



Commune d'Uccle

Région de Bruxelles - Capitale

## ■ Plan d'Action Communal du Stationnement (PACS) de la Commune d'Uccle

Juin 2016

Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
0039_142-rap-sca-8_2-PACS_Uccle_Synthese.docx	8_2	09/06/2016	-	Francis Caucheteux Guillaume Servonnat	Francis Caucheteux Alexandre Van Pestel	Francis Caucheteux

#### Avant-propos

Le présent rapport est destiné aux Autorités et aux Services techniques communaux qui seront responsables de l'application et de l'approbation du Plan d'Action Communal du Stationnement d'Uccle. Il sera également consultable dans le cadre de l'enquête publique destinée à la diffusion publique dudit document.

Il s'agit d'un document qui devra être présenté au Conseil Communal puis au Gouvernement pour être approuvé définitivement.

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils  
3 boulevard Frère Orban  
BE-5000 NAMUR  
T +32 81 22 45 66 F +32 81 22 45 68  
namur@transitec.net  
[www.transitec.net](http://www.transitec.net)



## Table des matières

	Page
1. Contexte et enjeux de l'étude.....	15
1.1 Cadre général : plan régional et plan d'action communal .....	15
1.2 Méthodologie générale .....	18
1.3 Contexte territorial .....	19
1.3.1 Caractéristiques générales .....	19
1.3.2 Contexte « transports en commun » .....	22
1.3.3 Quartiers à enjeux potentiels .....	24
1.3.4 Approche prospective : les projets .....	26
2. Etat des lieux .....	28
2.1 L'offre de stationnement public sur voirie .....	29
2.1.1 Les différents types de réglementation .....	29
2.1.2 L'offre globale .....	30
2.1.3 Evolution de l'offre par rapport à l'état de référence .....	33
2.2 Stationnement hors voirie.....	34
2.2.1 Approche réglementaire.....	34
2.2.2 Situation existante.....	35
2.3 Emplacements réservés .....	37
2.3.1 Pour personnes handicapées .....	39
2.3.2 Livraisons.....	41
2.3.3 Voitures partagées.....	44
2.3.4 Corps diplomatiques et consulaires .....	45
2.3.5 Taxis .....	45
2.3.6 Poids lourds .....	47
2.3.7 Bus scolaires, autocars et Kiss & Ride .....	48
2.3.8 Deux-roues motorisés.....	51
2.3.9 Stationnement des vélos.....	51
2.3.10 Parkings de transit .....	53

2.4	Cartes de dérogation .....	54
2.4.1	Cartes riverains .....	54
2.4.2	Autres cartes de dérogation .....	54
2.5	La demande en stationnement .....	55
2.5.1	Occupation diurne et nocturne .....	55
2.5.2	Enquête de rotation des véhicules en stationnement .....	58
2.5.3	Synthèse des résultats des enquêtes rotation .....	74
3.	Définition des enjeux communaux .....	76
3.1	Préserver le stationnement des résidents .....	76
3.2	Préserver l'activité économique et soutenir le développement du secteur tertiaire.....	76
3.3	Garantir le stationnement relatif aux usages spécifiques (emplacements réservés) et promouvoir des alternatives à la voiture individuelle.....	76
3.4	Adapter les ressources dédiées à la surveillance du stationnement.....	76
3.5	Enjeux liés au PCM .....	76
4.	Plan d'actions .....	79
4.1	Action 1 : évolution de l'offre réglementée sur voirie .....	79
4.1.1	Principes généraux .....	79
4.1.2	Mesures proposées .....	80
4.1.3	Synthèse .....	81
4.1.4	Impacts des mesures proposées .....	84
4.1.5	Modalités de mise en œuvre .....	85
4.1.6	Moyens mis en œuvre .....	85
4.2	Action 2 : évolution des cartes de dérogation.....	86
4.3	Action 3 : évolution des emplacements réservés .....	86
4.3.1	Personnes handicapées .....	86
4.3.2	Livraisons.....	88
4.3.3	Voitures partagées.....	93
4.3.4	Corps diplomatiques et consulaires .....	93
4.3.5	Taxis .....	94
4.3.6	Poids lourds .....	94

4.3.7	Bus scolaires, autocars et Kiss & Ride .....	97
4.3.8	Deux-roues motorisés .....	100
4.3.9	Parkings de transit .....	102
4.3.10	Stationnement des vélos.....	103
4.4	Action 4 : mutualisation .....	109
4.4.1	Concept.....	109
4.4.2	Evaluation des potentialités .....	110
4.4.3	Lien avec les projets de suppression de stationnement en voirie.....	113
4.5	Action 5 : information et communication.....	113
4.6	Action 6 : adaptation des ressources en matière de surveillance .....	113
4.7	Action 7 : mise en place d'un observatoire du stationnement .....	114
5.	Une nouvelle sectorisation.....	<b>115</b>
6.	Synthèse .....	<b>117</b>
6.1	Synthèse des actions .....	117
6.1.1	Les emplacements réservés .....	117
6.1.2	L'offre réglementée sur voirie .....	118
6.2	Bilan général des actions .....	119
6.2.1	Analyse par rapport aux objectifs du PRPS.....	119
7.	Annexes .....	<b>120</b>
7.1	Benchmark au regard des autres communes de la Région de Bruxelles-Capitale .....	120
7.2	Annexe concernant les emplacements réservés.....	121
7.3	Liste des sites potentiels de mutualisation .....	136
7.4	La sectorisation proposée par l'Agence de Stationnement .....	137
7.5	Le règlement communal concernant les dérogations.....	138
7.6	Les résultats détaillés des enquêtes de stationnement.....	138

## Liste des figures

	Page
Figure 1.1.1 – PACS et objectifs régionaux.....	16
Figure 1.1.2 – Les enjeux d'une politique de stationnement .....	17
Figure 1.3.1 – Caractéristiques générales d'Uccle.....	21
Figure 1.3.2 – Offre de transports en commun – STIB 2014.....	23
Figure 1.3.3 – Quartiers à enjeux potentiels.....	25
Figure 1.3.4 – Les projets.....	27
Figure 2.1.1a – Structure de l'offre en stationnement sur voirie – Uccle 2014.....	31
Figure 2.1.1b – Zone réglementée – Uccle 2014 .....	32
Figure 2.2.2a - répartition de l'offre hors-voirie par fonction .....	35
Figure 2.2.2b - localisation de l'offre hors-voirie .....	36
Figure 2.3a – nombre minimal de places de stationnement réservées.....	37
Figure 2.3b - nombre total d'emplacements réservés par catégorie (2015).....	38
Figure 2.3.1 - localisation des emplacements réservés pour personnes handicapées .....	40
Figure 2.3.2a - localisation des zones de livraison.....	42
Figure 2.3.2b – Horaires en vigueur des zones de livraison .....	43
Figure 2.3.3 – Les stations Cambio à Uccle.....	44
Figure 2.3.5a – Les stations taxis.....	45
Figure 2.3.6 – Les voiries accessibles aux poids lourds .....	47
Figure 2.3.7 – Localisation des emplacements réservés pour autocars, bus scolaires et Kiss&Ride.....	50
Figure 2.3.8 - Localisation des emplacements pour deux-roues motorisés .....	51
Figure 2.3.9a – Dispositifs et capacité pour vélos .....	51

Figure 2.3.9b - Les emplacements de stationnement vélo et Villo ! .....	52
Figure 2.3.10 – Localisation des P+R à Uccle et ses abords .....	53
Figure 2.5.1a – Taux d'occupation diurne .....	56
Figure 2.5.1b – Taux d'occupation nocturne .....	57
Figure 2.5.2a – Echantillons enquêtés .....	59
Figure 2.5.2b – Les différentes typologies d'usager .....	60
Figure 2.5.2c – La notion de rotation.....	60
Figure 2.5.2-1 : Rues réglementées d'Uccle-Centre (2015).....	61
Figure 2.5.2-2 : Rues réglementées de Cavell-Churchill (2015): .....	62
Figure 2.5.2-3 : Rues réglementées de Molière (2015).....	63
Figure 2.5.2-4 : Rues réglementées de Van Bever (2015).....	64
Figure 2.5.2-5 : Rues réglementées de Fort-Jaco (2015) .....	65
Figure 2.5.2-6 : Rues réglementées de Sainte-Elisabeth (2015) .....	66
Figure 2.5.2-7 : Rues réglementées d'Etoile-Coghen (2015).....	67
Figure 2.5.2-9 : Rues réglementées de Saint-Job (2015) .....	69
Figure 2.5.2-10 : Rues réglementées du Vivier d'Oie (2015) .....	70
Figure 2.5.2-11 : Rues réglementées de Menhirs – Parking Stalle(2015).....	71
Figure 2.5.2-12 : Rues réglementées de la gare de Calevoet (2015) .....	71
Figure 2.5.2-13 : Rues réglementées des rues du Coq et Poussins (2015).....	72
Figure 2.5.2-14 : Rues réglementées du Homborch (2015) .....	72
Figure 2.5.2-15 : Rues réglementées de la gare de Moensberg (2015).....	73
Figure 2.5.2-16 : Rues réglementées de la Bascule (2015) .....	73
Figure 2.5.3 – Synthèse des résultats des enquêtes rotation .....	75

Figure 3.3 : Tableaux des enjeux communaux.....	77
Figure. 4.1.3a – Nouvelle réglementation du stationnement sur voirie – - Phase 1- Etape 1 .....	82
Figure. 4.1.3b – Nouvelle réglementation du stationnement sur voirie – Phase 1 - Etape 2.....	83
Figure. 4.3.1a – Capacités existantes et projetées (stationnement personnes handicapées) .....	86
Figure 4.3.1b – Actions à mettre en œuvre (personnes handicapées) .....	87
Figure 4.3.2a – Synthèse du plan d'actions (aires de livraison) .....	91
Figure 4.3.2 – les commerces isolés disposant de quais de déchargement.....	91
Figure 4.3.2b – Actions à mettre en œuvre (aires de livraison). .....	92
Figure 4.3.3 – Objectifs de croissance du carsharing à l'horizon 2020 .....	93
Figure 4.3.6a – Demande de stationnement longue durée poids lourds en Région de Bruxelles-Capitale (janvier 2005) .....	95
Figure 4.3.6b – Localisation potentielle zone de stationnement poids lourds .....	96
Figure 4.3.7a – Liste des établissements et besoins espaces réservés .....	98
Figure 4.3.7b – Localisation des emplacements réservés K&R et bus .....	99
Figure 4.3.8a – Illustration d'un stationnement mixte moto-vélo (sur 7m).....	100
Figure 4.3.8c - développement du stationnement deux-roues .....	101
Figure 4.3.10a – Emplacement vélos .....	104
Figure 4.3.10b – Plan d'action stationnement vélo courte durée .....	105
Figure 4.3.10c – Plan d'action stationnement vélo longue durée .....	106
Figure 4.3.10d – Taux d'utilisation des stations Villo !.....	108
Figure 4.4.1 - concept de la mutualisation du stationnement .....	109
Figure 4.4.2a – Identification des potentialités au regard du COBRACE (activités de bureau) .....	110
Figure 4.4.2b – localisation des opportunités de mutualisation des parkings de bureau (Cobrace) .....	111
Figure 4.4.2c – localisation des opportunités de mutualisation .....	112

Figure 6.1.1 – Bilan de l'offre en stationnement réservé en voirie ..... 117

Figure 6.1.2 – Bilan de l'offre réglementée sur voirie ..... 118

## Liste des annexes

	Page
Annexe 2.1.1 – Benchmark : offre par rapport au nombre d'habitants - Panel Région de Bruxelles-Capitale .....	120
Annexe 4.3.2 – Analyse de la répartition des zones de livraisons .....	121
Annexe 4.2.2b – Liste des sites potentiels de mutualisation .....	126
Annexe 5 – Sectorisation proposée par l'Agence de Stationnement .....	127

## Abréviations et acronymes

- ARS: Agence Régionale de Stationnement
- CEREMA: Centre d'Etude et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (France)
- COBRACE: Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (Ordonnance du 2 mai 2013 modifiée par Ordonnance du 18 décembre 2015)
- EVP: Equivalent Véhicule Particulier
- PACS: Projet d'Action Communal du Stationnement
- PCM: Plan Communal de Mobilité
- PDS: Plan de Déplacements Scolaires.
- PRPS: Plan Régional de Politique du Stationnement
- PE: permis d'environnement
- P+R: Parking-Relais/parking de transit. Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs. Cette dénomination a été retenue pour que ses initiales coïncident avec celles du concept britannique de "Park and Ride" ou "P R" d'Europe du Nord.
- PU: permis d'urbanisme
- RBC: Région de Bruxelles-Capitale

## Glossaire

- Agence: l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (ARS), telle que définie dans le chapitre VI de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.
- Camion: tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de marchandises dont la masse maximale autorisée, y incluses les remorques, est supérieure à 3 500 kg.
- Camionnette: tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg (remorque comprise) ; appelé aussi véhicule utilitaire léger, sa localisation est fortement conditionnée par le lieu de domicile du chauffeur.
- Générateur: aménagement ou immeuble qui, du fait de sa fréquentation, génère une demande de stationnement.
- Jalonnement: ensemble de panneaux indiquant aux conducteurs où ils pourront stationner, en fonction de leur destination finale.
- Masse Maximale Autorisée (MMA): poids total roulant ; charge que peut transporter le véhicule sans risque
- Ordonnance: 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.
- Poids lourd: Les poids lourds sont des véhicules dont la Masse Maximale Autorisée (qui correspond au poids du véhicule + la charge maximale autorisée) 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.
- Report modal: action de remplacer un mode de transport saturé par un autre pour décongestionner le premier.
- Report spatial: ou « effet de bord », fait d'aller chercher un stationnement ailleurs qu'à l'endroit initialement voulu, afin d'éviter les contraintes (saturation, réglementation, tarif élevé, ...)
- Rotation: phénomène de remplacement d'un véhicule en stationnement par un autre.
- Secteur de stationnement: entité géographique centrée sur le lieu de résidence ou de siège social ou d'exploitation qui délimite les voies sur lesquelles la carte de dérogation est valable ; le principe du secteur de stationnement est de permettre au riverain, possesseur d'une carte riverain, de pouvoir stationner dans son sous-secteur + 3 autres sous-secteurs limitrophes, que ce soit en zone payante (sans devoir alimenter l'horodateur) ou en zone bleue sans placer le disque bleu).
- Taux de respect: Rapport entre le nombre instantané de véhicules en stationnement régulier, et le nombre de véhicules stationnant sur places payantes (à l'exclusion des véhicules exonérés de la taxe de stationnement) ou en zone bleue.

- Taux de rotation: Rapport entre le nombre de véhicules relevés en stationnement sur places autorisées, sur une période donnée (ici de 8h à 20h), et le nombre de places autorisées.
- Tracteur routier: véhicule conçu pour tracter des semi-remorques.
- Véhicule ventouse: véhicule qui occupe de façon abusivement longue et/ou de façon préjudiciable une place de stationnement ; dans le cadre d'une enquête de rotation, le « véhicule ventouse » est celui dont la présence a été notée lors du premier passage de l'enquêteur et lors du dernier passage de l'enquêteur ; un taux élevé de véhicules ventouses affaiblit la rotation.
- Voie accessible à tout camion: terme utilisé dans le Plan de Transport de Marchandises de 1997, et repris au PRD, pour exprimer l'idée que la Région envisage de concentrer la circulation des poids lourds (voir ce terme) sur le réseau principal, de la réglementer strictement sur le réseau interquartier et de l'interdire sauf dérogation, dans le réseau de quartier ; à Uccle, les avenues Brugmann et De Fré, la rue de Stalle, le tronçon de la chaussée de Waterloo entre la frontière avec la Rhode-saint-Genèse et l'avenue Van Bever ont le statut de voie principale et les avenues Brugmann et De Fré, la rue de Stalle et la chaussée de Waterloo sont considérées comme « accessibles à tout camion ».
- Voitures partagées: toute voiture utilisée à tour de rôle par plusieurs personnes contre paiement par le biais d'une association de voitures partagées, à l'exception de l'utilisation de véhicules destinés à la simple location ou location-vente.
- Zone bleue: zone dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est tenu de respecter la durée limitée de stationnement au moyen d'un disque de stationnement, conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code de la Route) ; en cas de défaut d'utilisation du disque de stationnement réglementaire ou de dépassement de la durée autorisée, le conducteur du véhicule ou, à défaut de connaissance de celui-ci, la personne au nom de laquelle le véhicule à moteur est immatriculé, est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire.
- Zone grise: zone dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement ; y donnent lieu à dérogation tous les types de cartes de dérogation ainsi que la carte pour personnes handicapées. La durée du stationnement en zone grise est limitée à 4h30.
- Zone réglementée: partie du territoire de la Région composée de places de stationnement situées en lieu public et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève.
- Zone rouge: zone dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement ; n'y donnent lieu à une dérogation que les cartes pour les prestataires de soins médicaux urgents et, à Uccle, les cartes pour personnes handicapées. Aucun autre type de carte de dérogation n'y est autorisé.

- Zone verte: zone dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement ; y donnent lieu à dérogation tous les types de cartes de dérogation ainsi que la carte pour personnes handicapées. Le stationnement en zone verte n'est pas limité dans le temps.

Sources diverses, e.a. Observatoire de la Mobilité, transport de marchandises et logistique à Bruxelles - 2015, PRD(Plan régional de Développement), Plan de Transport de Marchandises (1997), Ordonnance du 22 janvier 2009, Arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code de la Route), CERTU/CEREMA, Sareco, ARIES, Larousse ...

# 1. Contexte et enjeux de l'étude

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

Fig. 1.1.1 La réalisation d'un Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) s'inscrit dans un contexte réglementaire récent se traduisant par :

- 22 janvier 2009. – Ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 18 juillet 2013. – Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant le volet réglementaire du Plan Régional de Politique du Stationnement ;
- 18 juillet 2013. – Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Le Plan Régional de Politique de Stationnement, établi par arrêté le 18 juillet 2013, décrit un cadre méthodologique, technique et organisationnel qui s'impose aux politiques communales de stationnement. Il permet ainsi de garantir :

- le respect d'objectifs de mobilité et de partage de la voirie publique conformes aux orientations retenues à l'échelle de la Région ;
- une mise en pratique cohérente et lisible pour l'utilisateur sur l'ensemble du territoire régional.

Par ces notions, relatives à l'intérêt général, il permet d'améliorer la situation actuelle du stationnement dans la Région, dans un cadre maîtrisé et ambitieux, qui doit se décliner sur chaque commune.

Figure 1.1.1 – PACS et objectifs régionaux

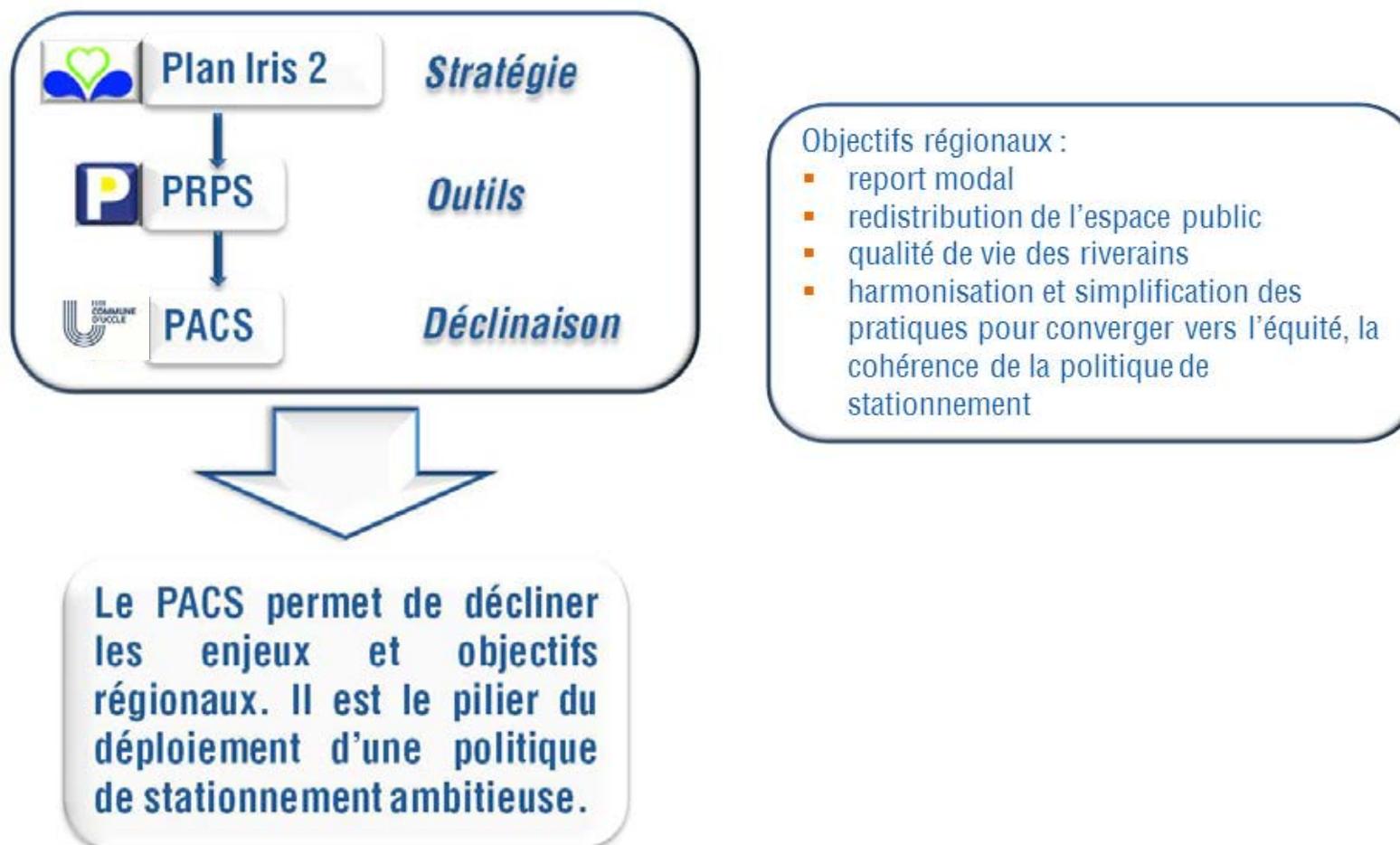


Fig. 1.1.2 La politique de déplacements de la région bruxelloise vise particulièrement à :

- diminuer l'impact de l'utilisation de la voiture particulière sur la santé des usagers de l'agglomération ;
- modifier les habitudes de stationnement des résidents, afin d'inciter les bruxellois qui possèdent une voiture à utiliser prioritairement d'autres moyens de transport à l'intérieur de l'agglomération ;
- veiller à ce que le stationnement sur la voie publique permette de répondre au mieux aux besoins des différentes catégories de personnes et/ou d'usages ;
- protéger, défendre et favoriser le commerce de proximité ;
- permettre des alternatives performantes aux déplacements automobiles (intermodalités, déplacements doux, etc.) ;
- etc.

Pour répondre à ces objectifs, le stationnement joue un rôle fondamental, comme premier vecteur de choix modal, notamment, ainsi que comme marge de dégagement d'espaces publics et de ressources. Ces deux éléments sont clairement ciblés par le Plan Régional de Politique de Stationnement.

Figure 1.1.2 – Les enjeux d'une politique de stationnement



## 1.2 Méthodologie générale

Conformément aux prescriptions du PRPS, la méthodologie d'élaboration du projet de PACS de la Commune d'Uccle s'articule autour des points suivants :

- volet état des lieux :
  - établir un inventaire des règlements du stationnement opérés dans la commune et le confronter aux directives établies au niveau régional, ainsi qu'aux pratiques des communes voisines ;
  - quantifier et qualifier la demande en stationnement, selon les secteurs et typologies de stationnement en place ;
  - évaluer la prise en compte sur le stationnement public des espaces de stationnement réservés et la prise en compte du stationnement des modes alternatifs à la voiture en solo (autopartage, vélo, etc.) ;
  - confronter le diagnostic du stationnement au contexte de la mobilité globale dans la commune (cheminements et axes cyclo-pédestres, réseaux de transports collectifs, réseaux routiers, etc.) ;
- définir des objectifs globaux pour une politique de stationnement volontariste et pragmatique dans la commune, respectant ses obligations réglementaires, tout en les adaptant au contexte local et aux spécificités du territoire, et assurant la cohérence avec les PACS des communes alentour ;
- définir des orientations stratégiques (zonage réglementaire, prise en compte des modes alternatifs à la voiture en solo, compensations éventuelles de stationnement hors voirie, etc.), déclinées en plan d'actions ;
- définir les modalités de mise en œuvre du plan d'actions en termes de planification opérationnelle, de suivi, de contrôle et d'évaluation.

Ce plan est le fruit pluridisciplinaire de l'expérience et compétences de l'ensemble des services communaux concernés, à savoir : le service du Stationnement, de la Voirie, de l'Urbanisme, du service Mobilité et la Police, de l'expertise du bureau d'étude, et des enquêtes de terrain réalisées par ce dernier.

## 1.3 Contexte territorial

### 1.3.1 Caractéristiques générales<sup>1</sup>

Fig. 1.3.1 Uccle est une commune de deuxième couronne de la Région de Bruxelles-Capitale. Traversée par l'axe « rue de Stalle / avenue Brugmann » et par la chaussée de Waterloo, c'est un point d'accès principal au centre-ville bruxellois depuis le sud.

Avec une population de 81'100 habitants (7 % de la population régionale), c'est la cinquième plus grande commune en termes de population. Sur un territoire de 23 km<sup>2</sup>, le plus vaste de la Région après Bruxelles-Ville, Uccle a une densité très faible (3'550 hab. / km<sup>2</sup> contre 7'250 en moyenne par commune pour la Région), due notamment à la présence de la forêt, qui conduit à une dispersion de la population sur la commune. En effet, les quartiers du nord et nord-ouest de la commune ainsi que ceux situés autour de la chaussée de Saint-Job sont les plus peuplés :

- Etoile Coghen ;
- Cavell-Churchill ;
- Molière ;
- Waterloo-Bascule ;
- Uccle-centre ;
- Globe ;
- Saint-Job - Avijl.

<sup>1</sup> Source des données sociodémographiques : Irisnet.be (octobre 2014)

La fonction résidentielle prédomine. Le parc de logements est composé d'une majorité d'habitat individuel.

De nombreux établissements scolaires mais peu de bureaux et d'entreprises sont présents sur le territoire. Paradoxalement, le taux de chômage communal est inférieur à 13 % (taux parmi les plus faibles de la Région). Les déplacements pendulaires<sup>2</sup> se font donc intramuros et essentiellement à l'extérieur de la commune (à destination de Bruxelles-Ville principalement).

Les principaux pôles multifonctionnels sont situés au nord de la commune :

- la chaussée d'Alseberg, la chaussée de Waterloo et le Vert Chasseur bénéficient d'un tissu commercial dense ;
- les quartiers situés autour de la rue Vanderkindere sont caractérisés par une densité de population et de services et commerces importante. Dans le quartier Molière, les professions libérales et d'indépendants sont très représentés ;
- le quartier de la maison communale offre une densité de services (administration, écoles...), de commerces et d'habitat importante ;
- la place de Saint-Job est animée à la fois par les commerces et par la gare, pôles générateurs de déplacements importants ainsi que par la fonction résidentielle.

<sup>2</sup> Personne qui effectue des déplacements quotidiens du lieu de domicile au lieu de travail. On retrouve les personnes concernées dans un sens le matin et dans l'autre le soir pour venir travailler.

Le contexte du stationnement découle de ces caractéristiques. En effet, la fonction résidentielle couvrant la majorité du territoire, les conflits entre les différents usagers (chalands, navetteurs et résidents) sont concentrés autour des zones multifonctionnelles (Uccle centre, rue Vanderkindere, chaussées d'Alseberg et Waterloo). Ces conflits ont tendance à être limités dans le temps, c'est-à-dire qu'ils sont constatés à quelques moments de la journée, comme à 10h par exemple.

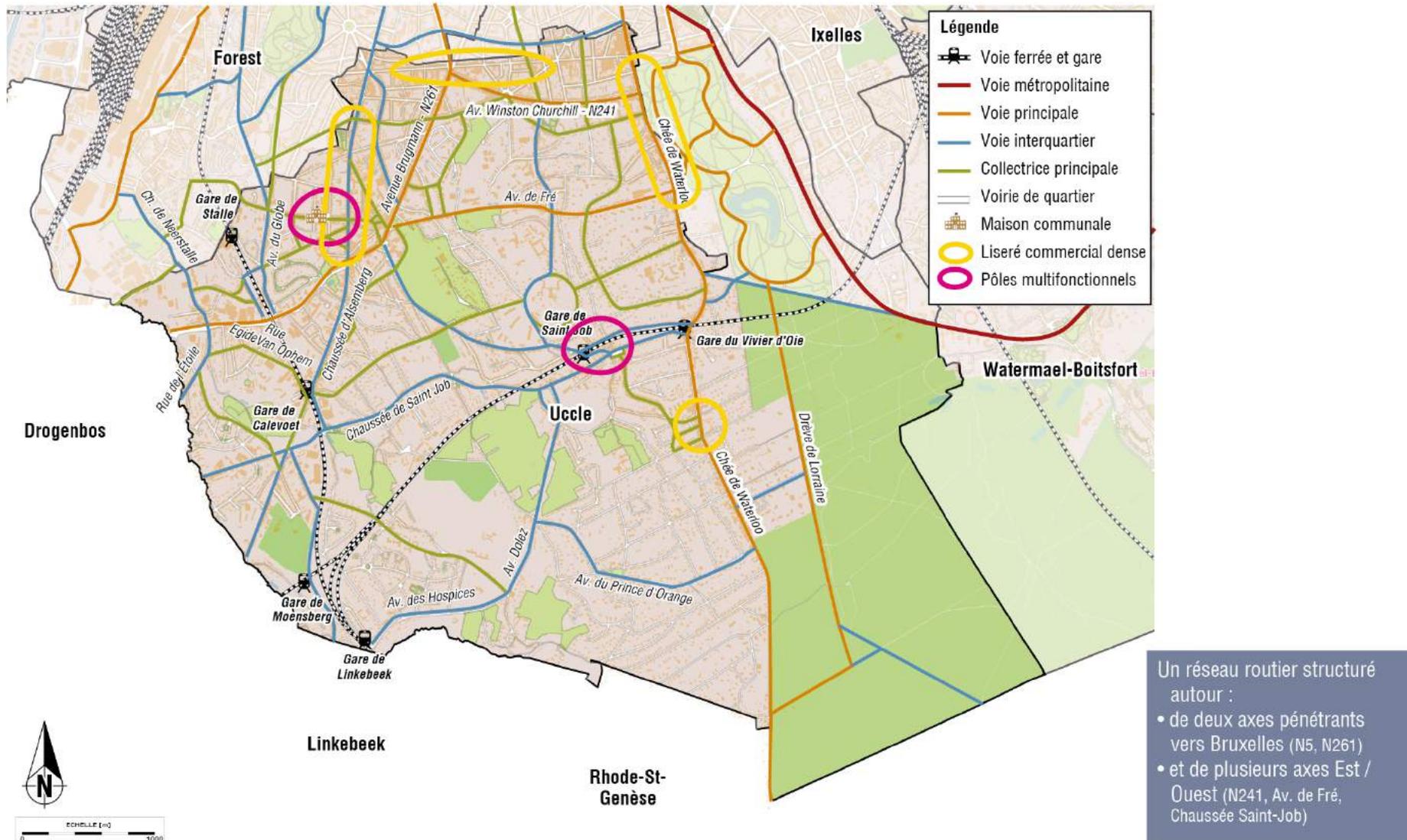


Figure 1.3.1 – Caractéristiques générales d'Uccle

### 1.3.2 Contexte « transports en commun »

Fig. 1.3.2 Le réseau de transports en commun est construit autour des grands axes et dessert les quartiers les plus densément peuplés. La répartition spatiale de l'offre est plutôt déséquilibrée. En effet, le sud de la commune est peu desservi par les transports en commun. Les chaussées de Waterloo (Est), d'Alsemberg (Ouest) et l'avenue Winston Churchill (Nord) sont les artères les mieux desservies et forment l'ossature primaire du réseau ucclais.

L'offre est principalement composée de lignes de la STIB convergeant vers le centre-ville avec :

- 4 lignes de tram structurantes connectées à Bruxelles-Ville (trams 3, 4 7, et 51) ;
- 2 lignes de bus radiales à hautes fréquences en lien avec le centre-ville de Bruxelles (bus 38 et 48) ;
- 2 lignes de roclades desservant la moyenne ceinture et ;
  - assurant un lien entre Uccle et les communes au-delà du Bois de la Cambre (bus 41) ;
  - connectant la commune au sud d'Anderlecht et au métro 5 (bus 98) ;
- 1 ligne (le bus 43) assurant la desserte du sud de la commune et offrant une correspondance avec le train (Uccle-Calevoet et Vivier d'Oie) et les trams 4 et 51 ;
- 5 lignes assurant une fonction de desserte locale : les bus 50 et 60, le tram 82 (en journée) devenant le 32 (en soirée), et les trams 92 et 97.

En termes de fréquences, le niveau de service est plutôt bon. A l'exception du bus 98, toutes les lignes ont une fréquence inférieure à 12 minutes à l'heure de pointe (20 minutes pour la ligne 98) et pour plus de la moitié cette fréquence se situe entre 5 et 6 minutes.

A cette offre s'ajoutent quelques lignes des réseaux De Lijn et TEC (lignes 26-124) ainsi que les gares : Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle, Saint-Job, Vivier d'Oie, Moensberg.

La commune est plutôt bien desservie sur les zones à forte densité de population au nord. La desserte de proximité reste limitée. Dans une telle configuration et compte-tenu des caractéristiques générales de la commune (seconde couronne à fort caractère résidentiel), l'offre de transports en commun n'est pas suffisamment déterminante dans les faubourgs pour influencer le choix modal.



### 1.3.3 Quartiers à enjeux potentiels

#### ■ aux abords des limites communales :

- Forest : le déploiement de la zone verte sur la quasi-totalité du territoire de Forest et l'absence de zone réglementée du côté d'Uccle favorise les effets de report de Forest vers Uccle, à l'exception de la pointe nord de la commune où la chaussée d'Alsemberg est réglementée ainsi que ses abords ;
- Ixelles : les zones rouge et verte déployées sur la rue Vanderkindere à Uccle peuvent être source de report sur les rues où la réglementation est moins contraignante et en l'occurrence vers Ixelles où la zone bleue est actuellement déployée ;
- Watermael-Boitsfort et Bruxelles-Ville : le Bois de la Cambre forme une barrière physique laissant peu de place aux effets de report entre les communes ;
- les communes du Brabant flamand (Drogenbos, Linkebeek et Rhode-Saint-Genèse) n'ont pas déployé de zone réglementée à proximité d'Uccle. Le risque de report spatial depuis ces communes est donc quasi nul à ce stade ;

#### ■ dans les quartiers multifonctionnels :

- les problématiques de livraisons et de stationnement pour les chalands sont plus marquées dans les quartiers où la fonction commerciale et de services est plus importante : chaussées d'Alsemberg et de Waterloo ainsi qu'autour de la rue Vanderkindere ;

- autour des gares SNCB Stalle, Linkebeek, Calevoet, Moensberg, Saint-Job et Vivier d'Oie, des conflits potentiels peuvent émerger entre la demande des navetteurs, celle des visiteurs et celle des résidents qui souhaitent stationner en journée. Le risque est accru aux gares de Saint-Job et de Calevoet qui sont les mieux desservies en nombre de train par heure. Calevoet et Saint-Job sont les mieux desservies mais l'offre ne dépasse pas les 3 trains par heure en heure de pointe ;
- les chaussées d'Alsemberg et de Waterloo ainsi que la rue Vanderkindere sont des axes de transit, jalonnés de noyaux commerciaux. Des problèmes en lien avec les livraisons des commerces ou encore des difficultés de stationnement pour les chalands y sont recensés ;
- le quartier Molière, au nord de la commune, présente un nombre élevé de professions libérales et d'indépendants ce qui peut générer des conflits notamment aux heures d'entrée et de sortie de bureau (8/9h le matin 17/18h le soir). Ces professionnels sont également confrontés à des difficultés de stationnement en journée dans le cadre de l'exercice de leur fonction ;
- dans le quartier de la maison communale, la densité et la mixité de fonctions génèrent une pression forte sur le stationnement ;

- à l'ouest de la commune, autour de la chaussée d'Alsemberg où de nombreux projets immobiliers sont planifiés. La densification de ce secteur va générer de nouveaux besoins qui devront être compensés à la fois par l'offre privée nouvellement créée et des mesures de stationnement réglementé sur la voirie.

La prédominance de la fonction résidentielle implique des besoins en stationnement générés principalement par les riverains. Confrontés au stationnement des usagers précités, ils sont au cœur des dysfonctionnements constatés et des solutions doivent être apportées.

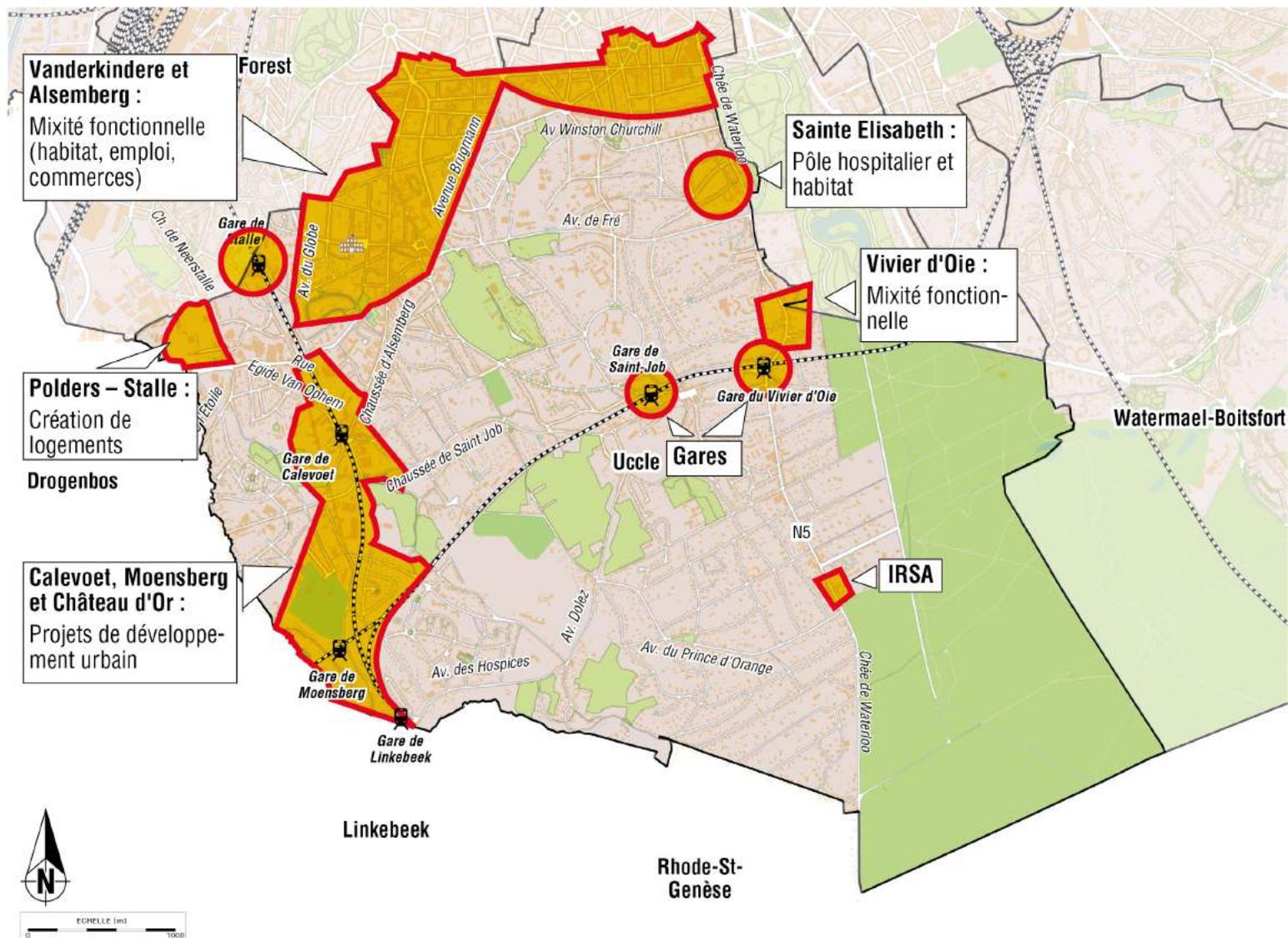


Figure 1.3.3 – Quartiers à enjeux potentiels

### 1.3.4 Approche prospective : les projets

Fig. 1.3.4 De nombreux projets de développement urbain sont planifiés sur la commune. A terme, près de 1'410 logements supplémentaires pour une population de près de 3'500 habitants et dans le même temps 1'005 emplois sont attendus.

Des projets d'aménagements de voirie sont programmés et auront un impact très modeste sur l'offre de stationnement sur voirie. Au regard de ces différents projets, l'offre sur voirie va diminuer d'environ 25 places, ce qui est insignifiant au regard de 21'700 places actuelles sur voirie.

Remarque : à l'heure de la publication, certains projets seront déjà partiellement réalisés ou en cours de réalisation. De même, certaines informations peuvent encore être sujettes à modifications.

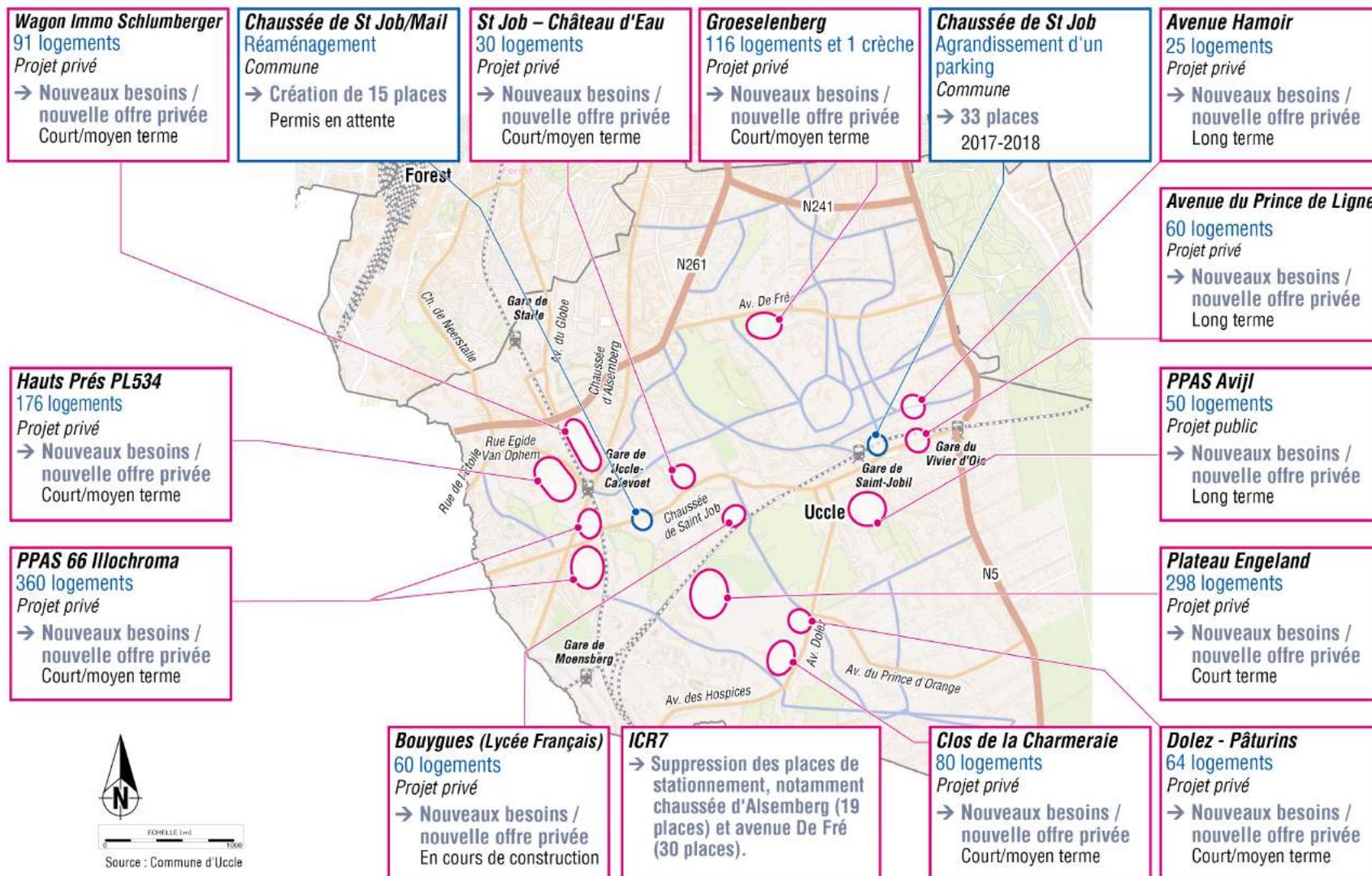


Figure 1.3.4 – Les projets

Source : Commune d'Uccle

## 2. Etat des lieux

---

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

- du relevé exhaustif réalisé début 2014 par l'Agence et Bruxelles-Mobilité, à partir duquel l'ensemble des données stationnement de la Région a été géo-référencé à la place pour ce qui concerne :
  - l'offre sur voirie : localisation et réglementation applicable ;
  - localisation, quantification et qualification de l'offre en stationnement sur voirie ;
  - localisation, quantification et qualification de l'offre en stationnement hors voirie ;
  - localisation, quantification et qualification des dispositifs dédiés au stationnement des vélos ;
  - l'occupation (la demande) : nombre de véhicules présents la nuit et en journée.

*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 relevés partiels réalisés à l'automne 2014 par Transitec et Espaces-Mobilités ;
- des informations détenues par la commune (règlements de police, relevés internes) ;
- des enquêtes de terrain par quartier en mars 2015.

## 2.1 L'offre de stationnement public sur voirie

### 2.1.1 Les différents types de réglementation

Ces différents types de réglementation sont issus du PRPS.

A Uccle, existent 3 types de zone :

- la zone bleue

Peu soumise à la pression automobile, elle permet à quiconque d'y stationner gratuitement, pour une durée de 2h maximum, moyennant l'apposition d'un disque de stationnement.

- La zone verte

La zone verte veut favoriser le stationnement des riverains (usage de la carte de riverain). Elle est payante avec un maximum de 4h30 de stationnement.

- la zone rouge

Elle concerne plutôt des quartiers commerciaux (ou multifonctionnels) où la demande de stationnement de courte durée est très importante durant la journée. Elle est payante avec un maximum de 2h de stationnement.

## 2.1.2 L'offre globale

Fig. 2.1.1a  
et b  
Ann. 2.1.1

Un total de 21'700 places<sup>3</sup> licites est recensé sur voirie (hors accès carrossables), soit environ 27 places pour 100 habitants. 81 % de ces places sont libres d'accès (ni réglementées ni réservées).

La commune a réglementé ponctuellement son stationnement au cours des dernières années pour limiter les contraintes de stationnement liées à la forte occupation constatée à proximité des pôles générateurs et aux effets de report générés depuis les communes qui ont renforcé leur réglementation du stationnement. Cela a abouti à une réglementation hétérogène sur le territoire, sans continuité d'une zone à l'autre (par exemple des rues non réglementées entre deux rues réglementées ou encore une rue avec plusieurs réglementations différentes). Cette situation rend l'usage du stationnement peu lisible pour l'automobiliste et ne permet pas d'atteindre les objectifs régionaux d'harmonisation de l'offre.

A l'échelle de la commune, on recense :

- 419 places en zone rouge – stationnement limité à 2h pour 5 € et 2€ pour 1h ;
- 655 places en zone bleue – stationnement limité à 2h avec disque sauf pour les titulaires de cartes de dérogation (cf. chapitre 2.4) ;

- 2'239 places en zone verte – stationnement à la journée pour 1 € pour la 1<sup>o</sup> heure, 3 € pour 2h et 1,5 € par heure au-delà. Le stationnement est réglementé les jours ouvrables de 9h à 18h (zones payante et bleue). ;
- 687 emplacements réservés (cf. chapitre 2.3).

Pour faciliter le stationnement de très courte durée, un dispositif de quart d'heure gratuit est en place avec prise de ticket à l'horodateur.

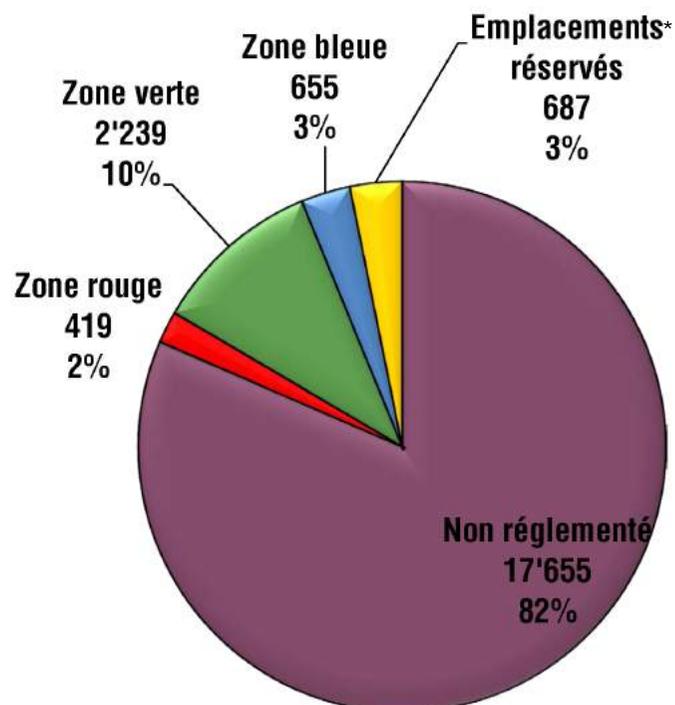
La redevance forfaitaire est de 25 € par demi-journée (de 9h à 13h30 et de 13h30 à 18h).

Les titulaires de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées – ou son représentant légal - peuvent stationner gratuitement sans limite de temps dans tous les secteurs réglementés à Uccle.

Pour être exhaustif, il convient d'ajouter à ces places licites 7'800 emplacements situés devant les garages et les accès carrossables, et où seules les immatriculations y figurant lisiblement sont autorisées à stationner. Ces emplacements au statut particulier font monter à 29'455 le nombre total d'emplacements de stationnement sur voirie.

<sup>3</sup> 1 place ou emplacement de stationnement en voirie = 1 Equivalent Véhicule Particulier (EVP) = 5 mètres de long

Figure 2.1.1a – Structure de l'offre en stationnement sur voirie – Uccle 2014



### Répartition de l'offre selon réglementation - Uccle 2014 (total : 21'655)

\* Pour les emplacements réservés (cf. chapitre 2.3). Il s'agit des personnes handicapées, des zones de livraisons, des voitures partagées, etc.

Typologie	Nombre
Places non réglementées et non réservées (= libres)	17'655
Places réglementées en zone rouge	419
Places réglementées en zone bleue	655
Places réglementées en zone verte	2'239
Places réservées à des usage(s) particuliers	687
Total : places licites	21'655
Emplacements devant garages et accès carrossables	7'800
Emplacements de stationnement au total	29'455

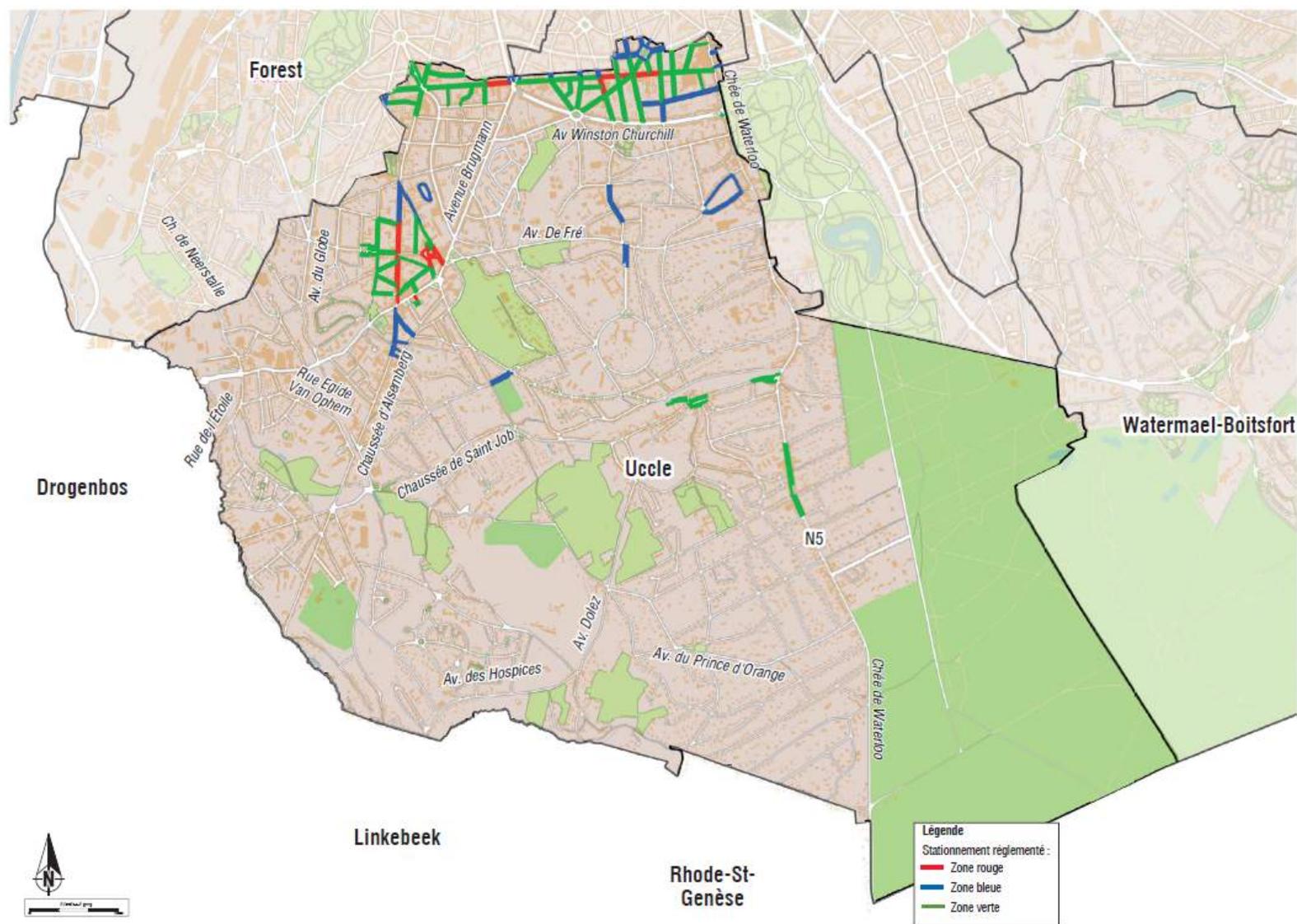


Figure 2.1.1b – Zone réglementée – Uccle 2014

### 2.1.3 Evolution de l'offre par rapport à l'état de référence

En comparant les chiffres de 2014 avec la situation de référence de 2004-2005 reprise dans le tableau de l'article 9 de l'Arrêté portant le volet réglementaire du PRPS, qui est réputée ne se focaliser que sur l'offre licite (excluant donc les emplacements sur voirie situés devant les garages), le nombre de places sur voirie aurait diminué de près de 1'600 unités en une dizaine d'années.

Cette diminution, qui s'apparenterait à une suppression physique de près de 7% des places existantes, n'est pas observée dans les faits, et relève plus que probablement de divergences de méthodologies entre le relevé de 2004 et celui de 2014, laissant planer certains doutes quant à la comparabilité des données.

Le relevé de 2004 est notamment soupçonné d'avoir été parfois effectué sans réelle distinction des accès carrossables, faisant ainsi « gonfler » les effectifs de l'offre licite.

## 2.2 Stationnement hors voirie

### 2.2.1 Approche réglementaire

Plusieurs réglementations ont un impact sur le stationnement hors voirie. Les principales sont le RRU et le COBRACE. Elles visent précisément les fonctions de bureaux.

Le COBRACE vise la réduction du nombre de places de parking disponibles pour les immeubles de bureaux afin de dissuader les travailleurs de prendre la voiture pour effectuer les déplacements "domicile-travail". Le principe de cette mesure relative au stationnement hors voirie est le suivant : lors de chaque prolongation ou renouvellement du permis d'environnement, un nombre maximal d'emplacements de parking est défini en fonction de deux facteurs (définis par le Règlement Régional d'Urbanisme) :

- la surface plancher des bureaux (m<sup>2</sup>) ;
- la zone d'accessibilité en transports en commun.

Si le nombre d'emplacements dépasse le seuil autorisé, le titulaire du permis d'environnement de l'immeuble de bureaux disposera des possibilités suivantes :

- supprimer les emplacements et réaffecter l'espace à un autre usage ;
- mettre les emplacements à disposition du public, comme parking pour riverains ou comme parking public ;
- conserver les emplacements de parcage excédentaires et payer annuellement une charge environnementale qui sera dépendante de la zone où se situe l'immeuble de bureaux, pour chaque emplacement excédentaire.

S'agissant du RRU, la réglementation s'applique pour toute demande de permis d'urbanisme pour des bureaux, selon les mêmes quotas que pour le COBRACE.

## 2.2.2 Situation existante

### Introduction

Fig. 2.2.2a et b Avec des taux de motorisations importants, l'offre hors voirie en Région de Bruxelles-Capitale et à Uccle en particulier, est un complément indispensable à l'offre en voirie. Pour les grands pôles d'attractivité (commerces, équipements publics, bureau), le stationnement hors voirie est nécessaire pour accueillir les visiteurs ou les clients. L'interaction avec la localisation de ces équipements et la présence ou non de transport en commun, a néanmoins un effet important sur l'offre hors-voirie.

### Synthèse de la situation existante

Le stationnement hors voirie offre une capacité de 43'928 places à Uccle.

La très grande majorité du stationnement hors voirie est dédié au logement (75%), ce qui n'est pas nécessairement le cas dans les zones plus centrales de l'agglomération ou le stationnement dans les bureaux peut être prépondérant.

En-dehors du stationnement disponible dans les logements (garage individuel, parking en îlot ou souterrain d'un immeuble, etc.), le stationnement hors voirie est principalement localisé le long des grands axes (chaussée de Waterloo et d'Alsemberg), à proximité des pôles locaux communaux (gare de Calevoet, rue de Stalle, Bascule,...), ou sur des sites spécifiques (clinique Sainte-Elisabeth).

Certaines fonctions (bureaux, commerces, écoles) sont particulièrement intéressantes et relativement développées à Uccle pour imaginer des solutions de mutualisation de parking, dans la mesure où le fonctionnement de ces sites est compatible avec une utilisation nocturne par des riverains (ex : BePark).

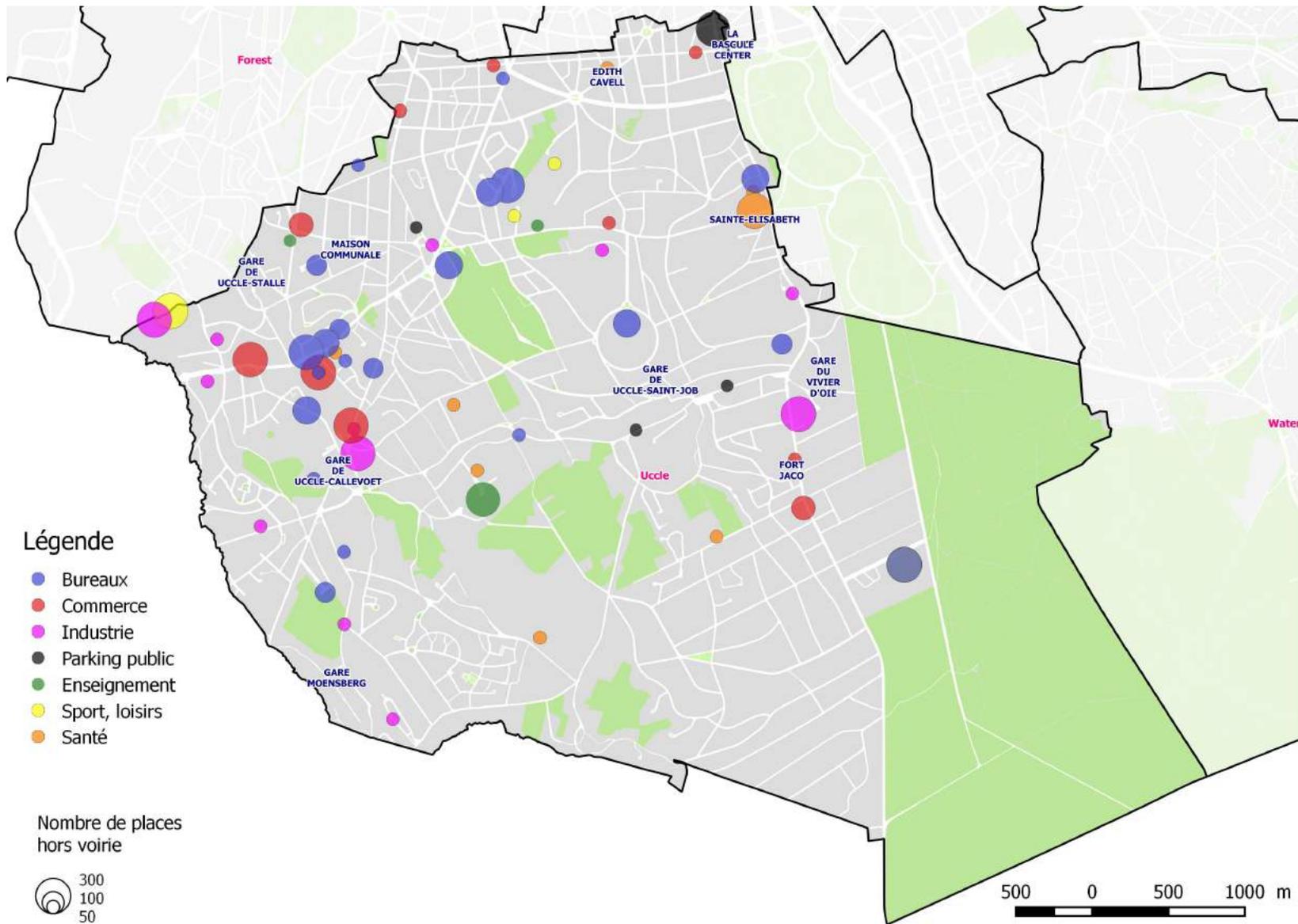
La proximité de ces surfaces avec des quartiers résidentiels où le stationnement est problématique en soirée pourrait donc être mise à profit, afin de soulager la pression en voirie.

L'analyse en phase 2 permettra d'affiner ce potentiel.

	Logement	Bureau	Commerces	Industrie	Parking public	Enseignement	Culture, sport	Hôpitaux et santé	P+R	Total
Nb unités	9152	118	148	70	4	15	21	23	1	9549
Nb places	32033	3502	1577	2242	639	446	691	1818	350	43298

Figure 2.2.2a - répartition de l'offre hors-voirie par fonction

Source : Agence Régionale de stationnement, 2014



Légende

- Bureaux
- Commerce
- Industrie
- Parking public
- Enseignement
- Sport, loisirs
- Santé

Nombre de places hors voirie

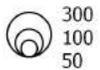


Figure 2.2.2b - localisation de l'offre hors-voirie

Source : Agence de stationnement, septembre 2014. Service Mobilité de la commune d'Uccle. (Seule l'offre hors voirie supérieure à 50 emplacements est représentée ici).

## 2.3 Emplacements réservés

Selon le Plan Régional de Politique de Stationnement, les emplacements réservés sont des places de stationnement destinées exclusivement aux véhicules utilisés par des personnes handicapées, aux taxis, aux vélos, aux deux-roues motorisés, aux véhicules de police, aux véhicules à moteur utilisés pour le système de véhicules partagés, aux poids lourds, aux autocars/Bus, Kiss & Ride, Deux-roues motorisés, CD, Police, Autres, Total<sup>6</sup>.

	Personnes handicapées	livraison	Voitures partagées	Taxis	Poids lourds	Autocars/Bus	Kiss & Ride	Deux-roues motorisés	CD	Police	Autres	Total <sup>6</sup>
Nombre d'EVP <sup>5</sup>	193	176	20	20	0	120	32	1	112	5	9	687
Nombre de stations <sup>6</sup>	183	61	7	7	0	24	8	1	49	1	6	347

Figure 2.3a – nombre minimal de places de stationnement réservés

Fig. 2.3a et b Toutes catégories confondues, la commune compte 687 emplacements réservés. Dans le cadre du Plan Régional de Stationnement et des mesures d'action à prendre dans le PACS, les communes s'engagent à garantir un nombre minimal d'emplacements réservés, dont le seuil correspond aux capacités relevées en 2004 et qui est de 536 pour Uccle.

Les relevés réalisés par l'Agence en 2014, affinés dans le cadre de cette étude, donnent aujourd'hui un chiffre de 687 EVP, soit une augmentation d'environ 30 % par rapport à 2004. Les prescriptions du PRPS sont donc respectées

<sup>5</sup> Equivalent Véhicules Particuliers. 1 EVP = 5m (y compris pour les places handicapées)

<sup>6</sup> 1 station ou aire correspond à un ensemble contigu de places de la même catégorie de réservation

Communes	Non-réglamentés	Zone bleue	Zone verte	Zone rouge	Sous-totaux	Réservés	Totaux
Anderlecht	28.270	590	0	0	28.860	953	29.813
Auderghem	5.212	3.774	452	0	9.438	325	9.763
Berchem-S-A	5.475	513	0	0	5.988	114	6.102
Bruxelles	31.553	0	11.324	0	42.877	3.736	46.613
Etterbeek	6.856	0	4.046	214	11.116	361	11.477
Evere	7.263	1.183	50	122	8.618	497	9.115
Forest	12.778	0	333	259	13.370	575	13.945
Ganshoren	5.833	142	0	0	5.975	182	6.157
Ixelles	16.404	0	2.178	215	18.797	807	19.604
Jette	9.804	0	319	0	10.123	478	10.601
Koekelberg	3.744	57	457	0	4.258	21	4.279
Molenbeek-S-J	20.021	20	0	0	20.041	1.109	21.150
Saint-Gilles	9.304	0	656	533	10.493	437	10.930
Saint-Josse-T-N	2.281	0	1.406	247	3.934	302	4.236
Schaerbeek	8.743	16.111	286	976	26.116	992	27.108
Uccle	21.970	0	591	130	22.691	536	23.227
Watermael-Boitsfort	8.567	79	0	0	8.646	221	8.867
Woluwe-Saint-Lambert	8.593	2.671	1.562	258	13.084	469	13.553
Woluwe-Saint-Pierre	14.189	748	1.065	92	16.094	423	16.517
Région	226.860	25.888	24.725	3.046	280.519	12.538	293.057

Figure 2.3b - nombre total d'emplacements réservés par catégorie (2015)

Source : article 9 de l'Arrêté du Gouvernement du 18.7.2013

### 2.3.1 Pour personnes handicapées

#### Introduction

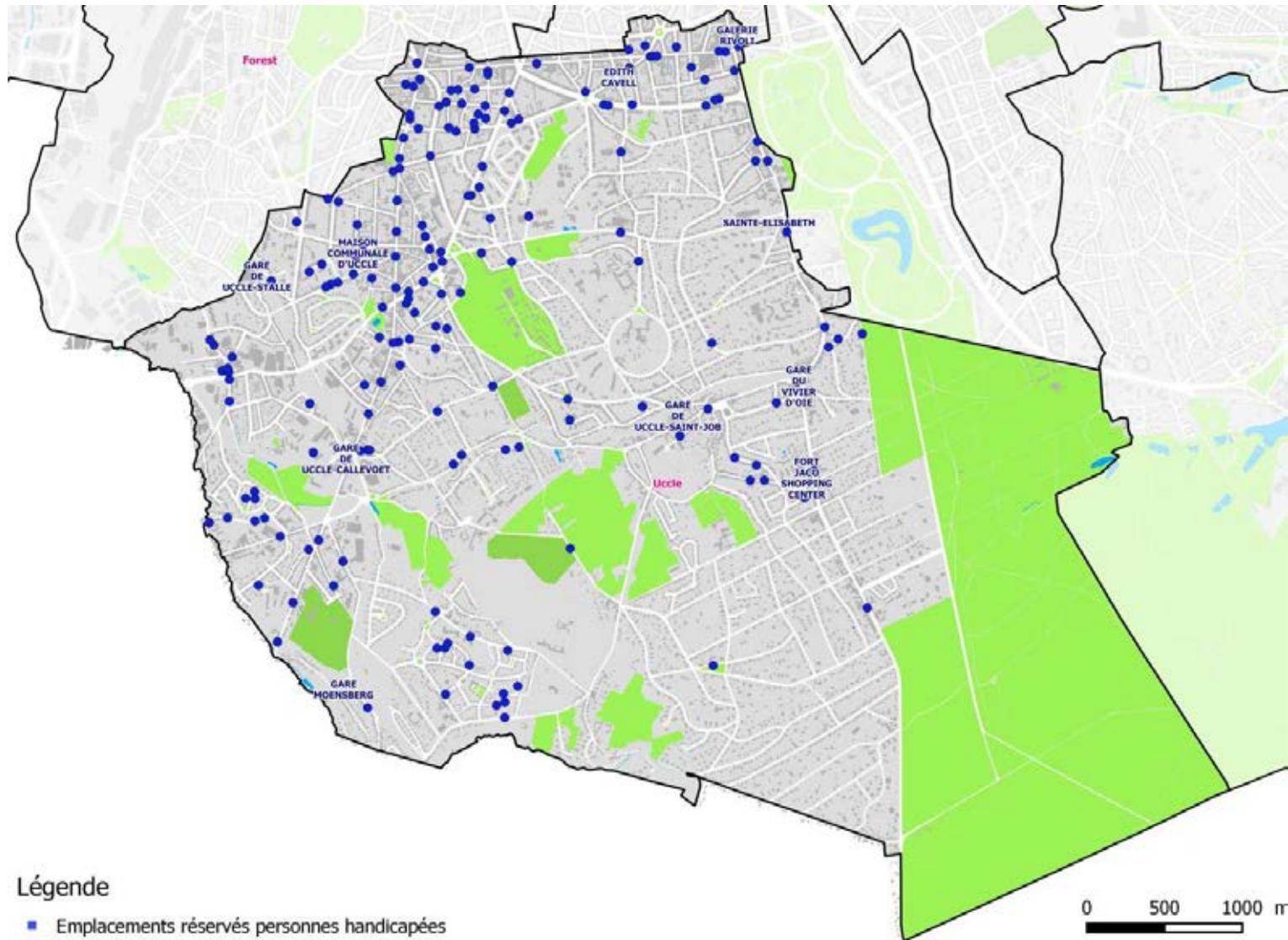
La mise à disposition d'emplacements réservés aux personnes handicapées constitue un maillon essentiel de la chaîne d'accessibilité. Ils sont en effet nécessaires en de nombreux endroits, que ce soit devant un logement, un commerce, un service public,...

#### Définition

Article 27bis du Code de la route : les emplacements de stationnement sont signalés par le signal E9a avec un additionnel sur lequel est reproduit le symbole du chaisard, et 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.

#### Situation existante

Fig. 2.3.1 La commune compte 183 stations pour 193 places (EVP) réservées pour personnes handicapées. Celles-ci sont majoritairement situées dans les zones denses de la commune : Bascule, Vanderkindere, Maison communale, chaussée d'Alseberg, Saint-Job mais aussi dans des secteurs plus résidentiels (chaussée de Drogenbos, Kriekenput).



### Légende

- Emplacements réservés personnes handicapées

Figure 2.3.1 - localisation des emplacements réservés pour personnes handicapées

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014. Correction commune : novembre 2015

### 2.3.2 Livraisons

#### Définition

Aucune disposition du code de la route ne définit la notion de livraison. Elle est néanmoins assimilée à l'arrêt d'un véhicule. L'article 2.22 du Code de la route définit un véhicule à l'arrêt comme un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Un véhicule en stationnement est lui immobilisé au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Ce n'est donc pas la durée de l'immobilisation qui détermine si le véhicule est à l'arrêt, mais l'acte exécuté.

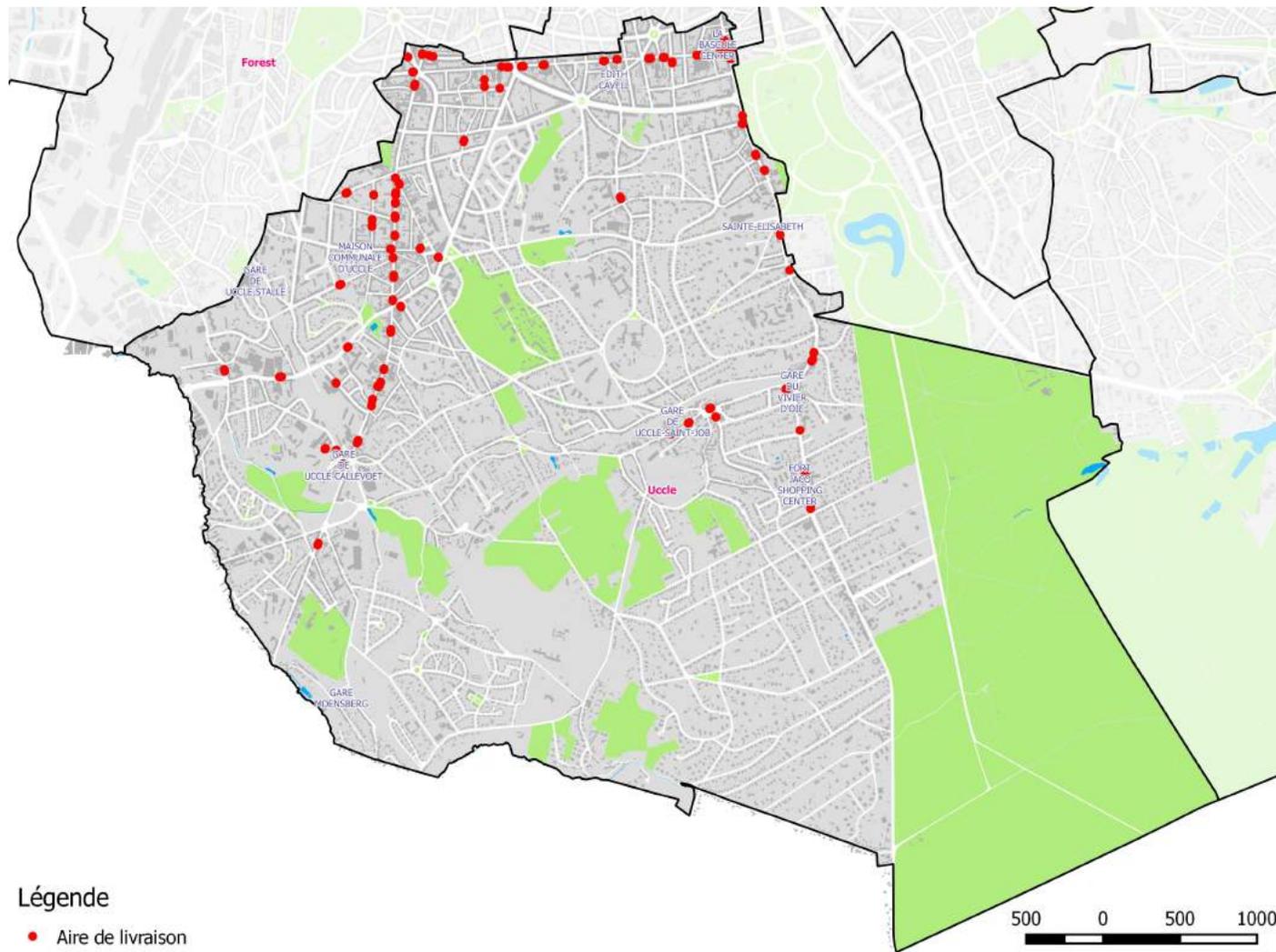
#### Signalisation

Aujourd'hui, toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale comportent des aires de livraison. Elles sont situées dans les zones commerçantes ou à la demande des entreprises ou des commerces. Les zones de livraisons sont signalées par le panneau E1 avec additionnel(s) et ont des horaires de fonctionnement et des dimensions très variables en fonction des communes ou même au sein d'une même commune.

#### Situation existante

Fig. 2.3.2a La commune compte 61 stations qui totalisent 176 places de stationnement réservées pour les livraisons, réparties principalement le long de la chaussée d'Alsemberg, la rue Vanderkindere, et la chaussée de Waterloo.

Fig. 2.3.2b Il est à noter que l'on observe très peu d'homogénéité sur les horaires de livraison sur le territoire ucclais. Ceci est justifié par le fait que chaque aire de livraison vise à répondre aux besoins spécifiques des commerces ou des entreprises mais que cela nuit globalement à la bonne compréhension et au respect des aires de livraison par les usagers.



### Légende

- Aire de livraison

Figure 2.3.2a - localisation des zones de livraison

Source : Agence de stationnement, service mobilité communal

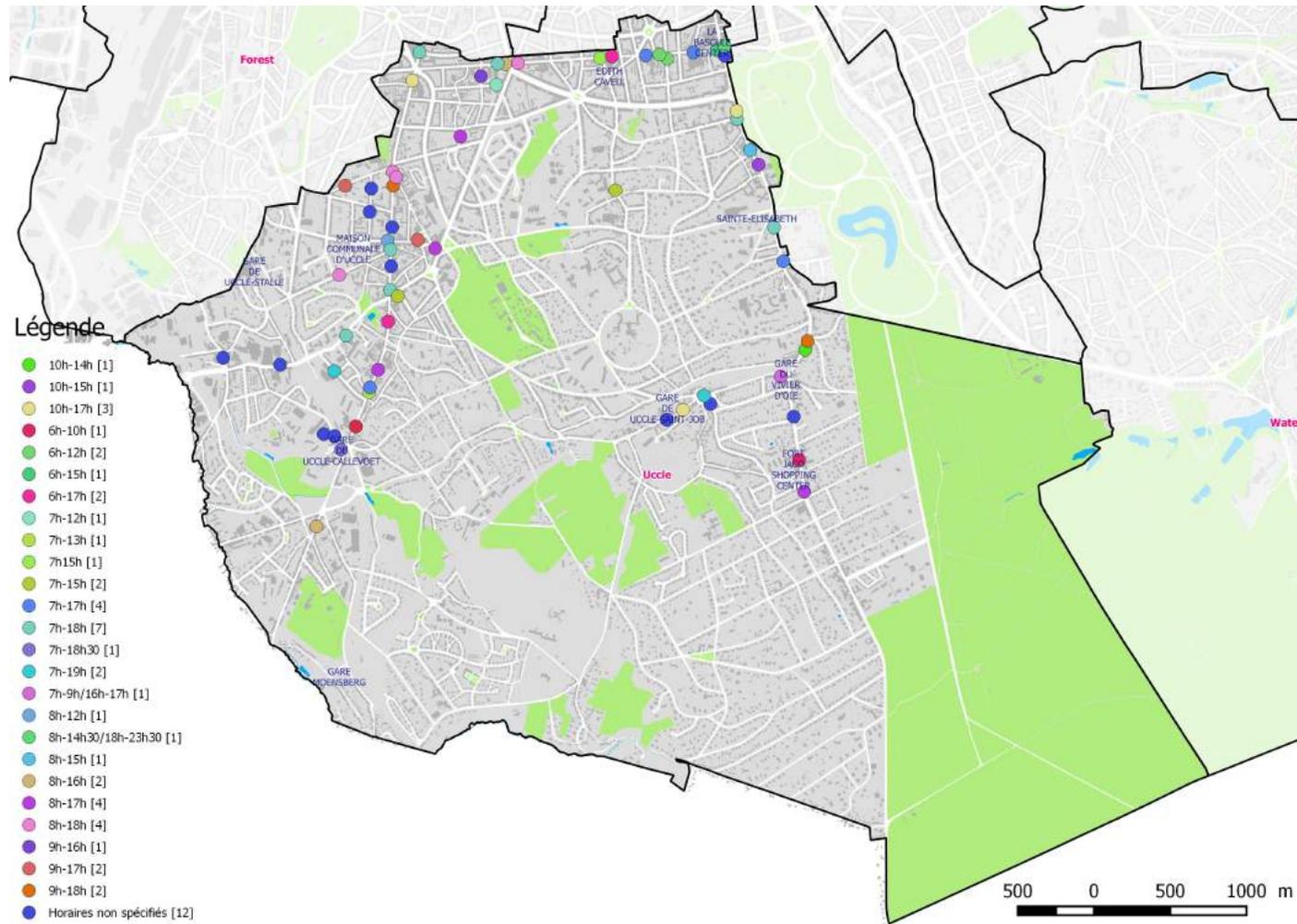


Figure 2.3.2b – Horaires en vigueur des zones de livraison

Source : Espaces-Mobilités

### 2.3.3 Voitures partagées

#### Introduction

Il existe plusieurs systèmes de partage de véhicule.

Les systèmes de voitures partagées comme Cambio ou ZenCar permettent de louer une voiture à l'heure, pour la journée ou pour des périodes plus longues, avec un système d'abonnement, et de véhicules garés en station. Ces systèmes sont institutionnalisés et gérés par des opérateurs publics et / ou privés.

#### Situation existante

Fig. 2.3.3 La commune compte 7 stations Cambio, pour un nombre total de 19 véhicules. Les plus grandes stations sont celles de Vanderkindere, Bascule et Vander Elst. Au niveau de l'utilisation et de la rentabilité, Cambio indique dans ses données que toutes les stations ucloises sont bénéficiaires (au-delà du seuil de rentabilité déterminé à 0,30).

Les communes de la Région bruxelloise élaborent des plans car-sharing qui servent de guide aux différents opérateurs pour l'implantation de nouvelles stations. Le plan car-sharing de la commune d'Uccle est actuellement en cours d'élaboration.

Nom de rue	Section	Nbre de places	Nom de la station	Rentabilité
Rue Vanderkindere	550--566	3	Bascule	0,37
Avenue des Ormeaux	4	5	Vanderkindere	0,38
Place Vander Elst	X	3	Vander Elst	0,36
Place Emile Danco	X	2	Danco	0,38
Avenue des Sept Bonniers	70--6	2	Coghen	0,32
rue Egide Van Ophem	20	2	Calevoet	Non disponibles
Av. Prince de Ligne	46	2	Viviers d'Oie	Non disponibles

Figure 2.3.3 – Les stations Cambio à Uccle

Source : Agence de stationnement (2014) Cambio (juillet 2015)

### 2.3.4 Corps diplomatiques et consulaires

#### Situation existante

Fig. 2.3.4 Il y a 49 stations CD/CC pour l'équivalent de 112 EVP. L'évaluation de ces emplacements réservés au regard des prescriptions de la Direction du Protocole est réalisée en phase 2.

### 2.3.5 Taxis

Fig.2.3.5a  
et b  
Ann. 2.3.5

On trouve 7 stations de taxis à Uccle, pour un total de 20 places de stationnement. La plupart des stations fonctionnent bien (Bascule, Cavell, Vanderkindere), sauf Vivier d'Oie, qui ne reçoit que peu de demandes, et dans une moindre mesure Danco, dont les capacités pourraient être revues à la baisse.

A noter également que la station de Fort-Jaco a été supprimée faute de demande.

Nom de rue	Section de rue	Nbre de places
Avenue Coghen	1--3	1
Avenue du Prince de Ligne	-	4
Chaussée de Waterloo	691--693	4
Place Emile Danco	-	4
Place Léon Vanderkindere	7--1	3
Rue Edith Cavell	2--2	2
Rue Général Lotz	35--37	2
<b>TOTAL</b>		<b>20</b>

Figure 2.3.5a – Les stations taxis

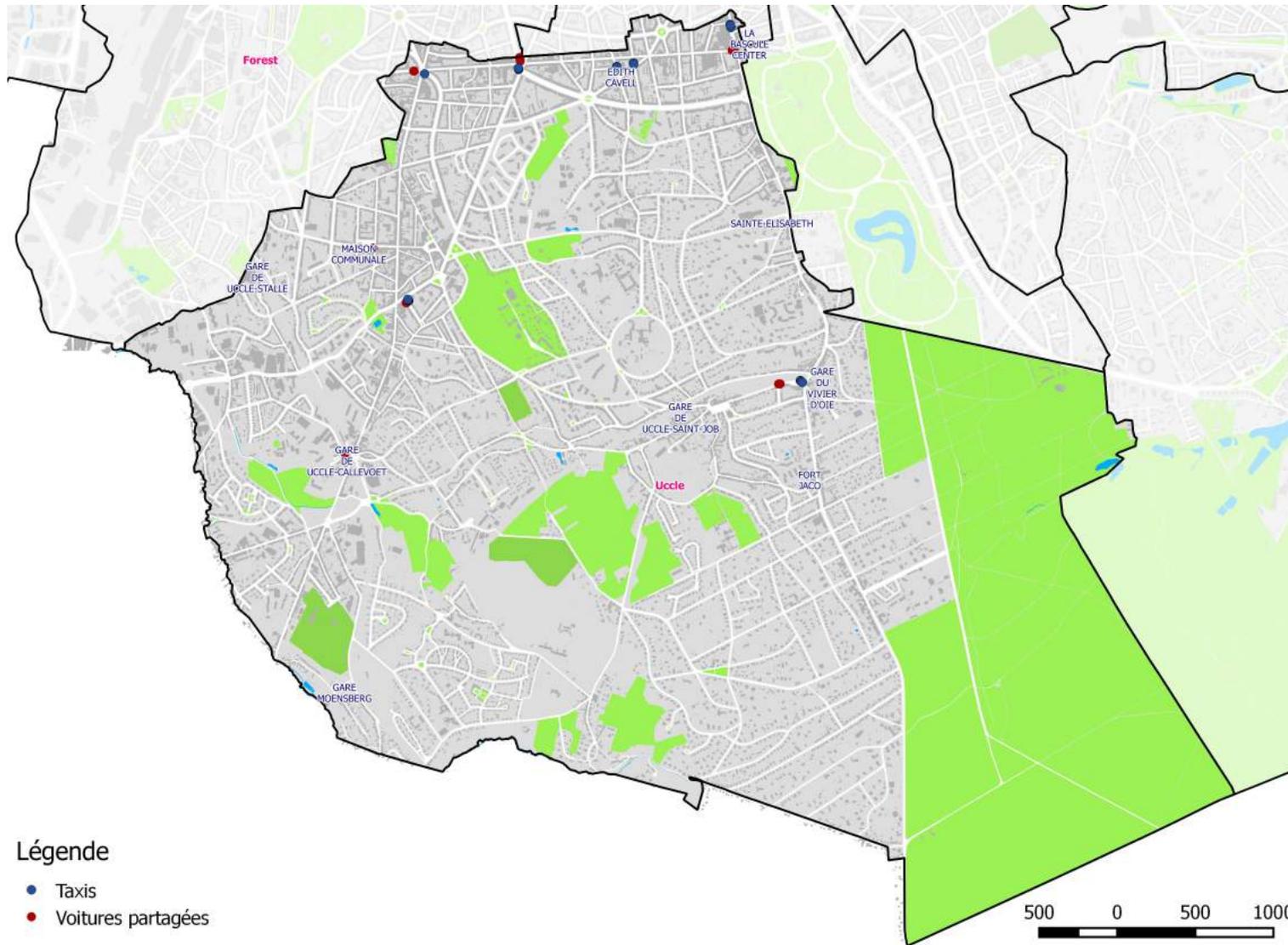


Figure 2.3.5b – Localisation des stations de voitures partagées et de taxis  
 Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

### 2.3.6 Poids lourds

#### Définition

Les poids lourds sont des véhicules dont la Masse Maximale Autorisée (qui correspond au poids du véhicule + la charge maximale autorisée) 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.

Ces gabarits impliquent des conditions spécifiques concernant la circulation et le stationnement.

#### Situation existante

Fig. 2.3.6 Il n'y a pas de stationnement poids lourds dans la commune.

Les voiries accessibles aux poids lourds sont la chaussée de Waterloo, l'avenue De Fré et la rue de Stalle, et l'avenue Brugmann. Elles représentent un linéaire de 11,5 km.

L'analyse des besoins et de la conformité au regard du PRPS est présentée dans au point 4.3.2.

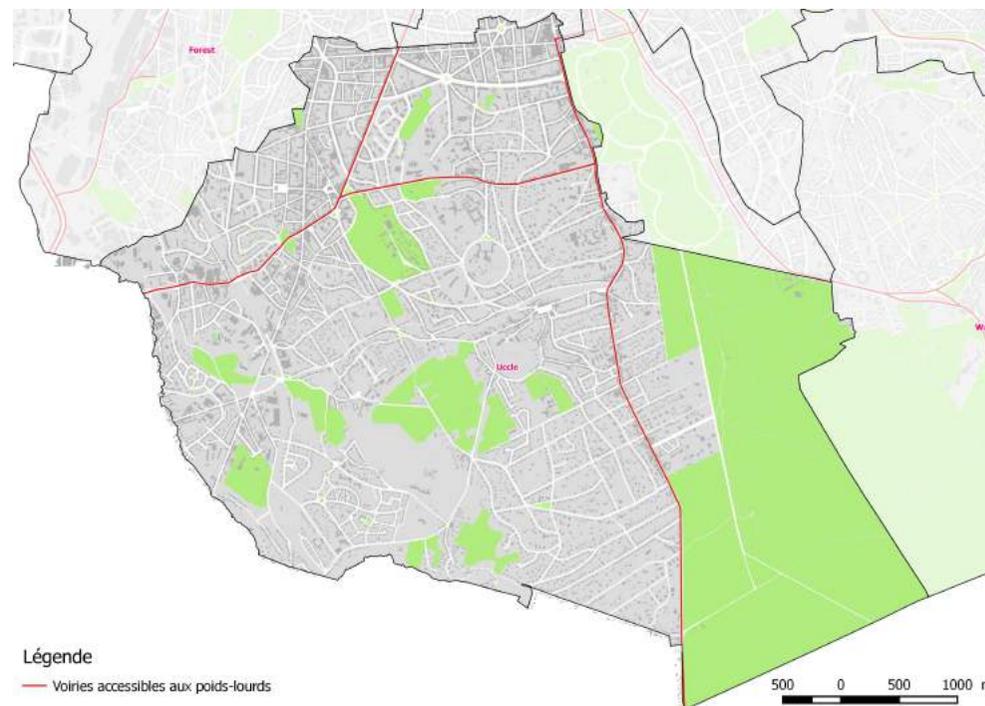


Figure 2.3.6 – Les voiries accessibles aux poids lourds

Source : Agence de Stationnement

### 2.3.7 Bus scolaires, autocars et Kiss & Ride

#### Bus scolaires et autocars

Fig. 2.3.7 Certaines écoles disposent d'un service de ramassage scolaire, qui nécessite des zones de stationnement pour bus aux abords des écoles. Par ailleurs, certaines activités ou sorties impliquent l'utilisation d'un car, d'où également des besoins en stationnement.

Les autocars sont utilisés pour le transport de personnes, autres que scolaires, particulièrement vers des équipements publics ou sportifs.

La commune comprend de nombreux emplacements réservés pour bus et autocars, en raison du grand nombre d'écoles présentes sur la commune. La faible accessibilité globale en transport en commun, et la présence de grandes écoles (école européenne, lycée français entre autres) expliquent également l'importance du ramassage scolaire.

Ces emplacements réservés servent également pour nombre d'entre eux comme zone de Kiss & Ride, au début et à la fin de cours.

Il y a 24 stations pour l'équivalent de 120 places EVP (Equivalent Véhicule Particulier). Les  $\frac{3}{4}$  de ces emplacements sont destinés aux écoles, le reste l'étant pour des activités sportives ou culturelles.

#### Les Kiss & Ride

Une zone de dépose-minute (Kiss & Ride) est une zone où un véhicule s'arrête pour déposer ou embarquer un passager. Les zones de dépose-minute n'existent pas dans le code de la route. Il s'agit d'un concept dont la valeur légale sera donnée par le signal E1 (stationnement interdit mais arrêt autorisé), auquel sera en général ajouté un additionnel.



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

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

Il y a 8 stations de Kiss & Ride en voirie à Uccle, dont 6 sont localisées à proximité d'une école (Val Fleuri, institut Montjoie, collège Saint-Pierre, lycée français, école des Eglantiers, école de Verrewinkel). Les 2 autres sont situés devant la clinique Cavell et au square des Héros. L'ensemble de ces K&R totalise 32 places de stationnement. Il est à noter que certaines écoles ont plusieurs entrées (souvent dans des rues adjacentes) et que les K+R ne sont pas nécessairement placés devant l'entrée principale de l'établissement.

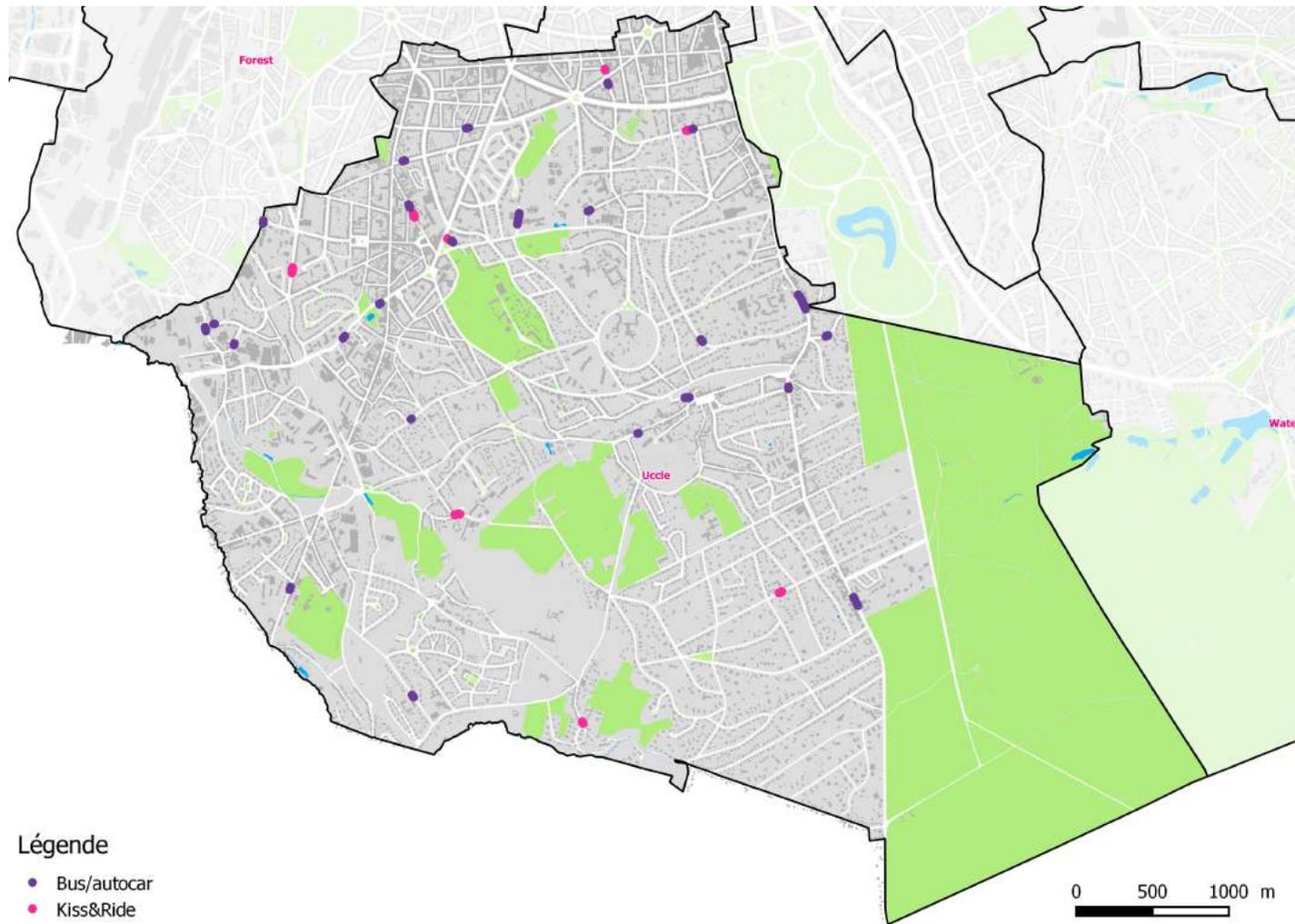


Figure 2.3.7 – Localisation des emplacements réservés pour autocars, bus scolaires et Kiss&Ride

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

### 2.3.8 Deux-roues motorisés

Fig. 2.3.8 Il y a actuellement 1 station pour deux roues motorisés dans la commune. Elle est située dans la rue Vanderkindere, en face du n° 240 avenue Brugmann.



#### Légende

- Emplacements moto

Figure 2.3.8 - Localisation des emplacements pour deux-roues motorisés

Source : Agence Régionale de Stationnement, juillet 2014

### 2.3.9 Stationnement des vélos

Fig. 2.3.9a La commune offre 80 stations de courte durée (dispositifs d'accrochage non couverts de type arceaux) pour une capacité de stationnement de 296 vélos.

Les secteurs les plus équipés sont le nord de la commune (Vanderkindere, Churchill, Bascule) et le secteur Brugmann/maison communale.

Le stationnement de longue durée (emplacements couverts sécurisés ou non) est disponible en 2 stations pour 112 places, avec un grand parking couvert de 100 places à la gare de Calevoet et 12 places à la gare de Saint-Job.

La commune dispose par ailleurs d'un bon réseau de stations Villo ! avec 20 bornes, concentrées sur la moitié dense (nord) de la commune. Quelques zones au sud sont délaissées : Fort Jaco, le sud de la chaussée d'Alsemberg, gares de Saint-Job et Moensberg.

Stationnement courte-durée		Stationnement longue-durée		Total	
80 stations	296 places	2 stations	112 places	82 stations	408 places

Figure 2.3.9a – Dispositifs et capacité pour vélos

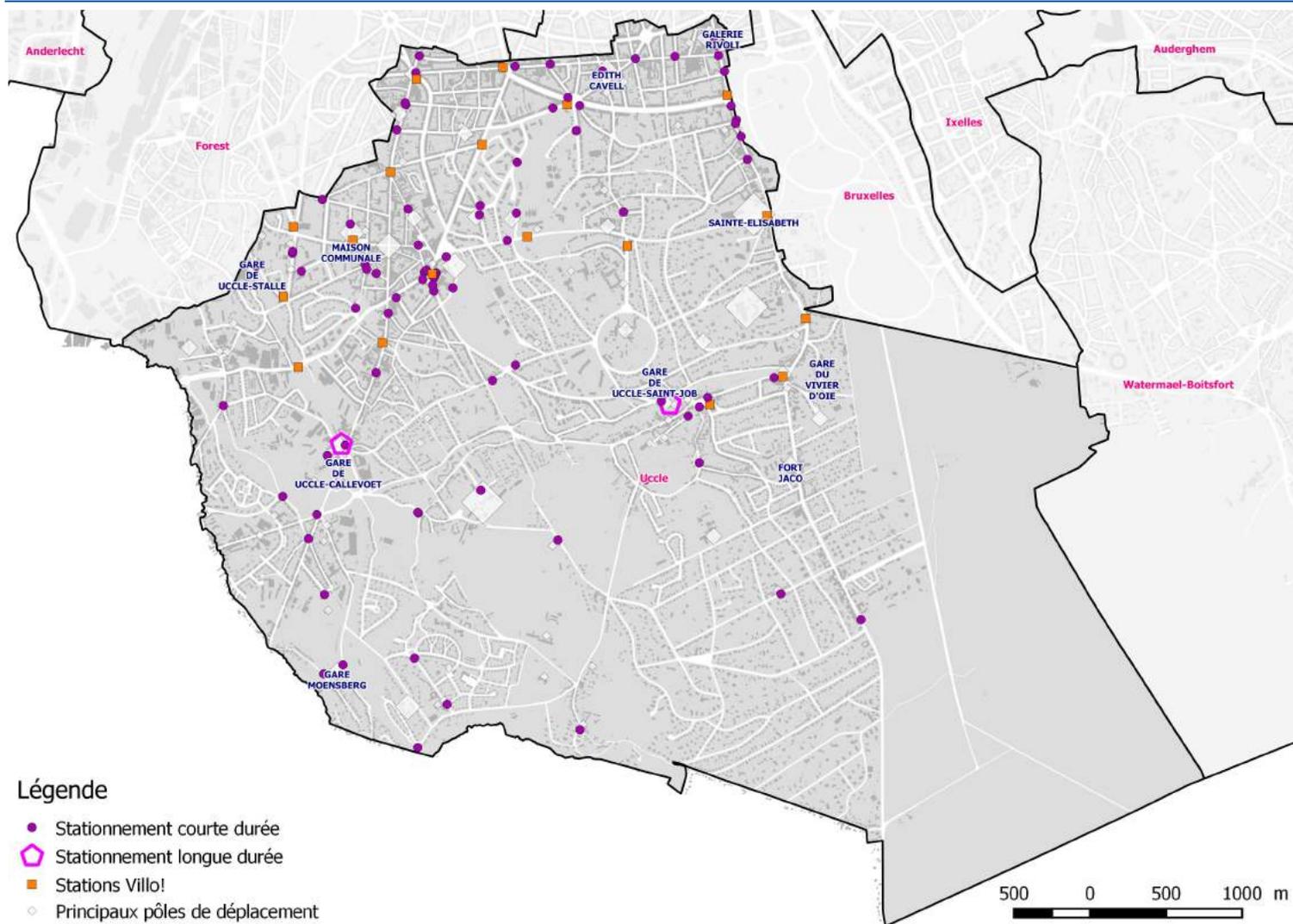


Figure 2.3.9b - Les emplacements de stationnement vélo et Villo !

Source : Agence Régionale de Stationnement et service mobilité communal, juillet 2014

### 2.3.10 Parkings de transit

#### Introduction

Il y a actuellement 8 parkings de transit aux portes de la Région de Bruxelles-Capitale, pour un total d'environ 1850 places. Le Plan Iris 2 prévoit la mise à disposition de plus de 16.000 places de parking en bordure de ville d'ici 2020.

Un de ces parkings se situe sur le territoire communal d'Uccle, au niveau de la rue de Stalle, offrant actuellement 383 places. Il est idéalement situé à proximité de l'échangeur n°18 sur le R0 ; son accessibilité en transports en commun est également bonne, puis qu'il est aussi le terminus de la ligne de prémetro n°4, qui relie Stalle à la Gare du Nord.

Une navette bus circule entre le parking et Forest-National lors des événements qui s'y tiennent.

#### Situation existante

Fig. 2.3.10 Le parking Stalle est non géré (zone non réglementée) et est saturé en raison de la présence importante et quasi exclusive d'étudiants du centre de formation situé à proximité, ce qui occasionne également un report de stationnement en voirie sur les rues voisines. Il ne peut donc actuellement jouer son rôle de P+R.

Notons également la présence de petits parkings P+R (capacités inférieures à 100 places) dans les gares de Calevoet et Moensberg, dont les développements projetés renforceront à terme leur rôle de P+R. La gare de Linkebeek, en bordure extérieure de la limite communale, est également utilisée comme P+R, et pourrait voir son rôle s'accroître à court-terme (discussions en cours entre la commune et Infrabel).

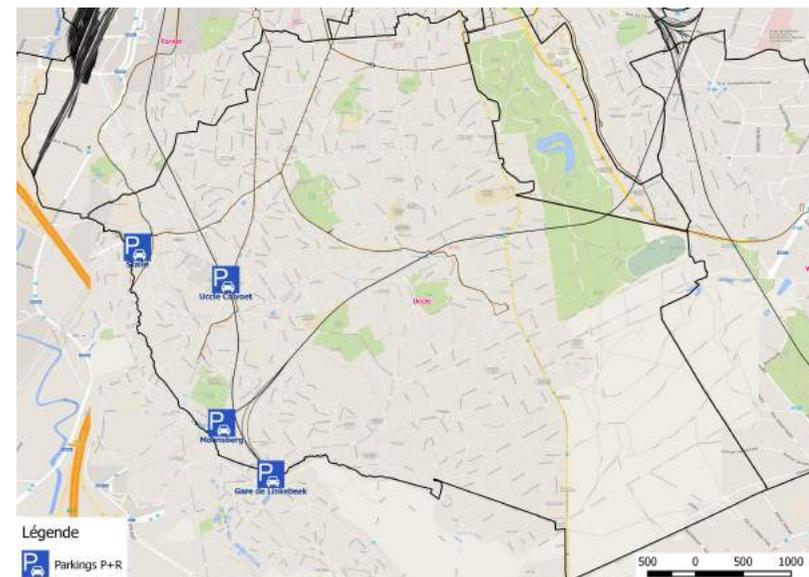


Figure 2.3.10 – Localisation des P+R à Uccle et ses abords

## 2.4 Cartes de dérogation

### 2.4.1 Cartes riverains

Conformément au PRPS, le règlement redevance en vigueur depuis le premier septembre 2014 sur la commune prévoit la mise à disposition de cartes de dérogation pour les riverains, à raison de maximum deux par ménage et pour d'autres types d'usagers.

Depuis le premier septembre 2014, la commune d'Uccle propose des cartes virtuelles.

En 2015, 4.500 cartes ont été délivrées.

### 2.4.2 Autres cartes de dérogation

Les cartes suivantes prévues par le PRPS sont en vigueur sur la commune:

- riverain temporaire ;
- entreprises et indépendants ;
- prestataire de soins médicaux urgents et non urgent;
- voiture partagée.

Les tarifs proposés sont conformes aux minima régionaux.

Les quantités par usager sont conformes au PRPS.

Le règlement communal actuel est présenté en annexe 7.5.

## 2.5 La demande en stationnement

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

### 2.5.1 Occupation diurne et nocturne

Fig. 2.5.1a et b En journée, 17'050 véhicules ont été recensés pour 21'655 places (hors accès carrossables et emplacements réservés). Cette occupation diffère selon la réglementation déployée :

- en zone rouge : 410 véhicules pour 419 places;
- en zone bleue : 680 véhicules pour 655 places;
- en zone verte : 2'200 véhicules pour 2'239 places;

*Pour la zone réglementée, le taux d'occupation moyen est ainsi de 100%.*

- en zone non réglementée : 13'250 véhicules pour 17'655 places (hors accès carrossables et emplacements réservés), ce qui donne un taux d'occupation moyen de 75%.

Cette situation est contrastée selon les quartiers de la commune. Dans les quartiers multifonctionnels notamment, la pression est plutôt forte (secteurs statistiques : Globe, Centre, Le Chat et Langeveld ainsi que Fort-Jaco).

Le sud de la commune ne présente pas de problème majeur en termes d'occupation, cette dernière étant plutôt faible.

Sans tenir compte des emplacements réservés et des accès carrossables, la situation est proche de la saturation quelle que soit la réglementation en vigueur. Pour plus d'exactitude par rapport à la réalité, il convient d'intégrer les emplacements réservés et les accès carrossables qui sont également utilisés in situ.

La nuit, le niveau d'occupation est similaire à celui constaté en journée avec 17'150 véhicules recensés (hors accès carrossables et emplacements réservés).

- en zone rouge : 370 véhicules pour 419 places ;
- en zone bleue : 750 véhicules pour 655 ;
- en zone verte : 2'460 véhicules pour 2'239 places ;

*Pour la zone réglementée, le taux d'occupation moyen est ainsi de 108%, ce qui montre une sur-occupation de l'offre.*

- en zone non réglementée : 12'700 véhicules pour 17'655 places (hors accès carrossables et emplacements réservés), ce qui donne un taux d'occupation moyen de 72%.

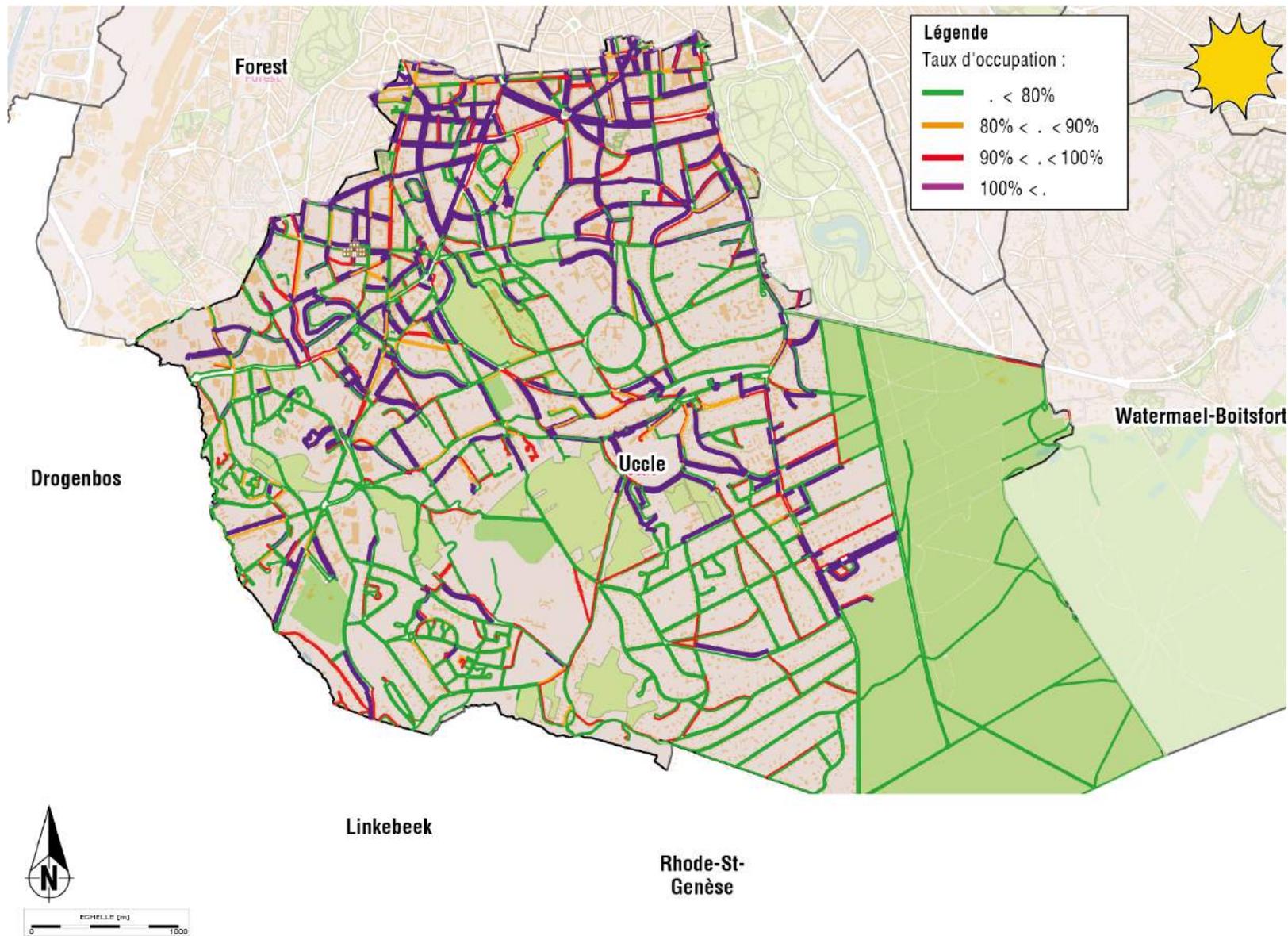


Figure 2.5.1a – Taux d'occupation diurne

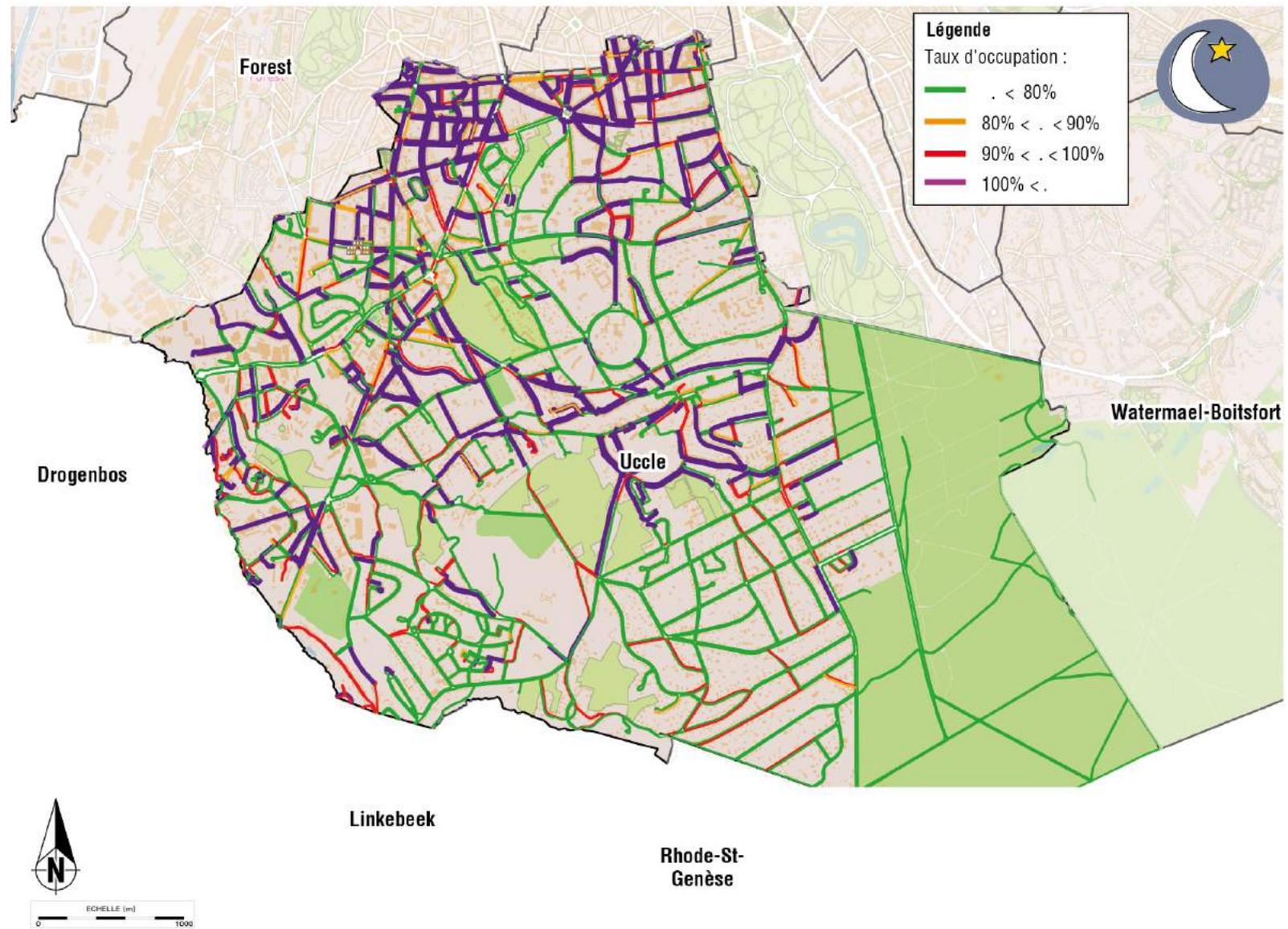


Figure 2.5.1b – Taux d'occupation nocturne

## 2.5.2 Enquête de rotation des véhicules en stationnement

### Introduction

Fig. 2.5.2a Les enquêtes de rotation des véhicules en stationnement permettent de connaître la demande de stationnement des automobilistes dans les quartiers enquêtés.

Il s'agit de relever de manière partielle (afin de garantir l'anonymat du propriétaire) les plaques d'immatriculation des véhicules stationnés sur des emplacements et selon une cadence (heure ou demi-heure) prédéfinis. Pour chaque véhicule situé en zone verte ou bleue, la présence de la carte riverain est spécifiée afin de connaître les pratiques sur le terrain.

Les résultats permettent de répondre aux interrogations suivantes :

- qui sont les usagers : résidents, navetteurs ou visiteurs ?
- quelle est la catégorie d'usagers qui consomme le plus d'offre : demande de longue durée (travailleurs, voitures ventouses, ...) ou courte durée (chalands, visiteurs, ...) ?
- est-ce que les typologies des zones sont adaptées à la demande ? Quelles sont les durées réelles de stationnement ?
- globalement, les règles sont-elles bien respectées ?

Pour cette enquête, le choix s'est posé sur 16 quartiers uclois représentant au mieux tous les types de quartiers d'Uccle. Certains ont également été repris pour leur situation plus problématique en termes de stationnement, identifiée lors du diagnostic ou déjà connue. Différentes typologies de quartiers s'y retrouvent.

1	Uccle-centre	9	Saint-Job
2	Cavell - Churchill	10	Vivier d'Oie
3	Molière	11	Menhirs – Parking Stalle
4	Van Bever	12	Gare de Calevoet
5	Fort-Jaco	13	Coq – Poussins
6	Sainte Elisabeth	14	Homborch
7	Etoile – Coghen	15	Gare de Moensberg
8	Globe	16	Waterloo (Bascule)

Ces enquêtes ont été réalisées les 24 / 26 / 31 mars et 2 avril 2015 de 6h à 20h sur des échantillons représentant 20% de l'offre en stationnement en rue. Le détail des résultats de l'enquêtes est présenté en annexe.

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

1	Uccle-centre
2	Cavell - Churchill
3	Molière
4	Van Bever
5	Fort-Jaco
6	Sainte Elisabeth
7	Etoile – Coghen
8	Globe
9	Saint-Job
10	Vivier d'Oie
11	Menhirs – Parking Stalle
12	Gare de Calevoet
13	Coq – Poussins
14	Homborch
15	Gare de Moensberg
16	Waterloo (Bascule)

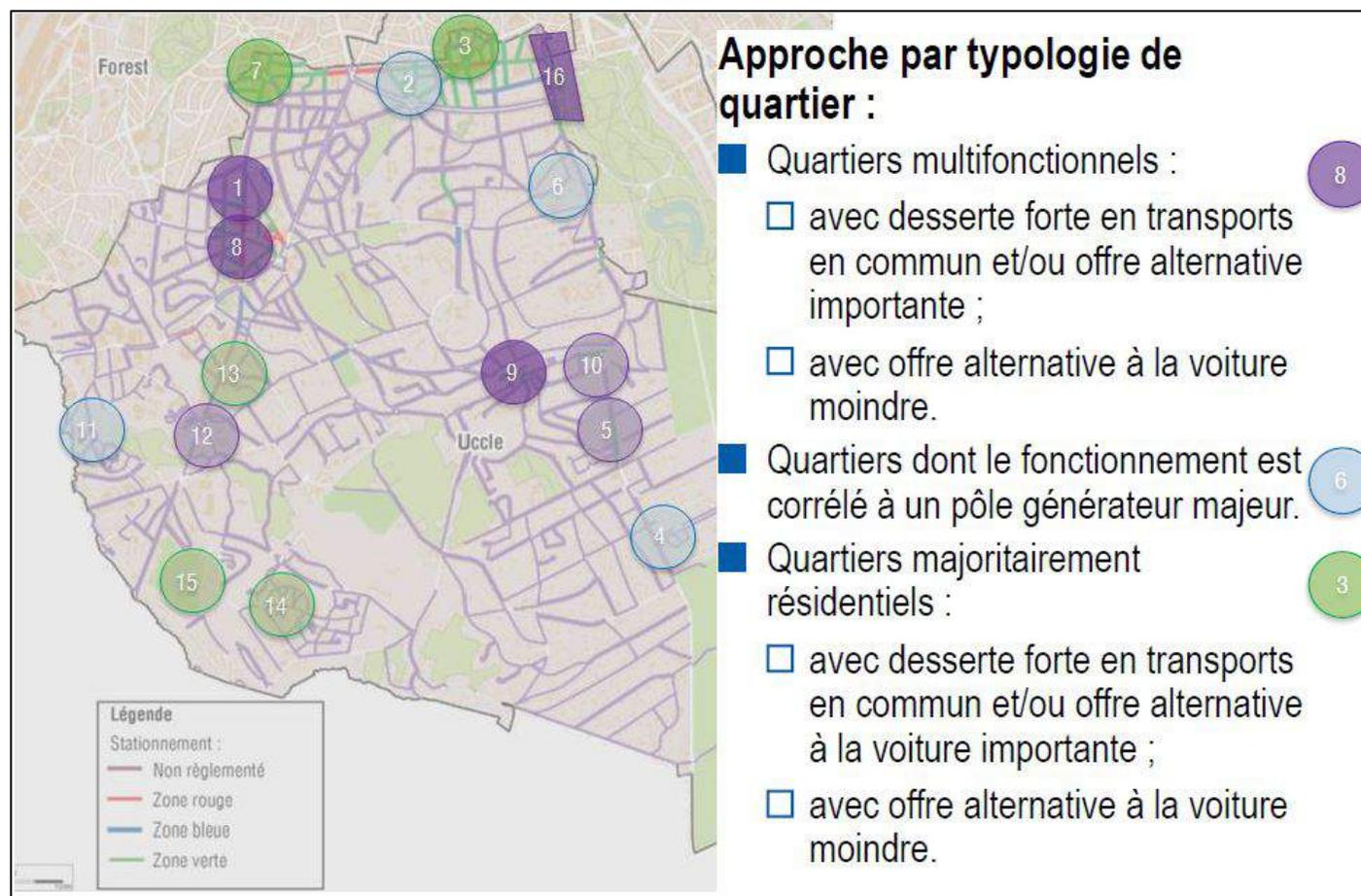


Figure 2.5.2a – Echantillons enquêtés

Fig. 2.5.2b Les enquêtes de rotation sont donc destinées à identifier la typologie des usagers au regard des horaires d'arrivée / départ et de la durée de stationnement.

Figure 2.5.2b – Les différentes typologies d'usager

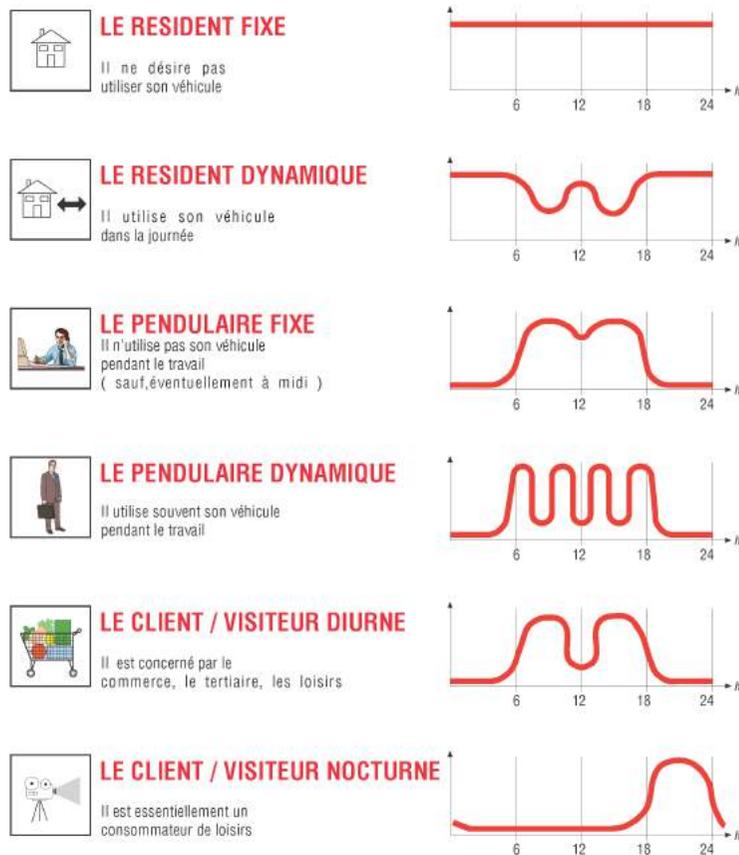
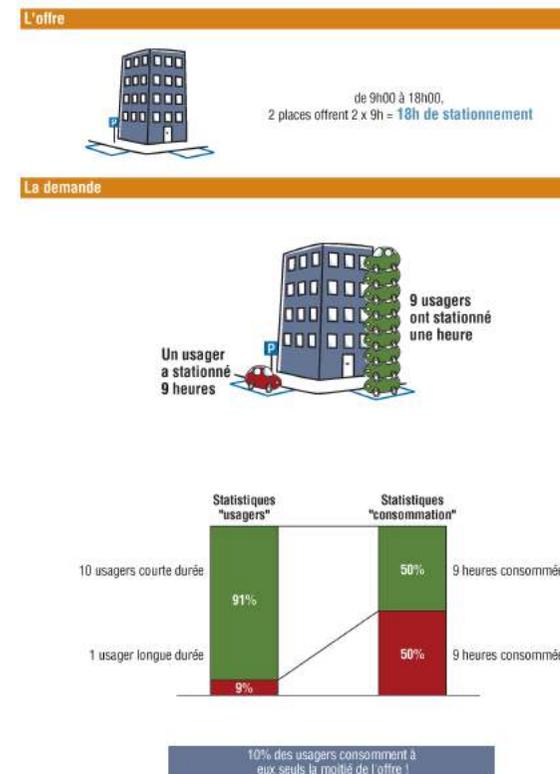


Fig. 2.5.2c Les enquêtes de rotation permettent également d'identifier la nature de la consommation de l'espace : quelle catégorie d'usagers consomme le plus d'espace? Une place où la rotation est forte sera utilisée plutôt par des visiteurs et représente une consommation d'espace moindre comparativement à une place de stationnement utilisée par un usager de longue-durée (résident ou navetteur) qui consommera autant d'espace que plusieurs usagers sur une même place.

Figure 2.5.2c – La notion de rotation



## Présentation des quartiers enquêtés

## ■ Quartier 1 : Uccle-Centre

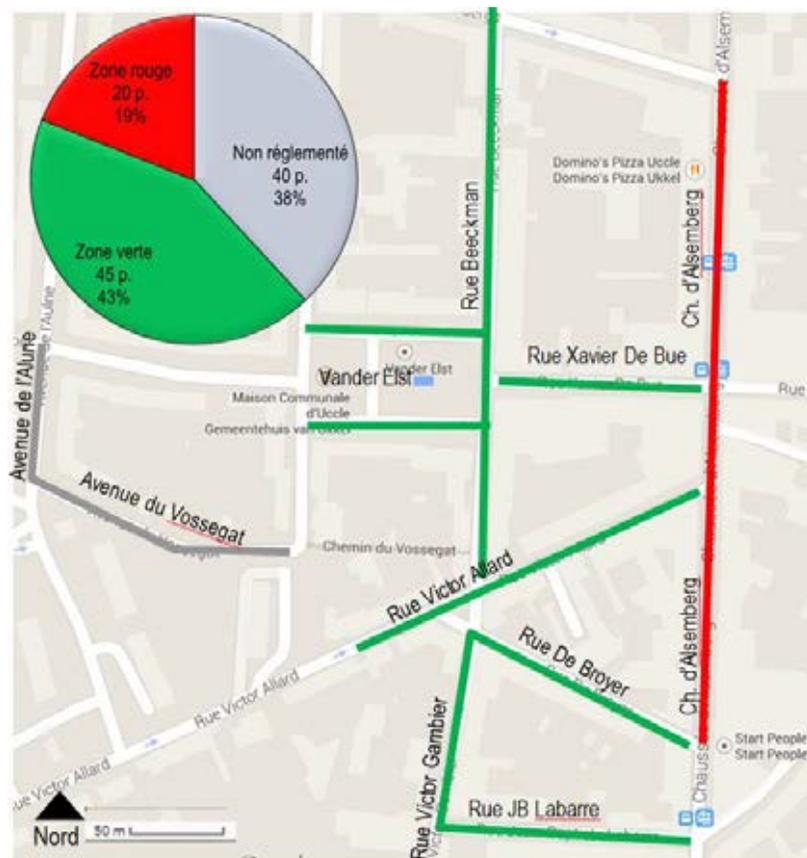


Figure 2.5.2-1 : Rues réglementées d'Uccle-Centre (2015)

De manière générale :

- peu de résidents en journée ;
- peu de véhicules de longues et moyenne durée de stationnement (env. 20) ;
- présence forte de stationnement de courte durée.

En zone rouge :

- rotation caractéristique d'une zone de stationnement de courte durée ;
- très peu de stationnement de longue durée ;
- peu de résidents.

En zone verte :

- rotation caractéristique d'une zone de stationnement de courte durée ;
- plusieurs usagers de longue durée (env.15) ;
- peu de résidents.

En zone non-réglémentée :

- présence importante de résidents et de véhicules de longue durée ;
- demande de stationnement de courte durée plutôt limitée ;
- rotation caractéristique d'une zone de moyenne durée (3 véhicules par place par jour).

## ■ Quartier 2 : Cavell - Churchill

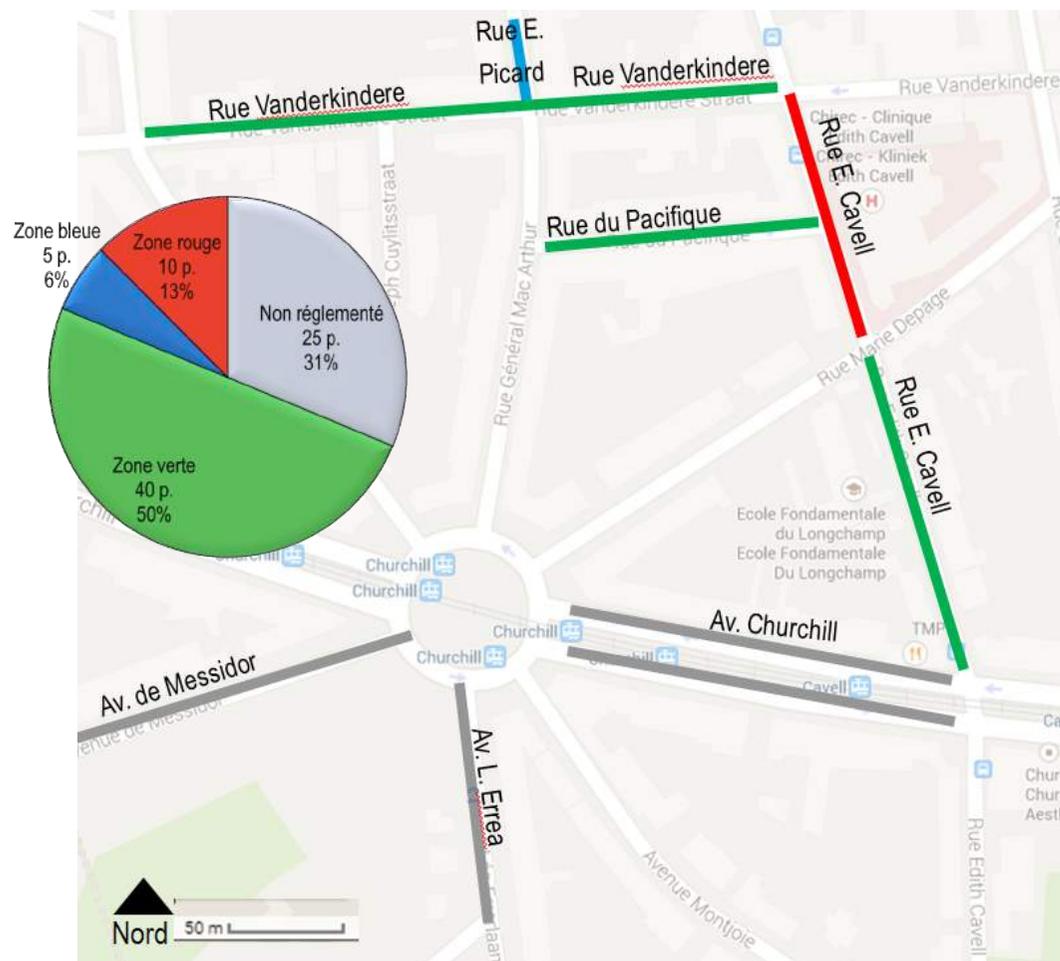


Figure 2.5.2-2 : Rues réglementées de Cavell-Churchill (2015):

### De manière générale :

- présence importante de résidents ;
- rotation plutôt bonne malgré la prédominance de la zone verte dans l'échantillon.

### En zone rouge :

- les échantillons en zone bleue et rouge étaient insuffisants pour faire une analyse significative.

### En zone verte :

- demande générée à la fois par les résidents, les usagers longue durée et les usagers courte durée ;
- rotation proche de celle observée généralement dans les zones moyenne durée.

### En zone non-réglémentée :

- présence majoritaire de résidents.

### ■ Quartier 3 : Molière

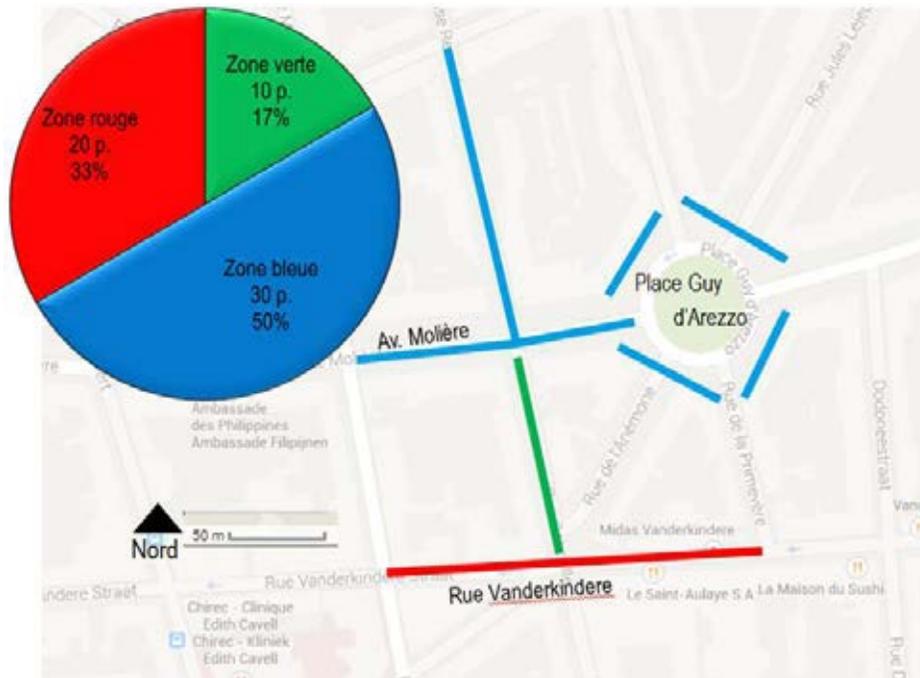


Figure 2.5.2-3 : Rues réglementées de Molière (2015)

#### De manière générale :

- présence importante de résidents et de stationnement de longue durée ;
- une part non négligeable de courte durée.

#### En zone rouge :

- situation caractéristique d'une zone moyenne / longue durée ;
- trop de longue durée et de résidents (exclus en théorie par la réglementation) ;
- part d'illicites non négligeable, facteur de pression sur l'offre.

#### En zone verte :

- l'échantillon en zone verte était insuffisant pour faire une analyse significative.

**■ Quartier 4 : Van Bever**

Figure 2.5.2-4 : Rues réglementées de Van Bever (2015)

De manière générale :

- principalement de la demande longue durée assimilable à des usagers navetteurs, au regard des horaires d'arrivée et de départ (demande de l'IRSA)

## ■ Quartier 5 : Fort-Jaco

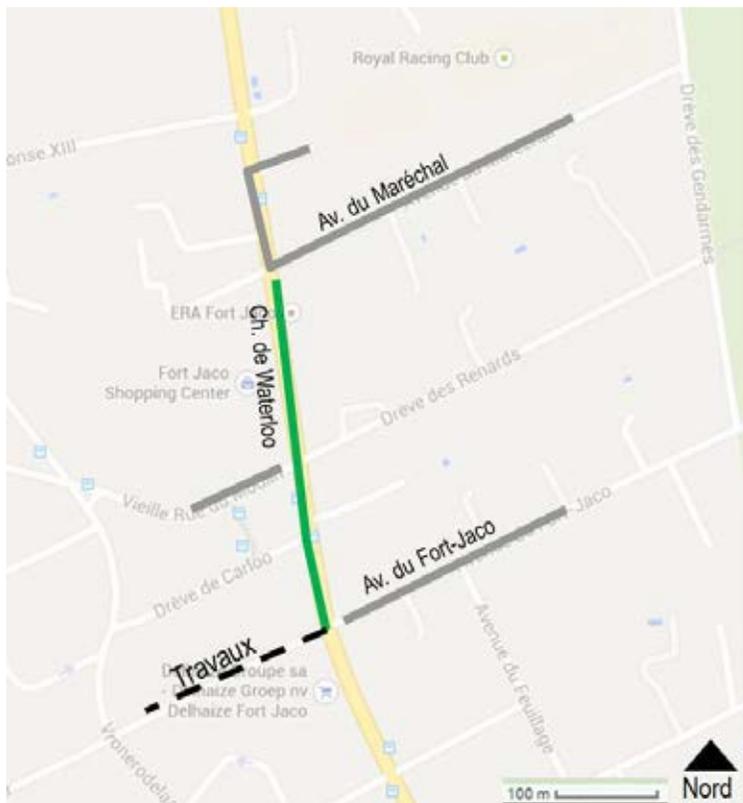
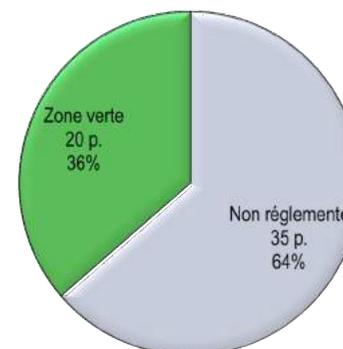


Figure 2.5.2-5 : Rues réglementées de Fort-Jaco (2015)



### De manière générale :

- présence importante de résidents ;
- demande de stationnement courte durée importante.

### En zone verte :

- faible demande des résidents ;
- part importante du stationnement de courte durée ;

### En zone non-réglementée :

- structure des usagers cohérente par rapport à l'absence de réglementation ;
- part importante de résidents et longue durée ;

## ■ Quartier 6 : Sainte-Elisabeth

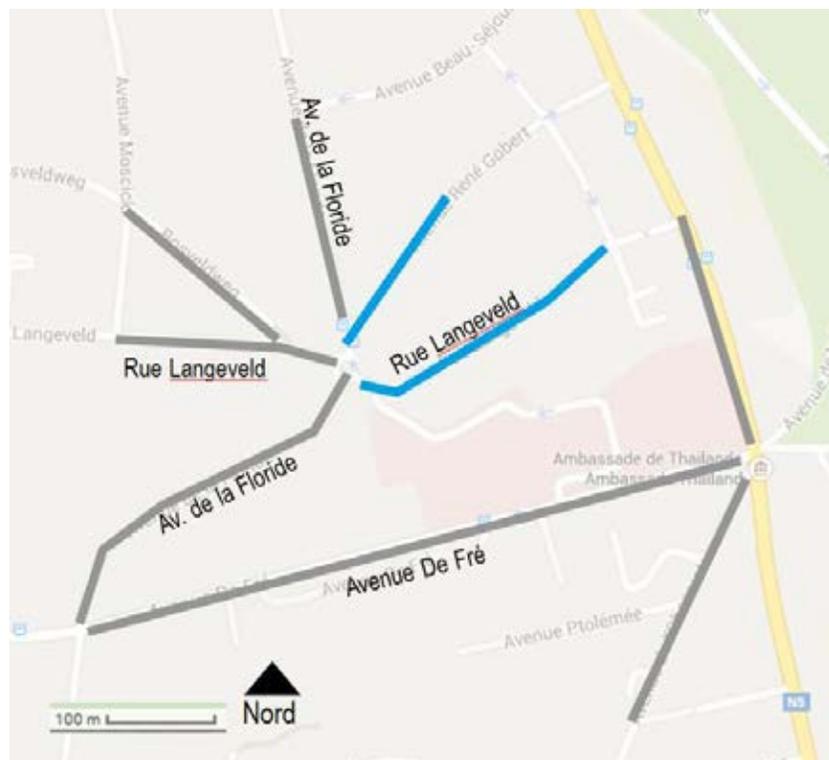
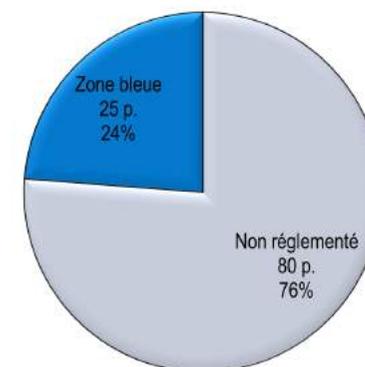


Figure 2.5.2-6 : Rues réglementées de Sainte-Elisabeth (2015)



### De manière générale :

- présence importante de résidents ;
- part non négligeable de stationnement longue durée.

### En zone bleue :

- mixité de la typologie de la demande : à la fois de la demande courte durée et des résidents ;
- trop de demande longue-durée par rapport à la réglementation en vigueur.

### En zone non-réglementée :

- un taux de rotation plutôt fort comparativement à ce qui est constaté sur des zones non réglementées, lié à :
  - la forte occupation, proche de 90 % en journée (saturation le matin) ;
  - la part non négligeable de demande de courte durée (environ 38 % des usagers).



## ■ Quartier 8 : Globe

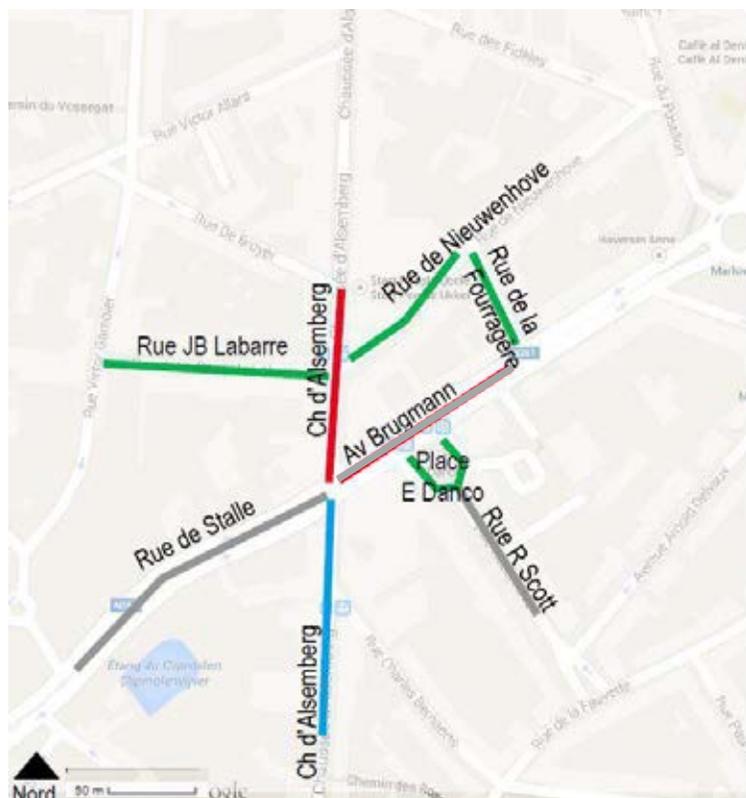


Figure 2.5.2-8 : Rues réglementées du Globe (2015)

### De manière générale :

- prédominance de demande de longue durée ;
- rotation plutôt élevée pouvant être générée par les zones réglementées.

### En zone rouge :

- les échantillons en zone rouge étaient insuffisants pour une analyse significative.

### En zone verte :

- niveau de rotation légèrement plus fort que ceux mesurés habituellement en zone longue durée ;
- présence forte de ventouses ;
- part non négligeable de demande de courte durée ;
- structure cohérente par rapport à la typologie du quartier et à l'absence de limitation de durée ;
- majorité de demande de longue durée :
  - résidents et ventouses ;
  - longue durée assimilable à la demande des navetteurs.

### ■ Quartier 9 : Saint-Job

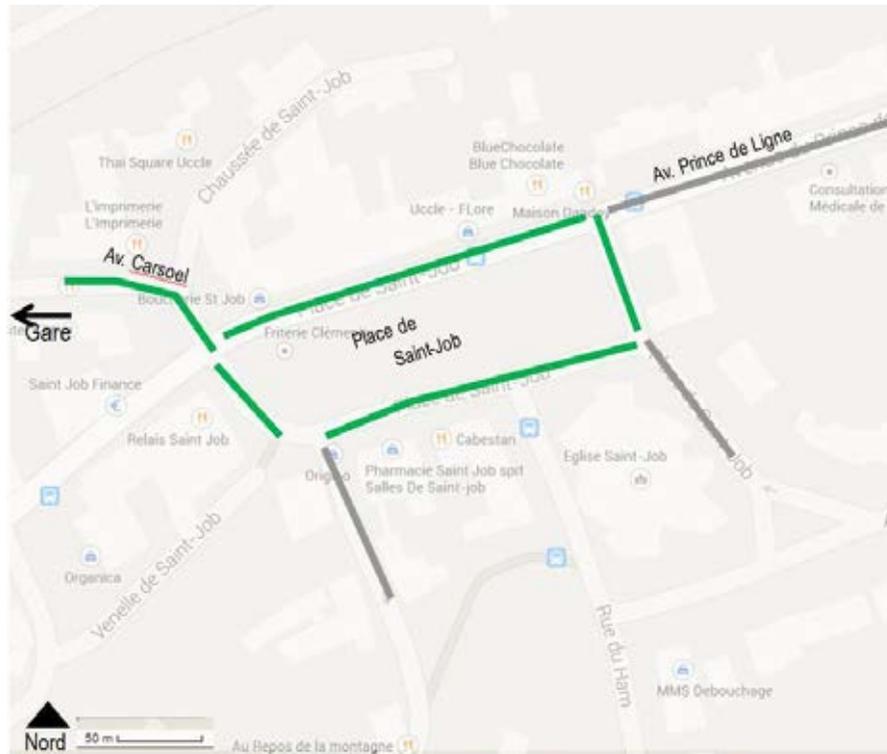


Figure 2.5.2-9 : Rues réglementées de Saint-Job (2015)

#### De manière générale :

- part importante de la demande courte durée dans la structure des usagers avec peu de consommation d'offre ;
- présence forte de résidents ;
- espace consommé principalement par la demande longue durée.

#### En zone verte :

- potentiel de courte durée ;
- peu de résidents en journée ;
- demande longue durée importante.

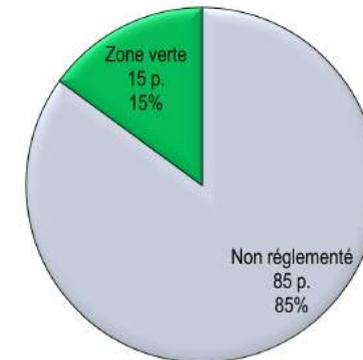
#### En zone non-réglémentée :

- part importante de longue durée.

## ■ Quartier 10 : Vivier d'Oie



Figure 2.5.2-10 : Rues réglementées du Vivier d'Oie (2015)



### De manière générale :

- peu de résidents (comparativement à d'autres zones) ;
- demande moyenne et courte durée importante.

### En zone verte :

- potentiel de courte durée ;
- peu de demande longue durée (y compris résidents).

### En zone non-réglementée :

- potentiel de courte durée ;
- part des résidents non négligeable.

### ■ Quartier 11 : Menhirs – Parking Stalle



Figure 2.5.2-11 : Rues réglementées de Menhirs – Parking Stalle(2015)

#### De manière générale :

- prédominance de la demande longue et moyenne durée, en lien avec le fonctionnement de la gare (horaires d'arrivée et départ) qui peut être générée par les navetteurs ou le centre de formation situé à proximité.

### ■ Quartier 12 : Gare de Calevoet

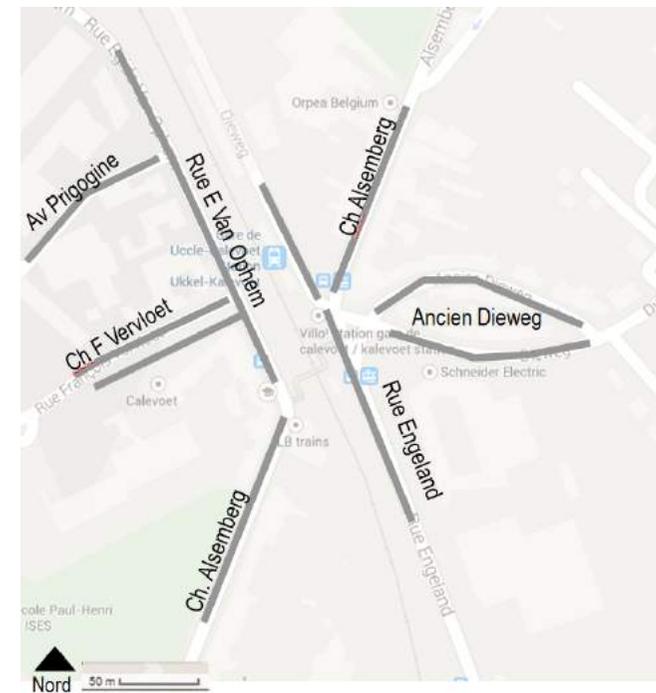


Figure 2.5.2-12 : Rues réglementées de la gare de Calevoet (2015)

#### De manière générale :

- importance de la demande longue durée ;
- potentiel de demande courte durée ;
- part non négligeable de résidents.

### ■ Quartier 13 : Coq - Poussins

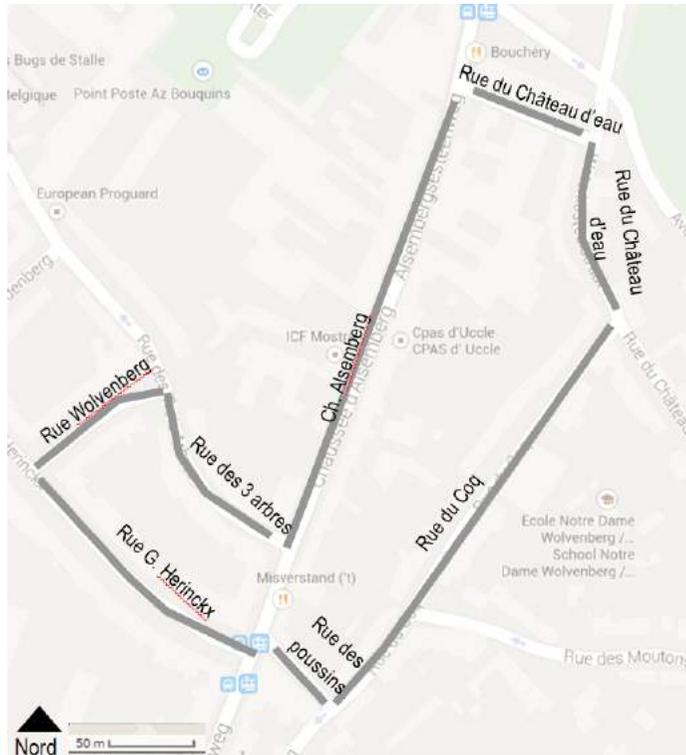


Figure 2.5.2-13 : Rues réglementées des rues du Coq et Poussins (2015)

De manière générale :

- présence forte de ventouses et résidents ;
- demande longue durée majoritaire ;
- potentiel de demande courte durée.

### ■ Quartier 14 : Homborch



Figure 2.5.2-14 : Rues réglementées du Homborch (2015)

De manière générale :

- demande longue durée majoritaire avec principalement des résidents.

### ■ Quartier 15 : Gare de Moensberg

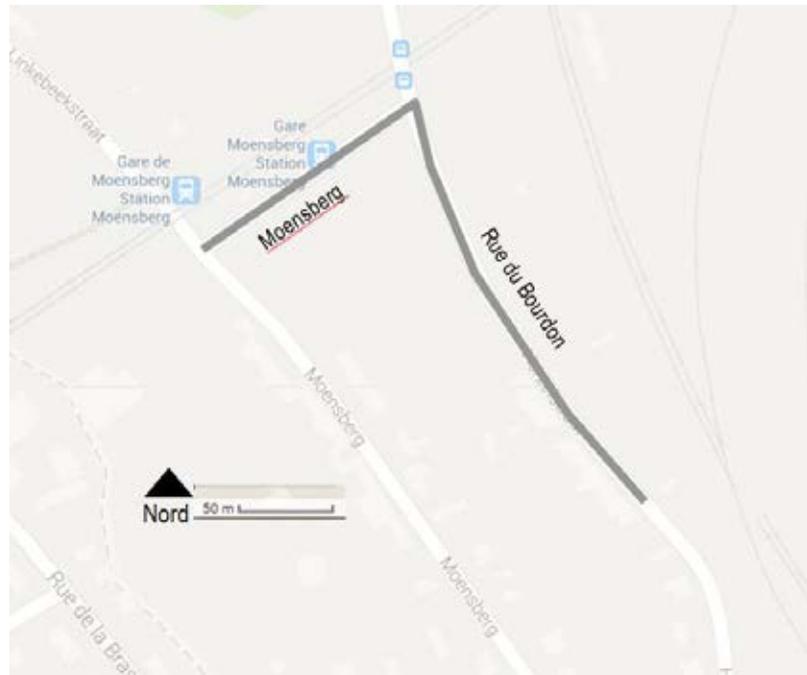


Figure 2.5.2-15 : Rues réglementées de la gare de Moensberg (2015)

De manière générale :

- peu de demande (peu de demande de navetteurs pour le moment) ;
- demande principalement générée par les résidents.

### ■ Quartier 16 : Bascule



Figure 2.5.2-16 : Rues réglementées de la Bascule (2015)

De manière générale :

- mixité de la demande :
  - présence forte de résidents
  - potentiel de courte durée ;
  - part non négligeable de longue durée.

### 2.5.3 Synthèse des résultats des enquêtes rotation

Fig. 2.5.3 L'instauration des zones réglementées s'est faite en suivant l'évolution du développement urbain et des problèmes de stationnement y relatifs ce qui a conduit à générer des situations où la réglementation ne permet pas un fonctionnement optimal du stationnement :

- globalement, la zone rouge est implantée de manière et génère des comportements conformes aux objectifs de ce type de zone. Toutefois, dans certains quartiers, on constate un nombre important d'usagers ne respectant pas la réglementation ;
- de manière générale, le fonctionnement de la zone bleue n'est pas optimal : le respect est faible (demande longue durée sans carte de dérogation), ce qui génère une rotation moindre. Souvent localisée autour de pôles générateurs, elle ne permet pas de répondre à la demande inhérente aux infrastructures qu'elle dessert et aux besoins du quartier ;
- la zone verte dans les zones denses (Uccle centre, Cavell-Churchill) ne permet pas de répondre à la demande courte durée qui intéresse les commerces et services ;
- l'absence de réglementation à proximité de zones denses (Uccle centre, Cavell-Churchill) est source de saturation ou présente une lacune dans les zones urbanisables pour lesquelles les enjeux à moyen/long terme sont importants (Moensberg, Calevoet, Coq-Poussins).

Pour plus d'information concernant les résultats des enquêtes de stationnement, le détail est présenté en annexe.

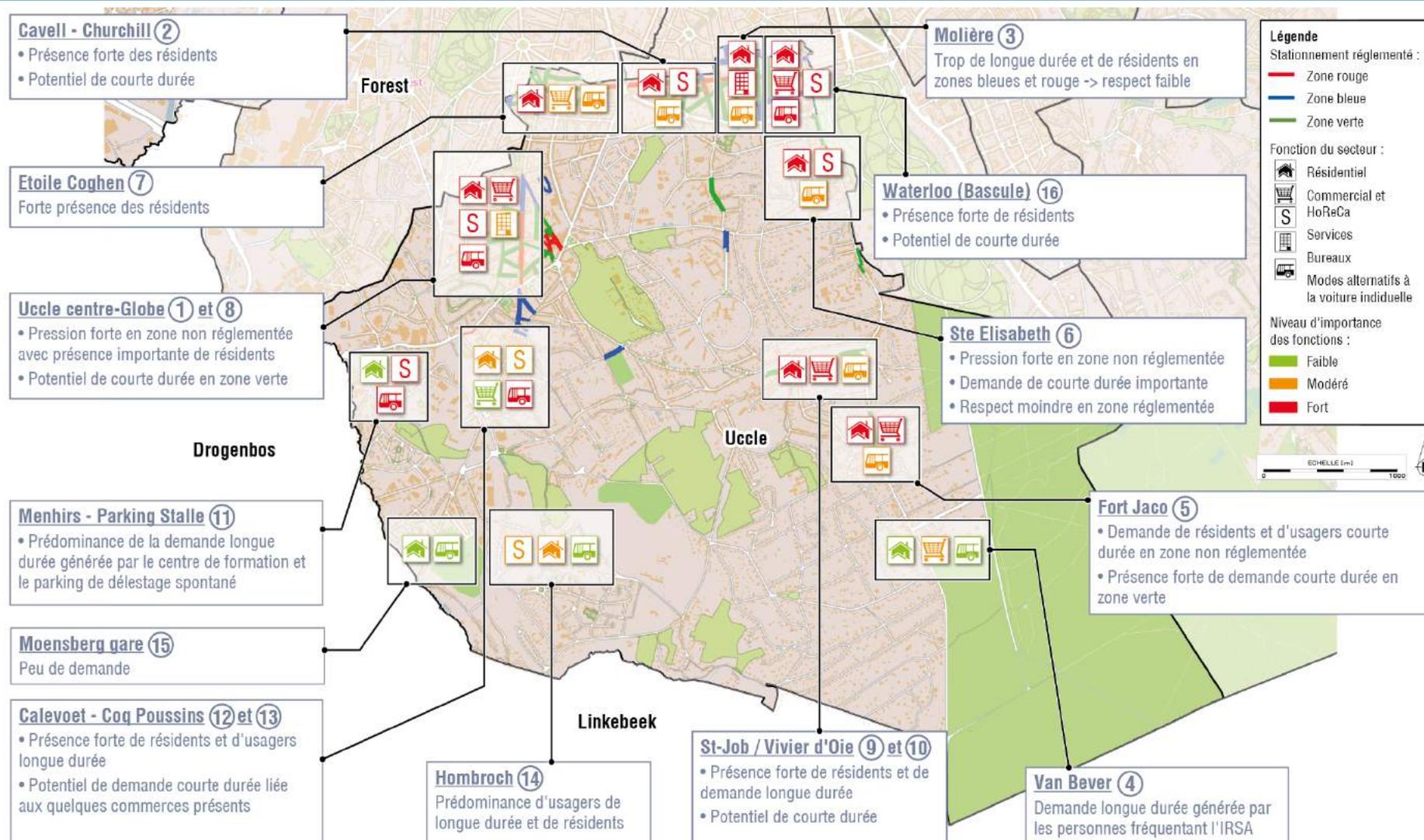


Figure 2.5.3 – Synthèse des résultats des enquêtes rotation

## 3. Définition des enjeux communaux

### 3.1 Préserver le stationnement des résidents

Figure 3.3 Une optimisation de l'usage du stationnement est nécessaire pour garantir « l'habitabilité » de la commune et son attractivité. Les riverains génèrent la majorité de la demande et sont confrontés dans certains quartiers à d'autres usagers. La problématique du stationnement des riverains est donc prédominante.

Il s'agit d'améliorer la situation pour les riverains :

- dans les quartiers denses en termes d'habitat et d'activités économiques;
- aux abords des communes limitrophes où l'offre de stationnement est réglementée et génère du report sur la commune d'Uccle (Forest et Ixelles).

Les enjeux sont à la fois de protéger les riverains de la demande générée par les autres usagers, de favoriser un usage maîtrisé des voitures par les résidents et de permettre l'accès aux commerces et services pour tous.

### 3.2 Préserver l'activité économique et soutenir le développement du secteur tertiaire

La dynamique du territoire ucclois se définit par sa capacité à capter des habitants et/ou des ressources productives et les services y afférents. Offrir un cadre attrayant, simplifier la lisibilité du stationnement et viser une mobilité responsable qui diminuera le trafic et le temps passé à trouver une place de stationnement sont au cœur des enjeux du PACS.

### 3.3 Garantir le stationnement relatif aux usages spécifiques (emplacements réservés) et promouvoir des alternatives à la voiture individuelle

Cet enjeu, 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 spécifiques (cf. chapitre 2.3) ainsi qu'aux alternatives à la voiture individuelle puissent être atteints.

### 3.4 Adapter les ressources dédiées à la surveillance du stationnement

La surveillance est un des facteurs clés de succès d'une politique de stationnement.

Il est donc indispensable de l'adapter au volume d'offre.

Pour être respectée, une règle doit être visible, lisible et comprise.

### 3.5 Enjeux liés au PCM

Le PACS s'inscrit dans la continuité des orientations du Plan Communal de Mobilité.

Caractéristique	Enjeux	Objectifs	Exemples d'actions envisageables
Résidentiel	Faciliter le stationnement des riverains	Diminuer la pression en voirie	Inciter à l'usage du stationnement privé
		Améliorer le respect	Communiquer pour permettre une bonne compréhension et application des règles
		Bénéficier de retours d'expérience riches en enseignements	Optimiser le gestion des cartes de dérogation
	Reporter le stationnement des navetteurs	Améliorer la rotation	Étendre la zone gérée en courte ou moyenne durée
	Promouvoir les alternatives à la voiture individuelle	Désengorger la ville	Développer des stations de voitures partagées
Commerces et HoReCa	Préserver l'attractivité économique et soutenir le développement du secteur tertiaire	Améliorer la rotation	Etendre la zone gérée en courte, voire très courte, durée (rôle de la zone rouge)
	Préserver l'attractivité des commerces	Diminuer le nombre de voitures	Requalifier l'espace de voirie en faveur des modes doux
		Faciliter la recherche de stationnement	Utiliser les nouvelles technologies au service du stationnement
	Garantir la bonne accessibilité	Diminuer la pression en voirie	Proposer du stationnement hors voirie
	Faciliter les livraisons	Eviter d'affecter la fluidité du trafic	Aménager des zones de livraison
Proposer et faire respecter des plages strictes en zones de livraison		Déployer les ressources adaptées à la surveillance	
	Réguler le partage de l'espace public dévolu au stationnement entre l'ensemble des usagers de la ville	Faire évoluer la réglementation et la politique communale en matière de cartes de dérogation	Maximiser le nombre d'emplacements réservés
	Préserver l'attractivité économique et soutenir le développement du secteur tertiaire	Viser le respect de la réglementation en vigueur	Organiser des tournées qui couvrent toute la durée de stationnement payant

Figure 3.3 : Tableaux des enjeux communaux

Mixité fonctionnelle	Faciliter le stationnement des riverains tout en optimisant l'accessibilité des commerces	Diminuer la pression en voirie	Étendre la zone gérée en courte durée
		Améliorer la rotation	Axer le contrôle sur les dépassements de durée
	Reporter le stationnement des navetteurs	Diminuer la pression en voirie	Développer des solutions hors voirie
	Faciliter l'accès aux équipements scolaires ou récréatifs	Diminuer la pression en voirie	Développer les déplacements à vélo
Projets d'urbanisme	Faciliter le stationnement des riverains	Eviter la saturation en voirie	Proposer des alternatives à la voiture
	Contenir les besoins futurs	Accompagner les développements urbains	Application de normes pour les rénovations et les constructions nouvelles
Création/extension de parking hors voirie	Maîtriser le stationnement en voirie	Développer des solutions innovantes	Envisager la mutualisation des places de stationnement
	Offrir et faire connaître de nouvelles opportunités hors voirie		Rendre effectif le téléjalonement
Proximité avec autre commune de la Région de Bruxelles-Capitale	Limiter les effets de bord	Harmoniser les règles à l'échelon régional	Assurer la continuité de la réglementation avec celle de la commune limitrophe

Enjeux liés au PCM

Le PACS s'inscrit dans la continuité des orientations du PCM

## 4. Plan d'actions

### 4.1 Action 1 : évolution de l'offre réglementée sur voirie

#### 4.1.1 Principes généraux

Le nouveau plan de stationnement a pour vocation :

- l'harmonisation des pratiques régionales :
  - une rue à typologie constante traversant 2 ou plusieurs communes doit avoir une réglementation unique ;
  - assurant une continuité avec la réglementation des communes voisines.
- le déploiement d'une offre lisible à terme : ne s'appuyer que sur trois types de réglementation (zones rouge, grise et verte).

Il se base sur trois axes forts :

- extension de la zone verte le long des limites communales, en veillant à maintenir les zones de courte durée où cela est nécessaire, pour limiter les effets de report depuis les communes limitrophes ;
- disparition progressive de la zone bleue en la remplaçant par une autre réglementation. En effet, la zone bleue n'atteint pas ses objectifs de rotation.

- éventuellement, intégration à terme, après évaluation des impacts des premières mesures mises en œuvre, d'une zone grise dans des secteurs pertinents
  - entre une zone de courte durée et une zone de longue durée ;
  - dans des secteurs où il est nécessaire de réduire la demande de longue durée tout en permettant le stationnement des résidents.

Limiter les effets de bord

Au nord et au nord-ouest de la commune, le risque de report depuis les communes de Forest et d'Ixelles est très marqué du fait d'une réglementation plus contraignante sur ces communes. De plus, les enquêtes ont mis en lumière une pression forte sur le stationnement non réglementé. Afin de faire face à ces problématiques, les rues proches des limites communales sont réglementées. Il s'agit d'apporter une réponse conforme à la situation des communes limitrophes.

Renforcer la rotation et permettre le stationnement des résidents dans les pôles multifonctionnels

La manière dont le stationnement réglementé a été déployé, dans certains quartiers, a conduit à une réglementation qui n'est plus adaptée. Comme dans le quartier de la maison communale classé en zone verte où un potentiel de demande de courte durée a été identifié par les enquêtes de rotation, potentiel cohérent au regard du tissu socio-économique environnant. La mise en place d'une zone de courte durée semble plus appropriée. Dans ces quartiers où la fonction d'habitat est très présente, il convient cependant de permettre aux résidents de stationner en journée. La zone grise répond à ces besoins et pourra donc être déployée autour des zones rouges présentes dans les pôles multifonctionnels. Ces pôles sont : rue Vanderkindere, Maison communale, Globe, Calevoet, St-Job, Ste-Elisabeth et Fort-Jaco.

Accompagner les développements urbains et les usages autour des pôles générateurs spécifiques

Des actions ciblées en faveur du développement des modes alternatifs et l'incitation au report modal seront déployées dans certains quartiers où les enjeux :

- sont moindres, à court terme, mais des projets de développement immobilier y sont recensés;
- ne concernent qu'une thématique spécifique.

#### 4.1.2 Mesures proposées

Pour chaque quartier enquêté lors du diagnostic, une fiche de l'évolution de la réglementation pour ces quartiers a été établie avec :

- plan du secteur concerné et nouvelle réglementation ;
- rappel de la situation actuelle ;
- offre en situation projetée (phase 1, avec distinction étape 1 éventuelle).

Les chiffres cités sont indicatifs et ne seront définitifs qu'après vérification précise du nombre de places (hors emplacements réservés éventuels).

Les secteurs 14 (Hombroch) et 15 (Moensberg gare) n'ont pas été cartographiés dans la mesure où le stationnement qui n'est pas réglementé dans ces secteurs devrait le rester, au moins dans la phase 1.

### 4.1.3 Synthèse

Le déploiement de la nouvelle réglementation du stationnement sur voirie, qui sollicite assez fortement les finances communales et modifie très sensiblement le fonctionnement actuel du stationnement, se concrétise par une première phase se déclinant en deux étapes.

- étape 1 (2016) :
  - extension de la zone verte, et notamment à proximité des limites communales (nord et est) afin de limiter les effets de report depuis les communes limitrophes ;
  - Création de zones bleues le long de l'axe chaussée de Waterloo afin de protéger les riverains du report de stationnement de la zone verte.
- étape 2 (2017-2018) :
  - poursuite de l'extension de la zone verte sur les axes principaux de la commune.
  - Création de zones bleues dans les quartiers résidentiels voisins aux zones vertes.

Une troisième phase pourra intervenir après une évaluation qui serait réalisée après 2018. Elle pourra donner lieu à certains affinages quant aux phases 1 et 2 et ouvrira ainsi vers une phase qui verra l'extension ou la modification de la réglementation (par ex. zone grise dans des sections de rues pertinentes).

Les modalités précises de mise en œuvre sont développées au chapitre 4.1.5.

Concernant les cartes de dérogation, l'objectif de diminution (demandé par l'Ordonnance) n'est pas envisageable au cours de cette première phase, dans la mesure où celle-ci vise à développer très sensiblement les zones verte et bleue. Une telle disposition conduira inévitablement à une augmentation des cartes octroyées.

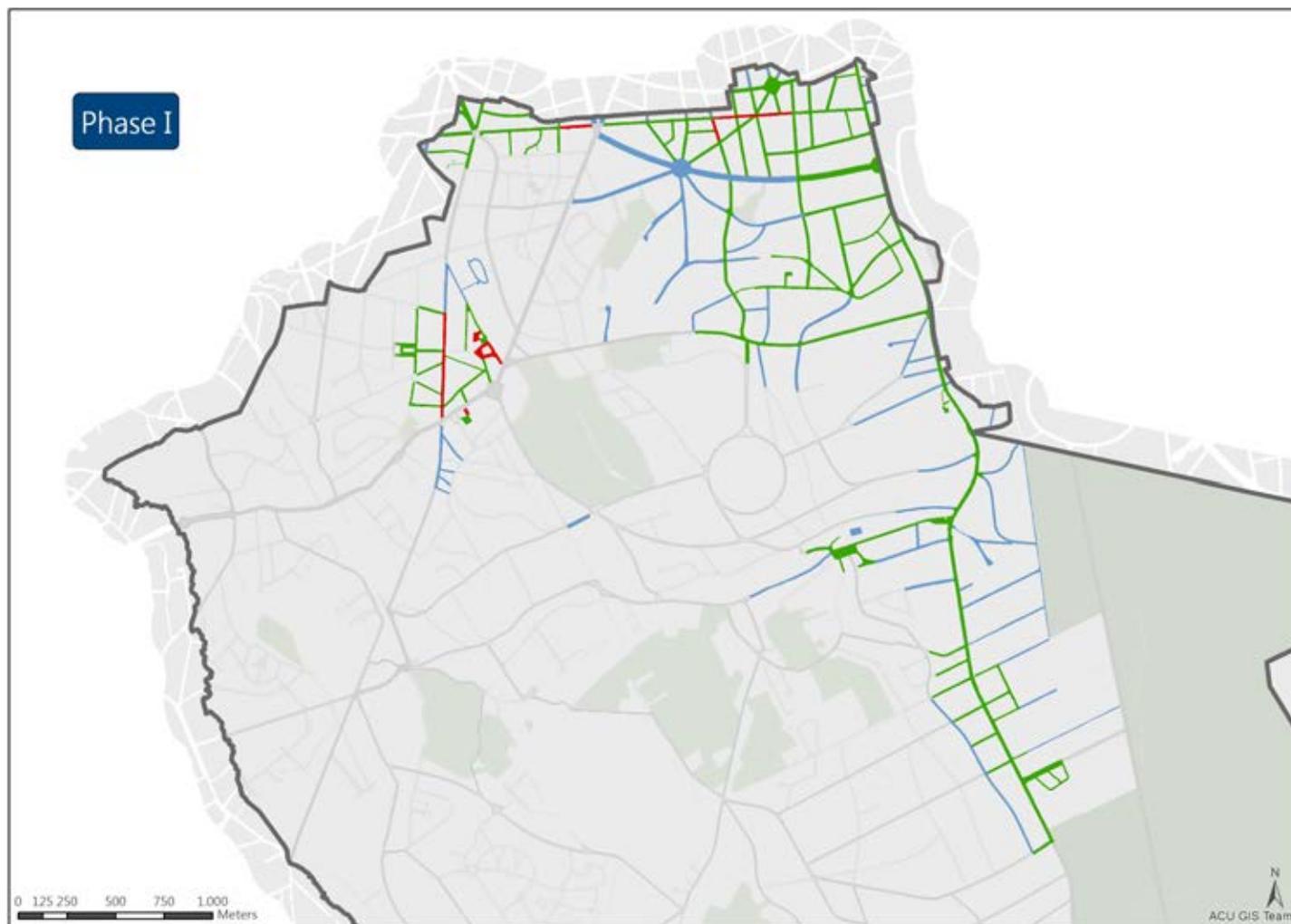


Figure. 4.1.3a – Nouvelle réglementation du stationnement sur voirie – Phase 1

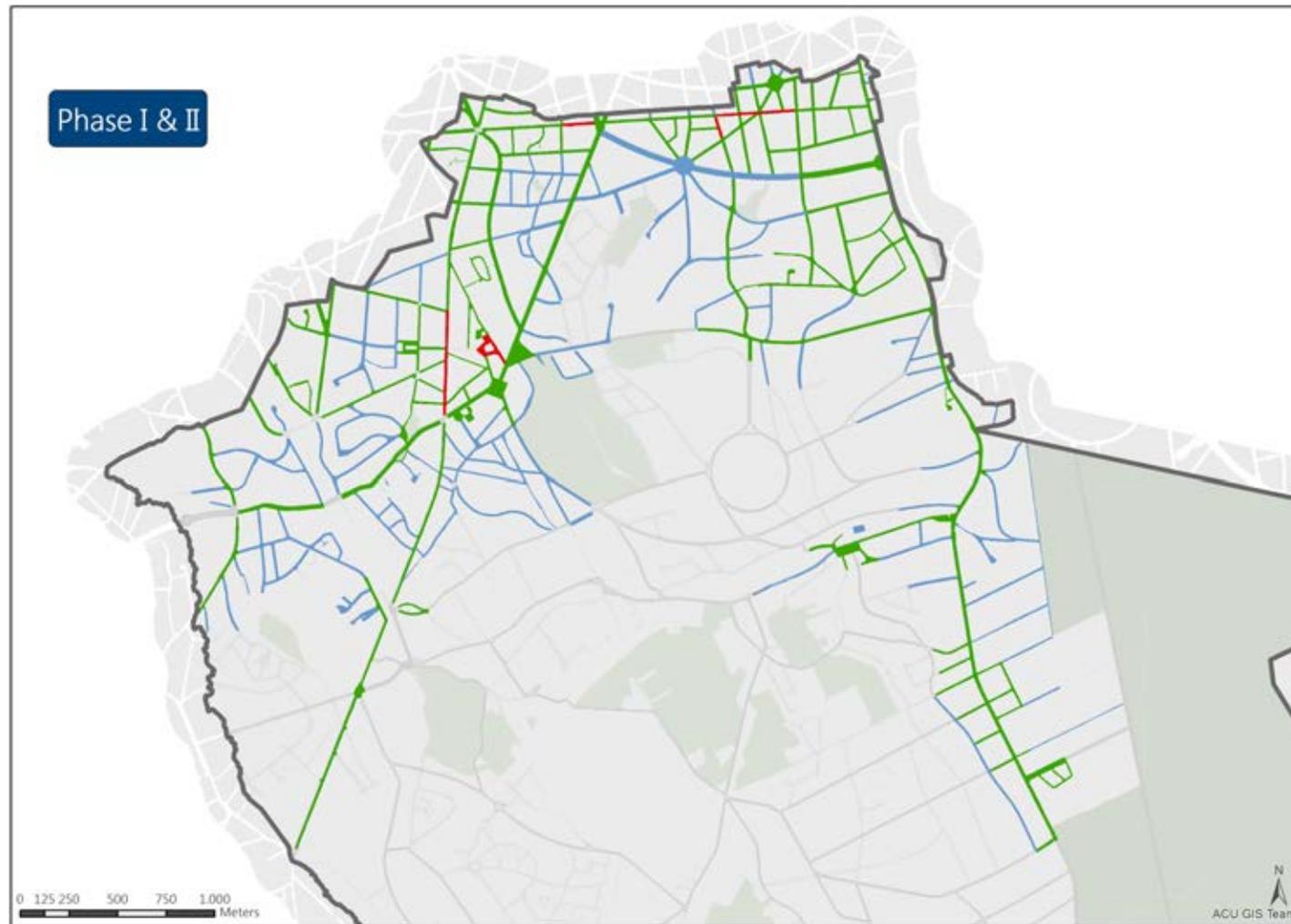


Figure. 4.1.3b – Nouvelle réglementation du stationnement sur voirie – Phase 1 & 2

#### 4.1.4 Impacts des mesures proposées.

La réduction du nombre de ces places de stationnement a des effets en termes de report modal et de report spatial, sans que l'on puisse très précisément en mesurer l'impact global.

Le premier est fondé sur la complémentarité et, entre autres, lié à une bonne connectivité des différents modes de transport ; la qualité du service offert par les transports en commun (régularité, temps de parcours, capacité et confort du matériel roulant, ...) est un autre facteur de report modal.

Le second sera le résultat d'une modification comportementale, phénomène sur lequel il existe à ce jour peu de retours d'expériences quantifiables.

L'amélioration de la qualité des infrastructures d'accueil dans les gares uccloises (réalisation de parkings P+R, développement de l'offre de stationnement vélo,...) sont aussi des facteurs qui pourraient à terme influencer sur le choix modal, avec un report plus important vers le train.

#### 4.1.5 Modalités de mise en œuvre

L'extension implique :

- la modification du règlement complémentaire sur la police de la circulation routière ;
- l'adaptation ou la mise en place de la signalisation horizontale et verticale adéquate ;
- l'adaptation des ressources de surveillance ;
- le renfort de l'équipe dédiée au suivi administratif, technique et financier du stationnement.

Fig. 4.1.5 L'ampleur des moyens à mettre en œuvre et des ressources à déployer conduit à proposer le planning suivant :

- phase 1(2016) : + 4'728 places nouvellement réglementées au cœur des pôles multifonctionnels et en limites nord et est de la commune, notamment la chaussée de Waterloo ;
- phase 2 : + 8'703 places nouvellement réglementées à Uccle centre (combler les dents creuses), notamment à l'ouest des avenues Brugmann et Wolvendaël, Globe, chaussée d'Alseberg et plaine du Bourdon ;
- Après la mise en place des phase 1 et 2 : année d'évaluation suivie d'une possible extension de la zone verte et création éventuelle d'une zone grise, selon les retours de l'évaluation faite en 2018 quant aux impacts des étapes 1 & 2.

#### 4.1.6 Moyens mis en œuvre

Pour couvrir le territoire et donner de la visibilité aux agents, il sera nécessaire :

- d'adapter les effectifs du service « parking » à chaque étape du déploiement de la nouvelle réglementation ;
- d'organiser les tournées pour permettre de couvrir toute la période où la durée est limitée.

## 4.2 Action 2 : évolution des cartes de dérogation

Le règlement-redevance sera revu suite à l'approbation du PACS. Comme évoqué précédemment, il est difficile de déterminer à ce jour le nombre de cartes qui seront délivrées compte tenu de l'évolution de la réglementation envisagée. Pour le moment, la commune d'Uccle limite les cartes riverains à 2 par ménage et établit un quota pour les cartes « entreprise ».

## 4.3 Action 3 : évolution des emplacements réservés

### 4.3.1 Personnes handicapées

La plupart des zones génératrices de déplacement sont suffisamment pourvues en places de stationnement pour personnes handicapées. Seuls quelques sites (grandes écoles, quartiers commerciaux) ont des besoins encore à pourvoir.

- Gare de Calevoet ;
- Gare de Saint-Job ;
- Gare de Moensberg ;
- Gare de Stalle ;
- Fort Jaco ;
- Bascule ;
- Cimetière de Saint-Gilles (avenue du Silence).

Le reste du stationnement pour personnes handicapées est situé dans des quartiers résidentiels ; les demandes pour l'octroi d'une place de stationnement réservé au lieu de résidence sont adressées à la commune par les détenteurs de la carte spéciale de stationnement pour handicapés.

Il est important pour les services communaux de veiller à tenir à jour la liste des emplacements réservés pour personnes handicapées en s'assurant de la pertinence des emplacements sur le long terme.

		PLAN ACTION	
Stations	183	7	190
Capacité	193	7	200

Figure. 4.3.1a – Capacités existantes et projetées (stationnement personnes handicapées)

Pour rappel, la longueur des emplacements réservés pour personnes handicapées est de 6m

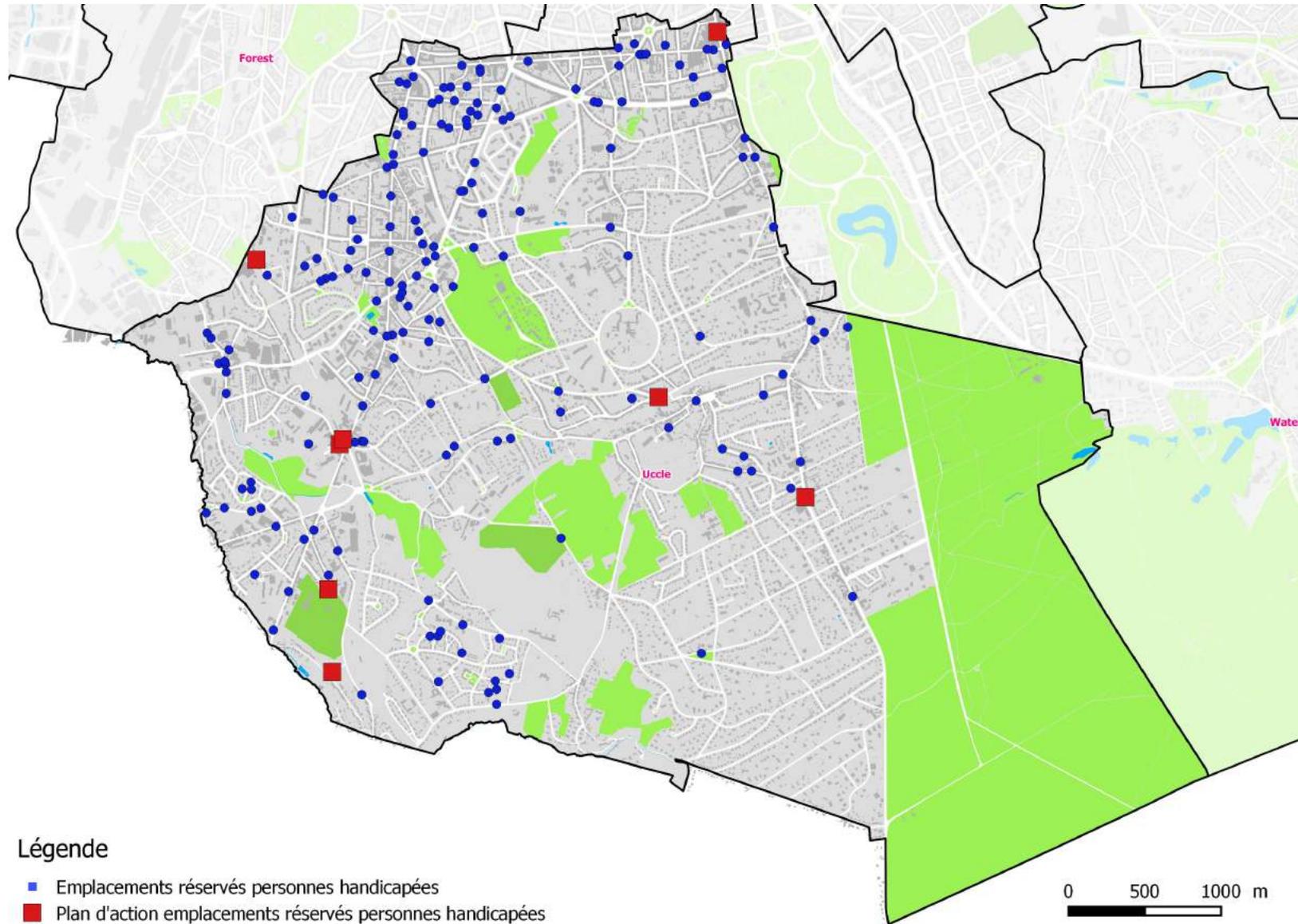


Figure 4.3.1b – Actions à mettre en œuvre (personnes handicapées)

### 4.3.2 Livraisons

#### Mise en place de nouvelles aires de livraison

L'un des objectifs du plan d'action livraison est de proposer, après analyse approfondie des secteurs commerçants les plus importants de la commune, l'implantation de nouvelles aires de livraison.

Le résumé des actions à mettre en œuvre est présenté dans ce chapitre.

Le détail de la méthode de calcul et des résultats par section se trouve en annexe de ce document (Ann.4.3.2).

#### Bascule

Le quartier de la Bascule est symbolisé par la chaussée de Waterloo et sa galerie commerciale qui s'articule autour de l'Inno. Le long de la chaussée, on retrouve de l'habillement et des grandes enseignes (Carrefour et McDonalds). La rue Vanderkindere, autre rue commerçante emblématique du quartier, accueille elle davantage d'Horeca et de petites boutiques alimentaires.

L'assortiment est donc assez varié, et la zone est ainsi très attractive.

La zone comprend plusieurs aires de livraison, une aire pour les taxis et une station Cambio.

Au regard des zones de livraisons existantes, et des besoins à pourvoir en fonction de la typologie commerciale de la zone, il n'y a aucun manque pour ce secteur.

#### Uccle Centre

Articulé autour du parvis Saint-Pierre et jusqu'à la maison communale, Uccle centre est un quartier commercial majoritairement orienté vers le commerce de proximité, avec néanmoins également de nombreuses grandes enseignes internationales, qui en font au final un pôle commercial attractif pour tout le centre et le sud de la commune.

Au regard des zones de livraisons existantes, et des besoins à pourvoir pour la typologie commerciale de la zone, il y a un manque théorique de 5 aires de livraison pour ce secteur.

#### Fort-Jaco

Le secteur commerçant du Fort-Jaco se trouve le long de la chaussée de Waterloo et peut-être délimité par l'Avenue du Prince d'Orange et l'avenue du Prince de Ligne, au Vivier d'Oie. Cette délimitation n'est pas aisée du fait du caractère commerçant de l'ensemble de la chaussée de Waterloo. Plus de 90% des 134 commerces situés sur ce tronçon se trouvent directement sur la chaussée de Waterloo. Ce sont essentiellement des commerces de proximité et d'alimentation. Les commerces d'habillement sont également nombreux, en particulier dans la portion centrale, entre les avenues du Maréchal et du Fort-Jaco. Au regard de la typologie des commerces et des stations existantes, apparaît un manque de 5 aires pour les livraisons.

### Place de Saint-Job

Le secteur de la place de Saint-Job compte une trentaine de commerces dont la grande majorité se trouve le long de l'avenue du Prince de Ligne au nord de la place. Ce sont essentiellement des commerces de proximité et d'alimentation (boulangeries, boucherie, traiteur). Les restaurants sont également très nombreux autour de la place ainsi que sur l'avenue Jean et Pierre Carsoel. Du fait de la configuration de la place et de ses abords, la circulation sur le pourtour et notamment sur l'avenue du Prince de Ligne est difficile et les embouteillages sont relativement importants aux heures de pointe. L'aire de livraison existante équivalente à trois EVP située à hauteur du n°30 de la place de Saint-Job est donc utile, et bien que les croisements soient ponctuellement difficiles, il est indispensable de veiller à sa bonne fonctionnalité.

### Gare de Calevoet

Le secteur de la gare de Calevoet ne compte pas un grand nombre de commerces, et ceux-ci se trouvent pour l'essentiel sur la chaussée d'Alseberg dans un tronçon particulièrement étroit. Du fait de cette configuration, les livraisons sont très difficiles et se font fréquemment au niveau de l'ancien Dieweg, ce qui gêne la circulation du carrefour. Il existe déjà une aire de livraisons de 20 mètres sur la chaussée d'Alseberg, au niveau des n° 976 à 972. L'implantation d'un emplacement de livraisons au niveau du n° 1002 doit être envisagée afin de faciliter la livraison des commerces à l'Est de la gare de Calevoet.

Suite à l'enquête publique, une analyse des secteurs suivants a également été réalisée :

### Vanderkindere

La zone d'étude comprend trois secteurs :

- secteur 1
  - secteur bien équipés avec deux aires bien localisées, une au niveau d'un grand magasin de meubles et l'autre à proximité d'un alimentaire
  - c'est l'approche du carrefour qui est peu desservie, avec plusieurs commerces générateurs de nombreuses livraisons (boulangerie, papeterie). Une aire située au niveau des numéros 400 paraît donc appropriée
- Nombre d'aire à mettre en œuvre : 1
- secteur 2
  - les besoins ne sont pas couverts au niveau du secteur qui abrite un Aldi et un Picard, avec une aire de petite capacité (1 EVP). Si on compte également les commerces près du carrefour avec l'avenue de la Mutualité, deux aires seront donc nécessaires pour combler les besoins
  - le Carrefour GB, situé en face de ce secteur ne compte également pas d'aire de livraison
  - l'approche du carrefour côté pair de l'avenue Brugman pourrait également bénéficier d'une aire de livraison, mais les conditions d'implantation y sont néanmoins contraignantes
- Nombre d'aire à mettre en œuvre : 3
- La station existante au n°172 devrait être déplacée vers les sites les plus générateurs de livraison (n°162-166) et sa taille augmentée.

- secteur 3 :
  - Le secteur est plutôt bien desservi en aire de livraison, avec 4 aires bien localisées
  - Un tronçon, numéros 464 à 476 de la rue Vanderkindere, pourrait être équipé d'une aire de livraison
- Nombre d'aires à mettre en œuvre : 1

#### Chaussée d'Alseberg

La zone d'étude comprend trois secteurs :

- secteur 1 :
  - les deux grands magasins alimentaires sont livrés hors voirie, il n'y a donc aucun besoin en aire pour ces sites ;
  - les aires existantes sont justifiées, sauf celle située rue du Doyenné, où les besoins ne semblent pas justifier à une aire supplémentaire ;
- secteur 2 :
  - de très nombreuses aires sont présentes dans ce secteur, dont plusieurs font davantage office d'interdiction de stationner que d'aire de livraison, ce qui explique le ratio fort élevé pour ce secteur ;
- secteur 3 :
  - la localisation actuelle de l'aire existante sur ce secteur n'apparaît pas justifiée (proximité d'aucun commerce ni entreprise) ;
  - elle devrait davantage se situer de l'autre côté de la chaussée, côté impair, au niveau des numéros 149 à 161 ;
- Une aire existante à déplacer (secteur 3) et une à supprimer (secteur 1).

- Une distinction claire devrait être opérée entre des interdictions de stationner et des aires de livraison (secteur 2).

#### Chaussée de Waterloo

- secteur 1 :
  - l'aire située au niveau du numéro 824 n'apparaît pas justifiée. Celle-ci devrait être déplacée en face, côté impair de la chaussée, où se trouvent plusieurs commerces non pourvus en aire de livraison ;
- secteur 2 :
  - l'aire située au niveau du numéro 1023 n'apparaît pas justifiée (pas de commerce, ni d'entreprises situées à proximité) ;
  - deux secteurs sont par contre déficitaires, au sud du carrefour avec l'avenue du chasseur vert, devant le carrefour GB, et en face également côté pair ;
- Une aire existante à supprimer (secteur 1) et deux aires à implanter (secteur 2)
- De Fré – Cavell :
  - le grand commerce alimentaire Delhaize dispose de son aire de livraison hors voirie ;
  - des besoins sont à pourvoir au niveau du carrefour De Fré/Cavell, mais les conditions d'implantations sont difficiles, particulièrement du côté De Fré (pas de stationnement côté commerce). Les besoins sont également dispersés à différents endroits des voiries concernées, ce qui rend difficile leur localisation et leur justification (les livraisons étant également dispersées).

## Synthèse du plan d'action livraison par section

Secteur	Stations existantes	EVP existants	Stations projetées	EVP projetés	Total empl. projetés	Total projeté (EVP)
Bascule	6	8	0	0	0	0
Uccle-Centre	11	21	5	15	16	36
Fort-Jaco	4	9	5	15	9	24
Place Saint-Job	1	3	1	3	2	6
Gare de Calevoet	4	10	1	3	5	13
Cavell-De Fré	1	3	2	6	3	9
Chaussée Alseberg	11	34	-1	-3	10	31
Chaussée Waterloo	5	10	1	3	6	13
De Fré - Cavell	1	3	0	0	1	3
Vanderkindere	10	31	3	11	13	42

Figure 4.3.2a – Synthèse du plan d'actions (aires de livraison)

## Réglementation et horaires de livraison en voirie

Le PRPS recommande l'homogénéisation des horaires de livraison en instituant une plage horaire la plus large possible (7h-18h), afin de s'adapter aux conditions de gestion de plus en plus difficiles pour les professionnels de la livraison, mais également au développement du e-commerce qui implique de plus en plus de livraisons à destination des particuliers. Si cette option tend à supprimer des possibilités pour d'autres usages en journée, cela accroît nettement la lisibilité de l'information, et par conséquent le respect des aires.

En attendant la dépénalisation des aires de livraison, le contrôle des aires de livraisons se fera par des stewards de niveau C, formés pour cela et qui pourront sanctionner les irrégularités par des PV (sanctions administratives).

## Commerces isolés

Les commerces isolés générateurs de livraison ont été analysés et aucun d'entre eux n'a de besoin spécifique, la totalité d'entre eux disposant de quais de chargement/déchargement hors-voirie.

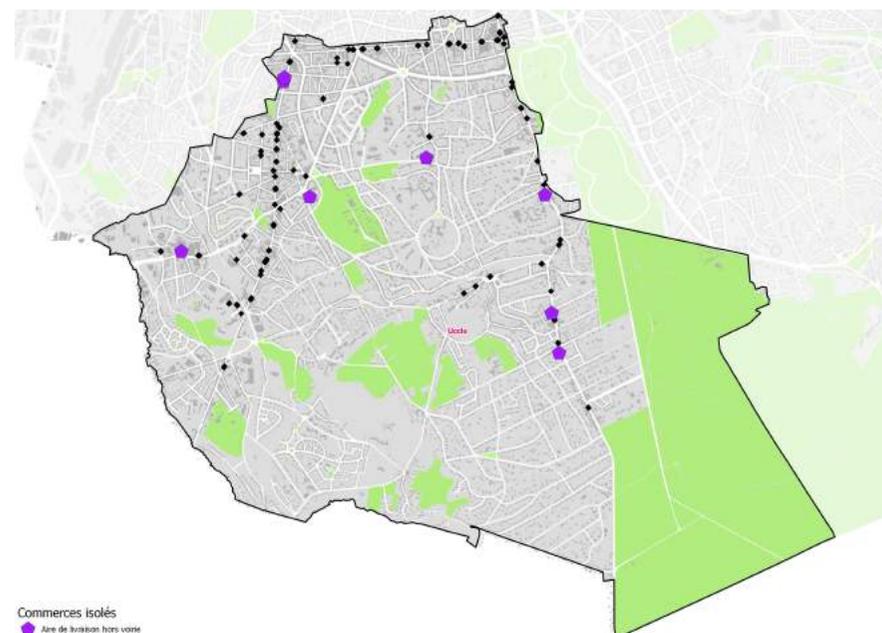


Figure 4.3.2 – les commerces isolés disposant de quais de déchargement

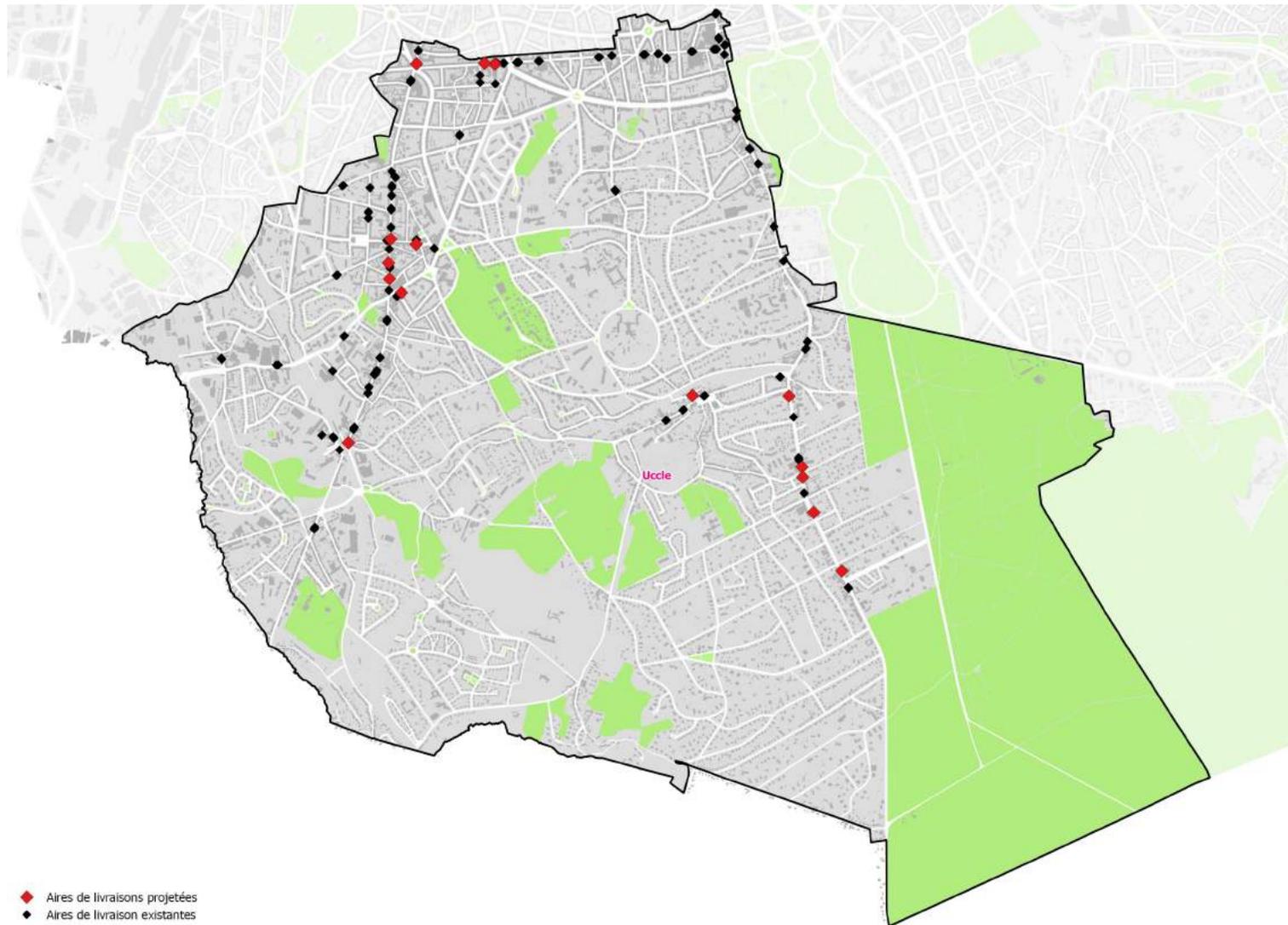


Figure 4.3.2b – Actions à mettre en œuvre (aires de livraison)

### 4.3.3 Voitures partagées

Les conseils communaux sont tenus d'élaborer un plan d'action communal carsharing à l'horizon 2020 conformément à l'objectif régional de croissance des voitures partagées repris en annexe de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013.

Au regard de la situation existante et des objectifs à atteindre, la commune d'Uccle devra mettre à disposition 37 places pour véhicules partagés d'ici 2020.

Commune	% de la population de la RBC	Véhicules partagés juillet 2015	Objectif	Croissance 2015-2020
Uccle	7%	20	57	37

Figure 4.3.3 – Objectifs de croissance du carsharing à l'horizon 2020

Source : PRPS

Pour ce faire, la commune dispose d'un plan carsharing qui a été validé par le conseil communal le 10 septembre 2015 et par l'Agence de stationnement le 17 novembre 2015, et qui comprend les actions à mettre en œuvre pour développer le réseau de voitures partagées sur la commune

### 4.3.4 Corps diplomatiques et consulaires

L'analyse du fichier CD du protocole et la prise en compte des quotas établis par la note circulaire du 24 novembre 2006 de la Direction du Protocole et de la Sécurité permettent de localiser les aires de stationnement CD/CC qui présentent des excédents de capacité. Les résultats de cette analyse sont accessibles au service mobilité de la Commune.

#### 4.3.5 Taxis

Les stations d'Etoile Coghen, de Vivier d'Oie et de Danco, pourraient changer d'affectation, ou être déplacées, sans consister une gêne pour le fonctionnement du service, ces stations étant peu utilisées. Toute modification ou suppression devra être au préalable validée par la direction des taxis

L'implantation d'une station de taxi à la gare de Calevoet est par ailleurs justifiée au vu de l'évolution de l'offre dans cette gare et répond aux demandes de Beliris dans son étude pour l'équipement des gares bruxelloises.

Le plan d'action prévoit donc l'implantation d'une station de taxis de 2 places à proximité de la gare de Calevoet.

#### 4.3.6 Poids lourds

##### Introduction

L'article 42 de l'arrêté du 18 juillet 2013 impose à chaque commune bruxelloise de réserver au stationnement des poids lourds l'équivalent de 18% de son linéaire de voiries accessibles à tous camions.

##### Etude stationnement poids lourds

Ce même article permet également de réduire ce pourcentage moyennant une étude sur le stationnement des poids lourds (voir ci-après).

Selon l'Agence Régionale de Stationnement, le linéaire accessible à tous camions dans la commune est de 11,5 km, ce qui équivaut à 139 places de camion (15m).

Les besoins réels sont loin de requérir un tel linéaire. Il ressort de la dernière étude sur le stationnement poids-lourds en Région de Bruxelles-Capitale réalisée en 2004 qu'aucun véhicule lourd ne stationne à Uccle. Seuls 2 camions légers ont été relevés, sur la rue de Stalle et sur la rue Gatti de Gamond. Même majoré de 20% comme demandé par l'Agence de Stationnement en cas de dérogation à la règle des 18%, la demande est très faible, et ne concerne que des véhicules légers. La situation est par contre fort différente dans la commune voisine de Forest ce qui s'explique par la présence d'un grand nombre d'industries et de commerces de gros.

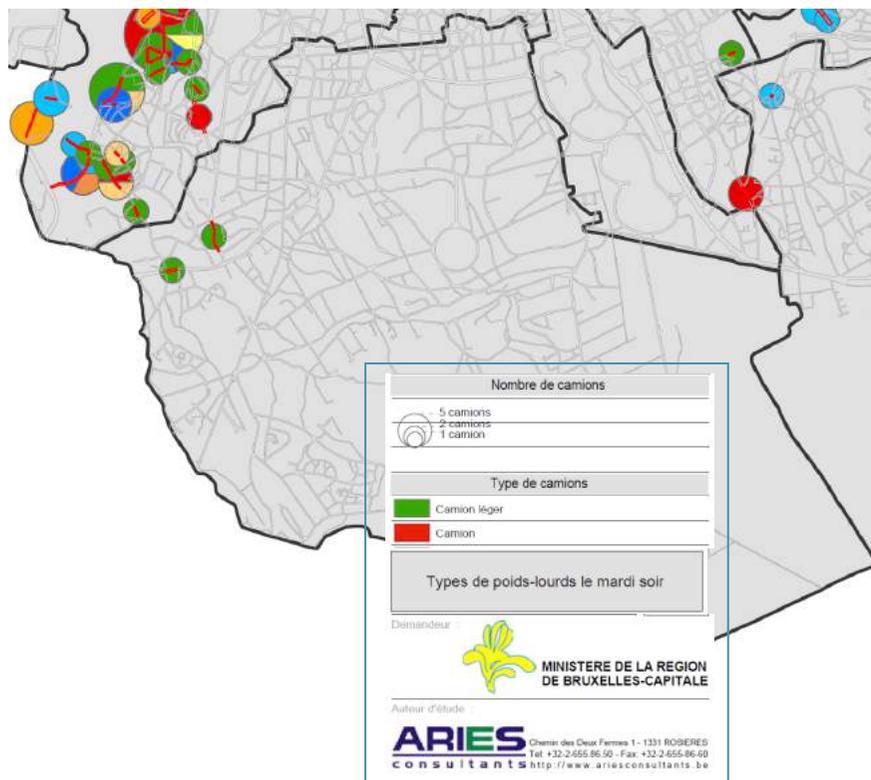


Figure 4.3.6a – Demande de stationnement longue durée poids lourds en Région de Bruxelles-Capitale (janvier 2005)

Source : Etude de faisabilité, Réalisation de parkings « Poids Lourds » longue durée en RBC, synthèse, Ariès, décembre 2004

Il est donc souhaitable de réserver des zones où l'accueil de poids lourds est possible.

Le début de la rue de Stalle apparaît comme un adéquat pour l'implantation d'une aire de stationnement poids-lourds, c'est à dire sans contrainte vis-à-vis de quartiers résidentiels et avec une localisation à proximité des grands axes routiers. Elle correspond de plus à une zone déjà utilisée par les poids lourds pour se stationner. L'aire mesure env. 100m (eq 20 EVP) et permet le stationnement d'env. 6 poids.

Le demi-tour pour accéder à l'air de stationnement est néanmoins pénalisant et oblige à aller jusqu'au square Marlow pour manœuvrer dans de bonnes conditions.

Autre site potentiel : la chaussée de Ruisbroek, à la frontière communale avec Forest, en face du déport Marconi, où la localisation et le type de tissu urbain sont compatibles avec l'accueil d'une aire de stationnement pour poids lourds. Un accord devra néanmoins être trouvé avec la STIB, qui est propriétaire foncier des abords du site.

Enfin des possibilités sont également à évaluer du côté de la chaussée de Nerstalle, sur le territoire de la commune de Forest, ou du côté de Drogenbos (avenue Paul Gilson), où des accords devront être trouvés avec ces communes pour l'implantation des aires.

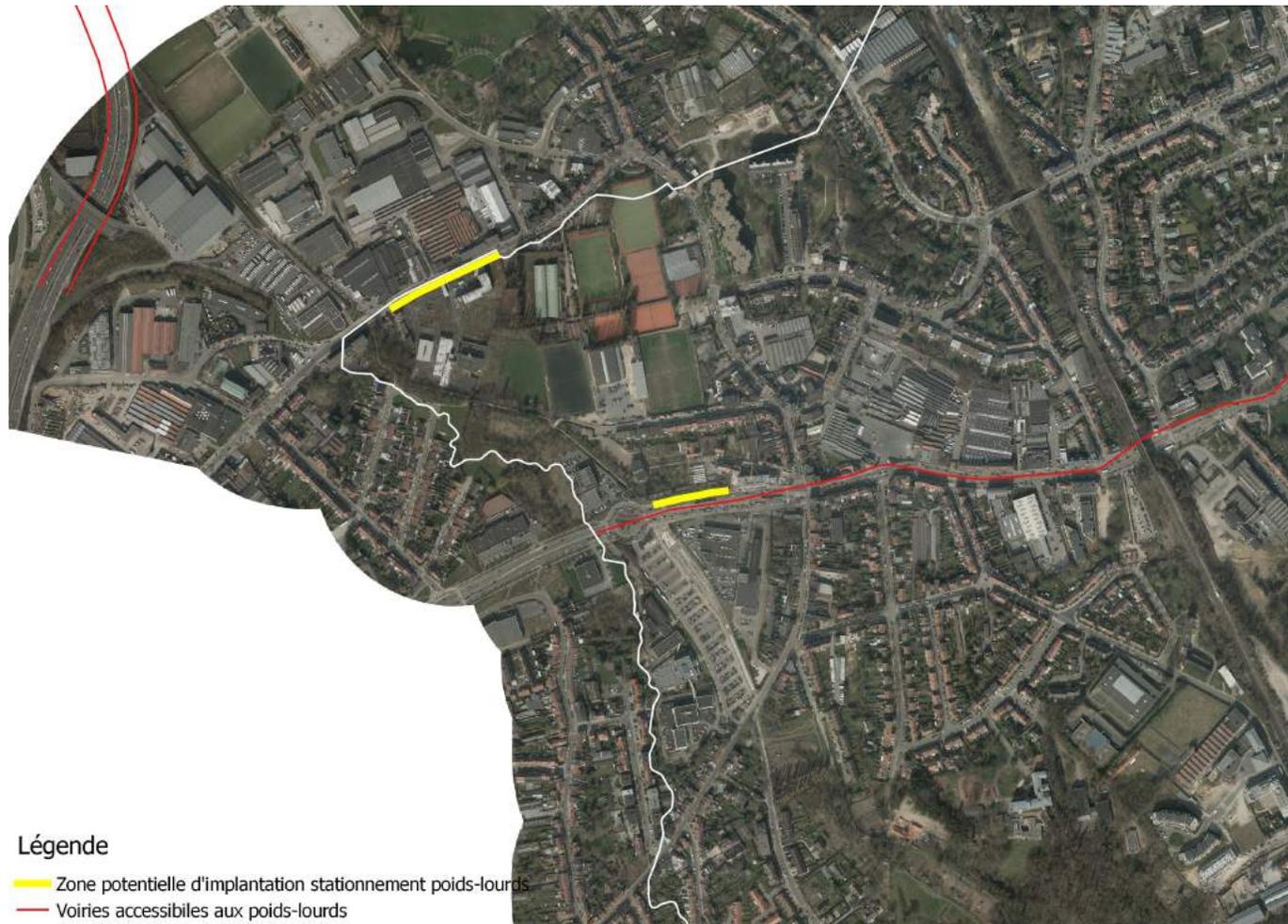


Figure 4.3.6b – Localisation potentielle zone de stationnement poids lourds

### 4.3.7 Bus scolaires, autocars et Kiss & Ride

#### Sites scolaires

Plusieurs éléments sont à prendre en compte pour l'implantation d'emplacements réservés, particulièrement en lien avec les établissements scolaires.

Fig. 4.3.7a  
et b

Un constat préalable est que les aires de bus/autocar et de Kiss & Ride ont des usages complémentaires (les aires pour autocar étant utilisées plutôt en journée, et les K&R en heure de pointe du matin et du soir), et que la plupart du temps, une seule de ces aires est nécessaire pour assurer les deux fonctions. Cela est particulièrement vrai pour les écoles n'ayant pas de ramassage scolaire. Pour une majorité d'écoles, il y a donc des solutions. Il y a également de nombreux sites qui n'ont pas de besoin, et ce pour de nombreuses raisons :

- présence d'emplacements réservés ;
- tranche d'âge qui ne nécessite pas/peu de besoin particulier en Kiss&Ride (maternelles, écoles secondaires) ;
- écoles de petites tailles, où les flux ne nécessitent pas l'implantation d'un emplacement réservé ;
- caractéristiques du réseau viaire et du stationnement.

Pour les établissements qui n'ont actuellement pas de zones d'accueil réservés, l'implantation d'emplacements réservés est recommandée, sachant qu'une des premières actions à mettre en œuvre pour assurer la bonne accessibilité de l'école, est de diminuer le nombre de véhicules en incitant les usagers à utiliser un autre mode de déplacement ou encore à faire du covoiturage.

#### Autres équipements collectifs

Les autres équipements collectifs nécessitant des infrastructures d'accueil, comme les piscines, les stades sportifs, ont soit du stationnement hors-voirie, soit des aires existantes (piscine Longchamp)

#### Sites touristiques

Au niveau des autocars touristiques, il n'y a pas de besoins à pourvoir au niveau des hôtels, Uccle ne comptant qu'un seul hôtel au square des Héros, et celui-ci comprend une aire de stationnement.

L'implantation d'une aire de stationnement apparaît par contre nécessaire pour le musée Van Buuren.

#### Gares

Les gares de Saint-Job et de Calevoet pourraient également être équipées de Kiss & Ride, afin de faciliter la dépose reprise autour de ces gares, dont les accès et la visibilité sont particulièrement difficiles.

- rue van Ophem
- avenue Latérale (côté sud)

Le tableau ci-dessous, récapitule les besoins et les actions à mettre en œuvre pour les sites ayant des besoins non pourvus.

Num	Fonction	Nom	Adresse	K&R	Bus	Besoin d'emplacement réservé	EVP projetés	Remarques
1	Scolaire	Ecole Decroly	Avenue Hamoir 6	Non	Non	Oui mais		Oui mais difficilement réalisable
2	Scolaire	Go! Basisschool Magnolia	Chaussée de Drogenbos 156	Non	Non	Oui mais		Oui mais conditions difficiles/impossibles
3	Scolaire	Ecole Fondamentale Libre Notre-Dame de la Consolation	Rue du Bourdon 27	Non	Non	Oui	3-4	
4	Scolaire	Ecole Communale de Calevoet	Rue François Vervloet 10	Non	Non	Oui	3-4	Demande BUS dans PDS/prediag
5	Scolaire	Ecole Fondamentale Communale de Saint-Job	Rue Jean Benaets 74	Non	Non	Oui	3-4	Prévu dans l'agrandissement du futur parking communal chaussée de Saint-Job
6	Scolaire	Ecole Notre Dame des Champs	Rue Roberts-Jones 24	Non	Non	Oui	3-4	
7	Scolaire	Institut Saint Vincent de Paul	Place Vander Elst 13	Non	Non	Oui	3-4	
8	Scolaire	Institut Montjoie (maternelle)	Rue Stanley 69-71	Non	Non	Oui mais	3-4	Besoin d'un P15 min (plus approprié que les Kiss and ride pour les maternelles), à implanter devant l'entrée de l'école, la place dans la rue à proximité de l'école étant limitée (pression en voirie, présence de garages)
9	Scolaire	Institut Montjoie	Rue Montjoie 30	Non	Non	Oui mais	3-4	Une zone d'interdiction de stationner er pourrait être implantée devant l'église, moyennant accord avec celle-ci qui dispose d'un accès particulier, ce qui permettrait des fonctions de kiss and ride, sans grever des places de stationnement riverain
10	Touristique	Maison van Buuren	Avenue Léo Errera 41	Non	Non	Oui	3-4	
11	Gare	Uccle-Calevoet	Avenue van Ophem	Non	Non	Oui	3-4	
12	Gare	Uccle-Saint-Job	Rue Latérale	Non	Non	Oui	3-4	

Figure 4.3.7a – Liste des établissements et besoins espaces réservés

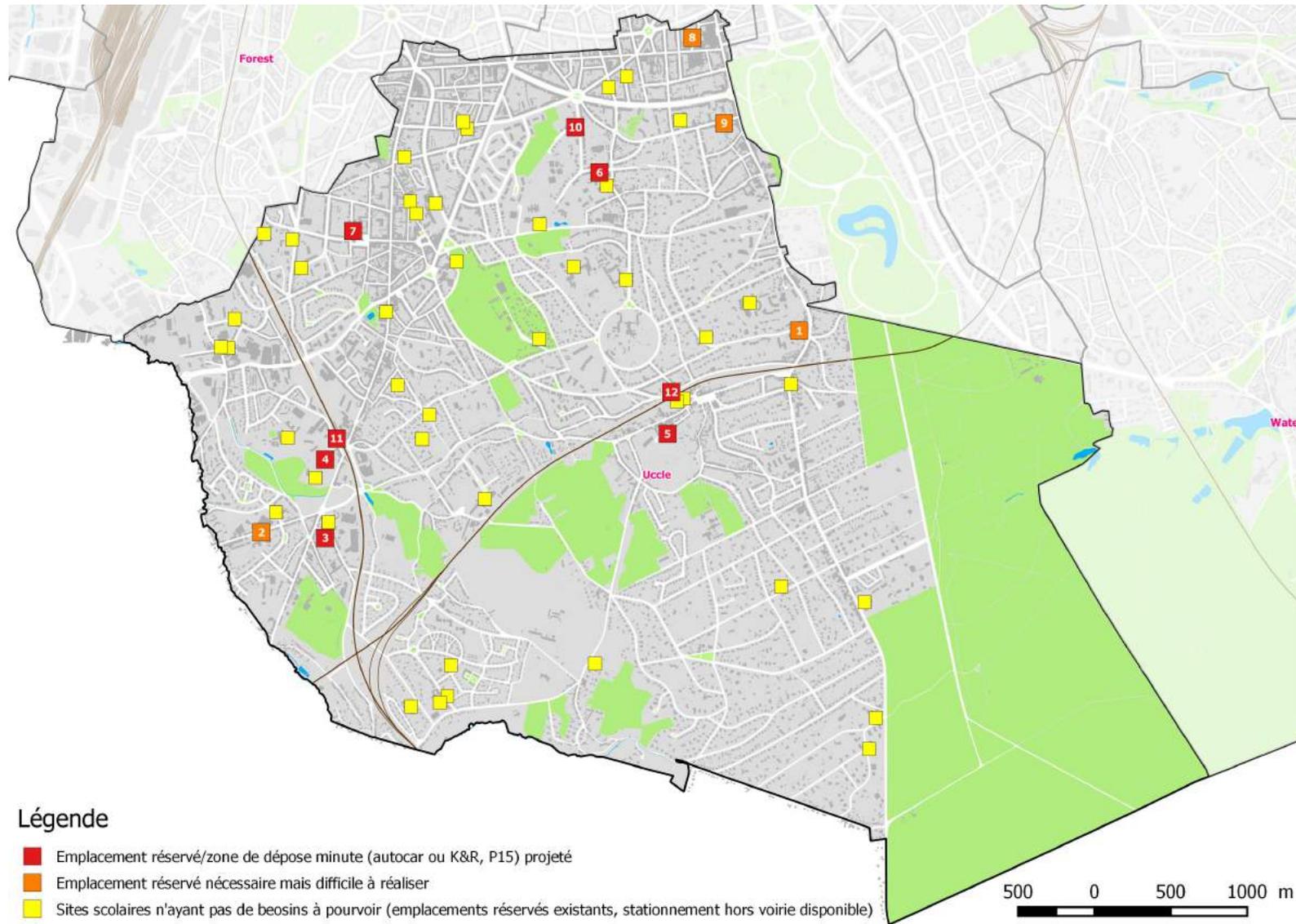


Figure 4.3.7b – Localisation des emplacements réservés K&amp;R et bus

### 4.3.8 Deux-roues motorisés

Fig. 4.3.8  
Ann. 4.3.8

Compte tenu du développement croissant de l'utilisation des deux-roues motorisés dans les villes telles que Bruxelles, et de l'ordonnance de janvier 2009, le plan d'action consiste en l'implantation de 108 sites de stationnement 2 roues motorisées, ce qui équivaut à une capacité potentielle de 108 à 325 motos.

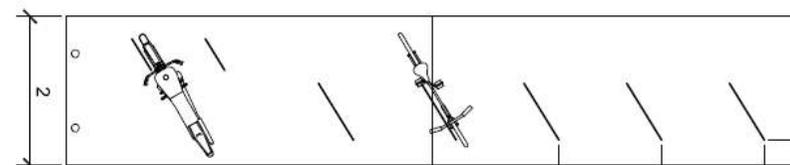
Les particularités du tissu urbain, avec de nombreuses maisons 4 ou 3 façades, et la faible densité associée, impliquent néanmoins d'adapter ces ratios à ces caractéristiques. Ainsi pour les secteurs de stationnement où les densités sont très faibles, et où aucun ou très peu de pôles générateurs de déplacements sont présents, les ratios sont revus à la baisse. Cela correspond en fait au centre (entre De Fré et Saint-Job) et à tout le sud de la Commune. Les pôles et les grandes chaussées situés dans ces secteurs restent néanmoins à équiper.

Si l'on prend en compte ces secteurs de faible densité et attractivité, on obtient une réduction de l'ordre de 40 emplacements sur le total projeté. L'objectif est donc d'équiper la commune d'un minimum de 70 stations de motos.

De manière générale, les pôles de développement sont les premiers visés, ainsi que les quartiers denses. Une analyse de terrain, combinée à la prise en compte des demandes des riverains lors de l'enquête publique, permettront d'affiner les besoins à pourvoir.

Le regroupement du stationnement "deux-roues motorisés" et "vélo" doit être encouragé.

	Existant	Plan d'action	Total projeté
Nbre de stations	1	70-109	70-110



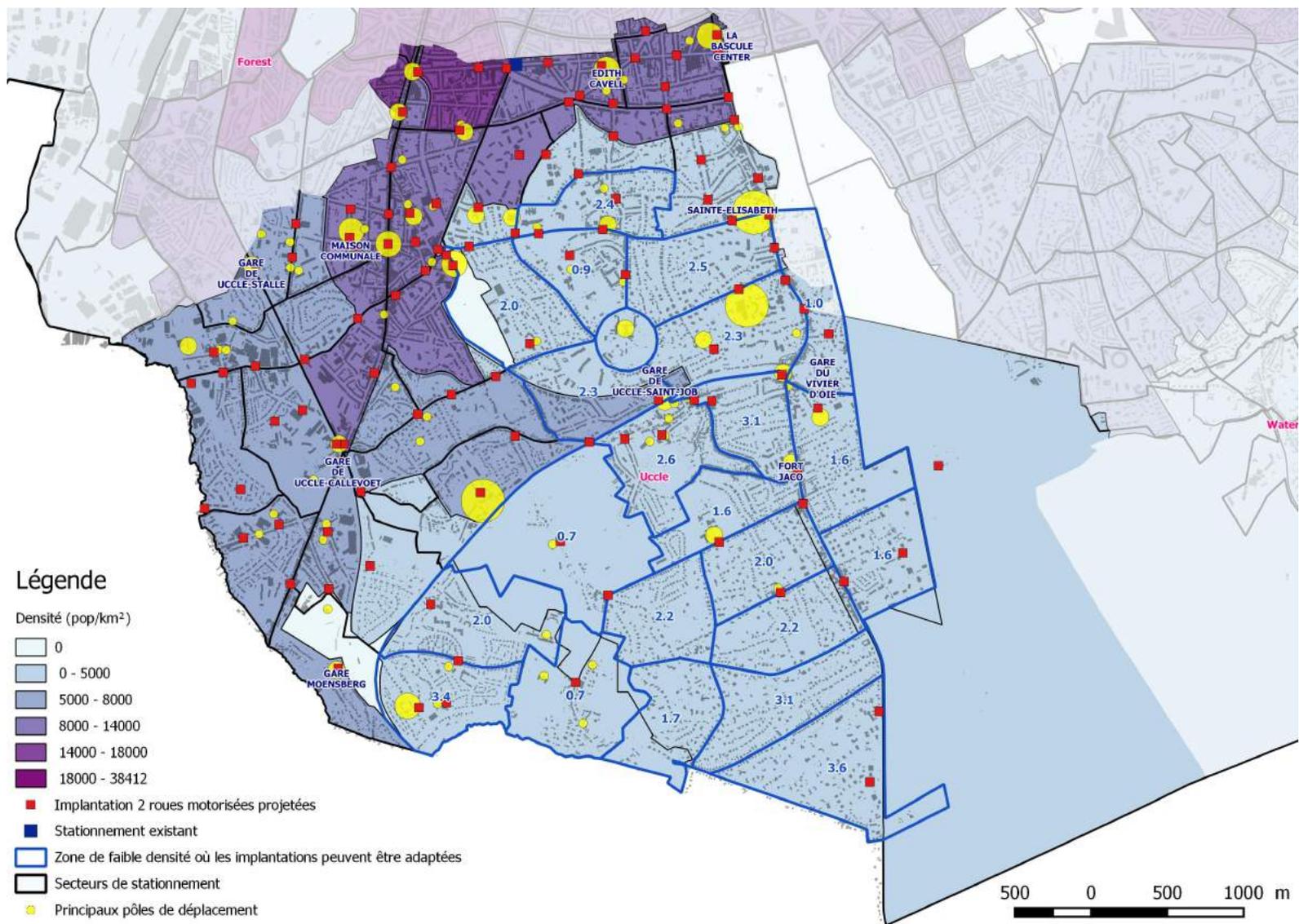


Figure 4.3.8c - développement du stationnement deux-roues

Fond de plan : Urbis

### 4.3.9 Parkings de transit

#### Actions à mettre en œuvre à Uccle

La note explicative et préparatoire à l'étude d'incidents sur projet d'extension du parking Stalle (Bruxelles Mobilité, direction projets et travaux, 29 juin 2015) permet d'avoir des précisions sur les modalités de gestion et les capacités futures du P+R Stalle.

L'objectif de la Région est d'accroître la capacité du parking actuel à 1100 places au total, soit la construction de 760 places supplémentaires, et de gérer cette capacité selon une utilisation P+R essentiellement. Les permis nécessaires (PE + PU) sont attendus pour début 2017.

Par ailleurs, la gare de Moensberg est identifiée dans le PRDD comme site susceptible de voir se développer un P+R.

Il est également prévu par Beliris une amélioration des conditions de stationnement pour les vélos, avec notamment la création de nombreux box vélos, ce qui permettra d'améliorer les fonctions P+vélo des gares uccloises. D'autres fonctions annexes (kiss&ride, voitures partagées,...) sont également prévues, et viendront ainsi compléter l'offre multimodale disponible à proximité de ces gares.

#### Moensberg

- 35 places couvertes pour vélo ;
- 9 box vélos.

#### Saint-Job

- 36 places couvertes ;
- 2 box vélos ;
- 1 K&R avenue Latérale (côté sud) ;
- 1 station PMR.

#### Calevoet

- 2 box vélo ;
- 1 K&R rue van Ophem ;
- 2 stations de taxi.

#### Stalle

- 30 places couvertes pour vélo, réparties en 3 sites de 10 places ;
- 2 box vélo ;
- 1 station de car-sharing (rue Allard) ;
- 1 place PMR.

#### Viviers d'Oie

- 35 places couvertes pour vélos ;
- 1 Box vélo.

#### 4.3.10 Stationnement des vélos

##### Stationnement de courte durée

Ann. 4.3.9 Les objectifs du PRPS en termes de stationnement sont régis par les critères suivants :

- au moins 2 places vélos (soit 1 arceau) pour 20 places de voiture ;
- un maximum de 150 m de trottoir sans arceau ou un équivalent.

Pour atteindre ces objectifs et créer un véritable maillage sur le territoire communal, une capacité totale de 1.085 arceaux, soit 2.170 places pour vélo (21.700 places de stationnement "voiture") est à atteindre pour le stationnement de courte durée, ce qui représente une augmentation de 1874 places, soit 937 arceaux (230 arceaux/an à poser d'ici 2020)<sup>7</sup>. Cela représente donc environ 300 stations équipées de 3 arceaux chacune, ou encore 300 EVP, si ces emplacements sont réalisés en voirie, ce qui est recommandé par le PRPS.

Les caractéristiques du tissu urbain et la faible densité de la commune appellent néanmoins à nuancer les actions à mettre en œuvre, en permettant une adaptation des ratios dans les secteurs les moins denses et les plus résidentiels de la commune, c'est à dire le centre (entre De Fré et Saint-Job) et tout le sud de la Commune. Ces zones comprennent également peu de pôles générateurs de déplacements et le bâti est majoritairement composé de maison 3 ou 4 façades disposant de jardins. Les pôles et les grandes chaussées existantes situées dans ces secteurs restent néanmoins à équiper.

Ainsi, Si l'on prend en compte ces secteurs de faible densité et attractivité, on obtient une réduction de l'ordre de 90 stations sur le total projeté. L'objectif est donc d'équiper la commune de 210 à 296 stations de vélos, soit entre 630 et 937 arceaux. Cela représente le changement d'affectation de 210 à 296 places EVP, si ces opérations sont réalisées en voirie.

##### Stationnement de longue durée

L'emplacement de parkings longue durée pour vélo pourra se faire pour des usages en journée (parking couvert), au niveau de pôles d'emploi ou de gares (maison communale, gares) et pour du stationnement nocturne (box vélo) dans des quartiers résidentiels denses, où les appartements sont majoritaires et les possibilités de stationnement hors voirie limitées (Bascule, Vanderkindere, Alseberg, etc.).

En matière de localisation, la carte propose un certain nombre de sites pouvant accueillir des box vélos. Il conviendra d'affiner ces positions au regard de l'évolution de la demande et de la place disponible en voirie et hors voirie, sachant qu'une localisation en voirie est recommandée.

Le Plan d'action prend également en compte les projets d'équipement des gares bruxelloises portées par Beliris, qui vise à améliorer notamment le stationnement des vélos aux abords des gares uccloises.

Moensberg

- 2 stations et 80 places :
  - 35 places couvertes pour vélo ;
  - 9 box vélos de 5 places ;

Saint-Job

- 2 stations et 46 places :
  - 36 places couvertes ;
  - 2 box vélos de 5 places

Calevoet

- 1 station de 10 places :
  - 2 box vélo ;

Stalle

- 2 stations et 40 places :
  - 30 places couvertes pour vélo, réparties en 3 sites de 10 places ;
  - 2 box vélo de 5 places ;

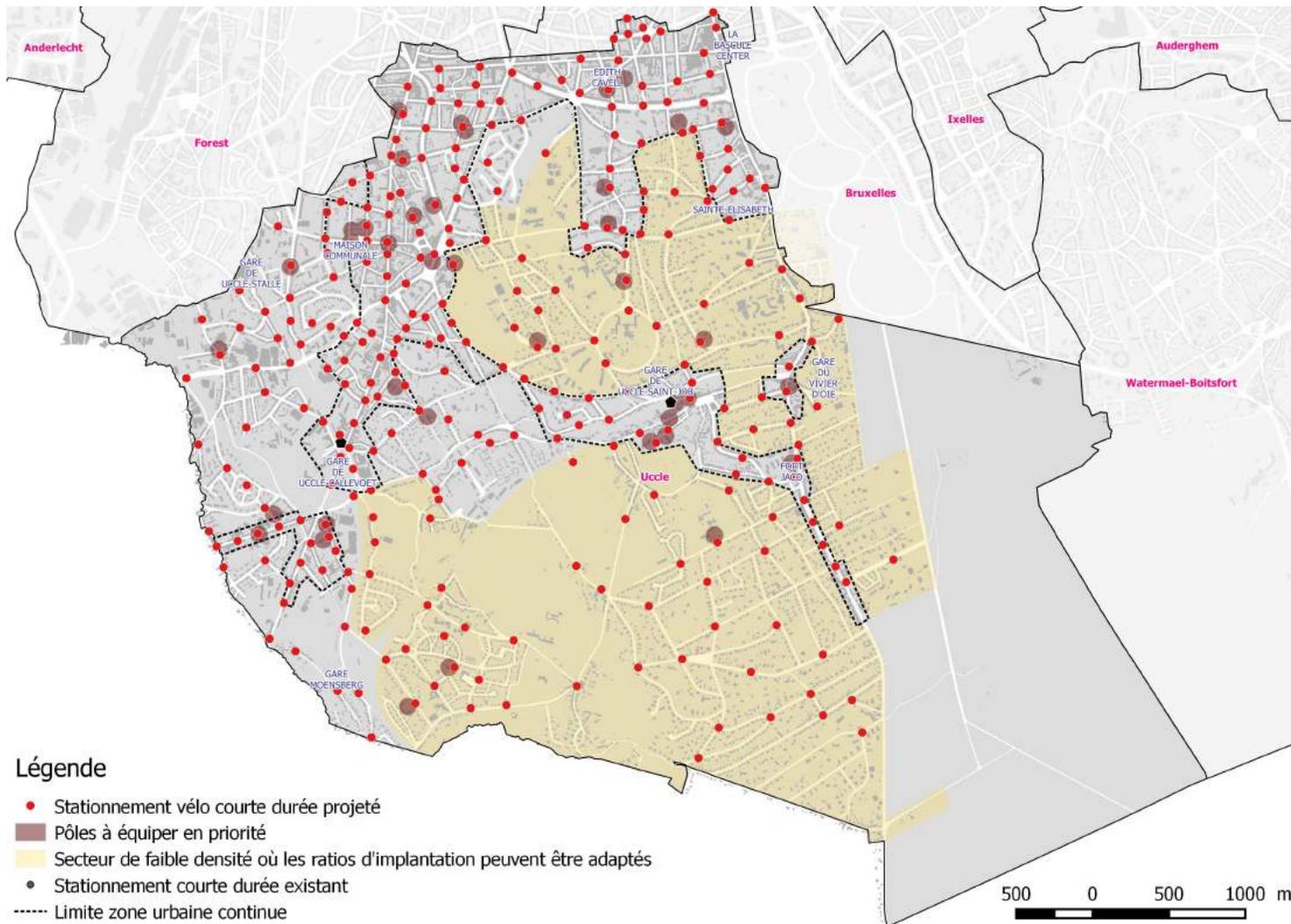
Viviers d'Oie

- 2 stations et 40 places
  - 35 places couvertes pour vélos ;
  - 1 box vélo.

## Synthèse du plan d'action stationnement vélo

	EXISTANT		PROJET		TOTAL PROJETE	
	Courte durée	Longue durée	Courte durée	Longue durée	Courte durée	Longue durée
Nbre de stations	80	2	210-296	18	290-376	20
Capacité en places	296	112	1260-1874	251	1556-2170	363

Figure 4.3.10a – Emplacement vélos



**Légende**

- Stationnement vélo courte durée projeté
- Pôles à équiper en priorité
- Secteur de faible densité où les ratios d'implantation peuvent être adaptés
- Stationnement courte durée existant
- Limite zone urbaine continue

Figure 4.3.10b – Plan d'action stationnement vélo courte durée

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

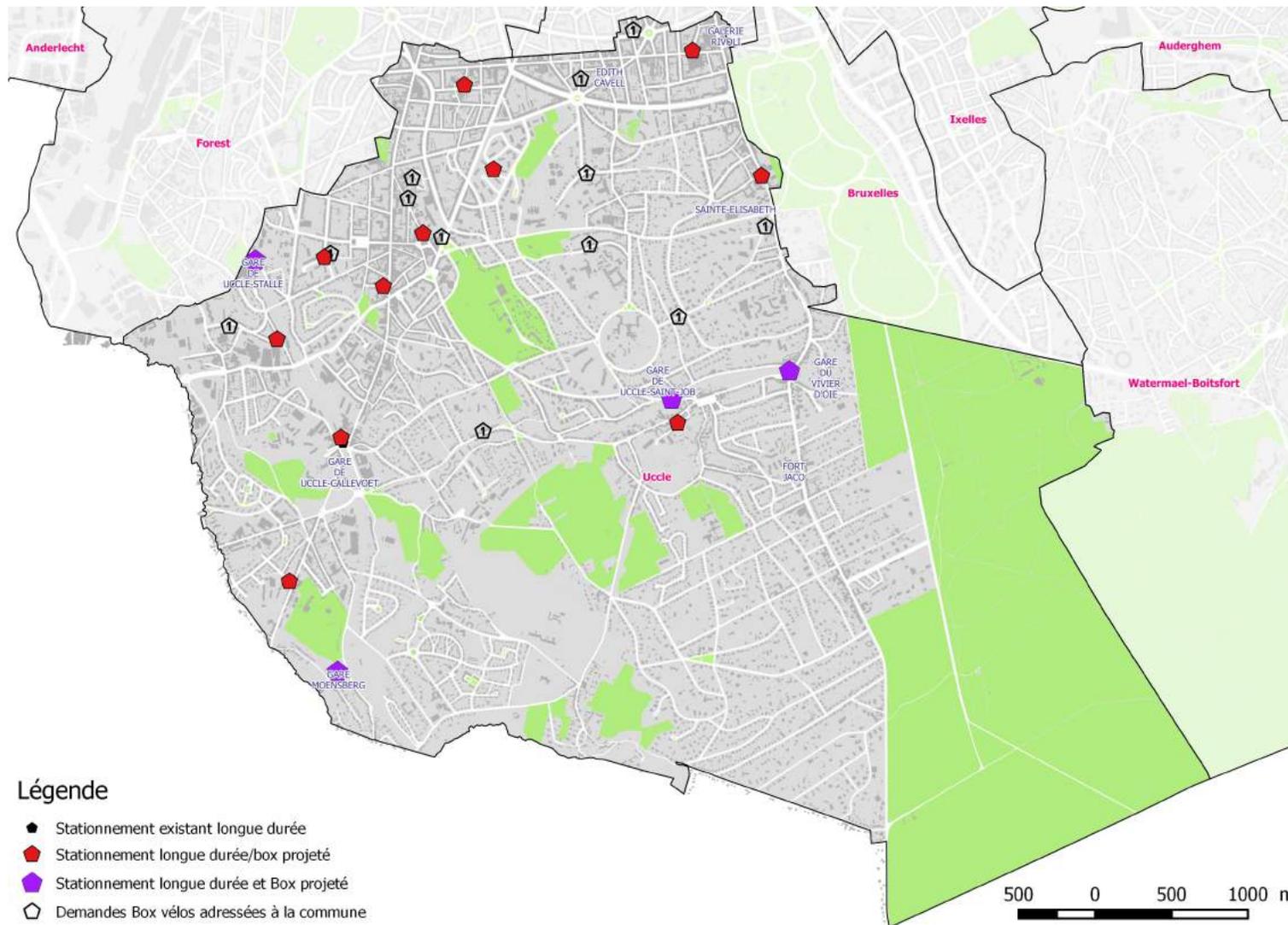


Figure 4.3.10c – Plan d'action stationnement vélo longue durée

Source : Service mobilité communal

## Vélo libre-service (Villo!)

Le réseau actuel est concentré sur le nord et le centre de la commune.

Les données d'utilisation montrent une faible à très faible utilisation du service, avec une moyenne de 18,5 mouvements hebdomadaires (prise et dépose), ce qui est bien en dessous de la moyenne régionale qui est de 55.

Au niveau de la répartition, seules les stations situées au nord de la commune montrent des fréquences d'utilisation qui se rapprochent de ces moyennes. Au-delà, les chiffres diminuent très nettement, même au niveau des gares.

Les perspectives d'évolution du réseau – particulièrement au sud de la commune où les densités sont très faibles - sont donc limitées.

Néanmoins, les nombreux projets en cours, la présence de quelques pôles non équipés, justifient l'implantation de nouvelles stations, particulièrement à Fort-Jaco (pôle commercial local) et à la gare de Moensberg et (pour des objectifs d'intermodalité).

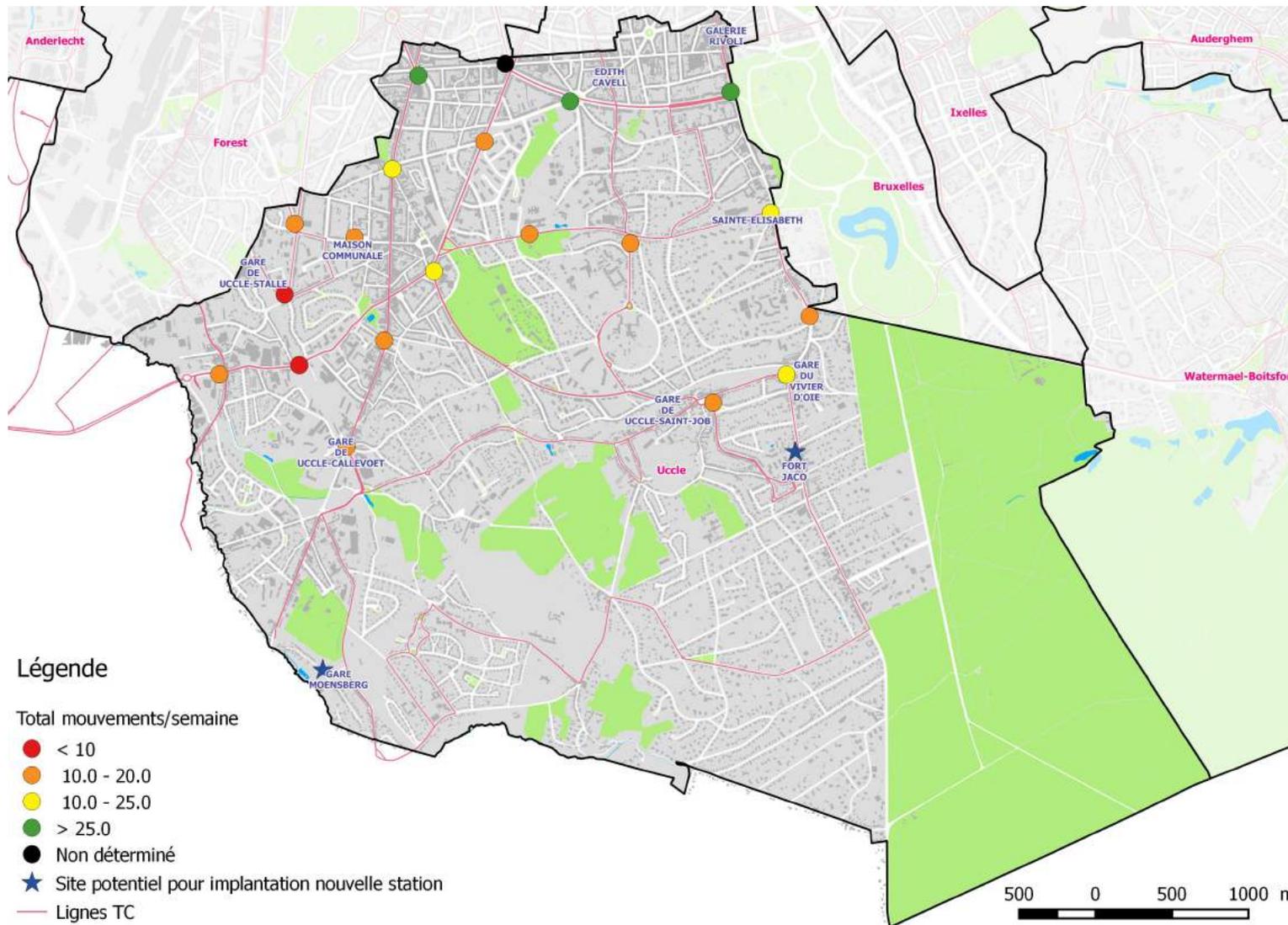


Figure 4.3.10d – Taux d'utilisation des stations Villo !

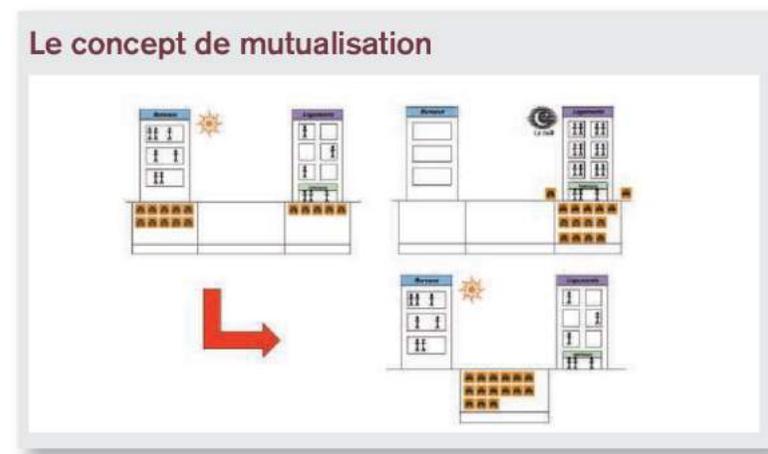
## 4.4 Action 4 : mutualisation

### 4.4.1 Concept

Le principe de mutualisation ou « parksharing » consiste à donner la possibilité aux riverains ou à la clientèle HoReCa de profiter des capacités offertes par certains parkings privés (bureaux, commerces, hôtels, écoles ...) au moment où ils sont inutilisés, selon les cas, en journée, en soirée et/ou durant les week-ends. Cela permet après négociation avec les partenaires (propriétaires surtout) d'augmenter rapidement l'offre de stationnement disponible en dehors des heures de bureaux, à très 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.

Figure 4.4.1 - concept de la mutualisation du stationnement



#### 4.4.2 Evaluation des potentialités

Malgré les caractéristiques de la commune – peu d'ensembles de bureaux, d'hôtels, de retailers, présence de grandes capacités de stationnement résidentiel – le développement d'une offre de stationnement mutualisée hors voirie doit néanmoins être analysée et proposée, notamment en cas de projets ayant des impacts sur le stationnement hors-voirie.

A ce titre, un premier exemple de mutualisation réussie s'observe dans le quartier du Lycée français Jean Monnet. Ainsi, un espace de 40 places à la confluence des rues Papenkasteel et de Verrewinkel, qui est séparé physiquement de la chaussée mais qui visuellement semble être à l'extérieur du domaine du Lycée français, reste propriété de l'Etat français et peut cependant servir au stationnement des riverains en soirée. »

Fig. 4.4.2a Analyse au regard du COBRACE (permis d'environnement)

L'analyse des immeubles de bureaux ayant un permis d'environnement et prochainement soumis à son renouvellement dans le cadre du COBRACE (cf. chapitre 2.1 pour les détails du règlement) a ainsi permis de mettre en évidence quelques sites potentiels.

Peu de sites ont un potentiel libérable à court terme.

Opportunités au regard du stationnement hors voirie en général

Ces opportunités sont par nature liées à l'évolution de la ville (projets de développement urbain, nouvelles activités génératrices de déplacements) et les besoins peuvent n'être que ponctuels (événement de grande ampleur).

Propriétaire	Adresse	Date renouvellement permis	Capacité	Usager du site
SBS GROUP	Rue du Bourdon 100	14-07-2015	70	Colruyt
COFELY FABRICOM	Rue Gatti de Gamond 254	04-02-2020	160	Future AC Uccle
SOGESMAINT-CB RICHARD ELLIS	Chaussée de Waterloo 935	08-02-2021	128	Bibliothèque communale Le Phare
BRICORAMA	Rue de Stalle 140	10-08-2021	50	Gamma
ASTRAZENECA	Rue Egide Van Ophem 110	19-06-2022	112	Astrazeneca
SFAR	Chaussée d'Alsemberg 1091	21-01-2025	65	Ecole ISES Calvoet - Economique
TROIS ARBRES	Rue des Trois Arbres 16	24-03-2026	58	Secure City
COMMUNE D'UCCLE	Rue Rouge 17	18-05-2026	102	Commissariat de Police
SOCIETE DU LOGEMENT DE LA REGION BRUXELLOISE	Rue du Château d'Or 12	01-07-2026	52	Société du logement de la région bruxelloise
SAFE AND SOUND	Rue du Bourdon 119	08-05-2028	49	Safe and Sound
IMMO TOULOUSE/BPD RESIDENTIAL	Rue de Stalle 140	30-05-2028	148	Domoflex-Domochassis/Risc Groupe Belgium S.A.
IMMOWAL	Rue de Stalle 63	25-06-2028	48	Parc Wansart

Figure 4.4.2a – Identification des potentialités au regard du COBRACE (activités de bureau)

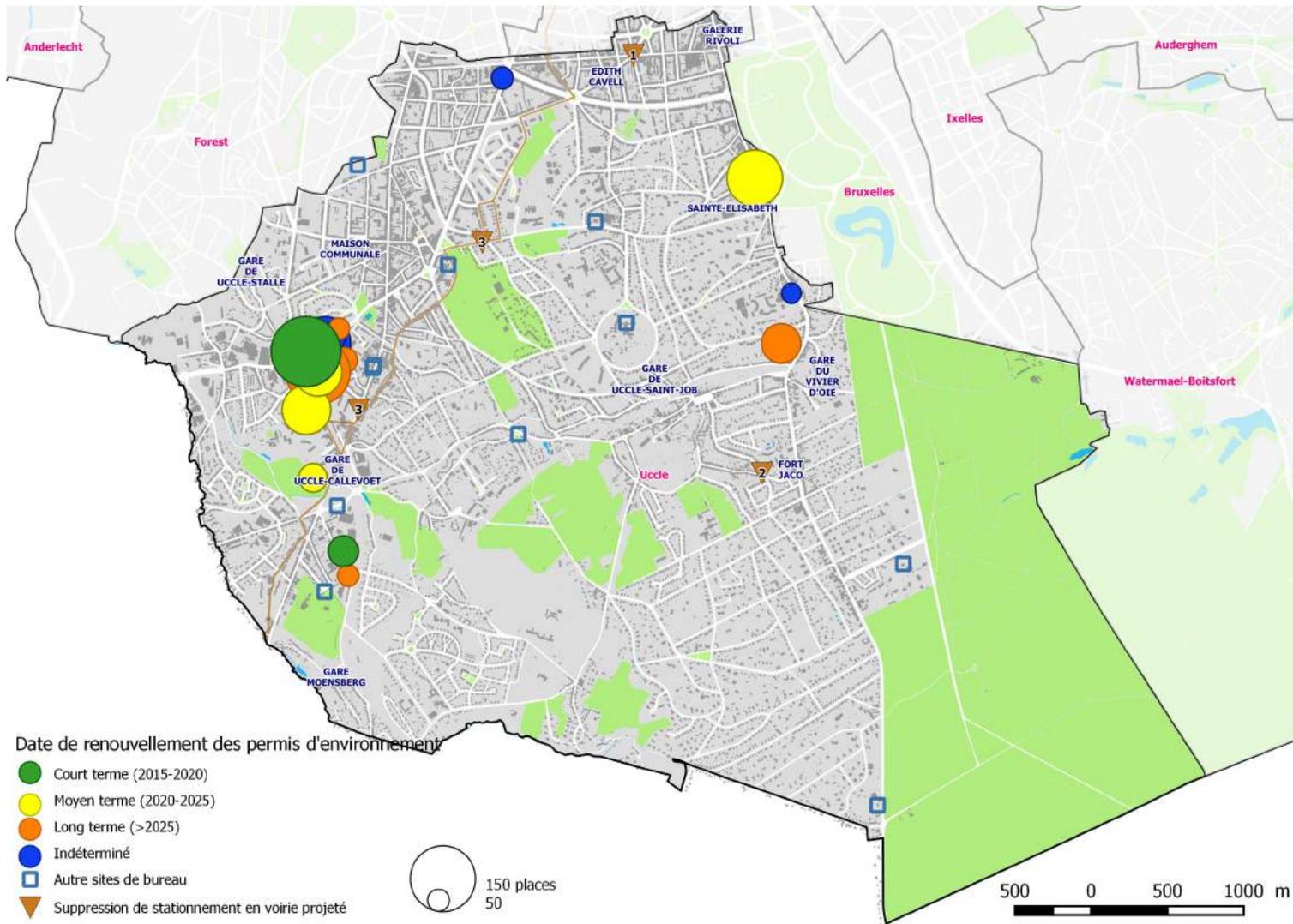


Figure 4.4.2b – localisation des opportunités de mutualisation des parkings de bureau (Cobrace)

Source : Agence de Stationnement

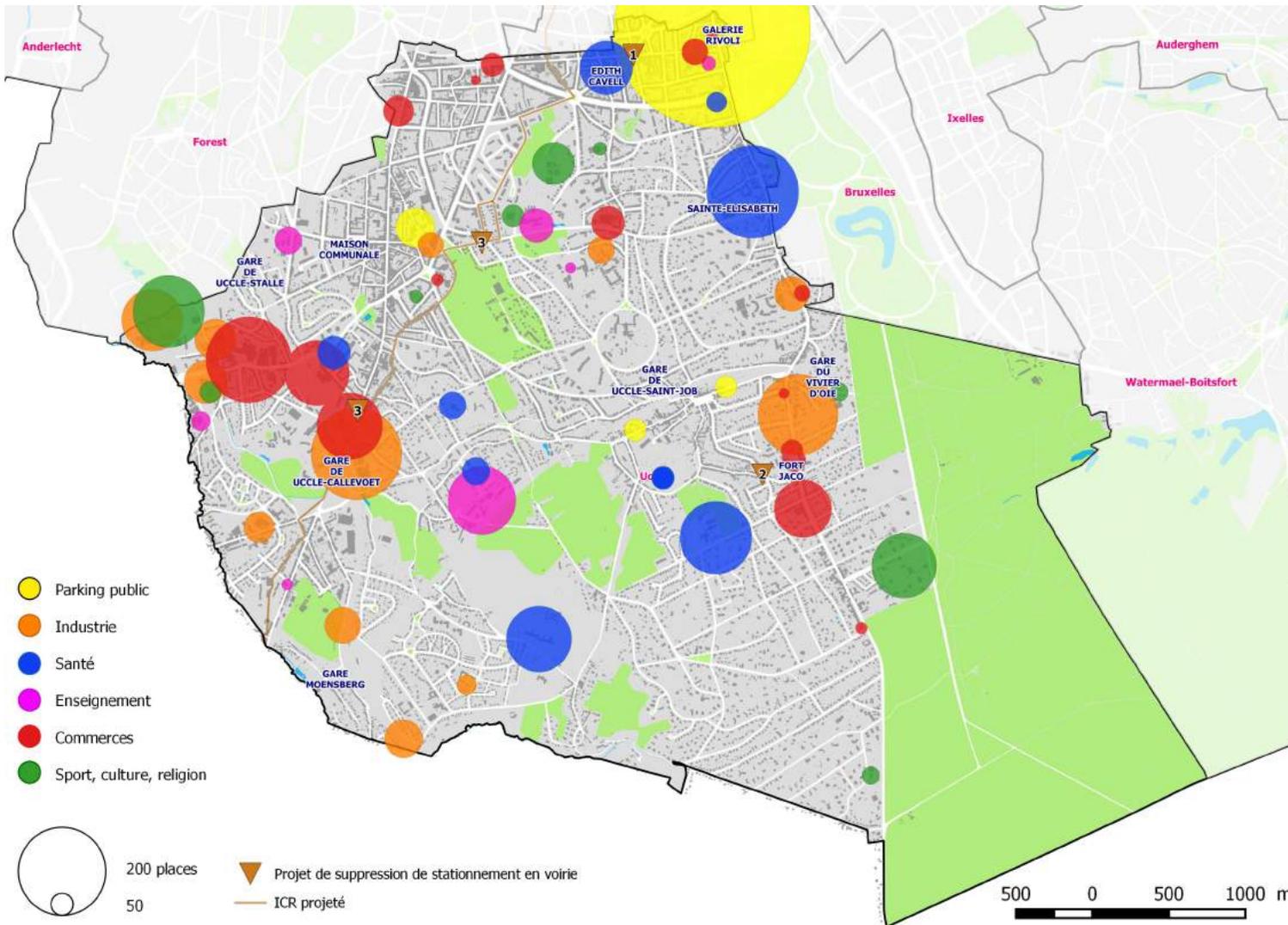


Figure 4.4.2c – localisation des opportunités de mutualisation

Source : Agence de Stationnement

#### 4.4.3 Lien avec les projets de suppression de stationnement en voirie

Le projet ayant le plus d'impact sur le stationnement est le projet de réalisation de l'ICR 7 qui traverse la commune du nord au sud.

Deux secteurs sont particulièrement impactés, l'un se situant chaussée d'Alseberg, l'autre avenue De Fré.

##### Chaussée d'Alseberg

Le projet d'ICR prévoit la suppression de 19 places de stationnement, dont 15 situées en dehors d'entrées de garage. Plusieurs sites localisés à proximité pourraient compenser la perte de ces places.

- la maison de convalescence, située tout près de la zone, dispose d'env. 150 places, utilisées très majoritairement en journée par les employés et les visiteurs. Une mutualisation est donc possible ;
- le site de Schneider Electric dispose également de 200 places à proximité du secteur en question, et il est fort probable, malgré des shifts de nuit, que des capacités excédentaires soient disponibles en soirée pour des riverains.

##### Avenue De Fré

Le projet d'ICR prévoit la suppression de 30 places de stationnement, dont 18 hors d'entrées de garage. Plusieurs sites localisés à proximité pourraient compenser la perte de ces places.

- site de la piscine Longchamps, qui dispose de 50 places disponibles en soirée ;
- la Haute Ecole de Bruxelles, qui comprend 77 places facilement accessibles depuis l'avenue De Fré.

#### 4.5 Action 5 : information et communication

Pour une meilleure application des règles, ces dernières doivent être connues et comprises par tous. La commune doit déployer une information claire.

Un plan de communication efficace sera mis en place pour accompagner les citoyens lors de la mise en œuvre du plan.

#### 4.6 Action 6 : adaptation des ressources en matière de surveillance

Pour couvrir le territoire et donner de la visibilité aux agents, il sera nécessaire :

- d'adapter les effectifs du service « parking » à chaque étape du déploiement de la nouvelle réglementation ;
- d'organiser les tournées pour permettre de couvrir toute la période où la durée est limitée.

## 4.7 Action 7 : mise en place d'un observatoire du stationnement

Objet et modalités de mise en œuvre de cette mesure

Conformément aux prescriptions du PRPS, la commune établit un rapport d'évaluation biennuel. Ce rapport a pour vocation d'évaluer l'impact du plan de stationnement sur la mobilité et plus globalement sur l'environnement.

Une mise à jour de l'inventaire de l'offre et de la demande est indispensable pour suivre l'implantation de nouveaux emplacements réservés et ainsi connaître l'évolution de l'offre globale. De nouvelles enquêtes de terrain, telles que décrites page, seront programmées à échéance.

## 5. Une nouvelle sectorisation

L'objectif du Plan Régional de Politique du Stationnement étant d'aller vers plus de cohérence et de transparence pour les citoyens bruxellois et pour les navetteurs, celui-ci prévoit un nouveau découpage en secteurs de stationnement délimitant la validité géographique des cartes de dérogation.

Chaque secteur - d'une surface approximative de 150ha – est subdivisé en sous-secteurs (ou « mailles »). Un modèle de découpage, réalisé par l'Agence, doit servir de support à l'élaboration d'une sectorisation définitive.

Pour élaborer la nouvelle sectorisation, les principes suivants ont été adoptés:

- 1 sous-secteur = +/- 37,5ha ;
- le sous-secteur central est celui du domicile (ou du siège social ou d'exploitation), les 3 autres sous-secteurs (ou « mailles ») lui sont contigus ;
- les (sous-)secteurs sont établis sur base du découpage en quartiers et sur foi d'éléments de topographie clairement et aisément perceptibles (axes routiers, chemin de fer, canal, parcs, réserves naturelles, bois, ...)
- pour éviter les « effets de bord », les secteurs peuvent s'affranchir des limites communales là où celles-ci semblent constituer une limite moins évidente que celle issue de la topographie ;
- le découpage en (sous-)secteurs est tel qu'il permet au riverain de stationner sans entrave majeure et à une distance acceptable de son lieu de résidence ;

- les espaces verts de grande taille (domaine royal, parcs, réserves naturelles, bois, étangs, etc.) n'ont pas été considérés dans le calcul des superficies ; ce qui fait que les secteurs les comprenant peuvent apparaître plus grands que la moyenne ;
- 2 secteurs situés de part et d'autre d'une barrière architecturale ou naturelle (canal, voie de chemin de fer ou axe routier de première importance) n'ont été considérés comme « limitrophes », que si – toute règle définie dans l'Arrêté étant par ailleurs respectée –, ils sont mis en contact l'un avec l'autre par une voie piétonne.

Il convient par conséquent de veiller à la cohérence des secteurs entre communes limitrophes. En conséquence, quelques parties du territoire ucclais sont intégrées dans les secteurs des communes limitrophes. Des accords mutuels préalables seront, à ce titre, nécessaires. De ce fait, les nouveaux secteurs n'entreront en vigueur que lorsque le découpage aura été avalisé dans les 19 communes en vue d'une mise en œuvre simultanée à l'échelle régionale.

Une carte de dérogation (riverain, riverain temporaire ou 'entreprise') sera valable dans le sous-secteur assigné (soit celui où réside le riverain, soit celui du siège social ou d'exploitation) et, pour les riverains, dans les sous-secteurs qui lui sont limitrophes.

Sur base de ce qui précède, la Commune présente le projet de sectorisation élaboré par l'Agence, en annexe (Ann.5), sans encore l'approuver. Ce projet pourra déboucher sur l'ajustement de certaines limites de secteur (notamment de manière à tenir compte des contextes locaux), pour peu que les prescrits réglementaires (notamment les art.46 à 48 de l'Arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation) encadrant l'élaboration de ces secteurs soient respectés et sans remettre en question les principes fondamentaux ayant guidé leur élaboration. Cette décision fera l'objet d'un conseil communal ultérieur, après concertation avec l'Agence.

Une révision partielle du découpage sectoriel a lieu au moins tous les deux ans, afin de tenir compte du retour d'expérience (ex. par défaut, le citoyen dispose d'une carte de riverain valable dans le sous-secteur où il habite et 3 autres mailles contiguës, afin d'éviter les « effets de bord » ; lors de l'évaluation, il pourra demander de changer 1 maille pour tenir compte de ses habitudes, par exemple pour se rendre au métro le plus proche) et de l'éventuelle évolution des situations locales du stationnement.

## 6. Synthèse

### 6.1 Synthèse des actions

#### 6.1.1 Les emplacements réservés

	PMR	livraison	Voitures partagées	Taxis	Poids lourds	Autocars Bus	Kiss & Ride	Deux-roues motorisés	CD	Autres	Police	Total <sup>8</sup>
Offre actuelle <sup>9</sup> (en EVP)	193	176	20	20	0	120	32	1	112	9	5	688
Evolution	+7	+53	+38	+2	+20	+30><+40		+35><+70*	-	-	0	
Offre projetée à court terme (en EVP*)	200	229	58	22	20	120><160	32><72	36><71	112	9	5	872-917

Figure 6.1.1 – Bilan de l'offre en stationnement réservé en voirie

\*35 si l'implantation se fait sur l'équivalent d'une demi place, 70 si cela est réalisé sur une place entière

## 6.1.2 L'offre réglementée sur voirie.

		Non-réglémenté	Zone Bleue	Zone Verte	Zone rouge	Sous-Totaux	Réservés	Totaux
2004-5		21.970	0	591	130	22.691	536	23.227
2014		17.655	655	2.239	419	20.968	688	21.656
2016	Phase1	14.271	2.169	4.659	419	20.625	872	21.497
2017-18	Phase2	8.377	4.863	7.016	374	20.625		21.497

Figure 6.1.2 – Bilan de l'offre réglementée sur voirie

## 6.2 Bilan général des actions

### 6.2.1 Analyse par rapport aux objectifs du PRPS

Repris de l'article 2 de l'Arrêté du Gouvernement de la RBC portant sur le volet réglementaire du PRPS, les trois objectifs sont les suivants :

- réduction de 16% des places non réglementées en voirie à l'horizon 2018 :

En 2005, le nombre d'emplacements non réglementés était de 21 970. Selon les prévisions du PACS, 14 776 passeront en places réglementées et/ou réservées. Dès lors à la phase 2, Uccle disposera de 8 066 emplacements non-réservés ni réglementés. Ceci équivaut à une diminution de 63% par rapport à l'année 2005. L'objectif d'une réduction de 16% est donc largement atteint.

- diminution graduelle du nombre de places en voirie non réglementées et non réservées :

Cette diminution se fera au cours de la phase 1 en deux étapes sur les années 2016- 2017.

- évaluation des nouvelles réglementations mises en place à travers un observatoire du stationnement :

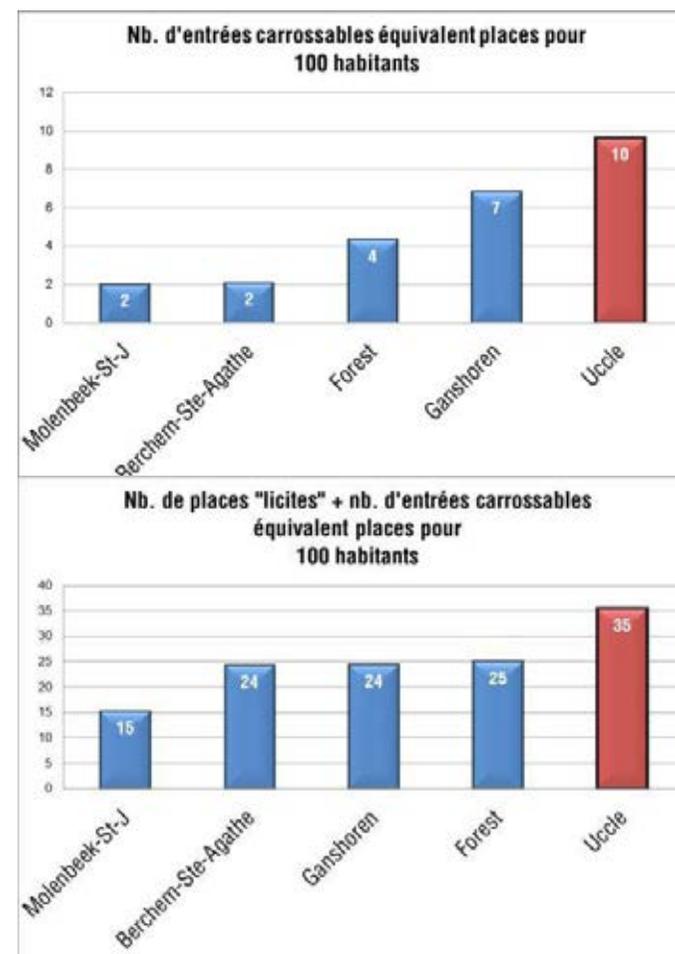
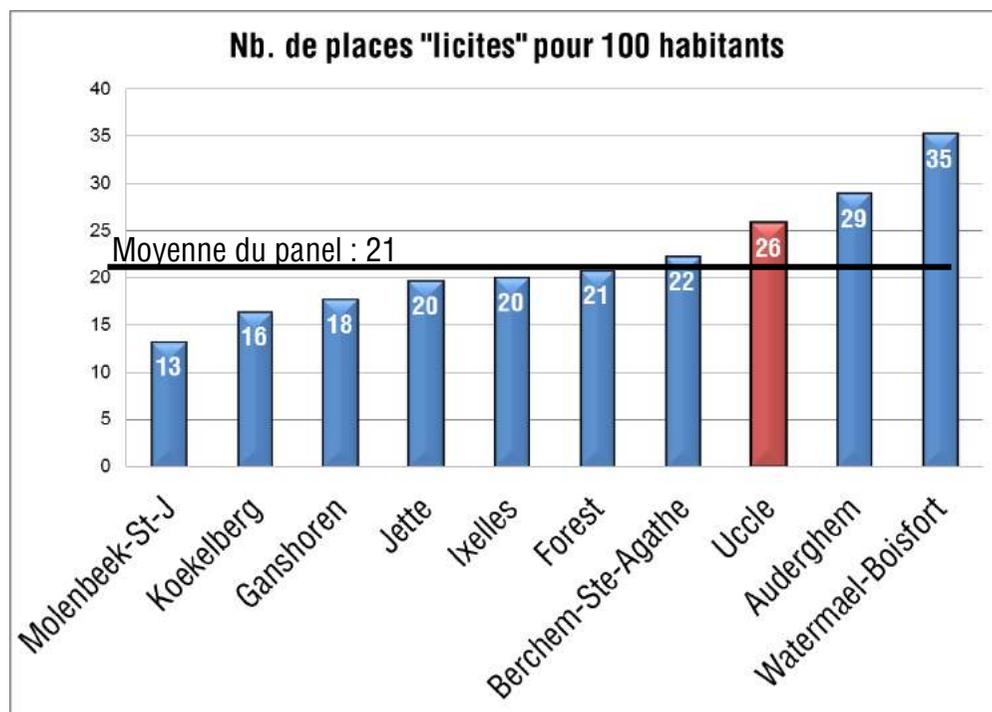
Comme prévu dans l'action 7, une évaluation de la mise en place du PACS sera réalisée par la commune.

Les trois objectifs de la politique régional du stationnement sont bel et bien atteints par le PACS.

## 7. Annexes

### 7.1 Benchmark au regard des autres communes de la Région de Bruxelles-Capitale

Annexe 2.1.1 – Benchmark : offre par rapport au nombre d'habitants - Panel Région de Bruxelles-Capitale



## 7.2 Annexe concernant les emplacements réservés

### Annexe 4.3.2 – Analyse de la répartition des zones de livraisons

Méthode d'évaluation des besoins en stationnement pour les livraisons<sup>10</sup>

Ann. 4.2.2a  
et b

La méthodologie du CEREMA<sup>11</sup> a été reprise comme méthode dans le PRPS et permet de définir de manière théorique le nombre de zones de livraison à implanter sur un liseré commercial, en fonction de la typologie des commerces et du nombre de livraisons estimées :

- un code et un coefficient de livraisons est attribué à chaque commerce ou activité ;

Chaque activité est caractérisée par le nombre de mouvements qu'elle génère - le coefficient de livraison - qui correspond au nombre de livraisons effectuées par mois et qui varie en fonction du type de commerce.

- pour chaque tronçon, les coefficients de livraison sont additionnés puis divisés par 90 pour donner le nombre théorique d'aires à implanter.

Seuls les secteurs de la Bascule, de Fort-Jaco et d'Uccle centre ont été analysés selon cette méthode, car ce sont les trois pôles significatifs de la commune.

Pour les autres secteurs commerciaux (place de Saint-Job, gare de Calevoet), une analyse plus succincte sera néanmoins réalisée.

#### Section Bascule

Section de rue	Mouvements de livraison	Zones de livraisons existantes	Résultat du calcul	Nbre d'aire à implanter
1	73,89	1	0,82	0
2	493,74	2	1,49	0
3	91,39	2	2	0
4	148,96	1	0,16	0
TOTAL				0

Aires de livraison à implanter par section (Bascule)

<sup>10</sup> Organisation des livraisons en voirie en Région de Bruxelles-Capitale, les cahiers du moniteur de la mobilité et de la sécurité routière n°8, septembre 2012.

<sup>11</sup> Centre d'Etude et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement.

- l'aire de livraison de la section 1– au niveau du 670 de la chaussée de Waterloo, a été dégradée lors de travaux. et devrait être remplacée par les services de Bruxelles-Mobilité. Il n'y a donc pas de besoins à combler sur cette section.



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



Fond de plan : Urbis



Les commerces générateurs de livraisons (Bascule)

Fond de plan : Urbis

## Section Uccle Centre

Section de rue	Mouvements de livraison	Zones de livraisons existantes	Besoin théorique	Nbre d'aire à implanter
5	240,98	2,5	2,68	0
6	86,89	1	0,97	0
7	161,09	0	1,79	1
8	133,2	1	1,48	0
9	278,11	2	3,09	1
10	77,08	0	0,86	1
11	66,58	1	0,74	0
12	32,18	0	0,36	0
13	172,75	1	1,92	1
14	118,64	1	1,32	1
15	54,02	1	0,60	0
16	102,7	1	1,14	0
TOTAL				5

## Aires de livraison à implanter par section (Uccle centre)

- pour les sections 7 et 14, qui correspondent à la rue Xavier De Bue, 2 zones de livraisons sont nécessaires. L'absence de stationnement en voirie rend la réalisation d'aires de livraison dans cette artère impossibles. Il est donc recommandé d'implanter ces aires sur la chaussée d'Alsemberg, côté pair, au début du carrefour, ce qui permet de desservir la première partie de la rue.



Localisation possible d'une aire de livraison carrefour Alsemberg/Xavier de Bue

- au vu des contraintes existantes (accès peu aisé rue Verhulst notamment), la solution la plus réaliste pour augmenter les capacités en aire de livraison consiste en l'implantation d'une nouvelle zone sur le parvis Saint-Pierre, ce qui permettra d'accroître les capacités de desserte des commerces de la rue Xavier De Bue.



Localisation possible d'une aire de livraison Parvis Saint-Pierre

- pour la section 9, qui correspond à un tronçon de la chaussée d'Alseberg, les besoins pour l'implantation d'une aire de livraison ont été identifiés, côté impair, vers le milieu de l'axe, ce qui permet de desservir les commerces les plus générateurs de livraison, une autre aire de livraison se situant côté pair.



Localisation possible d'une aire de livraison chaussée d'Alseberg – section 9

- pour la section 10, il y a un besoin non pourvu d'une aire de livraison. Les possibilités d'implantation sont limitées au regard des contraintes de stationnement. La meilleure solution pour desservir un maximum de commerces est une localisation côté pair, au niveau du traiteur.

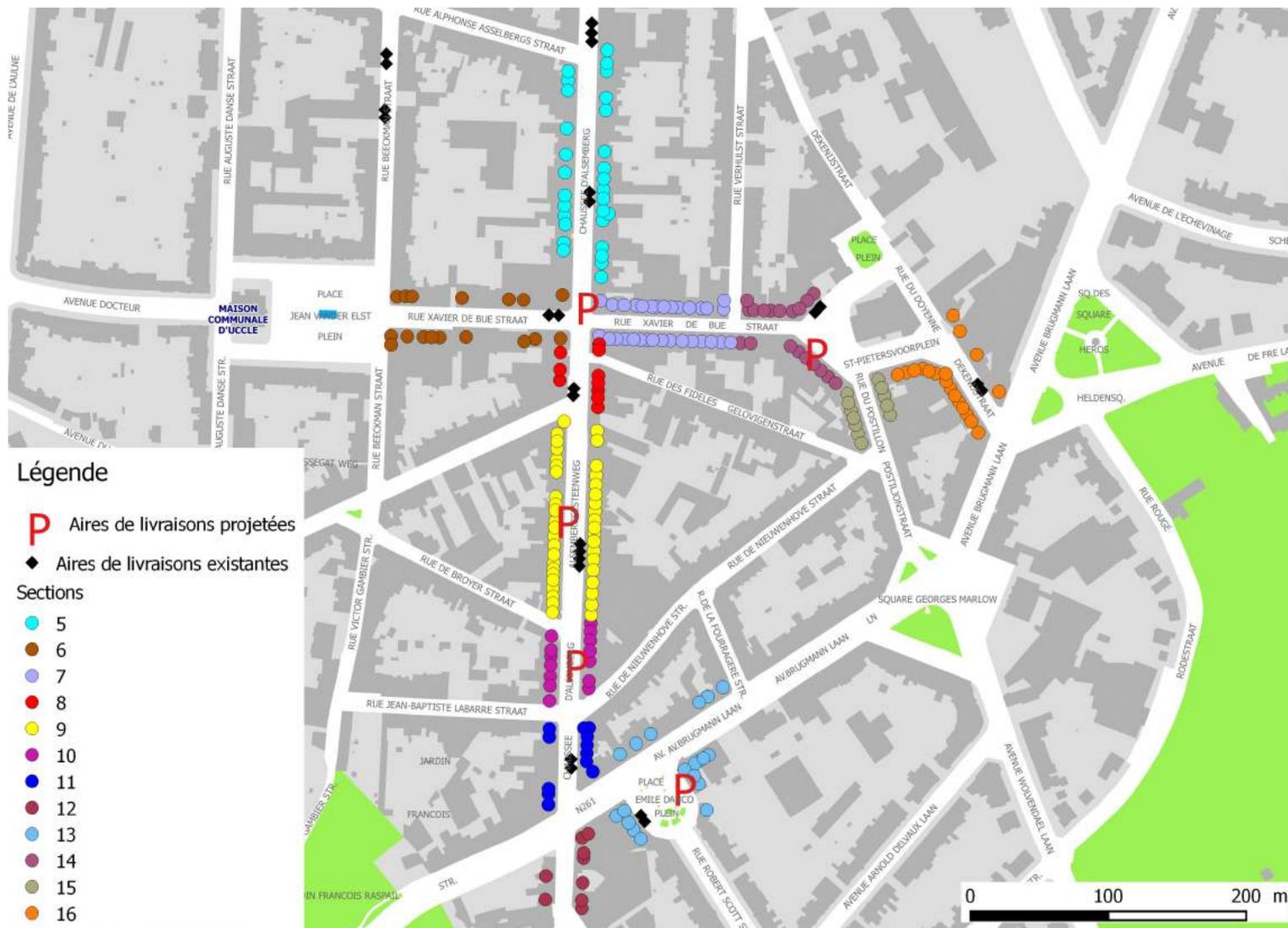


Localisation possible d'une aire de livraison chaussée d'Alseberg – section 9

- pour la section 13, il y a un besoin non pourvu d'une aire de livraison, mais le secteur est très contraint, avec des places de taxi et de personnes handicapées. La solution la plus réalisable serait une implantation sur la place Danco au niveau de la place personne handicapée, celle-ci pouvant être relocalisée au niveau de la station des taxis. Cette station, qui très peu utilisée selon la Direction des Taxis, et qui pourrait dès lors faire l'objet d'un changement d'affectation. Une évaluation de l'utilisation réelle de la place personnes handicapées permettrait également d'affiner les solutions à mettre œuvre.

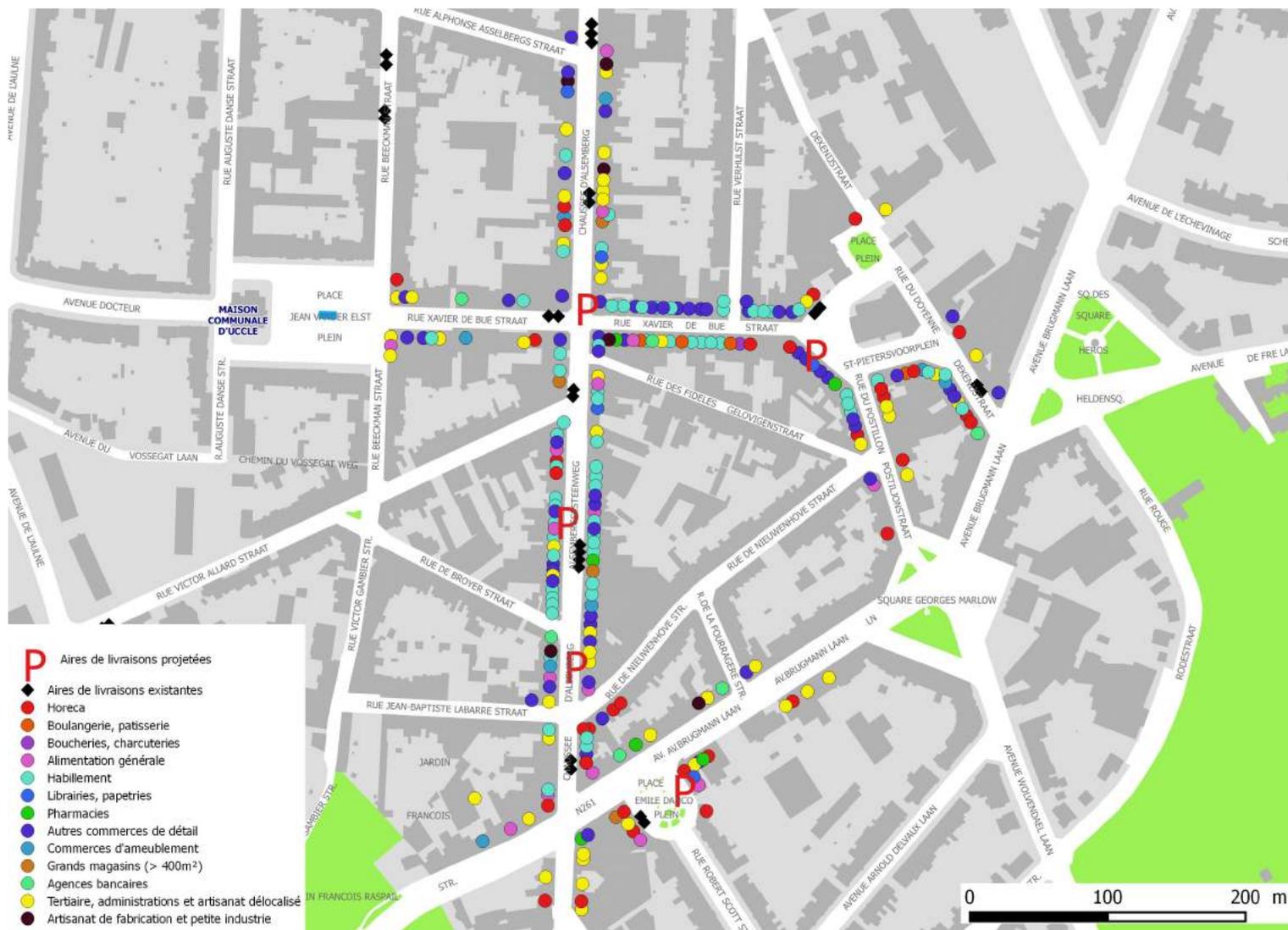


Localisation possible d'une aire de livraison place Danco (section 13)



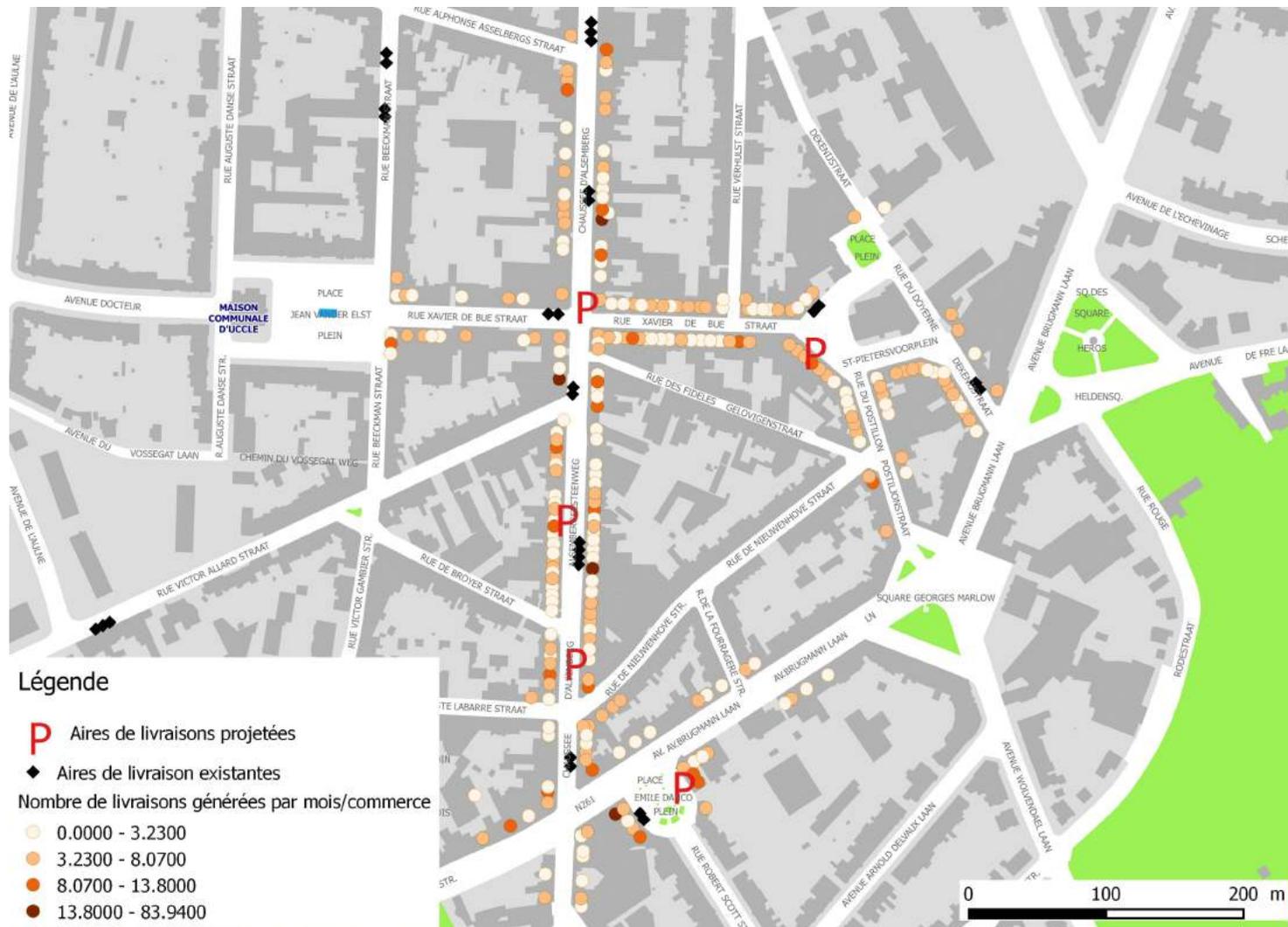
Evaluation du nombre d'aires de livraison à planter (Uccle centre)

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



Typologie des commerces (Uccle centre)

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



Les commerces générateurs de livraisons (Uccle centre)

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

## Fort-Jaco

Section de rue	Mouvements de livraison	Zones de livraisons existantes	Résultat du calcul	Nbre d'aire à implanter
1	119	1	1,33	1
2	226	1	2,5	1
3	145	1	1,6	1
4	183	0	2,04	1
5	145	1	1,61	1
TOTAL	818	7		5

Le nombre d'aires à implanter n'est pas le reflet exact des résultats du calcul entre le nombre de zones existantes et les besoins théoriques. En effet, la situation locale peut faire varier les possibilités et les capacités nécessaires. Les détails sont expliqués dans chaque section.

- pour la section 1 : le calcul ne fait pas apparaître de manque théorique en emplacements de livraison, car une aire est déjà présente au niveau de la concession Skoda-Seat (n°1250). Cependant les commerces situés de l'autre côté de la chaussée entre les numéros 1223 et 1239 sont ceux qui provoquent le plus de mouvements de livraison. L'implantation d'une aire de livraison à ce niveau est donc recommandée ;
- la section 2 : possède déjà 1 grande aire de livraison côté impair mais les livraisons effectués de l'autre côté de la chaussée gênent considérablement le trafic. L'implantation d'une aire supplémentaire entre les numéros 1330 et 1334 est donc recommandée ;
- la section 3 : mériterait également une aire de livraison côté pair, à l'approche du carrefour ;

- pour la section 4 : il apparaît un manque théorique de deux aires de livraison. Cependant, ce calcul tient compte du supermarché Delhaize alors que celui-ci possède un emplacement de livraison hors-voirie. L'implantation d'une seule aire, au niveau du shopping Lorraine semble donc suffisante car la papeterie Club dispose déjà d'une zone en stationnement interdit devant le magasin ;
- pour la section 5 : il semble nécessaire d'implanter une aire de livraison supplémentaire. Celle-ci pourrait être placée entre l'avenue Van Bever et la drève des Chalets au niveau du numéro 1482 afin de desservir l'ensemble des commerces situés de ce côté de la chaussée.



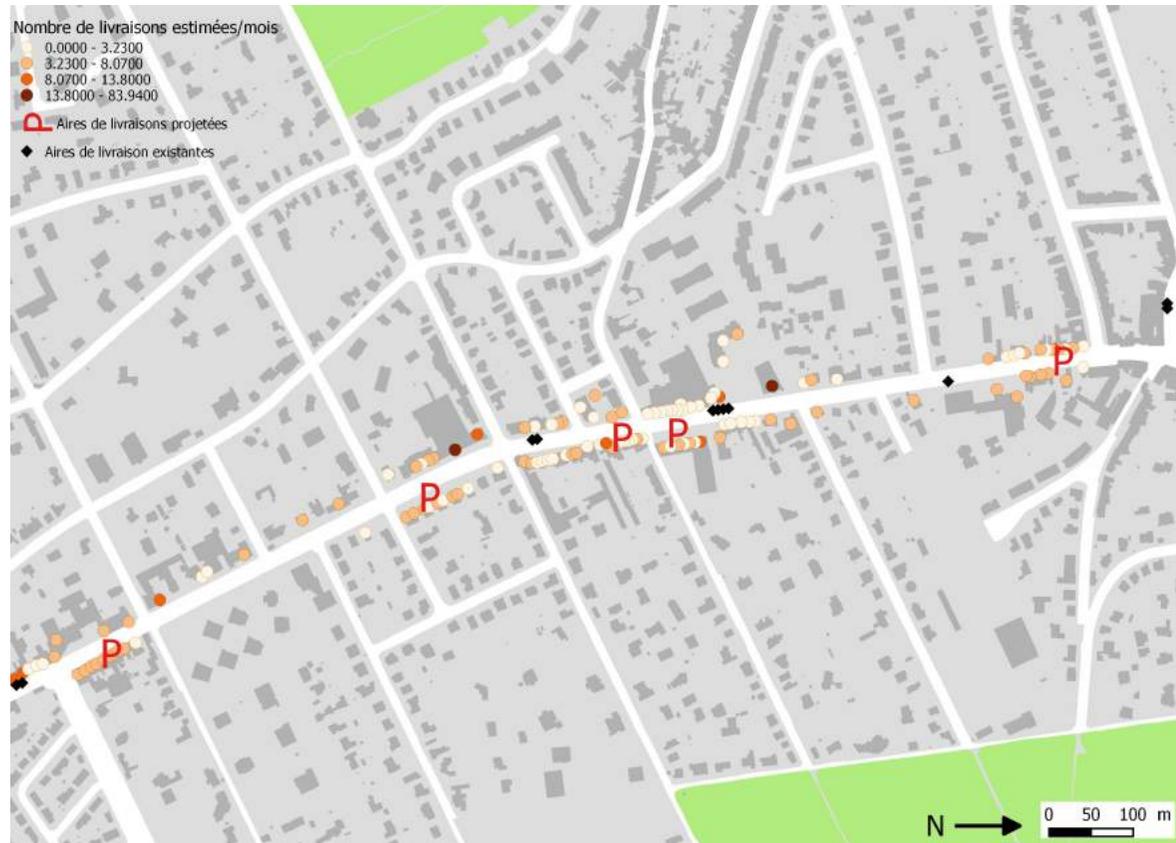
Evaluation du nombre d'aires de livraison à implanter (Uccle centre)

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



Typologie des commerce

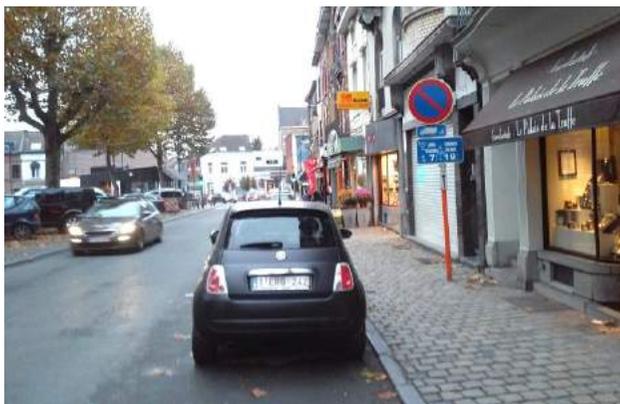
Source: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Fond de plan: Urbis



Les commerces générateurs de livraisons

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

## Place de Saint-Job



Vue de l'aire de livraisons existante place de Saint-Jacob

L'implantation d'une seconde aire de livraison au bas de l'avenue Jean et Pierre Carsoel semble pertinente afin de desservir les commerces situés autour de ce carrefour ainsi que les restaurants situés dans l'avenue Jean et Pierre Carsoel et la chaussée de Saint-Job.



Localisation de l'aire de livraison projetée (avenue Jean et Pierre Carsoel)

## Gare de Calevoet

L'implantation d'un emplacement de livraisons au niveau du n° 1002 doit être envisagée afin de faciliter la livraison des commerces à l'Est de la gare de Calevoet.



Localisation de l'aire de livraison projetée (chaussée d'Alseberg)

Les commerces situés à l'Ouest de la gare sont déjà pourvus de deux aires de livraison qui suffisent largement à leurs besoins.

	TYPE D'ENSEIGNE	COEFF. DE LIVRAISONS
1	Cafés hôtels, restaurants	6,25
2	Boulangeries, pâtisseries	8,07
3	Boucheries, charcuteries	10,50
4	Alimentation générale	9,35
5	Commerce de détail d'habillement	3,23
6	Librairies, papeteries	13,80
7	Pharmacies	0
8	Autres commerces de détail	7,53
9	Commerce d'ameublement	7,50
10	Grands magasins (> 400 m <sup>2</sup> )	83,94
11	Commerce de gros	21,67
12	Agences bancaires	0
13	Tertiaire, administrations et artisanat délocalisé	2,43
14	Artisanat de fabrication et petite industrie	7,81

Source : cahier du moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, septembre 2012.

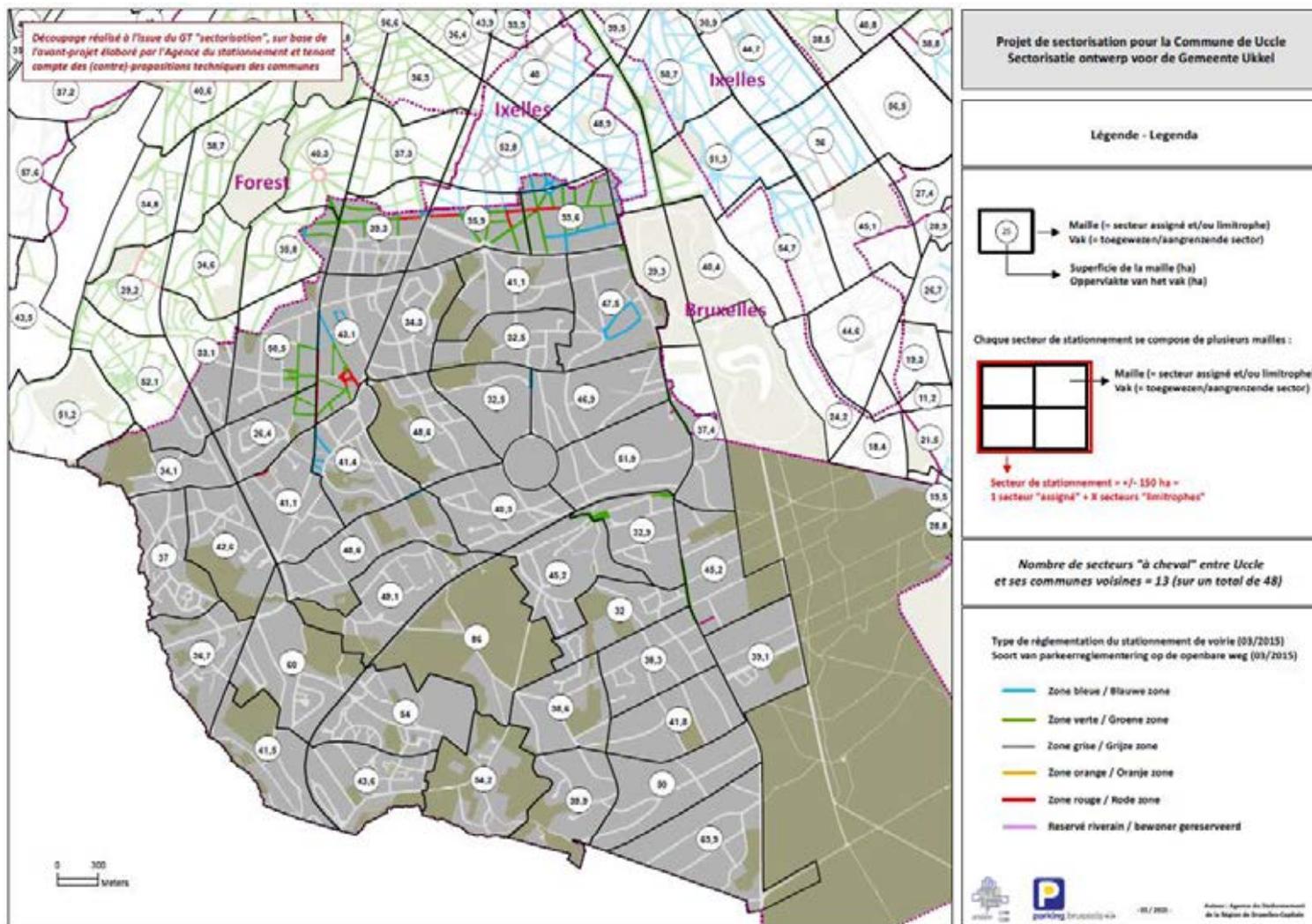
Coefficient de livraisons par type de commerce méthode CEREMA.

### 7.3 Liste des sites potentiels de mutualisation

Localisation	capacité	Fonction	Nom
Chaussée de Waterloo 1331	49	Commerce	La grande épicerie
Chaussée de Waterloo 1333	52	Commerce	Hema
Rue Vanderkindere 121	53	Commerce	Carrefour Market
Vanderkinderestraat 467	60	Commerce	Uccle Bascule
Chaussée d'Alseberg 505	70	Commerce	Delhaize SM Mozart
Avenue De Fré 94	76	Commerce	Delhaize SM Defre
Rue Gatti de Gamond 60	100	Commerce	Carrefour Market
Chaussée de Waterloo 1363	131	Commerce	Delhaize SM Fort Jaco
Rue de Stalle 140	148	Commerce	Domochassis et Domoflex
Chaussée d'Alseberg 1037	151	Commerce	Colruyt Bioplanet
Rue de Stalle 161	196	Commerce	Colruyt Uccle
Rue Engeland 38	40	Industrie	Sport Moto Uccle
Place du Chat Botté 9	45	Industrie	Ab Parquet et Traditions
Chaussée d'Alseberg 974	50	Industrie	Carrosserie du Week-end
Rue du Doyenné 122	58	Industrie	Parking Icon
Rue Groeselenberg 99	61	Industrie	Centre d'Etude et de Recherches Vétérinaires et Agrochimiques (CERVA)
Chaussée de Drogenbos 135	70	Industrie	De Lijn
Chaussée de Waterloo 1135	78	Industrie	Ethias
Rue du Bourdon	83	Industrie	SNCB
Avenue des Sophoras	87	Industrie	SNCB
Chaussée de Neerstalle 430	94	Industrie	Sicli
Rue de Stalle 290	99	Industrie	Peugeot
Chaussée de Ruisbroek 52	191	Industrie	STIB

Chaussée de Waterloo 1246	183	Industrie	Carrosserie De Vivier
Dieweg 3	208	Industrie	Schneider Electric
Rue de l'Etoile 163	43	Enseignement	Chambres Belges des Comptables (CBC)
Rue Gatti de Gamond 95	62	Enseignement	Institut d'Enseignement de Promotion Sociale de la Communauté Française (IEPSCF)
Avenue De Fré 62	77	Enseignement	Haute École de Bruxelles – Catégorie pédagogique Defré (HEB)
Avenue d'Hougoumont 14	40	Sport, religion, culture	Royal Wellington Club
Avenue des Chênes 125	42	Sport, religion, culture	Royal Racing Club de Bruxelles
Rue de l'Etoile 99	49	Sport, religion, culture	Basic Fit
Square De Fré 1	51	Sport, religion, culture	Piscine Longchamp
Avenue Adolphe Dupuich 42	95	Sport, religion, culture	Royal Léopold Club
Drève de Lorraine 41	147	Sport, religion, culture	David Lloyd Leisure Club & Gym
Chaussée de Ruisbroek 18	163	Sport, religion, culture	Royal Uccle Sport THC
Avenue Winston Churchill 253	46	Santé	Domaine Churchill (Maison de repos)
Dieweg 69	62	Sport, religion, culture	Les Jardins du Dieweg (Tennis Club)
Avenue du Lycée Français 6	63	Santé	Résidence Palace (Maison de repos)
Rue de Stalle 96	76	Santé	Croix-Rouge
Rue Edith Cavell 32	121	Santé	Chirec – Cliniques Edith Cavell
Rue Engeland 642	149	Santé	Institut scientifique de santé publique
Avenue Jacques Pastur 43	165	Santé	Epsilon – Clinique Fond'Roy
Chaussée de Waterloo 961	210	Santé	Nazareth (Maison de repos)

## 7.4 La sectorisation proposée par l'Agence de Stationnement



## 7.5 Le règlement communal concernant les dérogations

## COMMUNE D'UCCLE

### Règlement-redevance sur le stationnement de véhicules à moteur dans un lieu public

Date de la délibération du Conseil communal : 26 juin 2014

Le Conseil,

- *Vu l'article 173 de la Constitution,*
- *Vu les articles 117 et 137bis de la Nouvelle Loi communale,*
- *Vu la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière,*
- *Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique et ses modifications subséquentes,*
- *Vu le règlement complémentaire de police,*
- *Vu l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale de stationnement pour handicapés ainsi que les ministères habilités à délivrer cette carte, et en déterminant le modèle, ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation,*
- *Vu l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la carte de stationnement pour personnes handicapées et ses modifications subséquentes,*
- *Vu l'arrêté ministériel du 14 mai 2002 modifiant l'arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> décembre 1975 déterminant les caractéristiques de certains disques, signalisations et plaques prescrits par le règlement général sur la police de la circulation routière,*
- *Vu l'ordonnance du 27 février 2014 modifiant la Nouvelle loi communale et ajouté un nouvel article 137bis permettant au receveur d'établir une contrainte, visée et déclarée exécutoire par le collège des bourgmestre et échevins, en vue du recouvrement des créances non fiscales incontestées et exigibles,*
- *Vu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 janvier 2009 modifiée par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité,*
- *Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement,*
- *Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation,*
- *Vu l'arrêté du Gouvernement de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation,*
- *Vu la lettre du 13 décembre 2013 au Ministre-Président du Gouvernement demandant une dérogation à l'entrée en vigueur du chapitre V de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant sur les redevances de stationnement (zones et tarifs), pour la fixer au 1<sup>er</sup> septembre 2014 sur le territoire d'Uccle,*

- *Considérant que l'article 2 de l'arrêté du 12 décembre 2013 assure la validité des cartes de stationnement déjà délivrées, et permet aux communes de continuer à délivrer les cartes de stationnement selon les dispositions du règlement communal pour autant que la validité de ces cartes ne dépasse pas le 1<sup>er</sup> janvier 2015,*
- *Vu l'arrêté du 19 décembre 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant la date d'entrée en vigueur du Chapitre V de l'arrêté du Gouvernement du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation pour certaines communes de la Région de Bruxelles-Capitale,*
- *Vu la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur et ses modifications subséquentes,*
- *Vu l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement,*
- *Vu l'arrêté royal du 30 novembre 1976 fixant le tarif des actes accomplis par les huissiers en matière civile et commerciales ainsi que celui de certaines allocations,*
- *Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises,*
- *Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 juin 2013 relatif aux plans de déplacements scolaires,*
- *Vu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements,*
- *Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés ;*
- *Considérant qu'une meilleure rotation des emplacements de stationnement doit être poursuivie et qu'il convient dès lors d'établir les redevances en concordance avec la période de stationnement généralement utile et nécessaire,*
- *Considérant que la réduction, la création et l'amélioration des possibilités de stationnement entraînent pour la commune des charges importantes,*
- *Considérant qu'une adaptation de notre règlement aux divers changements législatifs et techniques, intervenus dernièrement, s'avère nécessaire.*

*Le Conseil, sur proposition du collège des bourgmestre et échevins,*

Arrête:

**TITRE I: DISPOSITIONS RELATIVES AUX STATIONNEMENTS PAYANTS ET AUX STATIONNEMENTS OÙ LA RÉGLEMENTATION DE LA ZONE BLEUE EST APPLICABLE AINSI QU'AUX STATIONNEMENTS SUR DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS À UN OU DIFFÉRENTS TYPES DE CARTES DE DÉROGATION SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE**

Article 1<sup>er</sup>: Champ d'application

Il est établi à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2014 au profit de la commune d'Uccle pour un terme expirant le 31 décembre 2019, une redevance relative au stationnement d'un véhicule à moteur sur les voiries communales et régionales situées sur le territoire de la commune tant aux endroits où le stationnement est régi par l'usage régulier des appareils dits compteurs de stationnement ou horodateurs qu'aux endroits où s'applique la réglementation de la zone bleue conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975.

Le présent règlement est applicable à tout lieu public, à savoir: la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes, conformément à l'article 28 de la loi du 16 mars 1968 sur la police de la circulation routière.

## Article 2: Définitions

*Zone réglementée:* partie du territoire de la Région composée de places de stationnement situées en lieu public et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève.

*Zone rouge:* zone dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 7 du présent règlement. N'y donneront lieu à une dérogation que les cartes pour les prestataires de soins médicaux urgents. Aucun autre type de carte de dérogation n'y sera autorisé.

*Zone verte:* zone dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 7 du présent règlement. Y donneront lieu à dérogation tous les types de cartes de dérogation ainsi que la carte pour personnes handicapées.

*Période de stationnement:* période de 4 heures 30 qui débute à compter du début de l'horaire de la zone réglementée. Le collège des bourgmestre et échevins se réserve le droit de prolonger ces horaires dans certaines rues ou quartiers. La durée de 4 heures 30 est conservée même en cas d'extension ou de réduction de la période payante. Dans le présent règlement, il sera question de « demi-journée » pour définir le tarif applicable à cette période de stationnement de 4 heures 30.

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

*Ménage:* ensemble des personnes qui partagent la même résidence principale, sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté; un ménage peut être constitué d'une seule personne. La composition du ménage doit être officiellement attestée.

*Voitures partagées:* système d'utilisation d'un véhicule tel que défini à l'article 2.50 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

*Agence :* l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le chapitre VI de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

## Article 3- Modalités

La redevance est due selon les modalités et conditions fixées par la signalisation et/ou mentionnées sur les horodateurs.

Lorsqu'il s'agit d'une zone bleue ou d'une voie publique où s'applique la réglementation de la zone bleue, le temps de stationnement est limité par le placement derrière le pare-brise du disque de stationnement visé à l'article 27.1 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 et conforme au modèle annexé à l'arrêté ministériel du 14 mai 2002, signalant le début du stationnement.

Lorsque le stationnement se fait en zone régie par horodateurs, le temps de stationnement peut être limité conformément aux modalités d'utilisation figurant sur lesdits appareils. Le véhicule doit avoir quitté l'emplacement de stationnement au plus tard à l'expiration du temps de stationnement autorisé.

#### Article 4

La redevance est due par anticipation dès le moment où le véhicule est stationné et est payable en alimentant directement l'horodateur de pièces de monnaie adéquates, par l'utilisation d'une carte bancaire ou par tout mode de paiement électronique agréé par le collège des bourgmestre et échevins en suivant les instructions reprises sur les appareils.

Le dysfonctionnement du système de paiement par carte bancaire ne dispense pas l'automobiliste de prendre un ticket à l'horodateur par paiement en espèces. Les horodateurs ne rendent pas la monnaie; la durée de validité du ticket délivré sera conforme au montant introduit dans l'appareil.

Lorsque l'horodateur est défectueux – le dysfonctionnement doit avoir été constaté par un agent contrôleur –, le disque bleu de stationnement visé à l'article 27.1 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 doit être visiblement et correctement apposé sur la face interne du pare-brise du véhicule.

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

Le conducteur ou, à défaut de connaissance de celui-ci, le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule se trouvant sur un emplacement de stationnement dont le ticket ou le disque de stationnement fait apparaître le dépassement du temps, ou qui ne s'est pas soumis aux dispositions du présent règlement, est réputé avoir opté pour le tarif "demi-journée", moyennant le paiement d'une redevance de 25 €/période de 4h30 payable dans les cinq jours calendrier soit en espèces auprès du receveur communal, soit par versement ou virement sur le compte de la commune conformément aux instructions qui seront apposées par l'agent contrôleur sur le pare-brise du véhicule. Le cas échéant, le montant néanmoins payé à l'horodateur ne peut être déduit de la redevance tarif "demi-journée".

Le ticket de stationnement ou, dans les cas strictement prévus par la réglementation, le disque de stationnement, doit être apposé sans équivoque et de façon lisible et dans son intégralité, derrière le pare-brise du véhicule. De même, la carte de dérogation – à l'exception de la carte pour personne handicapée visée à l'article 18 d) du présent règlement – doit être collée sur le pare-brise avant du véhicule, côté passager, de telle manière que l'intégralité de celle-ci soit visible. A cet effet, une pochette autocollante est délivrée par le Service Stationnement lors de la remise de la carte. Aucune réclamation ne pourra être acceptée si ces prérequis ne sont pas établis ; la redevance devra être acquittée.

La redevance est due par l'utilisateur du véhicule. Lorsque l'utilisateur n'est pas connu, la redevance est due par le titulaire de la plaque d'immatriculation.

Le stationnement payant s'applique également aux véhicules en stationnement devant les accès de propriétés et dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement sur ces accès.

Aucune redevance n'est due ni le dimanche, ni un jour férié légal applicable dans tout le pays.

#### Article 5: Procédure de recouvrement

En cas de non-paiement de la redevance dans les délais prescrits (cinq jours calendrier conformément à l'article 4), est envoyé par la commune un rappel qui a valeur de mise en demeure de s'acquitter de la somme due sous 5 jours calendrier.

Si un deuxième rappel s'avère nécessaire, une amende administrative de 15 €, majorée des frais d'envoi par recommandé, est portée à charge du débiteur de la redevance.

Ensuite, toujours en cas de non-paiement, la récupération des montants dus se fait par une contrainte établie par le receveur communal et signifiée par exploit d'huissier de justice.

Les frais, droits et débours occasionnés dans toutes les phases du recouvrement des montants dus, sont à charge du débiteur de cette redevance et s'ajoutent aux tarifs initialement dus par le débiteur. Ces frais, droits et débours, sont calculés conformément à l'Arrêté royal du 30 novembre 1976.

#### Article 6

Le stationnement d'un véhicule à moteur en zone régie par horodateurs se fait aux risques de l'utilisateur ou de celui au nom de qui le véhicule est immatriculé. Le paiement de la redevance donne droit au stationnement mais non à une quelconque surveillance. L'administration communale ne peut être rendue responsable des faits de dégradations ou de perte de véhicule.

### **TITRE II: ZONES HORODATEURS ET ZONES BLEUES OU VOIES PUBLIQUES OÙ S'APPLIQUE LA RÉGLEMENTATION DE LA ZONE BLEUE**

#### Article 7 - La redevance est fixée comme suit:

a) en lieu public doté d'horodateurs, sous réglementation de « zone rouge » ou de « zone verte »

##### Tarif « zone rouge »:

0,50 € pour ½ heure

2 € pour une heure

5 € pour 2 heures

La durée maximale du stationnement est de 2 heures.

##### Tarif « zone verte »:

0,50 € la ½ heure

1 € l'heure

3 € pour 2 heures

Au-delà de 2 heures, chaque heure supplémentaire sera comptée à 1,50€.

##### « ¼ d'heure gratuit »:

L'utilisateur qui stationne maximum 15 minutes peut le faire gratuitement, moyennant l'apposition derrière le pare-brise de son véhicule, de manière visible et sans équivoque, d'un ticket délivré par l'horodateur. Le principe du « quart d'heure gratuit » ne sera d'application qu'au fur et à mesure de l'adaptation et/ou de l'installation des horodateurs.

b) en zone bleue ou sur une voie publique où s'applique la réglementation de la zone bleue

Sauf si des modalités particulières sont indiquées sur la signalisation, l'usage du disque bleu de stationnement est obligatoire de 9 heures à 18 heures les jours ouvrables et pour une durée maximale de deux heures. Au-delà de la limite horaire prévue, le conducteur du véhicule en stationnement est réputé avoir opté pour le tarif "demi-journée".

c) en zone « kiss and ride »

En zone 'kiss & ride', le stationnement est interdit, l'arrêt est autorisé. En cas de stationnement ou de dépassement du temps nécessaire, une redevance forfaitaire de 100 € par période de stationnement est due.

### Article 8

En fonction de la pression automobile exercée dans certaines rues adjacentes aux zones à stationnement payant, il peut être proposé, des "rues tampons" dont les habitants pourront, moyennant le paiement d'une redevance forfaitaire fixée par le collège des bourgmestre et échevins, stationner leur véhicule en « zone verte ».

Le collège des bourgmestre et échevins arrête la liste des rues concernées par la notion de "rue tampon" ainsi que le mode d'octroi de la carte de riverain aux habitants de ces rues.

## **TITRE III: CARTES DE DÉROGATION**

### Article 9

Le conducteur, titulaire d'un permis de conduire valable, bénéficiaire de la carte de dérogation est exonéré de se conformer aux dispositions du présent règlement, à l'exception toutefois du stationnement en « zone rouge ».

A l'exception des cartes de dérogation standard, une carte de dérogation n'est valable que dans le secteur de stationnement pour lequel elle a été délivrée.

La carte européenne de stationnement pour personne handicapée tient lieu de carte de dérogation.

### Article 10

Les documents énumérés ci-après sont nécessaires pour obtenir une carte de dérogation:

- copie de la carte d'identité avec n° de registre national,
- copie du permis de conduire,
- copie de la carte verte d'assurance,
- copie du certificat d'immatriculation de la DIV établi au nom du demandeur (Partie 1 recto-verso du nouveau certificat d'immatriculation) ; si le certificat d'immatriculation n'est pas établi au nom du demandeur, doit être produite
  - \* soit une copie de la police d'assurance sur laquelle le demandeur est mentionné comme chauffeur principal ou second chauffeur,
  - \* soit une attestation patronale en cas de véhicule de société mis à disposition par l'employeur, stipulant que le demandeur en est le seul utilisateur,

\* soit une copie des statuts de la société si le véhicule est immatriculé au nom d'une société et que cette dernière appartient à l'habitant demandeur de la carte de dérogation.

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

La carte de dérogation ne sera accordée qu'après paiement en une fois du montant intégral. Le montant de la 1<sup>ère</sup> année reste dû intégralement. Au-delà, s'il échet, les mois entiers non consommés sont remboursés.

La carte accordée lors d'une première demande ainsi que la carte dont le renouvellement est demandé après l'expiration du délai de validité n'est effective que le lendemain de sa délivrance.

### Article 11

Toute modification, d'adresse, d'immatriculation ou, pour les cas strictement concernés, de profession, doit faire l'objet d'une déclaration, sur place, auprès du Service Stationnement. La carte sera ainsi modifiée ou annulée. Le changement se fait gratuitement.

La carte d'identité ou une procuration avec la carte d'identité du demandeur dans le cas où celui-ci ne se présente pas en personne. Il n'existe pas de modèle spécifique de procuration. Les données qui doivent figurer sur une procuration sont le nom et le prénom de la personne qui vient en lieu et place du demandeur de la carte de riverain ainsi que la mention de la carte de dérogation requise. La copie de la carte d'identité du demandeur doit être bien lisible.

Dès le changement de domicile hors du secteur de stationnement contrôlé pour lequel une carte de dérogation a été initialement délivrée, celle-ci n'est plus valable et doit être restituée au Service Stationnement.

La carte de dérogation doit être restituée dès que le bénéficiaire ne remplit plus les conditions d'octroi.

La commune annule de plein droit les cartes de dérogation pour lesquelles une modification des conditions du demandeur est intervenue de telle sorte qu'il ne répond plus aux critères d'octroi.

### Article 12

Toute carte délivrée sur base de renseignements erronés, même fournis de manière non intentionnelle, sera annulée et retirée immédiatement.

Lorsque l'autorité communale fixe une mesure ayant pour conséquence l'invalidation de la carte de stationnement, l'enregistrement du titulaire sera effacé dans le délai précisé dans la notification de la décision.

En cas de falsification, le demandeur ou une personne de son ménage ne pourra plus obtenir de carte de dérogation dans le futur dans aucune commune de la Région de Bruxelles-Capitale et plainte sera déposée auprès du parquet compétent.

### Article 13: Renouvellement

Une carte de dérogation n'est jamais renouvelée tacitement ou rétroactivement. La carte dont le renouvellement est demandé après l'expiration du délai de validité n'est effective que le lendemain de sa délivrance.

Si, à l'échéance, le renouvellement de la carte n'a pas été effectué ou s'il a été effectué de manière tardive, l'usager est tenu de respecter les dispositions particulières du présent règlement. Une redevance de stationnement qui a été délivrée ne pourra être annulée.

L'autorité communale n'est pas tenue de relancer les titulaires quant à l'expiration prochaine de la validité de leur carte. Ceci est de leur responsabilité. Toute demande de renouvellement peut être introduite auprès de l'administration communale au plus tôt 30 jours ouvrables avant l'expiration de la précédente.

#### Article 14

La carte de dérogation ne sera vendue qu'à la condition expresse que tous les montants réclamés antérieurement dans le cadre du stationnement contrôlé, aient été acquittés par le bénéficiaire de la carte.

#### Article 15

Excepté en cas de vol du véhicule dûment attesté par un PV Police, un duplicata de la carte de dérogation peut être obtenu moyennant le paiement de 20 €. Toute personne ne pouvant produire la carte de riverain périmée pour obtenir la nouvelle carte, est considérée comme demandeur d'un duplicata en charge d'acquitter la somme de 20 €.

#### Article 16

La carte de dérogation ne garantit pas de bénéficier d'un emplacement de stationnement.

### **TITRE IV: CARTES DE RIVERAIN ET CARTE DE RIVERAIN TEMPORAIRE**

#### Article 17:

##### a) Carte de riverain

##### Bénéficiaires:

Tout utilisateur d'un véhicule dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 tonnes, domicilié dans une zone ou une voirie où s'applique la réglementation de la zone bleue ou dans une zone horodateur peut obtenir une carte de riverain pour un véhicule immatriculé à son nom en Belgique ou dont il démontre qu'il en a l'usage en permanence.

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

##### Conditions d'obtention:

Il n'est octroyé que 2 cartes de riverain par ménage.

En cas de changement temporaire de véhicule, une carte provisoire doit être demandée au Service Stationnement, dès le lendemain de la réception du véhicule de remplacement, avec présentation du certificat d'immatriculation du véhicule de remplacement et de la carte originelle. La carte provisoire est gratuite. Les redevances délivrées en cas de non application de cette obligation ne pourront faire l'objet d'une annulation.

La durée de remplacement - prouvée par un document - du véhicule de base et ne pourra dépasser la durée de validité de la carte initiale.

Tarif:

La première carte de riverain est délivrée contre le paiement annuel de 5 €, le prix de la seconde carte de riverain s'élève à 50 €.

Validité:

La carte de riverain est valable au choix du demandeur, pour 1 an ou 2 ans. Elle est renouvelable à l'échéance sur demande.

Pour les rues d'Uccle qui se prolongent au-delà de la limite communale, le possesseur d'une carte de riverain émise tant par Uccle que par la commune limitrophe, peut stationner son véhicule dans sa rue, en faisant usage de sa carte de riverain au-delà du territoire communal pour lequel la carte a été émise et ce jusqu'au premier carrefour sur le territoire de la commune voisine à condition qu'un accord de réciprocité ait été passé avec les communes limitrophes.

b) Carte de riverain temporaire

Bénéficiaires:

Cette carte est délivrée à tout habitant de la commune ayant un besoin ponctuel de stationnement ainsi qu'à toute personne possédant une résidence secondaire située en zone contrôlée. Une demande motivée devra être introduite auprès du collège des bourgmestre et échevins.

Conditions d'obtention:

Il ne peut être délivré qu'une seule carte temporaire par ménage et seulement si celui-ci n'est pas déjà en possession du nombre maximal de cartes de riverain autorisé.

Tarif:

Le prix de la carte de riverain temporaire est de 20 € pour un maximum de 63 jours cumulés.

Validité:

La carte est délivrée pour un seul secteur de stationnement, au choix du demandeur.

Pour les rues d'Uccle qui se prolongent au-delà de la limite communale, le possesseur d'une carte de riverain temporaire émise tant par Uccle que par la commune limitrophe, peut stationner son véhicule dans sa rue, en faisant usage de sa carte de riverain au-delà du territoire communal pour lequel la carte a été émise et ce jusqu'au premier carrefour sur le territoire de la commune voisine à condition qu'un accord de réciprocité ait été passé avec les communes limitrophes.

## TITRE V: CARTES STANDARD

Article 18:

a) Carte médicale pour soins médicaux urgents

Bénéficiaires:

Cette carte de dérogation est destinée spécifiquement au personnel médical et paramédical prodiguant des soins à domicile urgents et disposant d'un numéro auprès de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI), exerçant son activité sur le territoire de la commune.

#### Conditions d'obtention:

Sans préjudice de la production des documents visés à l'article 10 du présent règlement, le demandeur est tenu de présenter un document officiel attestant qu'il dispose d'un numéro INAMI.

#### Tarif:

La carte de dérogation peut être obtenue contre paiement de 200 €/an.

#### Validité:

La carte permet à son détenteur de se garer gratuitement dans tous les secteurs réglementés de la Région de Bruxelles-Capitale pendant le temps nécessaire à la dispensation effective des soins médicaux urgents à condition que soit affichée de manière visible derrière le pare-brise, la mention « en cours d'intervention » ainsi que le disque de stationnement visé à l'article 27.1.1 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins. Si l'agent contrôleur constate que la durée de deux heures autorisée par le disque de stationnement a été dépassée, les conditions tarif "demi-journée" visées à l'article 8 du présent règlement sont d'application.

La carte de riverain est valable au choix du demandeur, pour 1 an ou 2 ans.

b) Carte médicale pour soins médicaux non urgents

#### Bénéficiaires:

Cette carte de dérogation est destinée spécifiquement aux véhicules de personnes prodiguant des soins à domicile non urgents pour autant que les véhicules pour lesquels une carte est demandée, soient liés aux organisations reconnues par les différentes Commissions communautaires (Cocof, VGC, Cocom). Ces prestataires de soins non urgents incluent les vétérinaires.

#### Conditions d'obtention:

Sans préjudice de la production des documents visés à l'article 10 du présent règlement, le demandeur est tenu de présenter une attestation de la reconnaissance de l'organisation par la commission communautaire dont elle dépend.

#### Tarif:

La carte de dérogation peut être obtenue contre paiement de 75 €/an.

#### Validité:

La carte permet à son détenteur de stationner gratuitement dans tous les secteurs réglementés de la Région de Bruxelles-Capitale à l'exception des « zones rouges » et « zones oranges » pendant le temps nécessaire à la dispensation effective des soins médicaux non urgents, à condition que soit affichés, de manière visible derrière le pare-brise, la mention « en cours d'intervention » ainsi que le disque bleu de stationnement conformément à l'art. 27.1.2 et 27.1.3 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins. Si l'agent contrôleur constate que la durée de 2 heures autorisée par le disque de stationnement a été dépassée, les conditions tarif "demi-journée" visées à l'article 8 du présent règlement sont d'application.

La carte de riverain est valable au choix du demandeur, pour 1 an ou 2 ans.

c) Carte Voiture partagée

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

#### d) Carte pour personne handicapée

La personne handicapée titulaire de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées – ou son représentant légal – délivrée par un organisme officiel, conformément à l'Arrêté ministériel du 29 juillet 1991, est autorisée à Uccle à stationner son véhicule gratuitement et sans limite de temps dans tous les secteurs réglementés. Elle est cependant tenue d'apposer la carte officielle précitée derrière le pare-brise du véhicule de telle manière que le pictogramme et la date d'expiration soient clairement visibles aux fins de contrôle. La carte est strictement personnelle ; elle ne peut être utilisée que lorsque le titulaire est transporté dans le véhicule qui est mis en stationnement ou lorsqu'il conduit lui-même le véhicule.

### **TITRE VI: CARTES « AUTRES USAGERS »**

#### Article 19: Carte Entreprise

Une carte de dérogation peut aussi être délivrée aux catégories d'usagers décrites ci-après pour autant que leur siège d'activité se situe dans une zone ou une voirie où s'applique la réglementation de la zone bleue ou dans une zone horodateur et que leur titulaire ne soit pas en possession d'une carte de riverain émise par la commune.

La demande de carte(s) de dérogation se fait par courrier adressé au Service Stationnement, lequel informe en retour le demandeur du nombre de cartes qui peuvent lui être délivrées. La/les carte(s) est/sont établie(s) après vérification des documents requis et réception du paiement effectué sur le compte du Service Stationnement, avec, en communication, le nom du demandeur ainsi que le nombre de cartes accordé.

#### Bénéficiaires:

Par entreprise, il est entendu toute personne morale, quel que soit son statut (institution publique ou privée, SA, Sprl(u)) ou personne physique en qualité d'indépendant, exerçant son activité dans une zone contrôlée.

#### Conditions d'obtention:

Sans préjudice de la production des documents visés à l'article 10 du présent règlement, le demandeur est tenu de présenter:

- le formulaire de demande de carte de dérogation complété et signé par le représentant légal de la société ou son mandataire,
- une liste actualisée des travailleurs, approuvée par son bureau social,
- une attestation justifiant l'activité dans la(les) zones contrôlée(s) (statuts, bail commercial, etc.),
- une liste des plaques d'immatriculation pour lesquelles une carte est demandée.

Pour les entreprises comptant 1 à 10 travailleurs, 1 carte de dérogation peut être demandée.

Au-delà de 10 travailleurs, 1 carte de dérogation peut être accordée par tranche de 15 travailleurs équivalents temps plein.

Pour les entreprises de plus de 100 travailleurs, 1 carte de dérogation peut être accordée par tranche de 20 travailleurs et à condition de fournir un plan de déplacement d'entreprise (PDE) ou équivalent. A défaut de pouvoir produire ce document, aucune carte de dérogation ne peut être délivrée.

L'entreprise organise, suivant ses propres règles internes, les modalités de distribution de ces abonnements à son personnel. Elle mandatera un responsable unique pour introduire la demande de carte(s) et la (les) retirer.

Tarif:

600 €/an par carte.

Validité:

La carte Entreprise est valable 1 an.

La carte Entreprise n'a pas d'effet sur les zones dites de livraison.

## **TITRE VII: DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

### Article 20

La délivrance des cartes standards pour soins médicaux urgents et non-urgents ainsi que pour voitures partagées est liée à la mise à disposition et à l'opérationnalité du système de gestion informatisé proposé par l'Agence.

## **TITRE VIII: DISPOSITIONS FINALES**

### Article 21

Toute infraction au présent règlement ainsi que toute utilisation frauduleuse d'une carte de dérogation donnera lieu à une amende administrative de 250 € et au retrait immédiat de la carte.

### Article 22

Toutes les réclamations concernant la délivrance d'une redevance, à l'exception du cas prévu à l'article 13§2, doivent être introduites par lettre recommandée auprès du collège des bourgmestre et échevins dans les 10 jours calendrier de la délivrance de la redevance.

L'introduction d'une réclamation ne dispense pas du paiement de la redevance établie.

### Article 23

Le présent règlement abroge le règlement-taxe sur le stationnement des véhicules sur la voie publique voté par le Conseil communal le 24 novembre 2011. Il entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2014 pour un terme expirant le 31 décembre 2019.