

Numéros du rôle : 5750 et 5751

Arrêt n° 170/2014
du 27 novembre 2014

A R R E T

En cause : les recours en annulation des articles 2.3.51 à 2.3.62 (« Stationnement hors voirie ») et 4.1.1, §§ 4 à 9, de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, introduits par l'ASBL « Fédération des parkings de Belgique » et par l' « Union Professionnelle du Secteur Immobilier ».

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents J. Spreutels et A. Alen, et des juges E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, F. Daoût, T. Giet et R. Leysen, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président J. Spreutels,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet des recours et procédure*

Par requêtes adressées à la Cour par lettres recommandées à la poste le 21 novembre 2013 et parvenues au greffe le 22 novembre 2013, des recours en annulation des articles 2.3.51 à 2.3.62 (« Stationnement hors voirie ») et 4.1.1, §§ 4 à 9, de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (publiée au *Moniteur belge* du 21 mai 2013) ont été introduits respectivement par l'ASBL « Fédération des parkings de Belgique », assistée et représentée par Me S. Nopere, avocat au barreau de Bruxelles, et par l'« Union Professionnelle du Secteur Immobilier », assistée et représentée par Me M. Scholasse, avocat au barreau de Bruxelles, et Me N. Barbier, avocat au barreau de Nivelles.

Ces affaires, inscrites sous les numéros 5750 et 5751 du rôle de la Cour, ont été jointes.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, assisté et représenté par Me C. Molitor et Me J. Bourtembourg, avocats au barreau de Bruxelles, a introduit des mémoires, les parties requérantes ont introduit des mémoires en réponse et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a également introduit des mémoires en réplique.

Par ordonnance du 15 juillet 2014, la Cour a déclaré les affaires en état et fixé l'audience au 16 septembre 2014, après avoir invité les parties à répondre, dans un mémoire complémentaire à introduire le 11 septembre 2014 au plus tard et à communiquer aux autres parties dans le même délai, aux questions suivantes :

« 1. A partir de quelle date l'exploitation d'un parking couvert ou en plein air, en Région bruxelloise, a-t-elle été soumise à une autorisation administrative attribuée de façon temporaire ?

2. Faut-il considérer que le caractère irrévocable et définitif de la renonciation visée à l'article [13^{ter}, § 1^{er}], de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, tel qu'il a été inséré par l'article [4.1.1, § 4], de l'ordonnance attaquée, est opposable au propriétaire du parking en cause, même dans le cas où il n'en est pas l'exploitant actuel ? ».

Des mémoires complémentaires ont été introduits par :

- la partie requérante dans l'affaire n° 5750;
- la partie requérante dans l'affaire n° 5751;
- le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans chaque affaire.

A l'audience publique du 16 septembre 2014 :

- ont comparu :

. Me S. Nopere et Me L. Vansnick, avocat au barreau de Bruxelles, pour la partie requérante dans l'affaire n° 5750;

. Me N. Barbier et Me G. Van Hoorebeke, avocat au barreau de Bruxelles, *loco* Me M. Scholasse, pour la partie requérante dans l'affaire n° 5751;

. Me C. Molitor, pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

- les juges-rapporteurs J.-P. Moerman et E. De Groot ont fait rapport;

- les avocats précités ont été entendus;

- les affaires ont été mises en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

II. *En droit*

- A -

Quant à la recevabilité des recours

A.1.1. L'« Union Professionnelle du Secteur Immobilier » (ci-après : « UPSI ») relève que la loi du 31 mars 1898 confère aux unions professionnelles la qualité pour agir contre les dispositions susceptibles d'affecter directement et défavorablement les intérêts collectifs de leurs membres et que son objet social est notamment de protéger les intérêts professionnels de ses membres ainsi que de promouvoir et protéger le droit à la propriété privée. Elle souligne encore que ses membres effectifs comptent, notamment, des sociétés commerciales ou des personnes physiques qui, à titre professionnel, conçoivent ou réalisent des plans d'urbanisation de terrains, de constructions d'immeubles et parties d'immeubles ou qui investissent dans de tels programmes ou immeubles.

Selon cette partie, les dispositions attaquées affectent directement et défavorablement les intérêts de ses membres puisqu'elles peuvent aboutir à réduire la capacité d'installations de parking valablement autorisées, lors de la prolongation ou du renouvellement du permis d'environnement qui leur est associé, ce qui aura une incidence sur les activités des propriétaires ou des exploitants de ces parkings, parmi lesquels un nombre important des membres de cette partie requérante. Cette dernière relève qu'il en va de même en cas de paiement de la charge environnementale.

A.1.2. L'ASBL « Fédération des parkings de Belgique » (ci-après : « FPB ») relève que son objet social consiste notamment à promouvoir et défendre les intérêts de ses membres, à savoir les constructeurs, les propriétaires et les exploitants de parkings en Belgique, sis en ou hors voirie. Elle souligne encore qu'au sens de ses statuts, le parking, hors voirie, s'entend de tout bâtiment ou partie de bâtiment construit, aménagé et exploité en vue du parcage horaire payant de véhicules automobiles, d'une capacité d'au moins cent emplacements accessibles au public.

Selon cette partie, son objet social est bien distinct de l'intérêt général et des intérêts individuels de ses membres. Par ailleurs, elle considère que les dispositions attaquées visent à imposer un quota maximal de places de stationnement admissibles par immeuble et imposent aux titulaires d'un permis ou d'un certificat d'environnement de s'y conformer ou de s'acquitter d'une charge environnementale. Elle en déduit qu'une partie au moins des personnes dont elle protège les intérêts peuvent être concernées par ces règles contraignantes.

La FPB considère encore que l'exclusion des parkings publics du champ d'application des dispositions attaquées n'a pas d'influence sur son intérêt à poursuivre l'annulation des dispositions attaquées. En effet, il ne peut être affirmé avec certitude que les membres dont les intérêts sont défendus par cette partie gèrent des parkings publics au sens de l'article 2.3.51 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (ci-après : « COBRACE »). Cette partie relève que le Gouvernement bruxellois n'a pas encore arrêté les critères moyennant lesquels un parking peut être agréé comme parking public et qu'en outre, les permis d'environnement délivrés jusqu'à présent en Région bruxelloise n'ont jamais reconnu un parking comme étant un parking public, si bien que l'exclusion prévue par l'article 2.3.52 du COBRACE est, pour l'heure, inopérante.

A.1.3. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale conteste l'intérêt à agir de la FPB. Selon le Gouvernement, les membres de cette partie requérante construisent, exploitent ou sont propriétaires de parkings communément considérés comme des parkings publics, accessibles à tous. Or, le Gouvernement soutient que ce type de parkings est exclu du champ d'application des dispositions attaquées, qui sont dès lors étrangères à l'objet social de la FPB.

Le Gouvernement reconnaît qu'aucun arrêté d'exécution n'a encore été adopté, mais estime qu'il ne peut en être déduit que l'exception prévue en faveur des parkings publics n'est pas déjà d'application.

Le Gouvernement appuie son argumentation en renvoyant à l'arrêt n° 201/2005 de la Cour et estime qu'admettre l'intérêt à agir de la FPB aboutirait à préjuger de la manière dont il mettrait en œuvre l'habilitation qui lui a été conférée. L'intérêt de la FPB serait dès lors trop hypothétique et indirect pour fonder son recours.

A.1.4. La FPB réplique que c'est à tort que le Gouvernement s'appuie sur l'arrêt n° 201/2005 de la Cour puisque ce n'est que si le Gouvernement adopte l'arrêté exécutant l'article 2.3.51 du COBRACE que ses membres pourront tenter de faire valoir l'exception qui y est prévue en faveur des parkings publics. Selon la FPB, il ne s'agit donc pas ici de présumer de quelle manière sera mise en œuvre l'habilitation faite au Gouvernement, mais, bien au contraire, de constater qu'en l'absence de précision quant à la notion de parking public, les dispositions attaquées s'appliquent, pour l'heure, à une partie au moins des parkings appartenant aux sociétés dont cette partie défend les intérêts.

A.1.5. Le Gouvernement répond qu'on n'aperçoit pas comment, dès lors que le législateur ordonnancier a prévu que les dispositions attaquées ne s'appliquent pas aux parkings publics, ces dispositions pourraient être appliquées aux parkings accessibles au public, sans violer le COBRACE, et quand bien même l'arrêté d'exécution n'a pas encore été adopté. Selon le Gouvernement, seul l'arrêté d'exécution pourrait faire apparaître que l'objet social de la FPB est affecté.

Quant au fond

En ce qui concerne le premier moyen dans les affaires n^{os} 5750 et 5751

A.2.1. La FPB et l'UPSI prennent, toutes deux, un premier moyen tiré de la violation de l'article 16 de la Constitution, combiné ou non avec l'article 1er du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme. La FPB se prévaut également de la liberté de commerce et d'industrie.

A.2.2. L'UPSI considère que, de manière générale, les mesures qu'elle conteste participent à la protection de l'environnement mais que le lien entre lesdites mesures et cet objectif n'est pas démontré à suffisance. Elle relève à cet égard que l'accroissement du nombre de véhicules « propres » rendra ces mesures encore plus difficilement justifiables au regard d'un tel objectif environnemental.

Cette même partie considère encore que les mesures attaquées se traduisent par une indéniable perte économique pour le propriétaire de parkings jugés excédentaires, soit en raison de leur perte totale de valeur (en cas de suppression sans réaffectation ou reconversion), soit en raison de leur dévalorisation (en cas de reconversion), soit en raison du paiement de la charge environnementale dont le poids augmentera chaque année. Or, cette partie estime qu'il n'existe pas de rapport direct et *a fortiori* raisonnable entre le but poursuivi et l'atteinte au droit de propriété subie.

L'UPSI estime encore qu'il n'existe pas de véritable liberté de choix entre les différentes alternatives offertes par les dispositions attaquées pour les parkings excédentaires, mais que la décision du propriétaire est avant tout liée aux contraintes inhérentes à sa situation et aux caractéristiques de l'installation en cause.

Cette même partie souligne par ailleurs que les dispositions attaquées constituent une ingérence flagrante dans les contrats de location en cours. De surcroît, elle considère que, lorsque l'immeuble est occupé par un seul locataire exploitant, et donc seul à même, à ce titre, de solliciter l'octroi, la prolongation ou le renouvellement du permis d'environnement, les propriétaires du parking pourraient se voir définitivement privés d'emplacements de parcage excédentaires si le locataire décidait de ne pas poursuivre leur exploitation.

L'UPSI relève encore que l'atteinte au droit de propriété est définitive, alors même qu'aucune mesure de compensation n'est prévue. Elle soutient enfin que faire peser une partie substantielle de la charge financière liée à la lutte contre l'impact environnemental du transport routier, sur les seuls immeubles de bureaux, au sens large, incluant des emplacements de parking excédentaires, qui ne génèrent pas en soi de pollution, sans aucune indemnisation, aboutit à une violation du principe d'égalité devant les charges publiques.

A.2.3. La FPB considère que les dispositions qu'elle conteste emportent une limitation importante de la jouissance du droit des titulaires de permis ou de certificats d'environnement. Elle relève que la Cour exige qu'un régime d'indemnisation soit prévu lorsque la restriction peut être assimilée à une expropriation de fait.

Cette partie ne se prononce pas sur le caractère légitime des objectifs poursuivis par les dispositions attaquées. En revanche, elle relève, au titre du contrôle de proportionnalité, que les dispositions attaquées s'appliqueront, de manière progressive, aux installations de parcage existantes, à l'occasion de la prolongation ou du renouvellement de leur permis d'environnement et qu'elles imposent, sans compensation, soit de mettre les emplacements excédentaires à disposition du grand public, soit de les réaffecter à de nouvelles activités, soit de s'acquitter de la charge environnementale qui constituerait, en réalité, une taxe dissuasive et dont le montant, qui subit une augmentation annuelle, entraînerait, en tout cas pour les emplacements de parcage situés en zone A, la suppression de tout gain financier à moyen terme. Cette partie relève de surcroît que le Gouvernement peut, à propos des places excédentaires, limiter la durée du permis d'environnement prolongé si bien que son titulaire n'est pas assuré de pouvoir continuer à jouir librement de son bien.

Selon la FPB, l'atteinte est d'autant plus disproportionnée qu'elle touche l'essentiel des prérogatives des titulaires de permis d'environnement concernés, entraîne une diminution de valeur de leur propriété immobilière et aboutit à rendre indisponibles des places de parcage valablement autorisées et exploitées, même lorsque la création de ce nombre de places fut exigée, par les autorités compétentes en matière d'urbanisme, lors de la construction de l'immeuble concerné. A cet égard, cette partie requérante évoque la circulaire n° 59 du 17 juin 1970, dite « circulaire De Saeger », en vertu de laquelle la création d'un certain nombre de places de parking était exigée lors de la construction d'un nouvel immeuble ou de la transformation d'un immeuble ancien.

La FPB souligne encore que l'atteinte au droit de propriété emporte des effets discriminatoires et présente un caractère irréversible, même à l'égard des emplacements de parcage existants et définitivement autorisés d'un point de vue urbanistique. Elle fait aussi valoir que le classement d'un bien immobilier dans l'une des trois zones constituées afin de calculer le nombre de places de parcage autorisées dépend de choix politiques ou de décisions des sociétés de transport, lesquels peuvent être appelés à évoluer, ce qui rend impossible l'analyse économique devant précéder le choix du titulaire de permis de s'acquitter de la charge environnementale ou de procéder à la cession des emplacements de parking. Or, la FPB souligne qu'en cas d'incertitude, la Cour européenne des droits de l'homme a expressément considéré que l'absence de toute forme de compensation constitue un indice de la violation du droit de propriété.

Cette même partie souligne encore que l'atteinte au droit de propriété n'est ni prévisible, ni progressive, les dispositions attaquées étant entrées en vigueur sans régime transitoire alors même que, lors de l'adoption du plan régional de la politique de stationnement, aucune référence ne fut faite à ce type de mesures restrictives.

A.2.4. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relève que les dispositions attaquées contribuent à réduire la consommation énergétique, en vue tant de garantir la qualité de l'air et de lutter contre les changements climatiques que de se conformer notamment aux directives européennes pertinentes en la matière. Par ailleurs, il souligne que le législateur ordonnancier entendait remédier au problème de congestion automobile du fait des déplacements entre le domicile et le lieu du travail, qui entraîne des effets néfastes sur le plan environnemental et économique. Le Gouvernement fait valoir que le COBRACE poursuit cet objectif en augmentant le recours à des véhicules à très haute performance environnementale et en réduisant le recours aux véhicules à moteur. Sous ce dernier aspect, le Gouvernement souligne que le législateur ordonnancier a estimé qu'une véritable réduction du trafic automobile est indissociable d'une restriction des places de stationnement. Cette même partie relève aussi que la poursuite d'un objectif environnemental peut justifier des atteintes au droit de propriété.

Le Gouvernement considère par ailleurs qu'il convient de tenir compte de l'objectif d'égalité de traitement poursuivi par le législateur ordonnancier entre les immeubles construits avant et après 2002, les immeubles de bureaux à construire étant déjà soumis aux règles imposant un nombre maximal d'emplacements de parking.

Le Gouvernement admet que les travaux préparatoires ne mentionnent pas les études scientifiques qui fondent la pertinence de la mesure par rapport à cet objectif, mais soutient que des études en ce sens ont bien été menées et cite certains de leurs résultats. Il s'ensuit, selon lui, que la mesure est bien adéquate.

Le Gouvernement relève ensuite que les parties requérantes ne démontrent pas que la mesure contestée porterait une atteinte disproportionnée au droit de propriété des personnes qu'elles défendent et souligne, à cet égard, qu'un régime transitoire pour les permis existants est prévu puisque leurs titulaires doivent, au moment où ils sollicitent leur prolongation, choisir entre le maintien des emplacements excédentaires, moyennant le paiement de la charge environnementale, leur suppression ou leur conversion. Il n'existe donc pas, selon le Gouvernement, d'obligation de payer la charge environnementale.

Cette même partie souligne encore que les emplacements de parking entrant dans le champ d'application des dispositions attaquées, à l'exclusion dès lors des parkings publics à titre gratuit ou payant, ne génèrent en principe pas de revenus puisqu'ils sont généralement mis gratuitement à disposition des employés actifs dans l'immeuble que ces emplacements desservent.

Le Gouvernement relève en outre que les normes de référence ne s'opposent pas à ce qu'une sanction indirecte soit attachée à l'obligation positive imposée aux propriétaires en vue de poursuivre un objectif d'intérêt général. Il mentionne, à cet égard, l'arrêt n° 72/2008 de la Cour où celle-ci a validé le prélèvement annuel mis à charge des producteurs exerçant un droit réel sur des sites de production d'électricité non utilisés ou sous-utilisés.

Cette même partie estime que les parties requérantes ne démontrent pas que la limitation de la durée de validité du régime transitoire, éventuellement décidée par le Gouvernement en cas de renouvellement du permis d'environnement, constituerait une atteinte disproportionnée à leur droit de propriété. Elle souligne également qu'aucune des normes de référence visées dans le premier moyen n'exige un lien direct entre le but poursuivi et l'atteinte au droit de propriété, contrairement à ce qu'avance l'UPSI, et qu'en principe, les ingérences dans le droit de propriété peuvent avoir lieu sans indemnisation.

Selon le Gouvernement, la mesure est d'autant moins disproportionnée que plusieurs garanties ont été mises sur pied par le législateur ordonnancier, comme la prise en compte des réelles alternatives au déplacement automobile, via la délimitation du territoire en trois zones, l'existence d'un régime dérogatoire, prévu à l'article 2.3.54, § 4, du COBRACE pour les cas spécifiques où l'application générale des dispositions attaquées s'avérerait inadaptée et enfin l'existence d'un soutien à la réaffectation de tout ou partie des zones de parking excédentaires, via un service régional d'accompagnement.

En ce qui concerne la prétendue violation du principe d'égalité devant les charges publiques, le Gouvernement renvoie à l'argumentation qu'il développe à propos de la deuxième branche du deuxième moyen dans l'affaire n° 5570.

A.2.5. La FPB conteste le renvoi du Gouvernement à l'arrêt n° 72/2008 de la Cour. Elle estime qu'il ne s'agit pas, dans le cas d'espèce, de sites « non utilisés ou sous-utilisés » et que l'objectif de la loi en cause dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt était totalement étranger à celui poursuivi par l'ordonnance attaquée puisqu'il s'agissait d'améliorer la concurrence. Selon cette partie, les dispositions attaquées portent atteinte à l'essentiel des prérogatives des titulaires de permis d'environnement, lesquels pouvaient légitimement espérer pouvoir utiliser et exploiter les emplacements de parcage dans le respect de l'autorisation qui leur avait été accordée.

La FPB estime aussi que le Gouvernement a tort lorsqu'il affirme que, depuis près de 20 ans, la circulaire « De Saeger » n'est plus appliquée puisque cette dernière a été appliquée jusqu'au début des années 2000.

A.2.6. L'UPSI souligne que le législateur ordonnancier aurait adopté une mesure davantage pertinente par rapport aux objectifs que, selon le Gouvernement, il poursuivait s'il s'était davantage intéressé à la question de l'automobile, au sens large, et de la mobilité plutôt qu'à celle des emplacements de parking, qui ne génèrent pas, par eux-mêmes, de pollution.

Cette partie conteste aussi l'argument du Gouvernement selon lequel la mesure attaquée n'aurait pas d'impact financier pour les personnes dont elle assure la défense des intérêts. Elle souligne à cet égard le coût de construction et d'entretien de tels emplacements, leur valeur patrimoniale et leur importance en tant qu'élément d'un « package » global de rémunération. Selon cette partie, la charge environnementale pourrait en outre représenter annuellement un montant global de plus de 21 000 000 d'euros, pour l'ensemble des quelque 25 000 places de parking excédentaires, dont elle estime la valeur globale à environ 750 000 000 d'euros.

A.2.7. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale réplique qu'il convient avant tout de tenir compte de la grande marge d'appréciation dont dispose le législateur en la matière. Par ailleurs, il estime que les propriétaires des parkings excédentaires qui souhaiteraient en tirer un revenu peuvent louer ces emplacements au public, ce qui aura en outre pour effet de les soustraire au champ d'application des dispositions attaquées.

Le Gouvernement considère encore que le chiffre de 21 000 000 d'euros, avancé par l'UPSI, ne permet pas d'apprécier la proportionnalité de la mesure pour les propriétaires de parkings concernés et que la valeur de marché des parkings ne renseigne pas sur les éventuels revenus tirés par lesdits propriétaires.

En ce qui concerne le deuxième moyen dans l'affaire n° 5751 et la première branche du second moyen dans l'affaire n° 5750

A.3.1. Les deux parties requérantes reprochent, en substance, au législateur ordonnancier d'avoir traité différemment les emplacements de parking qui tombent dans le champ d'application des dispositions attaquées et ceux qui en sont exclus.

A.3.2. L'UPSI souligne que seuls les parkings accessoires aux immeubles de bureaux, d'activités de production de biens immatériels et d'activités de haute technologie sont concernés par la mesure en cause.

Si cette requérante peut percevoir le bien-fondé de l'exclusion des parkings publics du régime attaqué, il n'en va pas de même pour les autres types d'emplacements de parcage exclus des dispositions critiquées, et, en particulier, de l'exception prévue à l'article 2.3.52, § 3, 3°, du COBRACE pour les parkings qui sont exclusivement affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ainsi qu'aux établissements hôteliers.

L'UPSI relève que, selon les travaux préparatoires, ces types de parkings sont exclus du champ d'application des dispositions attaquées en raison de leur localisation et de la mauvaise qualité de desserte en transports en commun ainsi que de l'inadéquation du critère de la superficie de plancher de l'immeuble pour

calculer le nombre de places de parking autorisées. Or, cette partie relève que, bien qu'un centre commercial situé en périphérie ne soit pas dans la même situation, quant à l'accès aux transports en commun, qu'un centre commercial situé en centre-ville, ces deux immeubles échappent aux mesures attaquées. En outre, elle considère que la justification met davantage en lumière l'inadéquation du système de calcul, retenu pour les immeubles de bureaux, aux activités exclues du champ d'application des dispositions attaquées.

Elle estime que la volonté de restreindre l'utilisation de la voiture entre le domicile et le lieu de travail, en évitant d'offrir un emplacement de parking gratuit sur le lieu de travail, devrait trouver également à s'appliquer aux catégories de parkings exclues du champ d'application des dispositions attaquées puisque cet objectif est libellé en termes généraux et applicable à toutes les catégories d'activités et de travailleurs.

Quant à l'exception liée aux parkings de logement, l'UPSI considère qu'elle ne se comprendrait que si les places au lieu de destination des habitants de ces logements étaient pour l'essentiel des emplacements privatifs associés à des surfaces de bureaux, ce qui n'est nullement établi.

A.3.3. La FPB considère, dans la première branche de son second moyen, que les travaux préparatoires de l'ordonnance attaquée n'apportent pas de justification suffisante à la différence de traitement instaurée. Elle n'aperçoit pas en quoi les nuisances de même nature qui sont générées, d'une part, par les parkings tombant dans le champ d'application des dispositions attaquées et, d'autre part, par les parkings qui en sont exclus, seraient d'une ampleur à ce point différente qu'elle justifierait pareille différence de traitement. Elle renvoie à cet égard à l'arrêt n° 102/98 de la Cour.

Cette partie considère que le fait que les activités visées à l'article 2.3.52, § 3, 3°, du COBRACE sont, dans la plupart des cas, éloignées des nœuds de transport en commun est sans incidence, puisqu'un même constat pourrait être fait pour les emplacements de parking, tombant dans le champ d'application des dispositions attaquées, et relevant de la zone C, définie à l'article 2.3.53, § 4, du COBRACE.

De même, elle considère que l'exception en faveur des parkings desservant des habitations privées n'est pas convaincante puisque le problème du stationnement et de la pollution de l'air est global et lié à tous les déplacements en voiture.

Enfin, en ce qui concerne l'exception au profit des parkings publics, outre que cette notion n'est pas clairement définie par le législateur ordonnancier, il convient de relever que leur exclusion du champ d'application des dispositions attaquées est justifiée en raison de leur objet propre et de leur réglementation particulière. Selon la FPB, toutefois, aucune disposition législative en vigueur n'impose aux titulaires de permis d'environnement portant sur des parkings publics de subir des contraintes quant à leur exploitation.

A.3.4. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale souligne que la réduction du trafic automobile ne peut être réalisée sans une restriction des places de stationnement, spécialement celles desservant les immeubles de bureaux par ailleurs aisément accessibles en transport en commun. Il estime dès lors que la différence de traitement critiquée par les parties requérantes est raisonnablement justifiée. Il relève à cet égard que la circulation automobile sur le territoire de la Région est essentiellement le fait de navetteurs se déplaçant aux heures de pointe pour rejoindre leur travail ou leur domicile et en déduit dès lors que les places de parking exclues des dispositions attaquées n'engendrent pas, sous cet angle, des nuisances analogues.

Le Gouvernement souligne que les parkings exclus du champ d'application des mesures contestées ne sont pas ou nettement moins concernés par les trajets entre le domicile et le lieu de travail et que la majorité des immeubles de bureaux sont aisément accessibles en transport public. Pour ce qui concerne les parkings relevant de la zone C, au sens du COBRACE, soit celle où la desserte en transport en commun est la moins bonne, le Gouvernement relève que la charge environnementale ne sera due qu'à partir du 1er janvier 2022, date à laquelle le RER devrait être opérationnel.

Selon le Gouvernement, l'exclusion du champ d'application des dispositions attaquées des parkings desservant des logements est parfaitement justifiée puisque le législateur a entendu limiter les déplacements en voiture en jouant sur l'un des incitants principaux, à savoir la possibilité de bénéficier d'un parking sur le lieu de travail. De même, le Gouvernement soutient que l'exclusion des parkings publics est raisonnablement justifiée

et qu'elle est, de surcroît, de nature à bénéficier à la FPB, laquelle ne disposerait donc pas d'intérêt à soulever ce moyen. En outre, il estime que la FPB ne démontre pas que les parkings publics peuvent permettre d'offrir aux personnes concernées un emplacement de stationnement gratuit sur le lieu de travail. Il estime dès lors que ce type de parkings n'est pas concerné par la problématique à laquelle le législateur ordonnancier entendait s'attaquer. Le Gouvernement considère aussi que la référence faite à l'arrêt n° 102/98 de la Cour n'est pas pertinente puisqu'il s'agissait, dans cet arrêt, d'évaluer le degré de nuisance des parkings d'une manière très générale, et en considération des activités qui sont menées en leur sein.

En ce qui concerne les places de parking desservant les lieux où s'exercent des activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, qui sont des lieux de travail, le Gouvernement souligne qu'en raison des contraintes propres à ce type d'activités, et de leur besoin de davantage de surface, ces installations sont localisées dans des endroits mal desservis par les transports en commun. En outre, il relève qu'il s'agit d'activités qui peuvent nécessiter un nombre important d'emplacements de parking mais dont l'objet principal n'est pas d'accueillir les voitures des employés de ces installations.

A.3.5. La FPB répond qu'elle n'aperçoit pas pourquoi le législateur ordonnancier s'est focalisé sur la circulation découlant des déplacements entre le domicile et le lieu de travail en vue de réduire la circulation routière et conteste que la majorité des immeubles de bureaux se trouvent dans des zones bien desservies par les transports en commun, comme le démontre du reste l'applicabilité à certains de ces immeubles des prescriptions spécifiques à la zone C, au sens du COBRACE.

A.3.6. L'UPSI répond que les activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, les commerces et commerces de gros, les grands commerces spécialisés, les équipements d'intérêt collectif ou de service public et les établissements hôteliers génèrent un flux de véhicules et participent à l'engorgement du réseau routier. Par ailleurs, elle estime que ces activités ne sont pas toutes situées dans des zones très mal desservies par les transports en commun. Elle considère que le Gouvernement n'a pas démontré qu'il n'était pas possible de mettre en place un système adéquat, applicable aux activités exclues des dispositions attaquées, alors même que les objectifs poursuivis sont exprimés de manière générale et abstraite.

A.3.7. Le Gouvernement réplique que l'exclusion des activités visées à l'article 2.3.52, § 3, 3°, est non seulement justifiée par leur lieu d'implantation, mal desservi par les transports en commun, comme c'est le cas des parkings situés en zone C, mais aussi et surtout en raison de l'absence de relation immédiate entre la superficie de plancher, utilisée pour calculer le nombre de parkings autorisés, et le nombre d'emplois qui y sont occupés.

En ce qui concerne la deuxième branche du second moyen dans l'affaire n° 5750

A.4.1. La FPB reproche au législateur ordonnancier d'avoir traité de manière identique les titulaires d'un permis d'environnement qui sollicitent sa prolongation et les demandeurs d'un nouveau permis ou certificat d'environnement, alors que ces personnes se trouvent dans des situations distinctes, seuls les premiers disposant à leur profit d'un acte créateur de droits ou d'effets avantageux leur permettant d'exploiter une installation classée.

La FPB reconnaît que l'article 62 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement autorisait déjà que le permis d'environnement soit remis en cause à l'occasion d'une demande de prolongation, mais précise qu'une prolongation tacite était envisageable et que les autorités ne pouvaient qu'ajouter des conditions d'exploitation nouvelles. En outre, elle relève que l'article 65 de la même ordonnance soumet les modifications apportées au permis à un régime juridique strict.

Selon cette partie, le législateur régional bruxellois n'a pas tenu compte de la différence essentielle entre une demande d'obtention d'un permis ou d'un certificat d'environnement et une demande de prolongation d'un permis d'environnement.

A.4.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale répond que les dispositions attaquées prévoient un régime différent selon qu'il s'agit d'une demande de prolongation ou de renouvellement d'un permis existant ou d'une demande d'obtention d'un premier permis d'environnement.

Selon lui, en effet, ce n'est qu'à partir de la prolongation ou du renouvellement de leur permis que les titulaires d'un permis existant sont soumis aux dispositions attaquées. De surcroît, cette partie relève qu'à ce moment, ces personnes disposent de la possibilité d'opter, en cas de places de parking excédentaires, pour le maintien de ces emplacements, moyennant le paiement d'une charge environnementale, qui ne sera du reste pas due s'il n'existe que deux emplacements excédentaires. Le Gouvernement souligne qu'en revanche, les demandeurs de nouveaux permis d'environnement ne pourront être autorisés à maintenir des places de parking excédentaires, moyennant paiement de la charge environnementale, sauf s'ils ont obtenu une dérogation, laquelle peut également être octroyée aux titulaires de permis existants, et qu'en cas de non-respect des termes de leurs permis, la charge environnementale pourra être enrôlée à leur encontre.

Le Gouvernement considère dès lors que les catégories comparées ne sont pas traitées de manière identique et que la branche du moyen repose sur une prémisse erronée.

A.4.3. La FPB estime qu'il ne saurait être fait état de ce que les demandeurs de nouveaux permis ne peuvent maintenir leurs emplacements de parking excédentaires, moyennant paiement de la charge environnementale, dès lors que, par hypothèse, s'agissant d'une première demande de permis, aucune autorisation n'a encore valablement permis l'exploitation de ces emplacements.

Cette partie considère encore que l'existence d'une charge environnementale et la circonstance que les dispositions attaquées ne s'appliqueront qu'à compter du renouvellement ou de la prolongation des permis existants ne sont pas de nature à remettre en cause l'irrégularité de cette identité de traitement. En effet, selon cette partie, les titulaires de permis d'environnement sont soit expropriés de fait, soit contraints d'acquitter une charge financière destinée à les inciter à se défaire de leurs places de stationnement excédentaires.

En ce qui concerne la troisième branche du second moyen dans l'affaire n° 5750

A.5.1. La FPB considère que les dispositions qu'elle attaque méconnaissent le principe d'égalité devant les charges publiques en ce qu'elles s'appliquent exclusivement aux seuls exploitants de certains emplacements de parking, sans la moindre compensation financière. Cette partie ne voit pas pourquoi seule cette catégorie de personnes serait tenue de supporter la charge financière liée aux mesures destinées à assurer une meilleure qualité de l'air et la protection de la santé.

A.5.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relève que la Cour a déjà jugé que l'autorité publique pouvait imposer à une catégorie déterminée de personnes des charges qui excèdent celles qu'un particulier peut devoir supporter dans l'intérêt général. Selon cette partie, la FPB n'aurait pas indiqué par rapport à quelle catégorie de personnes comparables elle estime que les personnes visées par les dispositions attaquées sont discriminées.

Le Gouvernement souligne que l'ensemble des personnes sollicitant un nouveau permis d'environnement ou la prolongation ou le renouvellement de leur permis d'environnement sont traitées de la même manière par les dispositions attaquées, lesquelles sont d'autant moins discriminatoires qu'elles visent à garantir l'égalité entre les exploitants de bâtiments neufs et les exploitants de bâtiments anciens.

En toute hypothèse, cette même partie estime que la différence de traitement entre titulaires et non-titulaires d'un permis d'environnement (catégories de personnes qui ne sont du reste pas comparables) repose sur un critère objectif et est raisonnablement justifiée.

A.5.3. La FPB conteste le fait qu'elle n'ait pas identifié les catégories de personnes comparées, à savoir les exploitants des parkings qui relèvent du champ d'application des dispositions attaquées, d'une part, et les exploitants de parkings qui en sont exclus, d'autre part. Elle souligne par ailleurs qu'elle n'a jamais dénoncé une discrimination entre les titulaires et les non-titulaires de permis d'environnement.

En ce qui concerne le troisième moyen dans l'affaire n° 5751

A.6. L'UPSI prend un troisième moyen tiré de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution ainsi que du principe de sécurité juridique.

A.7.1. Dans la première branche de son troisième moyen, l'UPSI considère que les dispositions attaquées s'appliquent chronologiquement en premier lieu aux immeubles de bureaux ayant fait l'objet d'un permis d'environnement délivré ou prolongé il y a 15 ans au plus, soit à une époque où la construction de parkings était encouragée, voire imposée, par la circulaire « De Saeger ».

Selon cette partie, les dispositions qu'elle conteste frapperont plus rapidement et significativement les propriétaires des immeubles qui furent construits sous l'empire de la circulaire « De Saeger », le revirement d'orientation politique majeur et imprévisible qu'ils subissent étant de surcroît de nature confiscatoire et contraire au principe de sécurité juridique.

A.7.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale répond que les dispositions attaquées ne seront applicables aux permis existants qu'à compter de leur prolongation ou renouvellement et que les titulaires de ces permis pourront demander, moyennant le paiement d'une charge environnementale, de conserver les emplacements excédentaires, ce qui ne pourra leur être refusé en cas de demande de prolongation.

Cette même partie souligne que les dispositions attaquées reproduisent les dispositions prévues par le Règlement régional d'urbanisme adopté par le Gouvernement le 21 novembre 2006. Elle considère également que les règles consacrées par ledit règlement ont même été appliquées bien avant l'adoption, le 12 décembre 2002, de la circulaire n° 18, et en tout cas depuis les années 1990.

Le Gouvernement rappelle également la jurisprudence de la Cour en vertu de laquelle le législateur n'est pas, en principe, obligé de prévoir un régime transitoire lorsqu'il modifie sa politique. Il relève qu'en l'espèce, les dispositions attaquées n'ont pas porté atteinte aux intérêts légitimes de la requérante ou des titulaires de permis d'environnement puisqu'elles reprennent des règles établies depuis plusieurs années et d'application depuis plus longtemps encore.

Cette partie souligne qu'il n'est pas déraisonnable d'avoir prévu que les nouvelles dispositions trouveraient uniquement à s'appliquer lors de la prolongation ou du renouvellement des permis d'environnement existants, ce qui suppose nécessairement un certain étalement dans le temps.

A.7.3. L'UPSI conteste le fait que la circulaire « De Saeger » n'est plus d'application depuis les années 90 et estime en tout cas que le Gouvernement n'apporte pas assez d'éléments probants en ce sens. En outre, elle relève que les documents cités par le Gouvernement arrêtent le moment où s'opère le revirement d'orientation politique à l'année 1998. Elle souligne encore que la circulaire n° 18, invoquée par le Gouvernement, a été annulée par le Conseil d'Etat et émet des doutes sur le fait que la construction du RER puisse améliorer l'offre en transport public.

A.7.4. Le Gouvernement réplique qu'il n'est pas nécessaire de mieux étayer le constat qu'il pose et qu'il estime suffisamment établi.

A.8.1. Dans la seconde branche de son troisième moyen, l'UPSI critique le fait que le calcul du nombre de places excédentaires est fondé notamment sur la zone dans laquelle se situe l'immeuble en cause, alors que la délimitation de ces zones est susceptible de varier selon des éléments dépourvus de toute prévisibilité et échappant à tout contrôle.

Cette partie considère qu'un administré ne pourra pas prévoir le montant de la charge environnementale, qui varie selon la zone considérée, dont il devra s'acquitter puisque ce montant est susceptible de varier d'année en année en fonction de l'évolution de la délimitation des zones, si bien qu'il aurait pu être redevable d'une charge moins élevée s'il avait sollicité son permis ou le renouvellement ou la prolongation de son permis une année plus tard. Il en va de même, selon cette partie, de l'application des règles matérielles liées à chaque zone, qui peuvent elles aussi varier d'année en année en fonction de la nouvelle délimitation du zonage.

A.8.2. Le Gouvernement relève, d'une part, que les dispositions attaquées prévoient que c'est la date d'introduction de la demande de permis ou de renouvellement ou de prolongation du permis qui détermine les règles applicables en fonction de la zone dans laquelle se situe l'immeuble à ce moment. De surcroît, il estime que la stabilité est encore garantie par le fait que le nombre d'emplacements autorisés reste valable durant toute la période de validité du permis.

Le Gouvernement conteste tout autant le fait que la détermination du zonage dépend d'éléments imprévisibles et incontrôlables. En effet, les critères déterminés à l'article 2.3.53 du COBRACE permettent d'assurer la stabilité, puisqu'il est tenu compte d'éléments urbanistiques, comme la présence de gares ou d'arrêts desservis par les transports en commun, et de la fréquence de passage de ces transports en commun.

A.8.3. L'UPSI répond que son grief vise les différences de traitement dans le temps selon le moment où la demande de permis ou de prolongation ou de renouvellement de permis est introduite. Elle rappelle à cet égard que l'article 2.3.53 du COBRACE prévoit la mise à jour bisannuelle de la carte de zonage.

En ce qui concerne les questions posées par la Cour

A.9.1. En réponse à la première question posée aux parties, l'UPSI relève qu'avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 5 juin 1997, les installations de parking étaient soumises à une autorisation d'exploitation de quinze ans, susceptible de prolongation pour une même durée, en vertu de l'ordonnance du 30 juillet 1992 « relative au permis d'environnement ». Elle souligne que préalablement à cette ordonnance du 30 juillet 1992, l'article 1er du Règlement général pour la protection du travail (RGPT), approuvé par l'arrêté du Régent du 11 février 1946, catégorisait le parking d'au moins 3 places comme un « garage d'automobiles », qui, selon sa contenance, relevait de la classe 1 ou 2, et qui nécessitait l'obtention d'un permis d'exploiter d'une durée maximale de 30 ans, non prorogeable.

Cette partie en déduit que l'exploitation d'un parking couvert ou en plein air, en région bruxelloise, a été soumise à une autorisation administrative temporaire à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté du Régent du 11 février 1946, à savoir le 15 avril 1946. Elle souligne toutefois que la politique à l'œuvre à l'époque tendait à la maximalisation des emplacements de parcage, si bien que le caractère temporaire, quoique de longue durée, des autorisations d'exploitation ne portait pas à conséquence, les titulaires étant quasiment assurés d'obtenir, à l'échéance de leur autorisation, une nouvelle autorisation, moyennant le cas échéant une modification des conditions d'exploitation. Cette même partie souligne encore qu'il existe une différence fondamentale entre la nécessité de solliciter, à des échéances déterminées, la prolongation ou le renouvellement d'un permis, d'une part, et le fait de se voir irrévocablement interdire l'exploitation de l'installation en cause, d'autre part. Elle fait enfin valoir que l'un des objectifs de la police des établissements classés, selon l'exposé des motifs de la loi du 5 mai 1888, que le RGPT exécutait, était de procurer une certaine stabilité à l'industrie.

A.9.2. La FPB estime qu'en ce qui concerne les parkings couverts, il convient d'avoir égard à l'arrêté du Régent du 11 février 1946 qui a adopté le RGPT, lequel est entré en vigueur le 15 avril 1946. Selon cette partie, cette réglementation imposait l'obtention d'un permis afin d'exploiter un tel parking. Cette même partie estime que les parkings à l'air libre d'une contenance d'au moins 25 places ont été soumis à un permis d'exploiter à compter de l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 23 novembre 1993 « modifiant l'ordonnance du 30 juillet 1992 relative au permis d'environnement » et qu'il en va de même des parkings à l'air libre d'une contenance d'au moins dix places à compter de l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 5 juin 1997.

A.9.3. Le Gouvernement bruxellois souligne qu'une autorisation temporaire est exigée pour l'exploitation de parkings couverts depuis l'entrée en vigueur du RGPT et qu'à compter de l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 30 juillet 1992 « relative au permis d'environnement », qui visait aussi les parkings couverts d'au moins trois places, une autorisation temporaire était également requise pour exploiter un parking à ciel ouvert d'au moins 25 places. Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 5 juin 1997 « relative aux permis d'environnement », il en va de même pour les parkings à ciel ouvert d'une contenance d'au moins dix places.

A.10.1. En réponse à la seconde question posée aux parties, l'UPSI estime que, sauf à remettre en cause l'efficacité du régime mis en place par les dispositions attaquées, la décision adoptée par le titulaire du permis d'environnement de renoncer à l'exploitation d'emplacements de parcage excédentaires doit être opposable au propriétaire de ces emplacements, ce que confirmeraient d'ailleurs les travaux préparatoires. Cette partie fait valoir qu'il existe de nombreuses hypothèses où le titulaire du permis ne se confond pas avec le propriétaire des

emplacements de parcage, soit que le premier en est locataire, soit qu'il dispose de droits réels démembrés sur ces immeubles, soit encore qu'il en est simplement copropriétaire.

A.10.2. La FPB considère, elle aussi, que la seconde question doit recevoir une réponse affirmative. Elle souligne à cet égard que le permis d'environnement est délivré *propter rem* et qu'il n'est pas requis que ce soit le propriétaire de l'exploitation qui introduise la demande de permis. Cette partie en conclut que le propriétaire du parking sera tenu aux nouvelles conditions du permis sollicité par son titulaire et que l'éventuelle renonciation aux emplacements de parcage excédentaires lui sera opposable.

A.10.3. Le Gouvernement bruxellois estime également que la seconde question doit recevoir une réponse affirmative, sous peine de méconnaître l'objectif de réduction du parc de stationnement hors voirie en Région bruxelloise. Il souligne de surcroît que si l'exploitant n'était pas mandaté pour procéder à une telle renonciation, il pourrait engager, le cas échéant, sa responsabilité civile à l'égard du propriétaire des emplacements en cause. Le Gouvernement bruxellois relève encore que le propriétaire peut demander à être co-titulaire du permis d'environnement en cours ou se faire céder ledit permis par l'exploitant actuel.

- B -

Quant aux dispositions attaquées

B.1. La partie requérante dans l'affaire n° 5750 poursuit l'annulation des articles 2.3.51 à 2.3.62 et 4.1.1, §§ 4 à 9, de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 « portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie » (ci-après : « COBRACE »). La partie requérante dans l'affaire n° 5751 sollicite l'annulation des articles 2.3.51 à 2.3.61 et de l'article 4.1.1, §§ 4 à 9, de la même ordonnance.

B.2.1. Les articles 2.3.51 à 2.3.62 composent le chapitre 3, intitulé « Stationnement hors voirie » du titre III, intitulé « Dispositions relatives aux transports », de l'ordonnance attaquée. Ils disposent :

« Art. 2.3.51. Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

1° ‘ Demande ’ : une demande de permis d'environnement au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, une demande de certificat d'environnement au sens de l'article 8 de la même ordonnance, ou une demande de prolongation d'un permis d'environnement au sens de l'article 62 de la même ordonnance;

2° ‘ Demandeur ’ : toute personne, publique ou privée, qui introduit une demande;

3° ‘ Emplacement de parcage ’ : un lieu de stationnement hors voirie pour un véhicule automobile de deux à quatre roues dont l'accès est réservé à certains utilisateurs, par opposition au parking public;

4° ‘ Emplacement de parcage excédentaire ’ : un emplacement de parcage tel que défini au 3° qui excède le nombre d'emplacements autorisés tel que celui-ci est déterminé en vertu des articles 2.3.53 et 2.3.54, en ce compris le paragraphe 4 de l'article 2.3.54;

5° ‘ Logement ’ : ensemble de locaux destinés à l'habitation et formant une unité de résidence;

6° ‘ Parking ’ : toute installation classée au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement abritant des emplacements de parcage ou des emplacements de parcage excédentaires au sens des 3° et 4° du présent article;

7° ‘ Parking public ’ : tout parking accessible au public gratuit ou payant et répondant aux conditions visées par l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, ou reconnu comme tel par le permis d'environnement qui le régit, en ce compris ceux appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public, y compris les parkings de transit;

8° ‘ Permis d'environnement ’ ou ‘ certificat d'environnement ’ : le permis ou le certificat délivré en application de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement;

9° ‘ Superficie de plancher ’ : 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 destinés au parcage et des locaux situés sous le niveau du sol qui sont destinés aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts;

10° ‘ Véhicule fonctionnel ’ : véhicule de livraison, de service ou autre véhicule nécessaire aux activités d'une entreprise, à l'exclusion des voitures de fonction avec chauffeur et des véhicules mis à disposition d'un employé tels que les véhicules de société.

Art. 2.3.52. § 1er. Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux parkings à créer en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'aux parkings existants comportant au minimum trois emplacements excédentaires au sens de l'article 2.3.51, 4°.

§ 2. Le nombre d'emplacements de parcage autorisé dans un parking est déterminé selon les modalités prévues aux articles 2.3.53 et 2.3.54, en tenant compte :

- d'une part de la zone d'accessibilité, définie à l'article 2.3.53, dans laquelle est situé l'immeuble ou la partie d'immeuble qu'est destinée à desservir l'installation pour laquelle est sollicité un permis d'environnement, un certificat d'environnement ou une prolongation de permis d'environnement;

- d'autre part, de la superficie de plancher de cet immeuble ou partie d'immeuble.

§ 3. Ces dispositions ne s'appliquent toutefois pas :

1° aux emplacements de parcage destinés à des fonctions de logement;

2° aux emplacements de parcage affectés à des fonctions de parking public;

3° aux emplacements de parcage exclusivement affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, ainsi qu'aux établissements hôteliers. Toutes ces notions s'entendent au sens du Plan Régional d'Affectation du Sol;

4° aux emplacements de parcage exclusivement affectés aux services de taxis tels que définis par l'article 2, 1° de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis, aux services de location de voitures avec chauffeur ou à destination d'un service de véhicules partagés. Le cas échéant, le demandeur déterminera, dans sa demande, le nombre d'emplacements de parcage devant être affectés à de telles fonctions.

Le Gouvernement pourra désigner un service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parcage à des emplacements de parcage affectés à des fonctions de logement, de parking public au sens de l'article 2.3.51, 7° ou à d'autres affectations que celle de parcage de véhicules.

Afin de garantir au demandeur du permis de ne devoir s'adresser qu'à un seul interlocuteur durant la procédure de demande de permis d'environnement, l'Institut sera l'instance de contact du demandeur pour tout ce qui concerne ce permis d'environnement (depuis la demande de permis jusqu'à sa délivrance). Cette mission sera menée avec l'appui de l'Agence du stationnement pour ce qui concerne les aspects relatifs à la mise à disposition des emplacements de parking à des fins de ' parking public '.

Dès la délivrance du permis, l'Agence du stationnement aura pour mission de devenir l'interlocuteur du titulaire du permis d'environnement pour ce qui concerne les aspects relatifs à la mise à disposition des emplacements de parking à des fins de ' parking public ' (assistance éventuelle, contrôle du respect des conditions liées à l'octroi du label ' bâtiment public ', mise à jour du cadastre, exploitation éventuelle des emplacements, etc.).

L'Agence du stationnement pourra, à la demande du titulaire du permis d'environnement, gérer les emplacements de parking excédentaires au sens de l'article 2.3.51, 4° et réaffectés aux fonctions de parking public au sens de l'article 2.3.51, 7°.

Art. 2.3.53. § 1er. En vue de l'application des dispositions du présent chapitre, le territoire régional est divisé en trois zones d'accessibilité par les transports en commun :

1° la zone A, très bien desservie en transports en commun;

2° la zone B, bien desservie en transports en commun;

3° la zone C, moyennement desservie en transports en commun.

§ 2. La zone A comprend les terrains contigus aux voiries ou parties de voirie situées, soit :

1° à une distance pédestre inférieure à 500 mètres d'une gare de chemin de fer IC/IR où s'arrêtent, en semaine, les deux sens confondus, au moins dix trains voyageurs par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour;

2° à une distance pédestre inférieure à 400 mètres :

- d'une station de métro où s'arrêtent, en semaine, les deux sens confondus, au moins trente-cinq rames par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour;

- ou d'une station de prémétro comprise entre la gare du Nord et la gare du Midi incluses, où s'arrêtent, en semaine, les deux sens confondus, au moins trente-cinq trams par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour.

§ 3. La zone B comprend les terrains contigus aux voiries ou parties de voirie situées, soit :

1° à une distance pédestre inférieure à 400 mètres :

- d'une gare ou d'un arrêt de chemin de fer non visés au § 2 et où s'arrêtent en semaine, les deux sens confondus, au moins six trains voyageurs par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour;

- ou d'une station de métro non visée au § 2;

- ou d'une station de prémétro non visée au § 2;

- ou d'un arrêt de tram pour autant que, en semaine, il soit desservi, les deux sens confondus, au minimum par quinze trams par heure, au cours d'au moins une heure complète, deux fois par jour;

2° à une distance pédestre comprise entre 500 mètres et 800 mètres d'une gare de chemin de fer visée au § 2, 1°;

3° à une distance pédestre comprise entre 400 mètres et 700 mètres d'une station de métro ou de prémétro visée au § 2, 2°.

§ 4. La zone C comprend les terrains contigus aux voiries ou parties de voirie non visées par les zones définies aux § 2 et § 3.

§ 5. Les règles suivantes sont applicables aux zones d'accessibilité visées aux paragraphes 1er à 4 :

1° les distances sont calculées à partir de l'axe de voirie;

2° dans le cas particulier d'un terrain enclavé, le régime est déterminé par celui du terrain lui donnant l'accès piéton principal à la voirie;

3° les distances sont calculées depuis l'axe de voirie le plus proche de chaque accès de gare ou d'arrêt de chemin de fer, de station de métro, de prémétro ou de tram visés aux § 2 et § 3;

§ 6. En cas d'immeubles à plusieurs entrées donnant sur des voiries différentes, le régime à appliquer est celui de la zone la plus restrictive.

§ 7. Le Gouvernement établit et publie bisannuellement une carte mise à jour par le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 2.3.54. § 1er. Sans préjudice du paragraphe 4 du présent article, un certificat d'environnement, un permis d'environnement ou une prolongation de permis d'environnement admet au maximum le nombre suivant d'emplacements de parcage accessoires aux immeubles ou parties d'immeubles :

1° pour les immeubles ou parties d'immeubles situés en zone A : 2 emplacements de parcage pour la première tranche de 250 m² de superficie de plancher et 1 emplacement de parcage par tranche supplémentaire de 200 m² de superficie de plancher;

2° pour les immeubles ou parties d'immeubles situés en zone B : 1 emplacement de parcage par tranche de 100 m² de superficie de plancher;

3° pour les immeubles ou parties d'immeubles situés en zone C : 1 emplacement de parcage par tranche de 60 m² de superficie de plancher.

§ 2. Le nombre d'emplacements autorisés déterminé conformément au paragraphe précédent est arrondi à l'unité supérieure.

§ 3. Le nombre d'emplacements de parcage autorisés est déterminé en tenant compte de la zone dans laquelle se trouve l'immeuble ou la partie d'immeuble au moment où la demande de permis est introduite. La modification des zones au cours des années suivantes ne porte pas atteinte à la validité du permis d'environnement en cours.

§ 4. Par dérogation aux paragraphes 1er à 3 du présent article, l'autorité compétente peut, sur requête du demandeur, délivrer un certificat ou un permis d'environnement ou une prolongation d'un tel permis autorisant un nombre d'emplacements de parcage supérieur à celui qui résulte de l'application des paragraphes 1er et 3. En ce cas, les emplacements de parcage ne sont pas considérés comme des emplacements de parcage excédentaires.

Cette dérogation ne peut être accordée que si elle est dûment justifiée par la nécessité de disposer d'emplacements supplémentaires pour les véhicules fonctionnels, des visiteurs ou des clients, par les nécessités économiques ou sociales propres à l'activité envisagée dans l'immeuble ou la partie d'immeuble que dessert le parking concerné ou par son accessibilité réduite au regard des caractéristiques générales de la zone, définie en application de l'article 2.3.53 du présent Code, dans laquelle se situe cet immeuble ou partie d'immeuble.

Si cette dérogation concerne un dépassement de plus de dix emplacements supplémentaires par rapport au nombre qui résulte de l'application des paragraphes 1er à 3, le demandeur qui la sollicite joint à sa demande de certificat ou de permis d'environnement une évaluation des incidences sur l'environnement du dépassement sollicité.

Cette évaluation est établie de manière indépendante par une personne enregistrée ou agréée à cet effet, conformément au titre 5.

Les personnes titulaires de l'agrément requis pour réaliser une étude d'incidences sont réputées agréées ou enregistrées en application de la présente disposition.

Le coût de l'évaluation des incidences est à charge du demandeur.

Art. 2.3.55. § 1er. Il existe une taxe annuelle nommée ' charge environnementale ' à charge des titulaires de permis d'environnement qui, lors d'une demande de prolongation en vertu de l'article 62 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement ou de nouveau permis portant sur une installation existante précédemment autorisée, ont fait le choix, conformément à l'article 13ter, § 2 ou § 3, de la même ordonnance, de conserver un ou des emplacements de parcage excédentaires, ainsi que des personnes qui auront conservé ou établi de tels emplacements sans permis ou en violation des termes de leur permis d'environnement.

§ 2. Cette taxe est due au premier janvier de l'année qui suit le moment de la décision de prolongation ou de renouvellement du permis d'environnement pour lequel le redevable a opté pour l'application de l'article 13ter, § 2 ou § 3, de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.

La taxe est également due au premier janvier de l'année qui suit la date anniversaire de la prolongation ou de la délivrance d'un nouveau permis d'environnement qui a donné lieu à la taxation mentionnée dans l'alinéa précédent.

Art. 2.3.56. Les redevables de la charge environnementale sont les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 1° et 2°, ainsi qu'à partir du 1er janvier 2022 ceux visés à l'article 2.3.54, § 1er, 3°. Ces titulaires sont tant les personnes physiques ou morales de droit privé ou de droit public qui ont demandé et obtenu le permis d'environnement pour elles-mêmes, que les cessionnaires d'un tel permis, pour autant que la cession soit intervenue conformément à l'article 63, § 1er, 6°, de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.

Si plusieurs personnes sont conjointement titulaires d'un permis d'environnement, la charge environnementale sera mise à charge de chacune d'entre elles de façon solidaire et indivisible.

Le montant de base de la charge environnementale est fixé à :

- a) 450 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 1°;
- b) 350 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 2°;
- c) 250 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 3°.

Ces montants de base sont adaptés annuellement, le 1er janvier, à l'indice des prix à la consommation du Royaume du mois de décembre de l'année qui précède.

La charge environnementale pour la première année complète au cours de laquelle un ou des emplacements de parcage excédentaires sont maintenus est égale au montant de base multiplié par le nombre d'emplacements de parcage excédentaires.

Pour les années suivantes, le montant de base est augmenté de 10 % chaque année pendant la durée de validité du permis d'environnement autorisant les emplacements de parcage. Cette augmentation est cumulative d'année en année et perdure sur une durée de 15 années. La charge environnementale pour ces années est égale au montant de base augmenté multiplié par le nombre d'emplacements de parcage excédentaires.

Art. 2.3.57. La charge environnementale est perçue annuellement par voie d'un rôle établi et rendu exécutoire, sur la base des données fournies par l'Institut.

Ces données fournies par l'Institut seront également transmises à l'Agence du stationnement et au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale adresse chaque année aux redevables un avertissement-extrait de rôle indiquant le délai pour introduire l'action visée à l'article 2.3.60 ainsi que la possibilité d'introduire une demande visée à l'article 2.3.61, § 2.

Art. 2.3.58. § 1er. Le redevable de la charge environnementale qui décide de ne plus maintenir les emplacements de parcage excédentaires ou d'en réduire le nombre conformément à l'article 13^{ter}, § 1er, de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, le notifie conformément à l'article 7^{bis} de ladite ordonnance.

L'Institut est autorisé à vérifier l'exactitude de la notification au moyen de visites dans l'immeuble ou la partie d'immeuble concerné.

§ 2. La charge environnementale enrôlée pour l'année au cours de laquelle a eu lieu la notification visée au paragraphe 1er est dégrevée à proportion du nombre de jours restant à courir depuis la réception de la notification jusqu'à l'enrôlement suivant, et du nombre d'emplacements de parcage excédentaires supprimés.

Art. 2.3.59. § 1er. La charge environnementale est également enrôlée à charge de celui qui aura conservé ou établi des emplacements de parcage en violation des termes de son permis ou sans permis. En ce cas, son montant est doublé.

La charge environnementale est enrôlée pour l'année au cours de laquelle la constatation de l'infraction est effectuée par le service compétent pour veiller au respect des permis d'environnement ainsi que pour les cinq années antérieures, depuis l'entrée en vigueur de la taxe, pour laquelle ce service dispose d'éléments probants démontrant que les emplacements de parcage illégaux existaient. Le paiement de la charge environnementale par le contrevenant n'emporte pas le droit de maintenir les emplacements illégaux.

En cas de maintien de ces emplacements ou de nouvelle infraction au cours d'une année subséquente, le montant de la charge environnementale est triplé.

§ 2. Le service compétent pour veiller au respect des permis d'environnement procède aux enquêtes nécessaires à la découverte des contrevenants aux dispositions du présent chapitre.

Les redevables sont tenus de fournir accès aux immeubles ou parties d'immeubles où se trouve un parking aux agents mandatés à cet effet par le Gouvernement. Ces agents sont autorisés à établir des procès-verbaux et à recueillir auprès des redevables, sans que ces derniers puissent être tenus de se déplacer, des explications orales ou écrites. Le Gouvernement règle les modalités d'application du présent paragraphe.

Art. 2.3.60. Le redevable qui conteste tout élément de la charge environnementale dispose d'un délai de six mois à compter du troisième jour ouvrable après l'envoi de l'avertissement-extrait de rôle pour introduire une action contre la Région, en la personne du Ministre-Président, devant la chambre fiscale du tribunal de première instance de Bruxelles, dans les formes prévues par l'article 1385*decies* du Code judiciaire.

Art. 2.3.61. § 1er. Sans préjudice de l'action visée à l'article 2.3.60, le Gouvernement désigne un ou plusieurs fonctionnaires qui sont assistés par l'Institut en vue de résoudre les difficultés ou les erreurs qui peuvent se produire relativement au calcul ou à la perception de la charge environnementale et qui sont soulevées par les redevables.

Le fonctionnaire désigné peut conclure des transactions avec les redevables, pourvu qu'elles n'impliquent pas exemption ou modération d'impôt, et rectifier les impositions établies par la voie d'un ré-enrôlement.

Il peut également, dans ce cadre, accorder des remises ou modérations d'intérêts de retard lorsque le redevable est malheureux et de bonne foi.

Il est tenu d'apporter une réponse aux demandes des redevables dans un délai de deux mois à compter de la demande introduite devant lui. L'absence de réponse est assimilée à un rejet de la demande.

Le Gouvernement arrête les modalités d'exécution du présent article.

§ 2. Le redevable peut adresser une demande écrite au fonctionnaire désigné au paragraphe 1er tant que l'action visée à l'article 2.3.60 n'est pas introduite et, au maximum, jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à compter du troisième jour ouvrable après l'envoi de l'avertissement-extrait de rôle. Cette demande ne suspend pas le délai d'introduction de l'action visée à l'article 2.3.60.

Art. 2.3.62. Les articles 10, 12, 14, alinéa 1er, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 27, 28 de l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent à la charge environnementale ».

Les articles 2.3.51 à 2.3.61 précités sont entrés en vigueur le 5 février 2014, en vertu de l'article 13 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 janvier 2014 « relatif à l'enregistrement des chargés de l'évaluation des incidences, au service

d'accompagnement et aux agents chargés du contrôle, au sens du Chapitre 3, du Titre 3, du Livre 2 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie ».

B.2.2. L'article 4.1.1, §§ 4 à 9, de la même ordonnance disposent :

« § 4. Dans [l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement], il est inséré un article 13*bis*, ainsi qu'un article 13*ter* rédigés comme suit :

‘ Article 13*bis*. - Emplacements de parcage

Un permis ou un certificat d'environnement portant sur des emplacements de parcage accessoires à un immeuble ou à une partie d'immeuble ne pourra être délivré que dans la limite du nombre d'emplacements résultant de l'application des articles 2.3.53 et 2.3.54 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie.

Art. 13*ter*. § 1er. Le titulaire d'un permis d'environnement en cours au jour de l'entrée en vigueur des articles 2.3.53 et 2.3.54 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie autorisant des emplacements de parcage excédentaires au sens de ce Code, peut, à tout moment, renoncer en tout ou en partie au maintien de ces emplacements de parcage excédentaires.

Cette renonciation prend la forme soit d'une suppression totale ou partielle de ces emplacements, soit d'une conversion de tout ou partie de ces emplacements en places de parkings mises à disposition exclusive des riverains, par voie de location, de vente ou de tout autre mécanisme conférant à ceux-ci un droit d'utilisation exclusive, soit d'une combinaison de ces deux procédés, soit de leur réaffectation aux autres fins décrites à l'article 2.3.52, § 3, point 4°, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie.

Les effets de cette renonciation sont définitifs et irrévocables.

La renonciation est notifiée conformément à l'article 7*bis*.

§ 2. Tant qu'il n'a pas renoncé aux emplacements de parcage excédentaires, le titulaire d'un permis d'environnement visé au paragraphe 1er peut cependant en demander la prolongation en conservant l'ensemble de ces emplacements de parcage, même excédentaires, moyennant le paiement de la charge visée à l'article 2.3.55 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie.

§ 3. Pour les installations couvertes par un permis d'environnement visé au § 1er, l'autorité compétente peut délivrer, à l'expiration du permis et de sa prolongation et si l'exploitant en fait la demande, un nouveau permis d'environnement portant sur des emplacements de parcage excédentaires existants et précédemment autorisés, moyennant le paiement de la charge visée à l'article 2.3.55 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie. Le Gouvernement peut limiter la durée de ce permis à dater de sa délivrance en tant qu'il vise des emplacements de parcage excédentaires au sens de ce Code.

§ 4. Les titulaires de permis visés aux paragraphes 2 et 3 sont admis, à l'occasion de leur demande de prolongation ou de demande d'un nouveau permis d'environnement, à invoquer les dispositions de l'article 2.3.54, § 4 du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie.

Le cas échéant, la personne qui sollicite la prolongation ou le nouveau permis d'environnement déterminera, dans sa demande, le nombre d'emplacements de parcage devant être réaffectés aux fonctions déterminées à l'article 2.3.52, § 3, point 3°, du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie.

En tant qu'il porte sur des emplacements de parcage autorisés par application des alinéas qui précèdent, la durée du nouveau permis n'est pas limitée en application du paragraphe 3 du présent article. '.

§ 5. A l'article 18, § 2, de la même ordonnance, tel que modifié par l'ordonnance du 7 juin 2007, est inséré le point suivant :

‘ 5° le cas échéant, la mention d'une demande de dérogation en vertu de l'article 2.3.54, § 4, du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie, ainsi que des raisons invoquées à l'appui de celle-ci; ’.

Les points 5°, 6° et 7° de cette disposition deviennent respectivement les points 6°, 7° et 8°.

§ 6. A l'article 26, alinéa 1er, de la même ordonnance, est inséré le point suivant :

‘ 7° le cas échéant, la description et l'évaluation détaillées et précises des raisons justifiant une dérogation en vertu de l'article 2.3.54, § 4, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie; ’.

Les points 7° et 8° de cette disposition deviennent respectivement les points 8° et 9°.

§ 7. L'article 37 de la même ordonnance est modifié comme suit :

a) A l'alinéa 2 est insérée la disposition suivante :

‘ 7° le cas échéant, la description et l'évaluation détaillées et précises des raisons justifiant une dérogation en vertu de l'article 2.3.54, § 4, du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie; ’.

Les points 7° et 8° de cette disposition deviennent respectivement les points 8° et 9°.

b) Il est inséré un nouvel alinéa 3, rédigé comme suit : ‘ Conformément à l'article 2.3.54, § 4, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie, si la demande implique une dérogation qui concerne plus de dix emplacements supplémentaires, le rapport d'incidences visé à l'alinéa précédent doit être établi par une personne agréée à cet effet. ’.

L'actuel alinéa 3 devient l'alinéa 4.

§ 8. Dans l'article 48, § 1er, de la même ordonnance est inséré un nouvel alinéa 2 rédigé comme suit :

‘ Si la demande implique une dérogation en vertu de l'article 2.3.54, § 4, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie, elle contient également un rapport d'incidences établi par une personne enregistrée ou agréée à cet effet. Conformément à l'article 2.3.54, § 4, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie, si la demande implique une dérogation qui concerne plus de dix emplacements supplémentaires, le rapport d'incidences doit être établi par une personne enregistrée ou agréée à cet effet. Ce rapport d'incidences comporte une description et une évaluation détaillées et précises des raisons justifiant cette dérogation, de ses incidences sur l'environnement et la mobilité et ainsi que des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire celles-ci. ’

L'actuel alinéa 2 devient l'alinéa 3.

§ 9. L'article 62 de la même ordonnance est modifié comme suit.

Le paragraphe 3, alinéa 1er, est complété comme suit :

‘ 4° le cas échéant, une évaluation, établie par une personne enregistrée ou agréée à cet effet, comportant une description et une évaluation détaillées et précises des raisons justifiant une dérogation en vertu de l'article 2.3.54, § 4, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie, de ses incidences sur l'environnement et la mobilité ainsi que des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire celles-ci. Si la demande implique une dérogation qui concerne plus de dix emplacements supplémentaires, l'évaluation des incidences est établie par une personne enregistrée ou agréée à cet effet. ’

La seconde phrase du paragraphe 6, alinéa 1er, est complétée comme suit : ‘ , et statue le cas échéant sur la justification du nombre d'emplacements de parcage autorisé en application de l'article 2.3.54, § 4 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie, en dérogation aux articles 2.3.53 et 2.3.54, §§ 1er à 3 du même Code. ’

Un nouvel alinéa 2, rédigé comme suit, est ajouté au paragraphe 6 : ‘ Sans préjudice de l'article 13ter, § 2, l'autorité compétente refuse partiellement la prolongation pour la partie du permis d'environnement qui concerne des emplacements de parcage excédentaires au sens du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie. ’

La seconde phrase du paragraphe 6, alinéa 2 (devenu alinéa 3), est complétée comme suit :

‘ Toutefois, en tant qu'elle porte sur la partie du permis d'environnement qui concerne des emplacements de parcage excédant les normes fixées par les articles 2.3.53 et 2.3.54, §§ 1er à 3, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie, le permis est prolongé aux conditions contenues dans la demande de prolongation, sans préjudice de l'article 13ter, § 2. ’ ».

L'article 4.1.1. de l'ordonnance attaquée est entré en vigueur le 31 mai 2013.

B.2.3. Les dispositions attaquées ont pour objet principal de limiter le nombre d'emplacements de certains parkings hors voirie dont l'exploitation est soumise à l'octroi d'un permis d'environnement.

En vertu de l'ordonnance du 5 juin 1997 « relative aux permis d'environnement », l'exploitation d'un garage ou d'un emplacement couvert pour véhicules à moteur d'une contenance d'au moins dix véhicules automobiles ou remorques, tout comme l'exploitation d'un parc de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteur en dehors de la voie publique d'une même contenance minimale nécessitent l'obtention d'un permis d'environnement.

Un permis d'environnement est délivré pour une période maximale de quinze ans. Il peut, en principe, être prolongé pour une nouvelle période de quinze ans.

B.2.4. Les parties requérantes font valoir, sans être contredites sur ce point par le Gouvernement régional, qu'eu égard aux exceptions prévues à l'article 2.3.52, § 3, du COBRACE, la limitation du nombre d'emplacements de parcage prévue par les dispositions attaquées ne vaut qu'à l'égard des parkings dont l'exploitation est soumise à un permis d'environnement et qui sont accessoires aux immeubles de bureaux ainsi qu'aux surfaces destinées aux activités de haute technologie et de production de biens immatériels. Sont, en revanche, exclus du champ d'application des dispositions attaquées, les emplacements de parcage destinés à des fonctions de logement ou de parking public, les emplacements de parcage affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux établissements hôteliers ainsi que les emplacements de parcage exclusivement affectés aux services de taxis, aux services de location de voitures avec chauffeur ou à destination d'un service de véhicules partagés.

B.2.5. Les parties requérantes reprochent en substance au législateur ordonnancier d'avoir violé leur droit de propriété et d'avoir agi de façon discriminatoire, en traitant, sans justification raisonnable, des situations comparables de façon différente ou, au contraire, des situations qui n'étaient pas comparables de façon identique.

Quant à l'intérêt

B.3.1. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale conteste l'intérêt à agir de l'ASBL « Fédération des parkings de Belgique », partie requérante dans l'affaire n° 5750, au motif que le législateur ordonnancier a exclu du champ d'application des dispositions attaquées les parkings publics. Selon le Gouvernement, la partie requérante dans cette affaire a pour objet social de grouper les constructeurs, propriétaires et exploitants de parkings en voirie et hors voirie, mais, dans ce dernier cas, uniquement si ces parkings hors voirie sont accessibles au public.

B.3.2. Lorsqu'une association sans but lucratif qui n'invoque pas son intérêt personnel agit devant la Cour, il est requis que son objet social soit d'une nature particulière et, dès lors, distinct de l'intérêt général; qu'elle défende un intérêt collectif; que la norme attaquée soit susceptible d'affecter son objet social; qu'il n'apparaisse pas, enfin, que cet objet social n'est pas ou n'est plus réellement poursuivi.

B.3.3. Est considéré comme un parking public, au sens de l'article 2.3.51, 7°, du COBRACE, le parking, hors voirie, accessible au public, qu'il soit gratuit ou payant, pour autant qu'il réponde aux conditions visées par l'ordonnance du 22 janvier 2009 « portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale » ou qu'il soit reconnu comme tel par le permis d'environnement dont il fait l'objet.

Selon la partie requérante, aucun parking hors voirie, situé en Région bruxelloise, n'a été, jusqu'à présent, reconnu comme un parking public par le permis d'environnement qui en autorise l'exploitation. Cette affirmation n'est pas contestée par le Gouvernement régional.

L'article 43 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 précitée dispose :

« Sans préjudice des autres normes régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking public ainsi que du téléjalonnement mis en œuvre par l'Agence du stationnement.

Seuls les parkings agréés par le Gouvernement en application de l'arrêté visé au premier alinéa sont autorisés à faire usage de l'appellation ' parking public ' ».

Comme le souligne le Gouvernement régional lui-même, aucun arrêté exécutant cette disposition n'a encore été adopté. Il s'ensuit qu'en l'état actuel de la réglementation, aucun parking, même s'il est accessible au public, ne peut être considéré comme répondant aux conditions fixées par l'ordonnance du 22 janvier 2009 précitée, l'article 43 de cette dernière se contentant d'arrêter certaines lignes directrices que le Gouvernement doit mettre en œuvre afin de déterminer les conditions particulières auxquelles seront soumis les parkings publics.

B.3.4. Il s'ensuit que les dispositions attaquées sont susceptibles d'affecter l'objet social de la partie requérante dans l'affaire n° 5750.

B.3.5. L'exception est rejetée.

Quant au fond

En ce qui concerne le premier moyen dans les affaires n^{os} 5750 et 5751

B.4.1. La partie requérante dans l'affaire n° 5750 prend un premier moyen de la violation de l'article 16 de la Constitution, combiné ou non avec l'article 1er du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme et avec le principe de la liberté de commerce et d'industrie. La partie requérante dans l'affaire n° 5751 prend un premier moyen de la violation de l'article 16 de la Constitution, combiné avec l'article 1er du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme et avec le principe d'égalité devant les charges publiques.

Ces parties reprochent, en substance, au législateur ordonnancier d'avoir porté une atteinte injustifiée au droit de propriété en limitant le nombre d'emplacements de parcage autorisés au sein des parkings accessoires à des immeubles de bureau ou à des surfaces destinées aux activités de haute technologie et de production de biens immatériels.

B.4.2. Dans son mémoire en réponse, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale conteste l'intérêt au moyen de la partie requérante dans l'affaire n° 5750 au motif que les dispositions attaquées ne s'appliquent pas aux parkings publics.

Il suffit toutefois de relever que cette partie a justifié de l'intérêt requis pour demander l'annulation de la disposition attaquée, et qu'elle ne doit pas justifier par ailleurs d'un intérêt au moyen.

L'exception est rejetée.

B.5.1. Les dispositions attaquées déterminent le nombre d'emplacements que les parkings desservant des immeubles de bureaux ou des surfaces destinées à des activités de haute technologie et de production de biens immatériels peuvent compter au maximum, en tenant compte, d'une part, de la zone dans laquelle se trouve l'immeuble en question et, d'autre part, de la superficie de plancher dont cet immeuble dispose. Le nombre de places de parcage autorisés par m² de superficie de plancher diminue à mesure que l'immeuble se situe dans une zone mieux desservie par les transports en commun.

Ce mode de calcul est directement inspiré des articles 10 et 11 du titre VIII du Règlement régional d'Urbanisme qui imposent des limitations similaires dans le cadre de l'examen des demandes de permis et de certificats d'urbanisme introduites après son entrée en vigueur, soit le 29 décembre 2006.

B.5.2. Au cours des travaux préparatoires, les dispositions attaquées ont été justifiées comme suit :

« La part de responsabilité du transport dans la mauvaise qualité de l'air et dans les émissions de dioxyde de carbone a été une nouvelle fois rappelée par le plan Iris 2, adopté en 2010, qui souligne une fois encore la nocivité, pour la santé, des émissions d'oxyde d'azote, de particules fines et de métaux lourds.

L'ampleur de ce problème est considérable.

Le projet de Code habilite dès lors le Gouvernement à prendre un certain nombre de mesures destinées à réduire l'impact environnemental du transport routier. La problématique est envisagée sous deux angles complémentaires : augmenter le recours à des véhicules à très haute performance environnementale et réduire le recours aux véhicules à moteur.

[...]

La réduction du trafic automobile constitue l'un des objectifs poursuivis par l'ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements, dont les dispositions sont intégrées dans le projet de Code. Cependant, une véritable réduction du trafic automobile ne peut se concevoir indépendamment d'une restriction des places de stationnement.

De nombreux immeubles de bureau, aisément accessibles en transport public, disposent d'une capacité extrêmement importante de places de stationnement autorisées à une époque où ces questions environnementales n'étaient pas posées. De telles facilités n'incitent bien sûr pas les travailleurs à adopter un mode de déplacement alternatif à la voiture.

Le projet de Code entend dès lors réguler, au travers du permis d'environnement, le nombre d'emplacements de parcage accessoires aux bureaux et aux surfaces destinées aux activités de haute technologie ou de production de biens immatériels; à cette fin, il fixe, sous la réserve de circonstances particulières, un quota maximal de places de stationnement admissibles s'inspirant des normes du chapitre IV du Titre VIII du Règlement Régional d'Urbanisme (' RRU ') adopté par le Gouvernement régional le 21 novembre 2006. Il impose par ailleurs le paiement d'une charge environnementale pour tout emplacement de parking excédentaire. Ces nouvelles normes seront immédiatement applicables - sous réserve de dispositions transitoires - à toute nouvelle demande de certificat ou de permis d'environnement (au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement) portant sur des parkings. Le système s'appliquera par ailleurs de manière progressive aux installations existantes de manière à ne pas déjouer les prévisions légitimes des administrés. De telles mesures doivent permettre à terme de limiter puis de réduire le parc de stationnement hors voirie dans la Région » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2012-2013, A-353/1, pp. 14-15).

« Ces dispositions visent à restreindre l'utilisation de la voiture entre le domicile et le lieu de travail en agissant sur l'un de ses incitants principaux : la possibilité de bénéficier d'un emplacement de stationnement gratuit sur le lieu de travail. Il convient de relever, à ce propos, que les emplacements visés sont tous ceux consacrés aux véhicules motorisés, de deux à quatre roues, et ce, quel que soit le type de moteur dont ils sont équipés.

Les nouvelles normes sont largement inspirées de celles du titre VIII du RRU relatives aux immeubles ou parties d'immeuble utilisés à des fins de bureaux, d'activités de ' haute technologie ' ou de production de biens immatériels. Les critères de superficie des immeubles couplés à celui des zones du territoire régional constituent en effet des données objectives et uniformes permettant de traiter l'ensemble des situations susceptibles de se présenter, ce sans préjudice du régime dérogatoire exposé ci-après.

Les emplacements de parking hors voirie mis à disposition des riverains dans le cadre de cette mesure et pour lesquels la suppression d'un nombre équivalent d'emplacement de parcage en voirie est prévue, seront pris en compte pour l'objectif fixé par le plan Iris 2, et portant sur la réduction du nombre d'emplacements de parcage en voirie de 16 % d'ici 2018.

Les normes en projet seront applicables aux personnes physiques ou morales de droit privé ou de droit public qui sollicitent l'obtention d'un certificat ou d'un permis d'environnement en vue d'exploiter une installation de parking desservant un immeuble ou une partie d'immeuble sis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Elles ne le sont toutefois [pas] aux parkings existants qui ne comportent pas plus de deux emplacements excédentaires.

[...]

Le Gouvernement pourra désigner un service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parcage à des emplacements de parcage affectés à des fonctions de logement, de parking public ou à une autre affectation de l'espace occupé par les emplacements de parcage. Cette mise à disposition d'emplacements de parcage devrait en toute logique se faire dans le respect des objectifs du plan régional de stationnement. Si le service est créé, celui-ci sera confié à l'Institut et l'Agence du stationnement en bonne coordination. Les modalités de cette coordination seront définies dans l'arrêté d'exécution.

Le nombre ' d'emplacements de parcage autorisés ' dépendra en principe d'une part de la surface en mètres carrés de l'immeuble (ou partie d'immeuble) desservi et, d'autre part, de la zone dans laquelle celui-ci est situé au sein du territoire régional. En effet, il convient de tenir compte du fait que toutes les parties de la Région ne bénéficient pas du même degré d'accessibilité (par les différents moyens de transports), ce qui peut justifier des besoins en places de parkings plus importants.

Les nouvelles normes relatives au stationnement hors voirie sont appelées à toucher des situations parfois très différentes; il est évident que les besoins en places de stationnement d'une administration qui n'accueille qu'un public réduit ou d'un hôpital accueillant de nombreux visiteurs (patients, proches) n'ont, toutes choses étant égales par ailleurs, rien de commun. De même, certaines entreprises requièrent le maintien d'une flotte de véhicules fonctionnels parfois importante pour rendre efficacement les services qu'elles assument (hôpitaux, entreprises de maintenance, etc.), ou ont besoin d'un nombre important de travailleurs dans un espace relativement restreint.

En conséquence, l'article 2.3.54, § 4, prévoit explicitement la possibilité, pour les demandeurs qui estiment insuffisant le nombre d'emplacements pouvant être autorisés sur la base des articles 2.3.53 et suivants du Code, d'introduire (simultanément à la demande de permis) une demande de dérogation auprès de l'autorité compétente dans laquelle ils exposeront les circonstances particulières qui, selon eux, la justifient.

Cette demande devra être accompagnée d'une évaluation des incidences environnementales établie par un auteur indépendant agréé ou enregistré visant à analyser l'existence de ces besoins particuliers et la nécessité du dépassement sollicité, ses incidences sur le plan environnemental et de la mobilité et les éventuelles mesures destinées à éviter, supprimer ou réduire celles-ci.

Les certificats ou permis qui auront obtenu une dérogation seront réputés conformes à la nouvelle norme » (*ibid.*, pp. 41-44).

B.5.3. Au cours des débats en commission, il fut encore précisé :

« Comme les voitures de société restent une compétence fédérale, la Région n'a qu'un seul moyen d'inciter cette partie des travailleurs à effectuer un transfert modal, à savoir : la suppression des emplacements de parcage garantis.

C'est pourquoi les parkings situés aux abords ou à l'intérieur des immeubles de bureau constituent à juste titre un axe important de ce Code. Ils représentent un facteur important d'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-lieu de travail. Celui qui dispose d'un emplacement de parcage sur son lieu de travail continuera d'utiliser la voiture, indépendamment de la présence de bons transports en commun ou d'autres solutions de remplacement.

Il existe des études sur le comportement des gens au regard de la présence ou non d'emplacements de parcage gratuits au travail et de la mise à disposition d'une voiture par l'entreprise. Même un tapis rouge pour les transports en commun ne parvient pas à convaincre les gens de changer leur comportement.

Les emplacements de parcage exercent un effet d'aspiration. En réduire le nombre aura une incidence sur les comportements en matière de déplacements. La pression automobile diminuera et on fait le lien avec les objectifs du plan Iris 2.

Ceux qui ont réellement besoin de la voiture (PME, commerçants, réparateurs) et qui restent actuellement bloqués dans le trafic, verront leurs activités facilitées. La mesure présente donc un intérêt économique. Moins de stress, moins de bruit et un air de meilleure qualité » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2012-2013, A-353/2, pp. 13-14).

B.5.4. De façon plus générale, les dispositions du COBRACE visent, par le biais d'une approche intégrée des différentes réglementations pertinentes, à répondre aux exigences imposées par certaines directives européennes en matière environnementale ainsi qu'à améliorer la qualité de l'air et à lutter contre les changements climatiques et les effets socio-économiques défavorables d'un coût de l'énergie élevé (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2012-2013, A-353/1, pp. 5, 8-9).

B.6.1. L'article 16 de la Constitution dispose :

« Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique, dans les cas et de la manière établis par la loi, et moyennant une juste et préalable indemnité ».

L'article 1er du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme dispose :

« Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international.

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit que possèdent les Etats de mettre en vigueur les lois qu'ils jugent nécessaires pour réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général ou pour assurer le paiement des impôts ou d'autres contributions ou des amendes ».

B.6.2. Cette disposition conventionnelle ayant une portée analogue à celle de l'article 16 de la Constitution, les garanties qu'elle contient forment un ensemble indissociable avec celles qui sont inscrites dans cette disposition constitutionnelle, de sorte que la Cour tient compte de ces dispositions lors de son contrôle.

B.6.3. L'article 1er du Protocole précité offre non seulement une protection contre une expropriation ou une privation de propriété (premier alinéa, deuxième phrase) mais également contre une ingérence dans le droit au respect des biens (premier alinéa, première phrase) et contre une réglementation de l'usage des biens (deuxième alinéa).

La limitation du droit de propriété qui découle d'une interdiction d'exploiter ne s'assimile pas à une expropriation, mais constitue une réglementation de l'usage des biens, au sens du deuxième alinéa de l'article 1er du Premier Protocole additionnel (CEDH, décision, 17 septembre 2013, *Diaconescu c. Roumanie*, § 40).

B.7. Toute ingérence dans le droit de propriété doit réaliser un juste équilibre entre les impératifs de l'intérêt général et ceux de la protection du droit au respect des biens. Il faut qu'existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but poursuivi.

B.8.1. Une limitation du nombre d'emplacements autorisés emporte, par son objet et ses effets, une restriction de l'utilisation du parking qui fait l'objet du permis d'environnement.

B.8.2. Cette mesure vise à limiter l'usage de la voiture pour les déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail, afin de décongestionner le trafic routier et de préserver l'environnement, en améliorant la qualité de l'air et en luttant contre le réchauffement climatique.

B.8.3. En matière de politique environnementale, qui occupe une place centrale dans les politiques sociales et économiques des sociétés modernes, la Cour doit, compte tenu de l'obligation faite, par l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution, aux législateurs régionaux de garantir le droit à la protection d'un environnement sain, respecter l'appréciation de ces législateurs quant à l'intérêt général, sauf si cette appréciation est déraisonnable.

La Cour européenne des droits de l'homme a aussi jugé à cet égard :

« Si aucune disposition de la Convention n'est spécialement destinée à assurer une protection générale de l'environnement en tant que tel (*Kyrtatos c. Grèce*, n° 41666/98, § 52, 22 mai 2003), la société d'aujourd'hui se soucie sans cesse davantage de le préserver (*Fredin c. Suède* (n° 1), 18 février 1991, § 48, série A n° 192). L'environnement constitue une valeur dont la défense suscite dans l'opinion publique, et par conséquent auprès des pouvoirs publics, un intérêt constant et soutenu. Des impératifs économiques et même certains droits fondamentaux, comme le droit de propriété, ne devraient pas se voir accorder la primauté face à des considérations relatives à la protection de l'environnement, en particulier lorsque l'Etat a légiféré en la matière. Les pouvoirs publics assument alors une responsabilité qui devrait se concrétiser par leur intervention au moment opportun afin de ne pas priver de tout effet utile les dispositions protectrices de l'environnement qu'ils ont décidé de mettre en œuvre (*Hamer c. Belgique*, n° 21861/03, § 79, 27 novembre 2007). Ainsi, des contraintes sur le droit de propriété peuvent être admises, à condition certes de respecter un juste équilibre entre les intérêts - individuel et collectif - en présence (voir, *mutatis mutandis*, *Fotopoulou c. Grèce*, n° 66725/01, 18 novembre 2004) » (CEDH, 3 mai 2011, *Paratheristikos Oikodomikos Synetairismos Stegaseos Ypallilon Trapezis Tis Ellados c. Grèce*, § 50).

« S'agissant de domaines tels que celui de l'environnement, la Cour respecte l'appréciation portée à cet égard par le législateur national, sauf si elle est manifestement dépourvue de base raisonnable » (CEDH, décision, 2 mars 2006, *Ansay et al. c. Turquie*).

« Si les titulaires de droits de créance pécuniaires peuvent en général se prévaloir de droits fermes et intangibles, il en va autrement en matière d'urbanisme ou d'aménagement du territoire, domaines portant sur des droits de nature différente et qui sont essentiellement évolutifs. Les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire relèvent par excellence des domaines d'intervention de l'Etat, par le biais notamment de la réglementation des biens dans un but d'intérêt général ou d'utilité publique. Dans de tels cas, où l'intérêt général de la communauté occupe une place prééminente, la Cour est d'avis que la marge d'appréciation de l'Etat est plus grande que lorsque sont en jeu des droits exclusivement civils » (CEDH, 27 avril 2004, *Gorraiz Lizarraga et autres c. Espagne*, § 70).

La Cour européenne des droits de l'homme a aussi jugé que « la propriété, en ce compris la propriété privée, a aussi une fonction sociale, qui, dans certaines circonstances appropriées, doit entrer en ligne de compte afin de déterminer si un juste équilibre a été atteint entre les exigences de l'intérêt général de la communauté et les droits fondamentaux de l'individu » (CEDH, 29 mars 2011, *Potomska et Potomski c. Pologne*, § 67). A cet égard, la Cour européenne examine en particulier si, au moment d'acquérir la propriété du bien en cause, le requérant connaissait ou aurait dû connaître les limitations de propriété ou les futures restrictions éventuelles, s'il existait des espérances légitimes quant à l'utilisation de son droit de propriété ou une acceptation du risque à l'achat, ainsi que l'importance de la restriction imposée et la possibilité de contester en justice la nécessité de cette restriction (*ibid.*).

B.8.4. Le législateur ordonnancier dispose dès lors d'une marge d'appréciation importante pour déterminer les mesures qui s'avèrent aptes à réaliser l'objectif environnemental qu'il poursuit.

En l'espèce, les dispositions attaquées n'apparaissent pas manifestement dépourvues de pertinence afin de réaliser l'objectif mentionné en B.8.2 et ce, d'autant moins que des études ont mis en relief la corrélation entre l'utilisation de son propre véhicule pour se rendre sur son lieu de travail et la mise à disposition d'un emplacement de parking par l'employeur (voy. le deuxième cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, « Les pratiques de déplacement à Bruxelles », p. 56).

Le législateur ordonnancier a aussi pu considérer que les règles antérieures ne répondaient pas de façon satisfaisante à sa politique environnementale et qu'afin de mieux réaliser l'objectif mentionné en B.8.2, il convenait de fixer, par le biais d'une ordonnance, le nombre maximal d'emplacements que les parkings, accessoires aux immeubles de bureaux et aux surfaces destinées à des activités de haute technologie et de production de biens immatériels, sont, en principe, autorisés à contenir. Plus particulièrement, il pouvait chercher à éviter que l'exploitation, non conforme aux nouvelles règles, de parkings pour lesquels un permis d'environnement avait été délivré auparavant, ne soit pas poursuivie au-delà de l'échéance de ce permis.

B.8.5. La Cour doit toutefois encore examiner si le législateur ordonnancier a respecté un juste équilibre entre la préservation du droit au respect des biens, d'une part, et la poursuite des objectifs qu'il s'est assignés, d'autre part.

B.8.6. Les dispositions attaquées n'ont pas pour effet d'interdire l'exploitation de tous les emplacements que comptent les parkings tombant dans leur champ d'application, mais d'empêcher que soit exploitée une partie de ces places de parcage, jugée excédentaire, compte tenu non seulement du nombre de m² de l'immeuble dont le parking est l'accessoire, mais aussi du caractère plus ou moins efficace de la desserte en transports en commun de la zone dans laquelle cet immeuble est situé.

Le législateur ordonnancier n'a donc adopté ni une interdiction générale, ni une mesure indifférenciée. De surcroît, les limitations imposées par les dispositions attaquées s'inspirent directement des contraintes urbanistiques auxquelles est soumise la construction d'emplacements de parcage depuis l'entrée en vigueur du Règlement régional d'urbanisme et ce, afin de limiter, de façon similaire, le nombre d'emplacements de parcage desservant les immeubles, qu'ils soient anciens ou récents.

Par ailleurs, la limitation imposée par le législateur ordonnancier n'emporte pas d'effets automatiques puisqu'il est possible d'y déroger.

En effet, l'article 2.3.54, § 4, de l'ordonnance attaquée prévoit que l'autorité compétente peut délivrer ou prolonger un permis d'environnement au profit d'un parking contenant un nombre d'emplacements de parcage supérieur à celui qui est autorisé, lorsque ce nombre

excédentaire d'emplacements est justifié tantôt en raison de la nécessité de disposer d'emplacements de parcage suffisants pour des véhicules fonctionnels ou pour ceux des visiteurs et des clients, tantôt en raison des spécificités économiques ou sociales de l'activité envisagée dans l'immeuble dont le parking est l'accessoire ou de son accessibilité réduite au regard des caractéristiques générales de la zone dans laquelle il est situé.

Il s'ensuit que s'il le sollicite, le demandeur d'un permis d'environnement bénéficiera d'un examen individualisé des besoins en emplacements de parcage liés à l'immeuble dont ce parking est l'accessoire. Il appartiendra à l'autorité compétente d'exercer la faculté de dérogation qui lui est reconnue par le législateur ordonnancier, en tenant compte de la nécessité de préserver l'équilibre entre le droit au respect des biens et les objectifs poursuivis par le législateur ordonnancier.

B.9.1. Les parties requérantes mettent toutefois essentiellement en exergue l'impact négatif des dispositions attaquées sur les exploitants des parkings qui ont obtenu, avant l'entrée en vigueur des dispositions attaquées, un permis d'environnement en vertu duquel ils sont autorisés à exploiter les emplacements de parcage désormais jugés excédentaires.

B.9.2. Il y a lieu tout d'abord de relever que la limitation du nombre d'emplacements de parcage disponibles ne s'impose à l'exploitant actuel qu'à l'échéance de son permis d'environnement. Le législateur ordonnancier veille dès lors à ne pas modifier les conditions dans lesquelles le titulaire du permis a été autorisé à exploiter temporairement les emplacements de parcage considérés.

B.9.3. Pour le surplus, un permis d'environnement ne crée pas de droits intangibles au profit de son titulaire puisque sa validité ne peut dépasser plus de quinze ans et que, de surcroît, les conditions auxquelles l'installation classée peut être exploitée sont susceptibles d'être modifiées au cours de la période de validité du permis. Ce caractère temporaire est nécessaire pour adapter l'exploitation en fonction de l'évolution des exigences environnementales des autorités publiques.

Il n'est donc pas sans justification raisonnable d'avoir prévu qu'à l'échéance du permis d'environnement qui lui a été octroyé, avant l'entrée en vigueur des dispositions attaquées, le

titulaire du permis ne puisse, en principe, en demander la prolongation ou le renouvellement qu'à la condition de respecter le nombre maximal d'emplacements de parcage autorisé. En effet, l'octroi d'un permis d'environnement ne fait pas naître l'espérance légitime de continuer à pouvoir exploiter, dans les mêmes conditions, l'installation qui en fait l'objet au terme de sa durée de validité (voy., à cet égard, *mutatis mutandis*, CEDH, 18 février 1991, *Fredin c. Suède*, § 54; décision, 30 novembre 2010, *Oklesen et al. c. Slovénie*, §§ 59-63).

Du reste, il est raisonnable d'attendre de tout entrepreneur avisé qu'il veille à être en possession de l'ensemble des informations pertinentes avant de s'engager dans de lourds investissements (CEDH, décision, 17 décembre 2013, *Crash 2000 OOD c. Bulgarie*, § 63). Il s'ensuit que l'on peut légitimement attendre qu'une personne qui entend exploiter un parking ait une connaissance approfondie des conditions dans lesquelles l'exploitation de ce type d'installations est autorisée et soit, notamment, informée du caractère temporaire de l'autorisation.

B.9.4. La mesure est d'autant moins disproportionnée que les emplacements existants et jugés excédentaires, en vertu des dispositions attaquées, ne doivent pas nécessairement être matériellement supprimés. Ils peuvent tout autant être vendus ou réaffectés, notamment comme parkings publics ou en tant qu'emplacements de parcage destinés à des fonctions de logement, et exploités à ce titre, le cas échéant, à titre onéreux.

L'article 2.3.52, § 3, alinéa 2, du COBRACE prévoit à cet égard que le gouvernement régional peut désigner un service d'accompagnement destiné à faciliter une telle réaffectation.

En vertu des articles 10 et 11 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 janvier 2014 « relatif à l'enregistrement des chargés de l'évaluation des incidences, au service d'accompagnement et aux agents chargés du contrôle, au sens du Chapitre 3, du Titre 3, du Livre 2 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie », ce service d'accompagnement est assuré par l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement et consiste à offrir une « assistance individuelle » en ce qui concerne notamment l'« accès à l'information et [au] conseil en matière de réglementation et de

procédures applicables; [l]'aide à la décision et aux choix techniques notamment en considération des contraintes économiques, techniques, architecturales et urbanistiques liées à la réaffectation des emplacements de parcage; [l]'aide à la rédaction de conventions ou baux accompagnant les changements d'affectation des emplacements de parcage ».

Par ailleurs, le titulaire du permis d'environnement pourra confier à l'Agence de stationnement le soin de gérer les emplacements de parcage excédentaires et réaffectés en tant que parkings publics (article 2.3.52, § 3, dernier alinéa).

Les parties requérantes n'apportent pas d'éléments concrets permettant de faire apparaître que la mise en œuvre de ces alternatives serait irréalisable, d'un point de vue technique ou économique.

B.9.5. Par ailleurs, le titulaire du permis d'environnement peut, au moment de sa prolongation, décider de maintenir les emplacements de parcage excédentaires dans leur affectation originelle moyennant le paiement d'une charge environnementale. L'autorité compétente pourra également l'autoriser à conserver, contre le paiement d'une charge environnementale, ces places excédentaires lors du renouvellement de son permis.

Cette taxe environnementale n'est pas à ce point élevée qu'elle entraînerait une charge déraisonnable pour l'exploitant, bien que son montant augmente d'un dixième tous les ans. Par ailleurs, les parties requérantes n'ont apporté aucun élément concret qui ferait apparaître que ces augmentations annuelles emporteraient des conséquences financières insupportables pour les exploitants. En outre, cette taxe ne sera due, pour les emplacements de parcage excédentaires situés en zone C, soit la zone la moins bien desservie en transports en commun, qu'à compter du 1er janvier 2022 (article 2.3.56).

Il s'ensuit que, compte tenu de l'objectif poursuivi et des alternatives laissées aux exploitants concernés, il ne saurait être reproché au législateur ordonnancier d'avoir fixé un montant qui, tout en demeurant dans des limites raisonnables, se veuille suffisamment dissuasif afin d'inciter les exploitants à supprimer, à céder ou à réaffecter leurs emplacements excédentaires.

B.9.6. Enfin, l'exploitant actuel dispose toujours de la faculté de solliciter une dérogation aux limites imposées par l'ordonnance en faisant valoir les spécificités de son installation, ce qui lui garantit un examen individuel de sa situation par l'autorité administrative compétente, au terme duquel celle-ci adoptera une décision susceptible de recours juridictionnel.

B.10.1. Les parties requérantes critiquent aussi l'absence de toute indemnisation au profit du titulaire du permis d'environnement qui décide de supprimer ou de réaffecter les places de parking excédentaires. La partie requérante dans l'affaire n° 5711 invoque encore à cet égard le principe d'égalité devant les charges publiques.

B.10.2. Le seul fait que l'autorité impose des restrictions au droit de propriété dans l'intérêt général n'a pas pour conséquence qu'elle soit tenue à indemnisation.

Ainsi, l'établissement, par une disposition légale ou en vertu d'une telle disposition, d'une servitude d'utilité publique ou d'une restriction du droit de propriété dans l'intérêt public ne confère pas, en principe, un droit à une indemnité au propriétaire du fonds servant (Cass., 16 mars 1990, *Pas.*, 1990, I, n° 427).

De même, « lorsqu'une mesure de réglementation de l'usage des biens est en cause, l'absence d'indemnisation est l'un des facteurs à prendre en compte pour établir si un juste équilibre a été respecté, mais elle ne saurait, à elle seule, être constitutive d'une violation de l'article 1 du Protocole n° 1 » (voy., notamment, CEDH, grande chambre, 29 mars 2010, *Depalle* c. France, § 91; 26 avril 2011, *Antunes Rodrigues* c. Portugal, § 32). Un raisonnement similaire peut être tenu à propos « de la baisse de la valeur de marché de l'immeuble en cause » (CEDH, 26 avril 2011 précité, § 37).

La Cour européenne souligne encore que « la proportionnalité d'une atteinte au droit au respect des biens peut dépendre » non seulement d'une indemnisation, mais aussi « de l'existence de garanties de procédure assurant que la mise en œuvre du système et son incidence pour le propriétaire ne soient ni arbitraires ni imprévisibles » (CEDH, décision, 31 mai 2011, *Mirela Cernea et al.* c. Roumanie, § 37).

B.10.3. Il s'ensuit que la limitation du droit de propriété qu'emportent les dispositions attaquées ne peut être considérée comme requérant une indemnisation que si la charge qu'elle impose au propriétaire concerné est disproportionnée par rapport à l'objectif environnemental poursuivi (voy. e.a. CEDH, 15 juillet 2011, *Varfis c. Grèce*, §§ 29-30).

De même, le principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques empêche que l'autorité puisse, sans compensation, imposer des charges qui excèdent celles qui doivent être supportées par un particulier dans l'intérêt général. Il découle de ce principe que les effets préjudiciables disproportionnés - c'est-à-dire le risque social ou professionnel extraordinaire s'imposant à un groupe limité de citoyens ou d'institutions - d'une mesure de coercition qui est en soi régulière, ne doivent pas être mis à charge des personnes lésées, mais doivent être répartis de manière égale sur la collectivité.

B.10.4. Compte tenu de ce qui a été exposé en B.9.1 à B.9.6, le choix dont dispose l'exploitant actuel d'un parking tombant dans le champ d'application des dispositions attaquées, au terme de la durée de validité du permis qui lui a été octroyé, entre la suppression d'un certain nombre d'emplacements de parcage, leur réaffectation, leur vente ou, le cas échéant, le paiement d'une taxe environnementale ne peut être considéré comme une charge disproportionnée ou comme un risque extraordinaire.

B.10.5. En ce que le premier moyen de la partie requérante dans l'affaire n° 5750 reproche encore aux dispositions attaquées de ne pas permettre aux personnes concernées d'anticiper les modifications éventuelles à la délimitation des trois zones pertinentes pour le calcul du nombre de places autorisées et du montant de la charge environnementale due pour chaque place excédentaire, il se confond, dans cette mesure, avec la deuxième branche du troisième moyen de la partie requérante dans l'affaire n° 5751.

B.11.1. La partie requérante dans l'affaire n° 5751 reproche aussi aux dispositions attaquées de porter atteinte à l'équilibre économique du contrat de location que le propriétaire du parking a pu conclure avec un tiers.

Le titulaire du permis d'environnement l'autorisant à exploiter le parking ne dispose d'un tel droit que pour la durée de validité du permis qui lui a été octroyé. Il ne peut dès lors être reproché au législateur d'avoir méconnu ses attentes légitimes en lui imposant une restriction

quant au nombre d'emplacements de parcage qu'il lui sera loisible d'exploiter au terme de la durée de validité du permis dont il est titulaire. La circonstance que le propriétaire ait loué les surfaces de bureaux et les parkings qui les desservent pour une période qui dépasse l'échéance du permis d'environnement octroyé est étrangère aux dispositions attaquées (voy., *mutatis mutandis*, CEDH, décision, 17 décembre 2013, *Crash 2000 OOD* c. Bulgarie, § 77).

B.11.2. Cette même partie requérante reproche encore au législateur ordonnancier de permettre à l'exploitant, non propriétaire du parking, de poser des choix de réaffectation qui seront définitivement opposables au propriétaire.

B.11.3. L'article 13^{ter}, § 1er, de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, inséré par le COBRACE, prévoit que la renonciation aux emplacements de parcage excédentaires, par le titulaire d'un permis d'environnement, emporte des effets définitifs et irrévocables.

Interrogé par la Cour, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a confirmé que cette renonciation était opposable au propriétaire du parking même s'il n'en est pas l'exploitant.

B.11.4. Il y a lieu toutefois de relever que le titulaire du permis devra répondre de sa faute éventuelle, lorsqu'il en résulte un dommage pour ledit propriétaire.

B.11.5. Par ailleurs, le propriétaire qui a loué ses emplacements de parcage à un tiers, à qui il incombe d'obtenir un permis d'environnement afin de les exploiter, se retrouve, si son cocontractant décide de renoncer aux emplacements de parcage excédentaires, au moment de solliciter la prolongation de son permis, dans une situation analogue à celle du propriétaire d'un parking pour lequel aucun permis d'environnement n'a été délivré avant l'entrée en vigueur des dispositions attaquées.

En effet, dans les deux cas, l'exploitation d'emplacements de parcage excédentaires, moyennant le paiement d'une charge environnementale, est exclu.

B.11.6. La circonstance qu'une personne n'exerce pas les droits qu'elle tire d'une législation déterminée ne peut faire naître dans son chef un droit intangible à ce que les conditions dans lesquelles elle pouvait exercer ce droit à un moment déterminé ne soient pas modifiées par la suite et pour l'avenir. Au contraire, sa passivité accroît, en principe, le risque qu'intervienne une modification du cadre normatif qui lui soit défavorable.

En acceptant d'être tiers au permis d'environnement octroyé à son cocontractant, le propriétaire a posé un choix autonome qui peut être assimilé à la volonté de ne pas exercer le droit d'exploiter le parking qu'il possède dans les conditions qui étaient fixées par la législation applicable avant l'entrée en vigueur des dispositions attaquées. Il ne saurait dès lors être reproché au législateur ordonnancier d'avoir modifié les conditions dans lesquelles ce propriétaire peut, pour la première fois, obtenir un permis d'environnement après l'entrée en vigueur de l'ordonnance attaquée.

B.12.1. Les parties requérantes invoquent encore la situation particulière des propriétaires des parkings qui ont été autorisés, voire contraints de prévoir un nombre minimal d'emplacements de parcage en vertu des règles urbanistiques applicables au moment de la construction du bâtiment que ces emplacements desservent. Elles citent à cet égard la circulaire du ministre des Travaux publics n° 59 du 17 juin 1970 (dite « circulaire De Saeger »).

B.12.2. Il est loisible à l'autorité publique de modifier sa politique urbanistique ou environnementale et au législateur ordonnancier de déroger aux règles élaborées par le pouvoir exécutif. En effet, à peine de rendre impossible toute modification législative, il ne peut être soutenu qu'une disposition nouvelle serait contraire au principe de sécurité juridique par cela seul qu'elle modifie les conditions d'application de la législation ancienne et pour le seul motif qu'elle déjouerait les calculs de ceux qui se sont fiés à la situation ancienne.

Par ailleurs, si le législateur estime qu'un changement de politique s'impose, il peut décider de lui donner un effet immédiat et, en principe, il n'est pas tenu de prévoir un régime transitoire. Les articles 10 et 11 de la Constitution ne sont violés que si l'absence d'une mesure transitoire entraîne une différence de traitement qui n'est pas susceptible de justification raisonnable ou s'il est porté une atteinte excessive au principe de la confiance

légitime. Le principe de confiance est étroitement lié au principe de la sécurité juridique, qui interdit au législateur de porter atteinte sans justification objective et raisonnable à l'intérêt que possèdent les sujets de droit d'être en mesure de prévoir les conséquences juridiques de leurs actes.

B.12.3. S'il est exact que la circulaire invoquée par les parties requérantes imposait, en principe, de prévoir un nombre d'emplacements de parcage lors de la construction, notamment d'immeubles de bureaux, force est néanmoins de constater qu'aucune de ses dispositions n'exigeait qu'il y soit attribué une affectation particulière. Il s'ensuit que si certains propriétaires d'immeubles de bureaux ont été obligés d'aménager des emplacements de parking, ces contraintes urbanistiques n'ont pas pu faire naître, dans leur chef, l'espérance légitime que ces emplacements puissent être utilisés uniquement afin de les mettre à disposition des véhicules des personnes qui travaillent dans l'immeuble en question.

Par ailleurs, le Règlement général pour la protection du travail du 11 février 1946 subordonnait déjà l'exploitation de garages d'automobiles, capables de recevoir au minimum trois véhicules, à l'obtention d'une autorisation administrative temporaire. Il s'ensuit que, à tout le moins depuis l'entrée en vigueur du Règlement général pour la protection du travail, soit à compter d'une date antérieure à celle de l'entrée en vigueur de la circulaire mentionnée par les parties requérantes, le droit d'exploiter des parkings couverts, à savoir ceux dont la construction est la plus onéreuse et pour lesquels la réaffectation peut nécessiter des investissements particulièrement lourds, ne valait qu'à titre temporaire.

B.13. Les dispositions attaquées ne violent dès lors pas l'article 16 de la Constitution, lu ou non en combinaison avec l'article 1er du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme et avec le principe d'égalité devant les charges publiques.

B.14. L'examen de la compatibilité des dispositions attaquées avec le principe de liberté de commerce et d'industrie n'aboutit pas à une autre conclusion.

En effet, la liberté de commerce et d'industrie ne peut être conçue comme une liberté absolue. Dans de très nombreux cas, une disposition législative - que ce soit dans le secteur

économique ou dans d'autres secteurs - limitera la liberté d'action des personnes ou des entreprises concernées et aura ainsi nécessairement une incidence sur la liberté de commerce et d'industrie. Le législateur ne violerait la liberté de commerce et d'industrie visée à l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles que s'il limitait cette liberté sans aucune nécessité ou si cette limitation était totalement disproportionnée au but poursuivi ou portait atteinte à ce principe en manière telle que l'union économique et monétaire serait compromise.

Compte tenu de ce qui a été exposé en B.8.1 à B.13, la limitation apportée par les dispositions attaquées à la liberté de commerce et d'industrie n'est ni dépourvue de nécessité, ni disproportionnée et ne compromet pas l'union économique et monétaire.

B.15. Le premier moyen dans les affaires n^{os} 5750 et 5751 n'est pas fondé.

En ce qui concerne la première branche du second moyen dans l'affaire n° 5750 et le deuxième moyen dans l'affaire n° 5751

B.16.1. La partie requérante dans l'affaire n° 5750 estime que les dispositions qu'elle attaque sont contraires aux articles 10, 11 et 172 de la Constitution, lus ou non en combinaison avec le principe de la liberté de commerce et d'industrie, avec le principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques et avec l'article 1er du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme en ce qu'elles ne s'appliquent qu'à certaines catégories des parkings soumis à l'obtention d'un permis d'environnement.

La partie requérante dans l'affaire n° 5751 critique cette même distinction, qu'elle juge contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution.

B.16.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale conteste l'intérêt au moyen de la partie requérante dans l'affaire n° 5750 dans la mesure où celle-ci reproche au législateur ordonnancier de ne pas avoir soumis les parkings publics aux dispositions attaquées.

Etant donné que la partie requérante a justifié de l'intérêt requis pour demander l'annulation de la disposition attaquée, elle ne doit pas justifier au surplus d'un intérêt au moyen.

B.16.3. L'exception est rejetée.

B.17. Au cours des travaux préparatoires, la différence de traitement critiquée par les parties requérantes a été justifiée de la manière suivante :

« L'article 2.3.52 précise le champ d'application des nouvelles normes et en exclut d'une part les emplacements afférents à des logements privés ainsi que ceux affectés à des fonctions de parking public.

S'agissant des premiers, il n'est en effet pas nécessaire de viser les places de stationnement desservant les habitations privées, la fréquence des déplacements en voiture des habitants dépendant en premier lieu, pour les trajets quotidiens ou plus courts qui forment l'essentiel du trafic qu'ils génèrent, de l'existence d'emplacements au lieu de destination.

En ce qui concerne les parkings publics, compte tenu de leur objet propre et du fait qu'ils font déjà l'objet d'une réglementation particulière permettant au Gouvernement de contrôler étroitement leur implantation et leur exploitation, l'application des nouvelles normes n'apparaît ni nécessaire ni justifiée.

L'article prévoit d'autre part l'exclusion de plusieurs secteurs d'activités : activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage, etc.; en effet leurs besoins de davantage de surface entraînent dans la plupart des cas que ces activités sont installées assez loin des nœuds de transport en commun. Par ailleurs et plus généralement, il n'y a pour ces secteurs pas de relation immédiate entre la superficie de plancher et le nombre d'emplois qui y sont occupés. C'est, par exemple, le cas des grandes surfaces commerciales qui génèrent un flux important de clientèle appelée à transporter les biens achetés ou encore des hôpitaux accueillant de nombreux visiteurs (patients, proches); de même, certaines entreprises requièrent le maintien d'une flotte de véhicules fonctionnels parfois importante pour rendre efficacement les services qu'elles assument (telles que les entreprises de maintenance) ou ont besoin d'un nombre important de travailleurs dans un espace relativement restreint. L'application des nouvelles normes à ces secteurs est, partant, injustifiée.

Il y a lieu de préciser que la dérogation relative aux 'équipements d'intérêt collectif ou de service public' se limite bien sûr aux emplacements affectés au parcage des véhicules fonctionnels et non aux véhicules des membres du personnel utilisés dans le cadre de leurs déplacements domicile-lieu de travail.

Une autre exclusion concerne les services de taxis. Ces derniers rendent, de manière complémentaire aux transports en commun, un service de transport actif en permanence. Cette exclusion est justifiée en premier lieu pour des raisons d'horaire spécifiques au secteur : la plupart des chauffeurs de taxi débutent leur service ou le terminent pendant le créneau horaire où aucune offre de transport en commun n'existe. S'y ajoute une raison logistique,

analogue à celle invoquée pour les secteurs visés par le point 3° du paragraphe 3 du même article : la surface occupée par les ‘ bureaux ’ (gestion des appels téléphoniques, services administratifs...) est minime en comparaison des besoins spécifiques en surface de parcage des véhicules de la flotte des taxis en service et des véhicules utilisés par les chauffeurs dans leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. Les parkings des services de taxis concernés par l’exemption sont établis sans distinction de la Région ayant délivré la licence d’exploitation des taxis liés.

Bénéficient d’une exclusion analogue les services de véhicules partagés, définis comme les services de mise en commun au profit d’utilisateurs abonnés d’une flotte de véhicules à moteur, grâce auxquels chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. Le service de véhicules partagés et la notion ‘ d’abonné ’ qu’il implique excluent bien entendu les véhicules de société ou véhicules de fonction à usage privatif, mais également les véhicules fonctionnels d’une entreprise. Il en irait de même pour le cas où une entreprise devait obtenir d’un opérateur de services de véhicules partagés le droit exclusif pour son personnel d’utiliser un ou plusieurs véhicules de la flotte de cet opérateur. Ces véhicules seraient comptabilisés comme des véhicules relevant de cette société dès lors qu’elle en a l’usage exclusif » (*Doc. parl.* Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2012-2013, A-353/1, pp. 41-43).

B.18. En adoptant les dispositions attaquées, le législateur ordonnancier visait à diminuer le trafic automobile résultant des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Cet objectif, qui participe à l’amélioration de la qualité de l’air, à la lutte contre le réchauffement climatique et au décongestionnement du trafic, est légitime.

Il ne saurait être reproché au législateur ordonnancier, compte tenu de sa large marge d’appréciation en la matière, d’avoir privilégié des mesures visant à dissuader certains déplacements, qui constituent une part importante du trafic routier sur le territoire régional et posent des problèmes spécifiques de mobilité et de respect de l’environnement, compte tenu de ce qu’ils se produisent, pour l’essentiel, aux heures de pointe, ce qui entraîne une congestion du trafic encore plus importante et une augmentation corrélée des émissions dans l’atmosphère.

B.19. La Cour doit toutefois encore examiner si, en exceptant des limites imposées par les dispositions attaquées certains des parkings soumis à l’obtention d’un permis d’environnement, le législateur ordonnancier n’a pas établi une différence de traitement disproportionnée.

B.20.1. L'exclusion, du champ d'application des dispositions attaquées, des emplacements de parcage exclusivement affectés aux services de taxis, de location de voitures avec chauffeur ou à destination d'un service de véhicules partagés n'est pas dépourvue de justification raisonnable. Comme le relèvent en effet les travaux préparatoires de l'ordonnance attaquée, il s'agit d'activités qui, d'une part, complètent l'offre de transports en commun sur le territoire de la Région bruxelloise et qui, d'autre part, nécessitent la gestion d'une flotte de véhicules aisément disponibles. En outre, il peut être admis que les horaires des personnes actives dans ce secteur d'activités ne correspondent pas, en général, avec ceux des transports en commun.

B.20.2. De la même manière, le législateur ordonnancier n'a pas agi de manière déraisonnable en dispensant les parkings publics des contraintes imposées par les dispositions attaquées. En effet, de tels emplacements de parcage ne sont pas destinés exclusivement à accueillir les véhicules de personnes qui se rendent à leur travail, mais sont, par définition, accessibles à tout un chacun, à titre gratuit ou onéreux. De surcroît, précisément parce qu'ils sont ouverts au public, ces emplacements de parcage peuvent être appelés à jouer un rôle dans une gestion fluide et multimodale des déplacements sur le territoire régional, notamment en tant que parkings de dissuasion.

B.20.3. L'exclusion, du champ d'application des dispositions attaquées, des emplacements de parcage destinés à des fonctions de logement n'est pas davantage contraire au principe d'égalité et de non-discrimination. Il suffit en effet de constater que le législateur ordonnancier serait allé au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser l'objectif qu'il poursuit s'il avait limité, non seulement le nombre d'emplacements de parcage sur les lieux de travail, mais aussi les emplacements de parcage disponibles au domicile des travailleurs résidant dans la Région de Bruxelles-Capitale. En outre, les emplacements de parcage destinés à des fonctions de logement ne servent pas exclusivement à faciliter le déplacement du domicile au lieu de travail, lequel peut de surcroît se situer à l'extérieur de cette Région.

B.20.4. L'exclusion des emplacements de parcage exclusivement affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, ainsi qu'aux commerces, commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux

équipements d'intérêt collectif ou de service et aux établissements hospitaliers est raisonnablement justifiée par les spécificités de ces types d'activités.

Comme l'indiquent en effet les travaux préparatoires, ces activités supposent, d'une part, des contacts nombreux et réguliers avec des personnes tierces à l'entreprise, notamment des fournisseurs et des clients, alors que certaines d'entre elles nécessitent la mise à disposition d'une flotte de véhicules fonctionnels aisément accessibles ou se déploient de telle manière que la superficie de l'immeuble qui les accueille ne reflète pas adéquatement le nombre de personnes qui y exercent une activité professionnelle. De telles caractéristiques ne sont pas présentes, ou ne le sont que de manière beaucoup moins importante, dans le cas d'immeubles de bureaux ou de superficies destinées à des activités de haute technologie et de production de biens immatériels.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les exploitants de parkings accessoires à des immeubles de bureaux ou à des espaces destinés à des activités de haute technologie ou de production de biens immatériels peuvent solliciter une dérogation à la limite maximale des emplacements de parcage autorisés, notamment en faisant valoir la nécessité de disposer d'une flotte importante de véhicules fonctionnels ou d'un nombre important de places de parcage destinées aux visiteurs ou aux clients.

B.20.5. En exonérant les catégories de parkings visées à l'article 2.3.52, § 3, du COBRACE, le législateur ordonnancier n'a donc pas violé les articles 10 et 11 de la Constitution.

L'examen des dispositions attaquées au regard de l'article 1er du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme, du principe de la liberté de commerce et d'industrie et du principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques ne permet pas d'aboutir à une autre conclusion.

B.21. Le second moyen en sa première branche dans l'affaire n° 5750 et le deuxième moyen dans l'affaire n° 5751 ne sont pas fondés.

En ce qui concerne la deuxième branche du second moyen dans l'affaire n° 5750

B.22. La partie requérante dans l'affaire n° 5750 critique aussi l'identité de traitement qui découlerait des dispositions attaquées entre les titulaires d'un permis d'environnement qui en sollicitent la prolongation, d'une part, et les demandeurs d'un permis d'environnement, d'autre part. Selon cette partie, ces deux catégories de personnes se trouveraient en effet dans des situations distinctes puisque seule la première disposerait d'un acte l'autorisant à exploiter les emplacements de parcage en cause.

B.23.1. En vertu de l'article 2.3.54, § 1er, du COBRACE, la limitation du nombre d'emplacements de parcage accessoires aux immeubles de bureaux et aux surfaces destinées à des activités de haute technologie et de production de biens immatériels ne s'applique qu'au moment où une demande d'obtention ou de prolongation d'un permis d'environnement est introduite. Il s'ensuit que ce n'est qu'au terme de la durée de validité du permis d'environnement, octroyé antérieurement à l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, que le titulaire d'un tel permis se verra contraint par la limitation du nombre d'emplacements de parcage désormais autorisés.

Or, comme il a déjà été dit en B.9.3, l'octroi d'un permis d'environnement ne crée pas des droits intangibles dans le chef de son titulaire. Un tel permis ne peut, en outre, être attribué que pour une période maximale de quinze ans.

B.23.2. Dans ces conditions, le titulaire d'un permis d'environnement, qui en sollicite la prolongation, et le demandeur d'un nouveau permis d'environnement ne se trouvent pas dans des situations à ce point différentes qu'il s'imposerait de les traiter différemment quant à l'obligation de respecter les limitations au nombre d'emplacements que peuvent contenir les parkings en cause.

B.23.3. De surcroît, le législateur ordonnancier n'a pas totalement uniformisé les régimes juridiques applicables à ces deux catégories d'exploitants. En effet, le titulaire d'un permis d'environnement qui en sollicite la prolongation dispose de la faculté de dépasser de deux unités le maximum des emplacements de parcage autorisés (article 2.3.52, § 1er, du COBRACE) et d'exploiter des emplacements de parcage excédentaires, moyennant le paiement de la charge environnementale (article 2.3.55 du COBRACE).

B.23.4. L'identité de traitement critiquée par la partie requérante dans l'affaire n° 5750 ne viole dès lors pas les articles 10 et 11 de la Constitution. L'examen des dispositions attaquées au regard des autres normes de référence invoquées à l'appui de ce moyen ne conduit pas à une autre conclusion.

B.24. La deuxième branche du second moyen dans l'affaire n° 5750 n'est pas fondée.

En ce qui concerne la troisième branche du second moyen dans l'affaire n° 5750

B.25.1. La partie requérante dans l'affaire n° 5750 critique encore les dispositions attaquées en ce qu'elles méconnaîtraient le principe d'égalité devant les charges publiques au motif que seuls les exploitants de parkings accessoires à des immeubles de bureaux ou à des surfaces destinées à des activités de haute technologie et de production de biens immatériels seraient contraints de limiter le nombre d'emplacements de parcage dont ils disposent, sans indemnisation, ni compensation financière.

B.25.2. Il s'ensuit que la troisième branche du second moyen de cette partie requérante se confond avec son premier moyen et la première branche de son second moyen.

B.26. Pour les raisons exposées, d'une part, en B.8.1 à B.13 et, d'autre part, en B.19 à B.20, le moyen n'est pas fondé en cette branche.

En ce qui concerne le troisième moyen dans l'affaire n° 5751

B.27.1. La partie requérante dans l'affaire n° 5751 prend un troisième moyen de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution et du principe de sécurité juridique.

B.27.2. La Cour ne peut exercer un contrôle direct au regard des principes généraux du droit. Toutefois, lorsque se pose la question de la compatibilité avec les articles 10 et 11 de la Constitution, la Cour doit vérifier si une mesure législative instaurant une différence de

traitement est fondée sur un critère objectif et pertinent au regard du but visé par le législateur et si elle porte atteinte de manière disproportionnée aux droits d'une catégorie de personnes, lesquels pourraient plus particulièrement découler de principes généraux du droit. En ce sens, la Cour peut aussi tenir compte, dans le cadre de son contrôle au regard du principe d'égalité, de principes généraux du droit et, notamment, du principe de sécurité juridique.

B.28.1. Dans la première branche de son troisième moyen, la partie requérante dans l'affaire n° 5751 critique le fait que les dispositions attaquées s'appliqueront chronologiquement, en premier lieu, aux parkings desservant des immeubles construits sous l'empire de la circulaire « De Saeger ».

B.28.2. Il ne saurait être reproché au législateur ordonnancier d'avoir différé, au profit des titulaires d'un permis d'environnement en cours de validité, l'obligation de se conformer aux dispositions attaquées à la date à laquelle leur permis arrive à échéance. Il est dans la logique même de ce système, favorable aux exploitants actuels de parkings, que ceux-ci soient appelés à respecter le régime mis en place par les dispositions attaquées à des dates différentes, en fonction, non seulement du moment où leur permis d'environnement a été délivré, mais aussi de sa durée de validité qui, si elle ne peut être supérieure à quinze ans, peut toutefois être d'une durée plus réduite.

Ce faisant, le législateur ordonnancier garantit que tous les exploitants des parkings tombant dans le champ d'application des dispositions attaquées aient pu bénéficier de l'intégralité des effets découlant de leur permis d'environnement et qu'aucun d'entre eux ne soit discriminé quant aux attentes économiques qu'il pouvait fonder à la date de la délivrance de leur permis.

B.28.3. Pour le surplus, en ce que la partie requérante reproche au législateur ordonnancier de ne pas avoir pris en compte la situation particulière des propriétaires de parkings construits sous l'empire de la circulaire « De Saeger », cette branche de son troisième moyen se confond avec son premier moyen.

B.29.1. Dans la seconde branche de son troisième moyen, la partie requérante dans l'affaire n° 5751 reproche au législateur ordonnancier d'avoir créé une insécurité juridique en permettant que l'appartenance de l'immeuble, desservi par le parking en cause, à une zone déterminée puisse être modifiée au fil du temps.

B.29.2. En vertu de l'article 2.3.54, § 3, du COBRACE, le calcul du nombre d'emplacements de parcage excédentaires est réalisé en fonction de la zone dans laquelle se situe l'immeuble dont le parking est l'accessoire au moment où la demande de permis est introduite. De surcroît, aucune modification ultérieure du zonage n'est susceptible d'affecter la validité du permis d'environnement ainsi délivré.

Compte tenu de ce qui précède, la seule circonstance que, d'une part, les conditions d'examen de la demande de prolongation ou d'obtention d'un permis d'environnement sont différentes selon la zone dans laquelle l'immeuble que le parking dessert est classé et que, d'autre part, ce zonage est susceptible d'être modifié ultérieurement n'est pas de nature à créer une différence de traitement contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution, lus ou non en combinaison avec le principe de sécurité juridique.

B.30. Le troisième moyen dans l'affaire n° 5751 n'est pas fondé.

Par ces motifs,

la Cour

rejette les recours.

Ainsi rendu en langue française, en langue néerlandaise et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 27 novembre 2014.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

J. Spreutels