



Le stationnement des riverains

Par **ERIK CAELEN**,

Cellule Mobilité de l'Association de la Ville et
des Communes de Bruxelles-Capitale

Comité de rédaction :

P.-J. BERTRAND (AED) - A. BROES (AED) -
B. DECUPERE (AVCB) - F. MEUNIER (SPF Mobilité)-
M. POPULER (IBSR) - J.-M. RENIERS (AVCB) -
M. THOULEN (AVCB)

Traduction :

L. VANKELECOM (AVCB)

*Cette publication est le fruit d'une
collaboration entre la Région de
Bruxelles-Capitale et l'Association de
la Ville et des Communes de la Région
de Bruxelles-Capitale, asbl*

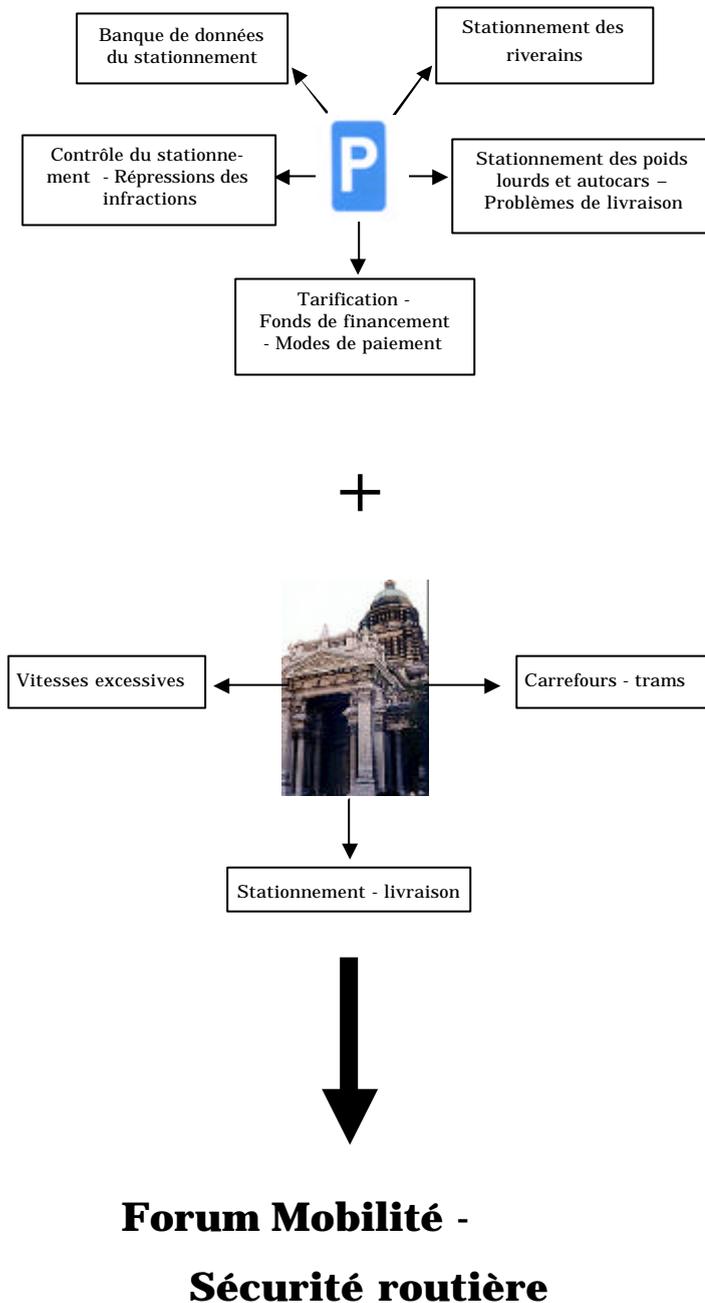
Sommaire

Préambule	3	5. Nouvelle tendance : la carte des « ayants droit »	26
1. Introduction	4	5.1. Les avantages de ce principe novateur	26
2. Mise en pratique du stationnement riverain		6. Annexes	
2.1. Méthodologie	4	6.1. Arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte de riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte ou vignette, et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation.	27
2.2. Réflexion générale	5	6.2. Circulaire ministérielle du 18 décembre 1991 concernant le stationnement résidentiel.	30
2.2.1. Redistribution de l'espace de parking	6	6.3. Modèle règlement taxe stationnement riverain	34
2.2.2. Influence sur la répartition modale	6	6.4. Modèle règlement redevance stationnement riverain	36
2.2.3. Stationnement de longue durée	6	6.5. Modèle règlement taxe stationnement payant	38
2.3. Identification des utilisateurs et de leurs besoins	7	6.6. Modèle règlement redevance stationnement payant	41
2.4. Solutions possibles	8	6.7. Modèle règlement taxe zone bleue	43
2.4.1. Réservation de places de parking en voirie	8	6.8. Modèle règlement redevance zone bleue	45
2.4.2. Réservation de places de parking hors voirie	9		
2.5. Évaluation du système	10		
2.6. Conclusions	10		
3. Quatre menus à la carte...			
3.1. La carte riverain	12		
3.1.1. Qui peut obtenir une carte riverain ?	12		
3.1.2. Où peut-on instaurer un système de carte riverain ?	12		
3.1.3. Délimitation des zones	13		
3.1.4. Prix de la carte	14		
3.1.5. Service à la population	14		
3.1.6. Problèmes relatifs à cette réglementation	15		
3.2. La carte de stationnement	16		
3.2.1. Qu'est-ce qu'une carte de stationnement ?	16		
3.2.2. Les avantages de la carte de stationnement	16		
3.3. La carte spéciale pour les personnes handicapées	18		
3.3.1. Quels avantages octroie-elle ?	18		
3.3.2. Où réserver des places pour les personnes handicapées ?	18		
3.3.3. Comment matérialiser les emplacements réservés pour les personnes handicapées	19		
3.4. Les places de parkings réservées à une catégorie d'utilisateurs	20		
4. Le contrôle et la répression			
4.1. Le contrôle	24		
4.2. La répression	25		



Source : <http://perso.club-internet.fr/vadeker/articles/humour/parking.JPG>

Préambule



Après la clôture des travaux du premier programme "**Dialogue stationnement**" mis en place en 1996-1997 par la Région de Bruxelles-Capitale et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale¹, il s'est avéré que la concrétisation des pistes de réflexion dégagées par le plan Iris s'imposait.

Cinq groupes de travail ont été créés, chacun présidé par un Bourgmestre de la Région bruxelloise et se composant de membres de différents services communaux (urbanisme, travaux publics et police) ainsi que du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Toutefois, au fil des réunions, il est apparu qu'un acteur important manquait dans les groupes de discussion : le Parquet. En effet, le volet répression n'avait été abordé jusque là que partiellement. Par conséquent, un nouveau programme intitulé « **Dialogue Parquet** », cette fois-ci avec la participation du Parquet de police de Bruxelles, a été mis sur pied. Trois groupes de travail ont examiné la problématique des vitesses excessives, des carrefours engorgés et des conflits de priorité entre les piétons et le tram ainsi que celle de la politique du stationnement en général et des livraisons en particulier.

Enfin, dernière évolution, et vu les conclusions des Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale qui se sont tenus en date du 25 novembre 2003 ont fait apparaître la nécessité de fusionner ces groupes au travers d'un « **Forum Mobilité - Sécurité Routière** »² afin de mieux rendre compte de la transversalité de la problématique de la mobilité.

Notons par ailleurs que les réflexions émises lors des réunions des différents groupes de travail ont convergé vers l'idée de publier un bulletin de liaison entre les divers acteurs de la mobilité et de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale. Cette publication, baptisée « Moniteur de la mobilité », dont le premier numéro a vu le jour en juin 2003, sera régulièrement complétée par des cahiers thématiques qui composeront la collection des Cahiers de la Mobilité dont vous avez le premier numéro sous les yeux.

¹ Voir à ce propos le rapport « Dialogue Stationnement » 1996-1997, publié par l'Association de la Ville et des Communes.

² Cette plate-forme, qui regroupe les communes, les Conseiller en mobilité, la région, les zones de police, le Parquet, les transport publics, ... est consacrée à l'acquisition de techniques de gestion de la mobilité et de la sécurité routière, et ce par des présentations et discussions de travaux et d'expériences.

1. Introduction

Une gestion efficace de la mobilité doit s'accompagner d'une politique concrète du stationnement. Intégrée dans une gestion urbanistique, la politique du stationnement se doit de respecter l'environnement et la qualité de vie de nos villes et communes.

Toutefois, on assiste souvent en conséquence à une diminution du nombre de places de parking en voirie dans le centre et à l'introduction du stationnement payant pour les places restantes. En prenant de telles mesures, on passe cependant à côté des besoins et des souhaits de certains riverains. En effet, les ménages qui possèdent une voiture ne disposent pas toujours d'un emplacement privé, surtout pas dans les anciens quartiers construits avant l'arrivée de l'automobile. La création de parkings hors voirie peut offrir une solution, mais le prix élevé de la construction constitue un obstacle tant pour les ménages que pour les administrations communales. Il ne reste donc plus que la possibilité de réserver un parking pour les riverains sur la voie publique.



2. La mise en pratique du stationnement des riverains

2.1. Méthodologie

De nombreuses communes éprouvent des difficultés à introduire le stationnement pour les riverains, principalement parce que le Service Public Fédéral Mobilité et Transports exige, avec raison, une étude préalable de la circulation et/ou du stationnement³. Cette étude est importante puisqu'elle permettra de démontrer la véracité des plaintes des riverains et, si elles sont fondées, évaluera des alternatives éventuelles à la carte riverain.

Pour effectuer efficacement cette étude, il convient de commencer tout d'abord par une **réflexion sur l'ensemble de la problématique du stationnement**. On identifiera ensuite **les utilisateurs de la voie publique et leurs besoins en matière de stationnement**. On pourra alors envisager les **différentes solutions possibles** (parking en voirie ou hors voirie) en connaissance de cause avant, finalement, de **délimiter les zones** et de **fixer le prix de la carte** (pour le stationnement en voirie).

Une fois le système mis en place, le gestionnaire devra veiller au respect du nouveau plan de stationnement via des **contrôles efficaces**.

Enfin, il ne devra pas perdre de vue qu'une série de paramètres socio-économiques liés à un quartier (fonction économique, fonction d'habitation, fonction culturelle...) peuvent évoluer dans le temps. La politique de stationnement ne doit donc pas être immuable mais soumise à une **évaluation régulière de son efficacité**.

A venir...

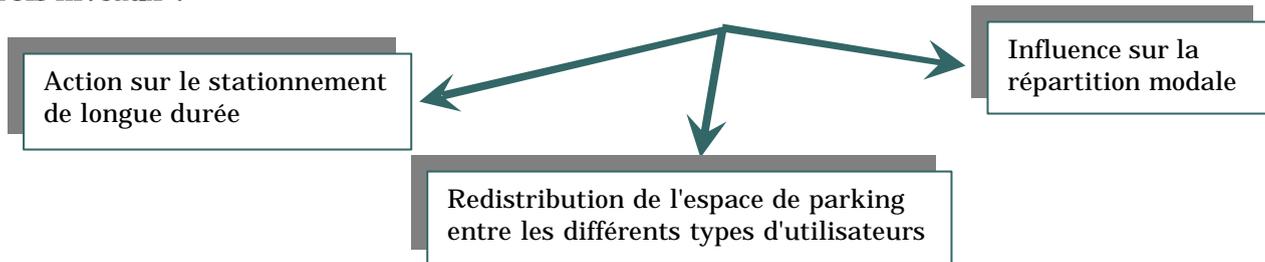
La problématique des livraisons et du stationnement des poids lourds sera abordée dans un prochain cahier spécialement consacré à cette question.

³ Circulaire ministérielle du 18 décembre 1991, B.S. 1.1.1992, (cf. annexe 6.2)

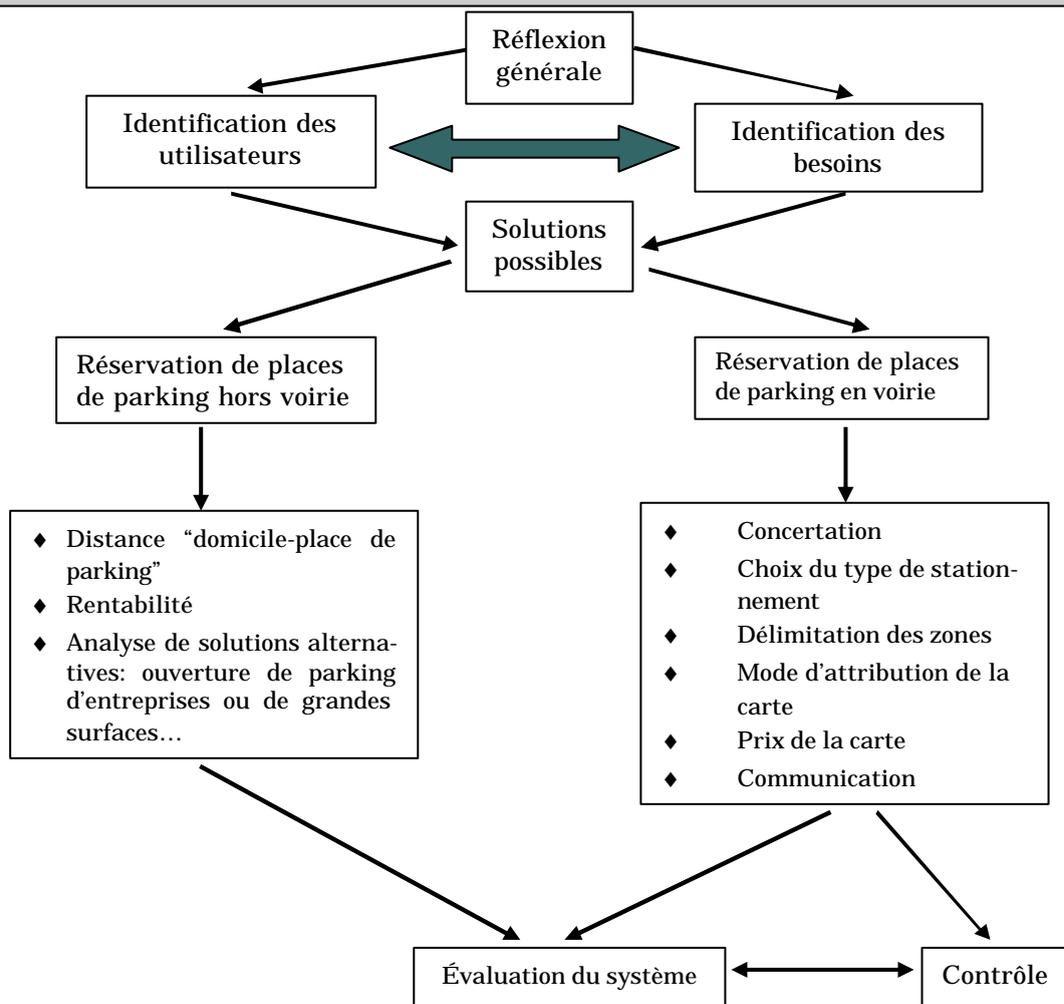
2.2. Réflexion générale

L'introduction de mesures telles que le stationnement pour riverains doit cadrer dans une gestion globale de la mobilité, au sein de laquelle la politique du stationnement occupe une place particulière. Rappelons à ce sujet que le Plan Communal de Mobilité (PCM) comprend divers éléments pour notamment opérer un glissement de l'usage de l'automobile vers une chaîne de transport multimodale, à savoir un plus grand usage de la marche à pied, du vélo et des transports publics. En effet, le PCM doit, entre autres, faire une analyse quantitative et qualitative de l'offre en stationnement en faisant notamment un relevé du stationnement payant, du stationnement limité dans le temps et du stationnement réservé aux riverains. Le PCM doit également proposer un plan d'action contenant un volet consacré à la gestion du stationnement, en ce compris sa structure de gestion.

Pour les autorités communales, les mesures relatives au stationnement constituent en effet le moyen le plus indiqué pour agir d'une façon efficace sur la mobilité. Par ces mesures, **la commune peut atteindre des objectifs à trois niveaux**⁴ :



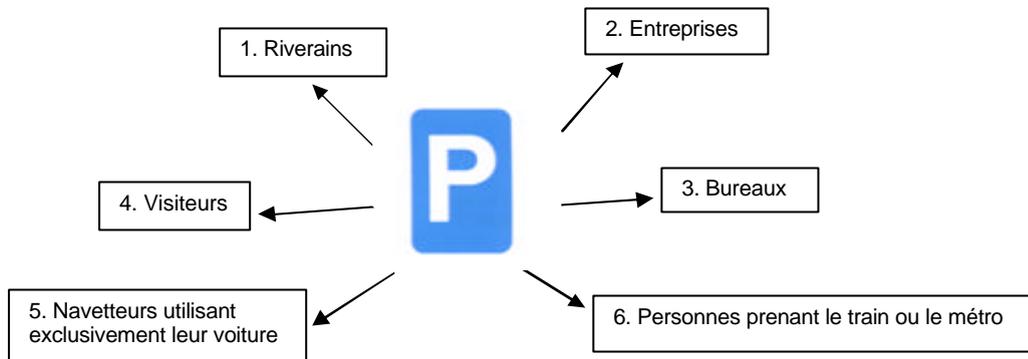
METHODOLOGIE



⁴ En ce sens, voir Karel Debaere, Selectieve autobereikbaarheid, referaten van de studiedag Gemeentelijk verkeersbeleid, Hasselt 23/3/93

2.2.1. Une redistribution de l'espace de parking entre les différents types d'utilisateurs

On peut faire une distinction entre différentes sortes d'utilisateurs des places de parking:



Une politique traditionnelle de stationnement tente d'organiser l'utilisation des places de parking de telle façon que les catégories 1 à 4 trouvent facilement une place de parking proche de la destination, tandis que le stationnement de longue durée (5 et 6) est découragé dans le centre.

2.2.2. Une influence sur la répartition modale.

Les mesures en matière de stationnement permettent de provoquer un glissement considérable dans le choix des moyens de transport.

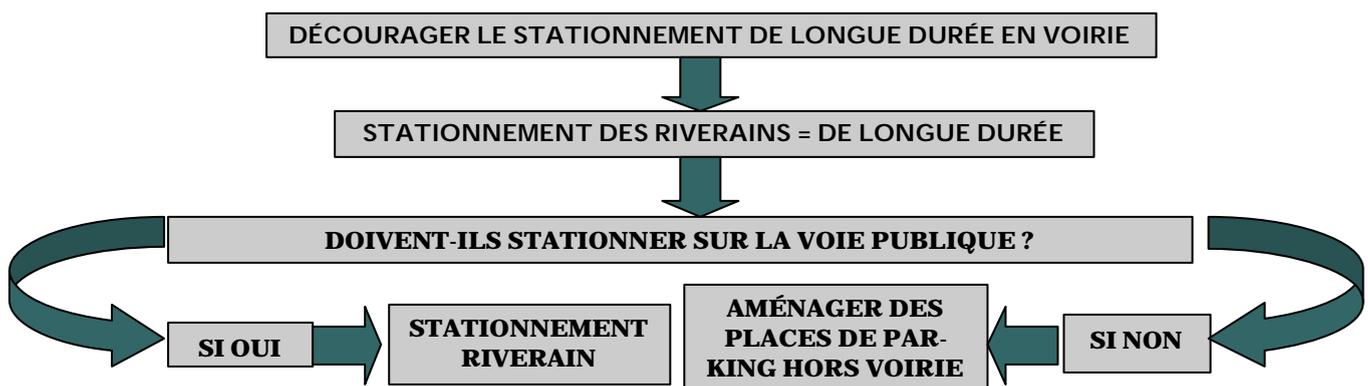
A Tilburg et Leeuwarden (Pays-Bas), l'introduction d'un certain nombre de mesures relatives au stationnement a eu des conséquences considérables. Presque toutes les places de parking libres ont été transformées en parking payant et parking pour riverains. Ainsi, d'une part le stationnement dans le cadre du trajet domicile-travail a fortement diminué et d'autre part, une modification s'est introduite dans la répartition modale en faveur du vélo.

Un même phénomène s'est présenté à La Haye (Pays-Bas).

2.2.3. Le stationnement de longue durée

Les objectifs du Plan Iris⁵ de la Région de Bruxelles-Capitale visent entre autres à protéger le stationnement des riverains. Pour ce faire, le Plan propose notamment de réduire le stationnement des voitures-ventouses, de privilégier le stationnement de courte durée et d'alléger l'emprise globale du stationnement de longue durée en voirie. Force est de constater que cette dernière proposition peut néanmoins entrer en contradiction avec la protection du stationnement des riverains.

Le débat relatif au stationnement des riverains dans le cadre du programme "Dialogue Stationnement", a donc permis de dégager le principe général suivant:



2.3. Identification des utilisateurs et de leurs besoins

Avant de prendre des mesures pour le stationnement, il convient d'**étudier l'offre en parkings** afin de vérifier s'il s'agit de véritables problèmes de parking ou plutôt d'un manque de confort (devoir marcher, ...) :

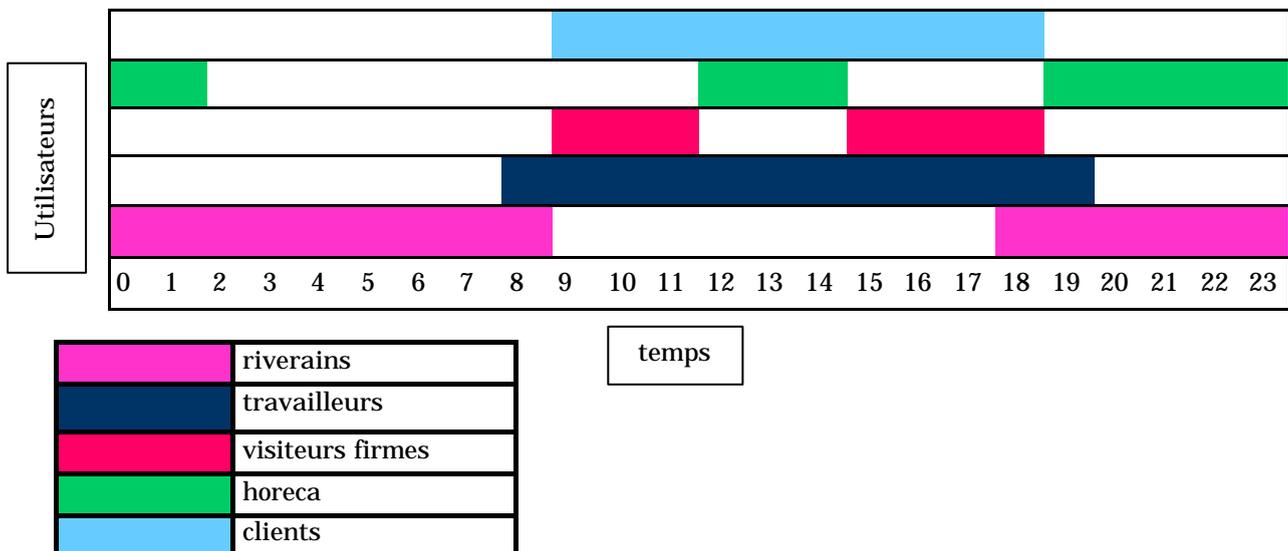
- ◆ *nombre de places de parking sur la voie publique,*
- ◆ *possibilités de parking hors voirie (parkings privés ou publics),*
- ◆ *taux d'occupation (aussi bien sur la voirie qu'en dehors) et durée de stationnement,*
- ◆ *nombre de voitures stationnées en infraction.*

Quand les résultats de cette enquête sont connus, il est également important de **définir les différents types d'utilisateurs des parkings en fonction du moment de la journée.**

Schématiquement et en guise d'exemple, on peut résumer ainsi:

	journée	soir/nuite
Stationnement de courte durée	clients	--
Stationnement de moyenne durée	visiteurs des entreprises clients	horeca
Stationnement de longue durée	navetteurs salariés indépendants	riverains

Une analyse plus approfondie permettra de définir à quels moments les différents utilisateurs de la voie publique sont en concurrence. En d'autres termes, il est également nécessaire de savoir si les catégories d'utilisateurs des places de parking utilisent la même infrastructure au même moment. Le tableau ci-dessous nous en donne un exemple:



En cas de superposition entre les différents utilisateurs dans le temps, une situation de conflit risque effectivement d'apparaître et le stationnement riverain peut alors offrir une solution pour les résidents. Il faut cependant toujours tenir compte des objectifs fixés par la politique globale de la mobilité.

2.4. Solutions possibles

2.4.1. La réservation de places de parking en voirie

Afin de pallier les problèmes de stationnement dans un quartier ou dans une rue, il convient de fixer des priorités qui, comme mentionné avant, doivent **cadrer dans la politique globale de la mobilité** (PCM). Ces priorités doivent évidemment correspondre aux propositions reprises par le PRD (hiérarchisation de la voirie) et le PRAS (affectation du sol) pour la Région bruxelloise, par le CWATUP (Code Wallon de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et du Patrimoine) pour la région wallonne et par le Ruimtelijk Structuurplan ainsi que par les Provinciale Structuurplannen pour la Région flamande.

Pour *rappel*, nous reprenons ci-dessous *les différents types de voirie et leur fonction* ainsi que le contexte urbain dans lequel elles s'insèrent:

Type de réseau routier	Fonction de circulation	Fonction urbaine
Réseau de quartier		
Rues locales Collecteurs de quartiers	À destination Desserte de quartier	Habitat exclusif Habitat
Réseau interquartier		
Réseau interquartier	Transit de quartier	Habitat > activités
Réseau régional		
Voies principales Voies métropolitaines Autoroutes	Liaison entre communes Transit intense Liaison rapide	Habitat = activités Activités inexistante

A la lecture de ce tableau, il apparaît que **la réservation d'emplacements de stationnement au profit des riverains uniquement ne sera de préférence jamais introduite pour les voies métropolitaines ni, pour d'évidentes raisons, pour les autoroutes urbaines. Toutefois, lorsque les voies métropolitaines comportent une contre-allée, on pourra déroger à ce principe. La réservation d'emplacement s'avère cependant très utile pour les rues du réseau de quartier et dans une moindre mesure pour celles du réseau interquartier.**

En effet, pour la Région de Bruxelles-Capitale, le PRD mentionne clairement que *la fonction de séjour* (désignée dans le tableau ci-dessus par le terme "habitat") *est liée aux affectations de l'espace privé bordant l'espace public et qu'elle comprend des notions aussi diverses que:*

- *le calme de la voirie;*
- *la facilité de stationnement*

En outre, *la fonction de circulation intègre toutes les notions liées à la circulation des voitures, des transports publics, des deux roues et des piétons.* Elle englobe:

- *le volume de trafic;*
- *les nuisances dues au trafic;*
- *toute autre notion liée à la circulation.*

Le PRD précise enfin que la politique du stationnement doit contribuer à:

- *l'amélioration des possibilités de stationnement des riverains;*
- *l'amélioration de l'accessibilité des commerces et des entreprises;*
- *éviter le stationnement de longue durée dans le centre-ville.*

Cas particulier : les centres commerciaux

Il est important de **prêter une attention particulière aux centres commerciaux**. Le stationnement de longue durée y est contraire au principe de la rotation des véhicules. En tous cas, il ne faut jamais perdre de vue qu'il faut toujours réserver le plus grand nombre possible de places de parking aux visiteurs (non-résidents).

Etant donné que les intérêts commerciaux priment dans le centre de Hasselt (Hasselt est la 5^{ème} ville commerçante de Belgique), le stationnement y est payant. Les riverains peuvent uniquement stationner librement de 16 heures à 10 heures du matin.

Combien de cartes riverain ?

A Leiden (Pays-Bas), un nombre maximum de cartes à délivrer a été fixé pour chaque zone. Les demandes de cartes dépassant ce maximum, sont placées sur une liste d'attente dans l'ordre de réception. Les demandes de personnes âgées de plus de 65 ans sont toujours honorées d'un permis.

Il est utile de préciser que les participants au programme "Dialogue Stationnement" soulignent que le succès du système de la carte riverain dépend du nombre de cartes délivrées. S'il y a trop de cartes par rapport au nombre de places disponibles, le système n'est pas viable.

Attention !

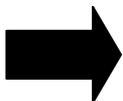
La réservation de places de parkings en voirie pour les riverains pourrait avoir pour conséquence d'engendrer le report du problème de stationnement dans les quartiers adjacents. La planification du stationnement des riverains doit donc toujours s'inscrire dans une politique de gestion plus globale.

2.4.2. La réservation de places de parking hors voirie

Les enquêtes peuvent démontrer qu'il n'est pas indiqué de réserver des places de parking dans les rues, par exemple quand la différence entre les intérêts des commerçants d'une part et des habitants d'autre part est trop grande (voir également point 2.3.). Pour favoriser la répartition modale, il est également parfois utile de limiter le nombre de places de parking en voirie. Dans ces cas, la solution la plus indiquée est évidemment d'organiser le stationnement des riverains hors voirie.

Toutefois, il n'est pas évident de trouver des garages ou des terrains de parking adéquats dans un quartier ou dans une ville à forte densité. **Les terrains vides sont souvent trop rares et en outre trop chers.** A cet égard, il convient également d'insister sur le fait que les parkings hors voirie devraient être moins chers qu'en voirie, ce qui, à l'heure actuelle, est loin d'être le cas.

Pendant les travaux d'aménagement du parking souterrain sous la place Colonel Dussart, la ville de Hasselt a décidé d'intervenir dans les frais de stationnement des riverains du centre et des rues avoisinantes au Groene Boulevard. Un abonnement normal de ce parking coûte 68 €. La ville rembourse 37 € aux riverains utilisant ce parking.



D'autres possibilités peuvent cependant offrir une solution:

- ◆ Ouvrir les parkings privés des entreprises aux riverains;
- ◆ Permettre aux résidents d'utiliser les parkings des grands et moyens magasins;
- ◆ Pour des nouvelles constructions ou des rénovations, vérifier si une partie du parking peut être mise à disposition des riverains;
- ◆ Intégrer le stationnement des riverains dans les projets d'infrastructure dans le cadre de (ré)aménagement de rues et de places.

Distance entre parking et domicile

La distance à parcourir entre le domicile et la place de parking est un facteur décisif. Si la distance est trop grande, on n'utilisera pas le parking. La distance acceptable est influencée par l'attractivité du trajet (plus le trajet contient des sources d'intérêt, moins il semblera long), les prix et la concurrence des alternatives. Les visiteurs qui ne restent pas longtemps, doivent pouvoir trouver une place près de leur destination. Les riverains et les visiteurs qui restent longtemps, acceptent une plus grande distance. Si les distances à parcourir jusqu'à la place de parking sont du même ordre de grandeur que la distance à parcourir jusqu'aux haltes des transports en commun, ceci favorisera l'utilisation du tram ou du bus en tant que moyen de transport alternatif⁶.

⁶ Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW, 2004, Ede (Nederland)

2.5. Évaluation du système

En vue d'un bon fonctionnement de la politique du stationnement, et en particulier de la politique en matière de stationnement des riverains, il faut également une **évaluation permanente**. Cette évaluation, ainsi que les réunions de concertation avec les riverains, doit mettre le doigt sur les défaillances et les défauts du système. L'évaluation mettra également en évidence l'éventuel glissement ou l'augmentation de la pression dans le stationnement. Ainsi, les communes disposent de bons outils pour **adapter la politique si nécessaire**.



De toute évidence, la politique du stationnement adoptée n'a pas fait l'objet d'une évaluation rigoureuse...

2.6. Conclusion

La mise en pratique du stationnement des riverains n'apparaît donc pas comme une matière aussi simple qu'il peut y sembler au premier abord. Sa mise en place nécessite une réflexion de fond sur les objectifs à court et à long terme vers lesquels le gestionnaire de voirie veut s'orienter. Sa politique de stationnement devra en outre bien évidemment s'inscrire dans une vision plus large de la Mobilité (en particulier de l'intermodalité) et idéalement s'appuyer sur un bon Plan Communal de Mobilité (PCM).

Si le stationnement en voirie apparaît, au terme du processus de décision, comme la meilleure solution pour la protection du stationnement des riverains, le gestionnaire pourra mettre en œuvre l'une des trois pistes possibles en matière de stationnement des riverains, décrites ci-après. Ces différentes orientations font d'ailleurs l'objet détaillé du chapitre suivant.

Par ailleurs, le bon gestionnaire devra tenir compte d'un maximum d'avis émanant de toutes les parties prenantes au projet au travers d'une communication ouverte et multidirectionnelle. Un bon projet est un projet soutenu par la majorité des acteurs impliqués dans son développement.

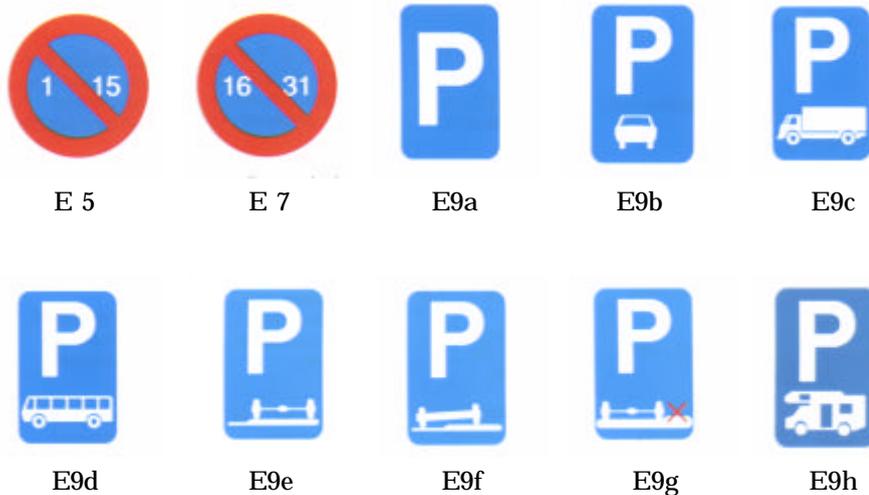
3. Quatre menus à la carte

➔ 4 options pour le stationnement des riverains en voirie

Pour réserver des places de parking en voirie pour les habitants, le gestionnaire dispose de plusieurs possibilités:

- ◆ la carte riverain,
 - ♥ la carte de stationnement,
 - ♣ la carte spéciale pour personnes handicapées...
 - ♠ les places de parking réservées à une catégorie d'utilisateurs
- ... et une piste pour l'avenir, la carte des « ayants droit ⁷ » (pas encore d'application).

Le tableau ci-dessous reprend les différents signaux de stationnement utilisés ainsi que leur numérotation. Certains d'entre eux pourront se voir ajouter l'un ou l'autre panneau additionnel en fonction de circonstances particulières de stationnement (« payant », « excepté riverain »...). Les numérotations de panneaux qui figurent dans notre texte réfèrent donc à ce tableau et à ces panneaux.



Il est rappelé que l'instauration à titre permanent de toute mesure de stationnement ou de circulation entraînant une obligation, une interdiction ou une restriction, doit faire l'objet d'un règlement complémentaire, voté par le Conseil communal.

⁷Nous reviendrons au point 5 sur ce nouveau concept développé notamment aux Pays-Bas



3.1. La carte riverain

3.1.1. Qui peut obtenir une carte de riverain ?

La carte riverain est délivrée **aux conditions suivantes** ⁸ :

- ◆ à des personnes physiques,
- ◆ le demandeur doit prouver qu'il y tient sa résidence principale,
- ◆ la personne concernée doit avoir inscrit le véhicule à son nom ou doit prouver qu'il en fait un usage fréquent (voiture de société, voiture de location),

Il est à noter que l'AM du 3 mai 2004 (MB du 21 mai 2004) a supprimé l'exigence que ni le demandeur, ni la personne vivant dans la même unité d'habitation ne dispose d'un garage dans un rayon de 400 mètres de son domicile. De plus, ce même AM a également supprimé l'article qui stipulait qu'une seule carte pouvait être délivrée par unité d'habitation (maison, appartement, flat ou studio).

3.1.2. Où peut-on instaurer un système de carte riverain ?

La carte riverain peut être introduite **dans les zones suivantes**:

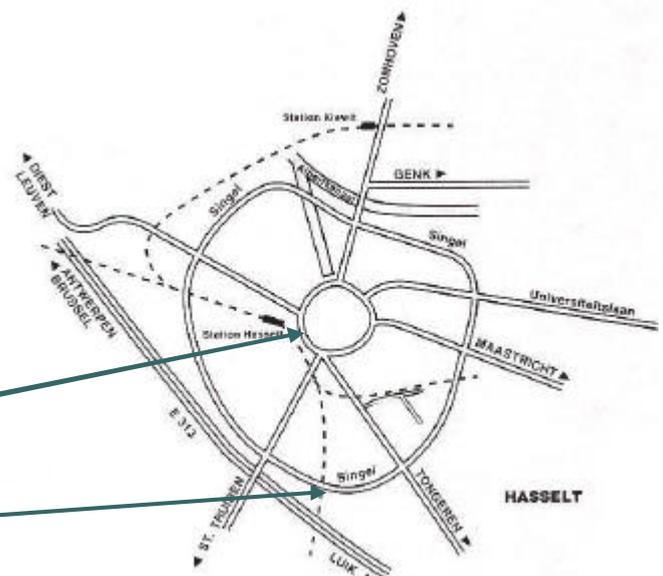
A) Dans la zone bleue ou dans les rues soumises à l'usage du disque de stationnement⁹, à condition d'ajouter au signal routier matérialisant cette mesure un panneau additionnel "excepté riverains".



Dans la ville de Hasselt, une zone bleue a été introduite entre le "petit" ring, c.-à-d. le Groene Boulevard, et le grand ring. Cependant, les habitants peuvent se garer sans limitation de temps en plaçant leur carte de riverain bien visible sous le pare-brise.

Groene Boulevard

Grand ring



⁸L'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désigne les personnes qui peuvent obtenir une carte riverain et l'autorité compétente qui peut délivrer la carte. L'arrêté contient le modèle de la carte ainsi que les règles détaillées pour la délivrance et l'utilisation (M.B. du 31.12.1991).Le texte complet est repris dans les annexes.



B) Aux endroits équipés soit d'un signal routier "stationnement autorisé" avec la mention "payant" et muni d'un panneau additionnel "excepté riverains", soit d'une signalisation à validité zonale reproduisant le même signal. Dans ce cadre, les modalités apparaissant sur le parcomètre ou l'horodateur peuvent stipuler que les titulaires d'une carte riverain peuvent dépasser la durée maximale de stationnement, soit au tarif habituel ou au tarif préférentiel, soit de façon illimitée et sans payer.



C) Aux emplacements réservés aux riverains. Ces places sont indiquées soit par un signal E9a et un panneau additionnel portant la mention "Riverains", éventuellement complété par la période où le stationnement est réservé aux riverains, par exemple de 8 à 17 h., soit par une signalisation à validité zonale reproduisant le même signal

Attention !

Il est rappelé que tous les emplacements d'une même rue ne peuvent pas être réservés au stationnement riverain. En effet, un pourcentage minimum des emplacements doit rester accessible aux visiteurs.

3.1.3. La délimitation des zones.

Depuis l'entrée en vigueur de la réglementation, en 1992, il est permis de délimiter des zones dans lesquelles le titulaire d'une carte riverain peut bénéficier du stationnement résidentiel. **La délimitation ne peut cependant pas être trop large.** L'étude d'identification des utilisateurs (voir 2.3.) sera décisive pour définir la balance exacte entre le nombre de places réservées et les besoins en matière de stationnement.

Toutefois, la philosophie selon laquelle les déplacements qu'on peut éviter doivent être évités, ne peut pas être perdue de vue afin de stimuler les modes alternatifs de déplacement (marche, vélo, transports en commun,...). Compte tenu du fait que la distance de marche maximum acceptable est de 500 mètres¹⁰, le diamètre d'une zone ne peut certainement pas dépasser cette distance.

A Louvain, le centre-ville est divisé en 22 secteurs dans lesquels le stationnement résidentiel est d'application. Douze secteurs supplémentaires sont déjà prévus afin de pouvoir introduire le stationnement des riverains à l'avenir si la pression du stationnement se déplace vers ces quartiers. Il s'agit de secteurs relativement petits, permettant aux résidents de stationner relativement près de leur domicile. En principe, le titulaire de la carte d'un certain secteur est visiteur dans un autre. Cependant, à la limite de chaque secteur, les deux zones peuvent être mentionnées sur la carte, ce qui offre plus de facilités de stationnement aux riverains.

A Hasselt par contre, un riverain peut stationner dans toutes les zones où la réglementation le prévoit avec sa carte riverain.

A Leiden (Pays-Bas), on a divisé la ville à partir du 1^{er} juillet 2000 en quatre zones de parking: trois au sein des "singels" et une en dehors de ceux-ci. En plus de la promotion de l'utilisation du vélo et des transports en commun, ainsi que la marche à pied, l'accent est mis sur la répartition équitable des places de parking disponibles (dans le centre historique, le nombre de places de parking est restreint de façon drastique).

⁹ Une zone bleue est une zone délimitée par des panneaux avec une validité zonale. Elle peut se composer d'une ou de plusieurs rues. Une rue à régime zone bleue est instaurée par les panneaux de stationnement traditionnels. Par conséquent, la réglementation vaut uniquement jusqu'au carrefour suivant ou jusqu'à un panneau identique complété par un sous-panneau indiquant la fin de la réglementation.

3.1.4. Prix de la carte

Pour la fixation du prix de la carte riverain, on peut se baser sur différentes théories. Ainsi, on peut **se poser la question de savoir si la délivrance est un service ou un droit**.

Si on considère qu'il s'agit d'un service, il faut tenir compte des coûts réels (gestion du système, signalisation, contrôle, ...). Si non, la carte doit être offerte gratuitement ou à un prix modeste. La meilleure stratégie est cependant d'utiliser le prix de la carte comme instrument au service de la politique de mobilité et/ou de stationnement. Il faut essayer de savoir dans quelle mesure les habitants sont prêts à consacrer un certain budget à l'acquisition d'une carte par rapport aux prix de la location d'un garage ou d'un emplacement dans un parking. Le danger n'est pas inexistant que les locataires ou les propriétaires se débarrassent de leur garage s'ils peuvent stationner devant leur habitation en utilisant la carte riverain. D'autre part, il convient de tenir compte du fait que la possession d'une voiture n'est plus liée, comme auparavant, au revenu moyen d'un ménage, à tout le moins pour ce qui concerne la première voiture. Il faut donc pouvoir faire une correction sociale, par exemple en fonction du quartier où le demandeur habite ou de ses revenus.

De plus en plus de villes et de communes intègrent le stationnement des riverains dans leur politique de stationnement. Pourtant, la problématique n'est pas la même suivant les différentes communes et villes, et les mesures prises sont donc différentes, surtout en ce qui concerne la tarification. Les prix relatifs à l'utilisation de la carte varient de la gratuité comme à Hasselt à 149 € à Courtrai.

Le point de vue de quelques communes suisses est cependant remarquable: l'autorité y oblige chaque propriétaire d'une voiture à disposer d'un garage hors voirie. Si cette exigence n'est pas remplie, le propriétaire de la voiture doit payer une certaine somme pour l'utilisation d'une place sur la voie publique.

3.1.5. La carte riverain en tant que service à la population

Etant donné que trouver une place de parking est une clé importante dans la chaîne des déplacements, **la politique du stationnement doit viser la limitation des possibilités de stationnement en voirie dans les zones à problèmes**. L'introduction de telles mesures n'est cependant pas populaire.

Afin de pouvoir mettre en œuvre effectivement une telle politique, il faut donc commencer par créer une **plateforme de concertation** réunissant les **riverains**, les **commerçants**, la **Commune** et les **Services de Police** concernés. Les actions nécessaires doivent être entreprises pour changer les attitudes des gens.

La communication est bien évidemment une des techniques principales. Dans cet ordre d'idée, les **campagnes de sensibilisation** sont donc indispensables, mais doivent être complétées par un service permanent¹¹.

Dans ce contexte, la délivrance de la carte riverain peut jouer un rôle, certainement du point de vue du service et du **contact entre le public et les autorités** :

- ◆ la mise à disposition de places réservées peut rendre les mesures restrictives qu'une commune prend au niveau de la capacité de parking, plus digestes pour ses habitants;
- ◆ la politique basée sur le réaménagement des voies et des places, améliorant la sécurité et la qualité de la vie, peut également créer une image positive, en particulier lorsqu'elle vise la suppression d'un certain nombre de places de parking ;
- ◆ pour les relations publiques, on peut écrire à tous les nouveaux habitants de la zone où la réglementation est en vigueur, pour les informer des possibilités de stationnement (carte riverain, présence de garages de parking, ...).

La ville de Louvain utilise la base de données relative aux cartes riverains délivrées pour prévenir les titulaires des cartes des travaux éventuels dans leur quartier.

¹⁰ Leven tussen huizen, Jan Gehl, de walburg pers, Zutphen

¹¹ En ce sens, voir l'article "Het gemeentelijk parkeerbedrijf", par J.-P. Vandewinckele, paru dans De Verkeersspecialist n° 66 de mars 2000

Une bonne communication

On ne peut pas perdre de vue qu'il faut offrir certains avantages aux habitants afin de rendre la ville plus attrayante. Il faudrait donc également développer une **stratégie de communication** pour faire connaître les avantages et les services de la carte. L'accent doit être mis sur les aspects suivants:

- ◆ la carte riverain permet au titulaire de stationner aux endroits où le stationnement est interdit pour les autres;
- ◆ la carte riverain donne également droit à un tarif réduit pour le stationnement payant ou peut même permettre de stationner gratuitement aux endroits où le stationnement est payant;
- ◆ dans les rues où le temps de stationnement est limité (par exemple dans une zone bleue), on peut stationner sans limite de temps avec la carte riverain.

3.1.6. Problèmes relatifs à cette réglementation

La plupart des participants du programme "Dialogue Stationnement" trouvent que la réglementation est beaucoup trop restrictive et qu'il faut laisser une plus grande autonomie aux administrations communales. Nous donnerons ci-dessous une énumération non exhaustive des problèmes.

A) La définition de résidence principale

Malgré l'arrêt n° 26.007 du Conseil d'État¹², le terme 'résidence principale' prête à confusion et le contrôle est difficile. En outre, il n'est pas toujours souhaitable qu'une personne qui n'est pas inscrite dans la commune mais qui y tient sa résidence principale, dispose d'une carte riverain (les étudiants par exemple).

B) Le nombre de cartes par unité d'habitation

Le nombre de voitures et par conséquent l'utilisation de la voiture ne cesse d'augmenter¹³. En outre, l'évolution de notre société dénote la tendance actuelle des enfants à habiter de plus en plus longtemps chez leurs parents¹⁴. Par ailleurs, la composition des ménages a également changé au cours des années: moins de ménages de plus grande taille et plus de ménages de plus petite taille (par exemple, un seul parent avec un enfant ou deux parents avec un seul enfant). Enfin, le tissu urbain où les intérêts des habitants ne correspondent pas toujours avec les activités économiques, crée des problèmes spécifiques en liaison étroite avec le stationnement.

C) Zones contiguës appartenant à plusieurs communes

Les administrations communales délivrent les cartes riverains pour les zones situées sur leur territoire. C'est logique, compte tenu du principe de la souveraineté communale. Cependant, des problèmes surgissent dans certaines zones urbaines, comme l'agglomération anversoise et la Région de Bruxelles-Capitale, où les limites communales ne correspondent pas toujours à la réalité démographique, morphologique et urbaine. Un problème de stationnement peut donc se poser dans un seul quartier réparti entre deux ou plusieurs communes. Prenons le cas extrême où un habitant ne pourra pas se garer en face de son domicile avec sa carte riverain délivrée par sa commune, parce que ce côté de la rue se trouve sur le territoire d'une autre commune où le stationnement pour les riverains est également d'application.

¹² Voir la circulaire ministérielle relative au stationnement résidentiel du 18 décembre 1991 (M.B. 01.01.1992) en annexe

¹³ Selon le plan "Iris" (le plan régional des déplacements, rapport de synthèse, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale), un Bruxellois sur deux disposera d'une voiture en 2005!



3.2. La carte de stationnement

Initialement prévue en complément ou remplacement des horodateurs et des parcomètres, la carte de stationnement peut être utilisée entre autres pour pallier les désavantages liés à la carte riverain.

3.2.1. Qu'est-ce qu'une carte de stationnement ?

La carte de stationnement ou voucher est utilisée entre autres en Angleterre, aux Pays-Bas, en Grèce (Athènes) et en Autriche. **C'est une preuve de stationnement d'une valeur prédéfinie, que l'utilisateur peut acheter à l'avance chez le commerçant local et/ou à l'administration communale.**

D'abord, il convient de faire la distinction entre les cartes de paiement prévues à [l'article 27.3.2.](#) du code de la route et les autres cartes délivrées par l'administration communale comme prévu à [l'article 27.3.3.](#)

Conformément à [l'article 27.3.2.](#), la carte de stationnement payant doit être utilisée suivant les modalités et conditions mentionnées sur cette carte, aux emplacements signalés par les signaux E5, E7 ou E9a à E9h (voir illustrations en début de chapitre), complétés par un panneau additionnel portant la mention "payant". Aux emplacements munis de parcomètres ou d'horodateurs, l'usage du parcomètre ou de l'horodateur peut être remplacé par l'emploi d'une carte de stationnement payant.

[L'article 27.3.3.](#) du Code de la route stipule cependant qu'aux emplacements signalés par les signaux E5, E7 ou E9a à E9h (voir illustrations en début de chapitre), complétés par un panneau additionnel portant la mention "payant" ainsi qu'aux emplacements munis de parcomètres ou d'horodateurs, le stationnement peut également être régi suivant d'autres modalités et conditions, qui, sur place, sont portées à la connaissance des intéressés.



3.2.2. Les avantages de la carte de stationnement

Cette réglementation donne aux villes et communes une *grande autonomie relative à la tarification et à l'utilisation de l'espace public communal*. Ainsi, la commune peut mener une politique de stationnement adaptée aux besoins et aux objectifs de la gestion de mobilité au niveau local¹⁵. Les "modalités locales" peuvent varier très fort:

- ⇒ on peut préciser les véhicules soumis au stationnement payant (p.ex. les moto-cyclettes),
- ⇒ on peut prévoir un paiement différé (bi-tarif),
- ⇒ on peut offrir certains avantages aux habitants :
 - stationnement gratuit ou à tarif réduit;
 - obtention de plusieurs cartes par ménage (p.ex. une par véhicule),

¹⁴ Recensement Général de la Population et des Logements au 1^{er} mars 1991, Monographie n° 4, P-M Boulanger, A. Lambert, P. Deboosere, R. Lesthaeghe et J. Surkyn, INS, Bruxelles, 1997

¹⁵ Voir également Politique communale du stationnement, nouveaux instruments légaux, Institut belge pour la Sécurité routière asbl, Bruxelles 1991



3.3. La carte spéciale pour les personnes handicapées

Avec la carte riverain et la carte de stationnement, la carte spéciale pour les handicapés est une troisième forme de stationnement qui peut être mise à disposition des riverains ou du moins de certains d'entre eux.

3.3.1. Quels avantages octroie-t-elle ?

Les articles 27.4 et 27.bis du code de la route prévoient quelques facilités de stationnement pour les personnes handicapées. *A la condition que la personne handicapée soit le conducteur du véhicule ou un de ses passagers*, la carte spéciale de stationnement pour personnes handicapées peut être utilisée pour¹⁶:

- pouvoir stationner sur des places réservées aux handicapés, indiquées par le panneau E9 (stationnement autorisé) complété par le pictogramme "handicapé";



- pouvoir stationner pour une durée indéterminée à des endroits où les prescriptions de la zone bleue sont d'application; dans ce cas, la carte spéciale remplace le disque;
- stationner pour une durée indéterminée à des endroits à stationnement payant: près d'horodateurs ou de parcomètres où la carte de paiement doit être utilisée; la plupart des villes et communes ont aussi stipulé que ce stationnement est gratuit pour les détenteurs d'une carte de stationnement pour handicapés;
- stationner gratuitement aux places appartenant à la SNCB.

3.3.2. Où réserver des places de parking pour personnes handicapées ?

La circulaire ministérielle du 3 avril 2001 (M.B. 05.05.2001), actualisée par la circulaire du 25 avril 2003, parue dans le Moniteur Belge de la même date, donne quelques recommandations pour la réservation de places de parking pour personnes handicapées:

a) Réservation générale:

- ⇒ Pour les parkings où beaucoup d'emplacements sont disponibles, la norme "3 places réservées sur 50" est recommandée;
- ⇒ Près de bâtiments accessibles au public, où des handicapés se rendent quotidiennement ou très régulièrement (p.ex. bureaux de consultation, institutions de soins pour handicapés, associations d'handicapés, ...) et pour autant que ces bâtiments ne disposent pas d'un parking privé.

¹⁶Voir également Directives concernant les aménagements en matière de stationnement pour les personnes handicapées, Peter Raats, Service public fédéral Sécurité Sociale.

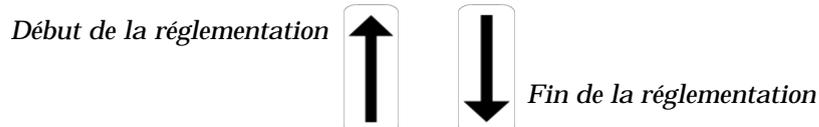
b) Réserve de places de parking à proximité de l'habitation ou du lieu de travail:

- l'habitation ou le lieu de travail ne dispose ni d'un garage, ni d'un parking privé garantissant une bonne accessibilité;
- le demandeur dispose d'un véhicule ou est transporté par une personne qui habite chez lui.

3.3.3. Comment matérialiser les emplacements réservés pour les personnes handicapées.

La réserve de places de parking pour personnes handicapées s'effectue à l'aide de signaux routiers du type E9 comportant le sigle bleu représentant une personne handicapée en chaise roulante ou complété par un panneau additionnel avec ledit sigle ou portant la mention « personnes handicapées ».

Si ces signaux sont placés le long d'une chaussée, chacun d'eux doit être complété par un panneau blanc à flèche noire.



En principe, ce panneau est fixé au-dessous du signal correspondant et, le cas échéant, au-dessous du panneau additionnel à fond bleu qui complète ce signal. Il peut cependant être fixé à côté des signaux placés en porte-à-faux.

Lorsqu'il s'agit d'une réserve ne dépassant pas les 30 m, l'usage du panneau ci-dessous s'impose.



Lorsque la réserve concerne un parking, les signaux E9a à E9d ne doivent pas être complétés par le panneau blanc à flèche noire; ils sont placés aux endroits les plus appropriés et, le cas échéant, dos à dos.

En outre, il est souhaitable d'indiquer au sol la délimitation exacte du ou des emplacement(s) réservé(s) (par le marquage d'un cadre de couleur blanche) sauf si elle devait prêter à confusion. Lorsque l'emplacement est réservé sur des parkings ou en voirie perpendiculairement ou en oblique par rapport à l'axe de la chaussée, il y a lieu de recourir à une largeur supérieure à celle couramment retenue afin de faciliter, pour la personne handicapée l'entrée et la sortie du véhicule (par exemple 3,5 m au lieu de 2,20 m).

Outre les dispositions légales, il est recommandé de répéter au sol en couleur blanche le sigle international des personnes handicapées, sigle figurant sur la signalisation verticale. Par ailleurs, pour les emplacements réservés de manière générale, en fonction des possibilités (c.-à-d. les emplacements non situés à proximité d'un immeuble occupé par une personne handicapée), il est recommandé, en complément du sigle peint au sol :

- ⇒ soit de recourir à un revêtement d'une couleur différente de celle des autres emplacements. Dans un souci d'uniformité, la couleur bleue sera utilisée. Il faut veiller toutefois à ce que le revêtement ainsi traité ne soit pas ou ne devienne pas glissant ;
- ⇒ soit, en cas de nécessité, de se limiter à tracer parallèlement à la délimitation de l'emplacement en couleur blanche et de manière contiguë, un cadre de couleur bleue de 10 à 15 cm de largeur.



3.4. Les places de parking réservées à une catégorie d'utilisateurs

Le Code de la route ne permet pas de réserver des places de parking en faveur d'intérêts particuliers. **Si une place de parking, dans l'intérêt général, doit être réservée, cela peut uniquement se faire pour des catégories de véhicules.** La reproduction d'une plaque d'immatriculation ou de mentions générales comme "véhicules autorisés" ou "réservé à" ne sont donc pas autorisées.

Les catégories de véhicules autorisés par le Service public Fédéral Mobilité et Transport sont reprises ci-dessous.

Taxis



Bien que les communes soient compétentes pour prendre des règlements complémentaires relatifs à la police de la circulation routière, en pratique, c'est le service A4 "Taxis" du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Administration de l'Équipement et de la Politique des Déplacements, qui gère les emplacements des taxis dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ce service, qui est en contact étroit avec les exploitants, identifie les besoins, place la signalisation nécessaire (panneaux et marquages) et l'entretien.

Véhicules de police



A la demande des services de police, une zone (le plus souvent environ 20 mètres) à la hauteur du commissariat peut être réservée aux véhicules de service de la police. Cette mesure est prise pour permettre aux services de police d'intervenir plus rapidement lors d'un appel urgent.

Bus scolaires



La réservation permanente de places de parking pour les bus scolaires doit être évitée. Il est conseillé de limiter leur durée de stationnement, afin de permettre aux riverains d'utiliser ces places après les activités scolaires.

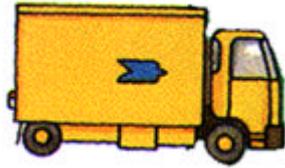
Véhicules du Corps diplomatique



L'avis du Service Protocole du Ministère des Affaires étrangères doit être demandé avant d'instaurer ce type de réservation. Minimum deux places (12 mètres) sont prévues en cas d'approbation par ce service. Si l'habitation ou le bureau dispose de places de parking privées, une seule place réservée est suffisante.

Pour les véhicules immatriculés "A" et "E", des places peuvent uniquement être réservées à proximité des cabinets ministériels et pour autant qu'il n'y ait pas de places disponibles hors voirie. L'installation d'une place réservée pour les voitures immatriculées "P" est uniquement possible autour du Parlement.

Véhicules de la poste



La réservation de places pour les véhicules de la poste doit être limitée à l'office principal de la commune, pour autant qu'il n'y ait pas d'autres parkings privés. Dans ce cas, les places doivent également être mises à disposition des riverains après la fermeture du bureau de poste.

Médecins

En principe, on ne peut pas réserver de places à hauteur des habitations des médecins. Par contre, on peut envisager à proximité d'hôpitaux, de parkings privés et si les médecins peuvent être appelés à faire des interventions urgentes. On ne peut pas créer de places réservées devant les cabinets médicaux où on ne pratique que des consultations.



Bicycles (vélos et cyclomoteurs)

Le type d'emplacement des futurs parkings pour vélo(moteur)s joue un grand rôle dans le choix de leurs aménagements.

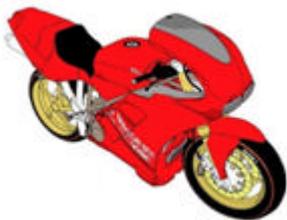
Sans entrer dans les détails, les aménagements pour les différentes affectations sont repris ci-dessous¹⁷.

Affectation	Aménagement souhaité
Quartiers résidentiels	⇒ dans les habitations et dans une remise ⇒ Remise collective de quartier / 'boîte à vélo' + râtelier à vélos / standards avec possibilité d'attachement
Ecoles	• emplacement couvert • remise collective avec clé pour l'utilisateur fixe ou sous surveillance • râtelier à vélos / standards avec possibilité d'attachement
Centre ville et village et bâtiments publics, centres sportifs et de récréation et salles d'événements	◆ combinaison de différentes facilités allant des râteliers à vélos / standards avec possibilité d'attachement aux abris surveillés de vélo-safes
Gares et arrêts des transports en commun	◇ emplacement couvert avec râteliers à vélos / standards avec possibilité d'attachement + vélo-safes et/ou surveillance ◇ si les risques de vol ou de vandalisme sont grandes: suffisamment de vélo-safes + emplacement surveillé
Marchés et centres commerciaux	* emplacement surveillé + râteliers à vélos / standards avec possibilité d'attachement



¹⁷ Pour plus d'informations à ce sujet: Fietsparkeervoorzieningen, aanbevelingen voor veilig stallen, provinciebestuur Antwerpen, 1995 en Plaatsmaken voor de fiets, leidraad voor parkeren en stallen, CROW, publicatie 98, Ede (NL), 1996

Motocyclettes



L'emplacement des parkings réservés doit être choisi de manière judicieuse. Une petite enquête auprès d'une association de motocyclistes peut permettre de voir plus clair. On peut envisager de prévoir des places de parking à proximité d'un centre commercial, dans le centre de la ville ou de la commune, institutions publiques, centres culturels, ... En fonction de la situation, une ou deux places réservées suffisent (entre 6 et 12 mètres).

Ambulances



On peut uniquement prévoir des places pour les ambulances à hauteur des hôpitaux ou des organismes qui assurent le transport pour le service 100.

Véhicules de service pour les sociétés de transports en commun



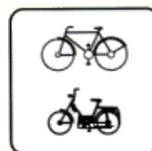
Pour faciliter les interventions des services de sécurité, d'entretien et de contrôle de la STIB, TEC et de Lijn, on peut prévoir, en concertation avec la société de transport, une place de parking à proximité d'un nœud de lignes des transports en commun ou d'un arrêt important (par exemple un arrêt de métro).

Véhicules partagés



Des emplacements de stationnement peuvent être réservés aux véhicules sur lesquelles est apposée sur la face interne du pare-brise, ou à défaut sur la partie avant du véhicule, une carte ou une vignette indiquant que le véhicule appartient à un organisme assurant la gestion de véhicules partagés.

La réservation d'emplacements pour une certaine catégorie de véhicules s'effectue à l'aide de signaux routiers du type E9, complétés par un panneau additionnel de couleur bleu mentionnant la catégorie des véhicules (en lettres blanches). Toutefois, les emplacements réservés pour les vélos et/ou les cyclomoteurs sont matérialisés par un panneau additionnel de couleur blanche, tel que illustré ci-dessous.



Si ces signaux sont placés le long d'une chaussée, chacun d'eux doit être complété par un panneau blanc à flèche noire.

Début de la réglementation



Fin de la réglementation

En principe, ce panneau est fixé au-dessous du signal correspondant et, le cas échéant, au-dessous du panneau additionnel à fond bleu qui complète ce signal. Il peut cependant être fixé à côté des signaux placés en porte-à-faux.

Lorsqu'il s'agit d'une réservation ne dépassant pas les 30 m, l'usage du panneau ci-dessous s'impose.

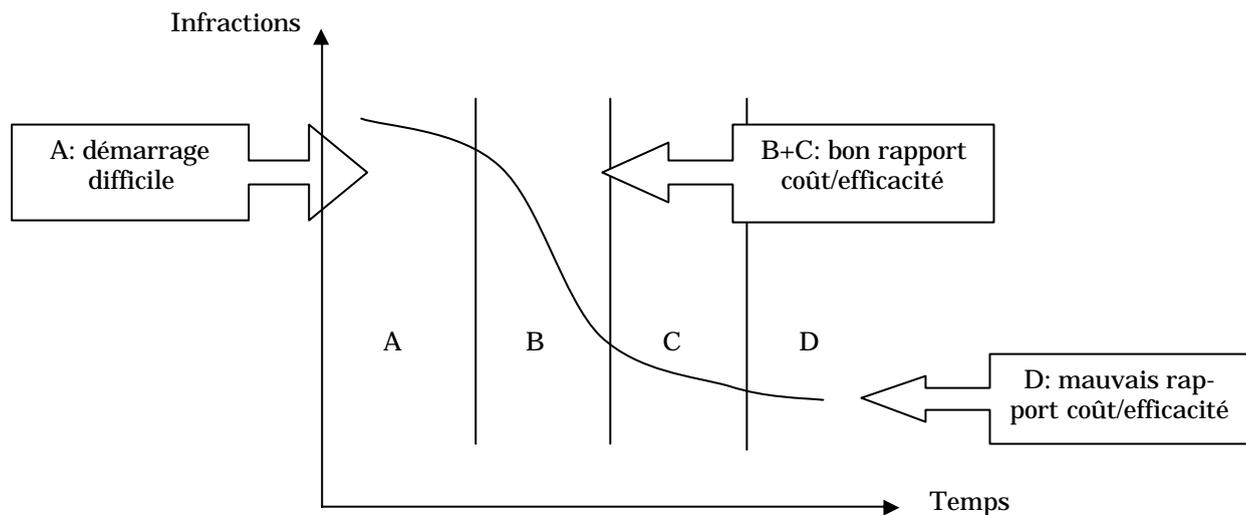


Lorsque la réservation concerne un parking, les signaux E9a à E9d ne doivent pas être complétés par le panneau blanc à flèche noire; ils sont placés aux endroits les plus appropriés et, le cas échéant, dos à dos.

4. Le contrôle et la répression

4.1. Le contrôle

Une politique de stationnement efficace doit s'accompagner d'un **contrôle régulier**. Certains prétendent même que sans contrôle la réglementation ne sert à rien. Pour obtenir un résultat optimal, tout en gardant à l'esprit la balance entre moyens financiers et humains d'un côté et résultats de l'autre, le gestionnaire doit **trouver un juste équilibre entre le risque objectif et subjectif d'être pris en infraction**. Ceci requiert d'une part un contrôle suffisant en vue de maintenir le risque objectif à un niveau assez élevé et nécessite d'autre part une publicité effective autour des contrôles effectués afin d'augmenter le risque subjectif d'être pris¹⁸.



Le graphique¹⁹ ci-dessus illustre très bien la recherche de l'équilibre entre infractions, contrôles et ressources humaines et financières. Dans la zone A, il y a peu de contrôle et le nombre d'infractions est par conséquent relativement élevé. Suite au renforcement des contrôles (mobilisation de plus de personnel et de moyens financiers plus élevés), le nombre d'infractions diminue sensiblement pour se trouver dans les zones B et C. A cet endroit de la courbe, le rapport coût/efficacité permet d'optimiser les moyens mis en jeu. Par contre, en D, le niveau d'infraction est arrivé à un niveau tellement bas que le rapport n'est plus optimal. Dès lors, il conviendra de réétudier l'affectation des moyens mis en œuvre.

Les différents auteurs consultés ne sont pas d'accord sur le nombre de personnes à mobiliser et le nombre de contrôles nécessaires. Toutefois, selon les normes hollandaises, un contrôleur pour 400 véhicules suffit, tandis que les expériences belges tendent vers la norme d'un contrôleur pour 200 véhicules²⁰. La ville de Lier effectue au moins un contrôle au cours de l'avant-midi et au moins un l'après-midi, ce qui donne des résultats très satisfaisants.

¹⁸Efficiënte verkeershandhaving, M. Vansnick, BIVV, 1999.

¹⁹Modeling the Terrent effects of punishment, 1986, M.C. Stafford, cité par V. Michaux dans sa thèse "Handboek Parkeren, gedifferentieerd parkeerbeleid", HSV, Diepenbeek, 1997/1998.

²⁰Selon V. Michaux, dans sa thèse "Handboek Parkeerbeleid" la police de Courtrai, tout comme la firme Schlumberger (spécialisée dans le stationnement payant), utilise la norme 1 sur 200

4.2. La répression

La nouvelle loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions modifiant, entre autres, la loi sur la police de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968 amène des changements importants en matière de stationnement. **En effet, cette loi dépénalise à partir du 1^{er} mars 2004 le stationnement payant, zone bleu et stationnement riverain. Par conséquent, ces infractions ne sont plus poursuivies au pénal, et c'est donc aux communes qu'incombe la tâche de les « sanctionner », et non plus aux services de police. En effet, la volonté du législateur est de ne plus confier ces tâches aux services de police²¹. En conséquence, les communes doivent donc adopter un règlement taxe ou un règlement redevance.**

Il convient de rappeler brièvement ce qu'est une redevance et ce qui la différencie par rapport à l'impôt (taxe)²².

On parle de redevance lorsque la somme qui est réclamée par l'autorité perceptrice constitue le prix d'un avantage personnel que le contribuable retire d'un service auquel il a volontairement recouru.

En revanche, l'impôt ou la taxe est un prélèvement pratiqué par voie d'autorité par l'Etat, les Provinces ou les Communes sur les ressources des personnes, quelles soient de droit public ou privé, pour être affecté aux services d'utilité publique.

L'article 170 de la Constitution pose le principe de la légalité de l'impôt : si une des collectivités politiques y mentionnées désire établir un impôt, c'est son assemblée représentative (le parlement fédéral pour l'Etat, le conseil régional pour la Région, le conseil communal pour la commune, ...) qui devra décider et en établir les modalités, le montant, etc.

La base légale du pouvoir d'établir des redevances se trouve à l'article 173 de la Constitution, dont on peut conclure que l'Etat, la Communauté, la Région, l'agglomération, la fédération de communes ou la commune peuvent prévoir d'autres prélèvements à charge de citoyens mais à une double condition : ces prélèvements ne peuvent avoir le caractère d'un impôt (on parle donc de rétributions ou de redevances) et les cas doivent avoir été prévus par la loi. La loi du 22 février 1965, modifiée récemment par la loi du 7 février 2003, permet aux communes d'établir dorénavant des redevances applicables aux véhicules à moteur.

La redevance est soumise aux mêmes règles que les créances ordinaires. En cas de non paiement, elle ne peut être recouvrée que sur la base d'un jugement rendu par une juridiction civile. Par contre, le privilège du préalable attaché au recouvrement de la taxe permet à la commune de se faire payer, le cas échéant via exécution forcée, avant toute contestation (payez d'abord, contestez en suite).

La qualification de taxe permet donc aux communes de faciliter le recouvrement en cas de non paiement de l'usager. Toutefois, étant donné que l'établissement d'un impôt est une compétence d'attribution, il n'est pas possible à l'autorité dépositaire d'en déléguer le contenu. Ceci revient à dire que les communes qui désirent privatiser le contrôle du stationnement sont obligées de recourir à un règlement redevance.

Un modèle de règlement taxe ainsi qu'un modèle de règlement redevance sont repris en annexe.

²¹ voir Chambre des Représentants de Belgique, DOC 50 1915/001 du 9 juillet 2002

²² voir Prélèvement pour stationner sur la voie publique, taxe ou redevance ? par V. Ramelot dans Trait d'Union n° 2001/01 du 31 janvier 2001.

5. Nouvelle approche : le stationnement des « ayants droit »

Au cours des débats du programme "Dialogue Stationnement" et lors des activités ayant eu lieu dans ce cadre²³, une nouvelle piste a vu le jour en vue de résoudre une partie des problèmes relatifs au stationnement riverain. Ce concept, basé sur les expériences à l'étranger (Pays-Bas), s'éloigne du principe de la carte riverain pour évoluer vers une nouvelle notion, à savoir "**le stationnement des ayants droit**".

Nous attirons néanmoins votre attention sur le fait que cette approche n'a encore fait l'objet d'aucune réglementation et ne revêt à ce titre aucun caractère légal. Les avantages de ce concept (lire ci-dessous) sont nombreux et devraient servir de base de discussion avec les autorités compétentes en vue d'introduire prochainement ce système dans la législation belge.

5.1. Les avantages de ce concept innovateur

Si la carte riverain est explicitement prévue pour les riverains, les possibilités de la "carte-ayant droit" sont quasiment illimitées. *Le code de la route ne dresse que le cadre général, et les villes et communes font le reste par le biais de règlements complémentaires relatifs à la circulation. Grâce à cette procédure, **les communes pourraient résoudre elles-mêmes les problèmes spécifiques qu'elles doivent gérer**.* Au cours du programme "Dialogue Stationnement", il est apparu à plusieurs reprises que les problèmes ne sont pas les mêmes d'une commune à l'autre et qu'une réglementation qui offre une solution pour la première n'offre pas nécessairement de solution à la deuxième.

Une condition sine qua non pour le bon fonctionnement de ce nouveau système repose néanmoins sur la délivrance de "permis" par les autorités communales et la rédaction d'un plan de stationnement et/ou de circulation, voire d'un véritable plan de mobilité.

Les avantages de la carte

A part la carte riverain traditionnelle, on peut également délivrer d'autres cartes:

- * la délivrance d'une carte de stationnement d'un jour, principalement pour la "visite sociale";
- * pour les prestataires de soins qui n'habitent pas dans l'immeuble de leur cabinet et qui ont besoin d'une voiture pour se déplacer;
- * la délivrance de permis pour favoriser le car-pooling fait partie des possibilités;
- * on peut également envisager de donner une carte aux fournisseurs qui ont besoin d'un véhicule pour exercer leur activité.

²³ E.a. une étude sur demande du Ministère des Transports et de l'Infrastructure relative à la réglementation sur l'arrêt et le stationnement, effectuée en 2001 par un bureau d'études IRIS Consulting, dans laquelle l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale faisait partie du comité d'accompagnement

6. Annexes

6.1 Arrêté ministériel du 18 décembre 1991

Arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte de riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte ou vignette, et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation.

Article 1. La carte de riverain, visée aux articles 27.1.4., 27.3.4, et 27ter du règlement général sur la police de la circulation routière, doit être conforme au modèle figurant en annexe au présent arrêté.

Article 2 La carte de riverain est délivrée sur demande par l'administration communale. Elle ne peut être délivrée qu'à des personnes physiques habitant le long de la voie publique ou dans une zone :

- où une réglementation particulière du stationnement est prévue pour les habitants à l'intérieur d'une zone bleue réglementée conformément aux articles 27.1. et 27.2. du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;
- où sont prévues des modalités particulières d'utilisation des parcomètres ou de la carte de stationnement payant, conformément à l'article 27.3.4. du même règlement;
- où des emplacements de stationnement réservés aux riverains sont prévus conformément à l'article 27ter du même règlement. L'administration communale détermine le nombre de cartes ou de vignettes de riverains qui peuvent être fournies par logement.

Article 3. Le demandeur d'une carte de riverain doit apporter la preuve qu'il a sa résidence principale le long de la voie publique ou dans la zone prévue à l'article 2 et que le véhicule est immatriculé à son nom ou qu'il en a l'usage en permanence. (... abrogé).

Article 4. La carte de riverain peut seule être utilisée sur la voie publique ou dans la zone qui y est mentionnée et pour le véhicule dont le numéro d'immatriculation y est indiqué.

Article 5.

§ 1er. La carte de riverain doit être renvoyée à l'administration communale qui l'a délivrée :

- a. à l'expiration du délai de validité indiqué sur la carte par l'administration communale;
- b. en cas de changement d'adresse du titulaire;
- c. lorsque la marque d'immatriculation indiquée sur la carte doit être renvoyée au Service de l'Immatriculation des véhicules;
- d. en cas de décès du titulaire;
- e. (... abrogé)

La carte doit être renvoyée dans les huit jours de la survenance du fait justifiant le renvoi.

§ 2. Lorsque l'autorité communale arrête une mesure qui a pour effet de rendre la carte de riverain sans objet, elle invite les titulaires d'une telle carte à renvoyer celle-ci dans les huit jours.

Article 6. Le titulaire de la carte de riverain peut en obtenir un duplicata lorsque celle-ci est perdue, volée, détruite, détériorée ou illisible. La carte détériorée ou illisible doit être restituée lors de la délivrance du duplicata.

Article 7. (... abrogé).

Article 8. (... abrogé).

Article 9. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er janvier 1992.

Annexe 1^{re} à l'arrêté ministériel désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte ou la vignette de riverain ainsi que les autorités habilitées à délivrer cette carte ou vignette et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation.

Modèle de carte

RECTO (COULEUR JAUNE)

Ville	n°
de	
Commune	
CARTE DE RIVERAIN	
Le titulaire de cette carte peut bénéficier des facilités de stationnement prévues à l'article 27.1.4., 27.3.4. et 27ter du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sur la voie publique ou dans la zone et avec le véhicule mentionné ci-dessous.	
Cette carte doit être placée derrière le pare-brise.	
Véhicule : numéro d'immatriculation	
Validité :	
Lieu : nom de la voie publique, partie de la voie publique ou indication de la zone.	
Cachet de l'administration communale	Date et signature.

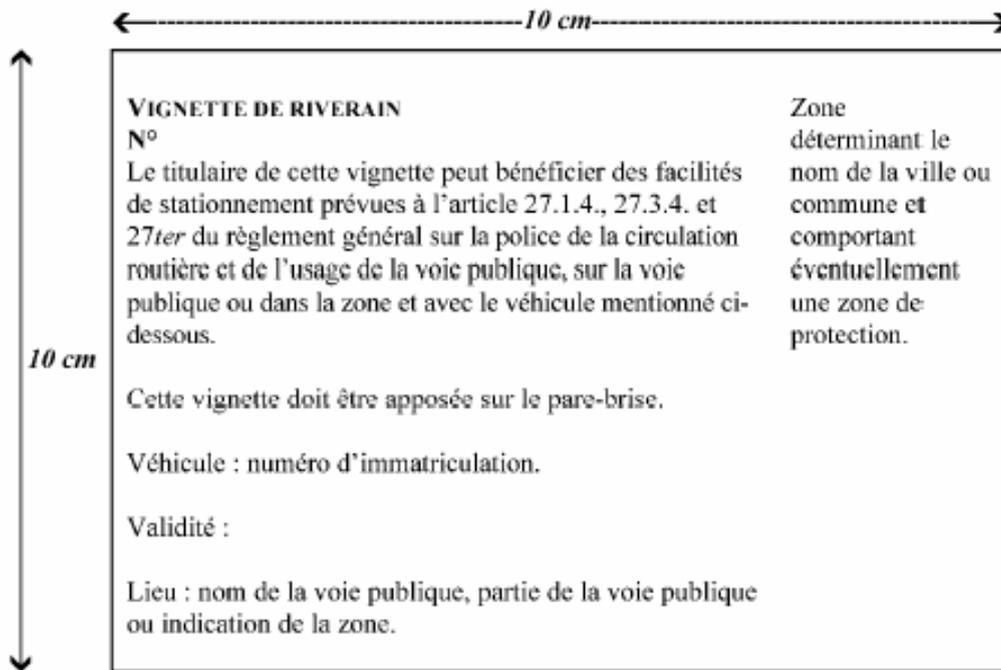
VERSO (COULEUR JAUNE)

<p>Cette carte doit être renvoyée à l'administration communale qui l'a délivrée :</p> <ul style="list-style-type: none">a. à l'expiration du délai de validité indiqué sur la carte par l'administration communale ;b. en cas de changement d'adresse du titulaire ;c. lorsque la marque d'immatriculation indiquée sur la carte doit être envoyée AU Service de l'Immatriculation des véhicules ;d. en cas de décès du titulaire ; <p>La carte doit être renvoyée dans les huit jours de la survenance du fait justifiant le renvoi.</p> <p>Le titulaire de cette carte peut en obtenir un duplicata lorsque celle-ci est perdue, volée, détruite, détérioré ou illisible.</p> <p>La carte détériorée ou illisible doit être restituée lors de la délivrance du duplicata .</p>

Annexe 2 à l'arrêté ministériel désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte ou la vignette de riverain ainsi que les autorités habilitées à délivrer cette carte ou vignette et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation

Modèle de vignette

RECTO (COULEUR JAUNE)



VERSO (COULEUR JAUNE)

Cette vignette doit être renvoyée à l'Administration communale qui l'a délivrée :

- a) à l'expiration du délai de validité indiqué sur la vignette par l'Administration communale ;
- b) en cas de changement d'adresse du titulaire ;
- c) lorsque la marque d'immatriculation indiquée sur la vignette doit être renvoyée au Service de l'Immatriculation des véhicules ;
- d) en cas de décès du titulaire.

La vignette doit être renvoyée dans les huit jours de la survenance du fait justifiant le renvoi.

Le titulaire de cette vignette peut en obtenir un duplicata lorsque celle-ci est perdue, volée, détruite, détériorée ou illisible.

La vignette détériorée ou illisible doit être restituée lors de la délivrance du duplicata.

Les mentions figurant au verso de la vignette peuvent être reprises sur un document joint ou contenant la vignette.

6.2. Circulaire ministérielle du 18 décembre 1991 concernant le stationnement résidentiel

18 DECEMBRE 1991. - Circulaire ministérielle concernant le stationnement résidentiel.

Par l'arrêté royal du 1er juin 1984, la possibilité d'accorder aux habitants certaines facilités de stationnement a été introduite dans le règlement général. Il s'agit d'une part de la possibilité de prévoir un temps de stationnement plus long sur la voie publique aux endroits où la durée du stationnement est limitée au moyen de parcomètres ou de distributeurs de tickets au bénéfice des habitants titulaires d'une carte de riverain A, et d'autre part, la possibilité de réserver des emplacements de stationnement pour les titulaires d'une carte de riverain B.

Un arrêté ministériel de la même date réglait la délivrance de la carte de riverain. Cette réglementation a obtenu relativement peu de succès dans la pratique, en partie en raison de certaines lacunes auxquelles le nouveau règlement tente de remédier.

Il convient de faire mention des éléments de la réglementation telle qu'elle a été modifiée par l'arrêté royal du 18 septembre 1991 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 qui porte règlement général sur la police de la circulation routière, en particulier l'article 27 (Moniteur belge du 23 octobre 1991), et par l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte de riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte, et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation (paru dans le Moniteur belge d'aujourd'hui).

I. Dispositions de l'arrêté royal du 1er décembre 1975

La différence entre la carte de riverain A et la carte de riverain B est supprimée. Dorénavant, il n'y a plus qu'une seule carte qui est délivrée: "la carte de riverain" qui sera utilisée pour les diverses formes de stationnement résidentiel, à savoir:

A. Le stationnement résidentiel dans les zones où la durée du stationnement est limitée (zones bleues) ou le long des voies publiques où s'applique la réglementation de la zone bleue.

Cette réglementation du stationnement est signalée: - lorsqu'il s'agit d'une rue où la réglementation de zone bleue est d'application, par:

- a. soit le signal routier E9a (P) comportant le symbole du disque sur le signal même et un panneau additionnel, à fond bleu avec la mention en blanc "Excepté riverains";



- b. soit par le symbole du disque sur le panneau additionnel complété par la même mention. La préférence va au premier modèle de signalisation.



Lorsque le stationnement alterné, signalé par les signaux E5 et E7, est d'application, le panneau additionnel, sur lequel le disque de stationnement est reproduit, est complété par la mention "Excepté riverains"



Lorsqu'il s'agit d'une "zone" où la durée du stationnement est limitée, le signal de zone est utilisé suivant l'article 65.5.9 du règlement général sur la police de la circulation routière, des mentions ou des symboles en noir doivent être utilisés lorsque la signification d'une signalisation à validité zonale est complétée, précisée ou limitée. Sur le signal de zone, la mention " Excepté riverains " est apportée.



Les ayants droit doivent placer la carte de riverain derrière le pare-brise en lieu et place du disque de stationnement.

B. Le stationnement résidentiel à la hauteur des parcomètres et des horodateurs.

Il peut être accordé aux riverains soit un temps de stationnement plus long pour le tarif usuel, soit un tarif préférentiel, soit le stationnement illimité et gratuit. Les modalités d'utilisation doivent être mentionnées sur le parcomètre ou l'horodateur. Les ayants droit doivent apposer la carte de riverain derrière le pare-brise.

C. Le stationnement résidentiel où le temps de stationnement est limité selon les modalités d'une carte de stationnement payant.

Le panneau additionnel "Payant" est complété par la mention "Excepté riverains"



Les ayants droit doivent apposer la carte de riverain derrière le pare-brise en lieu et place de la carte de stationnement payant.

D. Stationnement résidentiel aux emplacements réservés.

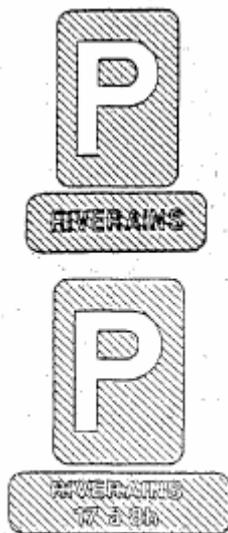
Le point essentiel demeure qu'une partie suffisante de la voie publique doit rester disponible pour le stationnement général. Dès lors, toutes les places de l'espace public ne peuvent pas être réservées aux habitants.

Une réservation à titre nominatif reste d'autre part exclue.

La partie de l'espace public qui est prise en considération pour le stationnement des riverains doit être déterminée sur la base d'une étude du trafic et du stationnement aux termes de laquelle les impératifs en matière de stationnement sont analysés en fonction des objectifs poursuivis. Dès lors, cette partie de l'espace public peut varier suivant les endroits.

Le nombre des places réservées sera certainement dans de nombreux cas moins important que le nombre d'habitants qui souhaitent bénéficier de tels emplacements. En toutes hypothèses, il convient d'éviter que des places réservées restent inoccupées ou que le stationnement des riverains rende impossible d'autres besoins locaux en matière de stationnement, ce qui signifierait qu'il y a une répartition inefficace de l'espace public qui est insuffisant par définition.

Comme c'était le cas auparavant, la réservation peut être limitée à une période déterminée.



Les ayants droit doivent également apposer la carte de riverain derrière le pare-brise.

II. Prescriptions découlant de l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991

A. Délimitation de l'espace.

Contrairement à la réglementation précédente qui limitait le stationnement résidentiel à la voie publique le long de laquelle les intéressés habitaient, on peut maintenant délimiter des zones à l'intérieur desquelles le titulaire d'une carte de riverain peut bénéficier du stationnement résidentiel.

La carte de riverain permet dès lors de bénéficier, dans la zone, des facilités de stationnement prévues aussi bien pour les parcomètres, pour la zone bleue, pour le stationnement avec carte de stationnement payant, que des emplacements réservés.

Le riverain d'une rue où existe une interdiction de stationnement peut ainsi stationner, par exemple, sur une place voisine, dans une rue adjacente... pour autant que l'endroit soit compris dans la même zone.

La délimitation de zones doit être réalisée de manière équitable et ne doit pas être trop étendue. Le stationnement résidentiel a en effet pour but de donner aux riverains la possibilité de stationner sans limitation de temps et éventuellement sans payer, à proximité de l'habitation, mais non, par exemple, pour visiter les magasins.

B. Les ayants droit.

1. En ce qui concerne les personnes.

La carte de riverain n'est attribuée qu'à des personnes physiques et cette attribution reste limitée à une carte par "habitat".

Par habitat, il faut entendre, maison, appartement, flat, studio ... Cette notion a été introduite étant donné que des personnes peuvent vivre ensemble sans qu'il existe un lien familial.

De plus, la possession d'une voiture s'accroît sans cesse et le fait d'avoir plus d'une voiture par famille n'est plus du tout une exception. Pour cette raison, on a opté pour limiter l'attribution à une carte par habitat.

2. En ce qui concerne l'habitation.

La notion de résidence principale a été adoptée dans le règlement. Cette notion est décrite dans l'arrêt n° 26.007 du Conseil d'Etat comme " ... le lieu où la personne concernée a la disposition effective d'une habitation qu'elle occupe réellement et dans l'intention d'en faire son principal établissement, c'est-à-dire sa résidence d'où elle participe à la vie sociale, où elle se retire pour sa vie privée, où se situe le centre de sa vie familiale, où elle rentre régulièrement, si elle exerce une activité au dehors, après l'accomplissement de sa tâche quotidienne et où elle séjourne de façon ininterrompue...".

Normalement, cet endroit est celui qui est indiqué sur la carte d'identité. Dans certains cas, il peut s'agir d'un autre endroit. C'est la tâche de l'autorité de délivrance de vérifier si le demandeur "habite" effectivement dans la zone où il souhaite bénéficier des facilités de stationnement.

3. En ce qui concerne le véhicule.

La carte peut aussi être demandée pour un véhicule dont on fait habituellement l'usage.

Il arrive que des personnes utilisent un véhicule qui n'est pas immatriculé à leur nom, notamment celles qui circulent avec un véhicule de firme ou avec un véhicule loué.

Les difficultés de stationnement que rencontrent ces personnes sont en effet les mêmes que celles de ceux qui emploient leur propre véhicule. La preuve de l'emploi "habituel" peut être apportée par une copie du contrat de location, une attestation de la firme...

4. En ce qui concerne les possibilités personnelles de stationnement.

Cette disposition a été renforcée afin de mettre un terme à certains "abus" tels que: disposer d'une possibilité de stationnement personnelle dans les environs immédiats (mais dans une autre voie publique) ou à l'arrière de l'habitation... et revendiquer cependant le stationnement résidentiel.

La distance à parcourir entre l'habitation et la possibilité de stationnement personnel semble être un critère plus logique et plus équitable.

En ce qui concerne l'aspect financier, on doit attirer l'attention sur le fait qu'il s'agit ici d'une question à caractère purement communal. La commune décide de manière indépendante si elle délivre la carte gratuitement aux demandeurs ou si elle vend au contraire cette carte, et à quel prix.

On ne peut refuser d'attribuer une carte à une personne qui remplit les exigences réglementaires, ou à l'inverse, on ne peut l'attribuer aux personnes qui ne répondent pas à toutes les dispositions.

Comme pour les autres mesures visant à régler une situation permanente ou périodique en matière de circulation routière, l'instauration d'un système de stationnement résidentiel doit, pour les voiries provinciales et communales faire l'objet d'un règlement complémentaire voté par le conseil communal et soumis à l'approbation du Ministre des Communications.

Le dossier introduit à cet effet doit comporter tous les éléments permettant de juger de la conformité de la décision avec la réglementation et l'intérêt général.

Outre les données figurant normalement dans tout règlement complémentaire (noms des rues, étendue de la mesure, les signaux utilisés), doivent également figurer les renseignements détaillés concernant les modalités qui sont en vigueur sur les parcomètres, la proportion des emplacements de stationnement réservés aux riverains (étude de circulation et de stationnement, etc...).

A toutes fins utiles, il est rappelé que ces règlements complémentaires ne peuvent pas prévoir de dispositions en matière fiscale, qui doivent faire l'objet d'un règlement séparé.

La circulaire ministérielle relative au stationnement résidentiel du 1er juin 1984 est abrogée.

6.3. Taxe stationnement riverains

Le Conseil,

Vu l'article 170, §4, de la Constitution ;

Vu l'article 117 de la nouvelle loi communale ;

Vu la loi du 24 décembre 1996 relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales ;

Vu l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes pouvant obtenir la carte riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991 désignant les personnes pouvant 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 la situation financière de la commune ;

Considérant qu'en vue d'augmenter les possibilités de stationnement, il est nécessaire notamment de faciliter le contrôle de la limitation de la durée de stationnement imposée aux endroits prescrits par les règlements ;

Considérant que la création et l'amélioration des possibilités de stationnement entraînent pour la commune des charges importantes ;

Sur proposition du Collège des bourgmestre et échevins,

Par ... voix pour, ... voix contre et ... abstentions,

ARRETE

Article 1:

Il est établi, pour les exercices ... à ... inclus, une taxe pour le stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique ou sur les lieux assimilés à la voie publique.

Est visé le stationnement de véhicules à moteur sur les lieux où ce stationnement est autorisé et dans lesquels le stationnement est réservé aux riverains.

Par voie publique, il y a lieu d'entendre les voies et leurs trottoirs ou accotements immédiats qui appartiennent aux autorités communale, provinciale ou régionale.

Par lieux assimilés à une voie publique, il y a lieu d'entendre les parkings situés sur la voie publique, tels qu'énoncés à l'article 4, §2, de la loi du 25 juin 1993 sur l'exercice d'activités ambulantes et l'organisation des marchés publics.

Article 2:

La taxe est fixée comme suit :

Pour le stationnement des véhicules des riverains :

..... euros par mois/an.

La qualité de riverain sera constatée par l'apposition, de manière visible et derrière le pare-brise de son véhicule, de la carte officielle de riverain délivrée par la commune, conformément à l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991.

La gratuité sera accordée au stationnement des véhicules des usagers handicapés.

Le statut de personne handicapée se constate au moment du stationnement par l'apposition, de manière visible et derrière le pare-brise de son véhicule, de la carte délivrée conformément à l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991.

Pour le stationnement de tous les autres usagers :

..... euros par jour ;

Article 3:

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

La taxe est due dès le moment où le véhicule est stationné sans avoir apposé la carte de riverain ou une carte riverain valable pour une autre zone et est payable par virement au compte de la commune.

Il sera apposé, par le préposé de la commune, sur le pare-brise du véhicule une invitation à acquitter la taxe dans les cinq jours.

Article 4:

Il sera toujours considéré que l'usager d'un véhicule à moteur a opté pour le paiement du tarif forfaitaire, visé à l'article 2 C, lorsque celui-ci n'aura pas apposé, de façon visible derrière le pare-brise de son véhicule, la carte riverain.

Article 5:

En cas de non-paiement de la taxe dans les cinq jours, celle-ci est enrôlée et est immédiatement exigible.

Article 6:

La taxe est recouvrée par le Receveur communal conformément aux dispositions de la loi du 24 décembre 1996 relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales.

Article 7:

Le redevable peut introduire une réclamation auprès du collège des bourgmestre et échevins, qui agit en tant qu'autorité administrative.

Cette réclamation doit être introduite, sous peine de déchéance, dans un délai de trois mois à partir de la date de la perception de la taxe.

Elle doit en outre, à peine de nullité, être introduite par écrit ou par visite sur place moyennant accusé de réception. Elle doit être motivée ; elle est datée et signée par le réclamant ou son représentant et mentionne :

- les nom, qualité, adresse ou siège du redevable à charge duquel l'imposition est établie ;
- l'objet de la réclamation et un exposé des faits et moyens.

Le réclamant ne doit pas justifier du paiement de la taxe. Cependant, l'introduction de la réclamation ne dispense pas de l'obligation de payer celle-ci dans le délai imparti.

Par le Conseil

Le Secrétaire, Le Président,

Pour extrait conforme

Le Secrétaire, Le Bourgmestre,

6.4. Redevance stationnement riverains

Le Conseil,

Vu l'article 173 de la Constitution ;

Vu l'article 117 de la Nouvelle loi communale ;

Vu la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur ;

Vu l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes pouvant obtenir la carte riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991 désignant les personnes pouvant 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 ;

Considérant qu'en vue d'augmenter les possibilités de stationnement, il est nécessaire notamment de faciliter le contrôle de la limitation de la durée de stationnement imposée aux endroits prescrits par les règlements ;

Considérant que la création et l'amélioration des possibilités de stationnement entraînent pour la commune des charges importantes ;

Sur proposition du Collège des bourgmestre et échevins,

Par ... voix pour, ... voix contre et ... abstentions,

ARRETE

Article 1:

Il est établi, à partir du (jour/mois/an), une redevance pour le stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique ou sur les lieux assimilés à la voie publique.

Est visé le stationnement de véhicules à moteur sur les lieux où ce stationnement est autorisé et dans lesquels le stationnement est réservé aux riverains.

Par voie publique, il y a lieu d'entendre les voies et leurs trottoirs ou accotements immédiats qui appartiennent aux autorités communale, provinciale ou régionale.

Par lieux assimilés à une voie publique, il y a lieu d'entendre les parkings situés sur la voie publique, tels qu'énoncés à l'article 4, §2, de la loi du 25 juin 1993 sur l'exercice d'activités ambulantes et l'organisation des marchés publics.

Article 2:

La redevance est fixée comme suit :

- a. Pour le stationnement des véhicules à moteur des riverains :

..... euros par mois/an.

La qualité de riverain sera constatée par l'apposition, de manière visible et derrière le pare-brise de son véhicule, de la carte officielle de riverain délivrée par la commune, conformément à l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 ;

b. La gratuité sera accordée au stationnement des véhicules des usagers handicapés.

Le statut de personne handicapée se constate au moment du stationnement par l'apposition, de manière visible et derrière le pare-brise de son véhicule, de la carte délivrée conformément à l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991.

c. Pour le stationnement de tous les autres usagers :

..... euros par jour.

Article 3:

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 marque d'immatriculation du véhicule.

La redevance est due dès le moment où le véhicule est stationné sans avoir apposé la carte de riverain ou une carte riverain valable pour une autre zone et est payable par virement au compte de la commune.

Il sera apposé, par le préposé de la commune, sur le pare-brise du véhicule une invitation à acquitter la redevance dans les cinq jours.

Article 4:

Il sera toujours considéré que l'usager d'un véhicule à moteur a opté pour le paiement du tarif forfaitaire, visé à l'article 2 C, lorsque celui-ci n'aura pas apposé, de façon visible derrière le pare-brise de son véhicule, la carte riverain.

Article 5:

En cas de contestation, les juridictions de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles seront compétentes.

Par le Conseil

Le Secrétaire, Le Président,

Pour extrait conforme

Le Secrétaire, Le Bourgmestre,

6.5. Taxe stationnement payant

Le Conseil,

Vu l'article 170, §4, de la Constitution ;

Vu l'article 117 de la nouvelle loi communale ;

Vu la loi du 24 décembre 1996 relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales ;

Vu l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes pouvant obtenir la carte riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991 désignant les personnes pouvant 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 la situation financière de la commune ;

Considérant qu'en vue d'augmenter les possibilités de stationnement, il est nécessaire notamment de faciliter le contrôle de la limitation de la durée de stationnement imposée aux endroits prescrits par les règlements ;

Considérant que la création et l'amélioration des possibilités de stationnement entraînent pour la commune des charges importantes ;

Sur proposition du Collège des bourgmestre et échevins,

Par ... voix pour, ... voix contre et ... abstentions,

ARRETE

Article 1:

Il est établi, pour les exercices ... à ... inclus, une taxe pour le stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique ou sur les lieux assimilés à la voie publique.

Est visé le stationnement d'un véhicule à moteur sur les lieux où ce stationnement est autorisé et dans lesquels l'usage régulier des appareils dits « horodateurs » ou tout autre système de stationnement payant est imposé.

Par voie publique, il y a lieu d'entendre les voies et leurs trottoirs ou accotements immédiats qui appartiennent aux autorités communale, provinciale ou régionale.

Par lieux assimilés à une voie publique, il y a lieu d'entendre les parkings situés sur la voie publique, tels qu'énoncés à l'article 4, §2, de la loi du 25 juin 1993 sur l'exercice d'activités ambulantes et l'organisation des marchés publics.

Article 2:

La taxe est fixée comme suit :

(A titre d'exemple)

Pour le stationnement des usagers d'un véhicule à moteur :

1 euros pour un quart d'heure ;

2 euros pour une demi-heure ;

3 euros pour une heure ;

4 euros pour deux heures ;

5 etc. . (A compléter selon les modalités)

Ces tarifs sont applicables de heures à heures (à l'exception des dimanches et jours fériés légaux – *facultatif*).

L'utilisateur aura toujours la possibilité d'opter pour le système forfaitaire suivant :

1 euros pour la matinée, soit de heures à heures ;

2 euros pour l'après-midi, soit de heures à heures.

La durée de stationnement souhaitée par l'utilisateur sera constatée par l'apposition, de façon visible et derrière le pare-brise de son véhicule soit du billet que l'appareil « horodateur » délivre suite au paiement de la taxe susvisée, soit tout autre preuve qu'il a acquitté la taxe.

Cette réglementation n'est pas applicable aux riverains qui apposent, de manière visible et derrière le pare-brise de leur véhicules, la carte officielle de riverain délivrée par la commune, conformément à l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991.

La gratuité sera accordée au stationnement des véhicules des usagers handicapés.

Le statut de personne handicapée se constate au moment du stationnement par l'apposition, de manière visible et derrière le pare-brise de son véhicule, de la carte délivrée conformément à l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991.

Article 3:

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

La taxe est due dès le moment où le véhicule est stationné et est payable soit par insertion dans les appareils de pièces de monnaie, de cartes magnétiques admises par ceux-ci, soit par tout autre moyen de paiement appliqué à la zone de stationnement en question, soit par virement au compte de la commune, cette dernière possibilité n'étant offerte que si l'utilisateur opte pour l'application du tarif forfaitaire.

Article 4:

Il sera toujours considéré que l'utilisateur d'un véhicule à moteur a opté pour le paiement du tarif forfaitaire, visé à l'article 2, lorsque celui-ci n'aura pas apposé, de façon visible derrière le pare-brise de son véhicule, le billet que l'appareil « horodateur » délivre, ou tout autre preuve de paiement, suite au paiement de la taxe visée à l'article 2.

Lors de l'application d'office du système forfaitaire en raison de ce qui est défini à l'alinéa 1^{er} du présent article, il sera apposé, par le préposé de la commune, sur le pare-brise du véhicule une invitation à acquitter la taxe dans les cinq jours.

En cas de non-paiement de la taxe dans les cinq jours, celle-ci est enrôlée et est immédiatement exigible.

Article 5:

La taxe est recouvrée par le Receveur communal conformément aux dispositions de la loi du 24 décembre 1996 relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales.

Article 6:

Le redevable peut introduire une réclamation auprès du collège des bourgmestre et échevins, qui agit en tant qu'autorité administrative.

Cette réclamation doit être introduite, sous peine de déchéance, dans un délai de trois mois à partir de la date de la perception de la taxe.

Elle doit en outre, à peine de nullité, être introduite par écrit ou par visite sur place moyennant accusé de réception. Elle doit être motivée ; elle est datée et signée par le réclamant ou son représentant et mentionne :

- les nom, qualité, adresse ou siège du redevable à charge duquel l'imposition est établie ;
- l'objet de la réclamation et un exposé des faits et moyens.

Le réclamant ne doit pas justifier du paiement de la taxe. Cependant, l'introduction de la réclamation ne dispense pas de l'obligation de payer celle-ci dans le délai imparti.

Par le Conseil

Le Secrétaire, Le Président,

Pour extrait conforme

Le Secrétaire, Le Bourgmestre,

6.6. Redevance stationnement payant

Le Conseil,

Vu l'article 173 de la Constitution ;

Vu l'article 117 de la Nouvelle loi communale ;

Vu la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991 désignant les personnes pouvant 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 18 décembre 1991 désignant les personnes pouvant obtenir la carte riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation ;

Considérant qu'en vue d'augmenter les possibilités de stationnement, il est nécessaire notamment de faciliter le contrôle de la limitation de la durée de stationnement imposée aux endroits prescrits par les règlements ;

Considérant que la création et l'amélioration des possibilités de stationnement entraînent pour la commune des charges importantes ;

Sur proposition du Collège des bourgmestre et échevins,

Par ... voix pour, ... voix contre et ... abstentions,

ARRETE

Article 1:

Il est établi, pour les exercices ... à ... inclus, une redevance pour le stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique ou sur les lieux assimilés à la voie publique.

Est visé le stationnement d'un véhicule à moteur sur les lieux où ce stationnement est autorisé et dans lesquels l'usage régulier des appareils dits « horodateurs » ou tout autre système de stationnement payant est imposé.

Par voie publique, il y a lieu d'entendre les voies et leurs trottoirs ou accotements immédiats qui appartiennent aux autorités communale, provinciale ou régionale.

Par lieux assimilés à une voie publique, il y a lieu d'entendre les parkings situés sur la voie publique, tels qu'énoncés à l'article 4, §2, de la loi du 25 juin 1993 sur l'exercice d'activités ambulantes et l'organisation des marchés publics.

Article 2:

La redevance est fixée comme suit :

(A titre d'exemple)

Pour le stationnement par les usagers d'un véhicule à moteur :

1 euros pour un quart d'heure ;

2 euros pour une demi-heure ;

3 euros pour une heure ;

4 euros pour deux heures ;

5 etc. . (A compléter selon les modalités)

Ces tarifs sont applicables de heures à heures (à l'exception des dimanches et jours fériés légaux – *facultatif*).

L'utilisateur aura toujours la possibilité d'opter pour le système forfaitaire suivant :

1 euros pour la matinée, soit de heures à heures ;

2 euros pour l'après-midi, soit de heures à heures.

La durée de stationnement souhaitée par l'utilisateur sera constatée par l'apposition, de façon visible et derrière le pare-brise de son véhicule soit du billet que l'appareil « horodateur » délivre suite au paiement de la redevance susvisée, soit tout autre preuve qu'il a acquitté la redevance.

Cette réglementation n'est pas applicable aux riverains qui apposent, de manière visible et derrière le pare-brise de leur véhicules, la carte officielle de riverain délivrée par la commune, conformément à l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991.

La gratuité sera accordée au stationnement des véhicules des usagers handicapés.

Le statut de personne handicapée se constate au moment du stationnement par l'apposition, de manière visible et derrière le pare-brise de son véhicule, de la carte délivrée conformément à l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991.

Article 3:

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 marque d'immatriculation du véhicule.

La redevance est due dès le moment où le véhicule est stationné et est payable soit par insertion dans les appareils de pièces de monnaie, de cartes magnétiques admises par ceux-ci, soit par tout autre moyen de paiement appliqué à la zone de stationnement en question, soit par virement au compte de la commune, cette dernière possibilité n'étant offerte uniquement que si l'utilisateur opte pour l'application du tarif forfaitaire ;

Article 4:

Il sera toujours considéré que l'utilisateur a opté pour le paiement du tarif forfaitaire, visé à l'article 2, lorsque celui-ci n'aura pas apposé, de façon visible derrière le pare-brise de son véhicule, le billet que l'appareil « horodateur » délivre, ou tout autre preuve de paiement, suite au paiement de la redevance visée à l'article 2.

Lors de l'application d'office du système forfaitaire en raison de ce qui est défini au § 1 du présent article, il sera apposé, par le préposé de la commune, sur le pare-brise du véhicule une invitation à acquitter la redevance dans les cinq jours.

En cas de contestation, les juridictions de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles seront compétentes.

Par le Conseil

Le Secrétaire, Le Président,

Pour extrait conforme

Le Secrétaire, Le Bourgmestre,

6.7. Taxe zone bleue

Le Conseil,

Vu l'article 170, §4, de la Constitution ;

Vu l'article 117 de la nouvelle loi communale ;

Vu la loi du 24 décembre 1996 relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales ;

Vu l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes pouvant obtenir la carte riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991 désignant les personnes pouvant 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 la situation financière de la commune ;

Considérant qu'en vue d'augmenter les possibilités de stationnement, il est nécessaire notamment de faciliter le contrôle de la limitation de la durée de stationnement imposée aux endroits prescrits par les règlements ;

Considérant que la création et l'amélioration des possibilités de stationnement entraînent pour la commune des charges importantes ;

Sur proposition du Collège des bourgmestre et échevins,

Par ... voix pour, ... voix contre et ... abstentions,

ARRETE

Article 1:

Il est établi, pour les exercices ... à ... inclus, une taxe pour le stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique ou sur les lieux assimilés à la voie publique.

Est visé le stationnement d'un véhicule à moteur sur les lieux où ce stationnement est autorisé et dans lesquels une zone bleue ou une voie publique où s'applique la réglementation de la zone bleue est en vigueur.

Par voie publique, il y a lieu d'entendre les voies et leurs trottoirs ou accotements immédiats qui appartiennent aux autorités communale, provinciale ou régionale.

Par lieux assimilés à une voie publique, il y a lieu d'entendre les parkings situés sur la voie publique, tels qu'énoncés à l'article 4, §2, de la loi du 25 juin 1993 sur l'exercice d'activités ambulantes et l'organisation des marchés publics.

Article 2:

La taxe est fixée comme suit :

- Gratuité pour la durée maximale autorisée par la signalisation routière.
- Un forfait de euros par jour pour toute durée supérieure à la gratuité.

La durée de stationnement souhaitée par l'utilisateur sera constatée par l'apposition, de façon visible et derrière le pare-brise de son véhicule, du disque de stationnement, conformément à l'article 27.1.1 de l'arrêté royal du 1^{er}

décembre 1975.

Cette réglementation n'est pas applicable aux riverains qui apposent, de manière visible et derrière le pare-brise de leur véhicules, la carte officielle de riverain délivrée par la commune, conformément à l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991.

La gratuité sera accordée au stationnement des véhicules des usagers handicapés.

Le statut de personne handicapée se constate au moment du stationnement par l'apposition, de manière visible et derrière le pare-brise de son véhicule, de la carte délivrée conformément à l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991.

Article 3:

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

La taxe est due dès le moment où le véhicule a dépassé la durée de gratuité et est payable par virement au compte de la commune, cette dernière possibilité n'étant offerte uniquement que si l'usager opte pour l'application du tarif forfaitaire.

Article 4:

Lorsque le disque de stationnement n'est pas apposé de façon visible derrière le pare-brise du véhicule, ou lorsque l'utilisateur n'a pas positionné la flèche du disque de stationnement sur le trait qui suit celui du moment de son arrivée ou lorsque l'utilisateur modifie les indications sans avoir quitté l'emplacement de stationnement, il sera toujours considéré que l'usager d'un véhicule à moteur a opté pour le paiement du tarif forfaitaire, visé à l'article 2.

Lors de l'application d'office du système forfaitaire en raison de ce qui est défini à l'alinéa 1 du présent article, il sera apposé, par le préposé de la commune, sur le pare-brise du véhicule une invitation à acquitter la taxe dans les cinq jours.

En cas de non-paiement de la taxe dans les cinq jours, celle-ci est enrôlée et est immédiatement exigible.

Article 5:

La taxe est recouvrée par le Receveur communal conformément aux dispositions de la loi du 24 décembre 1996 relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales.

Article 6:

Le redevable peut introduire une réclamation auprès du collège des bourgmestre et échevins, qui agit en tant qu'autorité administrative.

Cette réclamation doit être introduite, sous peine de déchéance, dans un délai de trois mois à partir de la date de la perception de la taxe.

Elle doit en outre, à peine de nullité, être introduite par écrit ou par visite sur place moyennant accusé de réception. Elle doit être motivée ; elle est datée et signée par le réclamant ou son représentant et mentionne :

- les nom, qualité, adresse ou siège du redevable à charge duquel l'imposition est établie ;
- l'objet de la réclamation et un exposé des faits et moyens.

Le réclamant ne doit pas justifier du paiement de la taxe. Cependant, l'introduction de la réclamation ne dispense pas de l'obligation de payer celle-ci dans le délai imparti.

Par le Conseil
Le Secrétaire, Le Président,

Pour extrait conforme
Le Secrétaire, Le Bourgmestre,

6.8. Redevance zone bleue

Le Conseil,

Vu l'article 173 de la Constitution ;

Vu l'article 117 de la Nouvelle loi communale ;

Vu la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur ;

Vu l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes pouvant obtenir la carte riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991 désignant les personnes pouvant 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 ;

Considérant qu'en vue d'augmenter les possibilités de stationnement, il est nécessaire notamment de faciliter le contrôle de la limitation de la durée de stationnement imposée aux endroits prescrits par les règlements ;

Considérant que la création et l'amélioration des possibilités de stationnement entraînent pour la commune des charges importantes ;

Sur proposition du Collège des bourgmestre et échevins,

Par ... voix pour, ... voix contre et ... abstentions,

ARRETE

Article 1:

Il est établi, à partir du (jour/mois/an), une redevance pour le stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique ou sur les lieux assimilés à la voie publique.

Est visé le stationnement d'un véhicule à moteur sur les lieux où ce stationnement est autorisé et dans lesquels une zone bleue ou une voie publique où s'applique la réglementation de la zone bleue est en vigueur.

Par voie publique, il y a lieu d'entendre les voies et leurs trottoirs ou accotements immédiats qui appartiennent aux autorités communale, provinciale ou régionale.

Par lieux assimilés à une voie publique, il y a lieu d'entendre les parkings situés sur la voie publique, tels qu'énoncés à l'article 4, §2, de la loi du 25 juin 1993 sur l'exercice d'activités ambulantes et l'organisation des marchés publics.

Article 2:

La redevance est fixée comme suit :

- Gratuité pour la durée maximale autorisée par la signalisation routière.
- Un forfait de euros par jour pour toute durée supérieure à la gratuité.

La durée de stationnement souhaitée par l'utilisateur sera constatée par l'apposition, de façon visible et derrière le pare-brise de son véhicule, du disque de stationnement, conformément à l'article 27.1.1 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

Cette réglementation n'est pas applicable aux riverains qui apposent, de manière visible et derrière le pare-brise de leur véhicules, la carte officielle de riverain délivrée par la commune, conformément à l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991.

La gratuité sera accordée au stationnement des véhicules des usagers handicapés.

Le statut de personne handicapée se constate au moment du stationnement par l'apposition, de manière visible et derrière le pare-brise de son véhicule, de la carte délivrée conformément à l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991.

Article 3:

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 marque d'immatriculation du véhicule.

La redevance est due dès le moment où le véhicule a dépassé la durée de gratuité et est payable par virement au compte de la commune, cette dernière possibilité n'étant offerte uniquement que si l'usager opte pour l'application du tarif forfaitaire.

Article 4:

Lorsque le disque de stationnement n'est pas apposé de façon visible derrière le pare-brise du véhicule, ou lorsque l'utilisateur n'a pas positionné la flèche du disque de stationnement sur le trait qui suit celui du moment de son arrivé ou lorsque l'utilisateur modifie les indications sans avoir quitté l'emplacement de stationnement, il sera toujours considéré que l'usager d'un véhicule à moteur a opté pour le paiement du tarif forfaitaire, visé à l'article 2.

Lors de l'application d'office du système forfaitaire en raison de ce qui est défini à l'alinéa 1^{er} du présent article, il sera apposé, par le préposé de la commune, sur le pare-brise du véhicule une invitation à acquitter la redevance dans les 5 jours.

Article 5:

En cas de contestation, les juridictions de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles seront compétentes.

Par le Conseil
Le Secrétaire, Le Président,

Pour extrait conforme
Le Secrétaire, Le Bourgmestre,