

**PROJET DE CIRCULAIRE N°18 RELATIF A LA LIMITATION DES  
EMPLACEMENTS DE PARCAGE**

**AVIS DE LA COMMISSION REGIONALE DE DEVELOPPEMENT**

---

Suite à la demande de consultation du Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire, la Commission a examiné le projet de circulaire dans les délais fort courts qui lui étaient impartis. Après avoir entendu un représentant du Secrétaire d'Etat présenter le projet lors de la séance plénière du 2 mai 2002, la Commission a consacré à la circulaire, les séances des 7, 16, 22, 23 et 30 mai, soit 19 heures, ceci en pleine période de travail sur le traitement de l'enquête publique relative au projet PRD. Elle a émis, lors de la séance plénière du 30 mai 2002, l'avis suivant :

**REMARQUES GENERALES :**

La Commission prend acte de l'initiative du Gouvernement en faveur de la réduction des emplacements de parkings, mais déplore le manque d'analyse préalable, en particulier quant aux effets de l'application de la circulaire.

L'objectif majeur de la politique de mobilité est d'opérer un transfert modal de la voiture particulière vers les transports en commun, afin de diminuer la congestion automobile. La Commission souligne que l'application de mesures restrictives en matière de stationnement, afin d'atteindre cet objectif, ne peut se faire que si elle est accompagnée simultanément des mesures suivantes, d'ailleurs prévues par le projet de PRD :

- l'augmentation significative de l'offre des transports en commun, liée à une campagne promotionnelle;
- la mise en œuvre d'une politique efficace de parcage en voirie dans les rues commerçantes avec, entre autres, le respect des aires de livraison et d'un système rotatif efficace;
- une meilleure promotion des parkings publics, avec amélioration de la sécurité, de leur signalisation, une tarification adaptée aux objectifs poursuivis ;
- la gestion du stationnement riverain en fonction de la morphologie des quartiers.

**Référence au PRD :**

La Commission constate, qu'au point 8 de la priorité 8 (Mobilité) du projet de PRD, le Gouvernement indique : "La région propose une révision de la circulaire De Saeger du 17 juin 1970. (...)" et développe en plusieurs alinéa les orientations de la nouvelle circulaire.

Il apparaît donc que, pour le Gouvernement, le projet de nouvelle circulaire doit constituer une mesure d'exécution du PRD.

La Commission a aussi remarqué qu'après avoir exposé le projet de circulaire et alors que celui-ci ne contient aucune référence au projet de PRD, le délégué du Secrétaire d'Etat, dans ses réponses, a renvoyé à plusieurs reprises à ce dernier.

Or, la Commission n'a pas encore remis son avis sur ce projet et par conséquent, ne s'est pas encore prononcée sur le contenu de son chapitre mobilité.

La Commission estime donc que par souci de cohérence juridique et conceptuelle, il serait préférable que le Gouvernement attende d'avoir arrêté le texte définitif du PRD d'ici à quelques mois, avant d'arrêter celui de la circulaire.

### **Exposé des motifs**

La Commission estime que la circulaire doit mieux mettre en évidence le fait qu'elle doit tenter de concilier, dans le but d'une amélioration globale de la mobilité dans la Région, deux ordres d'impératifs:

- la nécessité pour les entreprises que leurs immeubles soient pourvus d'équipements de parcage répondant aux conditions d'une accessibilité optimale et correspondant aux besoins liés à leurs activités, et
- la nécessité de la réduction du nombre d'emplacements de parkings, afin de favoriser un transfert modal en faveur des transports en commun.

### **Impact de la circulaire**

La Commission demande qu'il y ait adéquation des mesures qui font l'objet de la circulaire par rapport aux objectifs volontaristes annoncés dans le PRD.

Elle demande d'autre part que ses effets, à long terme, soient mesurés par rapport à la situation globale existante résultant en grande partie de l'application de la circulaire DE SAEGER.

Par ailleurs, modifier le choix modal des automobilistes par une diminution de l'offre de parking en ville, n'a d'effet que sur ceux à qui est offerte une alternative transports en commun efficace.

Or la moitié d'entre eux (Etude IRIS) viennent de domiciles situés hors RBC et n'auront d'alternative transports en commun, qu'avec le RER d'une part et des parkings de dissuasion proche du domicile de départ, donc à l'extérieur de la Région, d'autre part.

### **Aspect juridique et réglementaire :**

La Commission fait remarquer que la circulaire étant rédigée comme un arrêté tend à faire croire qu'elle a une valeur réglementaire, alors que ce n'est pas le cas.

Le représentant du Secrétaire d'Etat a expliqué que le choix de procéder par circulaire permettait plus de souplesse dans l'application des règles, mais ces arguments ne sont pas convaincants : la Commission fait remarquer que le RRU, acte à caractère réglementaire, peut également prévoir des lignes de conduites souples avec modulations selon certains paramètres, et que l'OOPU (art. 116-118) autorise des dérogations motivées pour des situations particulières.

La circulaire ne peut s'opposer aux dispositions existantes des PCD et des PPAS et un règlement aurait plus de poids pour, comme le dit le projet de circulaire, « donner une ligne de conduite générale en cette matière aux plans communaux »

La Commission s'interroge également sur la valeur juridique de la circulaire. Il existe, traditionnellement, deux catégories de circulaires : les circulaires interprétatives et les circulaires réglementaires. Les premières n'ajoutent rien à l'ordonnancement juridique existant. Elles ne font qu'exprimer le point de vue de l'administration quant à la portée ou à la compréhension que reçoivent, de sa part, des textes légaux et réglementaires. Ces circulaires sont parfaitement admissibles car elles ne portent en rien préjudice aux droits des tiers et ne leur sont d'ailleurs pas opposables. Le meilleur exemple en est le Commentaire des Impôts sur les Revenus qui exprime le point de vue de l'administration fiscale sur la manière de comprendre le Code des Impôts sur les Revenus.

La seconde catégorie de circulaires comprend les circulaires réglementaires. Bien loin de procéder à l'interprétation d'un texte légal ou réglementaire préexistant, elles ajoutent à l'ordonnancement juridique en disposant par voie générale et abstraite. La valeur de ces circulaires a toujours prêté à discussions. En effet, leurs textes n'étant généralement pas soumis à l'avis préalable de la section de législation du Conseil d'État, alors même qu'il s'agit de normes à portée réglementaire, elles encourent régulièrement la censure de la section d'administration de cette juridiction.

Interrogé sur ce point et les craintes à avoir sur la pérennité de la circulaire, le représentant du Secrétaire d'Etat a indiqué, sans doute pour esquiver la critique de légalité du procédé, que la circulaire sera appliquée par les communes et l'administration régionale sans qu'il n'y soit fait ouvertement référence. Autrement dit, elle constituera une ligne de conduite dont il sera possible de se départir. Dans cette perspective, le recours à la circulaire offrirait plus de souplesse que l'insertion d'un nouveau titre dans le règlement régional d'urbanisme.

Si tel devait être le cas, la Commission s'interroge alors sur les garanties offertes par la circulaire aux demandes de permis ou de certificat d'urbanisme. En effet, si la circulaire est dépourvue d'effet réglementaire, sa méconnaissance par une commune ou par un fonctionnaire régional ne pourra donner lieu à aucun contrôle, qu'il soit de nature juridictionnelle (recours au Conseil d'État), ou de nature administrative (recours administratif organisé devant le collège d'urbanisme). En effet, exercer un contrôle au regard de la circulaire équivaudrait à en accepter la nature réglementaire, ce qui ne peut légalement se faire.

En outre, la Commission doute quelque peu que, dans la pratique, certaines décisions prises par les communes n'invoqueront expressément le texte de la circulaire, notamment pour justifier, par référence à un texte régional, des décisions défavorables au demandeur de permis.

La Commission a pris note des explications du délégué du Secrétaire d'Etat, indiquant que le choix de procéder par circulaire était aussi motivé par la nécessité d'uniformiser les pratiques administratives et de consolider au niveau régional ce que l'administration applique comme règles. La Commission attire toutefois l'attention du Gouvernement sur l'avis de la Commission de Mobilité qui évoque le fait que cette circulaire ne devrait avoir qu'un caractère provisoire et intermédiaire :

« La Commission estime qu'à terme la réglementation relative au stationnement devrait être reprise dans un règlement plus durable qu'une circulaire. Cependant et compte tenu de l'intérêt de disposer d'une référence adaptable et modifiable aisément pour tenir compte des expériences à acquérir et de l'évolution de l'amélioration de la desserte du réseau des transports en commun, la Commission approuve le choix de maintenir (temporairement) la réglementation relative au stationnement sous forme de circulaire. »

### **Publication au Moniteur belge**

La Commission s'interroge également sur la publicité qui sera réservée à cette circulaire. Le texte actuel indique implicitement que celle-ci sera publiée au Moniteur belge. Il faudra en tout état de cause qu'elle le soit.

### **Note particulière**

Dans le point 4 - Contexte réglementaire (p.4), la circulaire fait référence à l'ordonnance du 30 juillet 1992 relative au permis d'environnement, alors que cette ordonnance a été remplacée par celle du 5 juin 1997.

### **Lien avec le permis d'Environnement :**

La Commission constate qu'alors que le projet de circulaire fait, au point 4 de son préambule, un simple renvoi à la législation relative au permis d'environnement, le Gouvernement, au point 8 de la priorité 8 (Mobilité) du projet de PRD, indique :

- « Le principe de base prévoit un nombre maximal d'emplacements autorisés (au lieu d'un minimum), lors de la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement pour la construction ou la rénovation d'immeubles, à l'exclusion des logements . Ce maximum est fixé en fonction de la qualité de la desserte des transports en commun».
- « Dans les immeubles existants, la mise en place de limitation du stationnement hors voirie s'appuiera notamment sur le permis d'environnement. A cet effet, des normes de capacité de stationnement hors voirie seront établies en fonction des critères tels que l'accessibilité, la desserte des transports en commun, la localisation et la fonction économique concernée. L'élaboration d'un plan de déplacements d'entreprise sera un des éléments requis pour la modulation des normes de stationnement appliquées par le permis d'environnement. A défaut de mettre sur pied, dans un certain délai, un plan de déplacements efficace, l'entreprise pourra faire l'objet d'une taxation de ses emplacements de stationnement. »
- « La définition des normes de stationnement sera effectuée lors de la prolongation, du renouvellement ou de l'extension des permis d'environnement de classe 1 ».
- « En ce qui concerne les parkings publics, les éléments suivants seront pris en compte lors de la délivrance ou du renouvellement des permis d'environnement afin d'améliorer leur taux d'occupation : fléchage dynamique, tarification cohérente avec celle des parkings en surface, contrôle par la police et répression des contrevenants en surface, amélioration de la sécurité, facilités pour les riverains aux heures creuses et pour les commerces ».

Le texte du projet de circulaire ne reprend pas et ne précise pas ces considérations importantes quant au rôle du permis d'environnement en matière de stationnement hors voirie.

La commission est partagée sur le fait d'introduire ou non cette matière dans la circulaire :

a) *12 membres considèrent que l'utilisation du permis d'environnement doit permettre en fonction des normes définies dans la circulaire, une révision à la baisse du parking dans les bâtiments existants, comme cela est proposé dans la politique de mobilité décrite dans le projet de PRD.*

*Ils font remarquer, en effet, que le renouvellement du permis d'environnement qui doit se faire tous les 15 ans et au cours duquel l'autorité délivrante peut revoir les conditions d'exploiter n'est pas pris en compte dans la circulaire.*

*Ces membres estiment que la solution ne peut se trouver qu'en articulant de manière beaucoup plus étroite, le permis d'Environnement avec le permis d'Urbanisme. Autrement, le système prôné n'entraînera qu'un très maigre progrès du point de vue mobilité.*

*Ils rejoignent l'avis d'une majorité de la Commission de Mobilité qui estime que « le champ d'application du projet – uniquement les nouvelles demandes de permis d'urbanisme et de permis de lotir – est trop limité pour avoir un véritable impact sur le problème de la mobilité. La circulaire fait allusion aux études d'incidences et aux permis d'environnement. Les places de stationnement existantes ne peuvent être considérées comme un « droit acquis ». Une réévaluation à l'occasion du renouvellement des permis d'environnement conformément aux dispositions légales (tous les 15 ou 20 ans) doit pouvoir mener à une révision du nombre de places de stationnement exploitables.*

*Cela devrait également être le cas pour les demandes d'urbanisme concernant les rénovations en profondeur. En effet, la circulaire manquerait de crédibilité si elle n'était pas applicable dans un domaine qui concentre actuellement une grande partie des activités de construction et qui peut avoir des répercussions considérables sur les flux de mobilité dans la ville.*

**b) 9 membres ne peuvent souscrire à l'extension de l'application de ces dispositions aux permis d'environnement, et plus particulièrement lors des décisions de renouvellement de ceux-ci. Cette matière doit faire l'objet de "normes de stationnement", comme le prévoit le projet de PRD.**

*La circulaire ne peut avoir d'effet rétroactif. Elle ne pourrait avoir pour effet de remettre en question des investissements réalisés en exécution de permis d'urbanisme, dont la durée n'est légalement pas limitée dans le temps.. En disposer autrement serait faire fi de toute sécurité juridique.*

*Ces membres se réfèrent par ailleurs aux 'considérations générales' exprimées lors des travaux du Conseil économique et social sur cette question: Le Conseil rappelle, quant à la remise en question éventuelle des emplacements de parcage autorisés dans les immeubles existants, les termes de son avis sur le projet de PRD, antérieur à l'examen de la présente circulaire : le Conseil rejette la possibilité de réduire systématiquement le nombre de parkings autorisés dans les immeubles existants, notamment en remettant en cause la teneur des permis d'environnement délivrés antérieurement. Cette mesure est de nature à augmenter la demande de stationnement en surface, ce que le projet de PRD cherche par ailleurs à combattre ».*

*L'effet "limité" de la nouvelle circulaire, en raison de son application aux seules nouvelles demandes de permis, et la progressivité dans le temps de son impact sur le volume de la circulation automobile, sont d'autre part cohérents avec le projet de PRD. L'objectif des mesures restrictives en matière de circulation automobile est d'inciter au "transfert modal", ce qui suppose une "montée en puissance" de l'offre de transports en commun permettant à la Région d'atteindre "progressivement" les objectifs que s'est fixé le "Plan Iris" en matière de transfert modal pour les déplacements "domicile-travail".*

*Si la circulaire était d'application immédiate à l'ensemble des immeubles, sans alternative qui permette d'absorber progressivement et efficacement ce "transfert modal", elle créerait des problèmes irréversibles d'accessibilité aux immeubles concernés mais sans résoudre les problèmes de congestion du trafic.*

*Elle comporterait, en outre, un réel impact négatif sur la fonction commerçante de nature à compromettre sa revitalisation comme son développement.*

*Par identité de motifs, la circulaire ne peut s'appliquer aux opérations de rénovation, hormis les demandes de 'démolition-reconstruction' qui s'apparentent à de nouvelles constructions ».*

## **Chapitre 1. Généralités**

### **Section 1. Champ d'application – Construction neuve – rénovation lourde - rénovation**

La circulaire indique qu'elle s'appliquera aux demandes de permis d'urbanisme et permis de lotir introduites après sa publication. Il conviendrait que le texte précise l'objet sur lequel portent ces demandes de permis .

Si, ainsi qu'il a été déclaré par le délégué du Secrétaire d'Etat, bien que le texte du projet de circulaire ne le précise pas, cette dernière ne s'appliquait qu'aux bâtiments neufs, la Commission fait remarquer que cela ne respecte pas le projet de PRD dans lequel le Gouvernement indique (au chapitre 8 de la priorité 8) « Le principe de base prévoit un nombre maximal d'emplacements autorisés (au lieu d'un minimum), lors de la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement pour la construction ou la rénovation d'immeubles, à l'exclusion des logements . Ce maximum est fixé en fonction de la qualité de la desserte des transports en commun».

La Commission n'a pu trouver d'unanimité sur cette question :

a) *12 membres estiment qu'il faudrait davantage de cohérence entre les objectifs politiques de la circulaire et les mesures prises dans les domaines d'application comme la rénovation qui n'est pas visée par cette circulaire, selon la déclaration du délégué du Secrétaire d'Etat.*

*Ils estiment en effet, que si la circulaire ne s'applique pas à la rénovation, contrairement à ce qui est proposé dans le projet de PRD, on constatera une augmentation de l'offre de stationnement hors voirie, notamment en zone C.*

*La circulaire doit préciser que « la rénovation ou la démolition-reconstruction ne peut avoir pour effet une augmentation du nombre d'emplacements existants préalablement. En outre le nombre d'emplacements autorisés ne pourra dépasser les quotas autorisés pour la construction neuve ».*

b) *9 membres estiment que la circulaire ne peut être d'application que pour les bâtiments neufs, dans les opérations de construction ou de démolition-reconstruction et que, pour ces*

*deux cas, les quotas autorisés doivent être identiques. Il ne saurait être question d'inclure la rénovation, même lourde, dans le champ d'application de la circulaire. Cela pourrait avoir pour effet la non réalisation d'investissements d'entretien et de rénovation nécessaires et l'apparition à terme de chancres urbains, ce que la Région ne souhaite pas. Ils demandent de préciser dans la circulaire définitive, le champ d'application en matière de construction (la limiter à la construction neuve et à la démolition / reconstruction de telle manière qu'elle ne s'applique pas à la rénovation lourde).*

Par ailleurs, la Commission unanime rejoint la Commission de Mobilité qui estime que : « devrait être éclaircie la situation du changement d'affectation lequel pourrait, en vertu des normes, entraîner une caducité du permis initial ou au moins impliquer une adaptation du nombre des emplacements de parking ».

## **Section 2 . Définitions :**

Outre les lacunes à combler dans la définition du glossaire, certains termes sont définis, mais ne reviennent pas dans le texte de la circulaire (parking souterrain, zone d'activités...) alors que d'autres sont repris dans le texte mais ne sont pas définis (immeubles de logement collectifs, grands immeubles d'entreprises).

Dans le cadre de la définition du parking souterrain, il est précisé qu' « est également considéré comme souterrain le parking ou la partie de parking fermé sur plus de 75 % de son périmètre » . Que faut-il entendre par fermé (couvert, grillagé mais à l'air libre...) ? La Commission propose de suivre la Commission de Mobilité et de prendre en compte la notion de « parking couvert ».

Si seule une partie du parking est fermée à concurrence de plus de 75 % de son périmètre, la qualification de parking fermé s'applique-t-elle exclusivement à cette partie (alors qu'on dit que la fermeture sur 75 % suffit pour conférer la qualité de parking fermé) ou vise-t-elle l'ensemble du parking ?

La Commission demande que des dimensions maximales de surfaces soient fixées par emplacement de parking.

Les zones d'activités énumérées (ZFM, ZIU, ZAPT,ZA) ne visent pas les ZM, les ZIR ou les zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public. Il faut supprimer cette définition qui n'intervient que dans l'explication de la méthodologie de délimitation de la zone D page 10.

Les « immeubles de logements collectifs » (p.8) ne sont pas définis. (quelle différence avec les immeubles à logements multiples ?)

Le « grand immeuble d'entreprises » n'est pas défini. (p.14)



La Commission fait remarquer que la circulaire ne mentionne pas explicitement le terme « lotissement » et qu' il y aurait lieu de le faire et de le définir clairement.

La Commission demande également qu'une définition du terme « construction » soit donnée.

La Commission appuie la suggestion de la Commission de Mobilité de donner des précisions dans la définition du « parking vélo »

« Celle-ci pourrait se définir de la manière suivante :

parking vélo : pièce d'accès aisé et équipée d'une porte avec serrure ou d'arceaux comme décrits ci-après, ou espace couvert d'accès aisé (à proximité immédiate des accès au bâtiment et au niveau « zéro », ou éventuellement au niveau -1 si les rampes d'accès n'excèdent pas 5%) équipé d'arceaux permettant le cadénassage efficace des deux roues d'un vélo et du cadre (par exemple, barres en « U renversé » d'environ 60 cm de largeur et d'environ 65 cm de hauteur (cfr plan norme AED -A1/202/09). » ;

Elle demande également que soient précisées les définitions des termes suivants :

« parking visiteurs » : il y a lieu d'ajouter à la définition « en ce compris ceux des services de livraison et de maintenance sous-traitants de l'entreprise » ;

Elle demande également d'ajouter la définition : « surface plancher » en reprenant la définition du glossaire du PRAS : « Totalité des planchers mis à couvert et offrant une hauteur libre d'au moins 2,20 m dans tous les locaux, à l'exclusion des locaux situés sous le niveau du sol qui sont affectés au parcage, aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts. Les dimensions des planchers sont mesurées au nu extérieur des murs de façades, les planchers étant supposés continus, sans tenir compte de leur interruption par les cloisons et murs intérieurs, par les gaines, cages d'escaliers et d'ascenseurs ».

Remplacer véhicule fonctionnel par : véhicule utilitaire et ajouter la définition suivante :

« Véhicule nécessaire aux activités techniques de l'entreprise (livraisons, dépannages, etc.) ».

Ajouter la définition : « Véhicule de service » :

« voiture particulière affectée ou non à un chauffeur, utilisée régulièrement pour les activités commerciales ou administratives des entreprises ».

## **Chapitre II .Les logements :**

### **Section 1 :Dispositions communes**

La disparité des conditions dans lesquelles des logements neufs sont construits en région de Bruxelles-Capitale ne permet pas de fixer des règles uniformes, applicables à toutes les situations.

Imposer un nombre minimum de parkings pour des logements multiples pourrait rendre impossible la construction d'immeubles dans les centres urbains.

En effet, la largeur des façades des terrains et/ou leur profondeur peuvent constituer des contraintes insurmontables empêchant purement et simplement la construction de l'immeuble.

La Commission considère en conclusion que les immeubles de logement doivent être retirés du champ d'application de la circulaire.

A titre subsidiaire, elle formule les commentaires suivants à propos des "immeubles à logements multiples" :

la Commission s'oppose à l'imposition de construire un minimum de parkings par logement considérant qu'il s'agit d'un encouragement à la motorisation des habitants, particulièrement dans les parties du territoire urbain bien desservies par les transports publics et dans les zones densément bâties dans lesquelles la pression automobile constitue un frein sérieux à l'attractivité des quartiers.

Elle estime qu'il y a lieu de distinguer les petits immeubles à appartements des grands, considérant que pour ces petits immeubles, l'imposition de construire un parking souterrain est de nature à dissuader la mise sur le marché de logements à des prix attractifs pour les habitants à revenus moyens.

Elle considère pour la même raison que l'imposition de normes minimales aux logements à vocation sociale doit être supprimée sur l'ensemble du territoire régional. Elle attire l'attention du gouvernement sur les conséquences de l'application de la circulaire sur le renchérissement du coût de mise sur le marché des grands logements (+ de 150m<sup>2</sup>) destinés aux revenus moyens et inférieurs alors que ceux-ci font cruellement défaut.

**Chapitre III . Les entreprises :**  
**Section 1 Les véhicules du personnel**  
**Sous-section 1 .Généralités**

1. Principe de calcul

La Commission soulève le fait que la circulaire prend comme référence le « nombre d'emplois » dans l'immeuble, pour les petits immeubles et pour les immeubles destinés à d'autres affectations que le bureau, pour établir le nombre d'emplacements de parking. Elle fait remarquer qu'il s'agit là d'une « nouvelle notion » en Urbanisme et que ce critère est difficilement applicable au moment de l'examen de la demande de permis d'urbanisme ou de lotir. Toutefois, il pourrait s'appliquer au moment de l'exploitation et donc être évalué dans le permis d'environnement.

La détermination du nombre de parkings en fonction du nombre d'emplois pour les nouveaux immeubles des entreprises hors bureaux est aberrante étant donné que, dans le cadre de nouveaux immeubles, les occupants ne sont pas toujours connus (cas des promotions « en blanc ») et que, même s'ils le sont, ils peuvent rapidement changer.

Dans les productions immobilières « blanches », on ne peut effectivement pas définir le nombre d'emplois d'autant plus que cela change en fonction de l'occupation (call-centre : 1 emploi/12m<sup>2</sup>, pour le doublage de film : 1 emploi / 80m<sup>2</sup>). Il est difficile de contrôler si le demandeur a une demande crédible par rapport au bâtiment.

La Commission pense que le nombre d'emplois n'est un critère ni pertinent, ni applicable et propose de ne retenir que le critère des surfaces brutes plancher.

Pour les petits bureaux, la Chambre des Classes Moyennes et le Conseil économique et social font remarquer que la superficie par emploi dans les PME et TPE est bien plus réduite que les moyennes évoquées dans le projet de circulaire : plutôt que 20 à 25 m<sup>2</sup> par emploi, il faut considérer 10 à 15 m<sup>2</sup>, or le projet de circulaire limite à 5 emplacements maximum les immeubles de 0 à 250 m<sup>2</sup>.

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes représentées au Conseil économique et social constatent que l'application expérimentale des nouvelles normes à certains immeubles existants peut conduire dans certains cas, à des écarts importants par rapport au nombre actuel d'emplacements de parking. Les normes de la circulaire ne correspondent pratiquement jamais à la réalité, en ce qu'elles se montrent beaucoup plus sévères que la réalité, contrairement aux explications entendues par le Conseil dans le cadre de l'exposé du Secrétaire d'Etat. La situation dans les immeubles récents doit être étudiée et la circulaire devrait s'en inspirer pour élaborer les nouvelles normes.

## 2. Les zones d'accessibilité en transport en commun

(zonage carte)

La Commission fait remarquer la transition brutale entre les différentes zones (ex : Tour et Taxis : à la limite des zones rouge (A) et jaune(C) sans transition entre les deux) .

La Commission propose un liseré « B » comme transition autour de la zone A .

Elle attire également l'attention sur le danger d'utiliser certaines couleurs :

- confusion avec les couleurs des cartes d'affectation (vert : espaces verts, etc...) .
- rouge : plus limitatif, vert : moins limitatif.

La Commission suit également l'avis de la Commission de Mobilité qui considère que « le saut brutal en fonction des normes proposées entre les zones A et C est de nature à provoquer des effets pervers dans les quartiers situés à la marge commune de ces zones. Elle propose, en conséquence, de compléter la définition de la zone B par des données permettant de créer un liseré continu de zone B autour des zones A ».

La Commission est partagée sur la question d'une extension de la zone B :

a) *11 membres proposent également d'étendre la zone B en fonction de la desserte réelle en transports en commun suivant l'avis de la Commission de Mobilité : « La Commission rappelle que de nombreuses gares de la SNCB sont desservies par deux trains cadencés et plus par heure. Ces gares, de même que les haltes de la ligne 26, devraient générer une zone B dans leur périmètre de desserte estimé à 400 mètres. De même, il est très souhaitable de tenir compte, dès à présent, d'autres lignes performantes de desserte de transports en commun.*

*Ces membres proposent, en conséquence, d'étendre la zone B à l'ensemble des voiries dont les propriétés riveraines sont situées à une distance pédestre maximale d'environ 400 mètres des stations et gares SNCB existantes de même qu'à une distance pédestre maximale d'environ 200 mètres du réseau de surface des lignes de tram et de bus performant en fréquence et en régularité parmi ceux repris à la carte n°6 du projet de PRD ».*

b) *11 membres s'en tiennent à la rédaction du texte du projet de circulaire. La zone B ne peut concerner que les transports en commun dont la performance constitue une réelle alternative à celle des modes de déplacement individuels. Seuls le métro, le RER (ou la ligne 26 qui le préfigure) et les véhicules circulant sur site propre sur la totalité de leur itinéraire, répondent à cette exigence.*

#### ZIR n° 14

La Commission soulève également le problème de « la zone D » qui couvre au nord de Bruxelles, une partie de Berchem-Sainte-Agathe et notamment la ZIR n°14.

On peut constater que c'est la seule ZIR en dehors des zones centrales qui se trouve en zone D. Cette anomalie est incompréhensible, vu la nature même du contenu de la ZIR telle que définie dans le PRAS et confirmée par le schéma directeur approuvé par la Commune et en passe de l'être par la Région, qui prévoit un programme mixte bureaux, commerces, logements, équipements.

L'inscription de la ZIR n°14 en zone D hypothèque le programme même de la ZIR et exclut de facto la réalisation d'un programme immobilier dans lequel le poids important des logements peut se réaliser grâce à un programme de bureaux qui de plus s'inscrit dans la notion de porte de ville.

La ZIR n°14 s'inscrit donc normalement en zone C.

#### **Sous-section 2 . Limitation par type d'immeuble**

La Commission fait remarquer une erreur au point 2 (p12) : dans le 2e tableau (texte néerlandais), il convient de remplacer dans la zone D le terme vloeroppervlakte par « terreinoppervlakte ».

### **Quotas pour les bureaux et entreprises**

La Commission est partagée quant aux quotas admissibles par zones :

#### Zones A, B, C

a) **11** membres appuient la proposition de la Commission de Mobilité de revoir à la baisse les nombres d'emplacements autorisés pour les faire correspondre à l'option volontariste du plan IRIS et de retenir :

*En zone A : 1 emplacement par 300 m<sup>2</sup> de surface plancher*

*En zone B : 1 emplacement par 200m<sup>2</sup> de surface plancher*

*En zone C : 1 emplacement par 120 m<sup>2</sup> de surface plancher*

b) **11** membres « s'opposent à une approche plus restrictive de la problématique des parkings dans les immeubles affectés aux activités économiques. Ils conçoivent, comme mentionné dans les considérations générales, que le nombre de parkings autorisés fasse l'objet d'une politique de gestion sélective tenant compte de critères liés à la qualité de la desserte en transports en commun et aux spécificités et besoins des entreprises, mais ne pourraient admettre que le "volontarisme" des critères et des normes compromettent l'accessibilité des entreprises et dès lors, leur compétitivité. Ils rappellent que l'insuffisance de parkings à Bruxelles est souvent invoquée par les chefs d'entreprises comme cause déterminante de leur décision de délocalisation » .

#### Zone D :

La proposition du projet de circulaire, soit 1,5 emplacement par 85 m<sup>2</sup> au sol (soit 1 emplacement pour 56,6 m<sup>2</sup> au sol) revient à autoriser 175 emplacements par hectare de terrain affecté à l'activité.

Pour un rapport P/S > 1, le critère proposé est moins favorable que ce lui de la zone C, (par exemple, pour 1 ha au sol, et un P/S de 2, soit 20.000m<sup>2</sup> plancher, le nombre d'emplacements autorisé serait de 100 en zone A, 200 en zone B, 333 en zone C et 175 en zone D).

La Commission n'a pas pu trouver d'unanimité sur cette proposition.

a) **10** membres, comme la Commission de Mobilité, considèrent qu'il faut maintenir ce critère pour la zone D qui est réservée principalement à des activités industrielles et

*productives (soit de 40 à 100 emplois / ha). Les quotas (175 emplacements/ha) dépassent largement les moyennes d'occupation par emploi pour ce secteur.*

b) *12 membres se rallient à la note de minorité de la Commission de Mobilité : « le projet reviendrait à imposer des normes de parking plus restrictives aux bureaux de plus de 500 m2 situés dans la zone D, alors que celle-ci est, par hypothèse, pas ou peu desservie par les transports en commun.*

*Cette disposition s'avère contraire à la théorie ABC préconisée dans le projet de PRD, et qui sous-tend les autres dispositions de la directive. Si elle devait prévaloir, cette formulation de la circulaire reviendrait à rendre plus difficile l'usage de modes individuels de déplacement, alors que, par hypothèse, aucune alternative n'existe en transports en commun.*

*La circulaire conduirait dès lors inévitablement à perturber l'accessibilité des entreprises concernées, ce que ces membres peuvent d'autant moins concevoir que les zones visées par ce statut sont susceptibles de recevoir les implantations "d'activités de productions de biens immatériels" auxquelles le PRAS vient d'ouvrir les zones d'industries urbaines. La Commission propose que des emplacements supplémentaires de parcage soient prévus dans les immeubles abritant des entreprises lorsque, pour le bon aménagement de l'environnement, des emplacements de parcage en voirie sont supprimés ».*

### **Sous-section 3 . Stationnement pour vélo**

La Commission est partagée :

a) *13 membres suivent l'avis de la Commission de Mobilité qui estime qu' « il y aurait lieu d'appliquer les critères repris au PRD promouvant 10% des déplacements par vélo. Il y a lieu, en conséquence, de modifier le dernier paragraphe comme suit :*

*« Le nombre d'emplacements correspond au minimum à un emplacement par 200 m2 de plancher, avec au moins 2 emplacements pour les immeubles ne dépassant pas 300m2 ».*

b) *6 membres estiment que les 10% préconisés par le PRD constituent des prévisions peu réalistes et très largement excessives par rapports à la situation actuelle. Ces membres considèrent que le quota de 5% prévu par la circulaire est déjà très largement volontariste, et en tout état de cause, suffisant.*

c) *3 membres s'abstiennent.*

### **Section 2 . Les véhicules fonctionnels :**

Il conviendrait pour les sections "véhicules fonctionnels" et "visiteurs", de préciser que les nouveaux immeubles de bureaux sont visés: le texte ne parle que des "entreprises".

La Commission rejoint la Commission de Mobilité et estime également que : « L'absence de norme claire pour les véhicules fonctionnels et pour les visiteurs risque de donner une trop grande élasticité au dispositif. Il est à noter qu'au moment de la délivrance du permis, le futur occupant n'est pas toujours connu et il est donc difficile d'en déterminer les besoins futurs. De plus, il y aurait lieu de différencier :

- ?? les véhicules de fonction logistique ;
- ?? les véhicules de fonction commerciale ;
- ?? les véhicules de fonction administrative, ces derniers étant soumis à la réglementation générale de la circulaire sur les emplois ».

### **Section 3 Les visiteurs**

#### **1.Cas général**

Il convient d'ajouter à la section 3, dans la phrase les mots ici soulignés : "le nombre d'emplacements pour visiteurs pourra lors de la délivrance du permis, être modifié d'initiative par les pouvoirs publics".

A défaut, on pourrait comprendre que le texte autorise la modification du nombre d'emplacements après la délivrance du permis. Or, cette possibilité paraît aller à l'encontre du fait qu'un permis d'urbanisme accorde des droits définitifs à son titulaire.

A propos de la question des parkings pour visiteurs, la Commission n'a pu trouver d'accord :

- a) **11** membres marquent leur accord avec la proposition et souhaitent le maintien de cette section 3.
- b) **12** membres souhaitent supprimer purement et simplement la possibilité, pour les immeubles de bureaux d'ajouter des emplacements pour visiteurs : ces places doivent être incluses et comptées dans le quota global accordé en fonction des surfaces de l'immeuble.

### **Section 4. les livraisons**

Pour les immeubles de bureaux de 5.000 m<sup>2</sup>, il semble difficile, dans le tissu urbain dense, d'obliger à prévoir une aire de livraison hors voirie accessible aux camions avec hauteur libre de 4,30 m. Cette exigence ne devrait s'appliquer qu'aux immeubles de plus de 20 000 m<sup>2</sup>.

### **Chapitre IV Normes de sécurité**

La Commission se rallie à l'avis de la Commission de Mobilité : « Afin de garantir une sécurité optimale, il y a lieu de compléter le début du dernier paragraphe de la manière suivante :

« A cet égard, les rampes de sortie des parkings dont la construction est sans retrait « ou en retrait de moins de 5 mètres » par rapport à l'alignement... ».

### **Révision de la carte évolutive**

La Commission demande des garanties quant à la révision de la carte des zones en fonction de l'augmentation de la desserte en TC (d'où proviendra l'initiative ?)