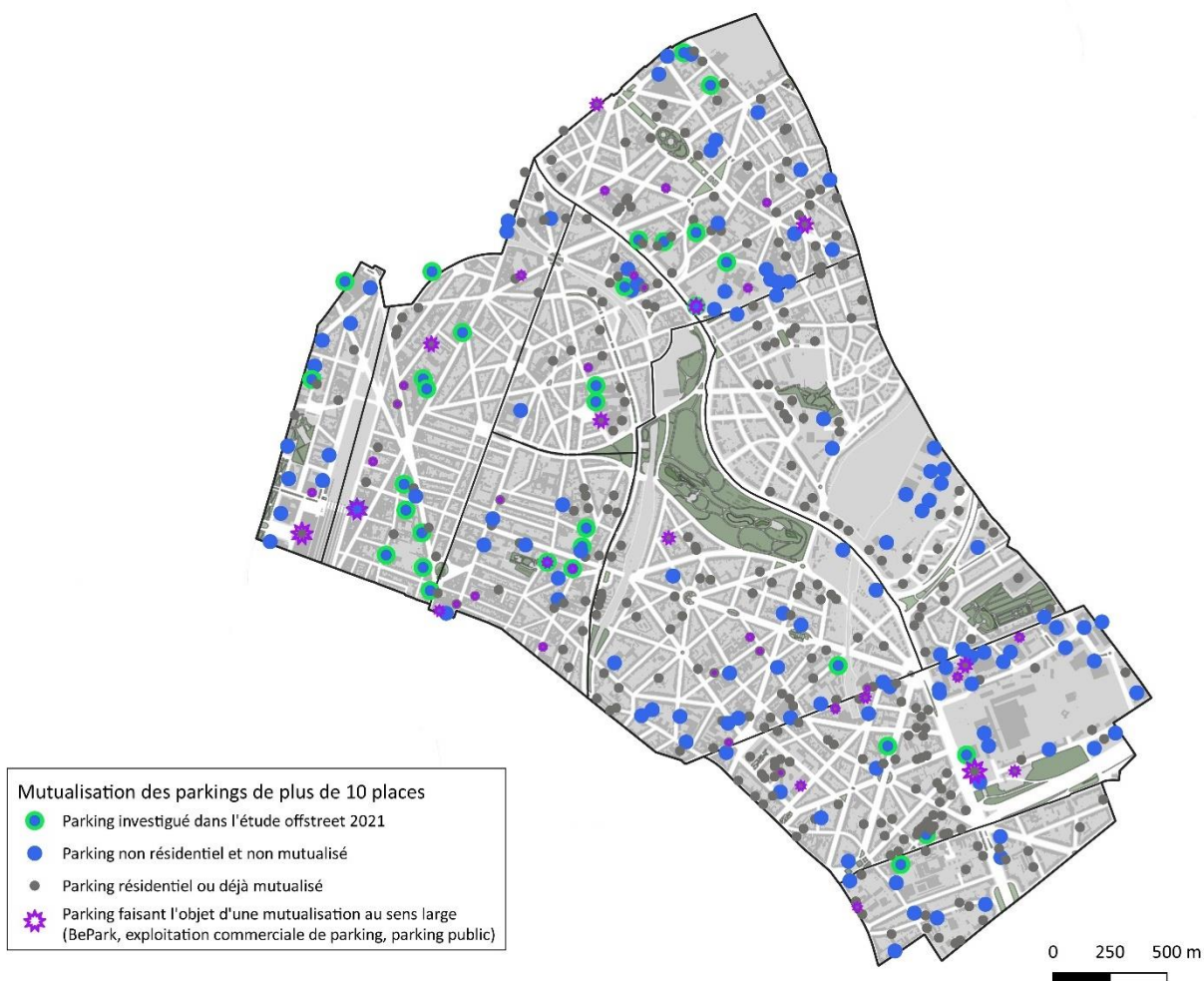


Figure 91 Identification des parkings hors voirie de 10 places et plus non résidentiels et non mutualisés en 2022

5.3.2. DÉVELOPPER D'AUTRES LEVIERS

Cette étude a dégagé les lieux d'intervention prioritaires de type 1 (en rouge), cumulant la présence de projets, une forte pression sur le stationnement de jour et de nuit et la présence de plans et programmes de type contrats de quartier ou contrats de rénovation urbain ou contrat local de mobilité, et de type 2 (en orange), présentant essentiellement une forte pression sur le stationnement.

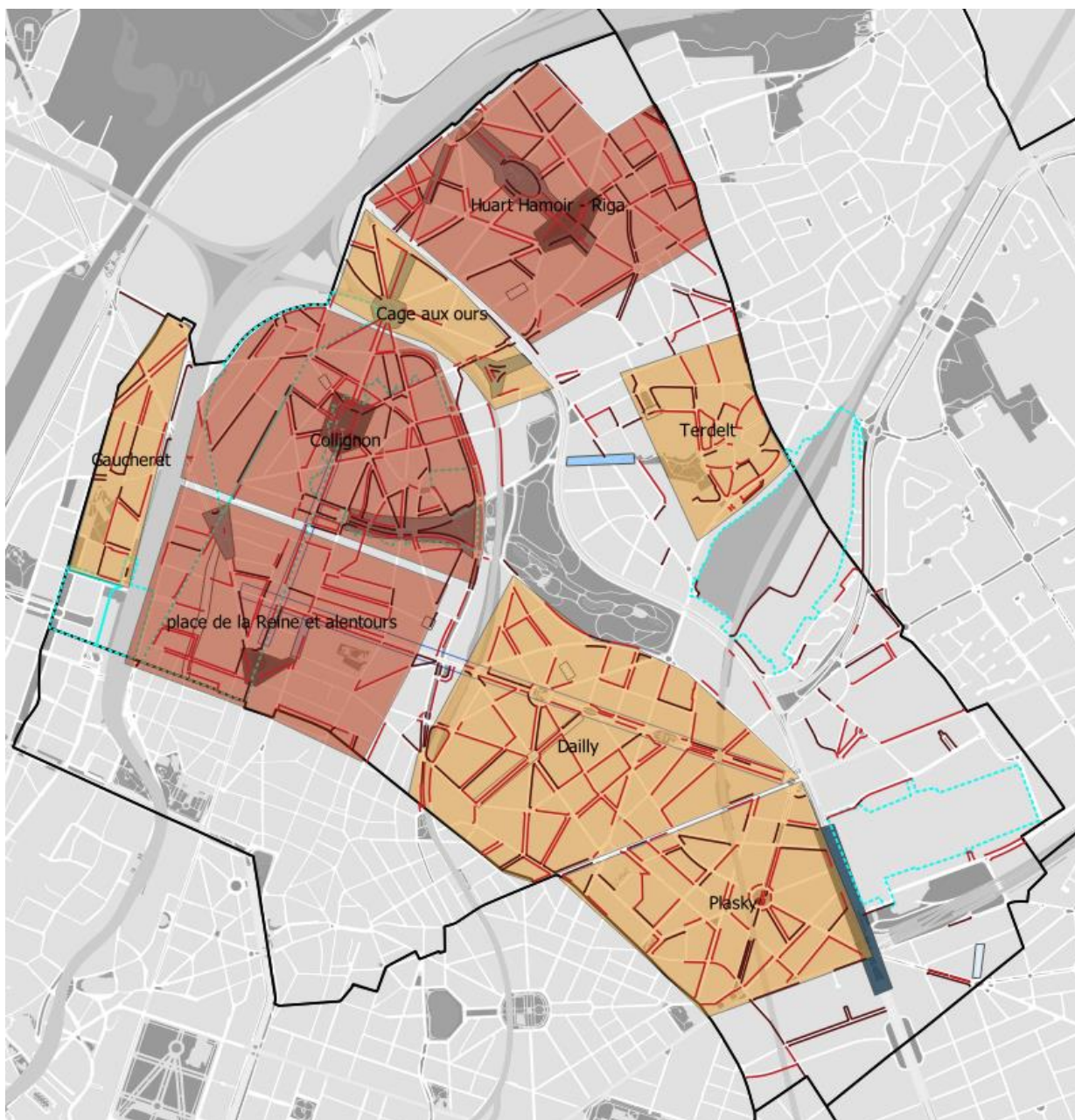


Figure 92 Zones de développement prioritaire du stationnement hors voirie (source: Etude des opportunités de stationnement hors voirie, Brat 2021)

En concertation avec Parking Brussels, un objectif de compensation progressif en fonction du niveau de priorité pourrait être défini lors des projets de réaménagement supprimant des emplacements en voirie, variable en fonction de la pression du stationnement en voirie.

Au travers le traitement des permis d'urbanisme, il conviendrait :

- D'encourager la mutualisation et/ou création de parkings publics dans certains types de PU, et notamment dans certains quartiers prioritaires identifiés
- De surveiller les demandes de dérogation aux normes du RRU dans les quartiers sous pression

Le plan d'action prévoit ainsi d'envisager la construction d'un parking hors voirie dans le quartier Colignon, jugé prioritaire en regard des éléments suivants :

- Le stationnement en voirie est fortement saturé dans ce quartier où l'on identifie des taux d'occupation en voirie souvent supérieurs à 85% voire à 100% sur bon nombre de tronçons ;
- Il y a très peu de parkings hors voirie dans ce quartier ;
- Les possibilités de mutualisation sont donc faibles et ont déjà été investiguées par BePark dans le cadre de l'étude offstreet ;
- Les places déjà mutualisées dans ce quartier affichent des taux d'occupation élevés.

En outre, il est recommandé de défendre au niveau régional une politique tarifaire préférentielle pour le stationnement hors voirie, et ce afin d'augmenter son attractivité par rapport au stationnement en voirie.

Plan d'action

- Poursuivre les prises de contacts avec les propriétaires de parkings identifiés comme potentiels pour la mutualisation dans l'étude offstreet
- Poursuivre l'application du règlement-taxe
- Fixer un objectif de compensation lors des projets de réaménagement, variable en fonction des zones prioritaires identifiées dans l'étude offstreet
- Encourager la mutualisation/création de parkings publics dans certains types de PU dans les quartiers prioritaires identifiés dans l'étude offstreet
- Envisager la construction ou l'exploitation d'un parking off street dans le quartier Colignon au sens large

6. PROJETS ET TENDANCES

Schaerbeek compte de nombreux projets, à divers stades de réalisation, susceptibles d'impacter le stationnement sur le territoire communal (certains concernant Schaerbeek seulement en partie).

Deux grands projets de nouveaux quartiers sont à noter :

Plan d'Aménagement directeur Josaphat (approuvé en 1^e lecture bis le jeudi 1^e juillet 2021 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale mais soumis à une nouvelle enquête publique entre 16/09/2021 et le 25/11/2021). Dans sa version actuelle, le plan prévoit :

- Une demande accrue en stationnement automobile de 800 EVP en journée et 900 la nuit. Cette demande accrue devrait être compensée par une augmentation de l'offre dans le projet (parkings pour les logements, bureaux, commerces ainsi que l'utilisation accrue du parking public de la Gare).
- Une demande accrue en stationnement vélo d'environ 2000 emplacements. Le projet ne précise pas l'offre en stationnement vélo qui sera développée sur le site.

Plan d'Aménagement directeur Mediapark (approuvé en 1^e lecture le 7 février 2019 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet a été soumis à enquête publique entre le 27/02/2021 et le 29/04/2021).

- Le projet étant en cours d'élaboration, les impacts en termes de stationnement n'ont pas encore été étudiés.
- Le projet prévoit la création de 2000 nouveaux logements, des équipements et services de proximité, des surfaces pour de nouvelles entreprises et campus universitaires, un nouveau parc urbain.
- Le projet intègre une volonté de participer au développement de la mobilité douce et active mais en affirmant que l'offre de stationnement pour véhicule motorisé doit rester suffisamment dimensionnée en taille et en nombre.

De manière plus marginale, de nombreux autres projets (en totalité, en partie ou à proximité directe du territoire schaerbeekois) modifieront l'offre de stationnement localement :

- Plan d'Aménagement directeur Maximilien-Vergote (s'inscrivant plus généralement dans la dynamique d'évolution du Territoire Nord)
- Les Contrats de Rénovation Urbaine 1 et 2
- Contrats écoles
- PAD Loi (et dynamique du quartier Européen)
- ZIR 11 : Schaerbeek Formation
- Beeldkwaliteitsplan

De nombreux projets locaux de réaménagement auront un impact sur le nombre d'emplacements de stationnement en voirie et entraîneront une diminution potentielle de l'offre disponible en voirie. Les secteurs qui sont principalement affectés par ces projets sont Liedts, Elisabeth, Voltaire (les trois accueillant la prochaine ligne de métro) et Plasky (qui sera affecté par la disparition du viaduc Reyers).

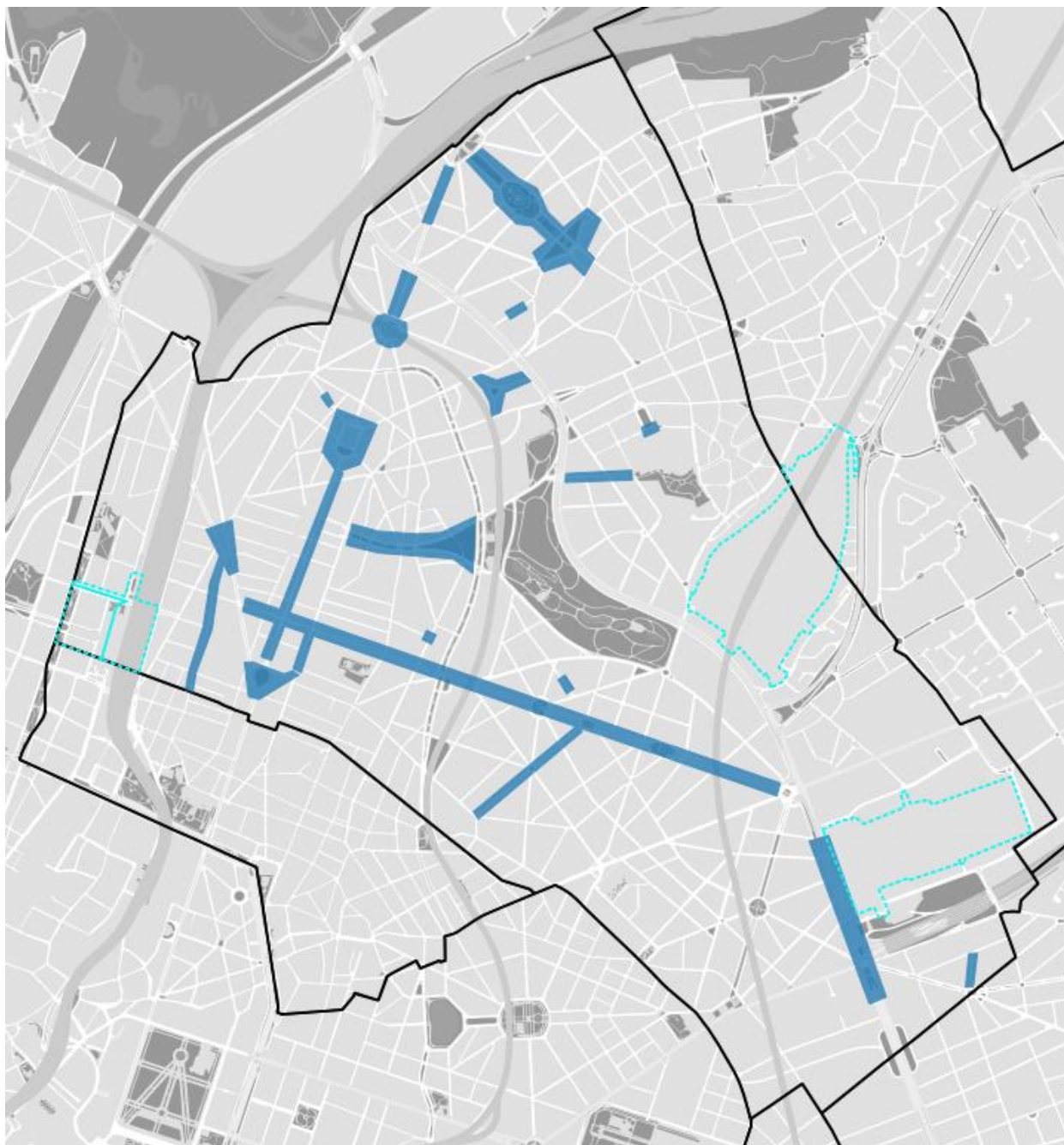


Figure 93 Localisation des projets en voirie à venir avec impact sur le nombre d'emplacements (source: Commune de Schaerbeek, 2021) et des plans et programmes (source : Brugis, Perspective)

SYNTHÈSE

Synthèse des actions et des recommandations proposées :

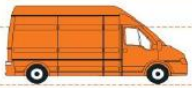
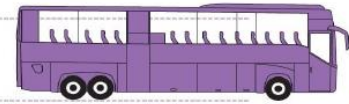
Thèmes	Actions	Planning
1. Réglementation en voirie et tarification	1.1 Alignement de la tarification du stationnement temporaire en voirie avec les changements apportés au PRPS (voir Tableau 8) [pp. 55-57]	Court terme (2022-2024)
2. Demande en stationnement par quartier	2.1 Maintien du stationnement payant sur tout le territoire (zone verte) et évaluation régulière de la pertinence des limites de zones (rouges, grises...) [pp.59 & 62] 2.2 Maintien de l'extension de la réglementation à 21h (et 24h/24 dans certaines zones spécifiques) [p. 60] 2.3 Continuer d'étudier la pertinence des horaires réglementés et les ajuster localement si nécessaire (ex : commencer le contrôle plus tôt pour éviter le stationnement non riverain la nuit) [p. 60] 2.4 Envisager l'extension des zones vertes réglementées 7j/7 autour de l'axe commerçant Brabant-Gallait [p. 61] 2.5 Dans un deuxième temps, envisager la mise en place d'une zone grise autour de la zone rouge Brabant, ainsi qu'autour de la zone rouge Helmet [p. 62]	Court terme (2022-2024)
3. Cartes de dérogation	3.1 Mise à jour des tarifs de la 2 ^{ème} carte de dérogation et de la carte résidence secondaire, et suppression de la 3 ^{ème} carte riverain par ménage afin de s'aligner sur les derniers prescrits régionaux [p. 75]	Court terme (2022-2024)
	3.2 Envisager une tarification plus dissuasive [p. 76]	Moyen terme
4. Politique de sectorisation	4.1 Envisager la mise en place d'une sectorisation sur les cartes de stationnement à Schaerbeek [pp. 77-82]	Moyen terme
5. Moratoire/quotas sur les ventes de cartes de dérogation riverains	5.1 Envisager la mise en place d'un moratoire/quotas sur les ventes de cartes de dérogation riverains sur base d'une étude plus complète [pp. 83-85]	Moyen terme
6. Stationnement vélo	<u>Stationnement en voirie</u> [pp. 122-125] 6.1 Accompagner parking.brussels dans le développement des dispositifs adaptés aux nouveaux besoins 6.2 Mettre à jour le formulaire de demande en y ajoutant l'option « vélo-cargo »	Court terme (2022-2024)

6. Stationnement vélo	<u>Stationnement hors voirie</u> [pp. 125-127] 6.3 Développer des poches de stationnement vélo tous usages hors voirie et près des nœuds multimodaux, dans les CQD/CRU et immeubles gérés par les SISP, et au travers les PDS et PDE 6.4 Accompagner parking.brussels dans la recherche de solutions (C2C, B2C, mutualisation,...) et la communication des nouveaux outils 6.5 Prévoir un ratio de dispositifs adaptés au vélo-cargo dans les parkings	Court terme (2022-2024)
7. Stationnement des deux-roues motorisés	7.1 Mettre à jour le formulaire de demande d'arceau vélo en y ajoutant l'option « deux-roues motorisés » 7.2 Prévoir de nouveaux emplacements réservés et équipés dans les zones où se concentrent les demandes [pp. 127-129]	Court terme (2022-2024)
8. Véhicules longs/lourds en soirée	8.1 Maintien des dispositions du règlement relatives aux véhicules de >4,9m et >3,5T (et non plus >= 3,5T) 8.2 Retrait de la zone rue J. Georgin au regard du développement urbain du quartier [pp. 129-130]	Court terme (2022-2024)
9. Gestion des livraisons	9.1 Finaliser le développement des zones dépenalisées au dépend des zones de livraison réservées et l'harmonisation de la signalisation verticale et horizontale 9.2 Poursuivre la politique actuelle d'implantation / retrait en fonction des demandes / besoins en harmonisant le plus possible les horaires (pas avant 7h30) 9.3 Poursuite du contrôle par parking.brussels [pp. 130-131]	Court terme (2022-2024)
10. Stationnement PMR	10.1 Supprimer la limitation à 2h de stationnement en zone rouge pour les détenteurs d'une carte PMR [p. 58] 10.2 Renforcer les contrôles faits par parking.brussels en utilisant notamment l'application mise en œuvre par le SPF Sécurité Social [p. 132] 10.3 Renforcer les contrôles d'identités réalisés par la police [p. 132]	Court terme (2022-2024)
11. Carsharing	11.1 Création de 10 nouvelles stations carsharing à Schaerbeek afin de compléter la couverture du territoire communal à un rayon de 400 m par station [p. 133]	Court terme (2022-2024)
12. Taxis	12.1 Envisager le partage la nuit des emplacements taxis situés dans des zones à activité nocturne faible [p. 134]	Court terme (2022-2024)

13. Emplacements de recharge électrique	13.1 Quantifier, en collaboration avec Bruxelles-Mobilité, les besoins en stationnement futurs de la commune de Schaerbeek et planifier la réponse à ces besoins 13.2 Assurer un contrôle régulier des stations de recharge pour éviter les usages abusifs [p. 134]	Court terme (2022-2024)
14. Stationnement en cas d'évènements exceptionnels	14.1 Développer des partenariats pour la mutualisation ponctuelle d'espaces de parking 14.2 Faire appel à des solutions pop-up en partenariat avec la Région (acquisition / location de dispositifs de stationnement vélo temporaire) 14.3 Prendre contact avec les gestionnaires de parkings de délestage potentiel 14.4 Envisager une réouverture ponctuelle de l'avenue A. Van Vollenhoven [pp. 136-138]	Court (2022-2024) et moyen terme
15. Stationnement hors voirie	15.1 Poursuivre les prises de contacts avec les propriétaires de parkings identifiés comme potentiels pour la mutualisation dans l'étude offstreet 15.2 Poursuivre l'application du règlement-taxe 15.3 Fixer un objectif de compensation lors des projets de réaménagement, variable en fonction des zones prioritaires identifiées dans l'étude offstreet 15.4 Encourager la mutualisation/création de parkings publics dans certains types de PU dans les quartiers prioritaires identifiés dans l'étude offstreet [pp. 144-147]	Court terme (2022-2024)
	15.5 Envisager la construction ou l'exploitation d'un parking off street dans le quartier Colignon au sens large [pp. 146-147]	Moyen terme

ANNEXE

Annexe 1 : Typologie des véhicules utilisée pour l'enquête de terrain

Véhicules compris entre 2 et 3 mètres "petits véhicules"	Véhicules de + de 3 mètres "véhicules moyens"	Véhicules de + de 3 mètres "grands véhicules"
 A Voiture+Caravane ou remorque  B Utilitaires  C Utilitaires avec benne  D Utilitaire plateau  E Camping-cars	 F Poids lourds à 2 essieux Avec remorque Sans remorque (Evp= 2)  G Autocars à 2 essieux  H Grand camping-cars  I Grand utilitaire  J Utilitaire caisse	 K Poids lourds à 3 essieux et plus Avec remorque Sans remorque  L Véhicules bleus + remorques  M Autocars à 3 essieux et plus