



**CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT POUR
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

AVIS

**Avant-projet d'ordonnance modifiant le Code
bruxellois de l'Aménagement du Territoire et
l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis
d'environnement en matière d'évaluation des
incidences (seuils emplacements de parking
annexes A et B du CoBAT)**

Demandeur

Secrétaire d'Etat Pascal Smet

Demande reçue le

25 octobre 2021

Avis adopté par le Conseil de
l'Environnement pour la Région de
Bruxelles-Capitale le

25 novembre 2021

CERBC

Boulevard Bischoffsheim 26 – 1000 Bruxelles

Tél : 02 205 68 68 – info@cerbc.brussels – www.cerbc.brussels

Préambule

Le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après « le Conseil ») a été saisi, le 22/10/2021, d'une demande d'avis relative à l'avant-projet d'ordonnance modifiant le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement en matière d'évaluation des incidences (seuils emplacements de parking annexes A et B du CoBAT).

La réforme du Code bruxellois d'Aménagement du Territoire (CoBAT) était inscrite dans l'accord de Gouvernement 2014-2019, dans le but de simplifier et rationaliser les procédures en matière d'aménagement du territoire. C'est dans ce cadre-là que le législateur bruxellois a adopté l'ordonnance du 30 novembre 2017 réformant le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes, qui prévoyait notamment les dispositions suivantes :

- La suppression de la distinction opérée auparavant entre les emplacements de parking à l'air libre et les emplacements de parking couverts.
- Le rehaussement et l'harmonisation des seuils d'emplacements de parking hors voirie au-delà desquels une demande de permis d'urbanisme doit faire l'objet, d'une part, d'un rapport d'incidences (50 emplacements contre 25 auparavant) et, d'autre part, d'une étude d'incidences (400 emplacements contre 200 auparavant).

La Cour constitutionnelle, dans un arrêt du 21 janvier 2021, a toutefois annulé les dispositions précitées au motif qu'elles constituent un recul significatif du droit à la protection d'un environnement sain qui n'a pas été adéquatement justifié par un motif d'intérêt général, violant de la sorte l'obligation de *standstill*. Par conséquent, les seuils doivent être considérés comme n'ayant jamais été modifiés.

Le présent avant-projet d'ordonnance vise à réintroduire rétroactivement dans les annexes A et B du CoBAT les seuils fixés par l'ordonnance du 30 novembre 2017 en développant explicitement les raisons d'intérêt général justifiant cette réintroduction dans son exposé des motifs ; notamment la nécessité de raccourcir les délais d'instruction des demandes de certificat et de permis et le souhait de réduire les coûts de la procédure d'étude d'incidences (en plus de l'objectif de cohérence et de simplification poursuivi par l'accord de Gouvernement 2014-2019).

En outre, pour les nouvelles demandes de permis, le présent avant-projet d'ordonnance détermine des mesures d'accompagnement au rehaussement des seuils en question pour répondre aux observations de la Cour constitutionnelle. Celles-ci sont les suivantes :

- 1) L'obligation d'agrément pour le rédacteur d'un rapport d'incidences relatif à un projet de 201 à 400 places (article 4) ;
- 2) L'examen de la complétude du rapport d'incidences sur le contenu tant formel que substantiel (article 5 et 7) ;
- 3) L'évaluation annuelle de la qualité des études et rapports d'incidences réalisées par les titulaires de l'agrément dont le résultat peut conduire à la suspension ou au retrait de l'agrément (articles 6 et 8).

Avis

Nonobstant la nécessité de simplifier les procédures en matière d'aménagement du territoire et la nécessité de répondre à l'insécurité juridique, **le Conseil** déplore le recul que prend ce texte au niveau des exigences environnementales. Toute infrastructure de parking jusque 400 places aurait certainement un impact important sur son environnement avoisinant et doit donc être étudiée en profondeur. Il serait dommage que la réparation de projets mis à mal ait priorité sur les objectifs poursuivis par le plan GoodMove etc.

Le Conseil ajoute que la Région pouvait s'attendre à l'annulation prononcée par la Cour Constitutionnelle. La violation de l'obligation de *standstill* du fait du relèvement du seuil de 200 à 400 emplacements de parking a été évoquée par la doctrine spécialisée.¹ Cette critique a par ailleurs été formulée au cours des travaux de la Commission de développement territorial.² Dans cette mesure, il ne s'agit pas d'une « évolution jurisprudentielle inattendue » au sens de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, telle que citée dans les travaux préparatoires de l'avant-projet d'ordonnance (v. exposé des motifs, p. 21).

Concernant les mesures d'accompagnement, **le Conseil** s'interroge quant à la non-application de l'effet rétroactif sur les mesures d'accompagnement pour les projets qui ont été introduits à partir du 20 avril 2019. **Le Conseil** remarque que l'ensemble des mesures d'accompagnement doivent s'appliquer tant pour le permis d'urbanisme que pour le permis d'environnement, contrairement à ce qui est prévu (v. exposé des motifs de l'avant-projet d'ordonnance, p. 34, à propos de l'agrément de l'auteur du rapport d'incidences) et contrairement à l'objectif d'harmonisation et de rationalisation des procédures de demande de permis également.

Il semble aux yeux **du Conseil** que l'obligation d'agrément pour le rédacteur d'un rapport d'incidences relatif à un projet de 201 à 400 places ne représente guère plus qu'une simple compensation *pro forma* du rehaussement des seuils. **Le Conseil** estime également que l'avis du fonctionnaire délégué sur la complétude du rapport d'incidences ne présente pas les mêmes garanties que la supervision effectuée par le comité d'accompagnement dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'incidences. En effet, le comité d'accompagnement intervient tout au long de l'élaboration de l'étude d'incidences, en ce compris au stade du cahier des charges de l'étude d'incidences. Il serait judicieux de prévoir expressément, dans l'avant-projet d'ordonnance, que le contrôle que doivent effectuer le fonctionnaire délégué et Bruxelles Environnement porte notamment sur l'indépendance de l'auteur d'incidences par rapport au maître de l'ouvrage.

Finalement, **le Conseil** aimerait être assuré que les évaluations, annuellement prévues par l'avant-projet d'ordonnance (en ses articles 6 et 8) par Urban et Bruxelles Environnement, de la qualité des études et des rapports d'incidences réalisés au cours de l'année écoulée par les auteurs agréés en (application de l'O.P.E) seront effectivement réalisées, étant donné que cette obligation n'est pas sanctionnée. **Le Conseil** insiste également pour que les documents de l'évaluation annuelle de la qualité des études et rapports d'incidences puissent être communiqués et soumis aux conseils consultatifs.

¹ v. not. A. Mercier et S. Rixhon, « 9. - La délivrance des permis et l'évaluation des incidences sur l'environnement » in Les autorisations d'urbanisme à Bruxelles au regard de la réforme du CoBAT (sous la dir. de B. Havet et L. Vansnick, Bruxelles, Larcier, 2018, p. 362

² Doc., Parl. R.B.C., sess. 2016-2017, n° A-451/2, p. 21