
LA GESTION DU NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT SUR LA VOIE PUBLIQUE.

Tel que le plan Iris 2 le prévoit, ce plan régional détermine :

- le nombre maximal d'emplacements par commune et pour l'ensemble de la Région ;
- le nombre d'emplacements réglementés par zone (rouge, verte, bleue) ;
- le nombre minimal d'emplacements réservés à des utilisateurs spécifiques (personnes à mobilité réduite, zone de livraison...).

Les communes auront de leur côté l'obligation de relever le défi que le plan leur impose. Les Plans communaux d'action de stationnement devront en outre être sous-tendus par les objectifs de rationalisation de l'espace public au profit des autres modes de déplacement que la voiture particulière.

LES PLACES NON RÉSERVÉES (P.35 À 37).

- Réduction du stationnement en voirie.

Dès la publication du présent plan au Moniteur belge, le nombre total de places de stationnement accessibles aux voitures sur voirie au sein d'une commune ne peut pas augmenter par rapport au nombre de places de stationnement recensées en 2004-2005 (en l'occurrence 22.691 places pour Uccle).

La réduction du stationnement en voirie visera préférentiellement le stationnement à destination (c'est-à-dire le stationnement à destination d'un lieu autre que son domicile). Le nombre global de places en voirie devra graduellement et de manière non réversible, diminuer et le nombre des places hors voirie augmenter (pour compenser cette diminution).

- Mesures alternatives en faveur des riverains.

En plus de la création de parkings hors voiries et des dérogations possibles (cartes de riverain par exemple), d'autres mesures alternatives en faveur des riverains seront établies. Parmi celles-ci : le renforcement de l'offre de transports publics et de sa qualité, le développement accru en voirie de l'offre de véhicules partagés, le parking vélo en voirie, l'optimisation de l'usage des parkings publics existants, l'usage de parkings de bureaux « reconvertis » en parkings de résidents (p.36 en note). Les parkings d'entreprises qui ne sont pas utilisés (en soirée ou le week-end notamment) doivent pouvoir être utilisés par les riverains (brochure-résumé, p.5).

LES PLACES NON RÉSERVÉES MAIS RÉGLEMENTÉES > ZONE ROUGE, ORANGE, VERTE, BLEUE (P.37) ET ARRÊT MINUTE (P.40-41).

Le nombre de places faisant l'objet d'une réglementation du stationnement ne peut pas diminuer par rapport à la situation de 2004-2005, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement. En 2004-2005, Uccle comptait 130 places en zone rouge et 591 places en zone verte. Ce nombre ne pourra pas diminuer.

Parmi les places faisant l'objet d'une réglementation, la définition d'un certain nombre d'emplacements d'arrêt minute (15 min max.) est à prévoir (si ce n'est déjà le cas) notamment :

- Auprès de gares RER et de stations de métro et de tramway de haute capacité :
- Dans les alentours des crèches, écoles, centres de loisirs et autres équipements accueillant de jeunes enfants, si cela est justifié et quantifié par un plan de déplacement scolaire ou un autre plan de déplacement.

LES PLACES NON RÉSERVÉES ET NON RÉGLEMENTÉES (P.37).

Le nombre de places non réglementées et non réservées est réduit uniformément d'au moins 16% par rapport à la situation de 2004 (Uccle comptait alors 21.970 places), dans la droite ligne de ce qui est prévu par le Plan Iris 2. Cette réduction prend la forme soit de réaffectations à d'autres usages (dont la réservation à d'autres modes de transport tels que transports en commun, station de voitures partagées, vélos...) avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une mise sous réglementation (zone rouge, orange, verte ou bleue).

LES PLACES NON RÉGLEMENTAIRES.

Les gestionnaires de voirie ne peuvent pas prévoir des places ni les maintenir aux endroits où l'article 24 du code de la route interdit l'arrêt ou le stationnement, par exemple, à moins de 5 mètres des carrefours ou à moins de 20 mètres des signaux lumineux des carrefours.

LES PLACES RÉSERVÉES.

Le plan prévoit d'optimiser les pratiques actuelles en matière de « places réservées » selon des conditions spécifiques et à destination tant des voitures personnelles que d'autres véhicules. Les réservations sont déterminées par les Communes en fonction des besoins ponctuels et des réglementations en vigueur. Une répartition plus précise des emplacements devra être déterminée par le futur Plan Communal de Stationnement.

Ainsi les Communes veilleront à définir un nombre suffisant d'emplacements réservés à destination des :

- **PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE** (p.39 à 40) : Un minimum de 3 emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite sur 50 emplacements ordinaires (p.111).
- **VOITURES PARTAGÉES** (p.67 à 69) :L'objectif régional est d'atteindre 800 voitures partagées pour 2020, pour un total de 25 000 utilisateurs. Des objectifs chiffrés existent pour chaque commune. Fin 2011 Uccle comptait 14 emplacements destinés à la voiture partagée. L'objectif est d'atteindre les 57 places d'ici 2020 au plus tard.
- **SERVICES PUBLICS** (police, ambulance, CD...)(p.40). Déterminé par les communes en fonction des besoins ponctuels et des réglementations en vigueur.
- **TAXIS** (p.69 à 70) : Le développement de ce secteur est encouragé. L'initiative est laissée à la *Direction Taxi* de proposer un certain nombre de stations supplémentaires aux autorités régionales et communales.
- **VÉLOS** (p.63 à 66) : Au moins 2 places vélos (stationnement courte durée) pour 20 places de voiture ; soit un maximum de 150 m de trottoir sans arceau en zone urbaine continue.
- **DEUX ROUES MOTORISÉES** (p67) : De préférence proportionnel au nombre de places réservées aux vélos : entre 5 à 15 places réservées aux deux-roues motorisés pour 100 places de stationnement vélo.
- **POIDS LOURDS** (p73 à 74) : Chaque commune réserve aux poids- lourds l'équivalent d'au moins 18% du linéaire de voirie accessible à tous camions qui traversent son territoire. Un type de voirie spécifique est privilégié tel que la rue de Stalle Prolongée à Uccle.
- **AUTOCARS** (p.76) : Les communes devront définir les emplacements destinés aux bus scolaires et aux autocars. Ces réservations (stationnement court et moyen terme) seront assorties d'une période de validité la plus restreinte possible afin de permettre aux riverains d'utiliser ces places après les activités scolaires.
- **LIVRAISONS** (p.71 à 72): Pour quantifier les besoins en aires de livraison, leurs implantations doivent être objectivées et notamment par un recensement des activités, y compris en étages, en distinguant celles dont la superficie est supérieure à 400 m² et sans retenir celles qui disposent d'un espace privé pour leurs livraisons. En fonction des spécificités du type de livraison, un partage temporel de l'emplacement avec d'autres usages peut être envisagé.