

---

# AVIS

## Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du xx/xx/2020 fixant des conditions générales d'exploitation applicables aux parkings

---

<b>Demandeur</b>	Ministre Alain Maron
<b>Demande reçue le</b>	9 juillet 2020
<b>Demande traitée par</b>	Commission Environnement et Commission Aménagement du territoire - Mobilité
<b>Avis adopté par l'Assemblée plénière du</b>	17 septembre 2020

## Préambule

Ce projet d'arrêté a pour objectif de déterminer les conditions techniques d'exploitation des parkings tant en termes d'installation que de gestion. Il ne s'applique, toutefois, pas aux parkings à rangement automatisé et aux parkings pour le stationnement de type poids lourds<sup>1</sup>.

Les conditions techniques d'exploitation sont déclinées en trois chapitres distincts :

- un chapitre relatif aux conditions générales d'exploitation relatives aux parkings couverts et non-couverts ;
- un chapitre relatif aux conditions d'exploitation spécifiques aux parkings non-couverts ;
- un chapitre relatif aux conditions d'exploitation spécifiques aux parkings couverts.

Il transpose, également, partiellement la directive 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique.

L'ambition est également, au travers des conditions fixées dans ce projet d'arrêté, d'assurer une certaine simplification administrative en permettant notamment une meilleure lisibilité des permis d'environnement.

## Avis

### 1. Considérations générales

#### 1.1 Précisions

**Brupartners** regrette le manque de précision concernant divers points pouvant pourtant avoir un impact important sur les acteurs concernés. En effet, **Brupartners** s'interroge notamment quant au fait que l'ensemble des dispositions envisagées s'applique de la même manière aux

- parkings tant privés que publics. ;
- parkings nouveaux ou existants ;
- espaces dont le parking est la fonction essentielle ou secondaire.

**Brupartners** demande que ces éléments soient précisés dans le projet d'arrêté.

En outre, **Brupartners** estime que ce projet d'arrêté n'est pas suffisamment explicite concernant l'élément déclencheur des obligations qu'il détermine. Il estime nécessaire de préciser clairement les obligations s'appliquant dans le cadre d'une procédure de demande de permis d'environnement d'une part et celles imposées dans le cadre d'une demande de renouvellement de permis d'environnement d'autre part.

#### 1.2 Sécurité juridique et prévisibilité économique

**Brupartners** insiste pour que la plus grande clarté prévale dès l'introduction d'une demande de permis d'environnement ou d'urbanisme quant aux obligations et aux équipements qui sont imposés dans les parkings. Ceci notamment eu égard aux coûts importants que ces équipements peuvent représenter

---

<sup>1</sup> En particulier les véhicules de classe M3, N2, N3, T, C, S, les véhicules à usages spéciaux ainsi que leurs remorques respectives

dans le cadre d'un projet immobilier. Il estime à tout le moins nécessaire de déterminer de manière claire et univoque dans cet arrêté :

- le ratio de points de recharge exigé ;
- les conditions de sécurité nécessaires aux zones de recharge pour véhicules électriques ;
- le ratio d'emplacements pour vélo exigé.

**Brupartners** estime qu'il s'agit là de conditions nécessaires à la sécurité juridique et à l'évaluation de la faisabilité économique d'un projet.

### 1.3 Protection des travailleurs

**Brupartners** propose de rappeler au sein de l'arrêté que les dispositions prévues dans ce projet d'arrêté ne préjugent en rien du respect des conditions fixées par le Code du bien-être au travail. En effet, il insiste sur le fait que les travailleurs présents dans les parkings doivent bénéficier de la protection à laquelle ils ont légalement droit.

### 1.4 Cohérence

**Brupartners** insiste pour que les obligations prévues dans ce projet d'arrêté soient déterminées en cohérences avec les autres textes législatifs en matière d'urbanisme et plus particulièrement lorsque ces derniers sont en cours de révision.

À cet égard, **Brupartners** souligne que l'un des aspects importants de la réforme en cours du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) concerne le nombre minimal d'emplacements de parkings qui pourront être construits par projet immobilier. Il insiste dès lors pour que ce nombre minimal d'emplacements de parkings soit cohérent avec les dispositions prévues dans le présent projet d'arrêté.

## 2. Considérations particulières

### 2.1 Définitions (article 2)

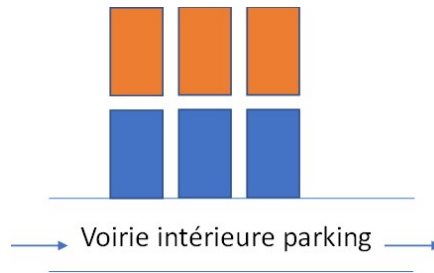
**Brupartners** estime que la définition de la notion de « parking couvert » (point 3) devrait introduire une distinction entre les parkings sous-terrain et les parkings aériens couverts. Ceci afin de pouvoir déterminer les obligations les plus adéquates (notamment en termes d'accessibilité des voitures LPG ou de ventilation).

**Brupartners** attire l'attention sur le fait que presque aucun parking sur le territoire bruxellois ne connaît une rotation telle que définie dans la notion de « parking à rotation rapide » (point 6). Il questionne dès lors l'utilité des articles reprenant cette notion. Par ailleurs, **Brupartners** estime que la période concernée par cette rotation devrait être précisée (s'agit-il des heures de bureau, des heures d'ouverture des commerces,... ?).

### 2.2 Parking double (article 5)

**Brupartners** estime que, moyennant le respect des conditions indiquées dans l'article (gestion du risque et de manœuvres pour les utilisateurs), les parkings comprenant des places doubles doivent

rester possibles (NDLR : un emplacement de parking est dit « **double** » lorsqu'il est réservé pour le stationnement de deux véhicules en enfilade cfr schéma ci-dessous).



### 2.3 Entrée et sortie (article 8 et 9)

Si les dispositions déterminées aux articles 8 et 9 peuvent être imposées pour les nouveaux parkings, **Brupartners** estime que celles-ci risquent d'être difficiles à mettre en œuvre dans le cas de parkings existants (essentiellement pour des raisons techniques). Il demande dès lors qu'une possibilité de dérogation à ces obligations soit prévue pour les parkings existants.

### 2.4 Cabine électrique (article 16)

**Brupartners** estime que la notion de « cabine électrique » manque de clarté. Il se pose notamment les questions suivantes :

- s'agit-il une cabine séparée de la cabine du parking ?
- cet espace devra-t-il contenir un ou des simple(s) tableau(x) électrique(s) ou s'agit-il d'une cabine de haute tension pour raccorder tous les postes de recharge prévus dans l'avenir ?

**Brupartners** demande que la notion et la fonctionnalité de cette « cabine électrique » soient précisées dans l'arrêté.

### 2.5 Ventilation des zones de recharge (article 17)

Estimant d'une part que la thématique de la « ventilation » est largement et précisément évoquée dans l'arrêté et d'autre part que le contenu de cet article est vague et à la portée trop générale, **Brupartners** suggère la suppression de cet article ou sa précision par le Gouvernement.

### 2.6 Nombre de points de recharge électrique (articles 19 et 20)

**Brupartners** réitère ses demandes pour davantage de clarté et de sécurité juridique concernant l'introduction d'obligations en matière de nombre de points de recharge électrique. Il estime essentiel que ceci soit précisé dans le présent arrêté et non via un arrêté du Gouvernement « au plus tard le 31/12/2021 » comme cela est actuellement prévu.

Par ailleurs, **Brupartners** s'interroge quant au fait qu'une prise électrique puisse ou non être considérée comme un point de recharge.

### 2.7 Rénovation importante (article 21)

**Brupartners** constate qu'en vertu du projet d'arrêté, toute rénovation dont le coût atteindrait « 25% de la valeur du bâtiment à l'exclusion de la valeur du terrain sur lequel il se trouve » sera considérée comme une « rénovation importante ». Outre les impacts économiques liés aux surcoûts pour le placement de bornes électriques qu'engendrerait cette définition, **Brupartners** souligne également

que la législation TVA au niveau fédéral considère comme des « rénovations importantes » les travaux visant à assimiler un bâtiment existant à un bâtiment neuf et dont le coût atteint au moins 60 % de la valeur vénale du bâtiment après travaux (hors TVA et en excluant certains frais).

Dans un souci de cohérence et afin de réduire les impacts économiques résultant d'obligations imposées suite à des travaux de rénovation, **Brupartners** demande l'application du même taux (60%) pour déterminer les « rénovations importantes » en Région de Bruxelles-Capitale.

## 2.8 Stationnement vélo (article 22 et 23)

Conscient que le développement de la pratique du vélo et l'élargissement de l'offre de vélos (vélo cargo, vélo pour le transport de plusieurs enfants, ...) imposent d'aborder la thématique du parage de vélos de manière large, **Brupartners** réitère cependant se demande de cohérence entre les textes législatifs, en l'occurrence en ce qui concerne le calcul du nombre d'emplacements à prévoir.

**Brupartners** constate que le projet d'arrêté prévoit que « pour les parkings existants, une évaluation qualitative et quantitative de l'adéquation entre l'offre en stationnement vélos du site et la demande, en situation existante et projetée, doit être réalisée par l'exploitant à chaque prolongation du permis d'environnement ». Pour les raisons suivantes, il doute de l'opportunité de la disposition :

- les méthodes de calcul pour les besoins en mobilité ne sont pas réellement scientifiquement prouvées, ce qui rend les résultats de ces études souvent aléatoires ;
- l'intérêt de telles études est limité dans la mesure où le projet d'arrêté prévoit que les permis d'environnement puissent fixer un nombre minimum d'emplacements vélos ainsi que des modalités d'aménagement supplémentaires.

Dès lors, **Brupartners** suggère de prévoir dans le Règlement Régional d'Urbanisme une méthodologie permettant de déterminer le nombre d'emplacements pour vélos (à l'instar du calcul du nombre d'emplacements de parage des véhicules).

Concernant la disposition prévoyant que « tout nouvel immeuble doit comporter 2 m<sup>2</sup> minimum de zone de stationnement par vélo » (article 23, §5), **Brupartners** demande davantage de nuance dans le calcul des espaces nécessaires pour le parage de vélos. En effet, s'il semble acceptable de dédier 2 m<sup>2</sup> par vélo pour le seul vélo d'une résidence (par exemple afin d'y permettre le parage éventuel d'un vélo cargo), **Brupartners** estime qu'il y a lieu d'aborder les espaces plus grands différemment et suggère de déterminer des seuils de nombres de m<sup>2</sup> par vélo différents selon le nombre total d'emplacements vélos à prévoir.

Enfin, **Brupartners** s'interroge quant à l'opportunité d'interdire les systèmes de stationnement étagés et verticaux (article 23, §9) alors que ces systèmes sont en plein développement. Il constate en outre qu'une dérogation à cette interdiction peut être demandée pour les projets dont le nombre d'emplacements vélos est supérieur à 100. Or, il lui semble qu'un seuil inférieur pourrait déjà être appliqué.

## 2.9 Accessibilité LPG (article 32)

**Brupartners** réitère sa considération demandant une distinction entre les parkings sous-terrain et les parkings aériens couverts. Ceci afin de pouvoir déterminer les obligations les plus adéquates notamment en autorisant le stationnement des véhicules LPG dans les parkings aériens couverts disposant d'ouvertures vers l'extérieur.

À tout le moins, **Brupartners** demande de préciser si l'interdiction de stationnement des véhicules LPG concerne uniquement les parkings sous-terrain ou si les parkings aériens ayant des ouvertures vers l'extérieur sont également concernés.

### 2.10 Conduites de gaz au sein du parking (article 34)

**Brupartners** suggère de permettre une dérogation à l'obligation selon laquelle les conduites de gaz sont placées au-dessus des allées de circulation afin d'autoriser leur présence au sein des parkings. Bien que le placement de conduites de gaz au-dessus des allées de circulation soit à privilégier, il se peut, en effet, que pour des raisons pratiques et techniques, il ne soit pas possible de respecter cette condition.

### 2.11 Sécurité incendie (article 35)

Concernant les issues de secours, **Brupartners** réitère sa demande de précision quant à l'élément déclencheur des obligations prévues dans ce projet d'arrêté pour les parkings existants. Ceci afin que les exploitants puissent anticiper le moment où ils auront à respecter les nouvelles normes en matière d'issues de secours. Par ailleurs, **Brupartners** s'interroge quant au fait que les rampes voitures puissent être considérées comme des voie d'évacuation ?

Enfin, **Brupartners** demande que soit précisée la disposition exigeant qu'un jeu de plans du parking soit mis à disposition du service d'incendie à chaque entrée du parking. Il s'interroge en effet quant à la notion d'entrée. S'agit-il uniquement des entrées piétons, des entrées voitures ou des deux ? **Brupartners** suggère que cet article exige la mise à disposition d'un jeu de plans du parking « aux entrées nécessaires en accord avec le SIAMU ».

### 2.12 Contrôle des équipements (article 39)

**Brupartners** suggère d'imposer aux exploitants de parkings un contrôle périodique avec une obligation de résultat plutôt qu'une vérification quotidienne du bon fonctionnement des équipements. Ceci notamment car, aujourd'hui, de plus en plus de contrôles se font de manière automatisée.

### 2.13 Norme de qualité de l'air (article 40)

Les mesures des concentrations en monoxyde de carbone et en dioxyde d'azote ainsi que le respect de normes pour ces polluants atmosphériques sont bien connus par le secteur. En revanche, **Brupartners** souligne que le contrôle de la concentration et la gestion des risques liés au benzène est une nouvelle obligation. Il regrette que l'arrêté ne mentionne à aucun moment les méthodologies attendues pour mesurer et contrôler ce type de polluant et demande que cela soit précisé dans l'arrêté (cela pourrait par exemple être ajouté à l'article 43 décrivant les caractéristiques des installations de mesure pour le monoxyde de carbone et le dioxyde d'azote).

### 2.14 Ventilation mécanique des parkings à rotation rapide (article 42, §2)

**Brupartners** prend acte que le projet d'arrêté exige que « la ventilation mécanique des parkings à rotation rapide [soit] obligatoirement asservie à un système de détection CO et de NO<sub>2</sub> ». Outre le fait qu'il y ait peu de parkings répondant à la définition d'une « rotation rapide », **Brupartners** souligne également que l'asservissement à un système de détection de NO<sub>2</sub> constitue une nouveauté et que la plupart des parkings n'en sont pas équipés. Il prend acte que les parkings à rotation rapide disposent

d'une période de 3 ans pour se mettre en conformité (à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté). Il s'interroge toutefois quant à l'obligation qui incombera aux parkings existants ayant un permis d'environnement dépassant cette période de 3 ans (ceux-ci verront-ils leurs permis adaptés ?).

### 2.15 Mesure du taux de CO et du NO<sub>2</sub> (article 43, §1)

**Brupartners** souligne l'impossibilité technique de mesurer en continu les taux de CO et de NO<sub>2</sub>. Il suggère de remplacer la notion de « en continu » par la détermination d'un intervalle de temps entre deux mesures (cet intervalle pouvant être très court, à titre d'exemple, « toutes les minutes »).

### 2.16 Ventilation des box (article 46)

**Brupartners** constate qu'il est exigé d'une part que « tout box construit après l'entrée en vigueur du présent arrêté doit être muni d'une ouverture » et d'autre part que « les portes de box doivent être chacune munies de deux orifices de ventilation ». Il demande que le nombre d'ouvertures exigé soit davantage explicite dans l'arrêté.

### 2.17 Consommation électrique des ventilateurs (article 47)

**Brupartners** demande que la disposition exigeant que « un ou plusieurs compteurs électriques spécifiques doivent permettre de comptabiliser la consommation électrique de l'ensemble du système de ventilation du parking » soit précisée. Il s'interroge notamment quant à l'imposition de mise en place d'un compteur électrique pour chaque ventilateur, pour chaque étage ou pour chaque section de parking ?

\*  
\*      \*