

Projet de Plan d'Action Communal du Stationnement (PACS) de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean

Décembre 2017

Avant-propos

Le présent rapport correspond à la version « Projet » de Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) de Molenbeek-Saint-Jean, telle qu'encadrée par le chapitre V de l'Ordonnance du 22 janvier 2009 (modifiée le 20 juillet 2016) portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Déléguée à l'Agence du Stationnement (parking.brussels) sur décision du Conseil Communal de Molenbeek-Saint-Jean du 03 juin 2015, l'exécution de ce projet s'est faite en collaboration avec les bureaux d'études « Transitec » et « espaces mobilités », ainsi qu'avec le Service Mobilité de la Commune.

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



Table des matières

Page

1. Contexte et enjeux de l'étude	11
1.1 Cadre général : plan régional et plan d'action communal.....	11
1.2 Méthodologie générale.....	14
1.2.1 Procédure d'élaboration.....	14
1.2.2 Contenu du PACS.....	15
1.3 Contexte territorial.....	17
1.3.1 Caractéristiques physiques.....	17
1.3.2 Caractéristiques démographiques et socio-économiques.....	17
1.3.3 Contexte "transports en commun".....	21
1.3.4 Approche prospective : les projets.....	23
2. Etat des lieux	25
2.1 L'offre de stationnement public globale sur voirie.....	26
2.1.1 Offre globale et réglementation.....	26
2.1.2 Evolution de l'offre par rapport à l'état de référence.....	29
2.1.3 Cohérence de la réglementation avec les communes limitrophes.....	30
2.2 Stationnement hors voirie.....	31
2.2.1 Situation existante.....	31
2.2.2 Parking communal Brunfaut.....	33
2.2.3 Parking mutualisé Delhaize BePark.....	33
2.3 Emplacements réservés.....	35
2.4 Cartes de dérogation.....	48
2.4.1 Offre.....	48
2.4.2 Demande.....	48
2.5 La demande en stationnement – Occupation.....	51
2.5.1 Occupation diurne.....	51
2.5.2 Occupation nocturne.....	51
2.6 La demande en stationnement – rotation : enquêtes réalisées en février 2016.....	54

2.6.1	Notion de rotation des véhicules en stationnement.....	54
2.6.2	Périmètre d'enquêtes de rotation.....	55
2.6.3	Rotation dans le quartier Heyvaert.....	57
2.6.4	Rotation dans la rue Alphonse Vandenpeereboom.....	59
2.6.5	Rotation en zone rouge – chaussée de Gand.....	61
2.6.6	Rotation dans la zone verte à proximité de la chaussée de Gand.....	64
2.6.7	Rotation en zone bleue – quartier Myrtes-Béguines.....	66
2.6.8	Rotation dans le quartier Mennekens (zone bleue).....	68
2.6.9	Rotation dans le quartier maritime (zone verte).....	70
2.6.10	Rotation dans le secteur des Etangs noirs.....	72
2.6.11	Rotation dans la zone verte du quartier de la Communauté française.....	74
2.7	La demande en stationnement – rotation : sources complémentaires.....	76
2.7.1	Enquêtes réalisées dans le cadre de l'actualisation du PCM (2011).....	76
2.7.2	Enquêtes réalisées dans le cadre du projet de réaménagement de la chaussée de Ninove (2016).....	78
2.8	Synthèse des enquêtes de rotation.....	79
2.9	Contrôle et bilan financier.....	80
2.9.1	Contrôle.....	80
2.9.2	Bilan financier.....	81
3.	Définition des enjeux.....	83
3.1	Ajuster la politique de réglementation du stationnement sur voirie.....	83
3.2	Optimiser le contrôle du stationnement et ses mesures connexes.....	83
3.3	Développer le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture particulière.....	84
3.4	Identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie.....	84
3.5	Mettre en conformité la politique communale avec les nouvelles orientations régionales.....	84
3.6	Evaluation bisannuelle du PACS.....	85
4.	Plan d'actions.....	87
4.1	ACTION 1 : Ajuster la politique de réglementation du stationnement sur voirie.....	88
4.1.1	ACTION 1.1 : Extension de la zone rouge.....	88
4.1.2	ACTION 1.2 : Réglementer l'ensemble de l'offre sur voirie.....	89

4.1.3	ACTION 1.3 : déploiement de la zone grise autour du parking Brunfaut.....	91
4.1.4	ACTION 1.4 : ajustements complémentaires	92
4.2	ACTION 2 : Optimiser le contrôle du stationnement et ses mesures connexes	93
4.2.1	ACTION 2.1 : Adapter les ressources dédiées au contrôle	93
4.2.2	ACTION 2.2 : Soutenir l’adaptation des ressources dédiées au contrôle.....	94
4.3	ACTION 3 : Optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture particulière.....	96
4.3.1	ACTION 3.1 : Personnes à mobilité réduite – PMR.....	96
4.3.2	ACTION 3.2 : Livraisons.....	96
4.3.3	ACTION 3.3 : Poids-Lourds.....	111
4.3.4	ACTION 3.4 : Voitures partagées	114
4.3.5	ACTION 3.5 : Taxis	114
4.3.6	ACTION 3.6 : Bus scolaires, autocars et Kiss & Ride	115
4.3.7	ACTION 3.7 : Deux-roues motorisés (motos).....	119
4.3.8	ACTION 3.8 : Stationnement des vélos.....	121
4.3.9	Synthèse des actions pour les emplacements réservés.....	125
4.4	ACTION 4 : Identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie	126
4.4.1	Principe de la mutualisation.....	126
4.4.2	Rappel des suppressions de places envisagées en voirie	127
4.4.3	Options de compensation existantes pour les suppressions envisagées.....	127
4.4.4	Potentiel de mutualisation	128
4.4.5	Conclusion.....	134
4.5	ACTION 5 : Mise en conformité de la politique communale avec les nouvelles orientations régionales.....	135
4.5.1	Dérogations : définition et tarification.....	135
4.5.2	Dérogations : Mise en place de la sectorisation	138
4.5.3	Autres mesures de mise en conformité	139
4.6	ACTION 6 : Suivi et évaluation bisannuelle du PACS	141
4.6.1	Observatoire du stationnement.....	141
4.6.2	Groupe de travail stationnement.....	141
5.	Synthèse des actions à mettre en œuvre : phasage des actions	142

Liste des figures

	Page
Fig. 1 – PACS et objectifs régionaux.....	12
Fig. 2 – Les enjeux d'une politique de stationnement	13
Fig. 3 – Caractéristiques générales de Molenbeek-Saint-Jean	19
Fig. 4 – Extrait du PRAS de la Région de Bruxelles-Capitale	20
Fig. 5 – Réseau de transports en commun à Molenbeek-Saint-Jean – STIB 2015.....	22
Fig. 6 – Projets sur la Commune de Molenbeek-Saint-Jean	24
Fig. 7 – Localisation de l'offre selon la réglementation à Molenbeek-Saint-Jean (2017).....	28
Fig. 8 – Localisation de l'offre hors-voirie	32
Fig. 9 – Nombre total d'emplacements réservés par catégorie (2017).....	35
Fig. 10 – Localisation des emplacements réservés pour PMR	37
Fig. 11 – localisation des zones de livraison et des aires de poids-lourds	40
Fig. 12 – localisation des stations de voitures partagées et des taxis.....	42
Fig. 13 – localisation des emplacements réservés pour autocars, bus scolaires et K&R.....	44
Fig. 14 – les emplacements de stationnement vélo et Villo !.....	47
Fig.15 – Synthèse des cartes de dérogations du règlement communal de Molenbeek-Saint-Jean	50
Fig. 16 – Taux d'occupation diurne	52
Fig. 17 – Taux d'occupation nocturne	53
Fig. 18 – Les différentes typologies d'usager.....	54
Fig. 19 – La notion de rotation.....	55
Fig. 20 – Périmètre des enquêtes de rotation de février 2016	56

Fig. 21 – Localisation des enquêtes du quartier Heyvaert	57
Fig. 22 – Résultats des enquêtes dans le quartier Heyvaert.....	58
Fig. 23 – Localisation de la rue Vandenpeereboom.....	59
Fig. 24 – Résultats des enquêtes dans la rue Alphonse Vandepereboom.....	60
Fig. 25 – Localisation de la zone rouge enquêtée chaussée de Gand.....	61
Fig. 26 – Résultats des enquêtes de la zone rouge de la chaussée de Gand	62
Fig. 27 – Analyse licites - illicites dans la zone rouge de la chaussée de Gand.....	63
Fig. 28 – Localisation de la zone verte enquêtée à proximité de la chaussée de Gand.....	64
Fig. 29 – Résultats des enquêtes dans la zone verte à proximité de la chaussée de Gand	65
Fig. 30 – Localisation de la zone bleue enquêtée	66
Fig. 31 – Résultats des enquêtes dans la zone bleue à proximité de la chaussée de Gand	67
Fig. 32 – Localisation des tronçons enquêtés dans le quartier Mennekens	68
Fig. 33 – Résultats des enquêtes du quartier Mennekens	69
Fig. 34 – Localisation de la zone verte du quartier Maritime.....	70
Fig. 35 – Résultats des enquêtes dans le quartier Maritime	71
Fig. 36 – Localisation de la zone verte enquêtée dans le quartier des Etangs noirs.....	72
Fig. 37 – Résultats des enquêtes de la zone verte du quartier des étangs noirs.....	73
Fig. 38 – Localisation de la zone verte enquêtée dans le quartier de la Communauté française	74
Fig. 39 – Résultats des enquêtes du quartier de la Communauté française	75
Fig. 40 – Comparaison des taux de rotation et d'occupation du centre-ville de Molenbeek-Saint-Jean entre 2004 et 2011	77
Fig. 41 – Rotation dans le tronçon molenbeekois « 402 » de la chaussée de Ninove (brat, juillet 2016).....	78
Fig. 42 – Principaux ENJEUX du PACS de Molenbeek-Saint-Jean.....	86

Fig. 43 – Secteurs non réglementés et taux d'occupation associés.....	90
Fig. 44 – Typologie des commerces à Molenbeek-Centre.....	99
Fig. 45 – Les commerces générateurs de déplacements à Molenbeek-Centre.....	100
Fig. 46 – Evaluation du nombre d'aires de livraison à implanter à Molenbeek-Centre.....	101
Fig. 47 – Typologie des commerces : Karreveld.....	102
Fig. 48 – Les commerces générateurs de déplacements : Karreveld.....	103
Fig. 49 – Evaluation du nombre d'aires de livraison à implanter : Karreveld.....	104
Fig. 50 – Typologie des commerces : Chaussée de Ninove.....	105
Fig. 51 – Les commerces générateurs de déplacements : Chaussée de Ninove.....	106
Fig. 52 – Evaluation du nombre d'aires de livraison à implanter : Chaussée de Ninove.....	107
Fig. 53 – zone potentielle d'implantation (boulevard Mettwie).....	112
Fig. 54 – zone potentielle d'implantation (rue Picard).....	112
Fig. 55 – zone potentielle d'implantation (avenue du Sippelberg).....	112
Fig. 56 – zone potentielle d'implantation (avenue Josphe Baeck).....	112
Fig. 57 – plan d'action zone de stationnement poids-lourds.....	113
Fig. 58 – Besoins en stationnement des écoles.....	116
Fig. 59 – plan d'action autocars et navettes (source : étude stationnement et circulation autocars en RBC, Bruxelles Mobilité, 2017).....	118
Fig. 60 – Illustration d'un stationnement mixte moto-vélo (sur 7m).....	119
Fig. 61 – plan d'action stationnement moto.....	120
Fig. 62 - Besoins en stationnement vélos dans les stations molenbeekoises.....	122
Fig. 63 - Besoins en stationnement vélos sur les lignes 1 et 5 du métro (source : Masterplan vélo, étude préliminaire, Bruxelles Mobilité, 2017).....	122
Fig. 64 - Besoins en stationnement vélos sur les lignes 2 et 6 du métro (source : Masterplan vélo, étude préliminaire, Bruxelles Mobilité, 2017).....	123

Fig. 65 – Recommandations pour l'implantation de stationnement vélo sur voirie 123

Fig. 66 – Propositions pour de nouveaux emplacements vélos 124

Fig. 67 - Localisation de l'offre hors-voirie potentiellement mutualisable 129

Fig. 68 – Localisation et nombre d'emplacements de parking structurellement sous-utilisés d'après les PDE..... 131

Fig. 69 – Potentiel de mutualisation 24/24h selon l'application du COBRACE 133

Fig. 70 – Projet de sectorisation à Molenbeek-Saint-Jean 140

1. Contexte et enjeux de l'étude

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

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

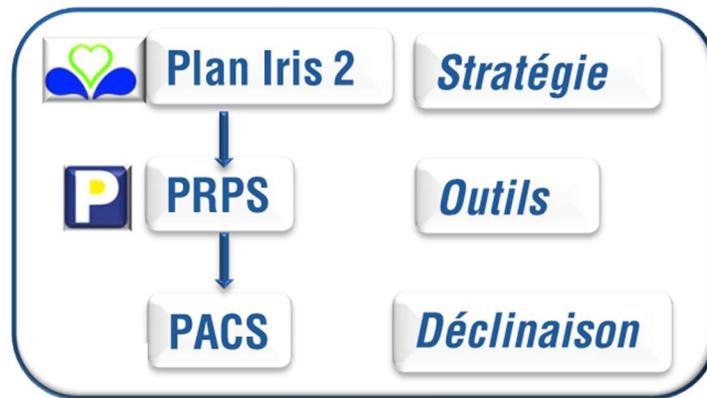
Selon l'Ordonnance, chaque commune bruxelloise doit adopter un Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS), dont les objectifs et principes sont essentiellement encadrés par ses Arrêtés d'exécution :

- arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 (modifié le 27 octobre 2016) portant le volet réglementaire du Plan Régional de Politique du stationnement ;
- arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 (modifié le 27 octobre 2016) relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

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

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

Fig. 1 – PACS et objectifs régionaux



Le PACS permet de décliner les enjeux et objectifs régionaux. Il est le pilier du déploiement d'une politique de stationnement ambitieuse.

Objectifs régionaux :

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

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

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

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

Fig. 2 – Les enjeux d'une politique de stationnement



1.2 Méthodologie générale

1.2.1 Procédure d'élaboration

La réalisation du PACS se déroule en 3 phases :

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

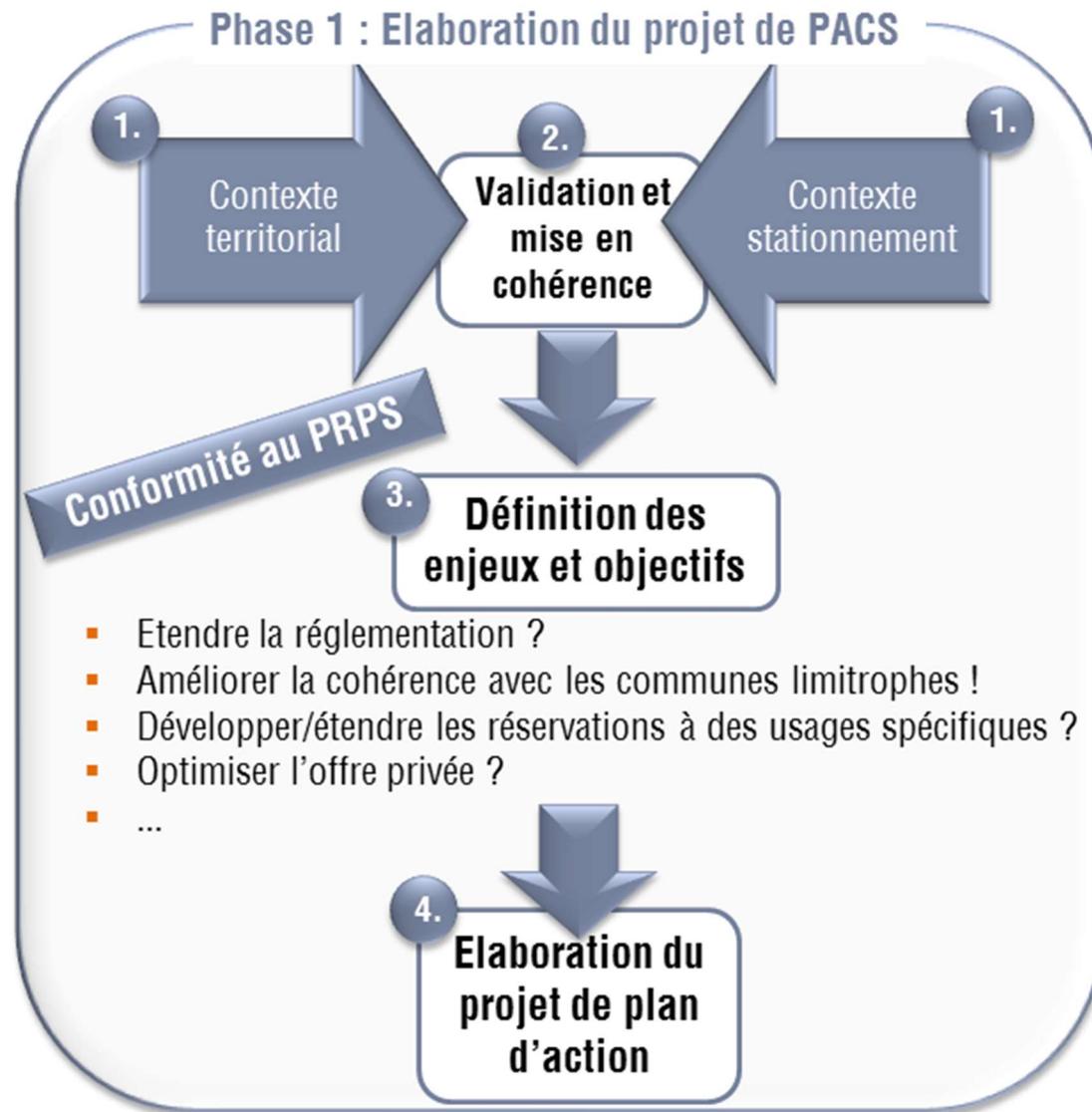
L'élaboration du PACS est pilotée par un comité d'accompagnement restreint composé :

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

1.2.2 Contenu du PACS

Conformément à la réglementation en vigueur, le projet de PACS, et donc le PACS définitif, comportent les volets suivants :

- **Etat des lieux détaillé** : l'état des lieux correspond au diagnostic de la situation prévalant sur le territoire communal en matière de stationnement. Il dresse un bilan de l'offre sur et hors voirie, détaillé selon le mode et la nature des usages (types de zones réglementées, types de réservations, localisation du stationnement vélo, affectations principales des parkings ...), et de la demande en stationnement en journée et la nuit. Il fait par ailleurs le point sur la politique en vigueur en matière de dérogation et de contrôle/sanction. Ce diagnostic s'appuie essentiellement sur :
 - des données permettant de quantifier et de qualifier l'offre et la demande en stationnement, relevées sur le terrain au cours du printemps 2014 par Bruxelles Mobilité, en collaboration avec l'Agence du Stationnement (notamment du point de vue de la méthodologie et du suivi) et partiellement mises à jour depuis lors ;
 - des enquêtes de rotation élaborées début 2016 par les bureaux d'études ;
 - un inventaire des règlements communaux relatifs au stationnement ;
 - les observations de terrain et relevés effectués par la Commune elle-même.
- **Définition des grands objectifs et enjeux** : à la fois volontaristes et pragmatiques, ces objectifs sont essentiellement définis en confrontant l'état des lieux ci-dessus avec le cadre réglementaire régional (visant notamment une série de normes et seuils à atteindre) et en tenant compte du contexte local et des spécificités du territoire communal (typologie fonctionnelle, démographie, cheminements et axes cyclo-pédestres, réseaux de transports collectifs, réseaux routiers ...). Ils sont également menés en cohérence avec les mesures prévues par les communes voisines, notamment au travers de leur propre PACS ;
- **Elaboration d'un plan d'actions** destiné à répondre aux enjeux identifiés ;
- **Calendrier et synthèse** : planning prévisionnel des différentes actions envisagées par quartier.



1.3 Contexte territorial

1.3.1 Caractéristiques physiques

La Commune de Molenbeek-Saint-Jean est située dans la partie ouest de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle est traversée par trois voies radiales connectant le Ring à la petite ceinture :

- la R20, prolongement de l'A10, traversant Molenbeek-Saint-Jean dans sa partie nord (avenue Charles Quint, Boulevard Léopold II - en partie enterré) ;
- la N9, dite chaussée de Gand, prolonge également l'A10 dans la Région de Bruxelles ; elle est support de la ligne 82 du tramway ;
- la N8, dite Chaussée de Ninove, qui traverse Molenbeek-Saint-Jean dans sa partie sud.

Molenbeek-Saint-Jean est traversée par un axe nord-sud principal : le boulevard Mettwie (N290), en plus de la petite ceinture qui sert de limite communale à l'est de Molenbeek-Saint-Jean.

La R20 et la N290 sont les deux voiries dites métropolitaines traversant Molenbeek-Saint-Jean. La chaussée de Ninove est le seul axe du réseau principal. Le transit est donc concentré sur quelques axes, le reste du réseau étant de niveau secondaire, permettant les liaisons inter-quartiers ou la desserte.

La commune est également traversée par la voie ferrée dans un axe nord-sud, créant une coupure relativement peu perméable à l'échelle de Molenbeek-Saint-Jean, puisque franchissable en seulement deux points : au niveau de la gare de Bruxelles Ouest (chaussée de Ninove) et au niveau de la station de métro Osseghem (chaussée de Gand).

¹ lbsa.brussels, 2016.

1.3.2 Caractéristiques démographiques et socio-économiques

Avec une population de près de 97.000 habitants¹ (soit 8% de la population régionale), Molenbeek-Saint-Jean est la 5ème commune la plus peuplée de la Région. D'une valeur moyenne de 7.200 habitants/km², sa densité de population dépasse 20.000 habitants/km² dans le centre historique ; ce qui en fait un des secteurs les plus densément habités de la région.

Cette caractéristique est à mettre en parallèle avec le taux d'accroissement démographique élevé : +20% en 10 ans (contre +16% pour l'ensemble de la Région).

Très résidentielle, la Commune propose relativement peu d'emplois, 30.300 environ (soit à peu près 4% du volume offert dans l'ensemble de la Région) ; ce qui peut être rapproché du faible nombre d'entreprises (2% du total régional). Celles-ci sont essentiellement localisées dans la moitié est de la Commune, le long du canal principalement.

En parallèle, le taux de chômage à Molenbeek-Saint-Jean (28%) est supérieur à la moyenne régionale (20%), tandis que le taux de motorisation y est légèrement plus faible (0,56 véhicule par ménage contre 0,59 pour la Région bruxelloise).

Le commerce de détail s'y structure en 3 principaux noyaux :

- **Le centre historique** : le long de la portion de la chaussée de Gand comprise entre le canal et Etangs Noirs, aux abords directs de celle-ci ainsi qu'entre celle-ci et le boulevard Léopold II (rues du Comte de Flandre et de Ribaucourt essentiellement) ;
- **Le Karreveld** : le long de la chaussée de Gand ;

- Le long de la **chaussée de Ninove** (se poursuit sur la Commune de'Anderlecht).

Du point de vue de la mobilité, le Plan Communal de Mobilité (PCM) a fait l'objet d'une proposition d'actualisation, définissant les objectifs suivants pour l'ensemble des modes :

- circulation automobile : instauration d'une politique volontariste de réduction de la circulation automobile, dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie ;
- transports collectifs : amélioration de leurs performances ;
- modes actifs : faire de la marche et du vélo les modes privilégiés pour les déplacements de proximité.

Fig. 3 – Caractéristiques générales de Molenbeek-Saint-Jean

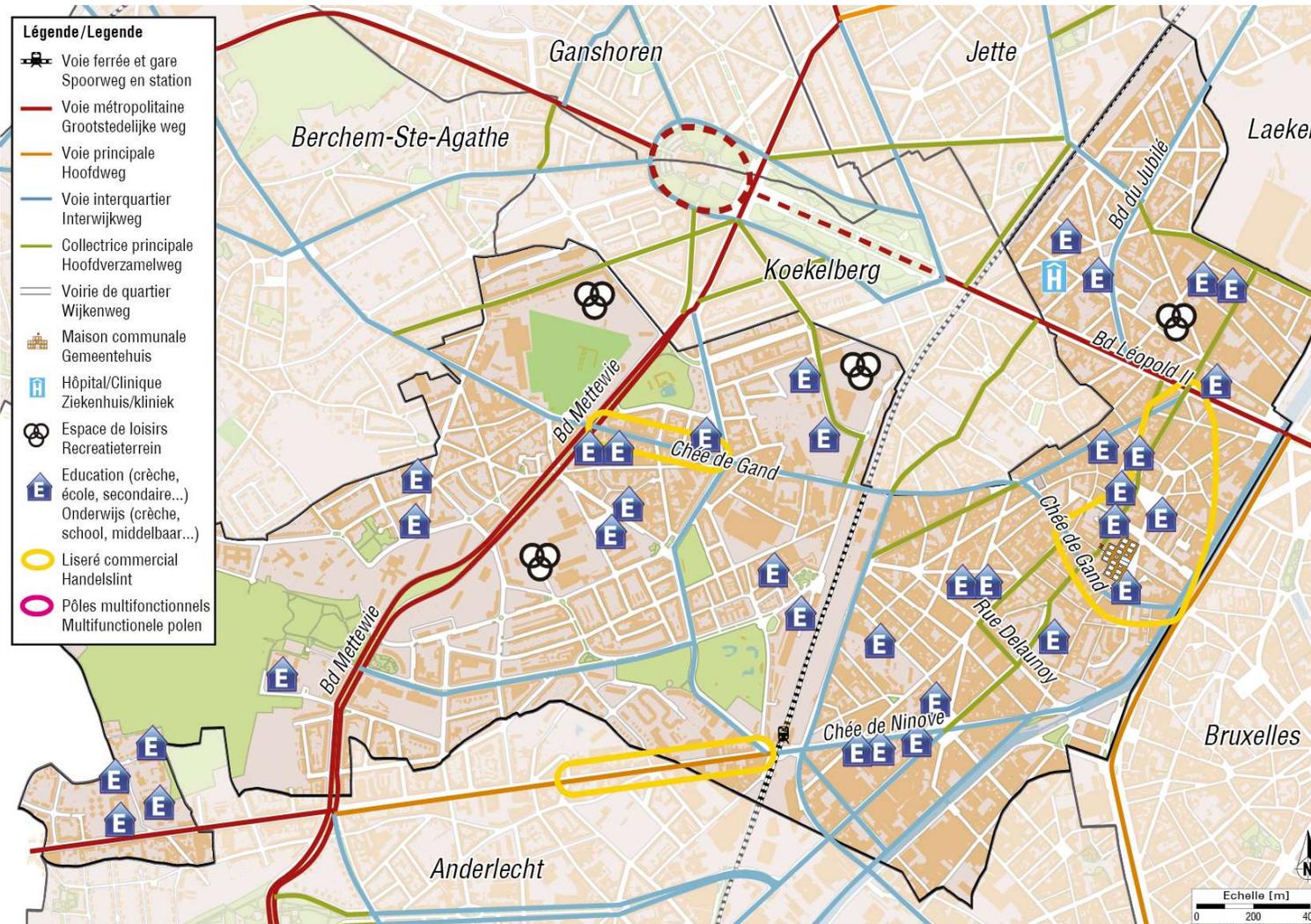
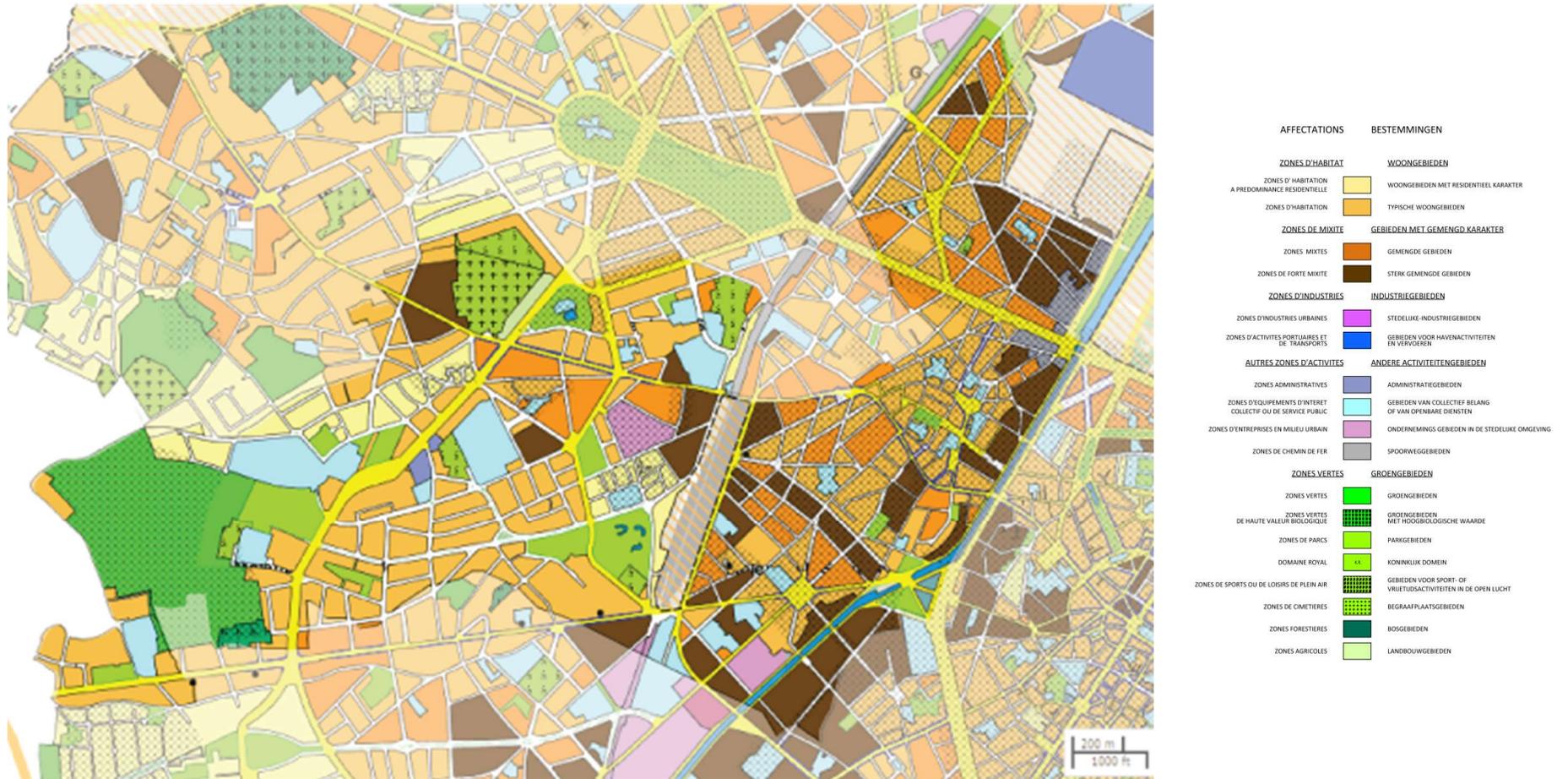


Fig. 4 – Extrait du PRAS de la Région de Bruxelles-Capitale



1.3.3 Contexte "transports en commun"

Fig. 5 Les services de transports en commun irriguent la commune de manière hétérogène. La partie est de la commune, limitrophe de Bruxelles-ville, est très bien desservie, avec des liaisons à la fois radiales et concentriques. L'ouest de la Commune est, en comparaison, moins bien desservi.

Les 4 lignes de métro régionales desservent la Commune :

- les lignes 1 et 5, aux stations Gare de l'Ouest, Beekant, Osseghem, Etangs noirs et Comte de Flandre ;
- la ligne 2 aux stations Ribaucourt, Gare de l'Ouest, Beekant et Osseghem ;
- la ligne 6 aux mêmes stations que la ligne 2, plus l'arrêt Belgica.

La gare de l'Ouest est située le long de la ligne S10 du réseau ferré suburbain. Permettant de joindre Alost à Dendermonde, elle passe par la jonction nord – midi.

Deux lignes de tramway parcourent également le territoire communal :

- la ligne 51, reliant les arrêts Stade et Van Haelen via Belgica et Ribaucourt ;
- la ligne 82, reliant Berchem station à Drogenbos Château via la Gare de l'Ouest.

Des lignes de bus complètent ce réseau de transports collectifs lourds :

- deux lignes nord sud : lignes 49 et 89 ;
- trois lignes radiales : ligne 20 desservant l'ouest de la Commune vers Hunderenveld, et deux lignes vers Bruxelles-ville : la 14 et la 86.
- la ligne 87, assurant une desserte locale entre Beekant et Simonis via les communes de Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren.

L'offre de services associée à ce réseau de transports collectifs est bonne : les métros ont une fréquence inférieure à 7 minutes 30 aux heures de pointe, Les autres lignes (bus et tramways) ont des fréquences inférieures à 12 minutes pour l'heure de pointe du matin et inférieures à 15 minutes pour l'heure de pointe du soir.

1.3.4 Approche prospective : les projets

Différents projets sont actuellement en cours de réalisation à Molenbeek-Saint-Jean, ou au stade de la réflexion ; leurs impacts éventuels sur le stationnement sont relativement limités à l'échelle de la commune et sont essentiellement concentrés à l'est de celle-ci.

Les projets en cours sont :

- le réaménagement de la chaussée de Gand, entre Karreveld et Etangs noirs : des places de stationnement pourraient être supprimées de manière très ponctuelle. En effet, le projet porté par Bruxelles Mobilité prévoit le maintien du stationnement bilatéral ;
- le réaménagement de la petite ceinture ouest : de maîtrise d'ouvrage conjointe entre Beliris, Bruxelles Mobilité et la STIB, ce réaménagement, en grande partie déjà réalisé, n'implique pas d'impact sur le stationnement à Molenbeek-Saint-Jean ;
- le contrat de quartier Petite Senne (2014-2018) prévoit la suppression de 10 places rue Pierron et de 15 places sur le quai de l'Industrie ;
- le réaménagement de façade à façade de la rue de Ribaucourt prévu dans le cadre du contrat de quartier « Autour de Léopold II » (2012-2016) a débuté à l'été 2017. Le stationnement est maintenu sur cet axe à forte demande, avec une suppression d'une quinzaine de places par rapport à la situation avant travaux.

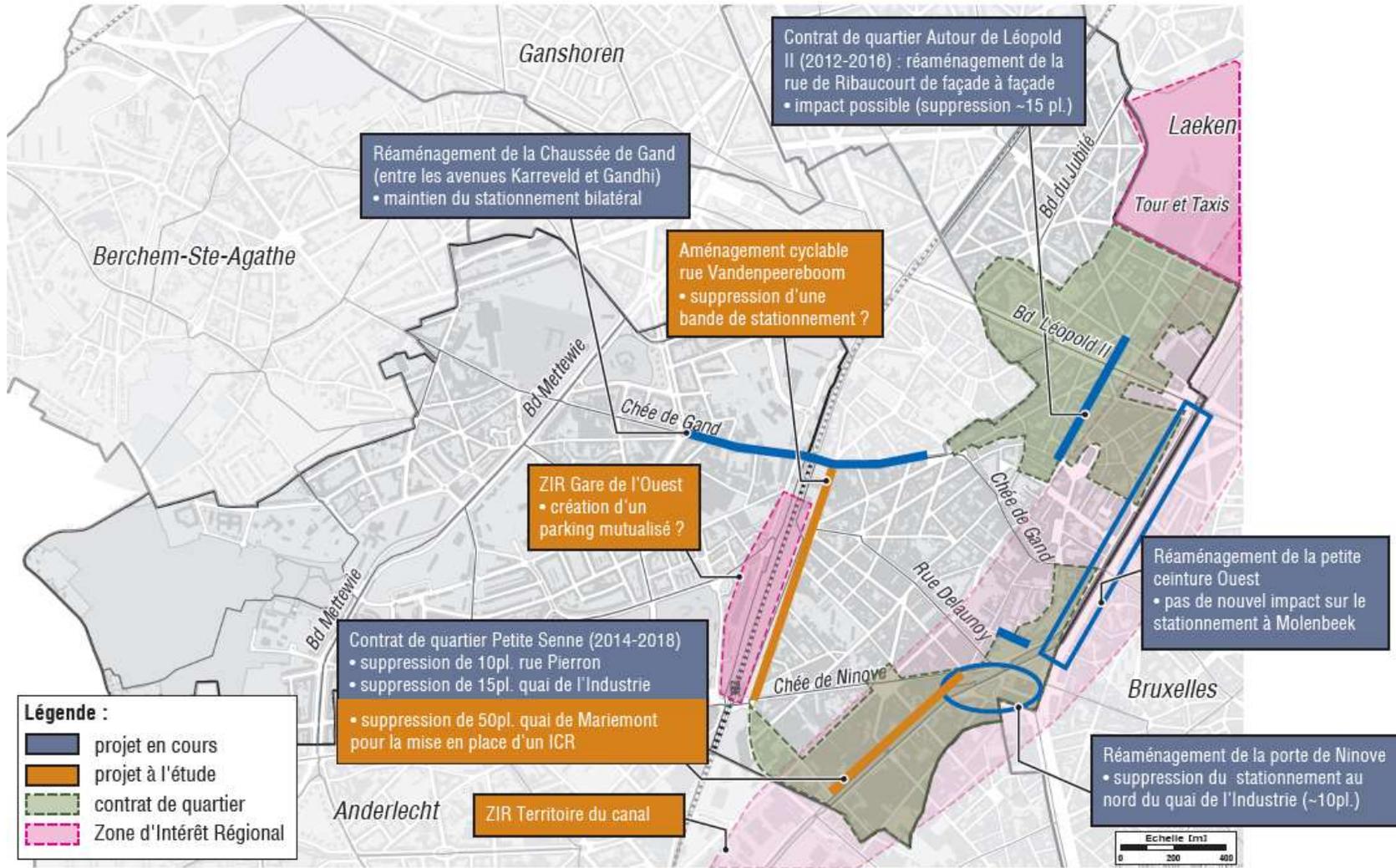
D'autres projets sont encore au stade de la réflexion ou de la conception. Certains d'entre eux sont ici présentés à titre indicatif :

- le réaménagement de la Porte de Ninove est en cours. Le projet prévoit le réaménagement des espaces publics et la création d'un parc, moyennant a priori la suppression d'au moins 60 places de

stationnement en voirie (dont la moitié à Molenbeek-Saint-Jean). En parallèle, un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) est en cours d'élaboration pour le site. Il pourrait amplifier le nombre d'emplacements supprimés en voirie d'environ 25 places (aux abords des parcelles dédiées aux projets immobiliers). Cependant, le PAD prévoirait également la compensation des places supprimées par la réalisation d'un parking public souterrain d'une centaine de places ;

- Bruxelles mobilité porte le développement des itinéraires cyclables régionaux (ICR). Il est prévu que l'un de ces itinéraires emprunte le quai de Mariemont et la rue de Bonne. La commune de Molenbeek ne souhaitant pas impacter le stationnement de la rue de Bonne (aménagement cyclable déjà existant bien que peu qualitatif), l'impact serait limité au quai de Mariemont, qui compte environ 50 places. Cette réalisation n'est cependant pas prévue avant 2019 ;
- la Zone d'Intérêt Régional (ZIR) Territoire du Canal porte sur l'ensemble du corridor du canal, d'Anderlecht au nord de la commune de Bruxelles. Le Plan Guide, qui définit les principes de programmation de ce vaste secteur, ne fait pas état d'impact sur le stationnement à Molenbeek ;
- une étude de définition a été réalisée en 2015 pour la ZIR "Gare de l'Ouest". Il est cependant prématuré de définir les incidences sur le stationnement, l'étude de définition évoquant simplement la possibilité de réfléchir à la mise en place d'un parking mutualisé pour les fonctions locales en fonction de la programmation du secteur ;
- dans le même secteur, la Commune de Molenbeek-Saint-Jean a réfléchi au réaménagement de la rue Alphonse Vandenpeereboom, afin d'y créer un aménagement cyclable, potentiellement au détriment du stationnement. Le Contrat de Rénovation Urbaine « Gare de l'Ouest » fait mention de ce réaménagement (approbation prévue pour 2017), qui serait réalisé en 2022.

Fig. 6 – Projets sur la Commune de Molenbeek-Saint-Jean



2. Etat des lieux

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

- du relevé exhaustif de terrain réalisé au printemps 2014 en partenariat entre Bruxelles-Mobilité et l'Agence du Stationnement, et partiellement mis à jour depuis lors :
 - localisation, quantification et qualification de l'offre en stationnement sur voirie ;
 - localisation, quantification et qualification des dispositifs dédiés au stationnement des vélos ;
 - localisation, quantification et qualification de l'offre en stationnement hors voirie ;
 - quantification de la demande (occupation) en stationnement de voirie tôt le matin, en fin de matinée et la nuit.

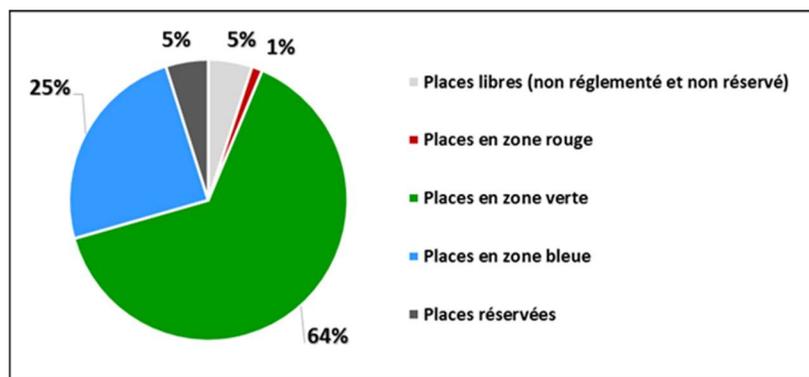
Ces données sont les plus fiables et les plus précises qui existent à l'heure actuelle en la matière à l'échelle de la Région bruxelloise.

- des observations terrain réalisées à l'automne 2015 par Transitec et Espaces-Mobilités ;
- des informations détenues par la commune (règlements de police, relevés internes...) ;
- d'une campagne d'enquêtes de rotation réalisée sur 8 zones identifiées comme stratégiques, début 2016.

2.1 L'offre de stationnement public globale sur voirie

2.1.1 Offre globale et réglementation

Au total, on dénombre un peu plus de 13.100 places de stationnement « licites » sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean, dont seul 5% est encore totalement libre d'accès (non réglementé et non réservé). A peu près les deux tiers des places sont réglementées en zone verte, c'est-à-dire payantes sauf dérogations. La zone bleue (stationnement limité dans le temps avec usage du disque, sauf dérogations) occupe le quart des places. Les 2 figures ci-après font le détail du nombre de places par type.



Types de places *	
Places libres (non réglementé et non réservé)	671
Places en zone rouge	161
Places en zone verte	8.446
Places en zone bleue	3.215
Places réglementées (total)	11.822
Places réservées	647
Total des places licites	13.140
Accès carrossables "stationnables" (estimation)	1.666
Total général	14.806

Source : parking.brussels, 2017.

(*) : 1 place = 1 équivalent véhicule particulier (evp) = 5 mètres.

Pour être exhaustif, il convient d'ajouter à ces quelques 13.100 places, environ 1.666 emplacements situés devant l'accès carrossable d'une propriété ou la porte d'un garage et identifiés comme autorisant le stationnement, essentiellement du fait de l'(des) immatriculation(s) qui y est(ont) reproduite(s). Relevant d'estimations plutôt que d'un recensement exhaustif, et n'autorisant le stationnement que pour ces seules immatriculations, ce type de places très particulier a été considéré à part. Il ferait toutefois monter à presque 15.000 le nombre total de places où il est

possible de stationner en voirie à Molenbeek, soit 1 place de voirie pour 6,5 habitants en moyenne (96.600 habitants).

Les modalités de fonctionnement globales des différents types de zones sont résumées par le tableau suivant (voir également le règlement relatif à la politique communale de stationnement en espace public) :

	Zone rouge	Zone verte	Zone bleue
amplitude horaire	lundi au samedi - 9h-18h *		
durée de stationnement maximale autorisée	2h	illimitée	2h
15mn	0,00 €	0,00 €	0,00 €
30mn	0,50 €	0,50 €	0,00 €
1h	2,00 €	1,00 €	0,00 €
2h	5,00 €	3,00 €	0,00 €
3h	-	4,50 €	-
4h	-	6,00 €	-
par heure supplémentaire	-	1,50 €	-
carte de dérogations autorisées	Non **	✓	✓

* une série d'axes partagés par la frontière avec la Commune voisine de Koekelberg sont réglementés jusque 22h, de manière à assurer la cohérence avec la zone bleue renforcée, établie par cette dernière. Par ailleurs, la partie de la zone bleue située au sud de la chaussée de Gand fait l'objet de modalités particulières (indiquées sur la signalisation) restreignant son horaire du lundi au vendredi.

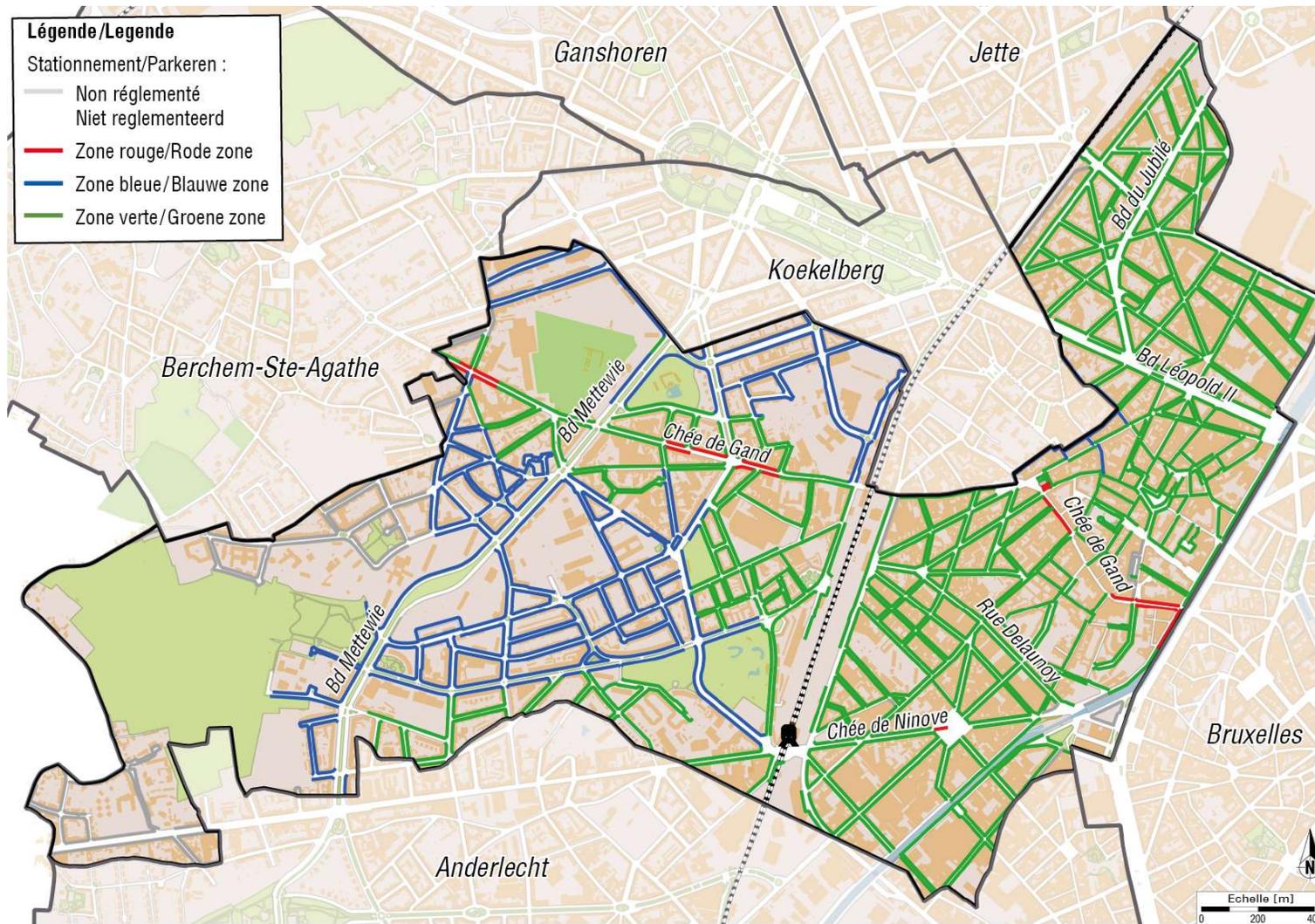
**sauf pour les dérogations « prestataires de soins médicaux urgents » et PMR.

Du point de vue de la géographie des différents types de zones réglementées :

- les zones rouges sont implantées à hauteur des axes où il est nécessaire de maximiser la rotation, essentiellement là où se concentre le commerce ;
- les zones vertes couvrent les secteurs fortement habités, où la mixité des fonctions et la proximité au centre exigent un minimum de places libres en permanence au cours de la journée. Elles sont essentiellement localisées dans la moitié est de la Commune ;
- les zones bleues se situent dans les secteurs les plus résidentiels de la Commune ;

La carte suivante (figure 7) permet de visualiser avec plus de précision la répartition géographique de ces 3 grandes zones.

Fig. 7 – Localisation de l'offre selon la réglementation à Molenbeek-Saint-Jean (2017)



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

Selon l'article 11 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan Régional de Politique du Stationnement, le PACS doit contribuer à l'objectif régional de réduction de 16% du nombre de places non réglementées et non réservées, par rapport à la situation de référence de 2004/2005 (emplacements devant garages exclus). En passant de près de 95% en 2004 à près de 5% aujourd'hui, la part des places totalement libres d'accès a considérablement diminué au cours des 10 dernières années.

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

2.1.3 Cohérence de la réglementation avec les communes limitrophes

L'un des objectifs majeurs visés par la politique régionale du stationnement est la cohérence des règles entre communes, notamment du point de vue des types de réglementation en vigueur à hauteur de leurs frontières. Outre les problèmes de lisibilité, la divergence de réglementation d'un côté à l'autre d'une même rue est en effet susceptible d'engendrer du report.

L'analyse de la situation du stationnement réglementé au niveau des frontières partagées entre Molenbeek et ses communes voisines montre que l'homogénéisation des pratiques en vigueur constitue moins un enjeu pour la Commune de Molenbeek que pour ses voisines. En effet, soit il n'y a pas d'incohérence, soit celle-ci implique une action de la commune voisine plutôt que de celle de Molenbeek (pour des raisons de non-conformité ou d'impossibilité légale de rétrogradation) :

- Anderlecht : la zone verte est en vigueur des 2 côtés de la frontière, mais elle n'est pas appliquée conformément aux prescriptions régionales du côté anderlechtois : limitée à une période de 4h30, le tarif y est de 1€/heure ;
- Berchem-Sainte-Agathe : réglementé en zone bleue à Berchem-Sainte-Agathe, le tronçon frontalier de la chaussée de Gand l'est en bleu et vert à Molenbeek. La rétrogradation de la réglementation n'étant pas autorisée, il revient à la commune de Berchem-Sainte-Agathe d'aligner la partie de sa zone bleue qui est située face à la zone verte de Molenbeek (n°1024 à 1036 de la chaussée de Gand) sur cette dernière ;
- Koekelberg : les zones bleues sont généralisées de part et d'autre de la frontière et la réglementation court jusque 22h dans toutes les

portions molenbeekoises de rues opérant une limite avec la zone bleue « renforcée » en vigueur à Koekelberg : rue et place Van Hoegaerde, rue Saint-Julien, rue Deschampeleer, rue du Jardinier, rue Montagne aux Anges et chaussée de Jette. Faisant face à la zone verte molenbeekoise, la portion de la chaussée de Gand sise entre les n°233 et 241 – appartenant à Koekelberg – gagnerait par contre à voir son statut évoluer de façon analogue (au-delà, il n'y pas de stationnement à hauteur des n° impairs de la chaussée de Gand qui sont situés sur Koekelberg) ;

- Jette : la frontière avec Molenbeek est constituée de la ligne de chemin de fer ;
- Bruxelles : le canal et le site de Tour et Taxis génèrent un effet de coupure entre Bruxelles-Ville et Molenbeek-Saint-Jean. Par contre, l'avenue du Port (Ville de Bruxelles), actuellement réglementée en zone bleue, gagnerait sans doute à être mise en zone verte de manière à assurer une meilleure cohérence avec la zone payante prévalant à Molenbeek entre Sainctelette et rue Picard.

A brève échéance, il n'y a donc pas lieu de faire évoluer la réglementation en vue d'une meilleure cohérence avec celle prévalant de l'autre côté de la frontière communale. A plus long terme, cette situation est par contre tout à fait susceptible d'évoluer. L'évaluation bisannuelle du présent PACS sera l'occasion d'opérer un bilan de cette évolution et des éventuels changements requis par cette dernière.

2.2 Stationnement hors voirie

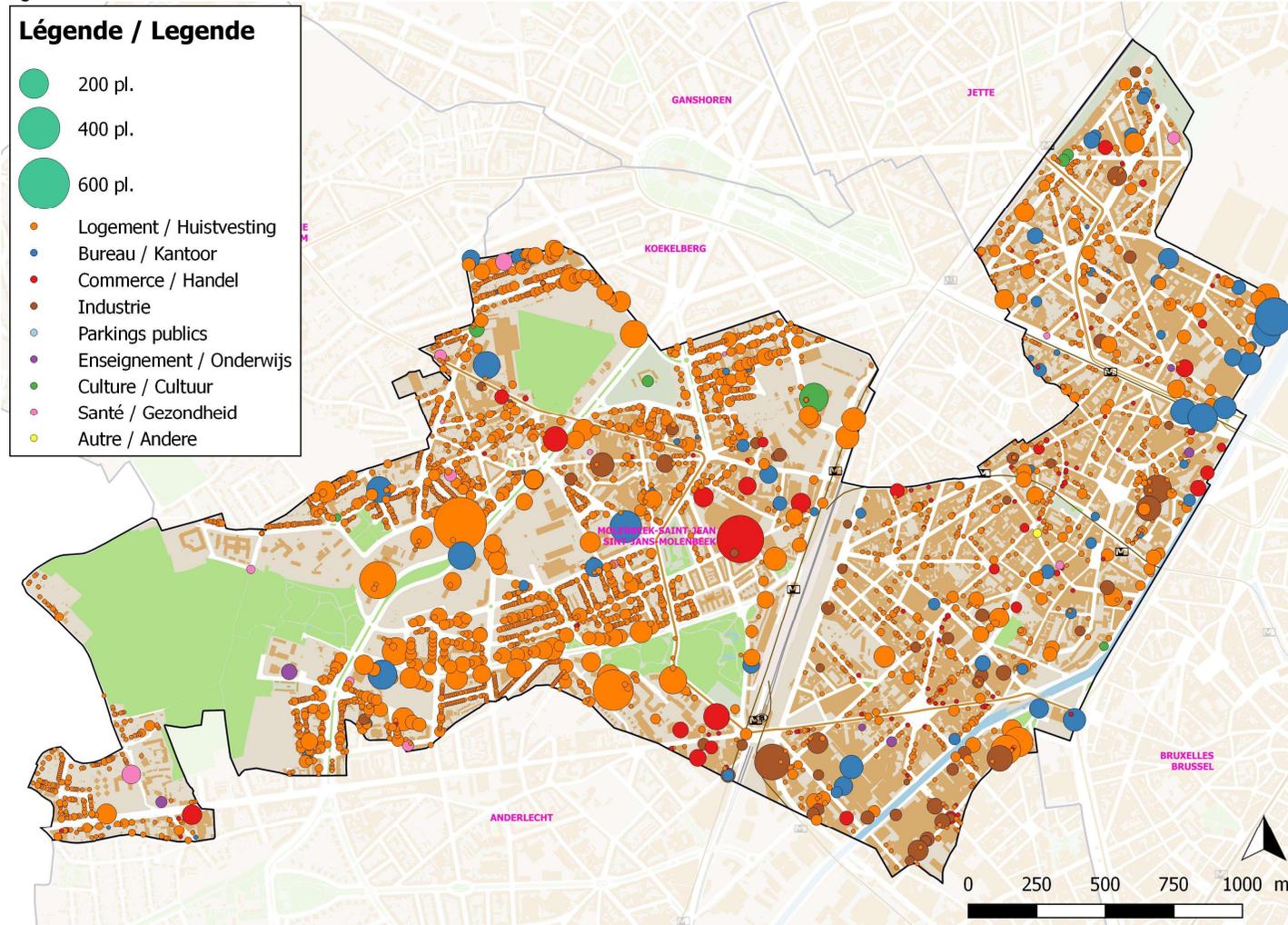
2.2.1 Situation existante

Selon les estimations effectuées par Bruxelles-Mobilité en 2014, l'offre hors voirie à Molenbeek-Saint-Jean compte plus de 27.000 places. L'offre est surtout très présente dans le secteur de l'habitat (67% de l'offre) sous formes de garages privés, parking d'immeubles d'habitation, box résidentiels, etc., mais aussi dans les fonctions de bureau (14%), de l'industrie (9%), et du commerce (7%).

La répartition de l'offre au niveau géographique reflète bien la structure urbaine de la commune, avec une concentration de l'offre pour les logements dans la partie ouest, là où sont implantées les grands immeubles à appartements. Les fonctions d'industries et de bureaux sont quant à elles davantage situées dans la partie est, près du canal. Les grands commerces sont situés dans la partie centrale de la commune.

	Nombre de sites	Nombre de places de stationnement	Répartition des places de stationnement
Logement	2.722	18.166	66,94%
Bureau	78	3.848	14,18%
Commerce	125	1.836	6,77%
Industrie	67	2.456	9,05%
Parking public	1	152	0,56%
Enseignement	6	111	0,41%
Culture	8	332	1,22%
Santé	14	226	0,83%
P+R	0	0	0,00%
Autre	1	10	0,04%
Total	3.022	27.137	100%

Fig. 8 – Localisation de l'offre hors-voir



Source : Agence de stationnement, août 2017

2.2.2 Parking communal Brunfaut

Le parking Brunfaut est la propriété de citydev.brussels, et est géré par la commune de Molenbeek-Saint-Jean. Il est situé à proximité de la maison communale, et son accès s'effectue par la rue Fernand Brunfaut.

Le parking public offre une capacité totale de 150 places aux niveaux -1 et -2. Il comporte deux places PMR et trois places de voitures partagées Cambio au niveau -1. Les véhicules communaux (Twizy et vélos) bénéficient d'un espace fermé au -1. Des places supplémentaires situées au niveau -2 sont propriétés du Foyer Molenbeekois et sont réservées aux habitants des logements situés en surface.

La redevance pour le stationnement dans le parking public Brunfaut est établie ainsi :

- Tarif diurne (de 9h à 18h) : 1,50 € par heure entamée ;
- Tarif nocturne (de 19h à 8h) : 1€ par période nocturne entamée ;
- Tarif intermédiaire (de 8h à 9h et de 18h à 19h) : 0,50€ par heure entamée.

En cas de perte de ticket, un tarif forfaitaire de 20€ par jour entamé est appliqué.

Différentes formules d'abonnement existent pour les usagers réguliers :

- Une carte au prix de 60€ par mois (tarif diurne de 9h à 19h) ;
- Une carte au prix de 85€ par mois (tarif diurne et nocturne = 24h/24h).

² Etude d'opportunité et de faisabilité technique et financière pour l'optimisation du parking Brunfaut, Tractebel, juin 2017

Au printemps 2017, on comptait 72 abonnements riverains à 85€.

Sur base des relevés effectués mensuellement par les gardiens du parking entre mai 2016 et janvier 2017 communiqués dans le cadre d'une étude commanditée par l'Agence du stationnement quant à l'optimisation de l'exploitation du parking Brunfaut², il apparaît que le parking est souvent peu occupé et dispose de nombreuses places vacantes. Le taux d'occupation moyen est relativement faible et varie autour de 37% (en moyenne, 94 places restent inoccupées). Le pic relevé atteint 79% d'occupation (soit 31 places inoccupées). Ce taux d'occupation contraste fortement avec l'occupation des voiries à 300m alentour qui sont quant à elles, sans être saturées, fortement occupées (plus de 80% d'occupation la nuit et près de 90% en journée selon les données 2014 de l'Agence du stationnement).

La sous-utilisation du parking peut au moins en partie s'expliquer par son manque de visibilité dans le tissu urbain, ainsi que par une signalétique insuffisante. Le projet de télégazonnement des parkings du Pentagone dans lequel il est englobé devrait lui apporter davantage de visibilité auprès des automobilistes.

Le faible taux d'occupation du parking et son état dégradé par endroit (fort taux d'humidité, flaques d'eau, ascenseur parfois hors service, PMR se trouvant contraints d'emprunter les rampes d'accès automobiles, etc.) rendent par ailleurs ce site peu avenant et sécurisant.

2.2.3 Parking mutualisé Delhaize BePark

L'hypermarché Delhaize situé rue Osseghem 50 dispose pour sa clientèle d'un parking de 510 places. Dans le cadre de la mutualisation, Delhaize a concédé à la société BePark la possibilité de louer 50 emplacements aux

riverains toutes les nuits de 18h à 7h et le weekend 24/24h, pour un abonnement mensuel de 39 euros.

Cette offre représente une option de stationnement hors voirie dans la partie centrale de la commune, à proximité de la station de métro Beekkant. Les places n'étant cependant ouvertes au public que la nuit et le weekend, cela peut limiter son attractivité pour les riverains.

En conclusion, le total des places affectées à la fonction résidentielle hors voirie et en voirie (y compris devant les accès carrossables) atteint 33.000 places. Rapporté au nombre de ménages résidant à Molenbeek-Saint-Jean (38.000), on obtient un ratio de 0,87 place par ménage. Cependant, en tenant compte de la motorisation des ménages de la commune (taux de motorisation de 0,56 véhicule par ménage), ce ratio atteint 1,6 place par ménage « motorisé ».

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

2.3 Emplacements réservés

Stationnement vélo non compris, la commune compte actuellement un peu moins de 650 emplacements de stationnement réservés à des catégories spécifiques d'usage(s) (PMR, livraison, autopartage, poids-lourds ...).

Types de places (1)	Nombre de places (en evp) (2)	Nombre de stations (3)
PMR	226	187
Livraisons	170	58
Carsharing	12	5
Taxis	6	3
Poids lourds	118	3
Bus & autocars	42	10
Kiss & Ride	0	0
Police	44	6
Autre	29	18
TOTAL	647	290

Source : parking.brussels, 2017

(1) : stationnement vélo non compris

(2) : 1 evp (Equivalent Véhicule Particulier) = 5 m

(3) : Une station ou aire correspond à un ensemble contigu de places de la même catégorie de réservation

Fig. 9 – Nombre total d'emplacements réservés par catégorie (2017)

2.3.1 Personnes à Mobilité Réduite - PMR

Aspects réglementaires

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

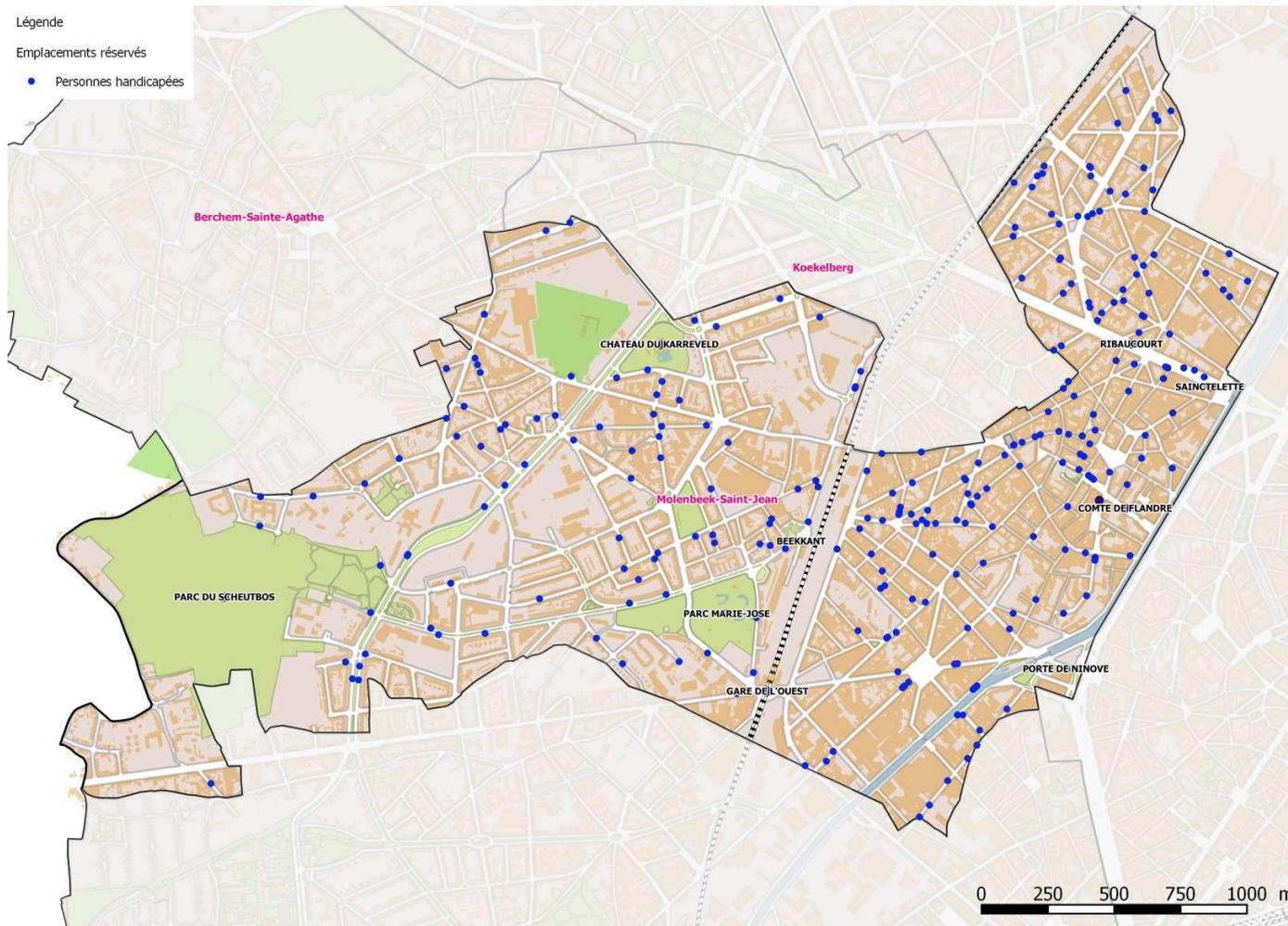
Sur la voie publique, le quota recommandé est de minimum 2 emplacements + 1 emplacement supplémentaire par tranche de 50 emplacements³.

Situation existante

La commune compte 187 stations dédiées au stationnement PMR (disposant d'1 emplacement ou plus) pour une capacité totale de 226 véhicules. Le territoire est relativement bien maillé, avec une couverture plus dense dans les quartiers centraux multifonctionnels.

³ Vademecum piéton en Région de Bruxelles-Capitale, cahiers de l'accessibilité piétonne, directives pour l'aménagement d'espaces publics, juin 2014

Fig. 10 – Localisation des emplacements réservés pour PMR



2.3.2 Livraisons

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

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

- Interdiction de stationnement, sauf pour les livraisons (signal E1, complété d'un additionnel figurant un camion à ridelle abaissée) ;
- Stationnement payant à un tarif forfaitaire dissuasif (100€ = tarif 3), sauf pour les livraisons (signal E9, complété par un additionnel (bleu) mentionnant le texte « PAYANT » ainsi que la durée d'application du règlement (par exemple « du lundi au vendredi de 7h à 13h ») et d'un autre additionnel indiquant le début de la réglementation). Un panneau d'information est également installé, de manière à informer des modalités de paiement et que les livraisons font exception.

La commune compte actuellement 58 aires de livraison (pour l'équivalent de 170 places) principalement localisées dans le centre historique, où sont implantés les principaux liserés commerciaux, ainsi qu'au nord du bd Léopold II.

L'analyse commerciale, détaillée dans le plan d'actions, permet d'évaluer les besoins en aires de livraison pour les secteurs de Karreveld, de Molenbeek centre et de la Chaussée de Ninove.

2.3.3 Poids-lourds

Aspects réglementaires

Les poids-lourds sont des véhicules dont la Masse Maximale Autorisée (MMA) est supérieure à 3,5t et inférieure à 44t, et dont la longueur est au maximum de 18,75m (12m pour un seul train). Ces véhicules sont utilisés pour le transport de marchandises et les livraisons⁴.

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

Situation existante

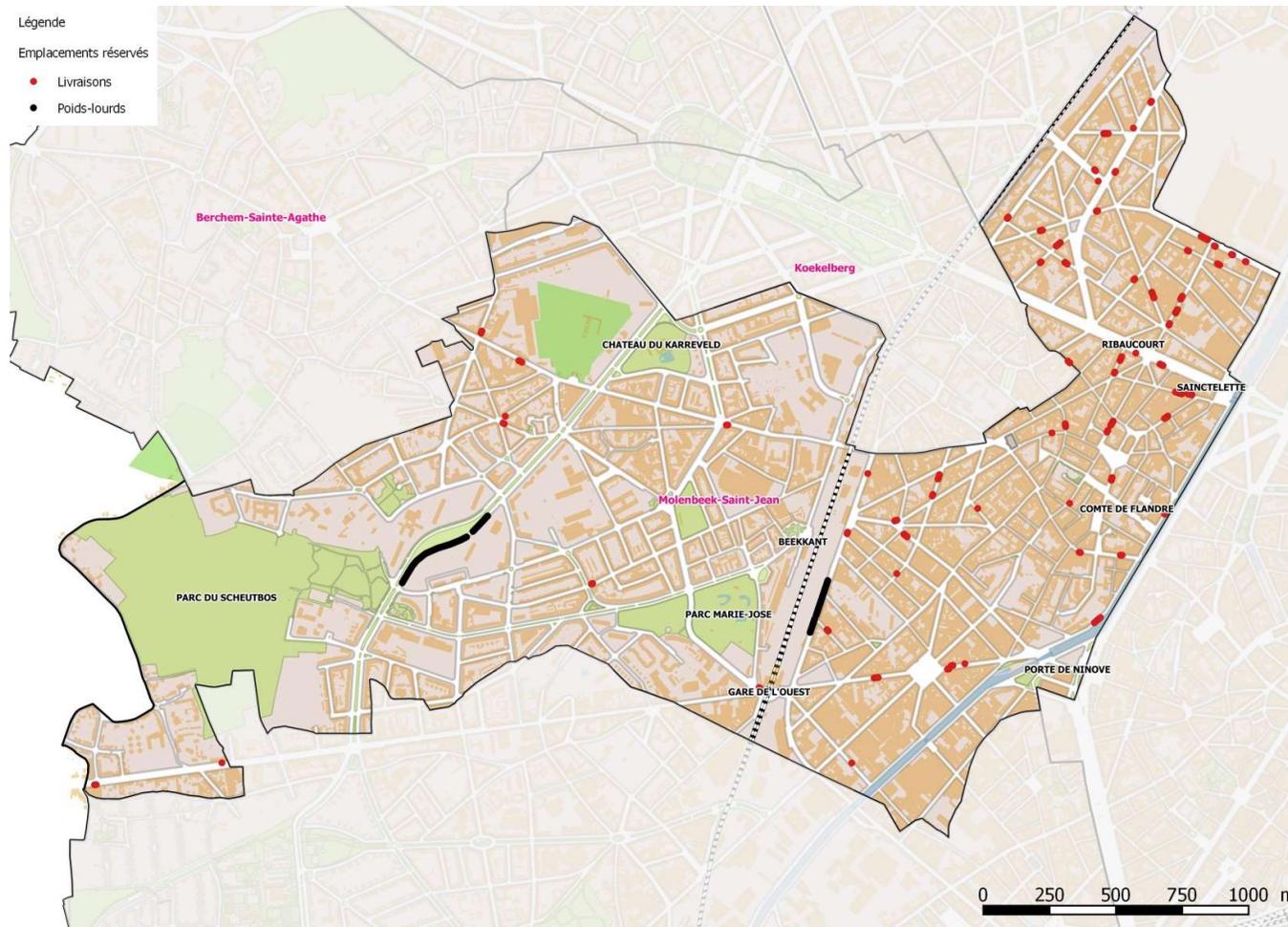
La commune compte actuellement 3 aires de stationnement réservées au poids-lourds pour une capacité totale de 118 evp, correspondant à un linéaire de 596m :

- Rue A.Vandenpeereboom : 39 evp (195m) ;
- Boulevard L.Mettewie : 79 evp (401m), subdiviés en 2 aires distinctes.

Considérant qu'un poids-lourds fait en moyenne 15 mètres de long, ces aires permettent ensemble de stationner 39 poids-lourds.

⁴ CRR, Véhicules plus longs et plus lourds, rapport final

Fig. 11 – localisation des zones de livraison et des aires de poids-lourds



Source : parking.brussels, 2016.

2.3.4 Voitures partagées

Molenbeek-Saint-Jean compte 5 stations Cambio (dont 1 station hors voirie), pour une capacité totale de 12 véhicules :

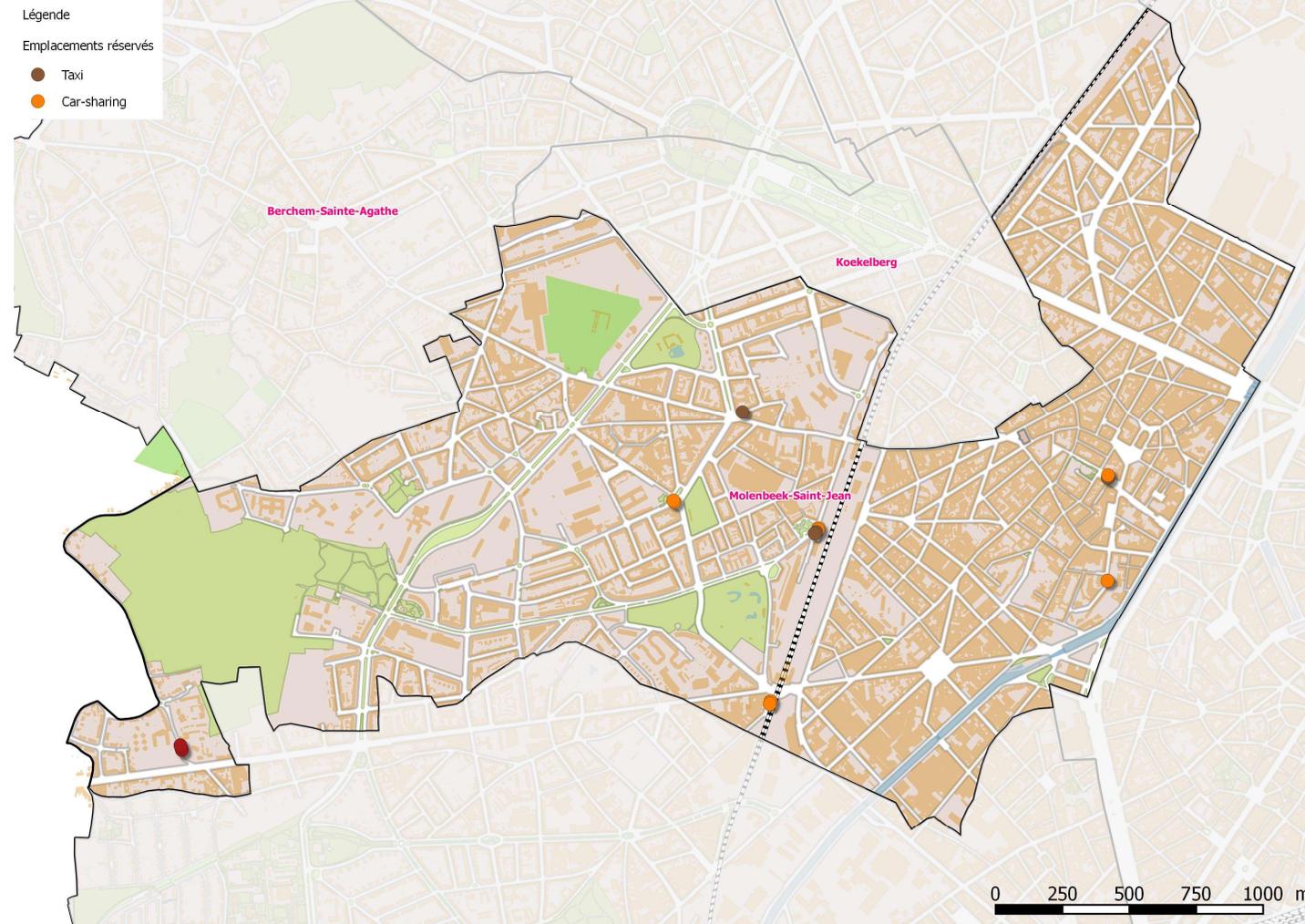
- Comte de Flandre : 2 places ;
- Gare de l'Ouest : 2 places ;
- Beekkant : 3 places ;
- Mennekens : 2 places ;
- Parking Brunfaut (hors voirie) : 3 places.

Les taux d'utilisation sont dans l'ensemble assez faibles (0,25 de taux de charge, soit en dessous du seuil de référence fixé à 0,30), sauf pour la station gare de l'Ouest (0,37), qui bénéficie d'une très bonne intermodalité (TC, trains).

2.3.5 Taxis

La commune compte 3 stations de taxis pour une capacité totale de 6 véhicules, respectivement localisées à hauteur de la maison communale (pôle administratif), de la station de métro Beekkant (pôle transport) et au croisement de la chaussée de Gand et de la rue de la Célidée (Horeca).

Fig. 12 – localisation des stations de voitures partagées et des taxis



Source : parking.brussels, 2016.

2.3.6 Bus scolaires et autocars

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

A l'heure actuelle, on compte 10 stations réservant le stationnement aux bus et autocars sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean, pour une capacité totale de 42 evp.

Parmi ces 10 stations, seules 4 peuvent être mises en relation avec un établissement scolaire.

2.3.7 Kiss & Ride

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

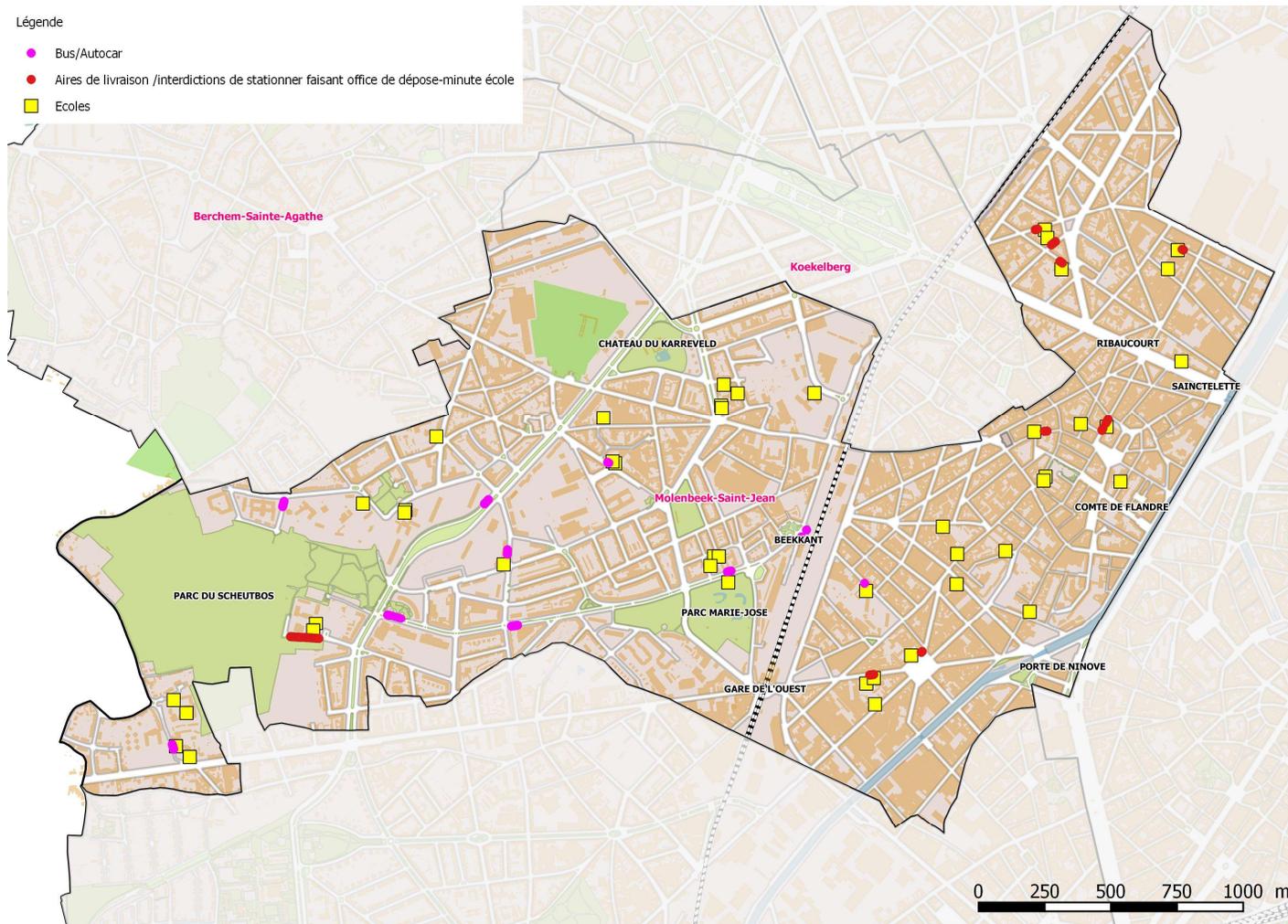
Les zones de dépose-minute sont surtout nécessaires aux abords des établissements ou équipements publics, particulièrement des écoles, qui connaissent de fortes affluences sur de courtes périodes. Ces zones servent ainsi à sécuriser les montées et descentes des élèves et étudiants, et à diminuer les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

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

A l'heure actuelle, on ne recense aucune véritable zone Kiss & Ride à Molenbeek-Saint-Jean.

On notera néanmoins que de par leur proximité à certains établissements scolaires, une dizaine d'aires de livraison peuvent également faire fonction de zones de dépose-minute au bénéfice de ces établissements (voir la carte ci-après).

Fig. 13 – localisation des emplacements réservés pour autocars, bus scolaires et K&R



Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

Au total, 22 établissements et sites ne disposent d'aucune aire de stationnement en voirie permettant les montées et descentes des élèves. Ceci ne signifie pas pour autant que tous ces établissements nécessitent de tels équipements ; certains pouvant accueillir du stationnement hors voirie ou bien recevoir un public d'adolescents n'ayant pas de réels besoins en la matière.

Nom de l'école	Niveau
De Klimpaal	Maternel et primaire
De Knipoog	Maternel et primaire
Gemeentelijke Basisschool Windroos	Maternel et primaire
Basisschool Sint-Martinus	Maternel et primaire
Korenbeek	Maternel ordinaire
Ecole Fondamentale Libre Sainte-Ursule	Maternel et primaire
La Cité Des Enfants	Maternel et primaire
Campus Saint-Jean	Secondaire ordinaire
La Plume	Maternel et primaire
Ecole Fondamentale Libre - Institut Notre-Dame Section Saint-Martin	Maternel ordinaire
Ecole Fondamentale Libre - Institut Notre-Dame Section Saint-Martin	Primaire ordinaire
La Rose Des Vents	Maternel et primaire
L'Ecole Du Petit Bois	Maternel et primaire
Paruckschool	Maternel
Regenboog	Maternel et primaire
Institut Saint-Charles et Sint-Karel Instituut	Maternel et primaire
Ecole fondamentale annexée Serge Creuz	Maternel et primaire
Ecole Fondamentale D'enseignement Spécialisée Libre	Primaire spécialisé
Centre D'etudes Superieures D'optometrie Appliquee	Promotion sociale

Ecole De Dessin Et Des Arts Visuels De Molenbeek-Saint-Jean	Secondaire artistique horaire réduit
Athenee Royal Serge Creuz	Secondaire ordinaire
Vier-Winden	Maternel et primaire

Le plan d'action déterminera lesquels de ces équipements ont des besoins spécifiques en la matière.

2.3.8 Deux-roues motorisés

A l'heure actuelle, la commune ne compte aucune zone de stationnement pour les deux-roues motorisés.

2.3.9 Stationnement des vélos

La commune offre 166 implantations dédiées au stationnement de courte-durée des vélos (stations Villo! non comprises), respectivement organisées sous la forme de groupes d'arceaux non couverts, pour une capacité totale de stationnement (places) de 944 vélos. Le maillage est particulièrement dense à l'est de la commune, tandis qu'à l'ouest c'est essentiellement le long des grands axes que cette offre se déploie (bd E.Machtens, chée de Gand, bd L.Mettewie ...).

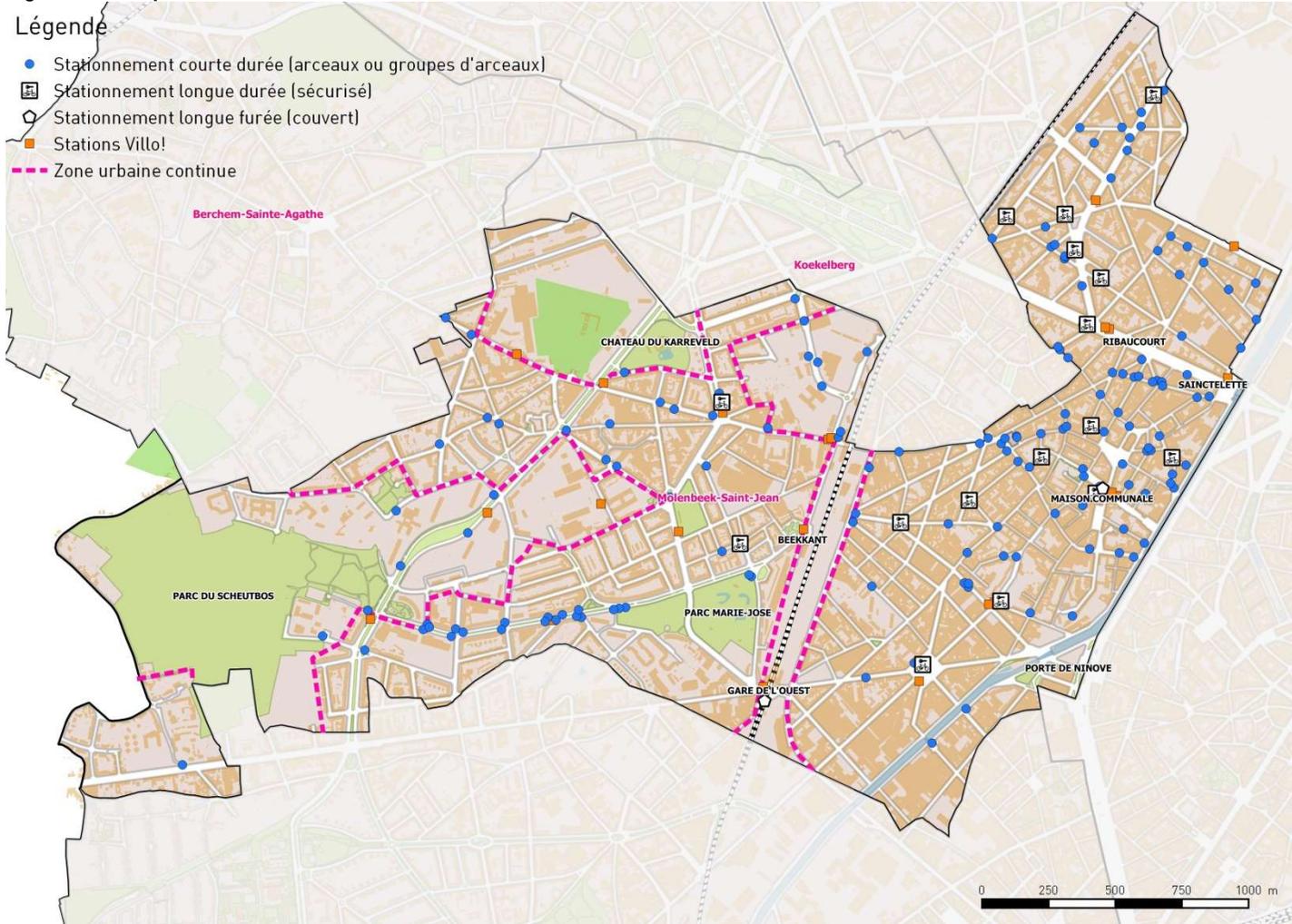
La commune compte également 2 aires pour du stationnement de longue durée (stations de métro comte de Flandre et gare de l'Ouest) et de nombreuses installations dédiées au stationnement sécurisé (16 box-vélo). Celles-ci sont majoritairement situées dans l'est de la commune, dans les zones résidentielles les plus denses (voir figure ci-après).

A noter que les vélos à assistance électrique représentant aujourd'hui deux ventes sur cinq⁵, les besoins en abris sécurisés pourraient être amenés à augmenter.

	COURTE DUREE	LONGUE DUREE	SECURISE (box)	TOTAL
Nb. implantations (stations)	166	2	16	184
Nb. places (capacité)	944	18	80	1042

⁵ <https://www.touring.be/fr/articles/le-velo-electrique-represente-40-des-ventes-de-velos>

Fig. 14 – les emplacements de stationnement vélo et Villo !



Source : Agence Régionale du Stationnement, 2017

2.4 Cartes de dérogation

2.4.1 Offre

Le règlement communal en vigueur (depuis le 01 janvier 2015) prévoit une dizaine de catégories de dérogation différentes : voir figures ci-dessous. Toutes ces dérogations sont valables sur l'ensemble du territoire molenbeekois, qui leur confère leur validité géographique.

2.4.2 Demande

Le nombre total de dérogations actives sur le territoire de Molenbeek est d'environ 16.300. Comme le montre le tableau suivant, près de 90% de ce total bénéficie aux riverains, ce qui correspond à 14.500 dérogations. Ce sont essentiellement les entreprises et indépendants, ainsi que les établissements scolaires (crèches et écoles), qui profitent du solde restant.

Sur base des statistiques des ventes enregistrées en 2016, 87% des dérogations riverains correspond à la première carte du ménage et le reste (13%) à la seconde. Le nombre de troisième carte délivrée est anecdotique à l'échelle de la Commune (une vingtaine environ).

Types de carte	Nombre	%
Riverains	14.521	89,2
Riverains temporaire	73	0,5
Entreprises et Indépendants	1.040	6,4
Ecoles	365	2,2
Crèches	108	6,6
Visiteurs	167	1,1
TOTAL	16.274	100

Source : parking.brussels 2017 (cartes actives au 31/12/2016)

A l'heure actuelle, le rapport entre le nombre de dérogations actives (16.300) et le nombre de places réglementées (11.800) est de 137%, soit près de 14 dérogations pour 10 places. Sachant que 9 dérogations sur 10 appartiennent aux riverains, on peut en déduire une saturation théorique de l'offre par cette catégorie d'usagers, laissant peu de places aux autres.

Si cette situation est la conséquence des fortes densités de population et d'un ratio de garages privés (résidentiels) plus faible qu'en moyenne sur la région (2,1 ménages pour 1 garage privé en moyenne contre 1,8 pour la Région), elle est aussi vraisemblablement encouragée par l'absence de réel verrou quant à la délivrance de ce type de carte (validité géographique par exemple).

Or, un trop grand nombre de cartes délivrées à certains ménages, et la monopolisation des places qui pourrait en découler, risque de pénaliser l'accès au stationnement des autres ménages (parmi lesquels ceux qui ne possèdent qu'une carte !) ainsi que des visiteurs et clients du commerce local, dès lors confrontés au manque de places disponibles malgré la réglementation instaurée.

De manière à pouvoir appréhender ce risque de manière objective – notamment par rapport aux conditions locales d'accès au stationnement et de mobilité –, le PACS recommande que des relevés d'occupation selon les types d'usagers soient effectués lors de son évaluation bisannuelle.

L'évolution du nombre de cartes riverains est présentée sur le graphe ci-après. Une hausse significative du nombre de cartes riverains délivrées a eu lieu entre 2013 et 2014. Depuis 2015, on constate une légère baisse du nombre de cartes riverains délivrées.

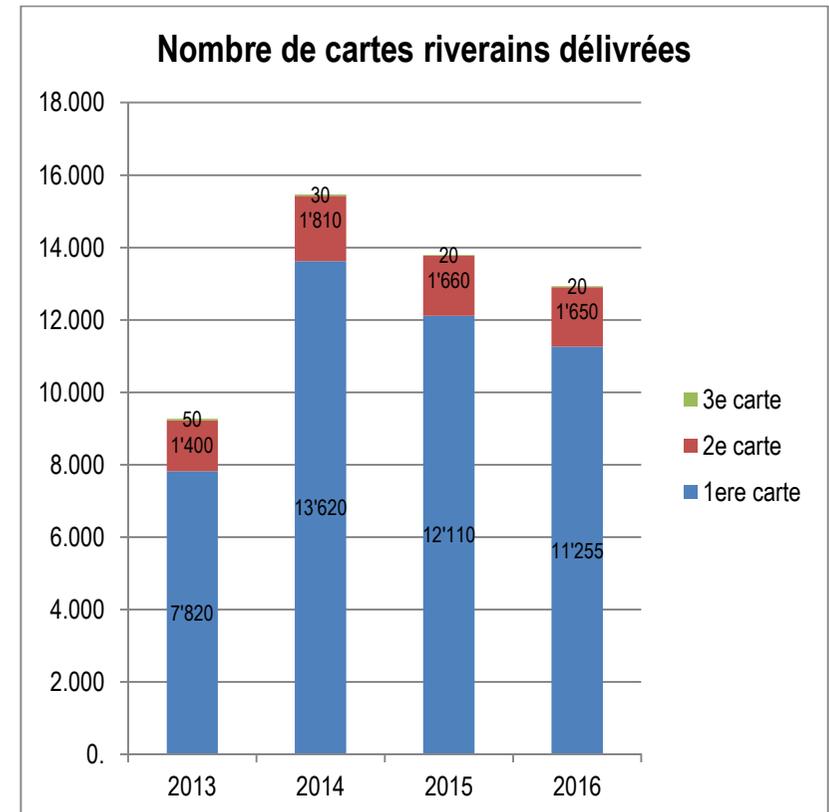


Fig.15 – Synthèse des cartes de dérogations du règlement communal de Molenbeek-Saint-Jean

Dérogations au stationnement réglementé de voirie (PRPS)		Modalités de délivrance		Modalités d'usage	
		Bénéficiaires et conditions d'accès	Prix	Validité zonale à Molenbeek	Validité dans le temps
Riverain		- Personne inscrite au Registre de la Population ou au Registre d'Attente de la commune qui habite en zone réglementée - Max 2 cartes / ménage (3e carte possible pour les ménages composés d'au moins 5 membres de plus de 18 ans)	1e carte = 30€/an 2e carte = 50€/an 3e carte = 200€/an	Réservé	1 ou 2 ans
Riverain temporaire		- Personne domiciliée sur le territoire ayant un besoin ponctuel en stationnement ou personne ayant une résidence secondaire sur le territoire communal - Un ménage détenant déjà le nombre maximal de cartes de riverain ne peut se voir délivrer une carte de riverain temporaire	5€ / 63 jours	Réservé	63 jours
Autres usagers	Entreprises et indépendants	Entreprises présentant un plan de déplacements d'entreprise ou équivalent approuvé	1-5 cartes : 150€/an/carte 6-20 cartes : 250€/an/carte 21-30 cartes : 500€/an/carte >30 cartes : 600€/an/carte		1 an
	Commerçants ambulants	commerçants disposant d'un abonnement auprès de la commune	75€/an pour un jour par semaine 150€/an pour 2 jours par semaine		1 an, le mardi et/ou le jeudi
	Personnes travaillant sur un chantier temporaire	personne justifiant son emploi sur un chantier situé dans la commune	50€ / 15 jours		15 jours
	Écoles et crèches	Personnes travaillant dans une école ou crèche dont le plan de déplacement scolaire ou équivalent a été approuvé	75€ / an		1 an
	Automobilistes visiteurs	automobilistes dont le véhicule n'excède pas 3,5T	1er jour : 4€ / jour dès le 2eme jour : 3€ / jour		selon le nombre de jours payés
	Propriétaires d'un véhicule de plus de 3,5T	- Automobilistes possédant au moins un véhicule de plus de 3,5T - Une seule carte par propriétaire de véhicule(s) de plus de 3,5T	1000€ / an		1 an
Prestataire de soins médicaux	urgents	Personnes en intervention dispensant des soins médicaux urgents et possédant un n°IMANI	200€ / an	toutes zones	1 an
	non urgents	Prestataires de soins médicaux non urgents en intervention, y compris les vétérinaires	75€/an		1 an
Voiture partagée		- exploitants des véhicules à moteur affectés au système de voitures partagées agréé - véhicules dont l'association de voitures partagées se trouve sur le territoire de la commune	5€/an		1 an
Intervention (dans plusieurs secteurs de la Région)		personnes démontrant leurs besoins en intervention de par leur profession, dans plusieurs secteurs de stationnement de la Région	90€ / mois		1 mois

2.5 La demande en stationnement – Occupation

2.5.1 Occupation diurne

En 2014, on recensait près de 12.500 véhicules stationnés en journée sur un nombre total de places d'environ 15.000, soit un taux d'occupation global (congestion) assez élevé d'un peu plus de 83%.

Comme le montre la carte ci-après, la pression est particulièrement forte dans le cœur de la Commune, entre la ligne de chemin de fer et le boulevard Léopold II, où le stationnement est quasi saturé partout. Au-delà, à l'exception du secteur d'Osseghem et des rues proches du site de Tour et Taxis, le stationnement offre encore très régulièrement au moins 20% de places disponibles. C'est notamment le cas des quartiers Maritime, Marie-José et Mettwie.

La situation est également contrastée selon les types de réglementation existants :

- 80% d'occupation en zone bleue ;
- 85% d'occupation en zone verte ;
- saturation en zone rouge ;
- 75% d'occupation en zone non-réglémentée.

La pression sur le stationnement en journée est donc plutôt forte, avec néanmoins d'importantes disparités d'un quartier à l'autre.

2.5.2 Occupation nocturne

La nuit, la pression sur le stationnement est plus forte qu'en journée, avec un taux de congestion moyen de 88%.

Globalement, les secteurs résidentiels ont tendance à voir augmenter leur occupation par rapport à la situation diurne : +15% pour le quartier Maritime et +10% pour Marie-José notamment. A l'inverse, le taux de congestion du cœur de la Commune a tendance à diminuer d'une dizaine de pourcents en moyenne (taux de congestion nocturne = 90%), même si certains secteurs, comme celui des Etangs Noirs (Quatre-Vents), restent fort congestionnés.

A noter que les pressions restent très fortes en zone rouge également.

La pression sur le stationnement est donc plus forte la nuit, avec une géographie qui diffère sensiblement de celle prévalant le jour.

Fig. 16 – Taux d'occupation diurne

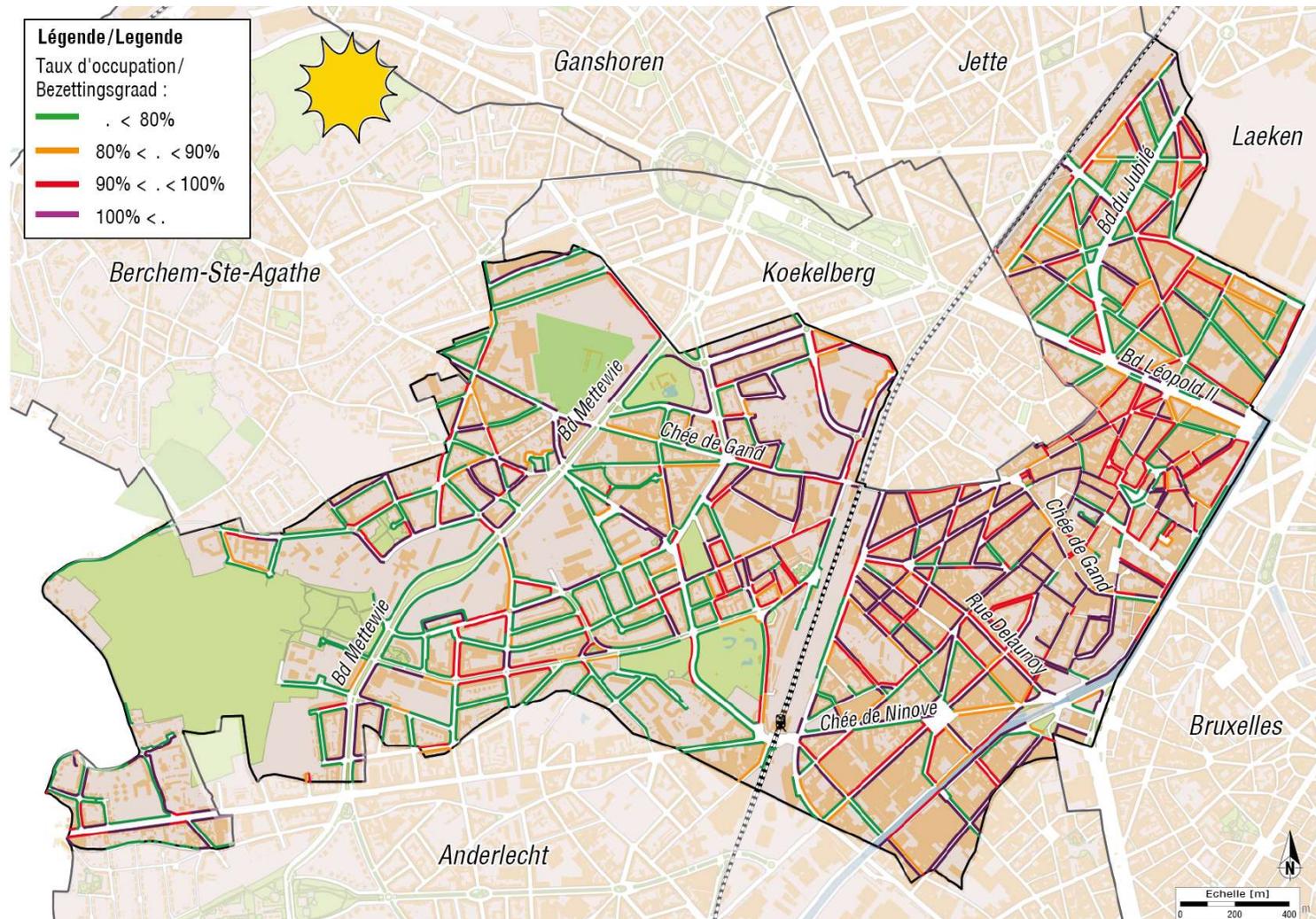
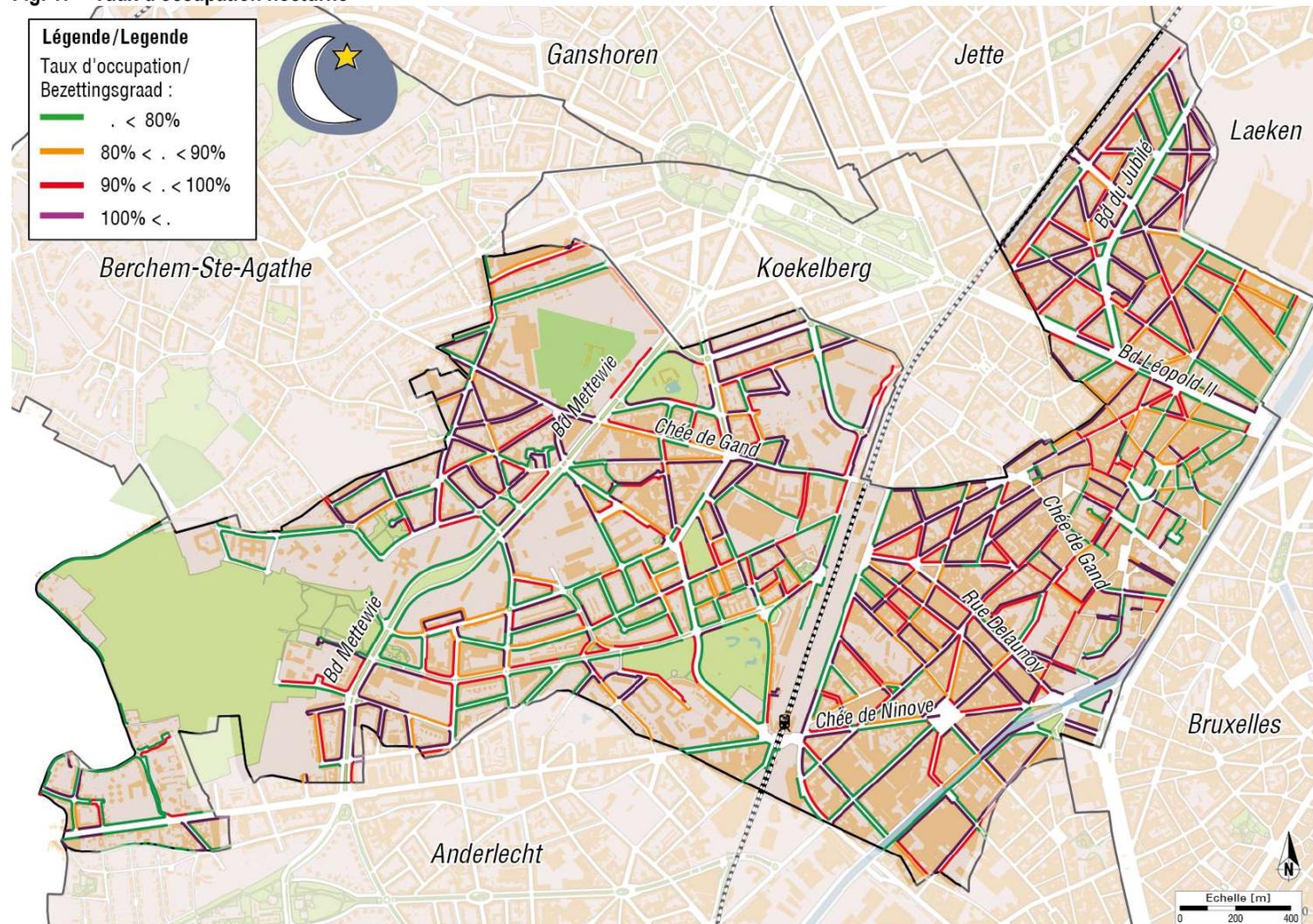


Fig. 17 – Taux d'occupation nocturne



2.6 La demande en stationnement – rotation : enquêtes réalisées en février 2016

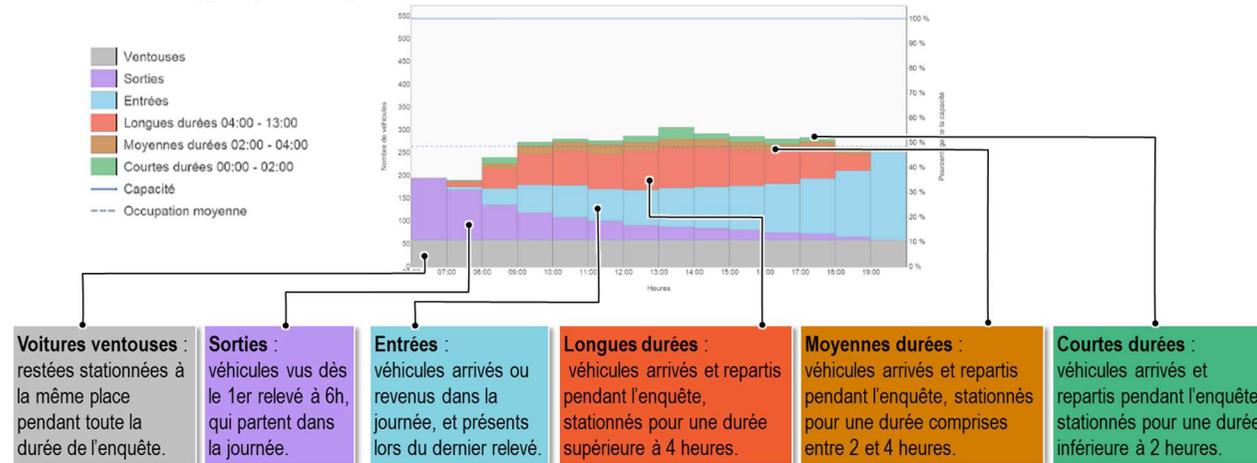
2.6.1 Notion de rotation des véhicules en stationnement

Les enquêtes de rotation sont destinées à identifier la typologie des usagers au regard de leurs horaires d'arrivée / départ et de leurs durées de stationnement. On distingue :

- le résident fixe, aussi appelé "ventouse". Il est caractérisé par une présence tout au long de l'enquête ;
- le résident dynamique déplace son véhicule en journée (travail, dépose des enfants à l'école, achats, loisirs...) ;
- le pendulaire fixe aussi appelé navetteur stationne pour une longue durée (supérieur à 4h00), pendant les heures d'ouverture des bureaux et/ou des commerces ;

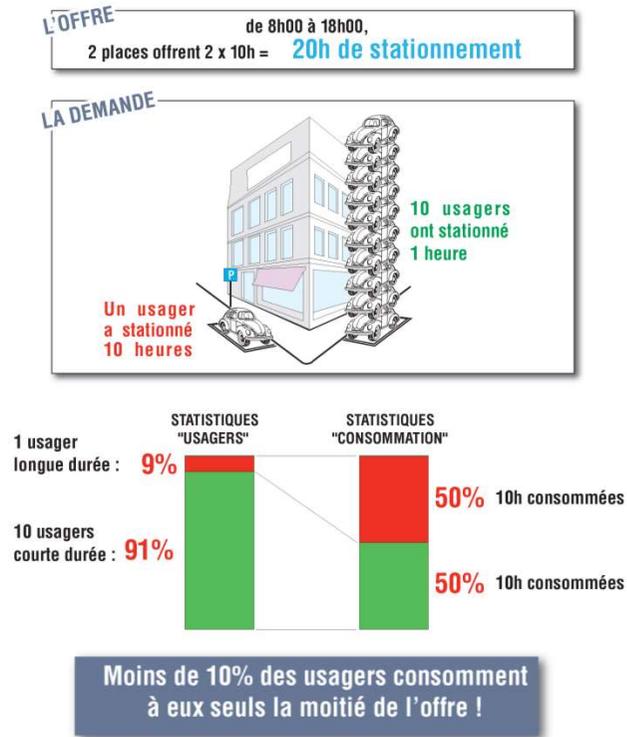
- le pendulaire dynamique utilise son véhicule la journée pour ses déplacements professionnels ;
- le visiteur diurne, il s'agit du client des commerces et services de la commune. Il stationne généralement pour des durées courtes (comprises entre quelques minutes et 4h00) ;
- le visiteur nocturne fréquente généralement les services d'HoReCa et stationne pour des durées plutôt courtes, le soir et la nuit.

Fig. 18 – Les différentes typologies d'usager



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

Fig. 19 – La notion de rotation



2.6.2 Périmètre d'enquêtes de rotation

Les enquêtes de rotation de Molenbeek-Saint-Jean ont été réalisées le jeudi 4 février 2016, de 6 heures à 20 heures, selon une cadence horaire et dans l'ensemble des secteurs.

Plusieurs enquêteurs se sont relayés pour relever une partie des plaques minéralogiques des véhicules stationnés. Cette technique permet de garantir l'anonymat des véhicules stationnés.

La méthode par échantillonnage permet de donner une image claire de la situation existante dans un quartier donné.

Remarque : Les enquêtes réalisées sur Molenbeek-Saint-Jean ne permettent pas d'identifier un résident stationné le matin et revenu le soir comme tel (considéré alors comme deux usagers distincts). Aussi, pour les activités nocturnes, les enquêtes ayant terminé à 20h, il n'est pas possible d'identifier les visiteurs nocturnes qui sont confondus avec les résidents (présence en fin d'enquête).

Les secteurs enquêtés viennent en complément des enquêtes de rotation réalisées dans le cadre de l'actualisation du PCM de la commune.

Les différentes réglementations présentes à Molenbeek-Saint-Jean ont été enquêtées, afin d'avoir un état des lieux le plus précis du type d'usagers pour chacune des réglementations :

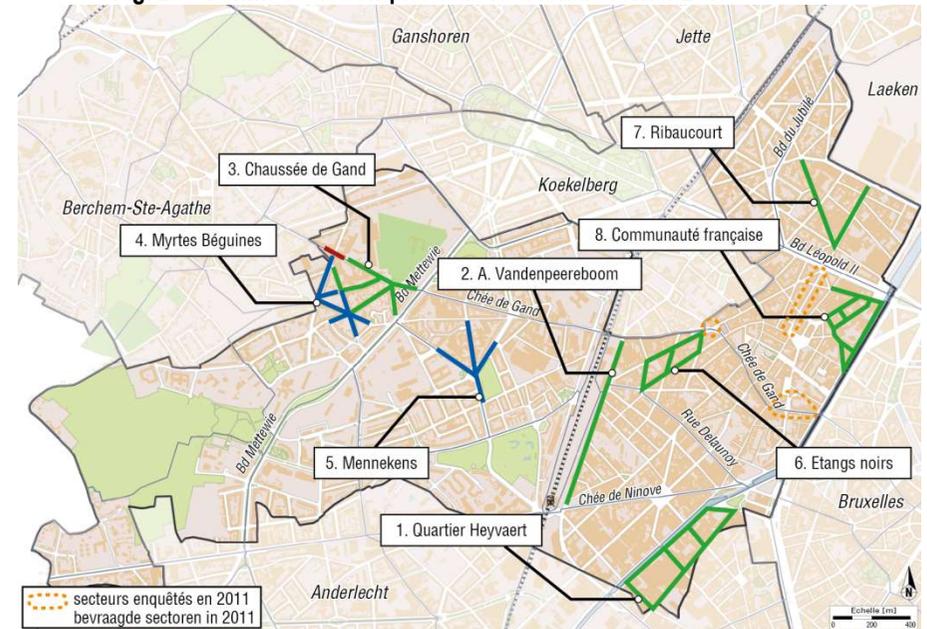
- une zone rouge le long de la chaussée de Gand. Une partie non négligeable de la chaussée de Gand étant en travaux lors des enquêtes, seules 10 places ont été enquêtées.
- deux zones bleues : une à proximité de la station Mennekens, et l'autre dans le secteur Myrtes Béguines.

- six zones vertes:
 - le quartier Heyvaert, limitrophe d'Anderlecht et où les activités d'import-export automobile sont importantes ;
 - la rue Alphonse Vandenpeereboom, afin d'alimenter la réflexion sur le réaménagement de l'axe (voir la partie 1.3.4 sur les projets);
 - une partie de la zone verte de la chaussée de Gand et des voiries limitrophes, afin d'évaluer les effets de bords entre zone rouge, zone verte et zone bleue ;
 - des voiries du quartier des Etangs noirs, à proximité de la chaussée de Gand qui est en zone rouge ;
 - une partie de la rue de Ribaucourt, ainsi que la rue Vanderstichelen, dans un secteur où la pression nocturne est forte ;
 - aux alentours de la place communale et de la communauté française, où la proximité avec Bruxelles pourrait créer des reports.

Les zones enquêtées en 2011 pour l'actualisation du PCM sont :

- le sud de la rue de Ribaucourt ;
- la chaussée de Gand, à proximité de la place communale,
- la rue du Comte de Flandres ;
- la place des Etangs noirs, dont une partie a été réglementée en zone rouge en 2016.

Fig. 20 – Périmètre des enquêtes de rotation de février 2016

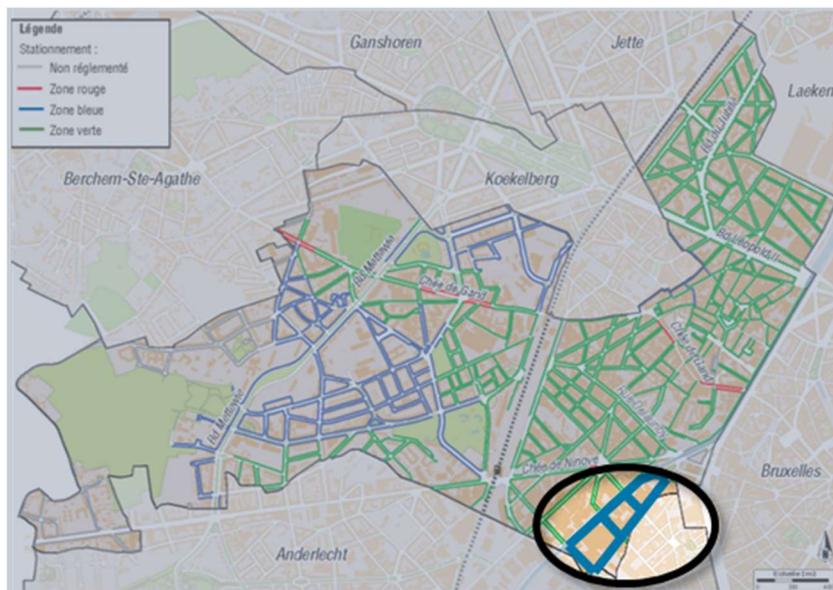


2.6.3 Rotation dans le quartier Heyvaert

Le quartier Heyvaert, limitrophe de la commune d'Anderlecht, est situé au sud-est de Molenbeek-Saint-Jean le long du canal. C'est un quartier mixte, avec un tissu urbain à la fois résidentiel et d'activités. Centrées sur le commerce de véhicules automobiles d'occasion (import-export), celles-ci sont essentiellement situées rue Heyvaert et quai de l'Industrie.

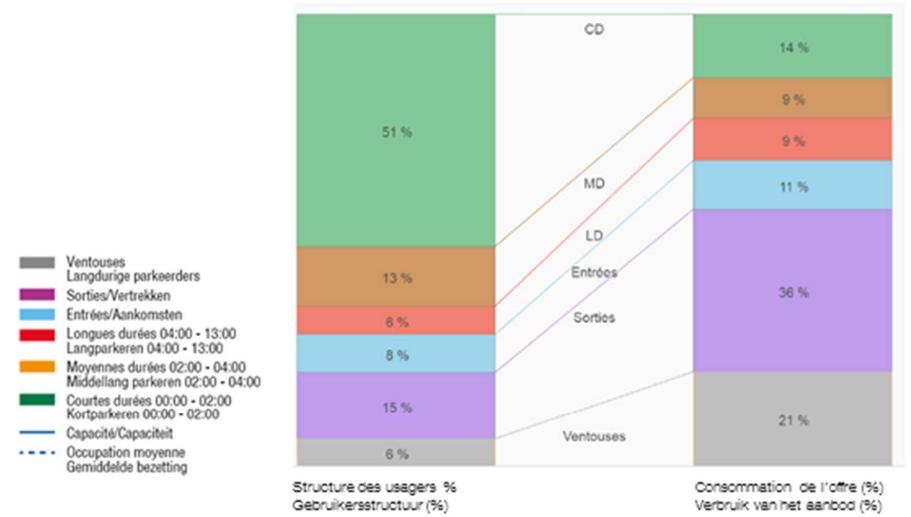
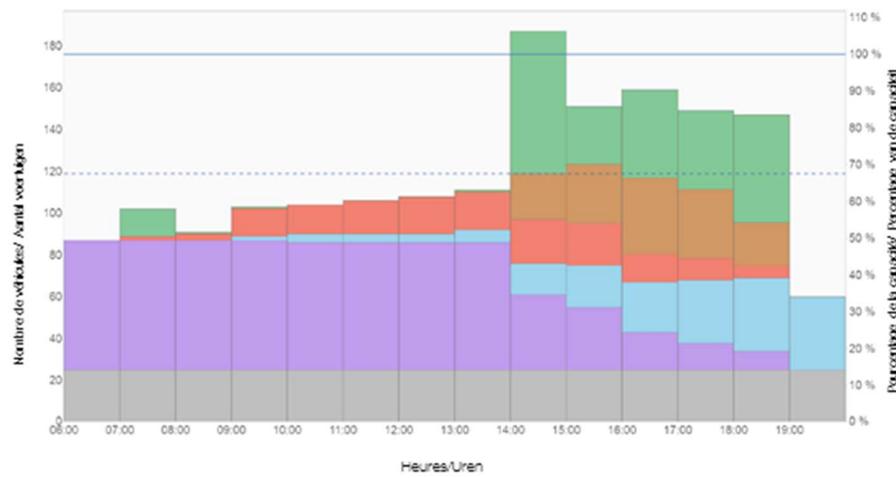
176 places – actuellement réglementées en zone verte – ont été enquêtées dans le secteur (accès carrossables exclus).

Fig. 21 – Localisation des enquêtes du quartier Heyvaert

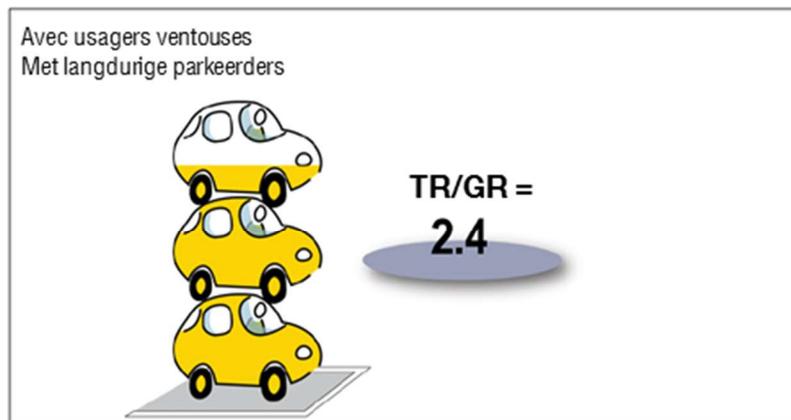


- Au total, 415 usagers se sont stationnés dans le périmètre au cours de l'enquête ;
- Le taux d'occupation moyen est de 70%, mais présente d'importantes disparités au cours de la journée : inférieur à 60% avant 14h, il est proche de la saturation au-delà. La très forte occupation en milieu de journée pourrait être liée à une livraison de véhicules due aux activités d'import-export. Cette hypothèse est corroborée par le fait que le surplus de véhicules enregistré après 14h correspond essentiellement à du stationnement courte durée. A 14 heures, la part des véhicules garés en dehors des emplacements licites est également plus importante (25%) qu'aux autres heures de la journée (5 à 15%) ;
- Jusqu'à 14h, le stationnement de longue durée représente plus 80% de la demande ;
- 6% des véhicules sont restés stationnés à la même place toute la journée, représentant 20% de l'offre consommée.

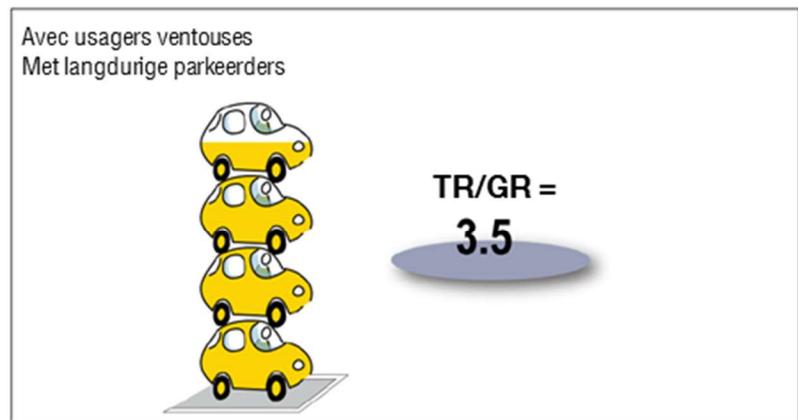
Fig. 22 – Résultats des enquêtes dans le quartier Heyvaert



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



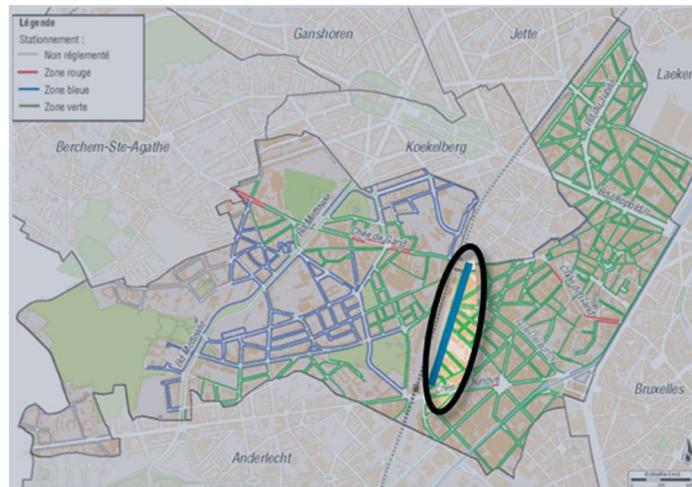
2.6.4 Rotation dans la rue Alphonse Vandenpeereboom

La rue Alphonse Vandenpeereboom, longue d'environ 900m, longe la voie ferrée entre la gare de l'ouest et la chaussée de Gand. Elle est bordée sur sa face est par des logements, et de manière plus ponctuelle par des activités et des services en rez-de-chaussée. Le CPAS de Molenbeek-Saint-Jean y est situé.

Cette rue a été enquêtée afin de connaître les marges de manœuvre permises par le stationnement, dans le cadre du réaménagement de cet axe (mise en place d'un itinéraire cyclable).

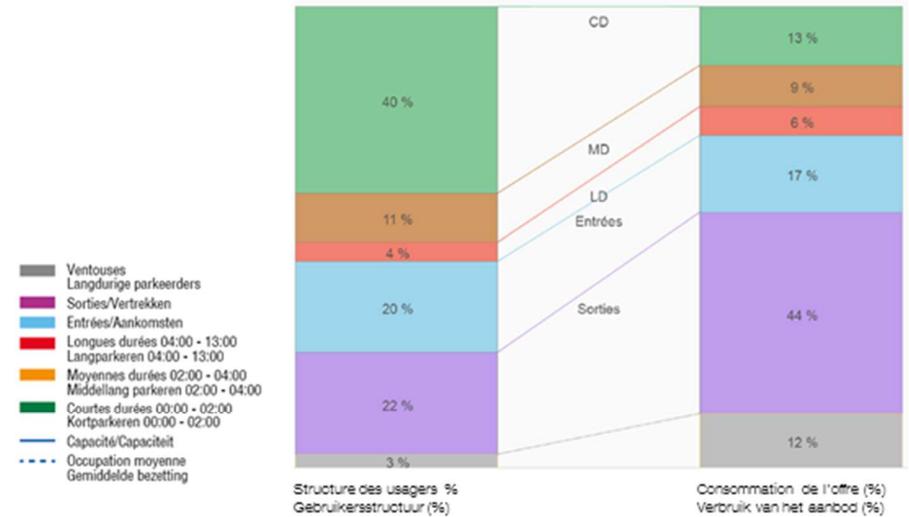
163 places – réglementées en zone verte – ont été enquêtées dans le secteur (accès carrossables exclus).

Fig. 23 – Localisation de la rue Vandenpeereboom

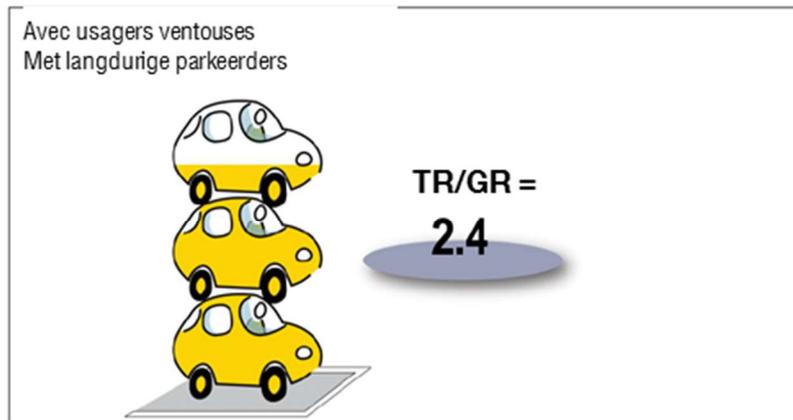


- 385 usagers se sont stationnés dans le périmètre au cours de l'enquête, pour un taux d'occupation moyen plutôt faible, d'environ 60% (soit plus de 60 places libres en moyenne) ;
- Ce taux d'occupation est stable tout au long de la journée ; les usagers de courte, moyenne et longue durées utilisant globalement le volume laissé libre par les résidents. Les véhicules ventouses consomment plus de 10% de l'offre disponible mais représentent peu d'usagers (moins de 15 véhicules) ;
- On constate une forte rotation entre 12h et 13h (40 départs pour 50 arrivées), tandis que dans la première partie de l'après-midi près du tiers des véhicules stationnés le sont pour des durées moyennes à longues ;
- Un tiers des usagers stationne moins de 2h ; le taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne est donc élevé (supérieur à 4).

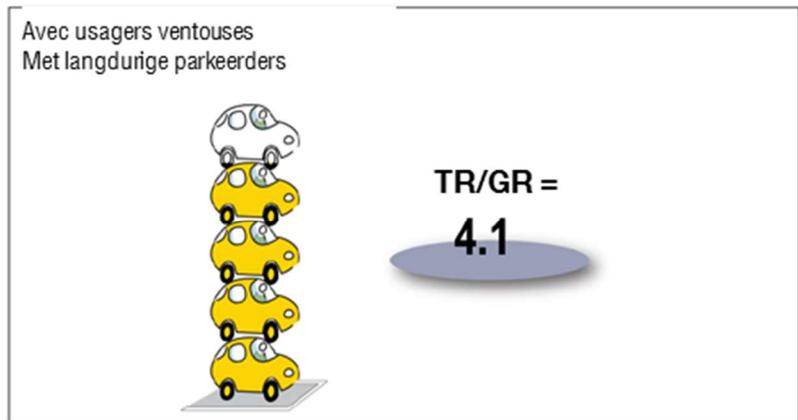
Fig. 24 – Résultats des enquêtes dans la rue Alphonse Vandepereboom



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



2.6.5 Rotation en zone rouge – chaussée de Gand

NB : la zone rouge enquêtée chaussée de Gand représente 15 places. Les pourcentages donnés à titre indicatif ne sauraient être extrapolés à de plus grands périmètres.

La chaussée de Gand est l'un des linéaires commerciaux de Molenbeek-Saint-Jean. Plusieurs de ses tronçons sont donc en zone rouge, afin d'assurer une bonne rotation du stationnement à proximité des commerces. Lors des enquêtes de rotation, une partie de la chaussée de Gand était en travaux ; il a donc été décidé d'enquêter la zone rouge située au croisement de l'avenue des Myrtes.

Les 15 places de la zone rouge (hors accès carrossables) ont été enquêtées.

Fig. 25 – Localisation de la zone rouge enquêtée chaussée de Gand

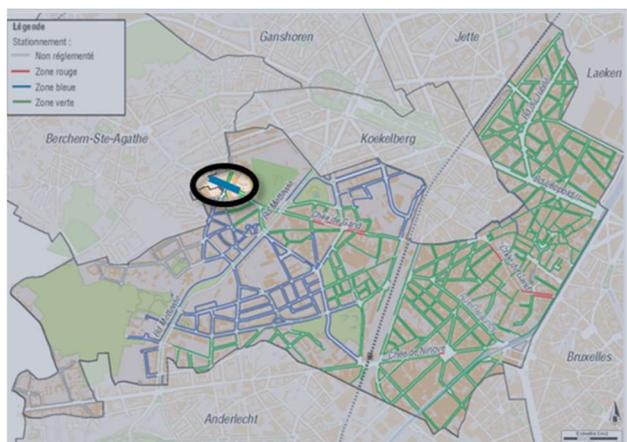


Fig. 26

Occupation et rotation

- 45 usagers se sont stationnés dans le périmètre au cours de l'enquête ;
- en moyenne, il y avait 10 véhicules garés à chaque relevé (dont un véhicule ventouse, resté garé sur le même emplacement malgré la réglementation). Le taux d'occupation moyen est donc de 70% ;
- on constate une forte utilisation de l'offre avant 9h (avant le début de la période réglementée), puis dans l'après-midi, pour du stationnement longue durée ;
- sur l'ensemble de la plage horaire enquêtée, le taux de rotation est inférieur à celui espéré au regard de la réglementation (qui devrait se situer entre 6 et 8, voire 10) ; la durée moyenne de stationnement est supérieure à 2h. Sur la plage horaire réglementée (8h-18h), le constat est le même : en moyenne, les usagers sont restés stationnés 2h45 ;

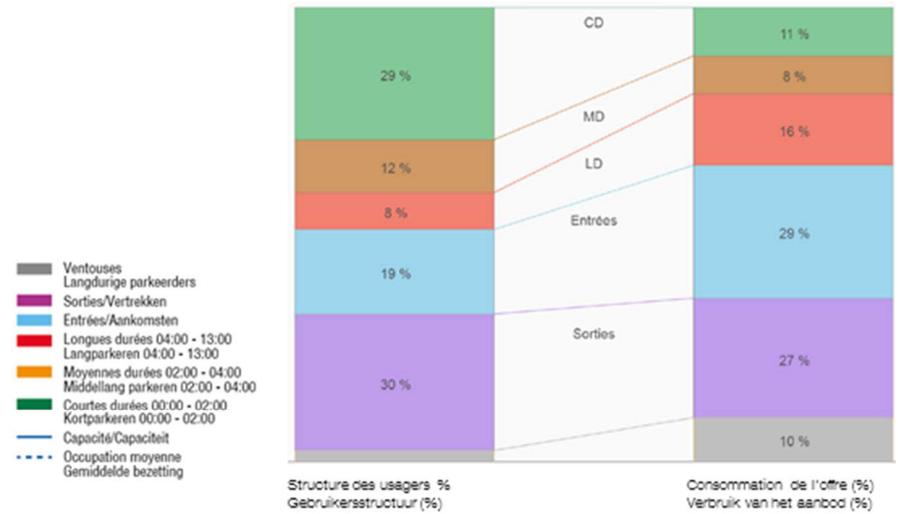
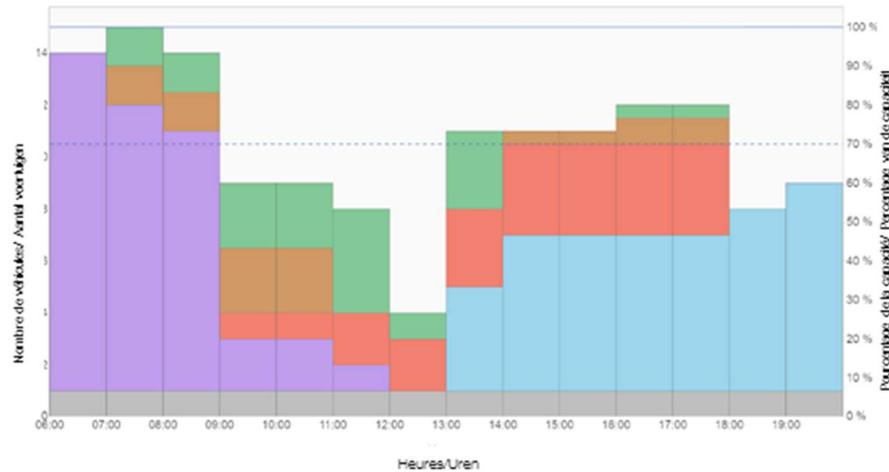
Licites et illicites en durée

NB : le paiement de la redevance n'a pas été contrôlé ; seul le stationnement supérieur à 2 heures est considéré comme illicite ici.

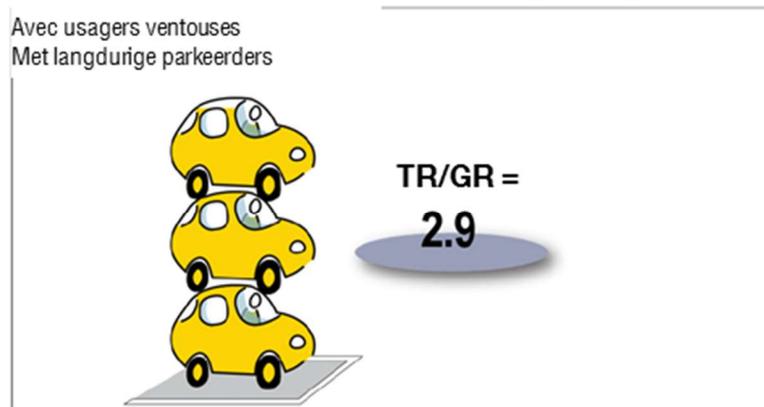
Sur le créneau 9h – 18h, correspondant à la place horaire réglementée :

- 40% des usagers stationnement plus longtemps que la durée maximale autorisée (2h), et 15% se stationnent en dehors des emplacements autorisés ;
- ces usages illicites ont surtout lieu l'après-midi et représentent 70% de la consommation de l'offre ;
- le contrôle paraît donc insuffisant dans le secteur.

Fig. 26 – Résultats des enquêtes de la zone rouge de la chaussée de Gand



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

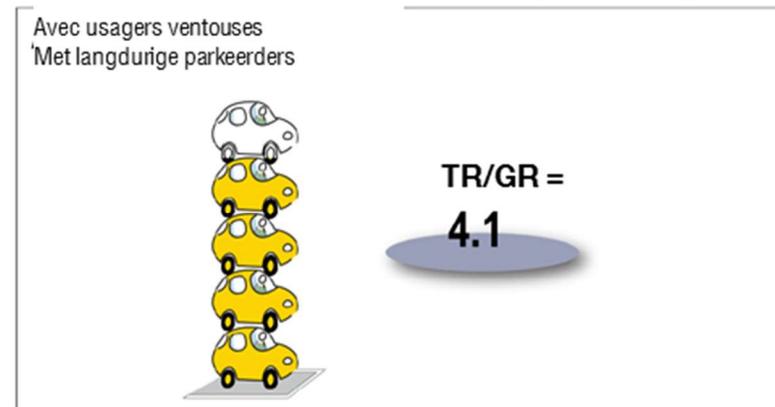
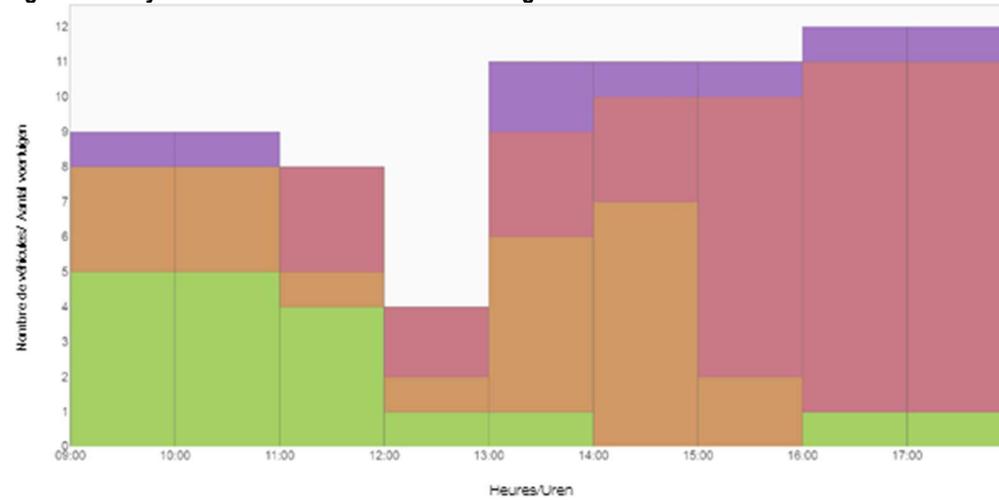
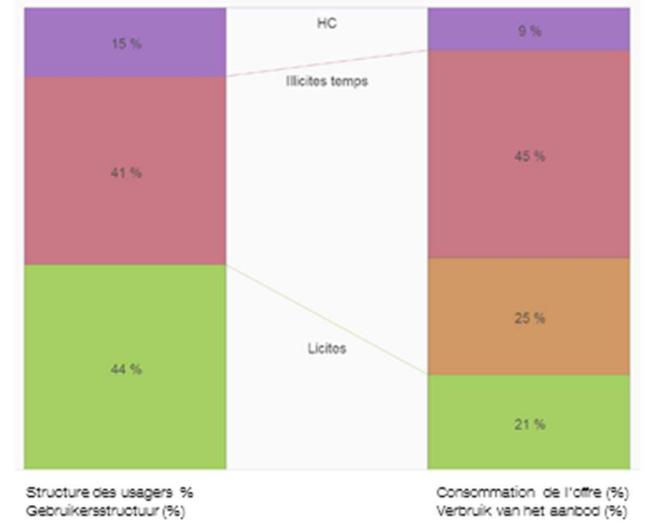


Fig. 27 – Analyse licites - illicites dans la zone rouge de la chaussée de Gand



- Licites/Geoorloofde
- Illicites futurs
- Ongeoorloofde in de toekomst
- Illicites dans le temps
- In de tijd ongeoorloofde
- Hors case
- Buiten de zone



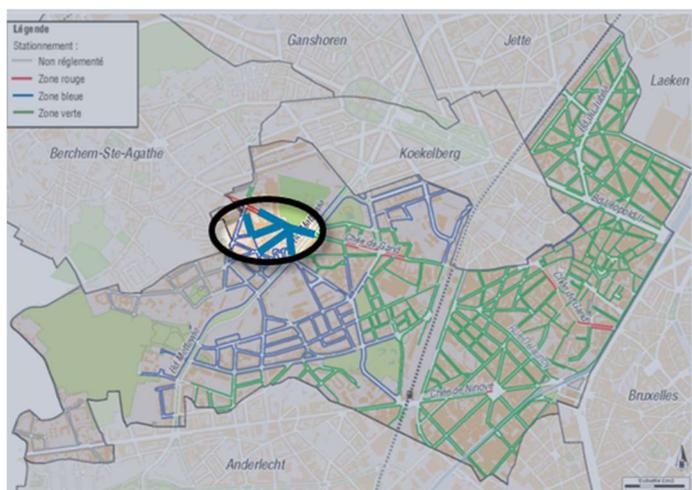
2.6.6 Rotation dans la zone verte à proximité de la chaussée de Gand

Des enquêtes de rotation ont été menées dans la zone verte située à proximité de la zone rouge de la chaussée de Gand, entre le boulevard Mettewie et l'avenue des Myrtes.

Ces rues sont essentiellement résidentielles (logement individuel avec garage), à l'exception de la chaussée de Gand qui accueille de nombreux commerces et services, même si ces commerces sont plutôt concentrés dans la zone rouge.

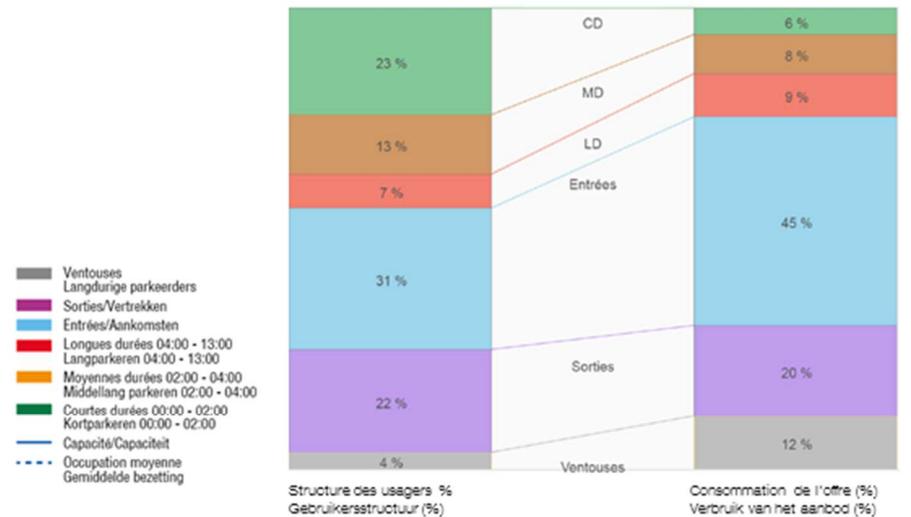
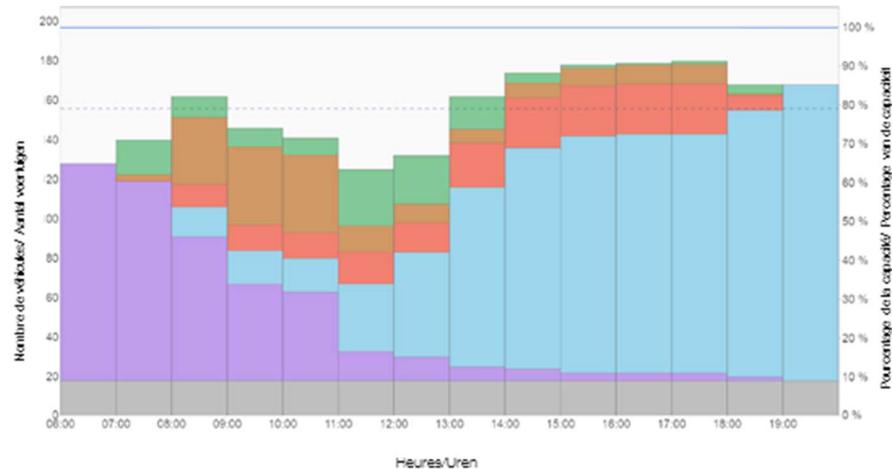
197 places – en zone verte – ont ainsi été enquêtées (entrées carrossables non comprises)

Fig. 28 – Localisation de la zone verte enquêtée à proximité de la chaussée de Gand

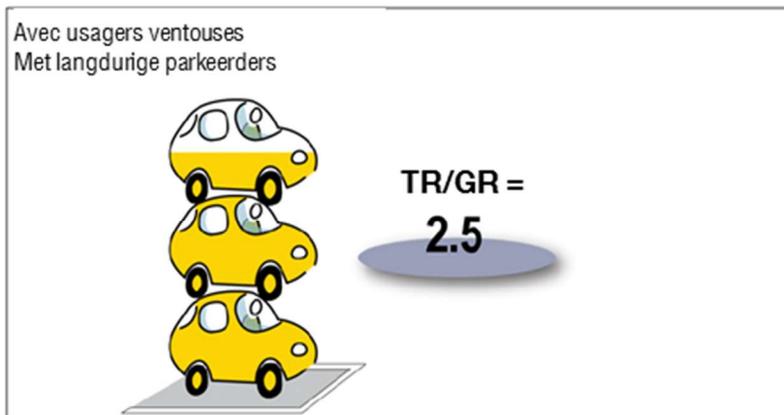


- 490 usagers se sont stationnés dans le périmètre au cours de l'enquête. Le taux d'occupation moyen est de 80%, mais monte à 90% après 14h ;
- La majorité de cette occupation est due aux résidents, qui consomment près de 65% de l'offre (environ 1/3 des usagers sont arrivés courant de l'après-midi et ne sont plus repartis), tandis que les véhicules « ventouses » n'occupent qu'une place sur 10 ;
- On constate une forte rotation en fin de matinée (145 départs pour 165 arrivées entre 10h et 13h) ;
- Le taux de rotation, qui est de 3 environ, est conforme au taux de rotation constaté usuellement dans un quartier mixte à dominante habitat.

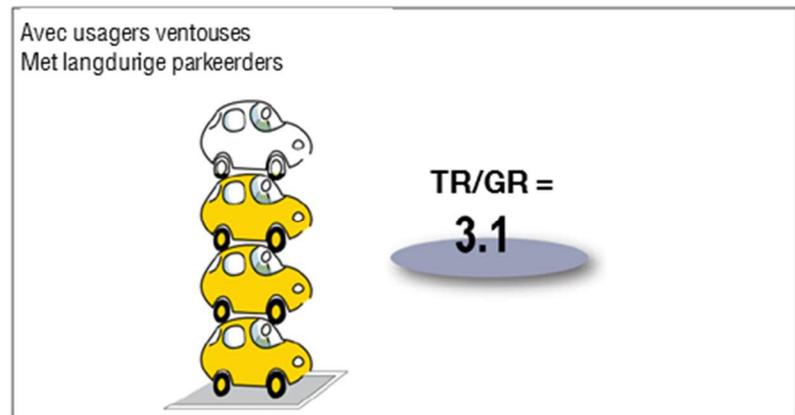
Fig. 29 – Résultats des enquêtes dans la zone verte à proximité de la chaussée de Gand



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

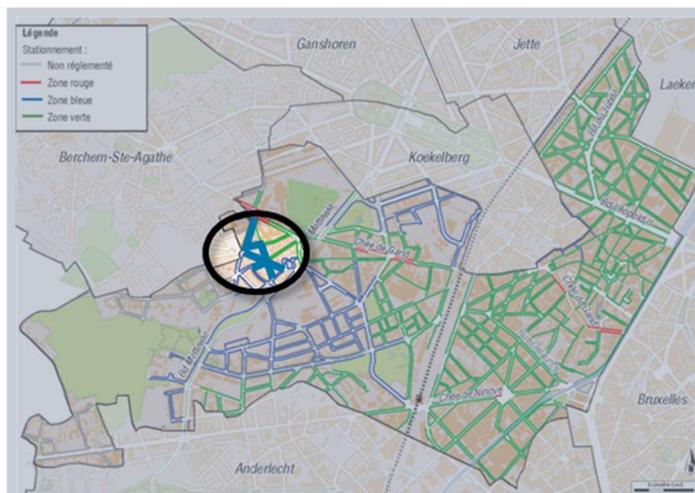


2.6.7 Rotation en zone bleue – quartier Myrtes-Béguines

A proximité des zones verte et rouge présentées en partie 2.6.5 et 2.6.6, des enquêtes de rotation ont été menées sur la zone bleue, afin de voir si la réglementation influence les comportements des usagers en matière de stationnement. La zone bleue se justifie par un tissu résidentiel, où quelques activités et services sont présents.

157 places ont été enquêtées (entrées carrossables non comprises) dans la zone bleue autour de l'avenue des Myrtes et de la rue des Béguines.

Fig. 30 – Localisation de la zone bleue enquêtée



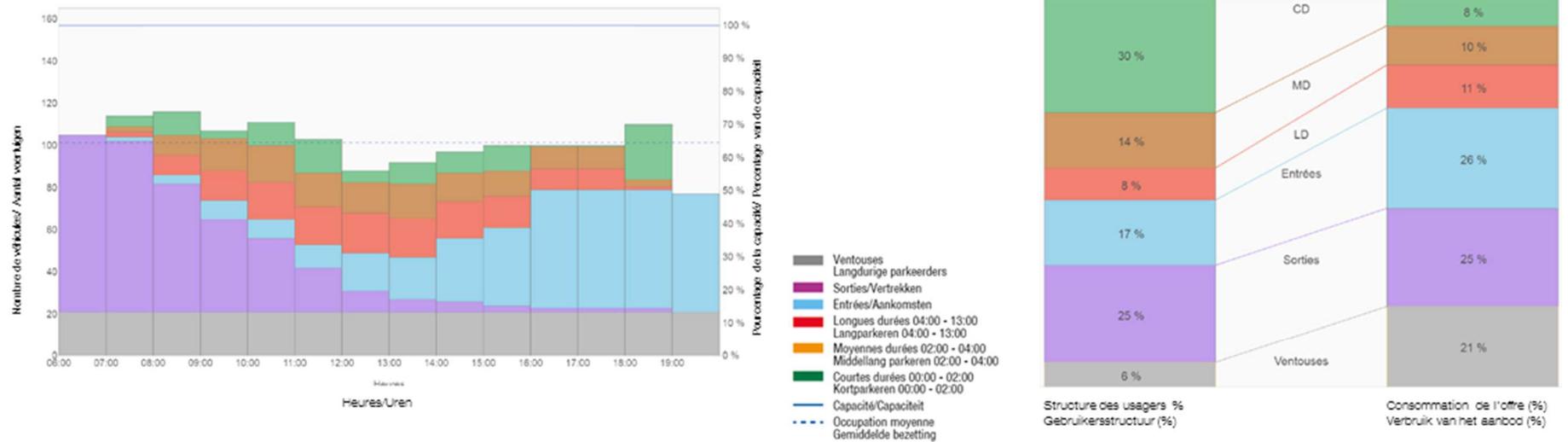
- 335 usagers se sont stationnés dans le périmètre au cours de l'enquête ;
- Le taux d'occupation moyen est de 65%, avec une baisse importante en fin de journée (50% à 19h), qui pourrait s'expliquer par le départ des personnes employées ou travaillant le long de la Chaussée de Gand mais ayant opté pour un stationnement moins contraignant aux alentours ;
- La majorité de l'offre est consommée par les résidents, même si le stationnement de moyenne à longue durée n'est pas négligeable, notamment en milieu de journée ;
- Le taux de rotation du secteur est de 3,3, ce qui est inférieur au taux de rotation théorique sur une zone bleue. Ces résultats sont cependant normaux si on prend en compte la possibilité de stationner pour une durée supérieure à 2h avec une carte résident, dans un quartier où la fonction résidentielle est dominante.

Comparaison avec la zone verte et la zone rouge

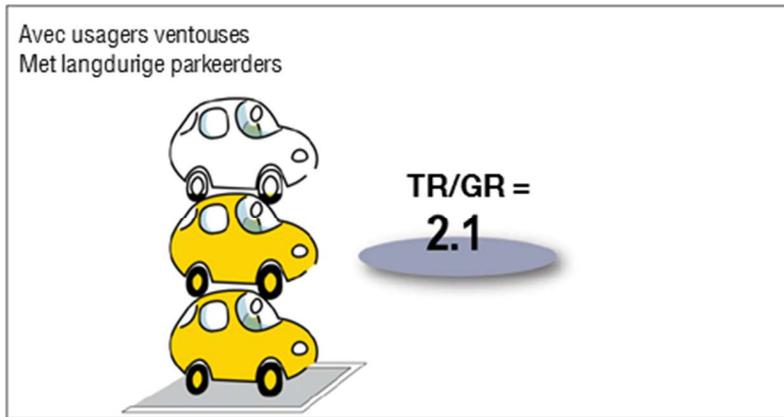
Bien que perfectible, le taux de rotation de la zone rouge (4,1) est supérieur à celui constaté en zones verte et bleue (respectivement 3,1 et 3,3).

Le taux d'occupation de la zone verte est supérieur à celui de la zone bleue ; la réglementation paraît donc cohérente avec la demande. L'occupation en journée de la zone rouge est maintenue basse grâce à la réglementation, même si celle-ci n'est pas bien respectée. En effet, moins d'un usager sur deux stationne 2 heures au maximum.

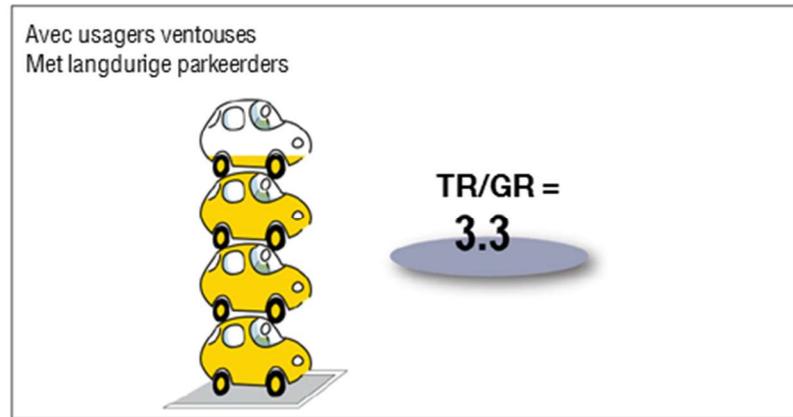
Fig. 31 – Résultats des enquêtes dans la zone bleue à proximité de la chaussée de Gand



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



2.6.8 Rotation dans le quartier Mennekens (zone bleue)

Le quartier dit "Mennekens" est un secteur mixte composé à la fois de logements (habitat collectif le long du tramway, logements individuels dans les autres rues), de services (commerces de proximité) et de bureaux (complexe Lavoisier rue de Koninck).

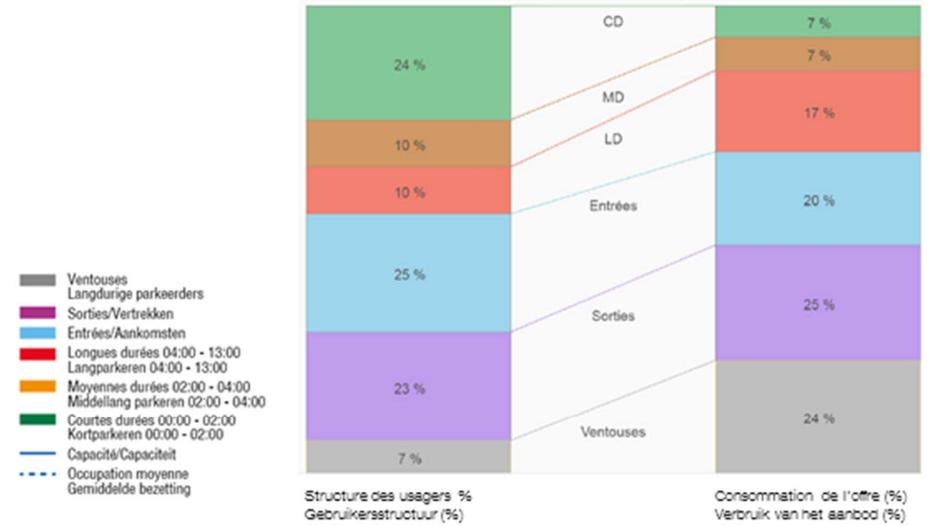
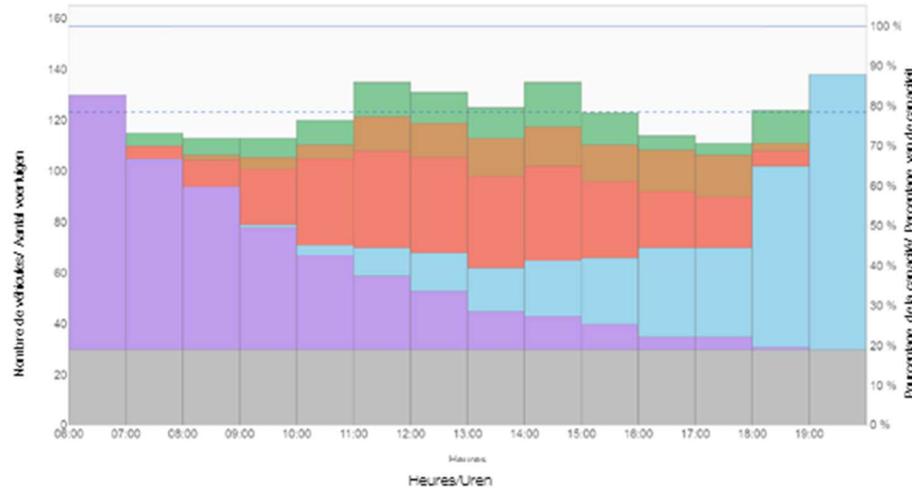
157 places – réglementées en zone bleue – ont été enquêtées (entrées carrossables non comprises) dans ce secteur.

Fig. 32 – Localisation des tronçons enquêtés dans le quartier Mennekens

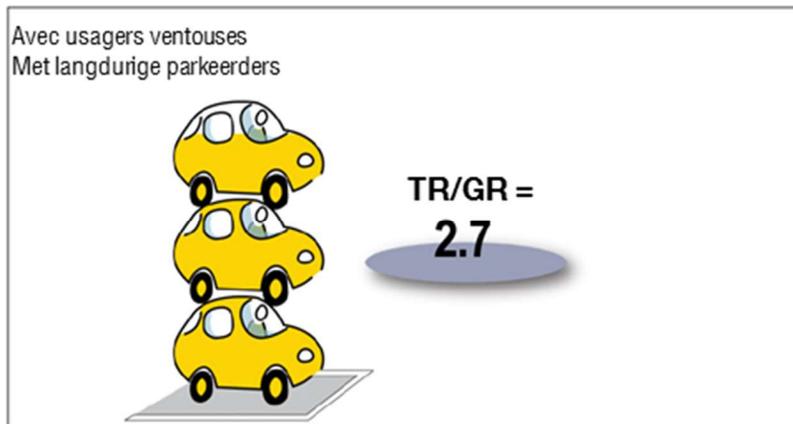


- 430 usagers se sont stationnés dans le périmètre au cours de l'enquête ;
- Le taux d'occupation moyen est de 80%, dont 1 véhicule sur 2 est soit un véhicule ventouse, soit un véhicule stationnant pour une moyenne à longue durée (jusqu'à la moitié de la demande en milieu de journée). Bien qu'en zone bleue, ces véhicules ne sont pas forcément illicites, dans la mesure où les dérogations y sont permises. Il est dès lors probable qu'une partie de ces usagers soit des « pendulaires » résidant dans l'ouest de la Commune et profitant de la bonne desserte du quartier Mennekens en transports collectifs pour se rendre dans le centre-ville (proximité d'une ligne de tram en site propre permettant le rabattement vers les gares de l'Ouest et de Bruxelles midi) ;
- Bien que cette situation ne prête pas véritablement à conséquence du point de vue des conditions d'accessibilité au quartier, elle invite à questionner la validité géographique des dérogations, voire l'efficacité du contrôle ;
- On constate une hausse importante des entrées en fin de journée, pouvant correspondre aux riverains revenant se garer à proximité de leur domicile (taux d'occupation à 19h = 90%) ;
- Les riverains semblent occuper 40% de l'offre à minima (ventouses + entrées + sorties, typique d'un quartier résidentiel).

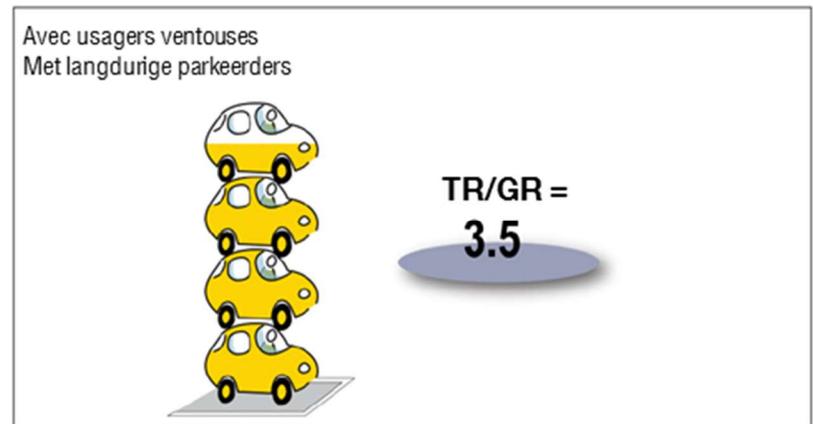
Fig. 33 – Résultats des enquêtes du quartier Mennekens



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

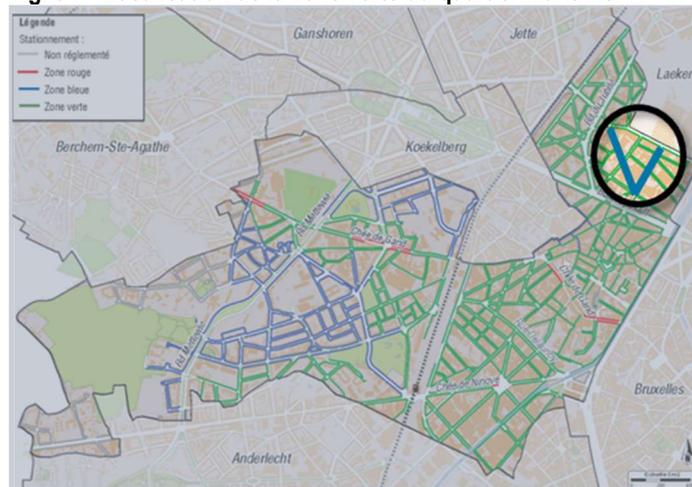


2.6.9 Rotation dans le quartier maritime (zone verte)

Le quartier Maritime, limitrophe de Bruxelles-ville, présente des fonctions urbaines variées. La rue de Ribaucourt accueille des logements et des commerces. La rue Vanderstichelen est, quant à elle, plutôt composée d'un tissu essentiellement résidentiel.

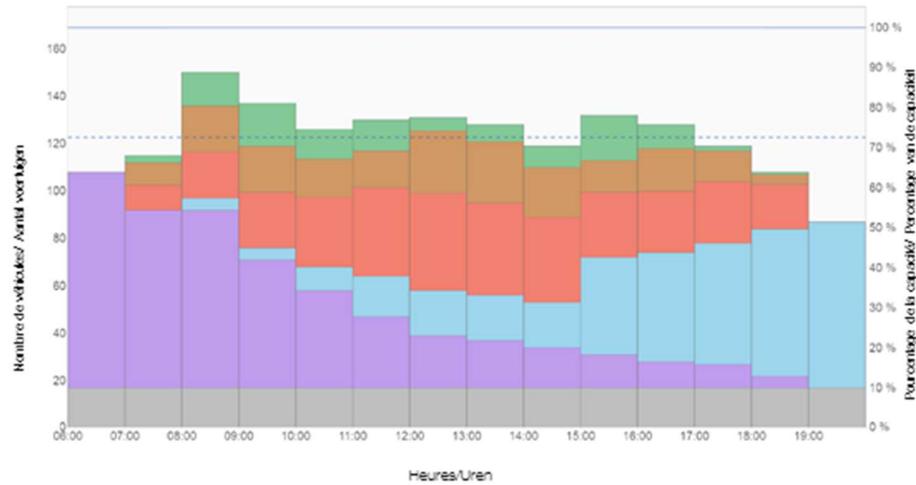
169 places – en zone verte – ont été enquêtées (entrées carrossables non comprises).

Fig. 34 – Localisation de la zone verte du quartier Maritime.

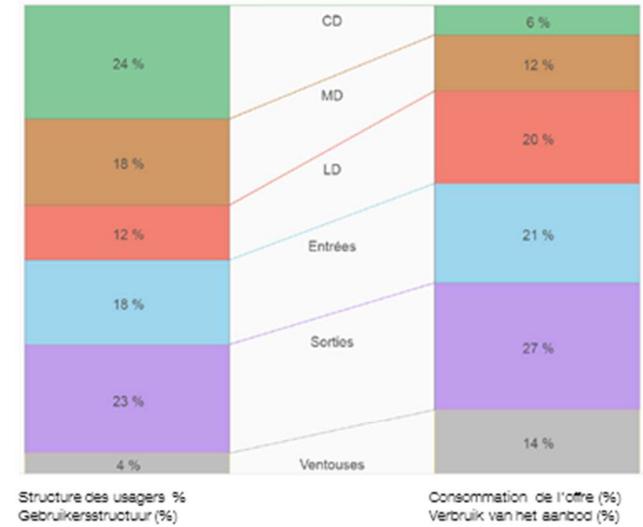


- 390 usagers se sont stationnés dans le périmètre au cours de l'enquête ;
- Le taux d'occupation moyen est de 70% environ, ce qui est relativement faible vu la localisation des places enquêtées. En effet, celles-ci se situent à proximité d'une centralité de quartier autour de la station de métro Ribaucourt, et non loin du centre-ville et de la place communale de Molenbeek-Saint-Jean. Les reports du stationnement sont donc relativement faibles au nord du boulevard Léopold II ;
- On constate un pic d'occupation à 8h du matin, avec un taux de 85% : il est dû à une arrivée d'environ 40 véhicules en courte/moyenne ou longue durées, alors qu'une partie des riverains (les sorties sur les graphiques ci-après) n'a pas encore quitté le stationnement occupé durant la nuit ;
- Après le pic de 8h à 9h, la pression sur le stationnement est constante au cours de la journée. On constate une légère baisse de l'occupation à partir de 17h, prolongée jusqu'au dernier créneau d'enquêtes (19h), où l'occupation chute à 50%. A 19h, on peut imaginer que l'ensemble des riverains n'est pas encore revenu à son domicile, alors que les emplois stationnés dans le secteur ont quitté la zone ;
- Les véhicules ventouses consomment 15% de l'offre.

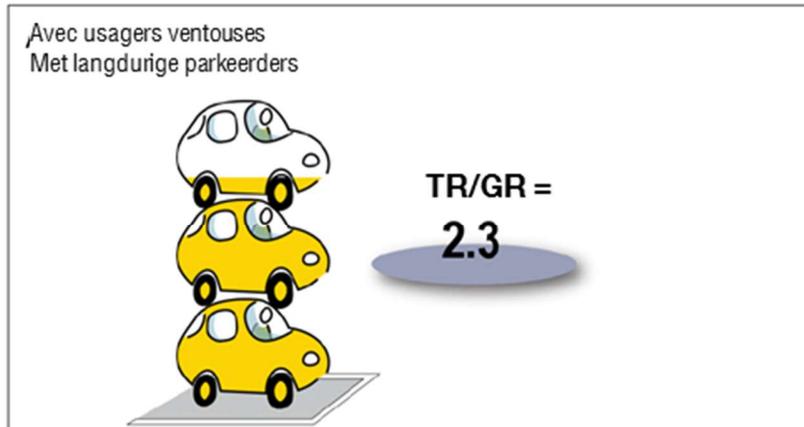
Fig. 35 – Résultats des enquêtes dans le quartier Maritime



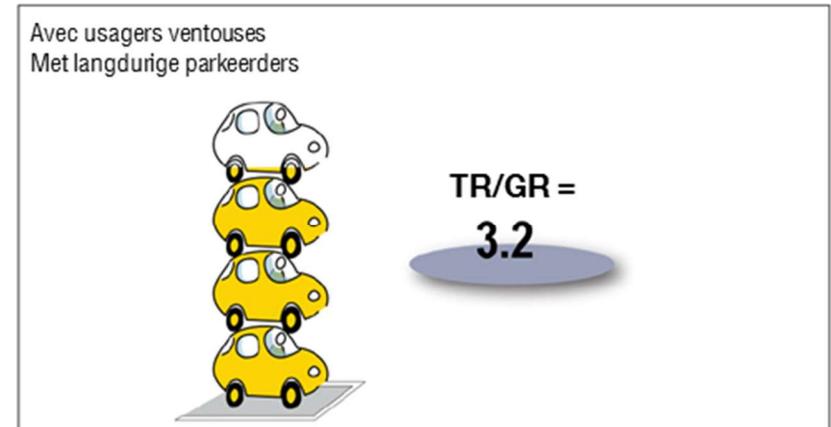
- Ventouses
- Langdurige parkeers
- Sorties/Vertrekken
- Entrées/Aankomsten
- Longues durées 04:00 - 13:00
- Moyennes durées 02:00 - 04:00
- Courtes durées 00:00 - 02:00
- Capacité/Capaciteit
- - - Occupation moyenne



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
 Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
 Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



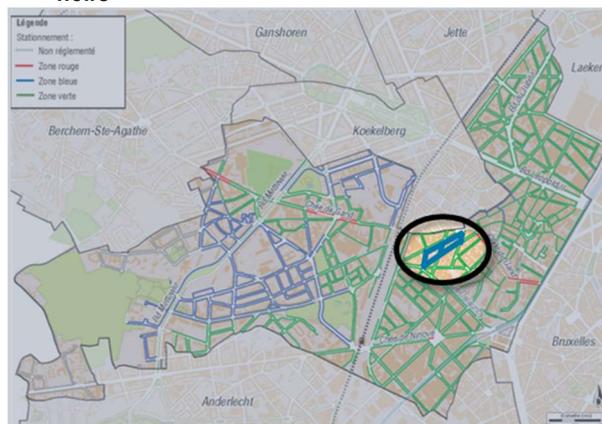
2.6.10 Rotation dans le secteur des Etangs noirs

Le quartier des Etangs noirs est un secteur résidentiel limitrophe de la commune de Koekelberg, situé entre la station de métro Ossegem et la place communale et desservi par les lignes 1 et 5 du métro. Quelques commerces de proximité sont également présents.

Les places enquêtées sont localisées dans les rues de Menin, des étangs noirs, de la Carpe, d'Ostende et Vanderdussen. **Au total, 172 places – réglementées en zone verte – ont été enquêtées (entrées carrossables non comprises).**

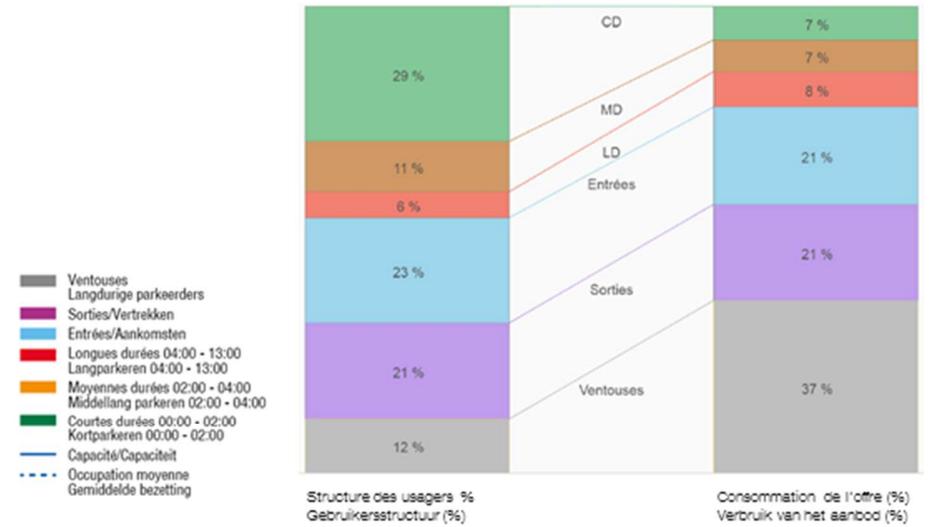
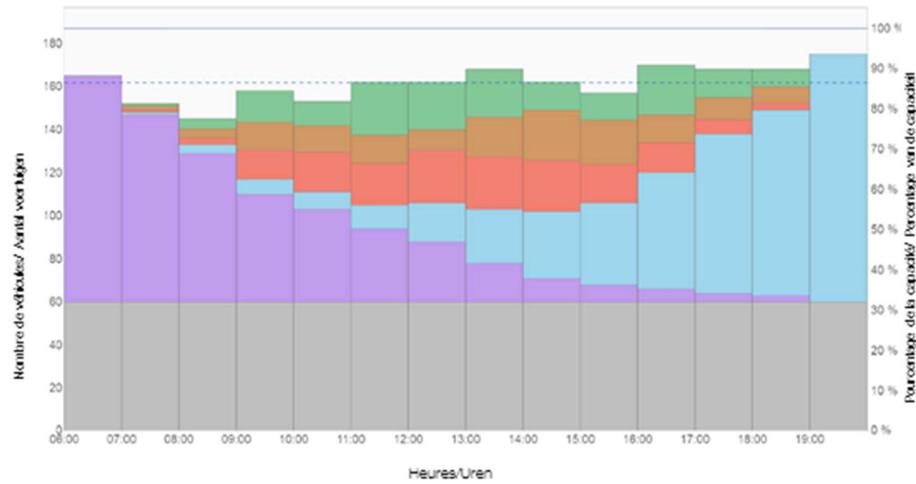
A noter qu'une vingtaine de places situées place des étangs noirs et donc à proximité immédiate du secteur d'enquêtes, réglementées en zone verte, ont été passées en zone rouge à partir de mai 2016, afin d'améliorer la rotation du secteur (présence de commerces à proximité de la station de métro).

Fig. 36 – Localisation de la zone verte enquêtée dans le quartier des Etangs noirs

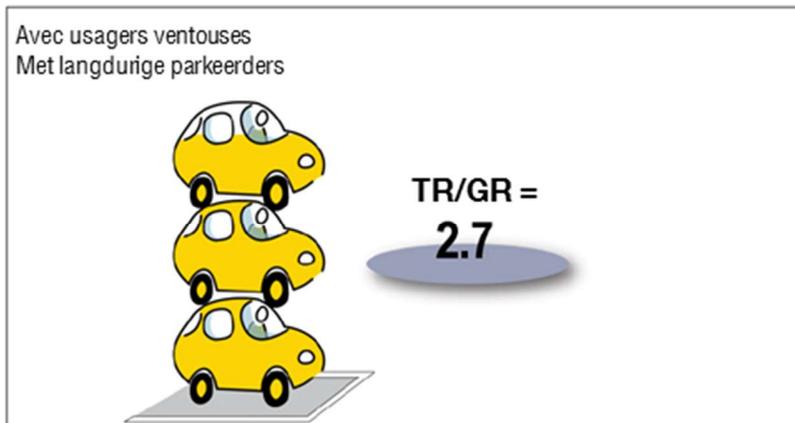


- 510 usagers se sont stationnés dans le périmètre au cours de l'enquête ;
- Avec une valeur de 90%, le taux d'occupation moyen est le plus élevé constaté pour l'ensemble des enquêtes de rotation réalisées au mois de Février 2016. Il est en partie dû aux véhicules ventouses, qui consomment près de 40% de l'offre ; ce qui pourrait notamment s'expliquer par la très bonne desserte en transports collectifs du secteur ;
- Le taux d'occupation varie peu au cours de la journée ; il est le plus élevé dans le dernier créneau d'enquêtes (19h) ;
- On constate une forte présence des véhicules a priori liés au stationnement des résidents tout au long de la journée. Ventouses + entrées + sorties représentent a minima ~55% de l'offre totale ; c'est en début d'après-midi qu'ils sont les moins nombreux ;
- Les véhicules stationnés pour de la courte, moyenne ou longue durées occupent, dans la journée, les places laissées libres par les riverains ;
- Le taux de rotation de 3,2 est élevé, malgré la possibilité pour les résidents de stationner dans le secteur sans limite de durée avec une carte de dérogation ;
- En définitive, le profil d'occupation est assez similaire à celui observé pour le quartier Mennekens, avec néanmoins une prévalence plus marquée du stationnement ventouse s'accompagnant de niveaux d'occupation proches de la saturation (90%).

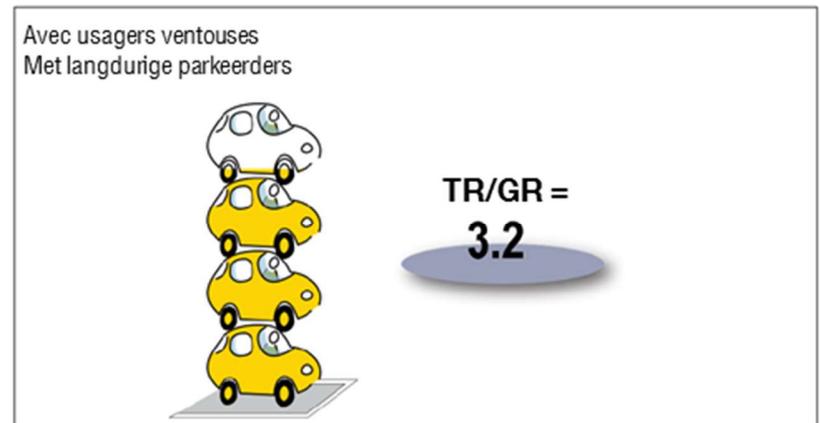
Fig. 37 – Résultats des enquêtes de la zone verte du quartier des étangs noirs



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

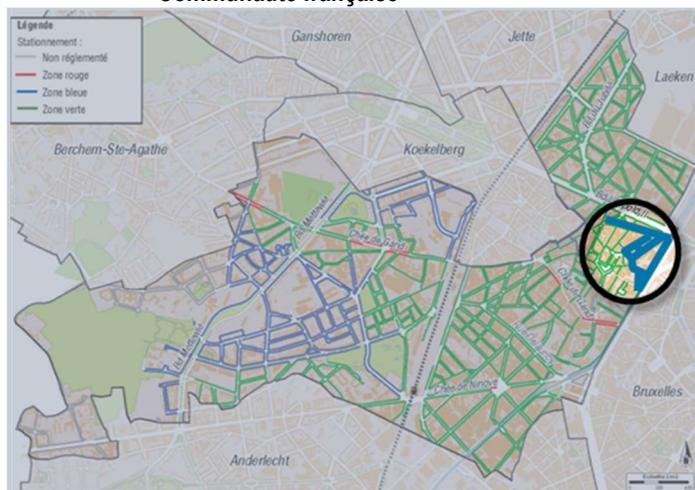


2.6.11 Rotation dans la zone verte du quartier de la Communauté française

Le quartier de la Communauté française, séparé de la Ville de Bruxelles par le canal, est partagé entre logements et activités (bureaux, services et équipements).

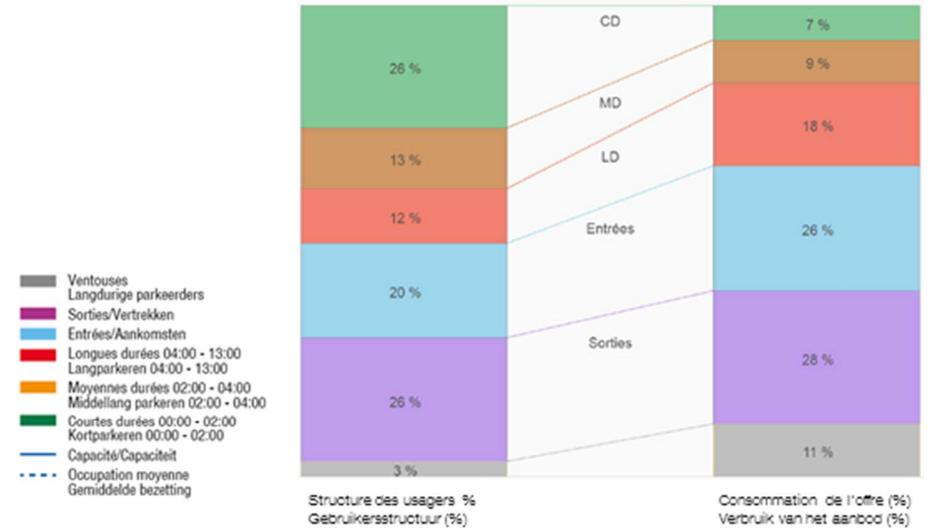
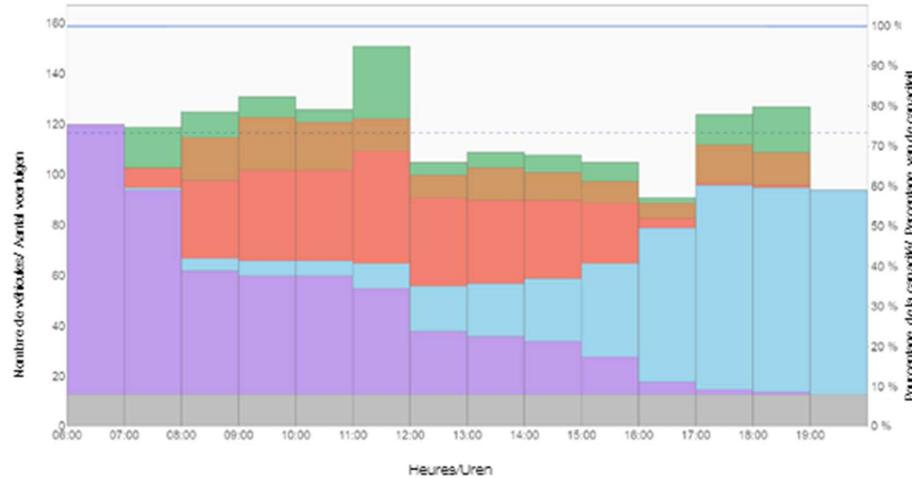
159 places – réglementées en zone verte – ont été enquêtées (entrées carrossables non comprises).

Fig. 38 – Localisation de la zone verte enquêtée dans le quartier de la Communauté française

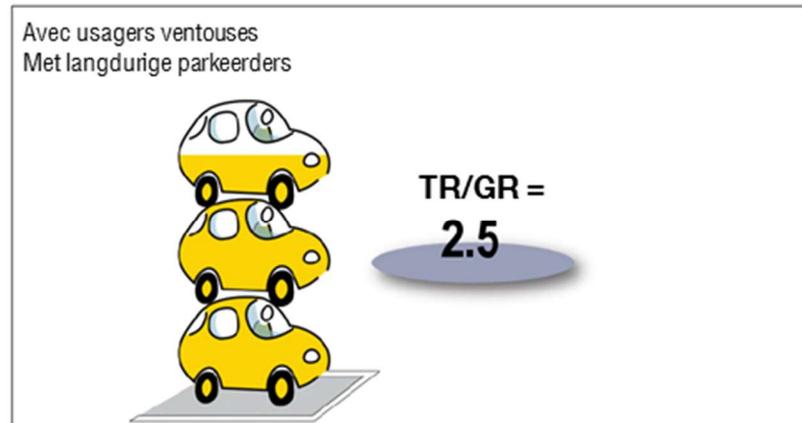


- 405 usagers se sont stationnés dans le périmètre au cours de l'enquête.
- Le taux d'occupation moyen est de 75%, avec une sollicitation plus importante le matin, pouvant être justifiée par la proximité du marché de la Place Communale (les enquêtes ayant eu lieu un jeudi). Cette hypothèse est renforcée par le pic de stationnement de courte durée entre 11h et 12h ;
- 3% de véhicules ventouses consommant à peu près 10% de l'offre ;
- A l'instar de ce qui prévaut dans la plupart des autres secteurs investigués, environ le quart des usagers stationnent pour de courtes durées tandis que les 3/4 restants – qui représentent néanmoins plus de 90% de l'offre consommée – stationnent pour de moyenne à longue durées ou présentent un profil de riverain.

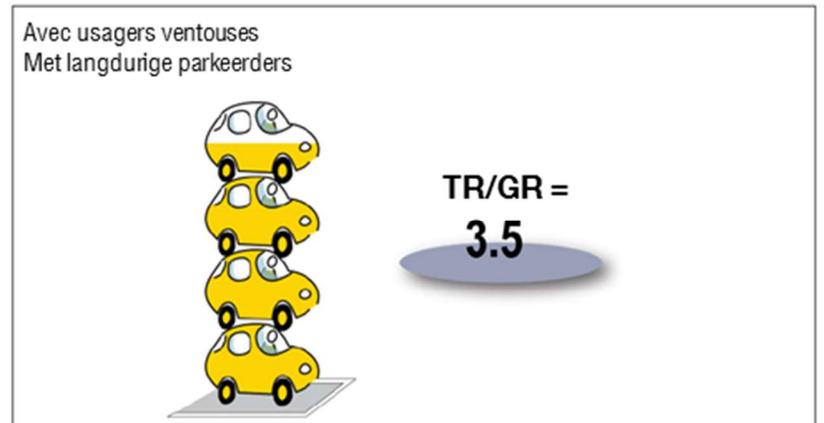
Fig. 39 – Résultats des enquêtes du quartier de la Communauté française



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



2.7 La demande en stationnement – rotation : sources complémentaires

2.7.1 Enquêtes réalisées dans le cadre de l'actualisation du PCM (2011)

Pour la zone rouge située chaussée de Gand, l'enquête de 2011 avait mis en évidence, sur les 33 places enquêtées :

- un taux de rotation important de 7 usagers par place, soit une durée moyenne de stationnement de 1h50, ce qui est moyennement satisfaisant pour une zone commerçante, mais conforme à la réglementation en zone rouge ;
- en 2011, la réglementation permettait d'assurer une relative disponibilité de l'offre, puisque le taux d'occupation moyen était de 80 %. Entre 10h et 14h, le taux dépassait cependant 90% d'occupation, avec un pic à 100% vers 13h. Selon les données relevées en 2014, cette situation semble ne pas avoir évolué depuis lors ;
- en 2011 l'absence de véhicules ventouses traduit un certain respect de la réglementation, même si 32% des usagers ne respectent pas la durée maximale de stationnement autorisée. Ces usagers consomment plus des deux tiers de l'offre. En d'autres termes, les véhicules qui stationnent moins de deux heures ne disposent que d'une dizaine de places sur les trente-trois offertes.

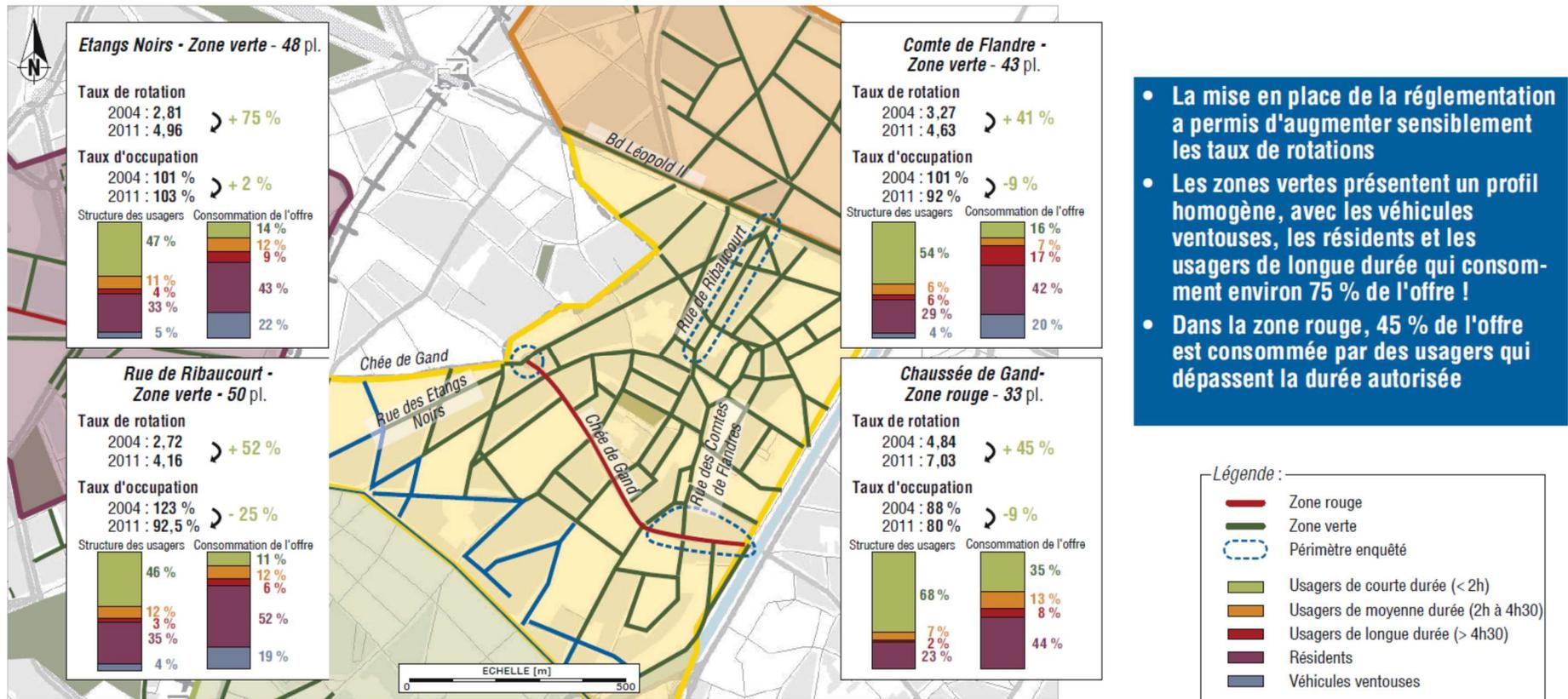
Environ 150 places en zone verte avaient également été enquêtées dans les trois secteurs Ribaucourt, Comte de Flandre et Etangs noirs lors des enquêtes de 2011.

Les usages en lien avec le stationnement dans ces trois secteurs sont similaires, avec les caractéristiques suivantes :

- des niveaux d'occupation proches de la saturation, de 90 à 100% ; ce qui tend à perdurer à en croire les relevés effectués en 2014 ;
- des taux de rotation compris entre 4 et 5 usagers par place, soit une durée moyenne de stationnement d'environ 3h. Ces valeurs restent relativement peu performantes dans un contexte de centre-ville. La possibilité de se stationner toute la journée, avec une carte de dérogation riverains, peut être une explication de ce constat ;
- des structures d'usagers composées en moyenne de 5% de véhicules ventouses, 30 à 35 % de résidents, 5 % d'usagers de longue durée, 10% d'usagers de moyenne durée et 45 à 50 % d'usagers de courte durée.

En 2011, plus de 40% des usagers restaient plus longtemps que les 4h30 autorisées, tandis qu'ils consommaient 75% de l'offre disponible. Il s'agit là d'un effet "pervers" de l'autorisation des cartes riverains, puisque :

- les places sont insuffisamment disponibles pour les usagers de courte durée, clients des commerces,... ;
- il n'y a pas non plus de disponibilité pour les employés puisque l'offre est saturée ;
- et il n'y a donc pas non plus de places pour les résidents qui rentrent chez eux.



- La mise en place de la réglementation a permis d'augmenter sensiblement les taux de rotations
- Les zones vertes présentent un profil homogène, avec les véhicules ventouses, les résidents et les usagers de longue durée qui consomment environ 75 % de l'offre !
- Dans la zone rouge, 45 % de l'offre est consommée par des usagers qui dépassent la durée autorisée

Fig. 40 – Comparaison des taux de rotation et d'occupation du centre-ville de Molenbeek-Saint-Jean entre 2004 et 2011

2.7.2 Enquêtes réalisées dans le cadre du projet de réaménagement de la chaussée de Ninove (2016)

En 2016, une étude est réalisée par Bruxelles Mobilité sur le réaménagement de la chaussée de Ninove (SPRB – Bruxelles Mobilité, *analyse de la demande de stationnement en voirie et identification des possibilités de compensation hors voirie des places supprimées dans le cadre du projet de réaménagement de la chaussée de Ninove à Anderlecht et Molenbeek-Saint-Jean*, rapport final, brat, juillet 2016). De cette étude, il ressort pour le tronçon molenbeekois de la chaussée situé entre Anderlecht et la gare de l'Ouest (voir tableau et figure ci-contre) :

- des niveaux d'occupation à saturation, quasi systématiquement supérieurs à la valeur critique de 85% ;
- des niveaux de rotation d'environ 4 véhicules par place par jour ; ce qui est relativement faible eu égard à la dimension commerciale du tronçon ;
- un stationnement de moyenne à longue durée représentant près de la moitié de la demande entre la fin de matinée et la fin d'après-midi ;
- un niveau de prévalence élevé des cartes de dérogation.

TRONCON 402

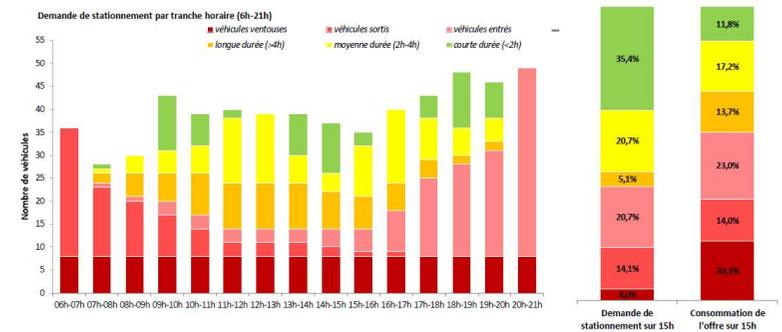
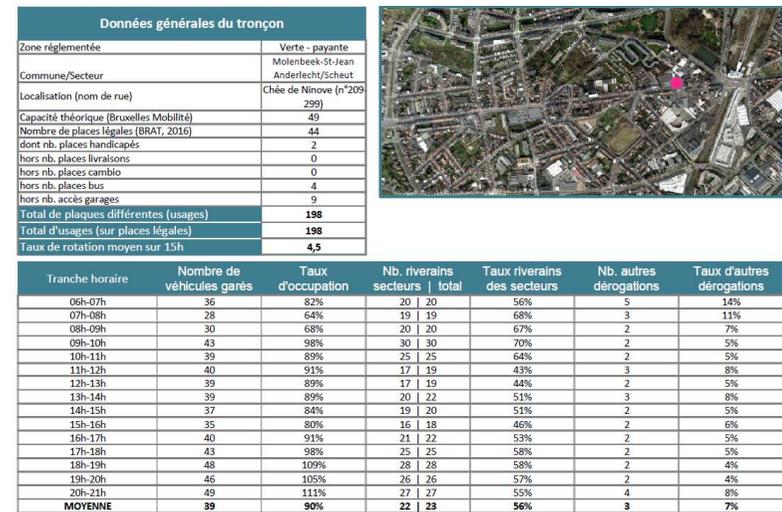


Fig. 41 – Rotation dans le tronçon molenbeekois « 402 » de la chaussée de Ninove (brat, juillet 2016)

2.8 Synthèse des enquêtes de rotation

Les enquêtes de rotation menées à Molenbeek-Saint-Jean montrent que l'occupation du stationnement y est généralement forte, mais rarement problématique. En effet, le taux d'occupation moyen par secteur dépasse rarement 85%, ce qui traduit un **fonctionnement globalement correct** de la politique de stationnement actuelle.

Avec des niveaux proches de la saturation, le **secteur des Etangs Noirs, les rues de Ribaucourt et du Comte de Flandre, ainsi que la chaussée de Ninove** font toutefois office d'exception à cette règle :

- Rues de Ribaucourt (sud du bd Léopold II) et du Comte de Flandre & chaussée de Ninove (entre Anderlecht et gare de l'Ouest) : la forte pression observée (occupation supérieure à 90%) – qui est à rapprocher de la dimension commerciale de ces axes, et donc de leur attractivité – se double d'une assez faible rotation de 4 à 5 véhicules par jour ;
- Etangs noirs : outre l'occupation élevée, le taux de véhicules ventouses est très important, de l'ordre de 20% en 2011 comme en 2014. Cela étant, une partie des places situées sur l'esplanade centrale de la rue de Berchem a depuis lors été mise en zone rouge.

Du point de vue de la structure des usages et de son impact sur la consommation de l'offre, les enquêtes de rotation montrent la **part très souvent prédominante du stationnement de type « résident » ainsi que de moyenne à longue durée, y compris en zone bleue**. Bien que cette situation ne prête généralement pas à conséquence du point de vue des conditions d'accessibilité aux quartiers (occupation forte mais rarement problématique), elle invite à questionner la validité géographique des dérogations, voire l'efficacité du contrôle (respect des zones limitant le

stationnement dans le temps). La question du contrôle/respect se pose tout particulièrement en **zone rouge**, où les enquêtes ont montré que moins d'1 usager sur 2 stationne 2 heures au maximum.

Enfin, de manière plus anecdotique :

- L'occupation du stationnement dans le quartier Heyvaert est assez atypique : relativement faible en matinée, mais forte l'après-midi. On peut toutefois penser que le déplacement de l'activité d'import/export automobile envisagé depuis plusieurs années, aura pour effet d'y soulager les espaces de stationnement ;
- A.Vandepereboom : la faible occupation de l'axe en journée (60% au plus) et le nombre subséquent de places systématiquement disponibles autorise un réaménagement avec suppressions, sans conséquences néfastes sur les conditions de mobilité et de stationnement des automobiles.

En définitive, deux enjeux essentiels ressortent des enquêtes de rotation menées à Molenbeek-Saint-Jean :

- La nécessité de passer à une réglementation visant à améliorer l'accès au stationnement (décongestion et rotation) dans les rues de Ribaucourt (sud du bd Léopold II) et du Comte de Flandre ainsi que le long de la chaussée de Ninove (entre Anderlecht et gare de l'Ouest), voire à hauteur des Etangs Noirs ;
- La nécessité, à l'échelle de toute la Commune, d'améliorer le respect et d'envisager la révision de la politique menée en matière de dérogation.

2.9 Contrôle et bilan financier

2.9.1 Contrôle

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

L’équipe affectée au contrôle du stationnement sur le territoire de Molenbeek se compose de plus de 20 stewards, dont une moyenne de 13 est présente sur le terrain au quotidien (de 10 à 15 stewards selon les jours et les périodes de l’année).

En regard du volume de places à contrôler et du nombre moyen de contrôles par steward (voir tableau ci-dessous), cette moyenne ne permet de couvrir l’ensemble du stationnement réglementé qu’en 2 jours et demi. Un tel sous-dimensionnement des effectifs confirme les observations faites dans le cadre des enquêtes de rotation.

	Stewards présents sur le terrain au quotidien (moyenne)	Nombre de places réglementées	Part des places réglementées contrôlées au quotidien *
2016	13	11.800	39%

* En considérant un nombre effectif moyen de 350 contrôles par steward par jour Source : parking.brussels, 2016

Avec un taux de 0,26% en 2016, le rapport entre le nombre d’erreurs de contrôle (2.748) et le nombre total de contrôles effectués (1.065.077) est très faible. Ce ratio est même en diminution par rapport à l’année précédente

(0,29%), alors que le volume de contrôles a considérablement augmenté dans l’intervalle ; ce qui témoigne de l’efficacité globale de ce contrôle.

	Nombre total de contrôles effectués	nombre total de redevances émises	Part des redevances par rapport aux contrôles
2014	632.923	111.898	0,18
2015	659.584	84.583	0,13
2016	1.065.077	112.459	0,11

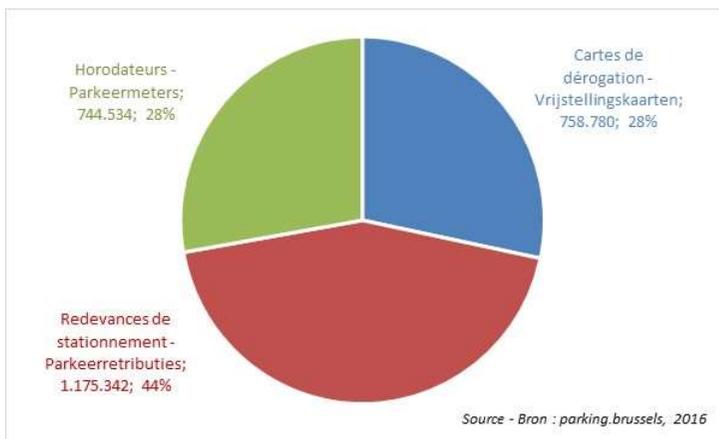
Source : parking.brussels, 2016

En 2016, le rapport entre le nombre total de contrôles effectués (1.065.000) et le nombre de redevances émises (112.500) est de 11%. Ce chiffre est en baisse par rapport à la situation qui prévalait avant la reprise du contrôle par parking.brussels (en 2014, ce ratio était de 18%, soit 633.000 contrôles pour 111.900 redevances). Pour les raisons évoquées ci-dessus, cette baisse ne peut véritablement être rapprochée d’un meilleur respect de la réglementation ou d’un contrôle moins efficace. Elle est en réalité due à un changement de politique en matière de contrôle : alors qu’avant la reprise, seuls les véhicules qui n’étaient pas en règle faisaient l’objet d’un encodage, tout véhicule stationné est scanné et encodé depuis lors. Ce qui explique la forte élévation du nombre de contrôles (due aux engagements supplémentaires) sans hausse véritablement significative du nombre de redevances.

2.9.2 Bilan financier

L'exercice 2016 montre un bilan financier légèrement positif d'environ 125.000€, soit 2.679.000€ de recettes brutes pour 2.553.000€ de dépenses.

Selon la figure suivante, un peu moins de la moitié des recettes provient des redevances, alors que l'on peut considérer celles-ci comme sous-estimées étant donné le caractère relativement long et lent du processus de recouvrement. Ceci semble à nouveau plaider pour un certain manque de respect à l'égard des réglementations en vigueur.

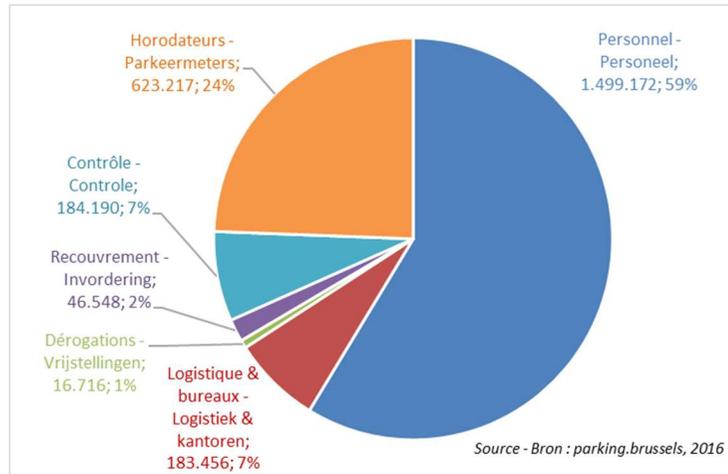


Lenteur du processus de recouvrement et manque de respect, voire politique dérogatoire très développée, sont également implicites au tableau ci-dessous, qui montre que chaque place payante génère à peine 2,5% de ce qu'elle pourrait théoriquement rapporter au quotidien, sans dérogations.

2016	
Nombres de places payantes	8.550
Recettes horodateurs annuelles	744.535 €
Jours réglementés / an (lun-sam)	300 j
Recettes annuelles horodateurs / place (considérant taux d'occupation = 85%)	102 €
Recettes horodateurs / place / jour	0,34 €
Recettes horodateurs théoriques / place / jour (considérant 1 seul usager quotidien)	13,50 €
Ratio recettes horodateurs réelles / théoriques	2,50%

Source : parking.brussels, 2016

Concernant les dépenses, celles-ci sont majoritairement dues aux frais de personnel (60%) ; le restant se répartissant surtout en faveur de l'achat et de l'entretien du matériel.



3. Définition des enjeux

A partir des points clés du diagnostic et tenant compte des objectifs fixés par le Plan Régional de Politique du Stationnement, les enjeux suivants ont été identifiés :

- Enjeu 1 : Ajuster la politique de réglementation du stationnement sur voirie ;
- Enjeu 2 : Optimiser le contrôle du stationnement et ses mesures connexes ;
- Enjeu 3 : Développer le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture particulière ;
- Enjeu 4 : Identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie ;
- Enjeu 5 : Mettre en conformité la politique communale avec les nouvelles orientations régionales ;
- Enjeu 6 : Evaluation bisannuelle du PACS.

3.1 Ajuster la politique de réglementation du stationnement sur voirie

La nécessité de passer à une réglementation visant à améliorer l'accès au stationnement (décongestion et rotation) dans les rues de Ribaucourt (sud du bd Léopold II) et du Comte de Flandre ainsi que le long de la chaussée de Ninove (entre Anderlecht et la gare de l'Ouest), voire à hauteur des Etangs

Noirs, est ressortie comme l'un des principaux enjeux à l'issue des enquêtes de rotation effectuées sur la Commune (voir points 2.6 à 2.8 ci-dessus).

Au-delà, la Commune émet la volonté d'étendre la réglementation aux poches de stationnement non encore réglementées à ce jour (10% des places environ) ; notamment de manière à prévenir des phénomènes de report depuis les zones déjà réglementées aux alentours.

Enfin, même si le projet est encore à l'étude à ce stade, le réaménagement éventuel du parking Brunfaut pourrait, selon les conditions de mise en œuvre qui l'accompagneront, nécessiter une évolution de la réglementation en voirie.

3.2 Optimiser le contrôle du stationnement et ses mesures connexes

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

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

Déjà entamé en 2016, le second enjeu du PACS consiste donc à optimiser la politique menée en matière de contrôle, au travers surtout d'un accroissement du nombre de stewards présents au quotidien sur le terrain et en adaptant les effectifs aux nouvelles extensions de réglementation.

Il s'agira par ailleurs de soutenir ces actions par des mesures complémentaires, parmi lesquelles l'amélioration du niveau de perception des redevances et une bonne communication, indispensables au bon respect des règles mises en place.

3.3 Développer le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture particulière

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

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

3.4 Identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie

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

- Pour guider la compensation hors voirie des suppressions de places envisagées en voirie dans le cadre de projets de réaménagement ou d'urbanisme (le point 1.3.4 du présent rapport identifie la suppression de 40 places à court terme). Il s'agit ici d'identifier les « options compensatrices », dont il est question dans les art.56 et 57 de l'Arrêté du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du PRPS ;
- Pour permettre à la Commune de disposer d'une série de pistes à investiguer ou à proposer au cas où il serait nécessaire de développer l'offre hors voirie accessible au public ou aux riverains.

3.5 Mettre en conformité la politique communale avec les nouvelles orientations régionales

Le 27 octobre 2016, le Gouvernement a approuvé les modifications apportées aux deux arrêtés régionaux relatifs au PRPS :

- l'arrêté du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan Régional de Politique du Stationnement ;

- l'arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Cette évolution du cadre réglementaire régional invite la Commune à adapter son PACS en conséquence, de manière à préparer la mise à jour du règlement redevance. Cette mise en conformité, lorsqu'elle aura été réalisée dans l'ensemble des communes de la Région Bruxelles Capitale, assurera une plus grande cohérence et lisibilité de la réglementation du stationnement.

3.6 Evaluation bisannuelle du PACS

Le PRPS précise que, en application de l'article 23 de l'Ordonnance du 22 janvier 2009, "les conseils communaux adoptent un rapport d'évaluation bisannuel détaillant les mesures d'exécution des plans d'action mises en œuvre ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées". L'évaluation bisannuelle est donc un enjeu réglementaire dont l'objectif est d'assurer un suivi, à l'échelle régionale, de la politique de stationnement.

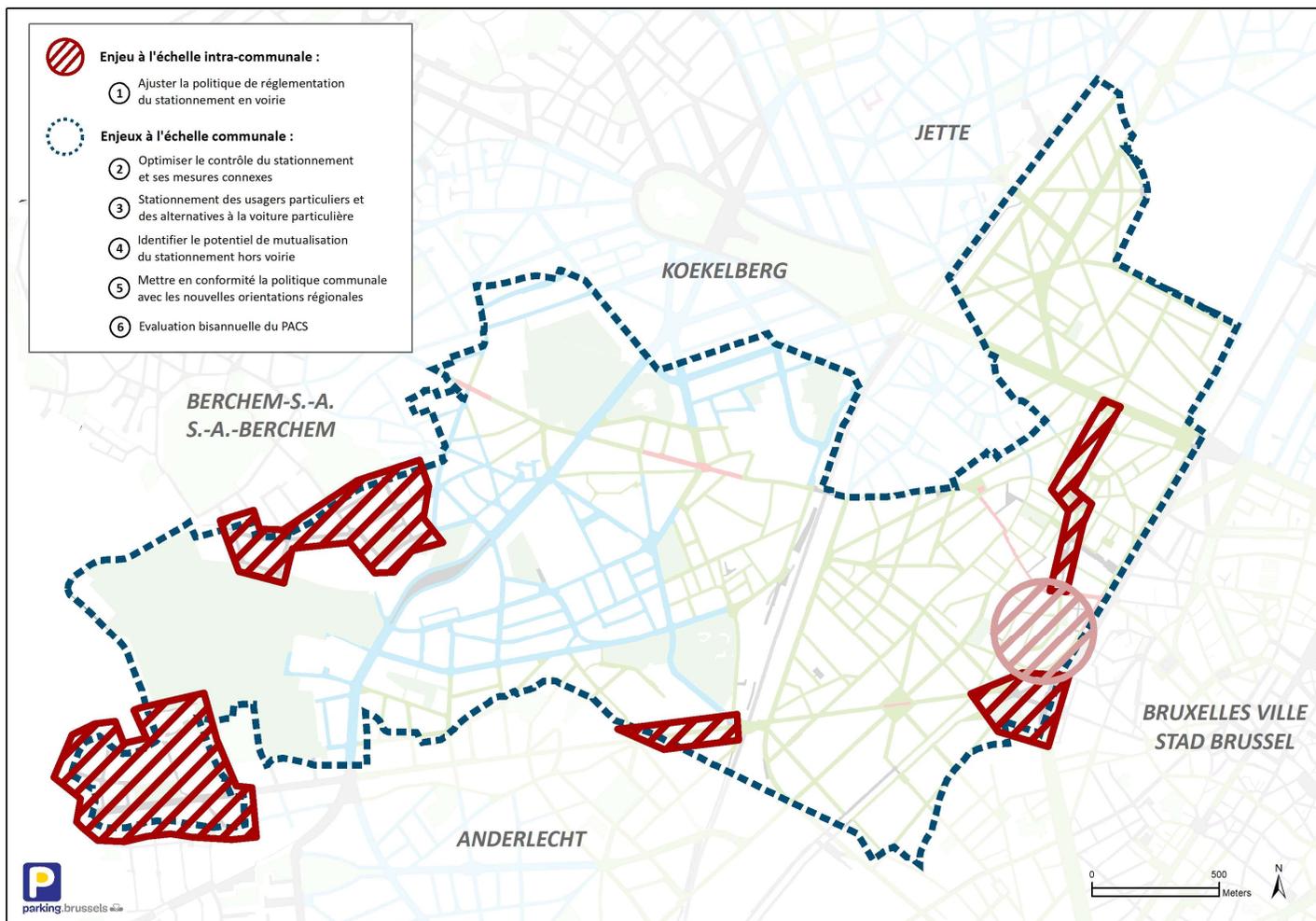


Fig. 42 – Principaux ENJEUX du PACS de Molenbeek-Saint-Jean

4. Plan d'actions

Pour répondre aux enjeux évoqués ci-dessus, différentes actions sont proposées dans le cadre du PACS de Molenbeek-Saint-Jean. Celles-ci sont résumées dans le tableau ci-après, et détaillées dans la suite du chapitre.

Enjeux	Actions
Ajuster la politique de réglementation du stationnement sur voirie	Etendre la zone rouge : 1.1 - rues de Ribaucourt (sud bd Léopold II) et du Comte de Flandre, ainsi que parvis Saint-Jean Baptiste - chaussée de Ninove (entre Anderlecht et gare de l'ouest) 1.2 Réglementer l'ensemble de l'offre sur voirie 1.3 Déploiement de la zone grise autour du parking Brunfaut 1.4 Ajustements complémentaires
Optimiser le contrôle du stationnement et ses mesures connexes	Adapter les ressources dédiées au contrôle : - Optimiser le contrôle des réglementations existantes - Assurer un contrôle efficace des nouvelles réglementations Soutenir l'adaptation des ressources dédiées au contrôle : 2.2 - Améliorer le niveau de perception des redevances - Assurer une bonne communication
Développer le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture particulière	3.1 PMR 3.2 Livraisons 3.3 Poids-lourds 3.4 Carsharing 3.5 Taxi 3.6 Bus scolaire, autocars et kiss& ride 3.7 Deux-roues motorisés 3.8 Vélos
Identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie	4 Identifier les stocks de places de stationnement hors voirie théoriquement susceptibles d'être mutualisés
Mettre en conformité la politique communale avec les nouvelles orientations régionales	5.1 Dérogations : adaptation des définitions et de la tarification 5.2 Dérogations : mise en place de la sectorisation
Evaluation biennale du PACS	6 Suivi et évaluation biennale au travers d'un Observatoire et d'un groupe de travail "stationnement"

4.1 ACTION 1 : Ajuster la politique de réglementation du stationnement sur voirie

A la suite de l'identification des principaux enjeux relatifs à la réglementation du stationnement de voirie, **deux actions principales** sont envisagées :

- L'extension de la zone rouge en certains lieux précis de la Commune ;
- La mise en réglementation des secteurs non encore réglementés ;

Une troisième action, consistant au déploiement de la zone grise autour du parking Brunfaut, est également envisagée. Destinée à soutenir le remplissage du parking suite à son éventuel réaménagement, mais dépendante des conditions de mise en œuvre de celui-ci, cette action est à ce stade proposée à titre indicatif.

Enfin, présentés sous forme de **quatrième action**, des ajustements complémentaires pourront toujours intervenir en cours de route.

4.1.1 ACTION 1.1 : Extension de la zone rouge

Périmètre géographique

Les enquêtes de rotation menées à Molenbeek-Saint-Jean ont montré que l'occupation du stationnement y est généralement forte, mais rarement problématique.

Avec des taux de places vacantes inférieurs à 10%, les rues de Ribaucourt (sud du bd Léopold II) et du Comte de Flandre, ainsi que la chaussée de Ninove (entre Anderlecht et gare de l'Ouest) font toutefois office d'exception à cette règle. Un tel niveau d'occupation est nuisible à plus d'un titre :

- Allongement des temps de recherche d'une place pour l'automobiliste ;
- Difficultés d'accès au quartier, à ses services et à ses commerces ;
- Congestion du trafic ;
- Dégradation de la qualité de l'air et nuisances sonores ;
- Manque de performance des lignes de bus parcourant ces axes (dont le bus 89) ;
- Fragilisation des usagers faibles (piétons et cyclistes) ;
- ...

Ajoutée à des niveaux de rotation assez faibles de 4 à 5 véhicules par jour, cette situation pénalise par ailleurs le commerce, très implanté le long de ces axes.

En suite de quoi, il paraît pertinent de faire passer ces 3 axes en zone rouge, de même que le parvis Saint-Jean Baptiste par souci de cohérence et de manière à éviter les reports au cœur même du segment « Ribaucourt – Comte de Flandre ». Au total, 241 places sont concernées :

- Rue de Ribaucourt (tronçon situé au sud du bd Léopold II) : 40 places ;

- Rue du Comte de Flandre : 22 places ;
- Parvis Saint-Jean Baptiste : 93 places ;
- Chaussée de Ninove (entre Anderlecht et gare de l'Ouest) : 86 places.

Phasage & échéance

De manière à limiter l'impact sur les riverains, qui ne peuvent utiliser leur dérogation en zone rouge, il pourrait être envisagé de procéder à un phasage dans la mise en œuvre de cette action, par exemple – pour le centre historique – en commençant par la rue de Ribaucourt en phase 1 (suite aux travaux de réaménagement) et en poursuivant par la rue du Comte de Flandre et le parvis en phase 2. Le passage de la première à la seconde phase pourrait alors dépendre des constats faits à l'issue de l'évaluation bisannuelle du PACS (pressions, rotations, temps de recherche ...). Si elle ne permettrait sans doute pas de présumer de ses effets sur les riverains, la mise en œuvre de la zone rouge sans phasage (c'est-à-dire d'une seule traite) présenterait néanmoins l'avantage de garantir la cohérence de la mesure (et donc de ses effets) sur l'ensemble du segment, en évitant la genèse d'effets de reports en son sein.

Le PACS recommande de **calibrer l'extension de la zone rouge (qu'elle soit phasée ou pas) sur le calendrier des travaux** de réaménagement des axes considérés. Mais il pourrait également être envisagé **d'initier cette action à moyen terme, à la suite de l'optimisation du contrôle (action 2 ci-après) et à condition que celui-ci n'ait pas produit les effets escomptés** sur l'occupation et les rotations.

Impact financier

Sur base des bilans financiers de 2016, on peut estimer que le passage en zone rouge des 241 places concernées (actuellement en zone verte) pourrait

s'accompagner d'une multiplication des recettes horodateurs d'un facteur 6 et de celle des redevances d'un facteur 3. A modalités opérationnelles inchangées et toutes choses étant égales par ailleurs, les recettes brutes théoriques totales (recouvrement = 100%) que ces 241 nouvelles places en zone rouge représenteraient peuvent être estimées à plus de 200.000€ brut.

Dans les mêmes conditions (modalités opérationnelles inchangées et toutes choses étant égales par ailleurs), les dépenses totales correspondantes ne devraient être essentiellement majorées que du coût d'achat d'une quinzaine de panneaux de signalisation d'entrée/sortie de zones (2.500€ HT environ), soit une dépense annuelle totale d'approximativement 50.000€.

Mesures connexes

- Action 2 : Optimiser le contrôle du stationnement et ses mesures connexes
- Action 6 : Evaluation bisannuelle du PACS

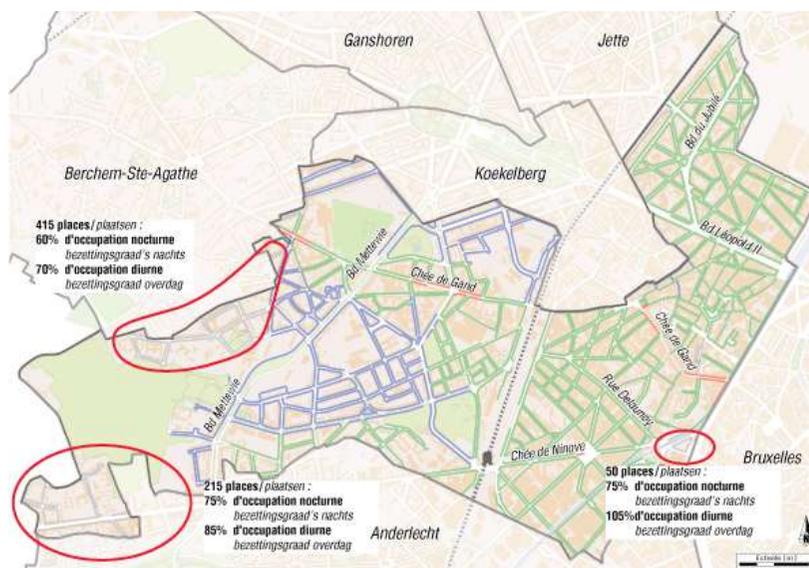
4.1.2 ACTION 1.2 : Réglementer l'ensemble de l'offre sur voirie

Périmètre géographique

Depuis 2005, le nombre de places réglementées a fortement augmenté à Molenbeek. Aujourd'hui, moins de 10% de l'offre reste totalement libre d'accès. La persistance de cette situation risque de voir à l'avenir s'accroître les congestions du stationnement dues aux reports depuis les zones alentours, déjà réglementées, et dès lors de pâtir à leur accessibilité.

La Commune émet en conséquence la volonté d'étendre la réglementation aux trois poches de stationnement non encore réglementées à ce jour : les secteurs respectivement situés au nord et au sud du Scheutbos (à l'ouest du bd L.Mettewie), ainsi que les abords de la Porte de Ninove (à l'est du bd L.Mettewie).

Fig. 43 – Secteurs non réglementés et taux d'occupation associés



De manière à maintenir une certaine homogénéité par rapport aux situations qui prévalent aujourd'hui, et donc éviter de créer de toute pièce de nouveaux reports, il est proposé d'étendre la réglementation comme suit :

- **Mise en zone bleue** des espaces situés à l'ouest du bd L.Mettewie, entre 9h et 18h :
 - Au nord du Scheutbos (rues non réglementées situées entre le bd L.Mettewie, le parc du Scheutbos et Berchem-Sainte-Agathe) : **400 places environ** ;
 - Au sud du Scheutbos (rues non réglementées situées à l'extrême ouest de la Commune, entre le parc du Scheutbos et Anderlecht) : **220 places environ** ;
- **Mise en zone verte** de la poche de stationnement située à hauteur de la Porte de Ninove (entre le canal, le quai de l'Industrie et le square A.Smets) entre 9h et 18h : 40 places environ.

A noter que selon l'ébauche définitive du réaménagement de la Porte de Ninove, il est possible que cette poche voit disparaître une partie, voire la totalité, de son stationnement à terme.

De manière à protéger au mieux ses riverains et usagers, il est recommandé à la Commune de Molenbeek-Saint-Jean de s'aligner localement sur toute mise en stationnement payant et toute extension d'horaire réglementé qui auraient lieu aux frontières.

Phasage & échéance

La Commune de Molenbeek aurait tout intérêt à mettre en œuvre ces actions à court terme.

Toutefois, considérant la proximité des poches situées à l'ouest du bd L.Mettewie avec les communes voisines de Berchem et Anderlecht, et sachant le caractère non encore réglementé de leurs rues proches, il est recommandé de sonder les intentions de ces 2 communes préalablement à

toute évolution. En fonction de ces intentions, une évolution concertée de la réglementation tendrait à maximiser la cohérence pour les usagers.

Impact financier

Sur base des bilans financiers de 2016, on peut estimer que le passage de 620 places non réglementées en zone bleue et celui de 40 places en zone verte pourraient respectivement générer jusqu'à 120.000€ et 15.000€ de recettes brutes. A modalités opérationnelles inchangées et toutes choses étant égales par ailleurs, les recettes brutes théoriques (recouvrement = 100%) que ces évolutions seraient susceptibles de produire peuvent donc être estimées à environ 135.000€ brut au maximum.

Dans les mêmes conditions (modalités opérationnelles inchangées et toutes choses étant égales par ailleurs), les dépenses correspondantes seraient essentiellement (mais non exclusivement) celles du contrôle (3 ETP = 105.000€ : voir action 2.1 ci-dessous) et de l'achat/pose d'une vingtaine de panneaux de signalisation d'entrée/sortie de zone (5.000€ HTVA).

Mesures connexes

- Action 2 : Optimiser le contrôle du stationnement et ses mesures connexes
- Action 6 : Evaluation bisannuelle du PACS

A noter que conformément aux conclusions du chapitre 2.1.3 ci-dessus, il n'y a pas lieu à ce stade de faire évoluer la réglementation

⁶ Sur base d'une étude élaborée en juin 2017 par Tractebel pour le compte de l'Agence du Stationnement, les coûts du réaménagement oscilleraient entre 80.000€ htva minimum et 510.000€ htva pour le scénario optimal.

molenbeekoise en vue d'une meilleure cohérence avec celle prévalant aux frontières.

4.1.3 ACTION 1.3 : déploiement de la zone grise autour du parking Brunfaut

Situé rue Fernand Brunfaut à proximité du quai du Hainaut, le parking Brunfaut est un parking public offrant 150 places, actuellement sous-utilisées (voir le chapitre 2.2.2 ci-dessus).

Son réaménagement répondrait à deux enjeux stratégiques intrinsèquement liés : optimiser l'exploitation d'une infrastructure hors voirie existante mais dégradée, et soulager de ce fait une partie de la voirie alentour de la pression s'exerçant sur le stationnement. Il permettrait par ailleurs au parking de jouer pleinement son rôle d'option de compensation à diverses suppressions de places programmées en rue (voir l'Action 4 ci-après).

Dans l'éventualité d'un tel réaménagement, il pourrait être envisagé de faire passer les voiries proches du parking en zone grise, limitant la durée totale de stationnement à 4h30 pour un tarif plus élevé que celui actuellement pratiqué en zone verte (voir ci-dessous).

Cette mesure d'accompagnement concourrait à optimiser le remplissage du parking ainsi réaménagé, surtout s'il est envisagé d'accroître ses tarifs pour soutenir les investissements réalisés⁶. A l'heure actuelle, le coût horaire du stationnement dans le parking Brunfaut est en effet similaire à celui pratiqué

en zone verte, où il est même plus avantageux de stationner la première heure.

Si la zone grise devrait idéalement s'étendre sur un périmètre de 300 mètres autour du parking, elle pourrait dans un premier temps se limiter à ses rues les plus proches (rue Fernand Brunfaut, rue Fin, Rue Ransfort jusqu'au carrefour avec la rue Evariste Pierron, rue Evariste Pierron, quai du Hainaut), soit 138 emplacements de stationnement.

Comme mentionné plus haut, le projet de réaménagement du parking Brunfaut étant encore actuellement à l'étude, cette action est à mettre au conditionnel et est à ce stade proposée à titre indicatif.

Tarifs horaire	<i>Parking Brunfaut</i>	Zone verte	Zone grise
1h	1,50 €	1,00 €	2,00 €
2h	3,00 €	3,00 €	5,00 €
3h	4,50 €	4,50 €	8,00 €
4h	6,00 €	6,00 €	11,00 €
5h	7,50 €	7,50 €	
6h	9,00 €	9,00 €	
7h	10,50 €	10,50 €	
8h	13,50 €	13,50 €	

4.1.4 ACTION 1.4 : ajustements complémentaires

A l'image de l'évolution rapide du contexte urbain, les conditions de stationnement pourraient être amenées à changer assez rapidement à Molenbeek, ou du moins dans certaines parties de son territoire.

Par exemple, toute modification du rapport entre la demande en stationnement et l'offre disponible (en voirie surtout) pourrait conduire la Commune à procéder à certains ajustements « en cours de route », notamment du point de vue de l'affectation des zones réglementées ou de la plage horaire de celles-ci (qui pourrait être étendue en soirée). Il en va de même pour pouvoir éventuellement pallier à toute incohérence ponctuelle ou manque local de lisibilité d'une réglementation en vigueur.

Quelle que soit la nature de ces ajustements éventuels ou leur calendrier, le PACS recommande de pouvoir les faire reposer sur une base objective, attestant d'une justification chiffrée et mesurable.

4.2 ACTION 2 : Optimiser le contrôle du stationnement et ses mesures connexes

4.2.1 ACTION 2.1 : Adapter les ressources dédiées au contrôle

Comme identifié précédemment, l'optimisation du contrôle constitue l'un des principaux enjeux de ce PACS.

L'état des lieux avait en effet conclu à des réglementations aux effets parfois mitigés, ayant notamment pour cause le manque de respect dû à l'insuffisance du contrôle (voir l'état des lieux, en particulier : enquêtes de rotation et diagnostic du contrôle et des recettes). Celle-ci tiendrait surtout au sous-dimensionnement des effectifs de surveillance (moins de 40% des places réglementées sont contrôlées au quotidien).

Entamée en 2016, l'optimisation du contrôle doit être poursuivie.

Optimiser le contrôle des réglementations existantes

A l'heure actuelle, une moyenne de 13 stewards est présente au quotidien sur le terrain, pour une équipe d'un peu plus de 20 contrôleurs au total (voir diagnostic).

Considérant la distribution du nombre de places réglementées par type, leur taux d'occupation moyen et les niveaux de contrôle nécessaires pour garantir l'efficacité des politiques menées, la présence quotidienne requise sur le

terrain se situerait toutefois autour de 28 stewards, pour un effectif total d'une quarantaine de contrôleurs.

Cela étant, en matière de contrôle et sanctions, un équilibre doit être trouvé entre les moyens humains investis et l'efficacité de la politique mise en œuvre. L'engagement de 20 contrôleurs supplémentaires aurait un coût de près de 700.000€ (environ 35.000€/steward) ; ce qui paraît difficilement soutenable dans les conditions actuelles de recouvrement (voir point 2.9 ci-dessus). Le PACS recommande donc de :

- Considérer ce seuil comme un objectif ultime à viser, à mettre en œuvre progressivement (tournées variables, contrôles ciblés ...), en parallèle à l'élévation des niveaux de recouvrement ;
- Viser éventuellement un objectif intermédiaire permettant d'assurer une couverture quotidienne de toute la Commune (chaque place est contrôlée une fois par jour). A niveau de contrôle optimal, ceci requerrait une présence quotidienne de 16 agents sur le terrain, soit l'embauche de 3 à 4 stewards supplémentaires. Au vu du diagnostic et de l'action 1.1 ci-dessus, ceux-ci devraient être prioritairement affectés au renfort du contrôle dans les zones rouges.

A la suite de ce qui précède, le PACS recommande enfin que l'usage d'une technologie embarquée pour le contrôle, de type « scancar » par exemple, puisse être étudiée.

De manière générale, les technologies (scancar, paiement par GSM ou via App ...) peuvent être utilisées afin de rendre le contrôle plus efficace et ce, dans une optique de modération des coûts et de simplification du système pour l'utilisateur.

Assurer un contrôle efficace des nouvelles réglementations

L'action 1.2 ci-dessus prévoit la généralisation du stationnement réglementé sur le territoire communal ; ce qui signifie la mise en zone bleue d'environ 620 places et le passage en zone verte d'une quarantaine de places.

Tenant compte des taux d'occupation et du niveau de contrôle préconisé, l'application concrète de ces mesures nécessite une présence effective sur le terrain d'1 steward, soit l'engagement d'1ETP et demi supplémentaire. A modalités opérationnelles inchangées (niveau de contrôle actuel), ce sont plus de 2 stewards qui seraient nécessaires sur le terrain pour un engagement de 3 ETP.

Déjà réglementées en zone verte, les 241 places qu'il est envisagé de faire passer en zone rouge à court terme n'exigent a priori pas de mesures de contrôles supplémentaires à celles envisagées ci-avant dans le cadre de l'optimisation du contrôle des réglementations existantes.

Phasage & échéance

L'optimisation du contrôle des réglementations existantes est à mettre en œuvre **dès que possible** compte tenu des équilibres financiers (modalités de recouvrement surtout : voir ci-dessus). Comme indiqué à l'action 1.1, l'optimisation du contrôle pourrait être initiée préalablement à l'extension de la zone rouge dans le cœur de la Commune (dont les effets ne vont pas sans redimensionnement des équipes de stewards).

Le calendrier de mise en zone bleue et verte des poches non encore réglementées de la Commune déterminera celui de leur contrôle.

⁷ Sur base des recettes générées par les redevances en 2016 (1.175.342€), moins les coûts de recouvrement de la redevance (46.548€)

Impact financier

D'un point de vue financier, l'engagement de tout steward supplémentaire représente un coût de l'ordre de 35.000€ (frais d'équipement et de matériel non compris), pour une recette brute pouvant osciller entre 31.000€ (considérant les niveaux du contrôle et le revenu annuel par place de 90€ en 2016⁷) et plus de 100.000€ (considérant un recouvrement théorique total⁸).

Le revenu net sera donc d'autant plus élevé que les niveaux de recouvrement s'améliorent et que le nombre d'annulations de redevances continue à baisser : voir point 4.2.2 ci-après.

4.2.2 ACTION 2.2 : Soutenir l'adaptation des ressources dédiées au contrôle

Si le dimensionnement adéquat des effectifs de contrôle est essentiel pour tendre vers un meilleur respect, celui-ci ne peut être garanti sans mesures d'accompagnement et de soutien, dont l'amélioration de la perception des redevances émises et la bonne communication.

Améliorer le niveau de perception des redevances

Une redevance non perçue est une redevance qui a peu de chance d'enjoindre à une modification des comportements. Il est dès lors essentiel pour les acteurs concernés par la gestion du stationnement à Molenbeek de :

⁸ Et selon le pourcentage actuel de redevances et les disponibilités des stewards

- Limiter les annulations de redevances : bien qu'en diminution par rapport à 2015, le nombre d'annulations de redevances reste relativement élevé en 2016 (11% des bons émis). Au-delà des erreurs de contrôles, plutôt faibles à Molenbeek (point 2.9 ci-dessus), cela signifie surtout de procéder à un encadrement plus stricte des règles qui accompagnent la délivrance des dérogations en cas de nouvelle immatriculation ou de changement d'immatriculation ;
- Augmenter le taux de recouvrement des redevances : le bilan dressé pour 2016 montre un niveau de perception de 38% des redevances émises au cours de l'année. Si l'objectif de 100% de redevances payées paraît illusoire, il est fondamental que tout soit mis en œuvre pour atteindre un seuil d'au moins 75% de recouvrement (soit un montant de près de 2.040.000€ compte tenu du nombre de redevances émises en 2016).

Assurer une bonne communication

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

- Communication de lancement : vise à accompagner la mise en œuvre de nouvelles réglementations du stationnement ou actions par un article dans le journal communal et/ou son site web, des affiches, la distribution d'un « toutes-boîtes », l'application d'une période de tolérance (au cours de laquelle les bons de redevance sont remplacés par des flyers informatifs) ...
- Communication permanente : peut se faire principalement par la diffusion d'un support d'information de type guide ou brochure, en version papier ou numérique, avec pour contenu :

- plan de la commune avec localisation des poches de stationnement, zones réglementées, places réservées ... ;
- information sur les modalités de fonctionnement des zones réglementées (tarifs, durée) ;
- information sur les modalités de fonctionnement des cartes de dérogation ;
- rappel des sanctions encourues en cas de non-respect de la réglementation ;
- ...

Globalement, l'évaluation bisannuelle du PACS sera l'occasion d'évaluer la mise en œuvre des mesures préconisées dans le cadre de ce chapitre, dont le lancement est encouragé dès l'adoption du document.

4.3 ACTION 3 : Optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture particulière

4.3.1 ACTION 3.1 : Personnes à mobilité réduite – PMR

Le diagnostic a montré que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean compte actuellement 226 places réservées aux PMR, assez bien réparties sur le territoire communal.

Pour atteindre le quota recommandé de « 2 places + 1 place / 50 emplacements existants » – ce qui correspond à un total de 274 places PMR –, il manquerait toutefois encore 48 places PMR.

Certains équipements publics ne sont pas encore équipés en place d'accueil pour personnes handicapées, et doivent l'être à brève échéance par l'implantation d'au moins 1 place par site :

- CPAS ;
- Cimetière de Molenbeek-Saint-Jean ;
- Gare de l'Ouest.

La maison communale doit également être desservie par un nombre suffisant de places PMR.

Au-delà de ces cas spécifiques, le PACS ne prévoit pas à court terme d'autres mesures que celle de continuer à fonctionner « à la demande » pour l'extension du réseau de places PMR.

Il est par ailleurs recommandé de faire un suivi de ce type de places pour évaluer leur pertinence ; les déménagements de personnes bénéficiaires n'entraînant pas de suppression systématique des places allouées.

4.3.2 ACTION 3.2 : Livraisons

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

Cet exercice a été réalisé pour les 3 principaux secteurs commerçants identifiés plus haut en détaillant les besoins par section : Molenbeek-centre ([Fig. 44](#) à [Fig. 46](#)), le Karreveld ([Fig. 47](#) à [Fig. 49](#)) et la chaussée de Ninove ([Fig. 50](#) à [Fig. 51](#)).

Comme le montrent les tableaux récapitulatifs ci-après, ce sont près de 19 nouvelles aires (soit 57 EVP) qui devraient au total avoir été implantées au terme de ce PACS. Globalement, vu l'importance de ce chiffre et considérant le nombre d'aires déjà existantes, le PACS recommande une mise en œuvre progressive de ces nouvelles aires, au gré des demandes ou des réaménagements de voirie et si possible, après diagnostic de l'utilisation des aires existantes.

Molenbeek-Centre : aires de livraison à implanter par section

Section	Nombre théorique de livraisons générées par semaine	Aire de livraison nécessaires	Aires de livraison existantes	Aires de livraison à réaliser
1	116,19	1,291	0	1
2	182,79	2,031	0	2
3	72,54	0,806	0	1
4	194,76	2,164	0	2
5	177,93	1,977	0	2
6	94,32	1,048	0	1
7	98,46	1,094	1	0
8	154,62	1,718	0	2
9	135,27	1,503	1	0
10	68,13	0,757	1	0
11	106,56	1,184	1	0
12	78,48	0,872	0	1
13	72,27	0,803	2	0
14	163,89	1,821	1	2
15	42,93	0,477	0	0
16	55,44	0,616	0	1
17	91,98	1,022	3	-1
18	43,11	0,479	0	0
TOTAL	1949,67	21,66	10	14

Certaines sections étant situées dans des zones piétonnes et/ou sans stationnement, particulièrement sur la chaussée de Gand, ou sur des voiries en cours de réaménagement comme la rue de Ribaucourt, il paraît difficile d'implanter toutes les aires de livraison préconisées. C'est particulièrement le cas pour les sections 4, 5 et 8. Les cartes ci-dessous prennent en compte ces spécificités.

Karreveld : aires de livraison à implanter par section

Section	Nombre théorique de livraisons générées par semaine	Aire de livraison nécessaires	Aires de livraison existantes	Aires de livraison à réaliser
1	86,76	0,96	0	1
2	114,66	1,27	0	1
3	173,89	1,93	1	1
4	31,14	0,35	0	0
TOTAL	406,45	4,51	1	3

Chaussée de Ninove : aires de livraison à implanter par section

Section	Nombre théorique de livraisons générées par semaine	Aire de livraison nécessaires	Aires de livraison existantes	Aires de livraison à réaliser
1	201,87	2,243	0	2
2	129,42	1,438	3	0
TOTAL	331,29	3,681	3	2

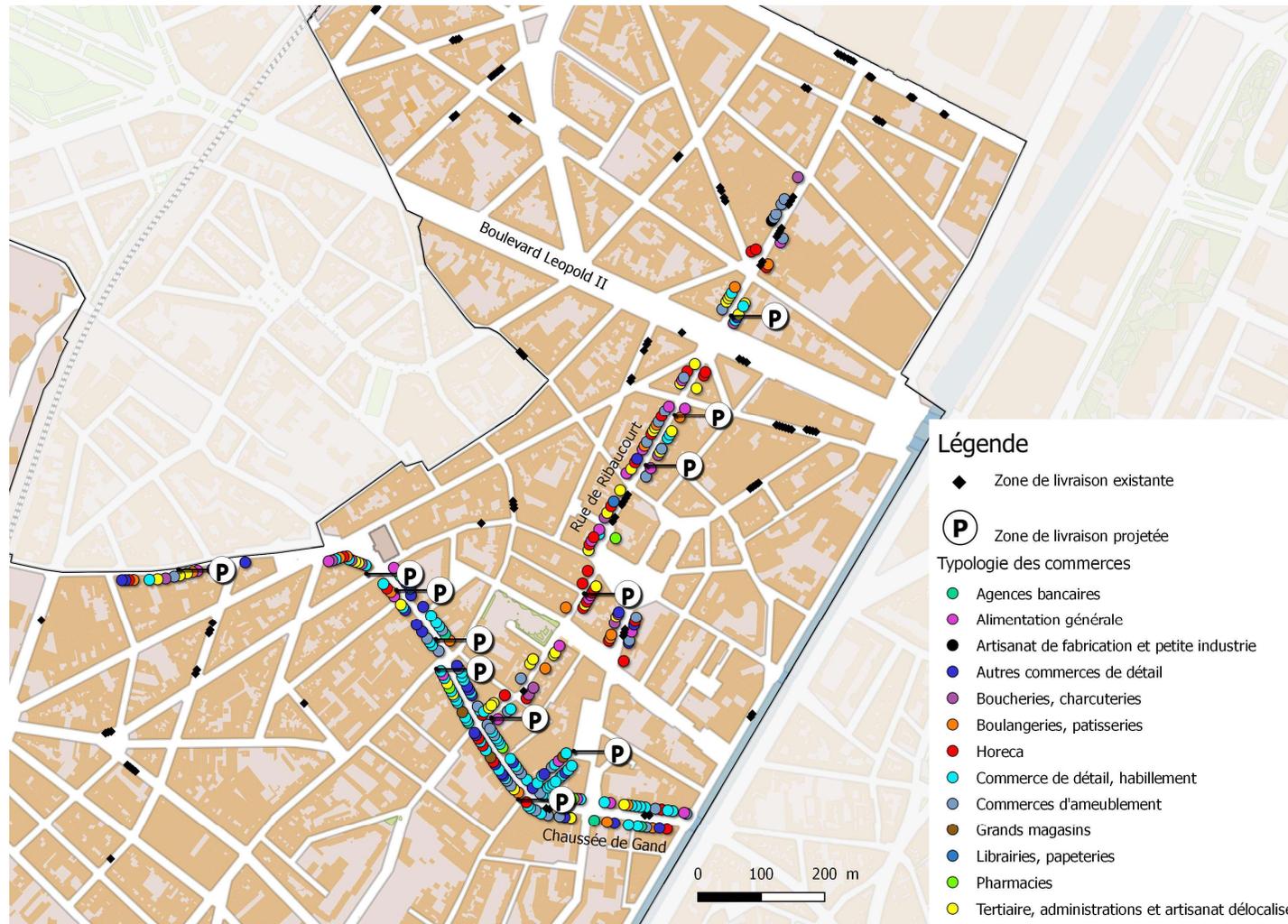
Total : aires de livraison à implanter

Secteur	Aires de livraison existantes	Aires de livraison à réaliser	
		Nombre d'aires	Nombre d'EVP
Chaussée de Ninove	3	2	6
Karreveld	1	3	9
Molenbeek-centre	10	14	42
Total	14	19	57

Sections à implémenter

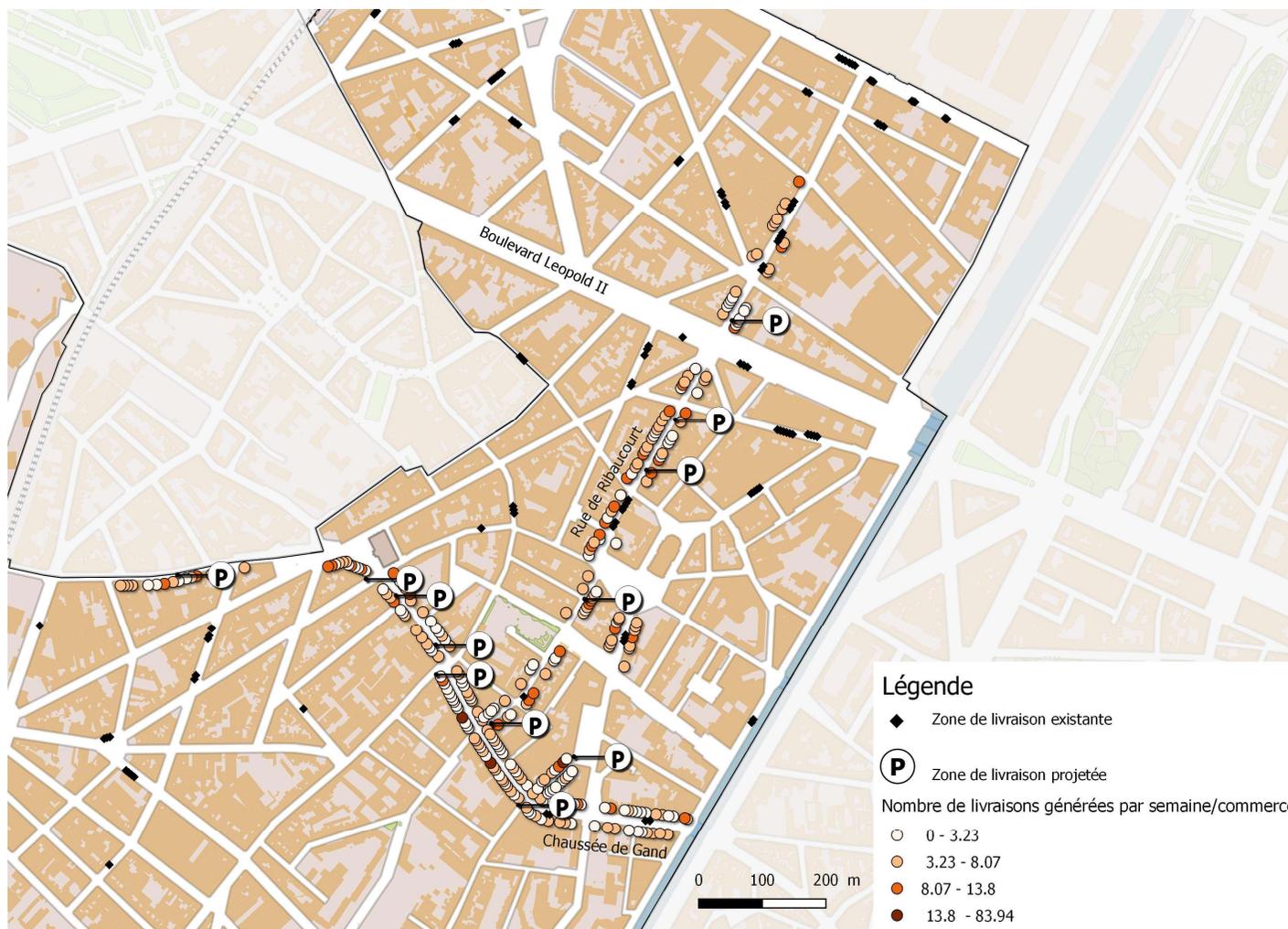
Nom du secteur	Nom de rue	Section de rue	Section (carte)
Chaussée de Ninove	Chaussée de Ninove	278--216	1
Chaussée de Ninove	Chaussée de Ninove	277--207	1
Karreveld	Chaussée de Gand	529--479	1
Karreveld	Chaussée de Gand	409--393	3
Karreveld	Chaussée de Gand	455-429	2
Karreveld	Rue d'Ostende	37--1A	2
Karreveld	Chaussée de Gand	170--162	2
Molenbeek-centre	Chaussée de Gand	268--224	1
Molenbeek-centre	Chaussée de Gand	148--132	4
Molenbeek-centre	Rue des quatre vents	28--2	4
Molenbeek-centre	rue de l'école	1--11	18
Molenbeek-centre	Rue Ransfort	17--1	6
Molenbeek-centre	Place communale	1--15A	8
Molenbeek-centre	Rue de l'Ecole	63--73	12
Molenbeek-centre	Rue de Ribaucourt	25--71	14
Molenbeek-centre	Rue de Ribaucourt	25--71	14
Molenbeek-centre	Rue de Ribaucourt	87--105	16

Fig. 44 – Typologie des commerces à Molenbeek-Centre



Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis

Fig. 45 – Les commerces générateurs de déplacements à Molenbeek-Centre



Fond de plan: Urbis

Fig. 46 – Evaluation du nombre d'aires de livraison à implanter à Molenbeek-Centre

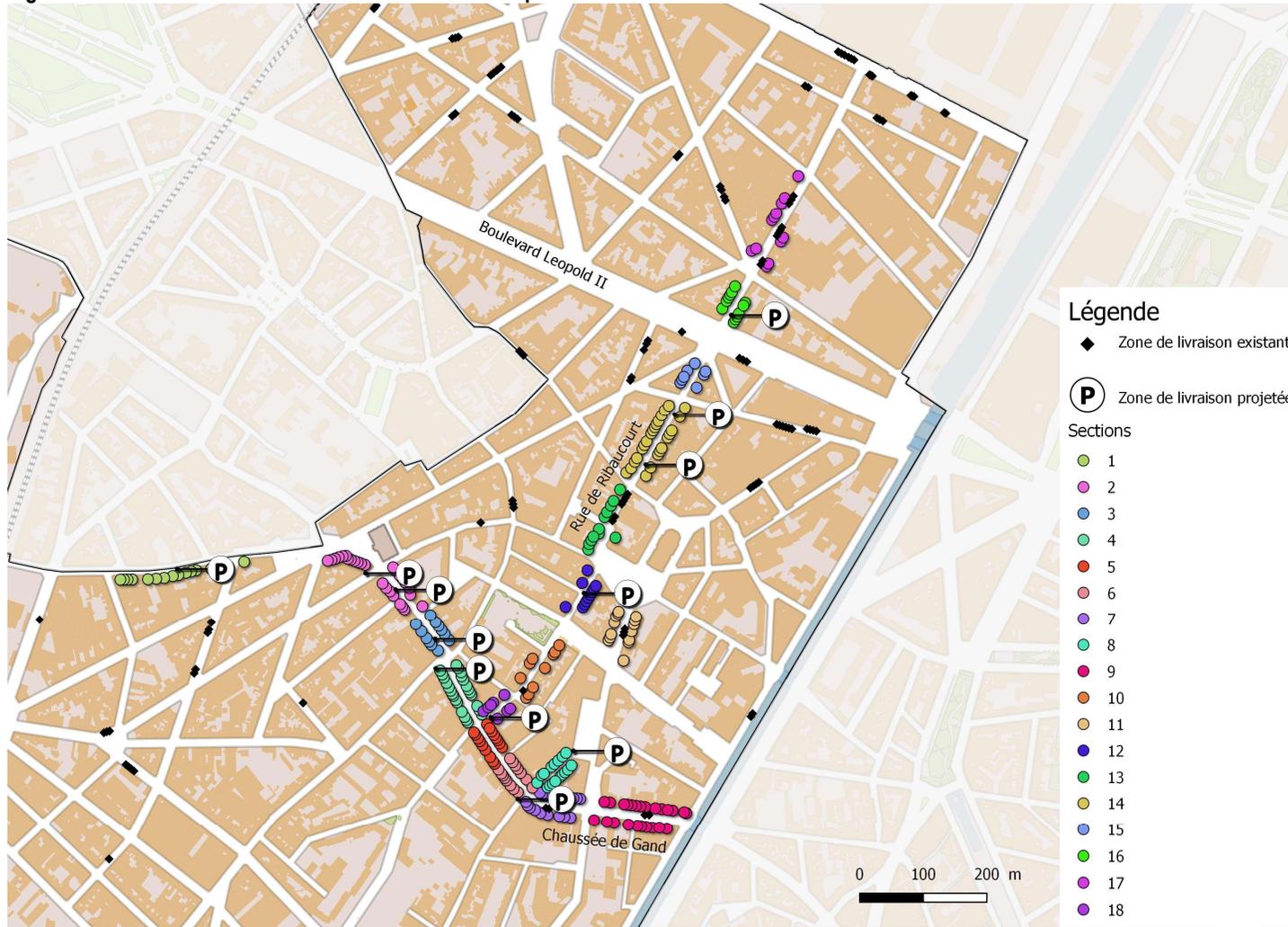
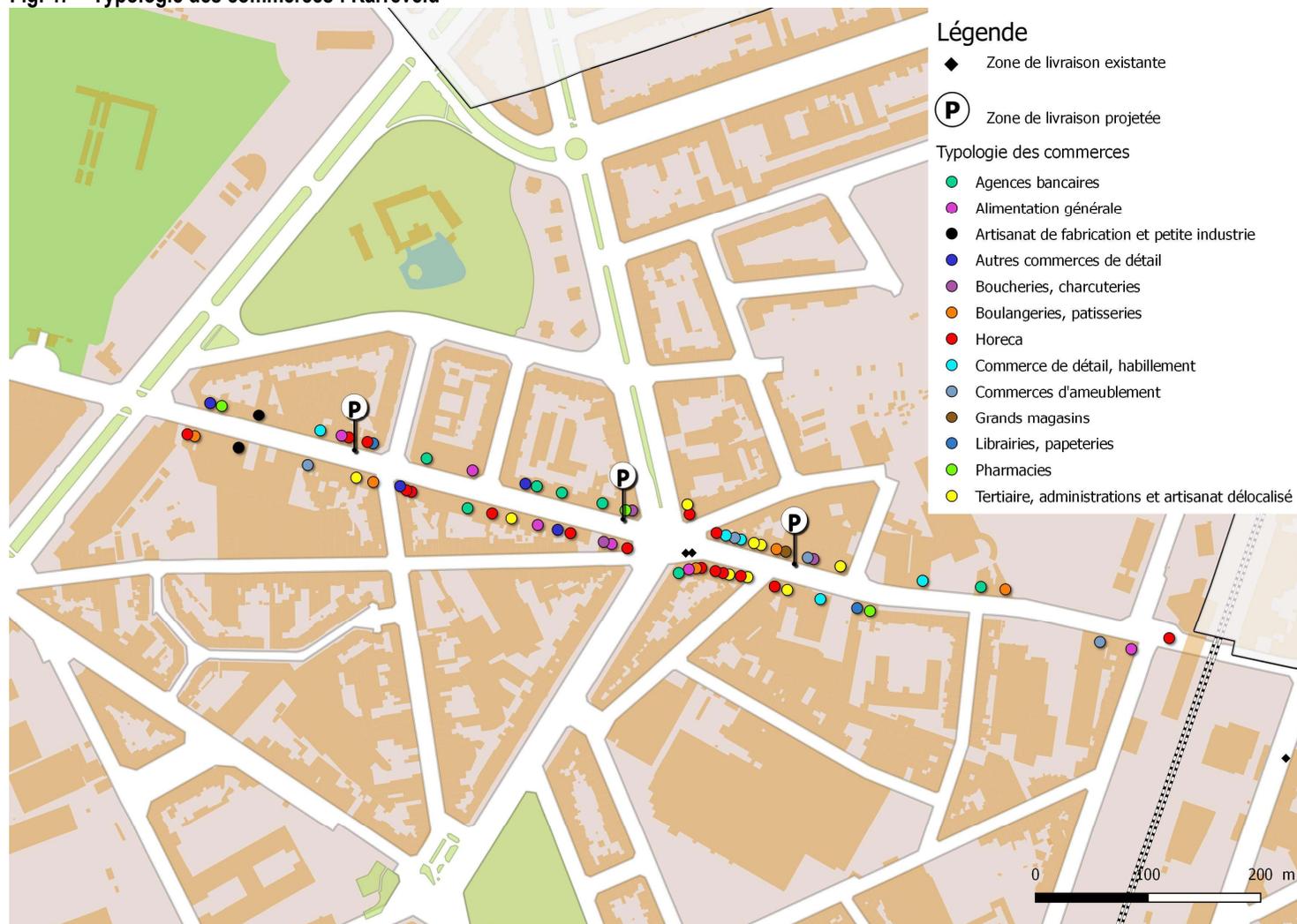


Fig. 47 – Typologie des commerces : Karreveld



Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis

Fig. 48 – Les commerces générateurs de déplacements : Karreveld



Fig. 49 – Evaluation du nombre d'aires de livraison à implanter : Karreveld

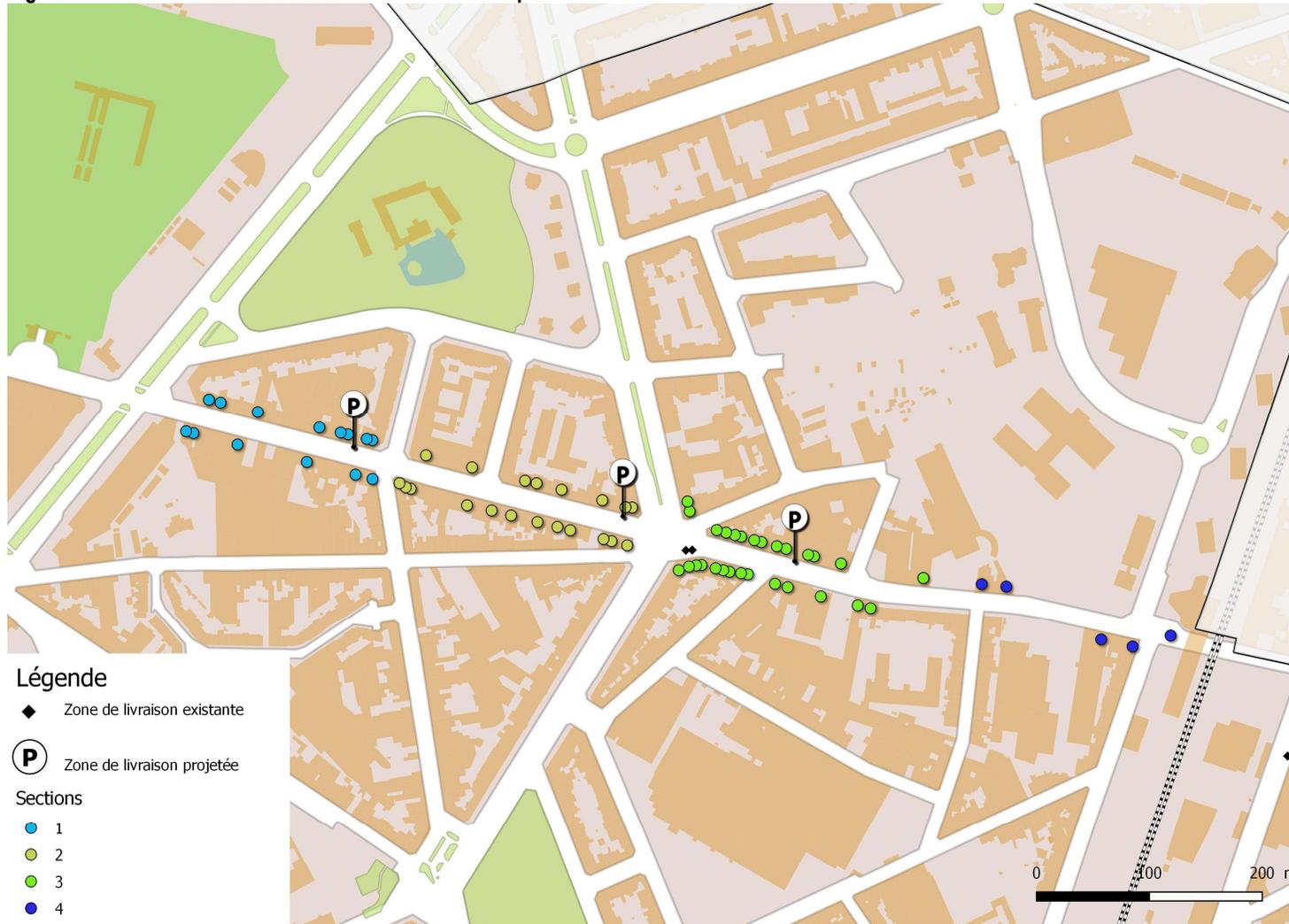
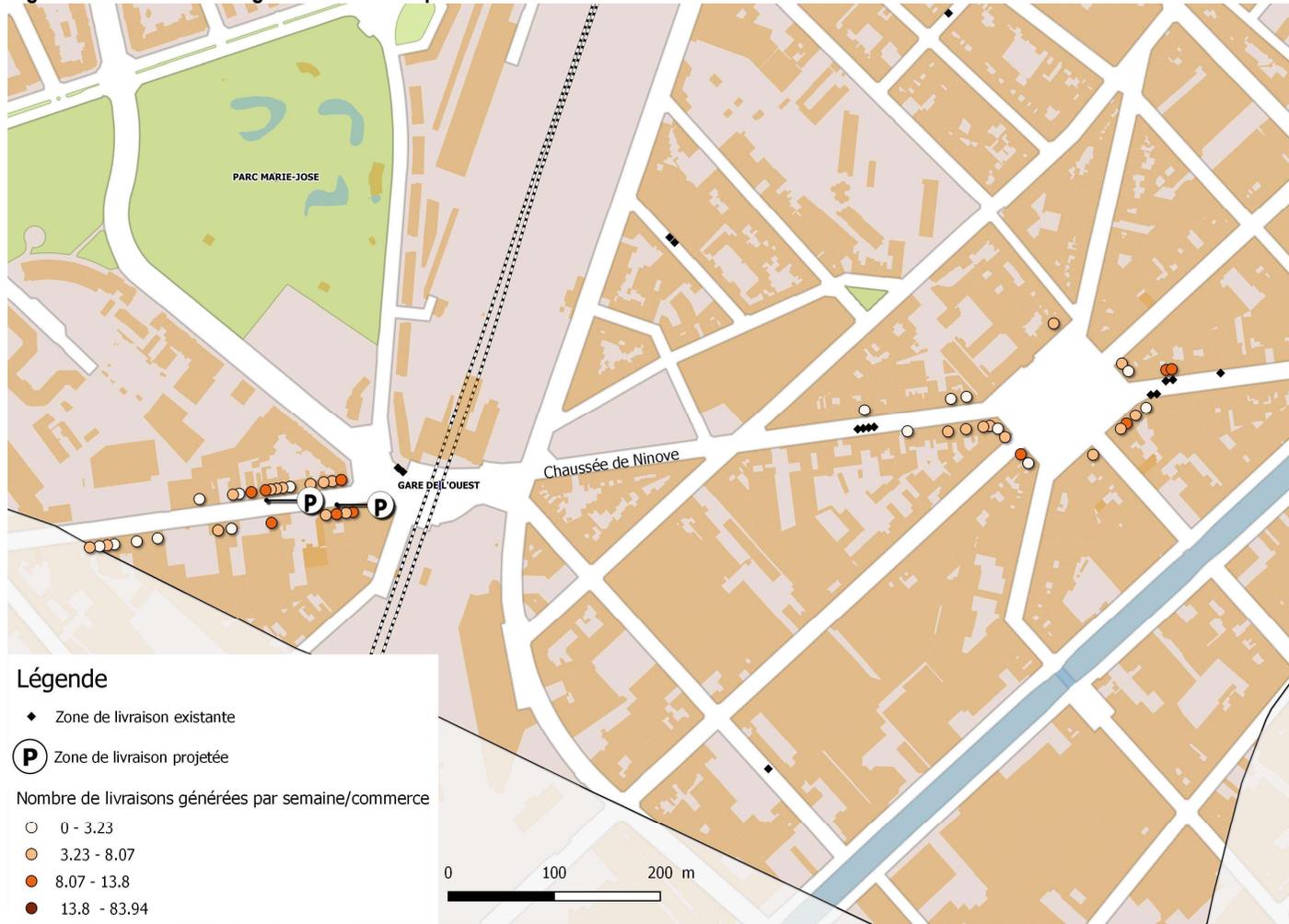


Fig. 50 – Typologie des commerces : Chaussée de Ninove



Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis

Fig. 51 – Les commerces générateurs de déplacements : Chaussée de Ninove



Fond de plan: Urbis

Fig. 52 – Evaluation du nombre d'aires de livraison à implanter : Chaussée de Ninove



Quartier Heyvaert

Au-delà de sa fonction résidentielle, le quartier Heyvaert est spécialisé dans l'import/export de véhicules d'occasion, essentiellement à destination de l'Afrique de l'ouest.

Il génère ainsi de nombreux mouvements de poids-lourds, venus (dé)charger les véhicules destinés à ce type de commerce, aux abords des entrepôts et hangars de stockage qui s'égrènent le long du quai de l'Industrie. Comme l'ont montré les enquêtes de rotation, ces mouvements peuvent s'accompagner d'une saturation temporaire de ses espaces de stationnement.

Toutefois, conformément aux prescriptions du RRU et de celles mentionnées aux permis d'environnement délivrés, la livraison de véhicules n'est pas autorisée en voirie.

D'après nos enquêtes, il n'apparaît pas de besoin en aire de livraison dans la mesure où les véhicules se stationnent dans des espaces de manœuvre hors voirie, ou dans les zones interdites de stationner dans l'attente de déchargement. Les pratiques du secteur, et la connaissance mutuelle des acteurs font que le système fonctionne correctement. Sur le boulevard de l'Industrie, où se concentrent ces activités, il n'y a également aucune problématique vis-à-vis de stationnement riverain, la zone étant dédiée à cette activité.

Signalons par ailleurs qu'un déménagement des activités du commerce de voitures d'occasion est projeté au niveau du Port de Bruxelles.

Zones jaunes

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

Les générateurs isolés

De manière générale, les principaux équipements isolés générateurs de livraison correspondent à de grandes surfaces commerciales, à des équipements culturels ou à des hôpitaux. A Molenbeek, on dénombre ainsi 12 grandes surfaces alimentaires. La plupart d'entre elles disposent d'au moins un quai de livraison intégré hors voirie ; ce qui limite les conflits éventuels en voirie :

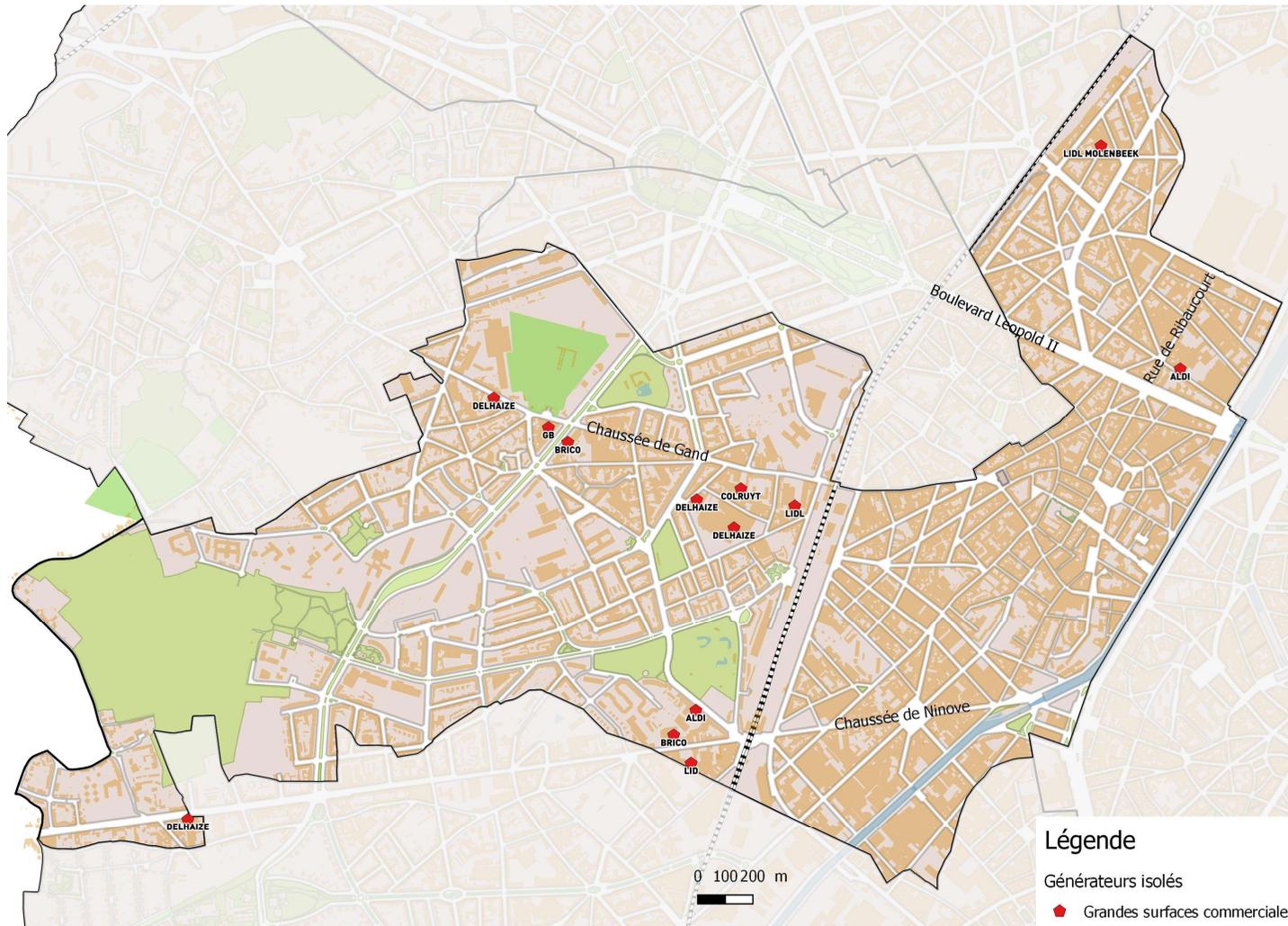
- Lidl (Chaussée de Ninove)
- Brico (Chaussée de Ninove)
- Aldi-Zeeman (Avenue Joseph Baeck)
- Aldi (rue de l'Intendant)
- Lidl (rue de Rotterdam)
- Lidl (chaussée de Gand)
- Colruyt (chaussée de Gand)
- Delhaize (Karreveld)
- GB (boulevard de Mettwie)
- Delhaize (Prince de Liège)

A noter que deux surfaces commerciales disposent d'une aire de stationnement située en voirie :

- Brico-Zeeman-Aldi (boulevard de Mettwie)
- Delhaize (chaussée de Gand)

Les autres types d'équipements isolés susceptibles de générer des livraisons sont limités à Molenbeek-Saint-Jean :

- Pas d'hôpital, et une seule polyclinique d'envergure au Scheutbos qui dispose des aires nécessaires hors-voiries pour les livraisons ;
- Un petit nombre de centres culturels, soit équipés d'aires de livraison internes (La Raffinerie), soit de taille trop réduite pour être considérés comme générateurs de livraison (La Fonderie).



4.3.3 ACTION 3.3 : Poids-Lourds

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

Selon le plan IRIS2 (p.129), le linéaire de voirie accessible à tout camion sur la commune de Molenbeek-Saint-Jean est de 8.979 mètres environ. L'application du seuil de 18% mentionné ci-dessus à ce mètre donne un total de 1.616 mètres (323 EVP) à consacrer à terme à du stationnement poids-lourds. Sachant que la commune dispose déjà d'un linéaire de 596 mètres affecté à cet usage (118 EVP), **il reste donc 1.020 mètres à réserver pour atteindre cet objectif, soit 205 EVP supplémentaires.**

En regard des critères devant guider la localisation de ce type de stationnement (largeur de voirie suffisante, faibles flux de piétons et cyclistes, peu de riverains, proximité de zones d'industries et du réseau de TC), plusieurs sites ont été identifiés pour accueillir ce supplément de stationnement poids lourds (voir tableau ci-après et Fig.53 à Fig.57).

ID	Sites	Linéaire stationnement PL
1	Boulevard Mettwie	255 m
2	Avenue Joseph Baeck	140 m
3	Rue Picard	225 m
4	Avenue du Sippelberg	190 m
5	Rue Alphonse Vandenpeereboom	300 m
TOTAL (m)		1.110 m
TOTAL (evp)		222 evp

En plus des 118 evp existants, **ces 5 sites permettraient d'en réserver 222 de plus au stationnement des poids-lourds, pour un total de 340 evp (soit 1.700 mètres de stationnement).**

De telles propositions permettent d'atteindre les objectifs théoriques du PRPS. Le caractère très dense et résidentiel de la commune ainsi que la relative rareté des voiries à grand gabarit feront toutefois dépendre leur mise en œuvre concrète de certains arbitrages, voire de l'évaluation des demandes reçues. En tout état de cause, le PACS recommande une mise en œuvre progressive de ces nouvelles aires.



Fig. 53 – zone potentielle d'implantation (boulevard Mettwie)



Fig. 55 – zone potentielle d'implantation (avenue du Sippelberg)

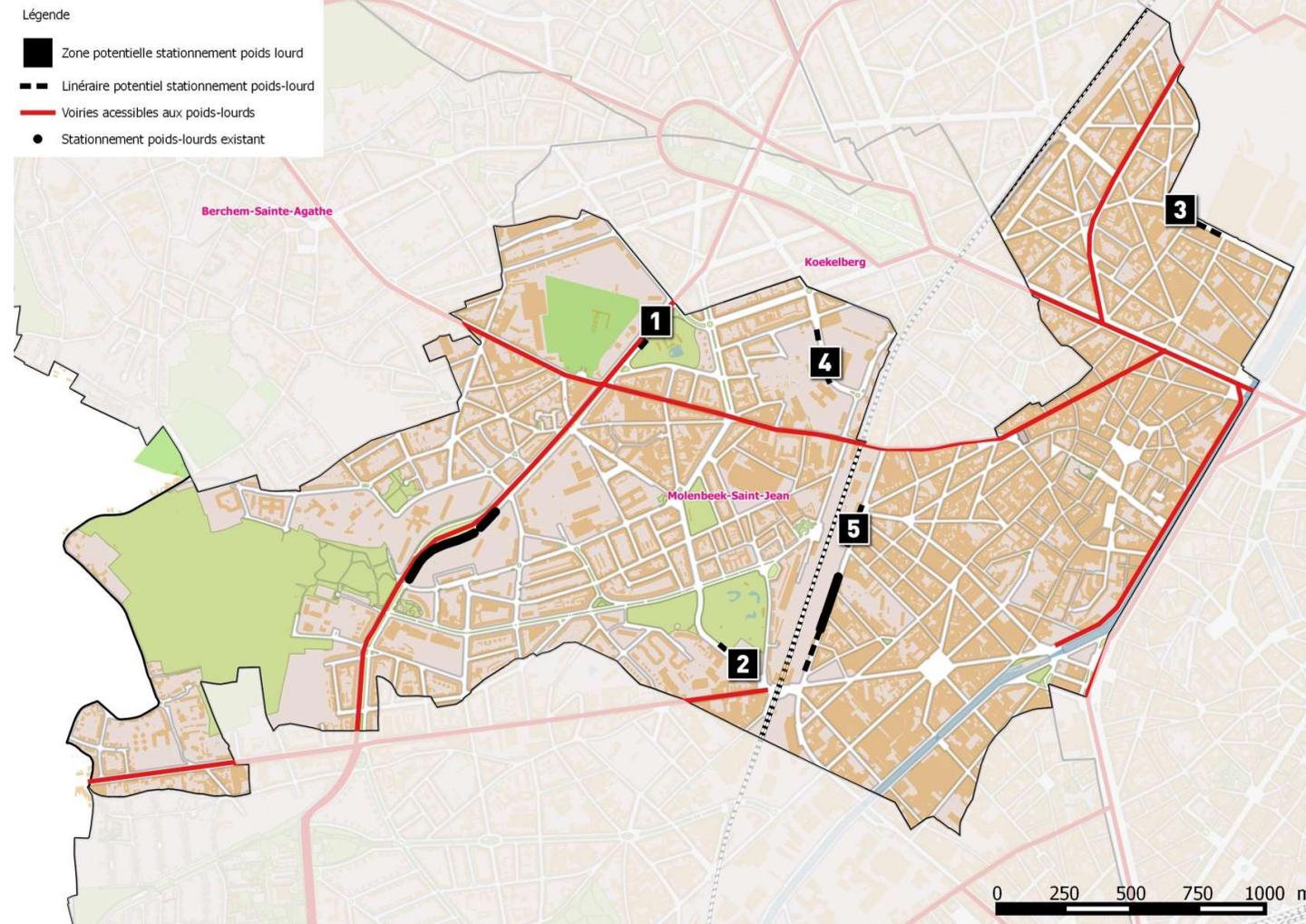


Fig. 54 – zone potentielle d'implantation (rue Picard)



Fig. 56 – zone potentielle d'implantation (avenue Joseph Baeck)

Fig. 57 – plan d'action zone de stationnement poids-lourds

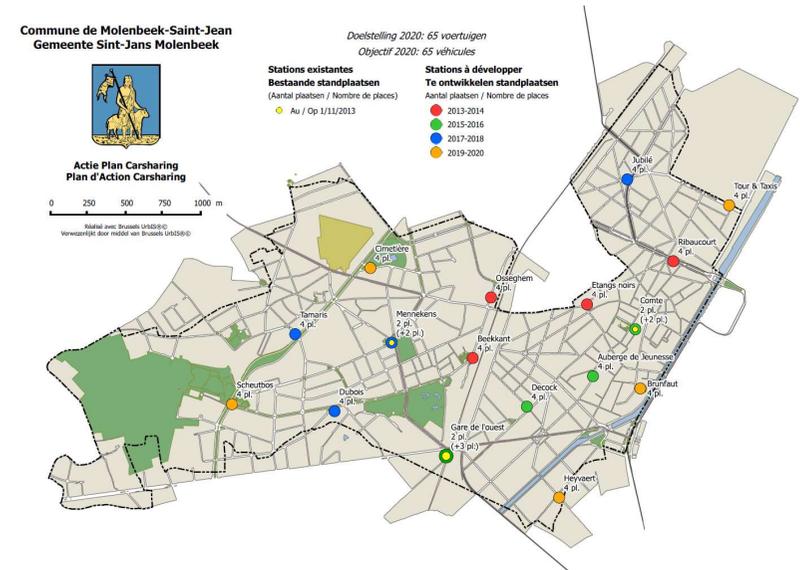


4.3.4 ACTION 3.4 : Voitures partagées

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

D'après ce plan, la Commune vise le déploiement de 17 stations carsharing pour 69 véhicules mis à disposition d'ici 2020 ; ce qui est conforme aux objectifs « horizon 2020 » de l'Arrêté susmentionné.

A noter que ce plan, qui a été élaboré en 2013, devra vraisemblablement voir son calendrier mis à jour et adapté. A ce jour, au-delà des stations initiales, seules celles prévues à Beekkant et à Mennekens ont en effet été créées (voir la figure ci-après).



4.3.5 ACTION 3.5 : Taxis

L'exploitation RER de la gare de l'Ouest va vraisemblablement voir se renforcer son attractivité ; ce qui exige d'améliorer son accessibilité par l'implantation d'1 nouvelle station de taxi. Celle-ci devrait comporter au moins 2 places et pourrait se localiser à hauteur de la rue Verheyden.

4.3.6 ACTION 3.6 : Bus scolaires, autocars et Kiss & Ride

De manière à optimiser l'usage des places de stationnement existantes, et éviter ainsi de prélever un nombre trop important d'emplacements accessibles à tous, le PACS recommande de procéder, lorsque les configurations locales le permettent, à une mutualisation des places réservées aux bus scolaires, aux autocars et au kiss & ride, voire à certaines zones de livraison. Les heures d'utilisation de ces différentes catégories pouvant en effet se chevaucher dans le temps. La matérialisation de ce type d'emplacements réservés se fera par le biais d'un signal E1 interdisant le stationnement (mais autorisant l'arrêt) à certaines heures.

Parmi les 22 établissements et sites identifiés dans le diagnostic comme ne disposant d'aucune aire en voirie permettant les montées et descentes des élèves, 13 en auraient un réel besoin (voir figure ci-après). Les 9 autres bénéficient soit de facilités de stationnement hors voirie, soit d'un plan de déplacement (ou diagnostic de mobilité) n'ayant pas montré la nécessité de disposer d'une telle aire (voir figure ci-après) ou sont fréquentées par un public adolescent.

Après analyse, les 13 établissements présentant de réels besoins peuvent être classés comme suit :

- 8 établissements et sites présentent des conditions locales d'accès ou de stationnement rendant difficile l'implantation d'une aire réservée (voiries résidentielles étroites surtout) ;
- 5 établissements et sites gagneraient à voir implémentée la dépose/montée des élèves, que ce soit sous forme d'aire mutualisant le kiss & ride et l'arrêt des autobus/autocars (maximum 2 zones de 4 evp chacune) ou de stationnement minute (maximum 5 zones de 2 evp chacune).

Au total, jusqu'à 18 places (evp) pourraient donc être converties au bénéfice de la dépose/montée des élèves.

De tels aménagements ne devraient toutefois être mis en œuvre que s'ils constituent une réelle plus-value par rapport à la situation actuelle (stationnements sauvages éventuels, files provoquées par l'arrêt de bus scolaire sur chaussée ...). Une telle situation devra idéalement être appréciée en concertation avec l'école, et tenant compte le cas échéant du Plan de Déplacement Scolaire (PDS).

Fig. 58 – Besoins en stationnement des écoles

Nom	Niveau	PDS/P REDIAG	Présence K&R - zone autocar	Besoin emplacement réservé	Remarques
De Klimpaal	Maternel & primaire	PDS	NON	OUI MAIS	Voirie résidentielle étroite
De Knipoog	Maternel & primaire		NON	OUI MAIS	Voirie résidentielle étroite
Korenbek	Maternel ordinaire		NON	OUI	Stationnement minute
Ecole Sainte-Ursule	Maternel & primaire	PREDIAG	NON	OUI MAIS	Voirie résidentielle étroite
Ecole fondamentale annexée Serge Creuz	Maternel & primaire		NON	OUI MAIS	Voirie résidentielle étroite
La Cité des enfants	Maternel & primaire	PREDIAG	NON	OUI MAIS	Voirie résidentielle étroite
La Plume	Maternel & primaire		NON	OUI	Stationnement minute Déposes/montées mutualisées
La Rose des Vents	Maternel & primaire	PDS	NON	OUI MAIS	Voirie résidentielle étroite
Petit Bois	Maternel & primaire	PDS	NON	OUI	E1 existe déjà (additionnels nécessaires) Stationnement minute
Paruckschool	Maternel	PREDIAG	NON	OUI	Stationnement minute
Regenboog	Maternel & primaire	PREDIAG	NON	OUI MAIS	Voirie résidentielle étroite
Institut Saint-Charles & Sint-Karel Instituut	Maternel & primaire	PREDIAG	NON	OUI	Stationnement minute Déposes/montées mutualisées

Vier-Winden	Maternel & primaire	PDS	NON	OUI MAIS	Voirie résidentielle étroite
-------------	---------------------	-----	-----	----------	------------------------------

Nom	Niveau	Présence K&R - zone autocar	Besoin emplacement réservé	Remarques
Gemeentelijke Basisschool Windroos	Primaire	NON	NON	Pas de besoin identifié dans le prédiagnostic
Basisschool Sint-Martinus	Primaire	NON	NON	Voirie locale en impasse
Campus Saint-Jean	Secondaire ordinaire	NON	NON	Public adolescent
Ecole Fondamentale Libre - Institut Notre-Dame Section Saint-Martin	Maternel ordinaire	NON	NON	Mutualisation possible avec aire existante (Ecole fondamentale communale n°12)
Ecole Fondamentale Libre - Institut Notre-Dame Section Saint-Martin	Primaire ordinaire	NON	NON	Mutualisation possible avec aire existante (Ecole fondamentale communale n°12)
Ecole Fondamentale D'enseignement Spécialisée Libre	Primaire spécialisé	NON	NON	Présence de stationnement hors-voirie
Centre D'études Supérieures D'optométrie Appliquée	Promotion sociale	NON	NON	Public adolescent
Ecole De Dessin Et Des Arts Visuels	Secondaire artistique	NON	NON	Public adolescent
Athénée Royal Serge Creuz	Secondaire ordinaire	NON	NON	Public adolescent

La récente étude menée par Bruxelles Mobilité sur la circulation et le stationnement des autocars en Région bruxelloise⁹ a montré qu'un maillage étendu était nécessaire afin de répondre aux besoins de stationnement de moyenne et de longue durée rencontrés par ce type de services (fonctionnant avec de longues plages de battement entre deux courses).

Deux sites ayant cette finalité potentielle ont ainsi été identifiés sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean, au niveau du boulevard Mettewie. Cette artère offre en effet des gabarits suffisants et des zones de coexistence favorables vis-à-vis des fonctions résidentielles pour l'accueil d'autocars. Elle se situe par ailleurs en deuxième ceinture, le long d'itinéraires favorisant les connexions avec les zones de desserte et de reprise (établissements scolaires principalement).

L'équivalent de 18 EVP répartis en 2 sites (1 site d'implantation = 3 places autocar et 1 place autocar = 3 EVP) serait ainsi à prévoir.

Les sites sportifs

Le plus grand complexe sportif de la commune (concentrant la piscine olympique Louis Namèche et le stade Edmond Machtens) comprend de très larges capacités d'accueil et de stockage d'autocars (>= 10 emplacements).

Le complexe du Sippelberg apparaît a contrario manquer de stationnement autocar, puisqu'aucune station n'y est présente. **Un emplacement pour plusieurs autocars en voirie est ainsi recommandé aux abords de l'entrée.**

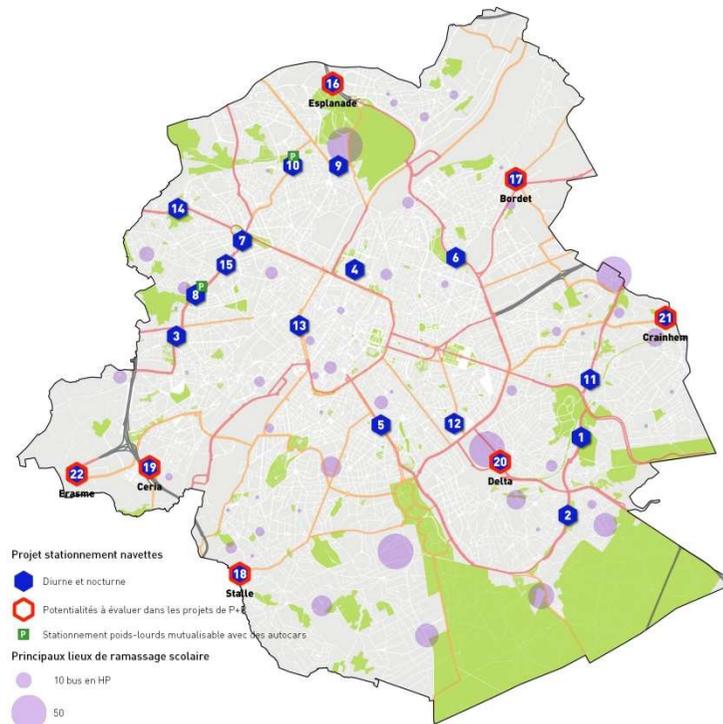
9

http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/articles/na/1050/ESPMOB_Brochure_Autocar_FR_DEF_WEB.pdf

Les sites touristiques

Suite à son déménagement à Tour et Taxis, la Brasserie de la Seine ne conservera que ses unités de production au sein du site actuel. Les visites, assez limitées, ne s'effectueront dès lors plus qu'au niveau du site de Tour et Taxis.

Fig. 59 – plan d'action autocars et navettes (source : étude stationnement et circulation autocars en RBC, Bruxelles Mobilité, 2017)



4.3.7 ACTION 3.7 : Deux-roues motorisés (motos)

Les seuils imposés par le PRPS (de 1 à 3 places 2RM à prévoir pour 200 places voitures) impliquent la mise à disposition de minimum 65 places¹⁰ à maximum 195 places pour les motos.

En considérant que pour opérer une bonne desserte des principaux pôles générateurs, 53 zones de stationnement (ou implantations) 2RM – soit 53 EVP – sont nécessaires, cela représente :

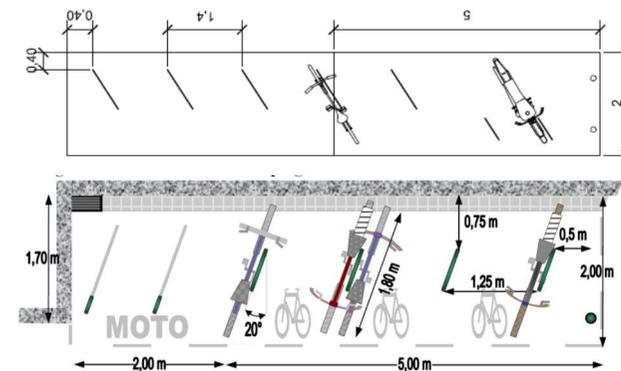
- Un minimum de 106 nouvelles places dédiées aux 2RM, si on opte pour un groupe de 2 arceaux moto par nouvelle implantation (1 arceau moto = 1 place 2RM). Ce type d'implantation est celui qui prévaut lorsque l'on décide de regrouper sur 1 evp les stationnements moto et vélo (voir figure ci-après). Ce type de regroupement a l'avantage de maximiser la lisibilité du stationnement des deux-roues en limitant leur éparpillement dans l'espace public ;
- Un maximum de 159 nouvelles places dédiées aux 2RM, si on opte pour un groupe de 3 arceaux moto par nouvelle implantation (1 arceau moto = 1 place). Ce type d'implantation est celui qui prévaut lorsque l'on décide de ne consacrer 1 evp qu'aux motos (sans groupement avec le vélo).

Du point de vue de la mise en œuvre, l'implantation combinée « moto – vélo » pourra être favorisée au niveau des pôles les plus centraux, où la compétition pour l'espace est plus forte et de manière à maximiser la visibilité du stationnement des deux roues.

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

	EXISTANT	PROJET
Nb. implantations	0	53
Nb. de places 2RM	0	65 - 195

Fig. 60 – Illustration d'un stationnement mixte moto-vélo (sur 7m)

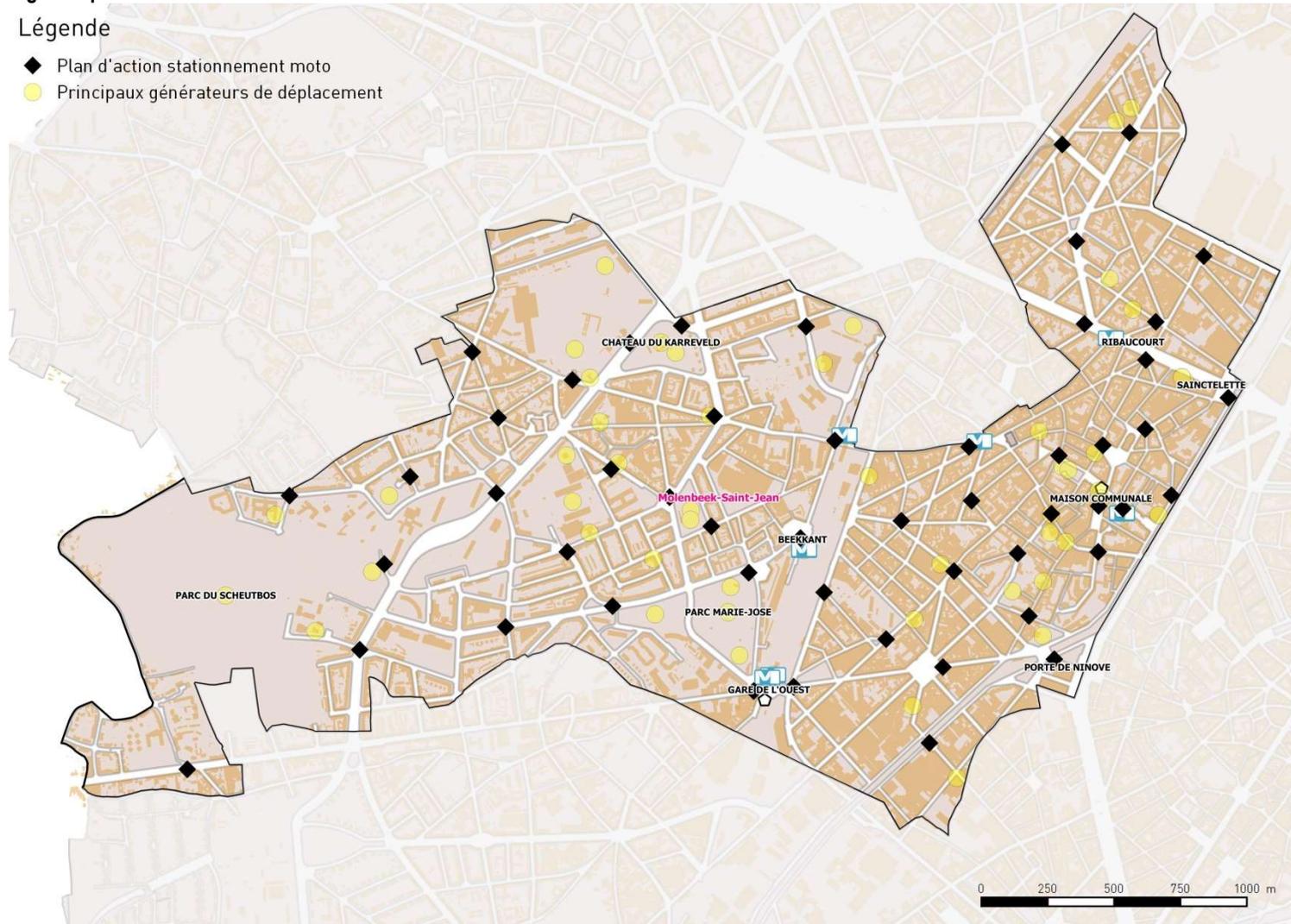


¹⁰ 12955 (places pour voiture) / 200 = 65

Fig. 61 – plan d'action stationnement moto

Légende

- ◆ Plan d'action stationnement moto
- Principaux générateurs de déplacement



4.3.8 ACTION 3.8 : Stationnement des vélos

Courte durée

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

Appliqués à la Commune de Molenbeek-Saint-Jean – qui dispose déjà de 944 places vélo « courte durée » (stations villo! non comprises) pour 13.140 places voiture –, ces objectifs impliquent la création d'un peu plus de **370 nouvelles places vélo**, soit l'équivalent de 185 arceaux (1.314 places vélos à viser – 944 places existantes).

Afin d'opérer une bonne couverture du territoire communal, qui tient notamment compte de l'existence de 2 grandes zones bâties en continu, au moins **96 nouvelles implantations** dédiées au stationnement courte durée des vélos sont à programmer (voir la carte ci-après). Pour atteindre l'objectif de 370 nouvelles places, cela représenterait une moyenne d'à peu près 4 places (soit l'équivalent de 2 arceaux) par implantation.

Les implantations situées à proximité des équipements collectifs, des pôles d'activités et des nœuds ou arrêts de transports publics sont à équiper en priorité, par un ratio pouvant le cas échéant être supérieur à 4 places. Il en va notamment ainsi des stations de métro et des gares, dont les besoins en stationnement vélo ont été récemment étudiés au travers d'un Masterplan

¹¹ Les besoins en stationnement vélo sont calibrés sur la part modale actuelle du vélo à Bruxelles, qui est modulée selon les stations par différents critères complémentaires, dont la

élaboré par Bruxelles Mobilité (2017). Selon la méthodologie poursuivie par la version préliminaire de cette étude¹¹, le nombre de places « courte durée » (offre libre) manquantes pour l'ensemble des 6 stations molenbeekoises considérées serait de 116. Le tableau suivant détaille ces besoins par station.

A noter que pour la gare de l'Ouest, l'étude relative au potentiel et à l'intermodalité des gares RER (Beliris, 2015) recommandait déjà la création de 20 nouveaux emplacements couverts.

Longue durée

Comme l'a montré l'état des lieux, la Commune dispose déjà de 16 box vélos, dont la grande majorité est implantée dans les secteurs les plus urbanisés et denses de la Commune.

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

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

Au-delà du stationnement « longue durée » à destination spécifique des riverains, les nœuds intermodaux que constituent les stations de métro et

distance au centre, l'offre de transport existante, les besoins connexes (riverains surtout) et la demande observée.

gares gagneraient à voir se déployer leur offre en stationnement vélo sécurisé. Selon le tableau qui précède, dont les chiffres sont tirés de l'étude préliminaire du Masterplan vélo, les besoins de ce type se chiffreraient à près de 230 nouvelles places pour l'ensemble de la Commune, allant de 15 pour la Gare de l'ouest à plus de 70 pour la station Beekant.

Stations	Réseau	Offre libre à créer	Offre sécurisée à créer
Beekant	métro	36	72
Comte de Flandre	métro	32	29
Etangs Noirs	métro	16	47
Osseghem	métro	8	36
Ribaucourt	métro	14	30
Gare de l'Ouest	train	10	15
TOTAL		116	229

Source : Masterplan Stationnement Vélo (étude préliminaire), Bruxelles Mobilité, 2017

Fig. 62 - Besoins en stationnement vélos dans les stations molenbeekoises

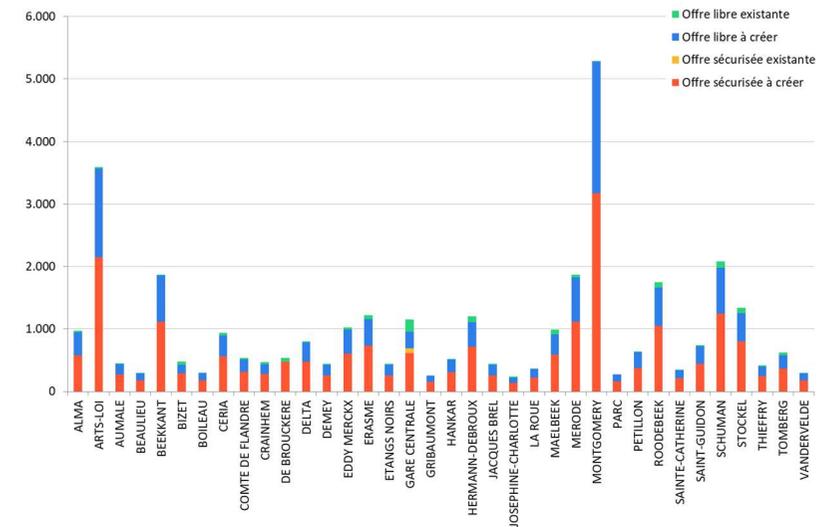


Fig. 63 - Besoins en stationnement vélos sur les lignes 1 et 5 du métro (source : Masterplan vélo, étude préliminaire, Bruxelles Mobilité, 2017)

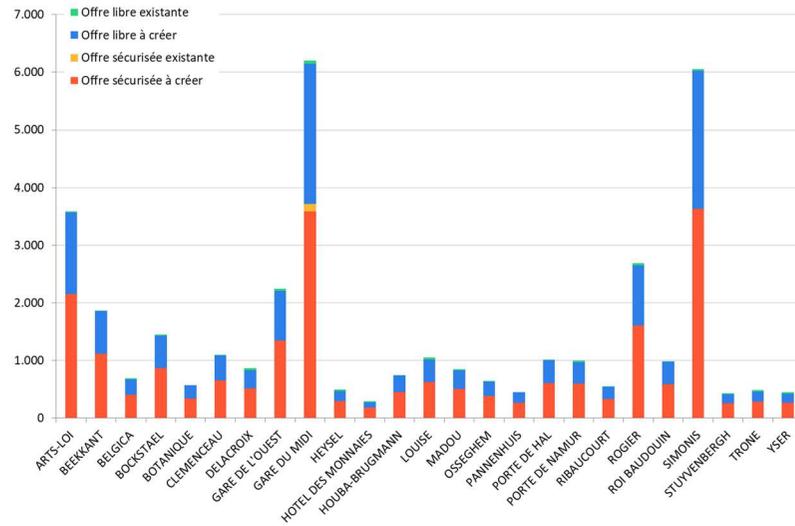
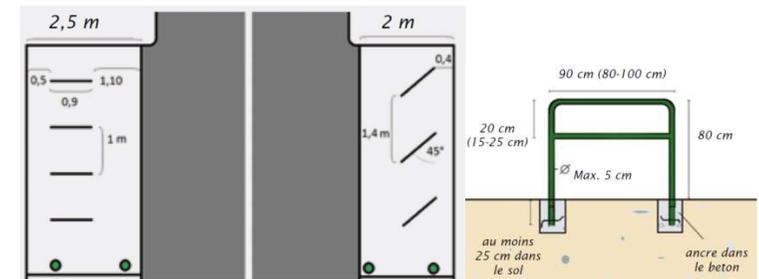


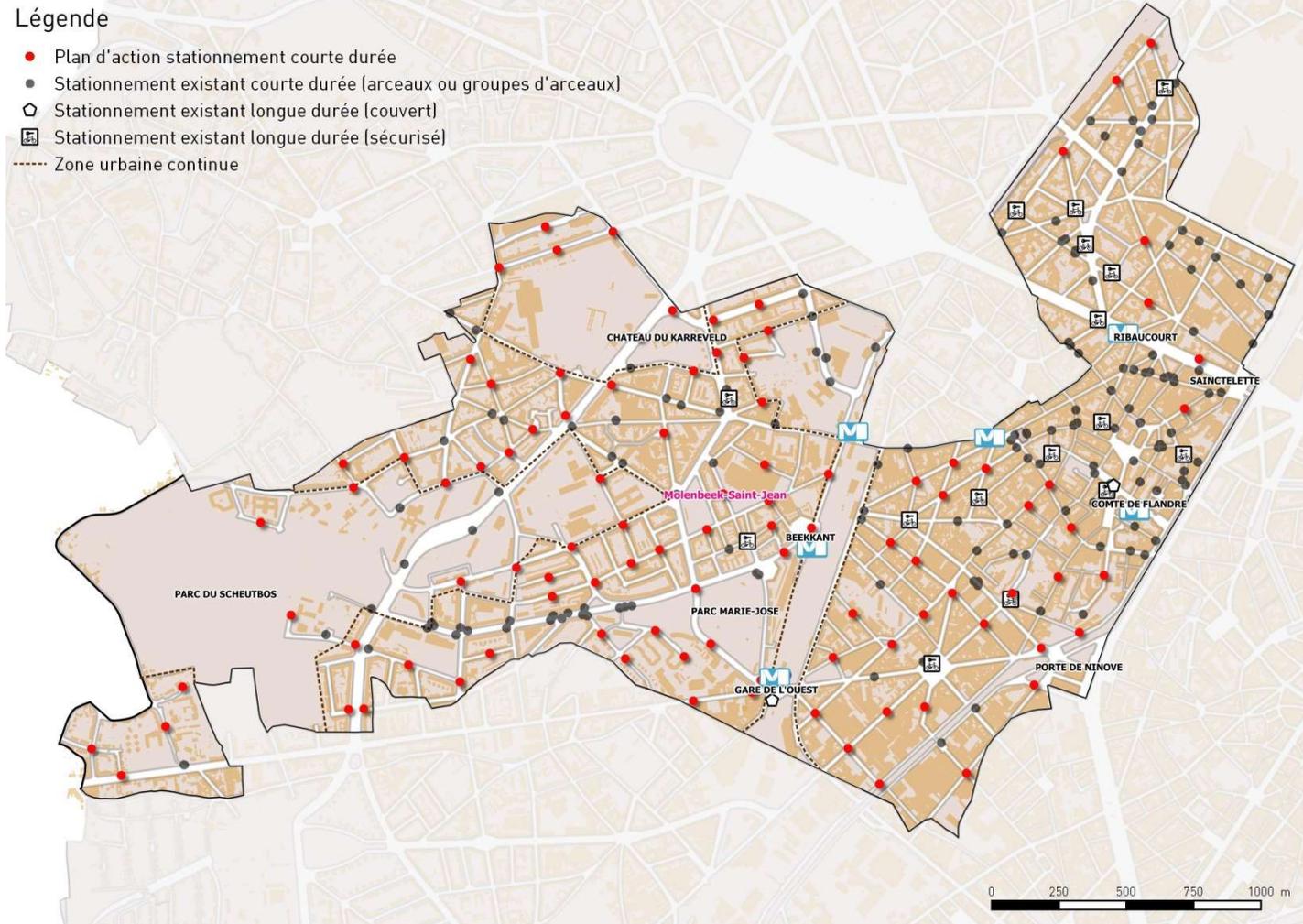
Fig. 64 - Besoins en stationnement vélos sur les lignes 2 et 6 du métro (source : Masterplan vélo, étude préliminaire, Bruxelles Mobilité, 2017)

Fig. 65 – Recommandations pour l'implantation de stationnement vélo sur voirie



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

Fig. 66 – Propositions pour de nouveaux emplacements vélos



Source : Agence de stationnement (2014). Fond de plan : Urbis

4.3.9 Synthèse des actions pour les emplacements réservés

Types de places (1)	Nombre de places existantes (en evp) (2)	Nombre de places projetées (en evp)
PMR	226	274
Livraisons	170	227
Carsharing	12	69
Taxis	6	8
Poids lourds	118	340
Bus, autocars & kiss&ride	42	78
Deux-roues motorisés	0	53
Police	44	44
Autre	29	29
TOTAL	647	1122

Source : parking.brussels, 2017

(1) : stationnement vélo non compris

(2) : 1 evp (Equivalent Véhicule Particulier) = 5 m

4.4 ACTION 4 : Identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie

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

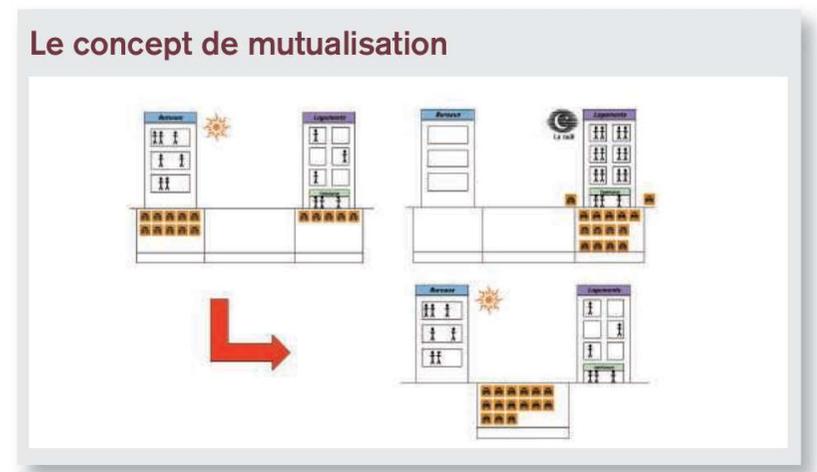
- pour guider la compensation hors voirie des suppressions de places envisagées en voirie dans le cadre de projets de réaménagement ou d'urbanisme (point 1.3.4 ci-avant). Il s'agit ici d'identifier les « options compensatrices », dont il est question dans les art.56 et 57 de l'Arrêté du 18 juillet 2013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

4.4.1 Principe de la mutualisation

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

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

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



Concept de la mutualisation du stationnement

4.4.2 Rappel des suppressions de places envisagées en voirie

L'analyse des principaux projets immobiliers, de réaménagements et d'infrastructures, à venir sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean a montré que :

- soit les projets ne comportaient pas ou peu de suppression de places en voirie (chaussée de Gand, petite ceinture ouest) ;
- soit les projets comportant des suppressions à court terme (environ 40 places au total) sont concentrés à l'est de la commune, le long du canal (rue Pierron, quai de l'Industrie, rue de Ribaucourt) ;
- soit des solutions de compensation sont déjà prévues pour les suppressions. Le projet de réaménagement de la Porte de Ninove prévoit, s'il est réalisé tel que dans la demande de permis d'urbanisme, la suppression de 60 à 90 places de stationnement en voirie (dont 30 à 55 à Molenbeek-Saint-Jean). Le Plan d'Aménagement Directeur prévoirait a priori la compensation de ces places par la création d'un parking souterrain d'environ 100 places ;
- soit les projets étaient encore trop peu avancés pour en estimer avec précision l'impact sur d'éventuelles suppressions de places en voirie (ICR, ZIR « Territoire du Canal » et « Gare de l'Ouest », rue Alphonse Vandenpeereboom, etc.).

4.4.3 Options de compensation existantes pour les suppressions envisagées

Avec 94 places de stationnement en moyenne inoccupées, la seule optimisation du parking Brunfaut est déjà une piste de compensation suffisante pour les suppressions de stationnement en voirie effectuées ou

envisagées à proximité du parking (25 places supprimées rue Pierron et quai de l'Industrie) et couvrirait ainsi la plupart des besoins.

Afin d'améliorer la fréquentation du parking, l'étude commanditée par l'Agence du stationnement quant à l'optimisation de l'exploitation du parking Brunfaut met en évidence plusieurs recommandations :

- Mettre en conformité le parking (électricité, aération, ascenseur) ;
- Améliorer son niveau de confort (amélioration de l'accès pour tous les usagers, rénovation de l'éclairage, stopper les infiltrations...) ;
- Améliorer son niveau de service (box pour vélos, prises pour véhicules électriques...) ;
- Mener une campagne de visibilité via différents canaux et de manière répétée ;
- Mettre en place le téléjalonnement dynamique ;
- Proposer des abonnements intéressants pour les riverains et pour les travailleurs ;
- Conclure des accords avec les activités proches du parking (commerces, musées, hôtels,...) ;
- S'aligner sur le tarif du stationnement en voirie et en informer les usagers.

A plus long terme, le parking prévu dans le cadre du PAD Porte de Ninove pourrait également servir la compensation de places supprimées en voirie dans la zone du canal.

Seules les 15 places supprimées rue de Ribaucourt seraient trop éloignées du parking Brunfaut pour être compensées par celui-ci. Pour celles-ci, des solutions de compensation peuvent être recherchées parmi le potentiel de places existant hors voirie non mutualisé à ce jour (chapitre suivant).

4.4.4 Potentiel de mutualisation

Potentiel total

Au-delà du parking Brunfaut qui pourrait être optimisé, le territoire communal recèle un gisement non négligeable de places déjà existantes hors voirie. Ce gisement constitue autant de pistes à investiguer en vue d'une mutualisation des infrastructures, essentiellement au bénéfice du stationnement riverain. Les places destinées au logement sont naturellement exclues du potentiel mutualisable car déjà utilisées au bénéfice du stationnement résidentiel.

Le potentiel de mutualisation théorique maximum peut ainsi être estimé à près de 9.000 places, essentiellement réparties dans les bureaux (plus de 4.000 places), l'industrie (près de 2.500 places) et le commerce (1.800 places). Comme le montre la figure qui suit (pour laquelle l'Agence tient une liste exhaustive), cette offre se localise essentiellement :

- Dans la partie est de la commune, avec une concentration plus forte de bureaux au nord-est, près de l'avenue du Port et du site de Tour & Taxis (plus de 1.600 emplacements), et d'industries dans la partie sud-est à proximité du canal (près de 1.200 emplacements) ;
- Autour de la gare de l'Ouest (industrie et commerces notamment) ;
- Entre la chaussée de Gand et la rue Osseghem (près de 1.000 emplacements en catégorie « commerces » notamment).

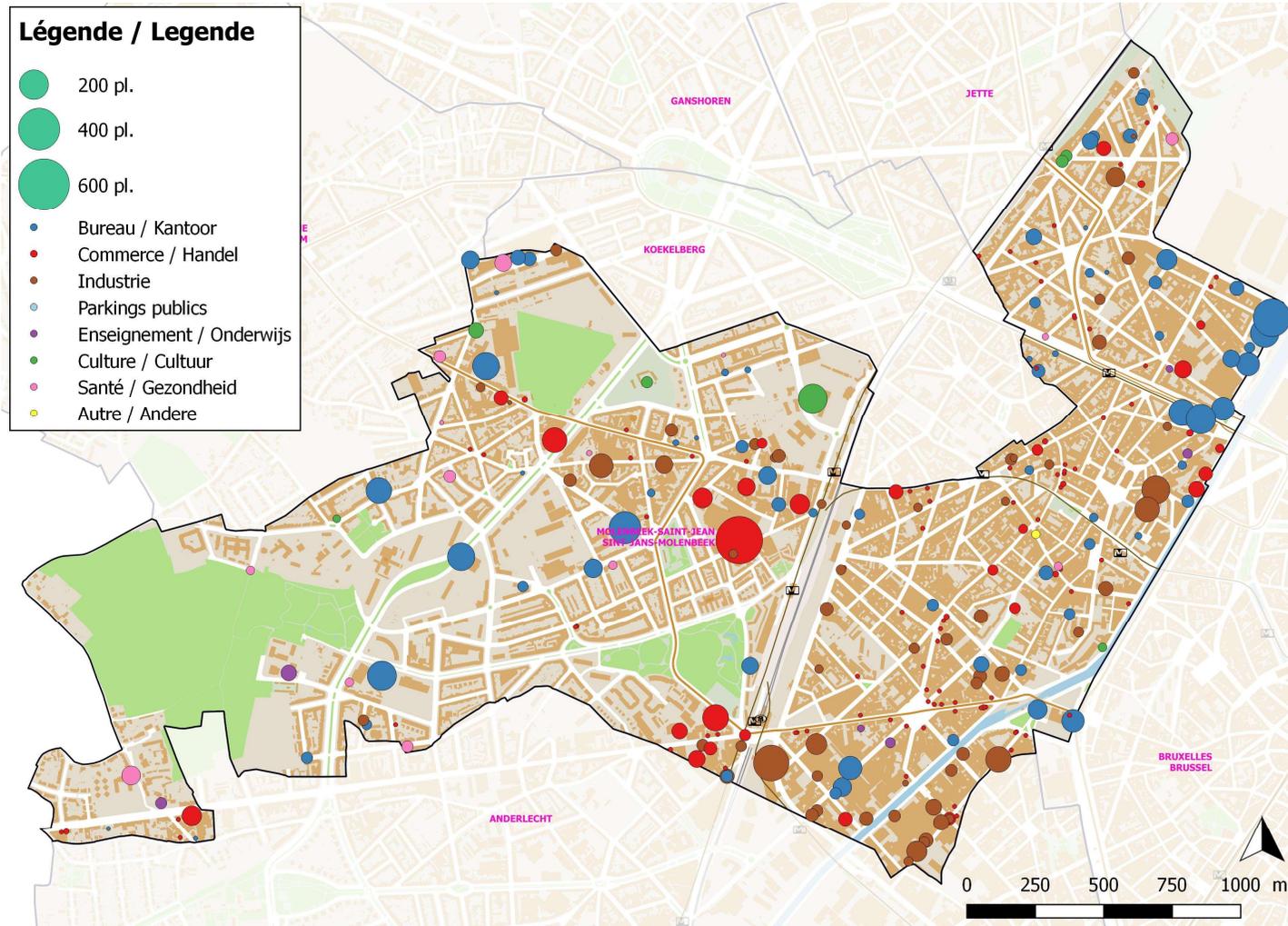


Fig. 67 - Localisation de l'offre hors-voiture potentiellement mutualisable

Source : Agence de stationnement, août 2017

Potentiel disponible 24 / 24

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

Situation actuelle

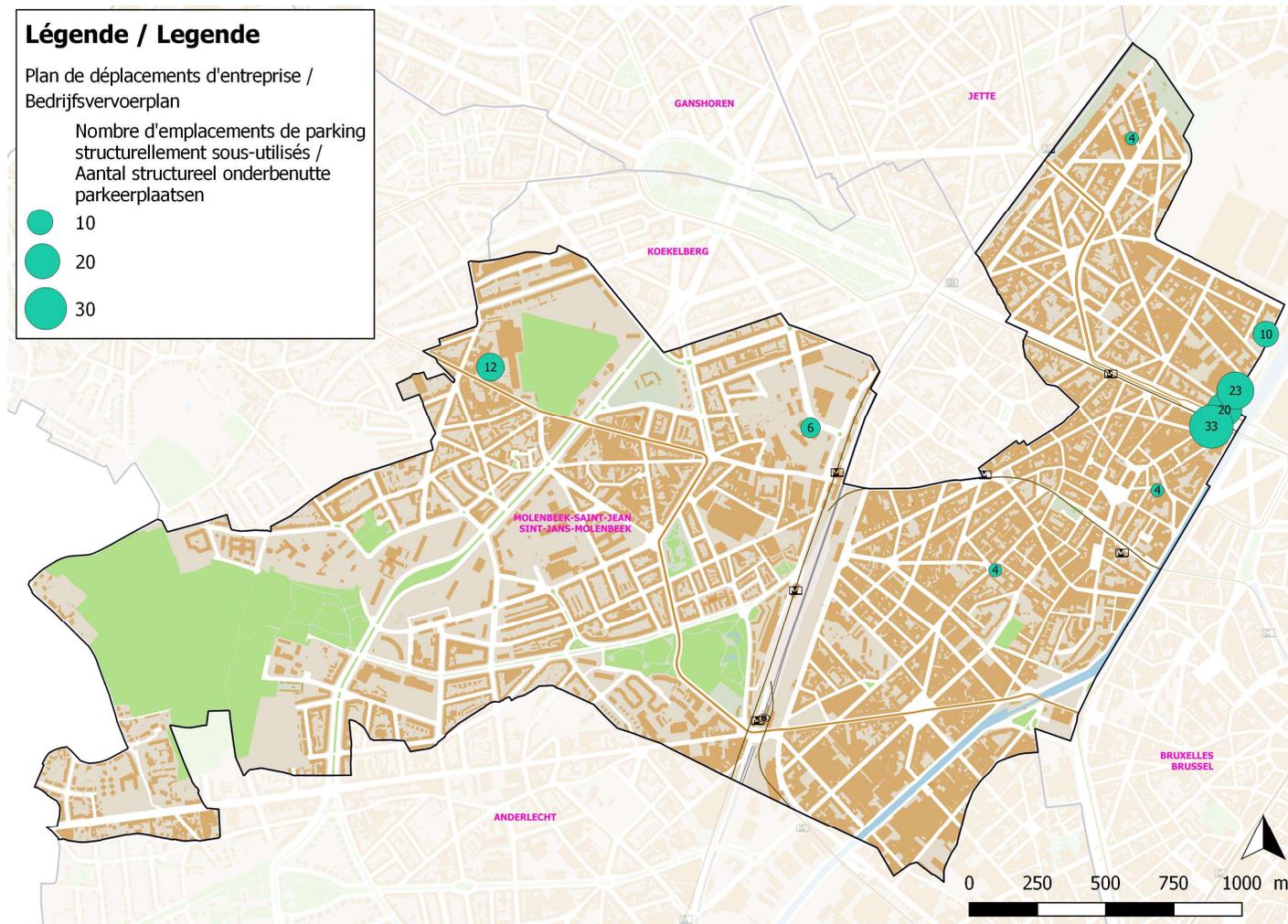
Selon les données disponibles (PDE), ce type de potentiel resterait à l'heure actuelle limité à Molenbeek-Saint-Jean. Seuls 9 sites seraient a priori concernés, parfois dans des proportions assez faibles, pour un total de 116 places.

Entreprise	Adresse	Estimation du nombre d'emplacements de parkings structurellement sous-utilisés
Wallonie-Bruxelles International	Place Saintelette, 2	20
KBC Securities	Avenue du Port, 12	10
Takeda Christiaens - Takeda Belgium	Chaussée de Gand, 615	12
KBC - Avenue du Port	Avenue du Port, 2	23
Athénée Royal Serge Creuz	Avenue du Sippelberg, 2	6
SCA TAXIS AUTOLUX	Rue du Maroquin, 1	4
OXFAM SOLIDARITE - QUATRE-VENTS	Rue des Quatre-Vents, 60	4
SDRB - site Gosset	Rue Gabrielle Petit, 6	4
Ministère de la Communauté Française	boulevard Leopold II, 44	33
TOTAL		116

Source : Agence régional du stationnement, 2017

Fig. 68 On note que plusieurs parkings disposant a priori de réserves de stationnement se situent au nord-est de la commune. Cette piste pourrait être explorée dans le cadre des compensations liées au réaménagement de la rue de Ribaucourt.

Fig. 68 – Localisation et nombre d’emplacements de parking structurellement sous-utilisés d’après les PDE



Source : Agence de stationnement, août 2017

Situation future

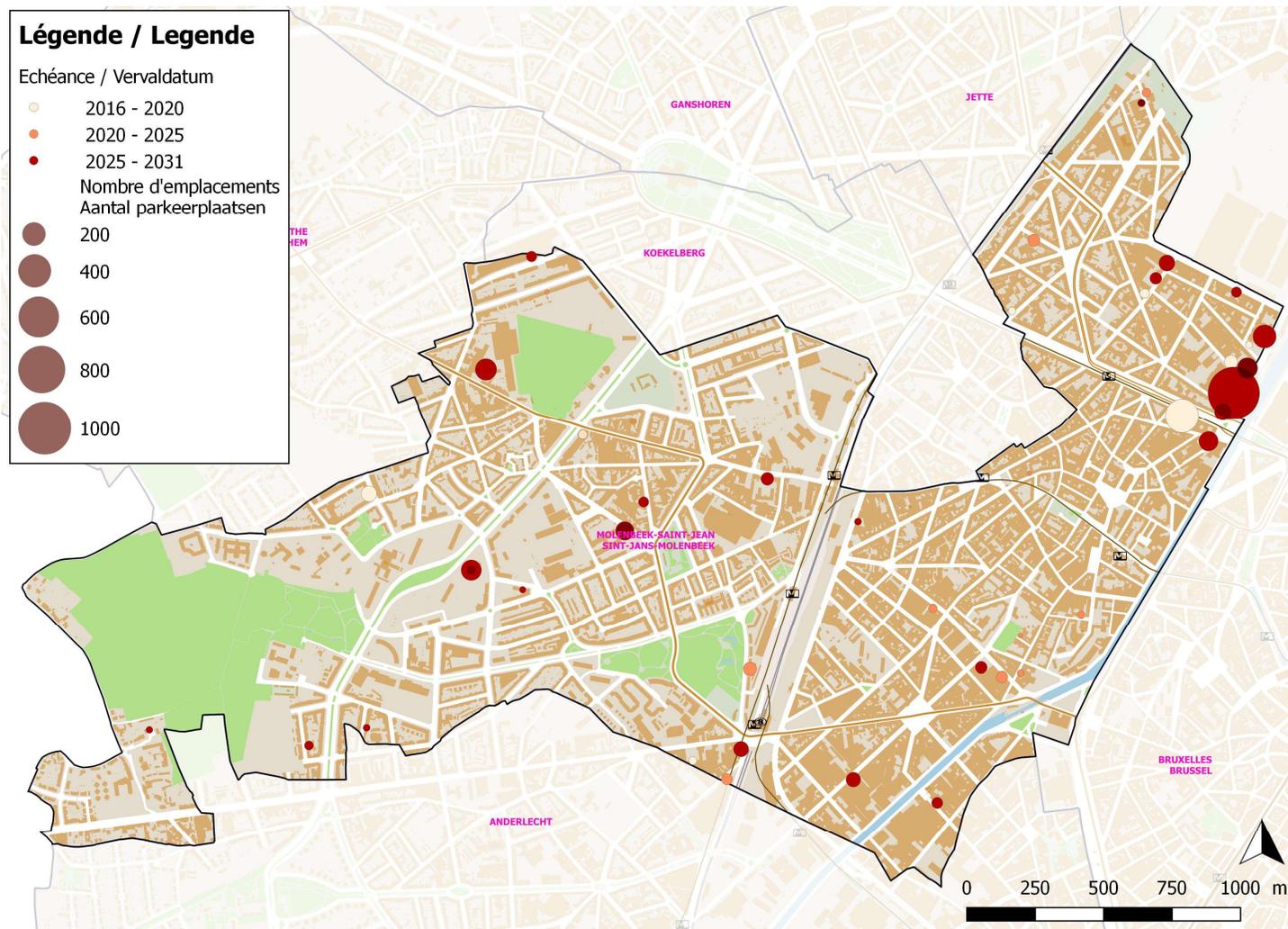
La nouvelle législation « COBRACE » (Code Bruxellois de l’Air, du Climat et de l’Energie) est susceptible de conduire à l’accroissement progressif de ce stock, et donc d’étendre le potentiel de mutualisation 24/24. En effet, en fixant un plafond au nombre de places associées aux parkings de bureaux (selon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

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

Échéance du PE	Court terme (< 2020)	Moyen terme (2020 - 2025)	Long terme (> 2025)
Parkings de bureaux (sites)	9	17	28
Nombre d’emplacements dans les parkings de	687	360	2916

Données : Observatoire des bureaux, Stratec et Nace

Fig. 69 – Potentiel de mutualisation 24/24h selon l'application du COBRACE



Source : Agence de stationnement, août 2017

4.4.5 Conclusion

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

Il apparait que les suppressions de stationnement en voirie effectuées à court terme pourraient être compensées hors voirie : soit par une offre publique existante (parking Brunfaut), soit par une offre qui n'est pas encore mutualisée mais a priori disponible immédiatement et 24h/24h (parkings de bureaux situés au nord-est de la commune et présentant des excédents sur base des Plans de déplacements d'entreprise).

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

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

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

4.5 ACTION 5 : Mise en conformité de la politique communale avec les nouvelles orientations régionales

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

Cette nouvelle version opère surtout certains changements en matière de dérogation, qu'il convient de faire retentir dans le PACS, et à sa suite dans le règlement communal concerné :

- Définition et tarification
- Sectorisation

4.5.1 Dérogations : définition et tarification

Les deux tableaux suivants résument respectivement les principales dispositions qui sont désormais à observer en matière de dérogation dans l'ensemble de la Région et les changements subséquents à prévoir pour la Commune.

A noter qu'à la suite des articles 76 et 77 du nouvel Arrêté, la Commune se réserve la possibilité de limiter le nombre de cartes de dérogation délivrées aux « professionnels », ou à certaines de leurs sous-catégories. Cette mesure permettrait de contribuer à soulager la pression s'exerçant sur le stationnement en voirie. En effet, la maîtrise du nombre de cartes délivrées est fondamentale pour garantir le bon fonctionnement des zones réglementées, et donc pour maintenir une certaine disponibilité en places libres. En outre, il incombe à la Commune et / ou à l'Agence, selon les cas,

de vérifier le respect des conditions de délivrance des cartes et notamment l'authenticité et la validité des documents présentés.

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

Dérégations au stationnement réglementé de voirie (PRPS)	Modalités de délivrance				Modalités d'usage		
	Bénéficiaires (ayants droit)	Autorité délivrante	Conditions d'accès	Prix	Validité zonale	Validité géographique	Validité dans le temps
Riverains	Personne inscrite au Registre de la Population ou au Registre d'Adresse de la commune Personne domiciliée dans la commune, durant la procédure de changement d'immatriculation (étrangère => 04/16) Personne ayant une seconde résidence dans la commune ** Personne domiciliée dans la commune, et ayant un besoin spécifique de stationnement dans le cadre d'un système de partage de voirie pour particuliers reconnu par la RBC***	Collège OU Agence	Art.48-51 : - 1 carte par immatriculation et par véh. (sauf div. véh. partagé entre particuliers); - Que pour véh. < 3,3T; - Pour véh. partagé entre particuliers : au moins 3 particuliers dont 2 domiciliés RBC; - Preuve immatriculation ou que la personne dispose du véh. d'une façon permanente - Max 2 cartes / ménage (3e carte possible après avis Agence et selon critères à justifier au PACS)	3e carte = 100€/an MIN 2e carte = 90€/an MIN 3e carte B. carte résidence secondaire = 250€/12 mois		Secteur de stationnement* du domicile	1 carte à une durée de validité de 12 ou 24 mois, au choix du demandeur
Prestataire de soins médicaux urgents	Médecins généralistes et pédiatres dispensant des soins médicaux urgents (= "personnes prodiguant des soins médicaux et possédant un numéro INAMI, lorsqu'ils sont amenés à dispenser immédiatement un secours approprié à toute personne dont l'état de santé par suite d'un accident ou d'une maladie soudaine ou de la complication soudaine d'une maladie qui requiert une intervention urgente")	Agence	Art.63 : - N°INAMI en tant que dispensateur de soins individuels - 1 carte = 1 immatriculation	200€/an		Ensemble des mailles et secteurs fixes de la Région	En intervention, soumise à durée de prestation des soins médicaux urgents à une durée maximale de 2h
Prestataire de soins médicaux à domicile	personnes dispensant des soins médicaux à domicile et qui disposent d'un numéro INAMI, et qui soit sont liés à des organisations reconnues par la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande et la Commission communautaire commune ou agréés par une fédération professionnelle de prestataires de soins. Les prestataires de l'aide médicale à domicile comprennent les vétérinaires	Agence	Art.66 : - Dispenser des soins médicaux à domicile = posséder un N°INAMI = être lié à une organisation reconnue (ou être agréé) - 1 carte = 1 immatriculation	75€/an		Ensemble des mailles et secteurs fixes de la Région	En intervention, soumise à durée de prestation des soins médicaux, avec une durée maximale de 2h
Voiture partagée	exploitants de véhicules à moteur partagés reconnus par la Région	Agence	Art.69 : 1 carte = 1 immatriculation	25€/an		Ensemble des mailles et secteurs fixes de la Région	Toujours valable
PMR	Voie Régionale Fédérale					Ensemble des mailles et secteurs fixes de la Région	
Professionnel	entreprises et indépendants ayant leur siège social ou d'exploitation en RBC personnes physiques ou morales qui démontrent qu'elles doivent, pour l'exercice de leur profession, effectuer différentes interventions dans la Région de Bruxelles-Capitale et qui en apportent la preuve à l'Agence Établissements d'enseignement implantés en RBC Membres du personnel des différentes zones de polices de la RBC	Collège OU Agence	- Etre titulaire d'une profession libérale, indépendante ou entreprise prise. Par l'entreprise, il y a lieu d'entendre toute personne morale quel que soit son statut, notamment les sociétés reprises à l'article 2 du Code des sociétés, les institutions publiques et privées, les établissements rattachés aux cultes visés par la loi sur le temporel des cultes et l'ordonnance du 29 juin 2006 relative à l'organisation et au fonctionnement du culte islamique, les établissements d'assistance morale du Conseil central iliaque visés par la loi du 21 juin 2002, les établissements d'enseignement non obligatoires, les hôpitaux, cliniques, polycliniques et dispensaires de soins, les œuvres de bienfaisance et les ASBL (art.84.1) - Demande à introduire par la personne elle-même ou son chef d'ETa accompagné d'un POS, PDE ou équivalent (art.84.2) - Démontrer le besoin d'effectuer différentes interventions en RBC, pour l'exercice de la profession, et en apporter la preuve à l'Agence (art.84.2) - Demande à introduire par la personne elle-même ou son chef d'ETa accompagné d'un POS, PDE ou équivalent (art.84.2) - Tout établissement organisé, reconnu ou conventionné par une communauté et les crèches publiques ou qui appliquent des tarifs liés au revenu (art.84.3) - Demande à introduire par la personne elle-même ou son chef d'ETa accompagné d'un POS, PDE ou équivalent (art.84.2) - Demande à introduire par la personne elle-même ou son chef d'ETa accompagné d'un POS, PDE ou équivalent (art.84.2)	1-9 cartes = 200€/an MIN 6-20 cartes = 300€/an MIN 21-30 cartes = 600€/an MIN >30 cartes = 800€/an MIN 90€/mois MIN 75€/an MIN 75€/an MIN		Secteur de stationnement* du siège social ou d'exploitation OU secteur(s) assigné(s) Lorsque le membre du personnel d'un établissement d'enseignement est actif dans plusieurs écoles, la carte de dérogation est valable pour les différents secteurs de stationnement de ces écoles si les écoles sont situées (art.84.3) Lorsque le membre du personnel est actif comme agent dans plusieurs communes, la carte de stationnement est valable pour les différents secteurs de stationnement de ces communes si les communes sont situées.	
Visiteurs	Automobilistes visiteurs	Collège OU Agence	Art.90-92 : - Seule 1 carte de dérogation « visiteurs » par ménage ; - La carte est octroyée par ménage et par an pour MAX 100 périodes de 4h30	MIN 2,5€/Véhicule par période de 4h30		Secteur de stationnement* assigné (le cas échéant, identique à celui assigné pour la carte "riverain")	Max 100 périodes de 4h30 par an

réalisation : parking.brussels

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

** = ancienne carte "riverain temporaire"

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

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

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

Pour les règles d'utilisation des cartes : voir Arrêté

Types de dérogations en vigueur à Molenbeek-Saint-Jean (PRPS)	Adaptations à prévoir à la suite de la nouvelle réglementation régionale (2016)*
Riverain	Bénéficiaires à adapter (selon ce qui est mentionné ci-dessous)
Riverain temporaire	Personnes avec besoin ponctuel de stationnement => dérogation "visiteurs" + adaptation tarif & validité temporelle Personnes avec résidence secondaire => dérogation "riverain" + adaptation tarif
Autres usagers	Entreprises & indépendants Dérogation pour "professionnels" Adaptation tarifs
	Commerçants ambulants Dérogation supprimée => dérogation pour "entreprises & indépendants"
	Chantier temporaire Dérogation supprimée => dérogation pour "entreprises & indépendants"
	Écoles et crèches Dérogation pour "professionnels" (Etablissements scolaires)
	Automobilistes visiteurs A distinguer des dérogations pour "professionnels" Adaptation tarifs (2,5€/véhicule/période de 4h30) & validité dans le temps (max.100 périodes de 4h30)
	Véhicule > 3,5T Dérogation supprimée => dérogation pour "professionnels"
Prestataire de soins médicaux <i>urgents</i>	Durée de stationnement (2 heures max)
<i>non urgents</i>	Remplacée par dérogation pour prestataires de soins médicaux "à domicile" + bénéficiaires à préciser
Voiture partagée	Adaptation tarif
Multi-secteurs temporaire	Dérogation supprimée => dérogation pour "riverains"
Intervention (plusieurs secteurs de la Région)	Dérogation pour "professionnels"

*Sectorisation non comprise

4.5.2 Dérogations : Mise en place de la sectorisation

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

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

le domicile, le siège social ou le siège d'exploitation, et de mailles limitrophes, pour autant que les principes ci-dessus soient respectés. Le secteur de stationnement attribué peut ainsi être situé sur le territoire de plus d'une commune (moyennant accord préalable entre les communes concernées). Le demandeur dispose de la possibilité de solliciter l'octroi d'un secteur alternatif, notamment de manière à incorporer une maille non limitrophe (au plus) accueillant l'entrée d'une station de métro ou d'une gare (conditions définies par l'art.46quater) ;

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

Telle que conçue ci-dessus, et quel que soit le système visé, la sectorisation devrait permettre d'aider à la résolution des problèmes identifiés dans le cadre du diagnostic (forte monopolisation du stationnement de voirie par les détenteurs d'une dérogation).

Le projet d'actualisation du PCM a néanmoins démontré que la possibilité d'accéder à une maille non limitrophe incorporant une station de métro risquerait de limiter ces effets, en :

- facilitant les déplacements internes à la commune en voiture pour les riverains de la périphérie, au détriment de reports modaux vers les modes actifs et les transports publics ;
- exacerbant la saturation du stationnement aux abords des stations de TC, au détriment de leurs riverains.

Sur la base des règles exposées ci-dessus, la figure suivante présente le projet de découpage sectoriel de Molenbeek-Saint-Jean en « mailles de stationnement », établi en concertation entre les services techniques de parking.brussels, de la Commune de Molenbeek, des communes limitrophes et de Brulocalis. Ce projet subdivise la Commune en 20 mailles, dont 9 entièrement comprises dans le territoire communal et 11 partagées avec une commune bruxelloise voisine (voir page suivante).

A noter que si le système du « maillage » présente l'avantage d'offrir des périmètres de stationnement mieux centrés par rapports au lieu de résidence (ou au siège d'exploitation) et libérés des effets de bords dus aux frontières communales, il n'est véritablement opérationnel et donc envisageable qu'à la condition que les communes voisines mettent en place un système analogue. Dans le cas contraire, le découpage de la Commune en 3 à 4 secteurs fixes entièrement inscrits dans les limites de la Commune pourra être privilégié.

4.5.3 Autres mesures de mise en conformité

L'article 5 de l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale stipule qu'une place de stationnement située dans une zone réglementée est soumise aux réglementations concernées « tous les jours de la semaine de 9h à 18h à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux applicables dans tout le pays ».

L'article 5 de l'Arrêté susmentionné précise qu'un PACS peut prévoir des réductions locales de cet horaire « lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier le justifie ». Dans ce cas, l'avis de l'Agence du stationnement est requis.

Par souci de conformité avec ce qui précède et de manière à garantir la cohérence avec les situations qui prévalent dans les communes voisines ainsi que dans les zones vertes molenbeekoises (prévention contre le report le samedi), le PACS recommande la généralisation d'un horaire de réglementation en zone bleue, courant du lundi au samedi inclus. Ce qui implique la réduction des modalités particulières (indiquées sur la signalisation) limitant au vendredi la plage de réglementation de cette zone.

En tout état de cause, le maintien de telles modalités doit faire l'objet de justifications de la part de la Commune eu égard aux spécificités des voiries et quartiers concernés, notamment considérant leurs niveaux d'occupation et de rotation le samedi.

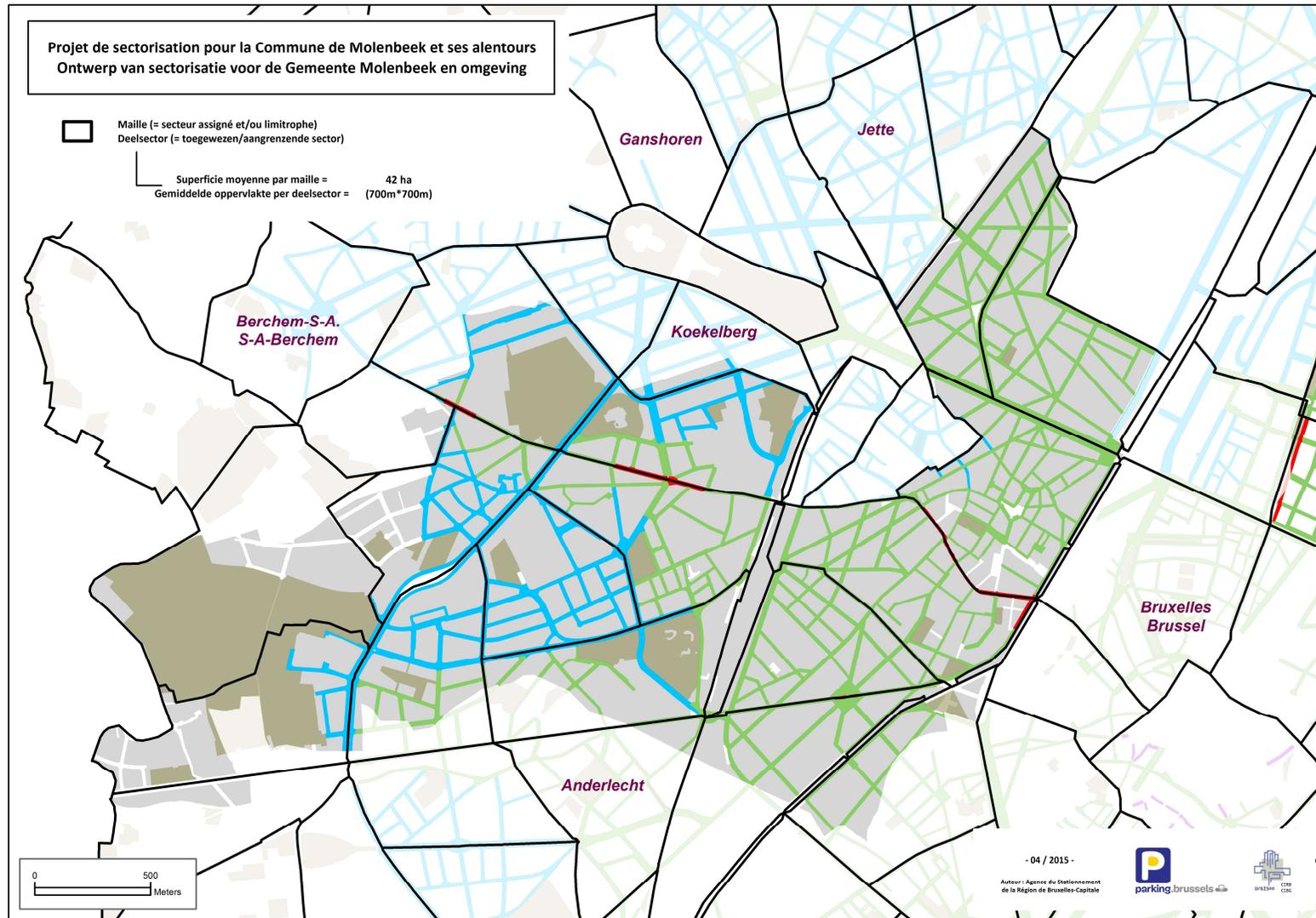


Fig. 70 – Projet de sectorisation à Molenbeek-Saint-Jean

4.6 ACTION 6 : Suivi et évaluation bisannuelle du PACS

4.6.1 Observatoire du stationnement

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

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

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

De manière à préparer ce travail d'évaluation, la mise en place d'un observatoire du stationnement est recommandée. Son objectif principal est de collecter l'information nécessaire au suivi des indicateurs et données relatives au stationnement, selon les méthodes proposées par l'Agence du

Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Cet observatoire pourra être mis en place sous forme de partenariat entre la Commune et l'Agence.

4.6.2 Groupe de travail stationnement

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

5. Synthèse des actions à mettre en œuvre : phasage des actions

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

Principes fondamentaux du calendrier :

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

Action 1
Ajuster la politique de réglementation en voirie

Action 2
Optimiser le contrôle du stationnement et ses mesures connexes

Action 1.1 - Extension de la zone rouge ds le centre

Action 1.2 - Réglementer l'ensemble de l'offre sur voirie

Action 1.3 - Déploiement de la zone grise autour du parking Brunfaut

Action 1.4 - Ajustements complémentaires

Action 2.1 - Adapter les ressources dédiées au contrôle :

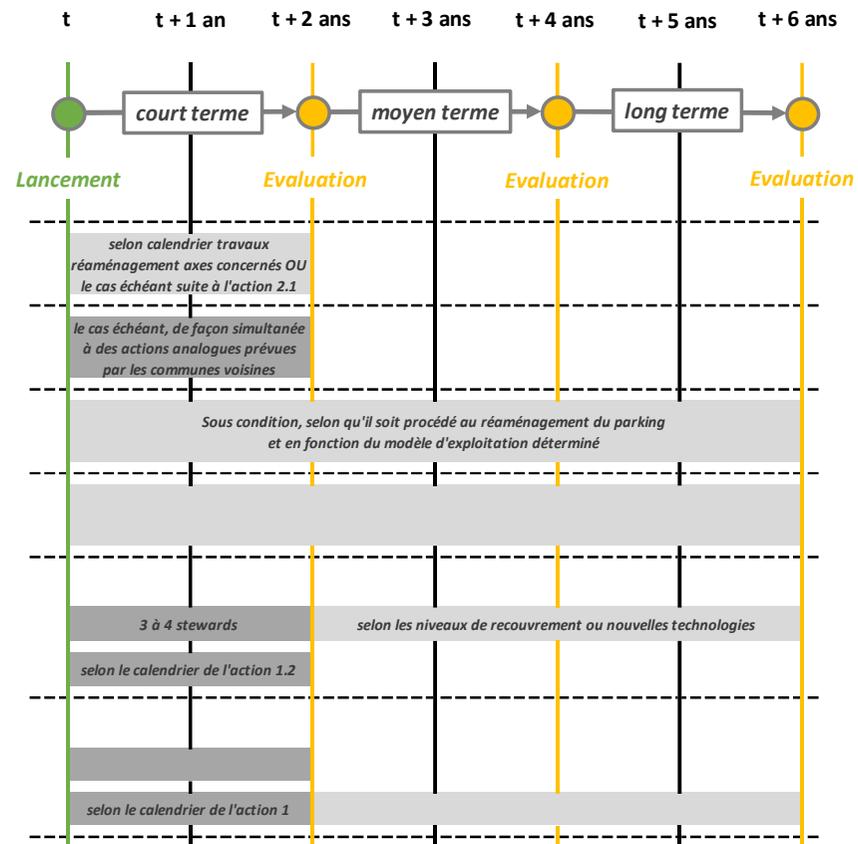
Optimiser le contrôle des réglementations existantes

Assurer un contrôle efficace des nouvelles réglementations

Action 2.2 - Soutenir l'adaptation des ressources dédiées au contrôle

Améliorer le niveau de perception des redevances

Assurer une bonne communication



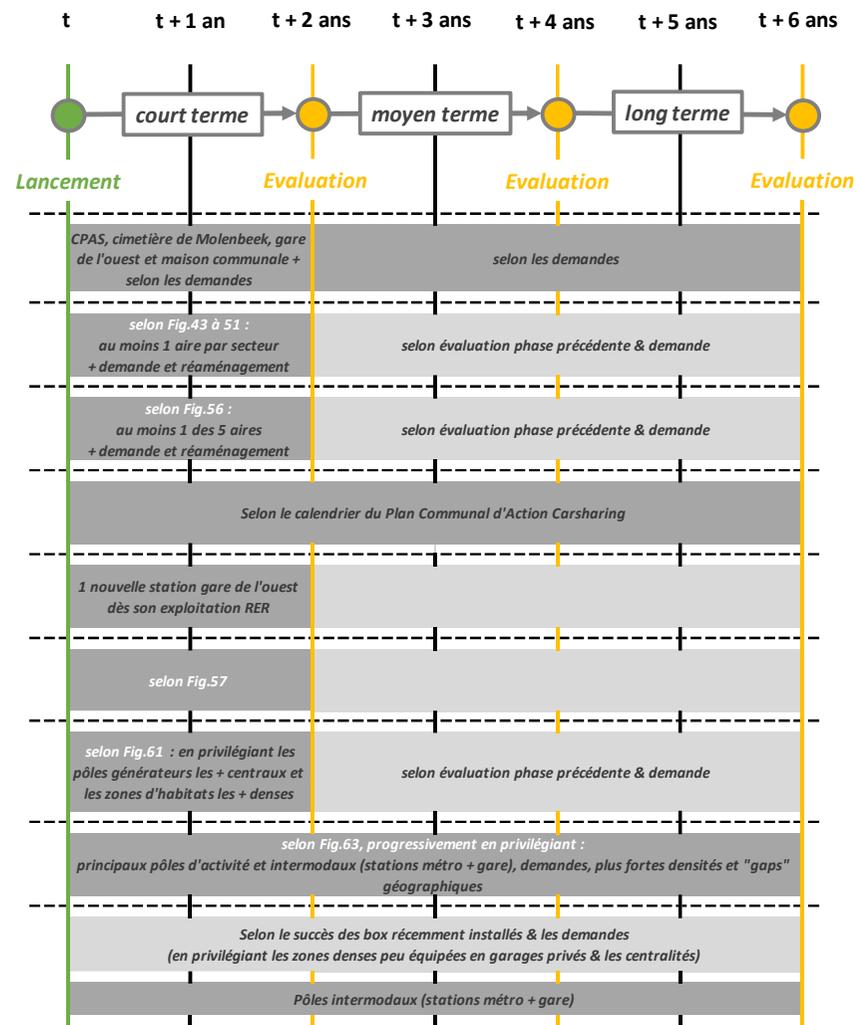
Principes fondamentaux du calendrier:

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

Action 3

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

- Action 3.1 - Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- Action 3.2 - Livraisons
- Action 3.3 - Poids-lourds
- Action 3.4 - Carsharing
- Action 3.5 - Taxis
- Action 3.6 - Bus / autocars & Kiss&Ride
- Action 3.7 - Deux-roues motorisés (2RM)
- Action 3.8 - Vélos courte durée
- Action 3.9 - Vélos longue durée



Principes fondamentaux du calendrier :

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

Action 4 Mutualisation	<i>Action 4 - Identifier les stocks mutualisables de places hors voirie</i>
Action 5 mise en conformité de la politique communale	<p><i>Action 5 - Dérogations :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Adaptation des définitions et de la tarification</i> <i>Mise en place de la sectorisation</i> <i>Autres mesures de mise en conformité</i>

