

---

# AVIS

**Avant-projet d'ordonnance modifiant  
l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code  
bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise  
de l'Energie et l'ordonnance du 5 juin 1997  
relative aux permis d'environnement**

---

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	12-12-23
Avis adopté par le Conseil de l'Environnement le	29-01-24

## Préambule

Ce projet de modification d'ordonnance concerne :

- Le chapitre 3 « Stationnement hors voirie » du Titre 3 du Livre 2 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (ci-après, « Chapitre 3 du CoBrACE actuel »);
- Le Titre I et les chapitres I, II, III, IV et V du Titre II de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (ci-après, « OPE »).

Les dispositions contenues dans le Chapitre 3 du CoBrACE actuel visent à :

- Améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dans les secteurs de la mobilité;
- Réduire le trafic automobile, en particulier diminuer la congestion routière aux heures de pointe;
- Restreindre l'utilisation de véhicules à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) entre le domicile et le lieu de travail en limitant le nombre d'emplacements affectés aux bureaux.

En vue de réaliser ces objectifs, le Chapitre 3 du CoBrACE actuel met en place différentes mesures pour encadrer le nombre de nouveaux parkings et de parkings existants (par le permis d'environnement), ainsi qu'une charge environnementale permettant de maintenir des parkings excédentaires (également applicable aux personnes qui ne respectent pas les dispositions de leur permis d'environnement ou qui exploitent des emplacements sans permis).

Cependant, la mise en œuvre du Chapitre 3 du CoBrACE actuel a connu, depuis son entrée en vigueur en 2014, certains problèmes pratiques et écueils juridiques, voire ne s'est pas avérée assez efficace au regard des objectifs poursuivis (en vue du constat, entre autres, que les titulaires de permis précités préfèrent généralement conserver leurs emplacements de parking excédentaires, quitte à payer la charge environnementale susmentionnée).

Dès lors, la présente modification d'ordonnance vise à remédier à ces problèmes en définissant plus clairement et plus hermétiquement les différents régimes juridiques applicables aux différents types de parkings, en élaborant un cadre légal pour la mutualisation des parkings, en clarifiant et en renforçant la charge environnementale, et en inscrivant l'objectif du Chapitre 3 du CoBrACE (issu des travaux préparatoires) dans l'ordonnance : « *Les dispositions du présent chapitre visent, de manière générale, à réduire l'impact des déplacements en Région de Bruxelles-Capitale et, en particulier, à restreindre l'utilisation de la voiture entre le domicile et le lieu de travail en agissant, notamment, sur la possibilité de bénéficier d'un emplacement de stationnement sur ou à proximité du lieu de travail* ».

Les dispositions du chapitre 3 entendent à la fois améliorer la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale et contribuer à la lutte contre les changements climatiques. Les autorités prendront en considération, à cet égard, tant les émissions générées au sens large par les véhicules que leurs impacts directs et indirects sur le climat, ainsi que leurs effets indésirables en ce qu'ils renforcent la congestion routière notamment aux heures de pointe.

Enfin, différentes modifications sont apportées suite aux retours du secteur (les propriétaires d'immeubles de bureaux et/ou de parkings ont notamment été consultés).

## Avis

*Le présent avis est rédigé au nom du Conseil, à l'exception de BECI qui s'abstient de remarques et qui renvoie le Gouvernement vers l'avis de Brupartners sur ce même sujet.*

### 1. Considérations générales

**Le Conseil** soutient le Gouvernement dans son objectif d'amélioration d'une politique dont on constate qu'elle ne produit pas les résultats souhaités.

**Le Conseil** soutient également le lissage de la charge environnementale pour tous les contribuables et son rehaussement dont le montant semble pouvoir réellement décourager l'utilisation du véhicule particulier non-utilitaire. En vue des nombreuses places de stationnement excédentaires qui sont « achetées » aujourd'hui, **le Conseil** s'interroge néanmoins quant à la méthode de décision des montants de la charge environnementale : est-elle basée sur des études ? Le Gouvernement dispose-t-il d'une estimation du nombre de parkings qui seront probablement convertis suite au rehaussement de la charge environnementale ? Si la charge environnementale est le seul incitant du Gouvernement pour pousser à la conversion des parkings, **le Conseil** recommande que des incitations positives soient mises en place pour que la conversion soit réelle. Par ailleurs, **le Conseil** estime qu'une attention plus importante doit être portée à la conversion des parkings publics sous-exploités.

Une attention devra être portée pour assurer une concordance entre les différents plans en construction au sein de la Région qui impactent le stationnement.

**Le Conseil** souligne que, de manière générale, les mesures visant à réduire l'utilisation et la possession de la voiture doivent être encouragées afin d'améliorer la qualité de vie de la Région et la santé de ses habitants. Toutefois, il faut tenir compte du fait que l'infrastructure régionale doit être en mesure d'offrir une alternative de qualité à la voiture : une meilleure offre de transports publics dans la Région elle-même, mais aussi, en coordination avec les autres Régions, des pistes cyclables plus nombreuses et plus sûres, des parkings pour vélos, de l'éclairage et davantage de mobilité partagée. Le Gouvernement pourrait également s'engager davantage dans la réalisation d'études d'accessibilité en collaboration avec les employeurs afin de rendre les déplacements domicile-travail aussi faciles que possible.

### 2. Considérations particulières

#### 2.1 Objectivation

**Le Conseil** se demande comment la situation des parkings, relative à l'accord de points selon le taux d'occupation et de rotation de ceux-ci, sera objectivée. Qui sera en charge de cette objectivation ; l'administration ou les propriétaires des parkings ? Dans le premier cas, au-delà de la charge de travail que cela représente, **le Conseil** s'interroge sur les moyens qui seront utilisés pour procéder à cette objectivation. Dans le second cas, **le Conseil** craint qu'il ne s'agisse de donner un chèque en blanc aux exploitants de parkings.

## 2.1 Plans de Déplacements d'Entreprise

Estimant que ce dispositif permet l'élaboration de solutions de mobilité flexibles et multimodales dans un cadre clair de concertation entre les employeurs et les travailleurs, **le Conseil** insiste pour que les Plans de Déplacements d'Entreprise (ci-après « PDE ») abordent la thématique du stationnement et les mesures à mettre en œuvre pour respecter les dispositions du CoBrACE.

Par ailleurs, **le Conseil** estime qu'il serait opportun soit d'élargir le champ d'application des PDE à de plus petites entreprises (NDLR : la réalisation de PDE n'est actuellement imposée qu'aux entreprises occupant plus de 100 travailleurs sur un même site), soit d'encourager les entreprises de moins de 100 travailleurs à la réalisation volontaire de PDE. **Le Conseil** estime en effet que la participation des travailleurs permettra de soutenir davantage les changements de comportements en matière de modes de déplacement ambitionnés par la Région de Bruxelles-Capitale.

\*

\*      \*