

En vue de répondre aux objectifs du plan IRIS de mobilité régional, et de ses objectifs propres de qualité de vie, la commune d'Evere a souhaité mettre d'importantes parties de son territoire communal en zones 30, zones résidentielles et piétonnes.

L'étude confiée à **agora** vise à devenir un véritable outil de gestion pour la commune et inscrit dans une volonté politique en matière de gestion du trafic afin d'assurer la sécurité des autres usagers à moyen et à long terme. En partie subsidiée par la Région, l'étude est déclinée en quatre phases succinctes, la présentation des avancements et des résultats devant les représentants communaux et régionaux, l'assistance aux comités de concertations.

Phase I : Etat des lieux du réseau viaire L'élaboration d'un carnet de cartes réalisé à partir du logiciel Urbis II permet d'appréhender la planologie de la commune ainsi que les données techniques de sa mobilité.

Phase II . Les voiries sont classées selon leur gabarit, le sens de circulation et le stationnement. Des « coupes-types » illustrent les propositions d'aménagements pour chaque catégorie de voie. Des dispositifs répondants aux normes strictes belges permettront la mise en zone 30 du territoire d'Evere.

Phase III : Localisation des dispositifs proposés pour la commune et budgétisation de ceux-ci, choix des aménagements à réaliser selon leur degré de priorité.

Une carte de synthèse accompagnée d'un tableau reprend les dispositifs existants et projetés dans le cadre d'une mise en Zone 30 : selon leur type (dos d'âne, plateau, rond-point,...), les matériaux utilisés (pavés béton, seuil préfabriqué,...), le coût estimé de l'aménagement.

L'inventaire des dispositifs de ralentisseurs projetés sur le territoire communal, est non-exhaustif, mais il a pour but d'appréhender les aménagements futurs.

Des études au cas pour cas devront évidemment être engagées à chaque aménagement routier.

Pour les axes régionaux, l'étude respecte les choix d'aménagements qui ont été décidés, aucune proposition précise n'est donc étudiée.

Pour les voies et carrefours communaux, le remplacement ou la suppression des dispositifs de ralentisseurs déjà réalisés n'est pas envisagé mais le remplacement progressif des plus défectueux ou obsolètes devra être pris en compte dans une vision globale du territoire.

Le tableau et la carte deviendront des outils consultables et décisifs dans une politique de gestion appropriée et cohérente qui s'inscrit dans le temps par l'établissement d'un budget et d'un échéancier.

Phase IV : Etude depuis les esquisses jusqu'au dossier d'exécution de 3 sites choisis par la commune (sites de +/- 400m²).

Durée de l'étude : 12 mois

