
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	8 décembre 2023
Demande traitée par	Commission Environnement
Avis émis par le Conseil d'Administration du	1 ^{er} février 2024
Avis ratifié par l'Assemblée plénière du	22 février 2024

Brupartners est composé de 7 membres effectifs et 7 membres suppléants représentant les organisations représentatives des employeurs (BECI), de 6 membres effectifs et 6 membres suppléants représentant les organisations représentatives des classes moyennes, de 2 membres effectifs et 2 membres suppléants représentant les organisations représentatives des employeurs du non-marchand (BRUXEO) et de 15 membres effectifs et 15 membres suppléants représentant les organisations représentatives des travailleurs (6 FGTB, 6 CSC, 3 CGSLB).

Préambule

Afin d'atteindre les objectifs du troisième chapitre du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie¹ (ci-après « COBRACE »), il a été déterminé un quota maximal de places de stationnement admissibles dans les parkings. Ce quota varie en fonction d'une part, de la surface en mètres carrés de l'immeuble desservi et d'autre part, de l'accessibilité de la zone où est situé un parking.

Le quota maximal de places de stationnement admissibles est applicable aux nouveaux parkings mais également aux parkings existants lors du renouvellement des permis d'environnement. Néanmoins, les exploitants de parkings existants peuvent, moyennant le paiement d'une charge environnementale, maintenir les places de parking excédentaires au regard du quota admis.

Aujourd'hui, les pouvoirs publics constatent que les dispositions du chapitre 3 du COBRACE ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés. En effet, les titulaires de permis d'environnement préfèrent généralement payer la charge environnementale afin de conserver leurs emplacements de parking excédentaires. En outre, la constitution des dossiers clarifiant l'affectation précise des emplacements de parking (nécessitant une coopération entre les titulaires de permis d'environnement et Bruxelles Environnement) s'avère souvent complexe et les avertissements-extraits de rôle envoyés par l'administration se voient régulièrement contestés.

Par ailleurs, il a été constaté l'absence de fondement juridique pour la mutualisation des parkings dans le COBRACE. Ainsi, aucune disposition ne prévoit actuellement la possibilité de mise en commun de places de parking entre plusieurs sites ne faisant pas partie de la même unité technique et géographique d'exploitation.

La volonté est donc, d'une part, de modifier l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le COBRACE afin de pallier aux difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des mesures actuelles ainsi que de renforcer les dispositions du volet « stationnement hors voirie » du COBRACE et, d'autre part, de prévoir un fondement juridique pour la mutualisation des parkings. Concrètement, il est prévu :

- De clarifier la portée de l'objectif du chapitre 3 du COBRACE en précisant que doivent être prises en considération toutes les émissions générées par les véhicules et leurs impacts directs et indirects sur le climat (NDLR : cet objectif clarifié constitue la justification de la volonté de restreindre l'utilisation de la voiture entre le domicile et le lieu de travail quel que soit le type de motorisation des véhicules eu égard aux effets de la congestion routière) ;
- De soumettre par défaut tous les emplacements de parking (au sens de l'article 2.3.51) au COBRACE. Il reviendra ainsi aux demandeurs de démontrer que leurs emplacements peuvent bénéficier d'une des exemptions prévues par l'article 2.3.52, §2 ;

¹ - Améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;

- Réduire les déplacements en voiture ;

- Diminuer la congestion routière aux heures de pointe ;

- Favoriser la reconversion des parkings existants en parkings riverains ou parkings publics ;

- 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.

- De clarifier le régime juridique applicable à chaque emplacement de parking afin de responsabiliser les exploitants et d'écartier les biais d'interprétation ;
- De clarifier et modifier le dispositif de la charge environnementale afin de :
 - Préciser que l'évolution de la charge environnementale peut se poursuivre au-delà de la durée de validité des permis prolongés. Ainsi, il est confirmé que la charge environnementale peut être enrôlée et augmentée chaque année tant que les emplacements sont maintenus ;
 - Renforcer le caractère dissuasif de la charge environnementale en prévoyant un « lissage » et une augmentation annuelle plus significative (+15%/an à partir de 2025 contre 10%/an actuellement) ;
- De supprimer la possibilité de majoration de la charge environnementale pour les exploitants ayant conservé ou établi des emplacements de parking en violation des termes de leurs permis ou sans permis. Ces derniers resteront passibles d'une sanction environnementale classique mais ne risqueront plus de « double peine » (sanction environnementale classique + majoration) ;
- D'insérer une nouvelle définition de la notion de « parking public » afin de décrire des critères objectifs et vérifiables à remplir pour être reconnu comme « parking public de desserte » et, à ce titre, être exempté de la charge environnementale ;
- De clarifier la notion de « parking de transit » ;
- D'établir un cadre légal pour permettre la mutualisation de parkings ;
- De prévoir une mise à jour de la carte d'accessibilité uniquement « lorsque cela s'avère nécessaire » (NDLR : actuellement, le COBRACE prévoit une mise à jour bisannuelle de cette carte).

Outre la modification de l'ordonnance portant le COBRACE, il est également prévu de modifier l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement afin de :

- Prévoir les dispositions permettant la mutualisation de places de parking (en cohérence avec la modification du COBRACE) ;
- Permettre la possibilité d'exiger l'introduction d'une demande de permis en cas d'extension, transformation ou de déplacement d'un parking sur un même site ;
- Préciser explicitement le caractère irréversible de la conversion d'emplacements de parking « excédentaires » finalement autorisés en tant qu'« emplacements non-excédentaires » (par exemple lorsque des emplacements initialement « excédentaires » sont affectés à un logement ou à un parking public de desserte ou mis à la disposition de bureaux situés en dehors du site). Ainsi, il est clarifié le fait que ces cas de figure induisent un renoncement définitif et irrévocable à ce qu'un emplacement de parking puisse, ultérieurement, être reconsidéré comme « emplacement de parking excédentaire ».

Avis

1. Considérations générales

1.1 Mobilité et lutte contre la congestion routière

Brupartners prend acte que la clarification de l'objectif du chapitre 3 du COBRACE induit la justification de la restriction de l'utilisation de la voiture entre le lieu de domicile et le lieu de travail quel que soit le type de motorisation des véhicules eu égard aux effets de la congestion routière.

Dans la mesure où la mobilité urbaine est souvent composée d'une chaîne de déplacements complexes, **Brupartners** considère que la lutte contre la congestion routière (incluant entre autres la désynchronisation des moments de déplacements) doit être envisagée dans une large vision incluant un faisceau de mesures.

Dans ce contexte, **Brupartners** estime pertinente la volonté d'encourager un usage plus rationnel des véhicules individuels et l'ambition de faire évoluer les comportements afin de réduire la congestion routière (ce qui a notamment pour effet de laisser les infrastructures routières davantage disponibles pour des véhicules professionnels (transport de marchandises ou d'outils de travail notamment), des usages privés nécessaires ou pour les transports collectifs).

Bien que la disponibilité d'un emplacement de stationnement « à l'arrivée » soit un facteur influençant les déplacements et qu'à ce titre la politique stationnement mérite d'être déterminée judicieusement, **Brupartners** estime que cette dernière doit s'intégrer dans le cadre d'une politique globale visant le transfert modal.

À ce titre, **Brupartners** considère que, pour concrétiser les ambitions régionales en matière de mobilité incluant un usage plus rationnel des véhicules individuels, la mise en place d'alternatives cohérentes et de mesures concrètes d'accompagnement sont indispensables (augmentation des fréquences des transports en commun, favoriser les modes de déplacements partagés...). Il est également nécessaire de prévoir les investissements afin de développer les infrastructures devant soutenir le transfert modal. Enfin, une bonne coordination avec les autres Régions, singulièrement en matière d'offre en transports en commun (notamment via la réalisation d'études d'accessibilité) et de parkings de dissuasion (abordables et adaptés en termes de places) est aussi de nature à contribuer à une utilisation plus rationnelle des véhicules individuels.

En outre, **Brupartners** insiste sur l'importance d'outils permettant la mise en œuvre de solutions flexibles et multimodales pour soutenir les ambitions régionales en matière de mobilité (par exemple, les plans de déplacements d'entreprise). Pour remplir pleinement leur rôle en proposant des solutions adaptées et applicables, il considère que l'élaboration de ces outils doit inclure l'ensemble des acteurs concernés (c.-à-d. tant les acteurs devant mettre en place les solutions de mobilité que ceux qui auront à les utiliser).

Enfin, **Brupartners** estime que la problématique de la congestion routière ne doit pas se limiter au prisme des déplacements « domicile-lieu de travail » mais doit également inclure une réflexion plus large incluant notamment les déplacements « domicile-école » (à ce titre, les plans de déplacements scolaires et la question du transport collectif dans le cadre de ces déplacements sont des thèmes à traiter) ou les déplacements « domicile-zones commerçantes » (notamment en veillant à l'accessibilité

des espaces commerçants afin d'éviter qu'ils ne soient enclavés dans des îlots écartant toutes possibilités de déplacements en voiture) et les déplacements liés aux besoins sociaux et culturels.

De plus, la mobilité dépasse la question de l'accessibilité et de la desserte. La complexité des chaînes de déplacements peut également résulter de tensions spatio-temporelles et de situations sociales. À titre d'exemple, la nécessité pour des chefs de familles monoparentales (majoritairement des femmes) d'assurer seules la totalité de chaînes de déplacements (crèche, école, travail, médecin...) matin et soir peut s'avérer compliqué et fragiliser l'insertion professionnelle. De tels impacts sociaux (dont des inégalités de genre) et les besoins particuliers qu'ils génèrent doivent être pris en considération dans le cadre de la politique de mobilité.

1.2 Stationnement « en voirie » et « hors voirie »

Tout en soulignant la nécessité de maintenir une offre « en voirie » (qui constitue notamment une offre de stationnement pour les riverains, les impétrants, les services de santé et d'intervention d'urgence dans les quartiers résidentiels, ainsi qu'une offre de stationnement dans les quartiers commerçants pour les livraisons, les fournisseurs et les clients), **Brupartners** estime que la mise à disposition d'une offre de places de stationnement « hors voirie » suffisante doit faire partie des solutions proposées.

En effet, **Brupartners** considère que le stationnement « hors voirie » permet de soulager la pression sur le stationnement en surface tout en permettant parallèlement l'amélioration de la qualité et l'accessibilité de l'espace public (notamment en y maximisant le potentiel des activités socio-économiques). En outre, **Brupartners** estime que le renforcement de la multimodalité et le développement d'alternatives à l'usage du véhicule individuel induisent aussi le besoin d'une offre satisfaisante de stationnement « hors voirie » à usage mixte (résidentiel et bureau, pour différents types de véhicules).

Brupartners rappelle que divers dispositifs régionaux mis en place (tels que « Good Move » ou « Good Living ») ont déjà pour objectifs de favoriser le report vers le stationnement « hors voirie » et de diminuer l'emprise du stationnement sur l'espace public.

Brupartners souligne que la diminution du parking « en voirie » doit être compensée par du parking « hors voirie », des zones de livraison « en voirie » et des investissements dans le transport en commun. **Brupartners** insiste sur le fait que ces mesures d'accompagnement et de compensation sont nécessaires pour éviter que la suppression simultanée de parkings « en » et « hors » voirie n'exerce une pression exagérée sur le stationnement.

Dans ce contexte, en induisant la suppression d'emplacements de parking « hors voirie » et en augmentant la charge environnementale sur les parkings excédentaires existants, **les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** considèrent que la révision du COBRACE, en l'absence de mesures permettant le shift modal, engendrera une pression supplémentaire sur la demande de stationnement « en voirie ». **Ces organisations** regrettent vivement cette situation conduisant à exercer une pression exagérée à la fois sur le stationnement « en » et « hors » voirie. Elles insistent dès lors sur la nécessaire cohérence en matière de stationnement « en » et « hors » voirie à garantir dans le cadre de la politique de stationnement.

1.3 Consultations, processus législatif et objectifs du COBRACE

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes regrettent vivement que l’approbation de cette modification du volet stationnement du COBRACE en première lecture intervienne alors que :

- L’organisation de consultations d’acteurs économiques directement impactés par le COBRACE en amont de l’élaboration de l’avant-projet d’ordonnance (méthodologie appréciée et saluée) semblait démontrer une volonté de dialogue ;
- La suspension du processus législatif relatif au stationnement hors voirie et la charge environnementale pour les emplacements de parking excédentaires leur avait été annoncée.

Cette situation est vécue par **les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** comme un « coup de force ».

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes regrettent d’autant plus cette situation au regard des derniers chiffres de Bruxelles Environnement² et de Bruxelles Mobilité faisant état d’une amélioration de la qualité de l’air et d’une baisse du trafic dans le centre-ville, objectifs initiaux du COBRACE.

Les organisations représentatives des travailleurs soulignent ne pas avoir été consultées en amont de l’élaboration du présent avant-projet d’ordonnance. Si la consultation des partenaires sociaux dans le cadre de processus législatifs est une méthodologie appréciée, **ces organisations** insistent toutefois sur le fait que de telles consultations doivent concerner l’ensemble des partenaires sociaux afin d’être équilibrées et paritaires.

Par ailleurs, **les organisations représentatives des travailleurs** estiment que les chiffres de Bruxelles Environnement et de Bruxelles Mobilité faisant état d’une amélioration de la qualité de l’air et d’une baisse du trafic dans le centre-ville démontrent les effets positifs des dispositions mises en œuvre (dont le COBRACE). À ce titre, **ces organisations** considèrent cette information comme une source d’encouragement à poursuivre les efforts initiés par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de sa lutte contre la congestion routière et de l’amélioration de la qualité de l’air (à cet égard, si la qualité de l’air en Région de Bruxelles-Capitale s’améliore, il est néanmoins à souligner que celle-ci reste préoccupante et que de nombreux décès ou problèmes sanitaires pourraient être évités si la pollution atmosphérique était moindre).

1.4 Impacts pour les entreprises et sur l’attractivité de la Région de Bruxelles-Capitale

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes soulignent que, depuis 2019, un flux migratoire négatif des entreprises vers la Région flamande et la Région wallonne est constamment constaté par Statbel et ce phénomène s’accélère. D’ailleurs, le récent baromètre des indépendants et PME bruxellois réalisé par « Brupartners - Entrepreneurs Indépendants »³ confirme cette tendance (il en ressort que 45% des PME et indépendants installés à Bruxelles envisagent de

² <https://environnement.brussels/citoyen/outils-et-donnees/etat-des-lieux-de-lenvironnement/qualite-de-lair-exterieur-etat-des-lieux>.

³ https://barometredesindependants.brussels/sites/default/files/rapports/vague_10_barometre_des_independants_pme_bruxellois_oct_2023.pdf.

quitter la capitale). Or, l'attractivité économique d'un périmètre est indiscutablement liée à l'accessibilité et aux équipements de l'immobilier que ces entreprises veulent occuper. Ainsi, la disponibilité d'un nombre suffisant d'emplacements de parking (tant pour les travailleurs que pour les clients et les fournisseurs des entreprises) est un élément important dans le choix de l'emplacement d'une activité économique.

Par ailleurs, **les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** rappellent que la fiscalité en vigueur constitue également un facteur d'attractivité. Or, l'avant-projet d'ordonnance va alourdir la fiscalité sur les immeubles de bureaux. Ceci alors qu'aujourd'hui la politique fiscale pratiquée dans le Brabant flamand et le Brabant wallon est déjà plus attrayante⁴. En effet, la volonté de renforcer l'effet dissuasif du dispositif de la charge environnementale induit l'augmentation significative des montants dus pour chaque emplacement de parking excédentaire, singulièrement dans les zones les plus accessibles de Bruxelles (zones A et B). À cet égard, il y a lieu de s'interroger quant à la légitimité d'augmenter de manière non proportionnelle les emplacements de parking excédentaires. Cette interrogation est d'autant plus justifiée lorsqu'il est constaté que 37% des places de stationnement ont été conservées moyennant le paiement de la charge environnementale, ce qui démontre que ces places de stationnement excédentaires « hors voirie » sont nécessaires et ne sont pas conservées inconsidérément.

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes considèrent les montants envisagés prohibitifs, eu égard aux facultés contributives des redevables de la charge environnementale. En outre, **ces organisations** constatent qu'il est prévu que l'augmentation de la charge environnementale soit immédiatement applicable à tous les redevables à partir de 2025 (et non plus liée à la validité du permis). Ce choix va confronter certains exploitants de parking à des augmentations significatives et imprévisibles des montants dus ce qui va contraindre leurs stratégies de gestion à long terme de leurs patrimoines immobiliers. Dans ce contexte, elles craignent que certains exploitants de parking soient contraints à l'arrêt définitif de leurs activités.

Enfin, **les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** s'inquiètent des conséquences de ce projet de réforme du COBRACE sur l'attractivité du marché bruxellois immobilier en termes d'investissements, notamment eu égard à la perte de valeur des immeubles ayant un nombre d'emplacements de parking excédentaires par rapport aux normes établies (NDLR : **ces organisations** estiment la perte de valeur immobilière directe à 30.000 € par emplacement de parking). Elles constatent qu'aucune contrepartie (financière ou autre) n'est prévue à cet effet.

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes rappellent que le marché immobilier est déjà souffrant⁵, alors que le parc immobilier de bureaux bruxellois est d'une importance capitale pour notre Région (la Région de Bruxelles-Capitale, avec 13 millions de m² de bureaux, est le deuxième plus grand centre administratif du monde).

Eu égard à ces éléments, **les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** considèrent que cette réforme du COBRACE aura indiscutablement une incidence négative sur l'attractivité économique et le solde migratoire économique de la Région de Bruxelles-Capitale. Ceci alors que le contexte actuel constitue déjà une source d'inquiétudes.

⁴ <https://www.beci.be/bruxelles-la-foire-aux-taxes-sur-les-bureaux/>.

⁵ M. REVIERS, "Krimp kantorenmarkt lijkt definitief ingezet", Expertise News, 12 juin 2023.

Dès lors, **les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** s'opposent fermement aux dispositions envisagées dans le cadre de cette modification de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le COBRACE et de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.

Les organisations représentatives des travailleurs estiment essentiel d'assurer le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale et de veiller à garantir son attractivité. À cet égard, **ces organisations** estiment nécessaire de prendre en considération les inquiétudes venant d'être exprimées.

Néanmoins, **les organisations représentatives des travailleurs** tiennent également à relativiser la perte d'attractivité économique de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, elles soulignent que, selon les données fournies par la Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Transition économique, Barbara TRACHTE, la tendance du nombre d'entreprises présentes en Région de Bruxelles-Capitale est à la hausse, ceci quelle que soit la taille des entreprises.

NOMBRE D'ENTREPRISES PRÉSENTES EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE			
	2018	2019	2022
Micros entreprises (- 10 ETP)	103.921	106.342	113.656
Petites entreprises (entre 10 et 50 ETP)	3.189	3.326	3.411
Moyennes entreprises (entre 50 et 250 ETP)	781	799	860
Grandes entreprises (+ de 250 ETP)	352	358	359
Total	108.243	110.825	118.286
<i>Données fournies par la Secrétaire d'Etat à la Transition économique Barbara TRACHTE</i>			

Ces organisations notent par ailleurs que le nombre de travailleurs au sein du secteur privé en Région de Bruxelles-Capitale suit la même tendance (NDLR : 391.141 ETP en 2018, 394.170 ETP en 2019 et 402.924 ETP en 2022). Bien que ni la ventilation en fonction de leur taille, ni le nombre précis de travailleurs ne soient disponibles, elles constatent que cette évolution a été très récemment confirmée dans la mesure où 119.374 entreprises étaient recensées en octobre 2023 (+1.088 entreprises par rapport à 2022).

En outre, **les organisations représentatives des travailleurs** rappellent que le COBRACE (et sa réforme telle qu'envisagée par le présent avant-projet d'ordonnance) a pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction de la congestion. **Ces organisations** soulignent que ces éléments contribuent tant à la qualité de vie des Bruxellois et des travailleurs actifs dans la Région de Bruxelles-Capitale, qu'à l'attractivité de cette dernière (à titre d'exemple, les plans de stationnement ont contribué à l'attractivité de villes comme Anvers, Gand ou Louvain).

Concernant le dispositif de la charge environnementale, **les organisations représentatives des travailleurs** estiment que le dispositif est lisible et permet aux gestionnaires de parking de prévoir les coûts inhérents à leurs activités. En outre, elles rappellent que le paiement de la charge

environnementale pour les places excédentaires n'est pas la seule solution s'offrant aux exploitants de parking. Il y a également la possibilité de mettre ces places à disposition du public, ce qui augmente l'offre de stationnement. Enfin, **ces organisations** soulignent que la réforme envisagée entend pallier le traitement discriminatoire subi par les exploitants de parking en fonction de leur date d'entrée dans le dispositif du COBRACE (fonction de la date de leur permis d'environnement).

Plus globalement, **les organisations représentatives des travailleurs** constatent que les montants de la charge environnementale collectés annuellement alimentent le « Fonds climat » (NDLR : entre 2016 et 2023, le dispositif de la charge environnementale a alimenté ce Fonds à hauteur de 11,05 millions d'euros). Or, **ces organisations** considèrent que la lutte contre le dérèglement climatique et la construction d'une résilience face aux changements climatiques sont des enjeux majeurs de nos sociétés eu égard, notamment aux effets socio-économiques considérables de ce phénomène (dégâts causés par les phénomènes météorologiques extrêmes, effets sur la santé, disponibilité de ressources naturelles, perturbations dans les chaînes d'approvisionnement, coûts liés à l'adaptation aux changements climatiques, migrations de population...). Elles rappellent, en outre, que l'inaction face au dérèglement climatique entraînera des coûts bien plus élevés que ceux associés à la mise en œuvre de solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, prévenir les impacts négatifs et promouvoir la durabilité.

Bien qu'ayant exprimé des points de vue divergents, l'ensemble des partenaires sociaux s'accorde sur la conclusion suivante :

Brupartners plaide pour une politique de stationnement :

- Efficace en mettant à disposition un nombre suffisant d'emplacements de parage pour ceux qui en ont besoin ;
- Contribuant au développement et à l'attractivité économique de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- Évolutive en prévoyant la possibilité d'ajustements en fonction, outre de la concrétisation de ses objectifs, des effets socio-économiques, des retours de terrain et des évolutions des dynamiques sociales ;
- Concertée notamment avec les partenaires sociaux (tant au niveau interprofessionnel, sectoriel qu'au niveau de l'entreprise) ainsi qu'avec les riverains et les autres niveaux de pouvoir, singulièrement les communes ;
- Contributive à la promotion d'une mobilité durable/active et à l'utilisation rationnelle des véhicules individuels (parkings incitant à l'utilisation des transports en commun et aux modes de transport actifs) ;
- Équitable socialement en veillant à anticiper et limiter/éviter les impacts sur des groupes susceptibles d'être affectés de manière disproportionnée (par exemple, les personnes à faible revenu), en prévoyant une politique tarifaire juste et en investissant dans les alternatives au transport individuel.

1.5 Impacts pour les ménages et les travailleurs

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes estiment que l'absence de cohérence en matière de stationnement exerce une pression à la fois sur le stationnement « en » et « hors » voirie (voir supra) et impacte :

- L'accessibilité à leur logement pour les ménages disposant d'un véhicule⁶ (besoin d'un accès à un emplacement de parking à proximité de leur domicile). Cet emplacement peut être situé « en voirie » via une carte de stationnement « riverain » (aujourd'hui, le stationnement « en voirie » à lui seul n'est pas en mesure d'absorber l'ensemble de la demande de stationnement des ménages) ou « hors voirie » via la disponibilité d'un emplacement de parking lié au logement. En outre, le besoin d'accéder à un emplacement dépasse le cadre de la voiture individuelle. En effet, la possession de différents types de véhicules (par exemple un vélo électrique ou un vélo cargo) peut induire une demande en stationnement d'un ménage. À cet égard, il est rappelé la demande de prévoir un ratio « 1 appartement / 1 place de parking » adjoint de dispositions permettant l'accessibilité des parkings concernés au public (ceci afin de rendre possible la mise à disposition de places de stationnement souterraines pour les visiteurs) lorsque des projets urbanistiques sont élaborés. Il pourrait également être opportun de prévoir que les places de parking non vendues dans les immeubles résidentiels puissent être rendues publiques afin que des habitants du quartier puissent y louer une place. Ceci devrait être prévu dans le permis d'environnement afin de réduire l'impact sur les investissements d'une part et sur le parking en voirie d'autre part ;
- L'accès à leur lieu de travail pour les travailleurs n'ayant pas d'autres options que se déplacer en véhicule motorisé (en raison de sites peu accessibles en transports en commun, d'horaires de travail...). De plus, en réduisant substantiellement l'offre de stationnement dans les bureaux (ou en augmentant substantiellement son coût), les travailleurs de ce secteur se voient discriminer par rapport aux personnes actives dans les secteurs non concernés par l'application du volet stationnement du COBRACE (activités productives, commerces, équipements d'intérêt collectif...).

Les organisations représentatives des travailleurs estiment nécessaire de veiller à la cohérence de la politique de stationnement « en » et « hors » voirie et à l'accessibilité des lieux de travail et des logements. Elles soulignent notamment que seule une minorité de ménages bruxellois possède une voiture et qu'un ratio 1 appartement / 1 place de parking reviendrait à encourager un mouvement vers plus de possession automobile. À cet égard, **ces organisations** rappellent que l'un des objectifs du COBRACE consiste à favoriser la reconversion des parkings existants en parkings riverains ou parkings publics, notamment en facilitant la mutualisation des emplacements.

Plus globalement, **les organisations représentatives des travailleurs** soulignent que le COBRACE dépasse la question du stationnement et s'inscrit dans le cadre de la lutte contre le dérèglement climatique et de la construction d'une résilience face aux changements climatiques qui sont des enjeux majeurs de nos sociétés (voir supra).

2. Considérations particulières

2.1 Stationnement et électromobilité

Dans un contexte de promotion de l'électromobilité, le Gouvernement a exprimé sa volonté de déployer prioritairement des bornes de recharge « hors voirie ». Des ratios de points de recharge pour les parkings hors voirie sont également imposés. En outre, les ménages sont demandeurs

⁶ En 2022, 45% des ménages de la Région de Bruxelles-Capitale possédaient au moins une voiture.

d'infrastructures de recharge pour leur(s) véhicule(s) électrique(s) (tant à domicile, que sur leur lieu de travail).

Dans ce contexte, **Brupartners** s'interroge quant à l'opportunité de dispositions conduisant potentiellement à la suppression d'emplacements de parking « hors voirie » réduisant d'autant les opportunités d'accessibilité à des infrastructures de recharge. Ceci d'autant que l'installation de bornes de recharge « en voirie » représente une certaine forme de privatisation de l'espace public.

Concernant le stationnement souterrain des véhicules électriques, **Brupartners** insiste pour qu'il soit tenu compte des prescriptions du SIAMU dans ce domaine.

2.2 Parking public

Brupartners estime que la définition de la notion de « parking public » et le dispositif mobilisant trois facteurs⁷ afin de distinguer les « faux parkings publics » (c.-à-d. des parkings desservant majoritairement des bureaux et donc devant être soumis au COBRACE) des vrais « parkings publics de desserte » (sortant du champ d'application du COBRACE) manquent de clarté et sont peu intuitifs. Il invite dès lors à consentir les efforts nécessaires afin d'informer les acteurs concernés par ce dispositif (par exemple en proposant un simulateur permettant aux exploitants de vérifier la catégorie de leur parking).

Par ailleurs, **Brupartners** demande de bien s'assurer que le facteur « R » ne soit pas trop défavorable à une utilisation d'un parking par des riverains (acteurs pouvant potentiellement laisser leur voiture dans un parking plusieurs jours d'affilée).

2.3 Mutualisation

Brupartners prend acte de la volonté d'établir un fondement juridique pour permettre la mutualisation de parkings non soumis à la charge environnementale.

Brupartners estime que l'effectivité de la mise en œuvre des mutualisations de parkings aura à être effectivement contrôlée.

Enfin, **Brupartners** constate que l'article 2.3.54*bis* impose aux titulaires de permis d'environnement qui souhaitent faire valoir des surfaces de bureaux voisins pour permettre à ces derniers de bénéficier d'emplacements de parking (non soumis à la charge environnementale), de joindre une déclaration contenant des informations étant en réalité détenues par une partie tierce (à savoir l'entreprise qui souhaite bénéficier d'emplacements de parking hors COBRACE). Or, le §3 de cet article précise que le titulaire de permis est solidairement responsable avec le déclarant, de l'exactitude des données fournies. À ce titre, **Brupartners** estime que cette responsabilité solidaire du titulaire du permis d'environnement est difficilement justifiable dans ce cas. Il plaide plutôt pour la détermination d'un mécanisme garantissant qu'un titulaire de permis ne puisse être tenu responsable d'éléments sur lesquels il n'a pas de contrôle.

⁷ Facteur « A » (pourcentage d'arrivée durant l'heure de pointe), facteur « R » (taux de rotation) et facteur « N » (occupation du parking la nuit).

2.4 Zones d'accessibilité

Brupartners constate que l'évaluation des critères déterminant la zone d'accessibilité d'un site (ABC) intervient au seul moment de la demande de permis d'environnement. Il suggère de prévoir la prise en compte d'éléments évolutifs impactant l'accès à un périmètre (travaux de longue durée, nouvelle ligne de transport en commun...).

2.5 Calcul de la charge environnementale

Brupartners demande de veiller à assurer la transparence dans l'établissement et l'application du calcul de la charge environnementale. À cet égard, il suggère d'inscrire la formule telle que reprise dans la note au Gouvernement ainsi que l'index de base qui sera d'application dans les dispositions légales du COBRACE.

2.6 Protection des données

Brupartners insiste pour que les exigences minimales à remplir pour qu'un parking puisse être reconnu comme « parking public de desserte » (conditions d'exploitation et obligation de transmission de données commerciales) soient conformes à la réglementation européenne sur la protection des données.

2.7 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, **les organisations représentatives des travailleurs** insistent pour que les plans de déplacements d'entreprise (PDE) abordent la thématique du stationnement et les mesures à mettre en œuvre pour respecter les dispositions du COBRACE.

Par ailleurs, **ces organisations** estiment qu'il serait opportun soit d'élargir le champ d'application des PDE à de plus petites entreprises (NDLR : la réalisation de PDE est actuellement imposée 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. **Ces organisations** estiment en effet que la participation des travailleurs permettra de soutenir davantage les changements de comportement en matière de modes de déplacement ambitionnés par la Région de Bruxelles-Capitale.

2.8 Définition d'emplacement de parcage

Brupartners souligne que la différence entre un emplacement de parking pour les motos et un emplacement de parking pour les voitures n'est pas prise en considération par la définition d'emplacement de parcage.

*
* *