



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LA MODIFICATION DU COBRACE (CODE BRUXELLOIS DE L'AIR, DU CLIMAT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE) – VOLET STATIONNEMENT HORS VOIRIE

Demandeur	Cabinet M. Alain Maron, Ministre de l'Environnement
Demande reçue le	08/12/2023
Exposé	18/12/2023
Documents transmis	<p>APO modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement</p> <p>Exposé des motifs + commentaire des articles sur l'APO modifiant le Code du 25 mars 1999 de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale, en vue d'y insérer une procédure de transaction administrative</p> <p>Version consolidée relative au CoBrACE – livre 2 – mesures sectorielles + ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement</p> <p>Annexe 2.5 : Exigences minimales à respecter au droit des parkings publics de desserte + note explicative</p> <p>Note au Gouvernement</p> <p>Présentation « CoBrACE : vers une version 2.0 »</p>
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	22/01/2024

Objectifs, champ d'application et impacts

1. Les employeurs publics et privés constituent un générateur de déplacements important. Il est donc essentiel que la Région active l'ensemble des outils relevant de sa compétence afin de moduler la demande en mobilité : la gestion du stationnement – y compris celui des entreprises – est un levier important pour atteindre les objectifs de mobilité que s'est fixée la Région. Limiter de manière effective le stationnement offert par les entreprises à leurs employés afin de ne pas encourager l'usage de la voiture pour le trajet domicile-travail est donc une mesure adéquate et cohérente saluée par la Commission.
2. Ceci dit, la mobilité à Bruxelles est une matière complexe qui doit composer avec des enjeux de mobilité, environnementaux, de santé publique et de développement économique. La mise en application du CoBrACE 2.0 offre des possibilités pour agir

et implique aussi des risques.

3. Par ailleurs, depuis la mise en exécution du CoBrACE beaucoup d'entreprises paient pour conserver des places excédentaires et force est de constater que le taux de reconversion est faible. Si l'avant-projet d'ordonnance prévoit une augmentation conséquente des montants de la charge environnementale sur chaque emplacement de parking excédentaire maintenu, la Commission s'interroge tout de même sur l'efficacité de cette mesure et se demande si des études ont été menées pour comprendre les résistances en jeu et pour pouvoir les aborder via d'autres angles d'approche, complémentaires à l'augmentation de la charge ?
4. Aucune autre mesure que l'augmentation de la charge ne semble être prise pour encourager réellement la reconversion. C'est pourquoi la Commission demande également d'examiner des mesures sous l'angle « de la carotte » et pas seulement sous celui « du bâton ». Un travail d'accompagnement et de sensibilisation lui semble nécessaire.
5. De manière générale, les mesures visant à réduire l'utilisation et la possession de la voiture doivent être encouragées et ce, afin d'améliorer l'habitabilité de la région. Toutefois, les infrastructures et services de la région doivent dès lors être en mesure d'offrir une alternative de qualité à la voiture : des transports publics (dont l'accès est assuré en toute sécurité) plus efficaces et plus nombreux au sein même de la région, mais aussi une offre en coordination avec les autres régions, ainsi que l'état fédéral, et les employeurs de la région, des pistes cyclables plus nombreuses et plus sûres, des parkings pour vélos, un éclairage plus performant et davantage de possibilités de mobilité partagée. Le gouvernement pourrait également s'impliquer davantage dans la réalisation d'études d'accessibilité en collaboration avec les employeurs.

Impact pour les entreprises

6. Ces dernières années ont vu un flux migratoire d'entreprises entre Bruxelles, d'une part, et La Flandre et la Wallonie, d'autre part, déficitaire pour Bruxelles¹. En effet, en augmentant cette charge, la fiscalité sur les immeubles de bureaux situés à Bruxelles va encore s'alourdir alors que la périphérie se montre plus attrayante en la matière.

Si l'attractivité de la Région bruxelloise pour les entreprises reste liée à l'accessibilité et aux équipements de l'immobilier (dont un nombre suffisant d'emplacements de parking pour les travailleurs des entreprises, mais également pour leurs clients et fournisseurs), un changement de paradigme dans les comportements - ici l'attente de disposer d'une place de parking sur son lieu de travail - est nécessaire et ne sera possible qu'en renforçant l'offre de desserte publique, puisque certaines zones de Bruxelles restent encore trop peu accessibles en transports en commun.

7. La Commission se demande si la charge aura l'effet escompté : a-t-on à ce stade une vue chiffrée sur le nombre de places qui devraient être reconverties ?
8. Par ailleurs, dans le cadre du déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, la Commission rappelle que tant les emplacements de parking de bureaux que ceux pour les riverains doivent jouer un rôle actif pour convaincre les gens de choisir un véhicule électrique. La question se pose de savoir comment sera gérée la diminution de places disponibles pour les véhicules thermiques en lien avec l'augmentation des points de recharge dans les parkings hors voiries.
9. Dans ce cadre, les voitures dites « salaires » compliquent d'autant les choses. D'une part, le bénéfice d'un emplacement de stationnement sur le lieu de travail est un incitant

¹ Source Statbel

d'autant plus important à faire usage de la voiture dite « salaire » et, d'autre part, les employés attendent un nombre d'emplacements élevé pourvus de bornes de recharge. Ici encore un changement de paradigme est nécessaire et la Commission insiste sur l'importance des réflexions à mener avec le niveau fédéral pour faire avancer ces matières dans le sens voulu. L'électrification des voitures dites "salaire" améliorera la qualité de l'air mais ne modifiera pas le nombre de voitures dans la Région.

10. Les secteurs exemptés (activités productives, commerces, équipements d'intérêts collectifs, etc) ne sont pas soumis au CoBrACE. La Commission demande que soit examinée la question de la discrimination possible entre les employés de bureau et les travailleurs et employés de ces secteurs.

Impact pour les ménages

11. Dans le cadre du développement socio-économique de la région, l'accès au logement est considéré comme un moyen de fixer les ménages en ville. En 2022, 45 % des ménages de la Région de Bruxelles-Capitale possédaient au moins une voiture. L'accès au logement signifie, encore aujourd'hui pour ces ménages, également un accès à un emplacement de parking. Parallèlement, Good Move et Good Living préconisent la diminution de l'emprise du stationnement sur l'espace public en favorisant le report vers le stationnement hors voirie. La Commission salue donc l'ambition de l'avant-projet d'ordonnance CoBrACE 2.0 qui prévoit la mutualisation des emplacements excédentaires au bénéfice des riverains. Toutefois, elle se demande dans quelle mesure l'augmentation de la charge pour les exploitants de certains parkings hors voiries ne sera pas répercutée sur les tarifs appliqués aux riverains. Dans ce cas, cela risque alors d'avoir un effet dissuasif à l'usage de ces emplacements alors même que le parking hors voirie est une solution pour diminuer la pression sur l'espace public.

Impact sur certaines catégories de population : chef-fes de familles monoparentales

12. Dans la réalisation de l'objectif de restreindre l'utilisation de véhicules moteur à deux ou quatre roues entre le domicile et le lieu de travail en limitant le nombre d'emplacements affectés au bureau, la Commission attire l'attention sur la nécessité de tenir compte du possible impact de la mesure sur certaines catégories de population pour lesquelles l'utilisation de la voiture influe fortement sur l'accès à l'emploi. Parmi ces catégories, il y a les chef-fes de familles monoparentales. Dans une enquête réalisée par la Ligue des familles, il apparaît que les familles monoparentales sont plus nombreuses à déclarer avoir dû renoncer à un travail parce qu'il était inaccessible en transports en commun². De plus, l'accessibilité ne concerne pas uniquement la desserte du lieu de travail par les transports en commun mais également les tensions spatio-temporelles dues à la nécessité d'assurer seul-e la totalité des trajets en chaîne (crèche, école, travail, médecin, ...) matin et soir³. Les déplacements des familles monoparentales, subissant de fortes contraintes, peuvent fragiliser leur insertion professionnelle. Ces familles ayant en écrasante majorité des femmes à leur tête et étant particulièrement touchées par la précarité, il s'agit d'un impact social -et en matière d'égalité de genre- à prendre en compte au sein de la politique menée. La Commission demande d'agir afin de minimiser cet impact, par exemple, via la sensibilisation des entreprises aux besoins particuliers de certaines catégories de

² Mobilité des parents, tais-toi et rame, étude de la Ligue des familles, décembre 2019

³ Gilow M. (2019) Le Travail Domestique de Mobilité : Un concept pour comprendre la mobilité quotidienne de travailleuses avec enfants à Bruxelles. Thèse de doctorat en Sciences Politique et Sociales de l'Université libre de Bruxelles (ULB).

population parmi leurs employé.es lors de la rationalisation et l'attribution des places de parkings restantes.

Une sensibilisation PMR

13. Dans le cadre de cette sensibilisation, la Commission rappelle qu'une attention particulière est aussi à accorder aux places réservées aux personnes en situation de handicap. Au-delà des contingents légaux (nombre de places réservées, mesures des places) et des personnes qui ont fait l'objet d'une reconnaissance de leur statut par l'instance ad hoc, il s'agit de s'assurer des difficultés de déplacements des personnes en situation de handicap et d'y répondre par des aménagements raisonnables, en ce compris pour leur mobilité vers le lieu de travail et le cheminement depuis le parking vers les bureaux.

À propos de la réforme du CoBrACE 2.0

Notion de « parking public de desserte »

14. La Commission salue la volonté de vouloir garantir la vocation « publique » des parkings publics de desserte, en s'assurant qu'ils puissent répondre prioritairement aux besoins de stationnement des riverains.
15. Des conditions d'exploitation sont imposées, relatives aux mesures visées à l'article 2.3.52., §3, 4°, tels que la réalisation d'histogrammes périodiques de suivi de la fréquentation d'entrée et de sortie et du taux d'occupation, les relevés de données, etc. La Commission insiste pour que ces conditions soient conformes aux réglementations RGPD et au secret d'affaires.
16. Quant à la manière de calculer le facteur dit « DS » afin de pouvoir considérer un parking comme « parking public de desserte », la Commission insiste pour que les règles soient communiquées et expliquées de manière claire et intelligible afin de faciliter la constitution des dossiers, qui seront à charge de preuve.

La Commission demande que la formule telle que reprise dans la Note au Gouvernement soit reprise dans les dispositions légales du CoBrACE 2.0, tout comme l'index de base qui sera d'application et ce dans un souci de transparence.

Dimensions des espaces

17. Puisque l'on évoque ici la question du stationnement hors voiries, la Commission se demande dans quelle mesure des réflexions sur les dimensions des espaces de stationnement ont été menées dans ce contexte. En effet, les dimensions ont un effet direct sur le nombre de places de stationnement disponibles. Les réflexions futures sur la taille des véhicules et l'adaptation ou non des infrastructures peuvent avoir un effet sur les questions de stationnement hors voirie et ceci n'est pas sans lien avec les réflexions qui sont menées sur les véhicules plus lourds et encombrants dans un contexte urbain.
18. Différentes tendances s'observent en ce qui concerne les dimensions des véhicules :
 - D'une part, on observe beaucoup de véhicules "plus grands", de type SUV, qui sont considérés comme trop grands pour les places en- et hors voirie.
 - D'autre part, on observe davantage de véhicules plus petits, de catégorie L (masse jusqu'à 400 kg pour les personnes, jusqu'à 550 kg pour les marchandises, max. 15 kw).

La Commission invite donc la Région à expérimenter de nouvelles modalités, à l'instar de Vancouver (exemple : places de stationnement spécifiques pour les "petites voitures") ou de Paris (qui envisage de moduler le prix du stationnement en fonction de la taille de la voiture).

Moto/voiture

19. La Commission relève que la différence entre un emplacement de parking pour moto et un emplacement de parking pour voiture n'est pas prise en considération.

Mutualisation des parkings

20. La Commission salue la possibilité, pour un titulaire de permis d'environnement, de mettre en commun des places de parking entre plusieurs sites qui ne font pas partie de la même unité technique et géographique d'exploitation.

En revanche elle s'interroge sur les modalités de mise en œuvre de la « déclaration CoBrACE » dans le cadre de cette mutualisation et surtout sur le §3 et §4 de l'article 2.3.54bis. L'articulation entre les responsabilités propres et solidaires -au niveau des données fournies- tant par les déclarants que par les titulaires de permis d'environnement, est-elle justifiée et acceptable ?

Lissage et augmentation de la charge environnementale

21. L'augmentation de la charge est importante et pourrait être considérée comme discriminatoire puisque les exploitants situés en zone A et B subiront proportionnellement une plus haute augmentation que ceux de la zone C.
22. Les immeubles ayant un nombre d'emplacements de parking excédentaires par rapport aux normes établies pourraient subir une perte de valeur alors qu'aucune contrepartie (financière ou autre) n'est prévue à cet effet.
23. De plus, comme l'augmentation cumulative de 15 % n'est plus liée à la validité du permis, mais immédiatement applicable à tous les redevables à partir de 2025 (quel que soit l'exercice d'imposition au cours duquel leur permis est octroyé, renouvelé, modifié, ...), certains exploitants seront confrontés directement à des montants en augmentations plus significatives qu'actuellement en vigueur.