RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 72.683/1
van 30 december 2022

over

een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘houdende wijzigingen aan het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 4 maart 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IB, II en III met toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen’

CONSEIL D’ÉTAT
section de législation

avis 72.683/1
du 30 décembre 2022

sur

un projet d’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ‘modifiant l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, IC, ID, II et III en exécution de l’article 4 de l’ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d’environnement’

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

Op 5 december 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met klimaattransitie, leefmilieu, energie en participatieve democratie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'houdende wijzigingen aan het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 4 maart 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IB, II en III met toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen'.

Het ontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 27 december 2022. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Chantal BAMPS en Inge VOS, staatsraden, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur-afdelingshoofd.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Chantal BAMPS, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 30 december 2022.

*

Le 5 décembre 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, IC, ID, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement'.

Le projet a été examiné par la première chambre le 27 décembre 2022. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Chantal BAMPS et Inge VOS, conseillers d'État, et Astrid TRUYENS, greffier.

Le rapport a été présenté par Kristine BAMS, premier auditeur chef de section.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Chantal BAMPS, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 30 décembre 2022.

*

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

2. Het om advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vervangt in de rubrieken 68A en 68B van de ingedeelde inrichtingen in de bijlage bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999 'tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IB, IC, ID, II en III met toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen' het woord "weg" door het woord "wegenis" (artikel 1 van het ontwerp).

Het te nemen besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt(artikel 2).

3. Rechtsgrond wordt ontleend aan artikel 4, derde lid, van de ordonnantie van 5 juni 1997 'betreffende de milieuvergunningen', waaraan wordt gerefereerd in het eerste lid van de aanhef van het te nemen besluit.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 1

4. In artikel 1 van het ontwerp wordt bepaald dat in de bijlage bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999 in rubrieken 68A en 68B het woord "weg" wordt vervangen door het woord "wegenis".

5. Artikel 51, §§ 1 en 2 van de ordonnantie van 6 juli 2022 'houdende organisatie van het parkeerbeleid en de herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest' vervangt respectievelijk de woorden "voie publique" door de woorden "voirie publique" en de woorden "openbare weg" door de woorden "openbare wegenis" in rubriek 224 van de bijlage bij de ordonnantie van 22 april 1999 'tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA bedoeld in artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 'betreffende de milieuvergunningen'.

Artikel 51 van de ordonnantie van 6 juli 2022 is in werking getreden op 18 september 2022.

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

De ontworpen regeling stemt de ingedeelde rubrieken 68A (klasse II inrichtingen 10 tot en met 50 parkeerplaatsen) en 68B (klasse IB inrichtingen – 51 tot en met 400 parkeerplaatsen) in de bijlage bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999, af op de door de ordonnantie van 6 juli 2022 aangebrachte wijzigingen.

Voor de inrichtingen van klasse IB schrijft artikel 37, eerste lid, van de ordonnantie van 5 juni 1997 een effectenverslag voor. Voor de hypothese in artikel 37, tweede lid, van diezelfde ordonnantie (die betrekking heeft op parkeerplaatsen) moet het effectenrapport worden opgemaakt door een daartoe erkend persoon, conform artikel 2.3.54, § 4, van het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.[1] Artikel 40 van deze ordonnantie legt de verplichting op tot het organiseren van een openbaar onderzoek.

Voor inrichtingen van klasse II verplichten de artikelen 48 en 50 van de ordonnantie van 5 juni 1997 er respectievelijk toe dat in bepaalde gevallen een effectenrapport wordt opgemaakt door een daartoe erkende of geregistreerde persoon, conform artikel 2.3.54, § 4, van het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, en dat een openbaar onderzoek wordt georganiseerd.

6. De ontworpen wijzigingen moeten worden beoordeeld in het licht van artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet, waarin het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu wordt gewaarborgd.

Artikel 23 van de Grondwet impliceert inzake de bescherming van het leefmilieu een *standstill*-verplichting, die eraan in de weg staat dat de bevoegde wetgever het beschermingsniveau dat wordt geboden door de van toepassing zijnde wetgeving in aanzienlijke mate vermindert, zonder dat daarvoor redenen zijn die verband houden met het algemeen belang.[2]

De voormelde *standstill*-verplichting kan echter niet zo worden begrepen dat ze de bevoegde overheid zou verbieden wijzigingen aan te brengen aan de in de bijlage bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999 opgenomen indelingslijst. Zij

---

[1] Artikel 2.3.54, §4, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing bepaalt:
" In afwijking van §§ 1 tot 3 van onderhavig artikel, mag de bevoegde overheid, op verzoek van de aanvrager, een milieucertificaat of een milieuvergunning of een verlenging van milieuvergunning uitreiken die een hoger aantal parkeerplaatsen toestaat dan dat wat voortvloeit uit de toepassing van §§ 1 en 3. In dat geval, worden de parkeerplaatsen niet beschouwd als overtollige parkeerplaatsen.
Deze afwijking mag slechts worden verleend als ze afdoende gerechtvaardigd is door de noodzaak om over bijkomende plaatsen te beschikken voor de dienstvoertuigen, de bezoekers of de klanten, door de economische of sociale noodwendigheden eigen aan de beoogde activiteit in het gebouw of deel van het gebouw dat door de parking bediend wordt of door zijn beperkte bereikbaarheid gelet op de algemene kenmerken van de zone, gedefinieerd in toepassing van artikel 2.3.53 van onderhavig Wetboek, waarin dat gebouw of deel van gebouw gelegen is.
Indien die afwijking verband houdt met een overschrijding van meer dan tien bijkomende plaatsen ten opzichte van het aantal dat voortvloeit uit de toepassing van § 1 tot § 3, voegt de aanvrager die om een dergelijke afwijking verzoekt, bij zijn aanvraag van milieucertificaat of -vergunning een raming van de impact van de gevraagde overschrijding op het milieu.
Deze beoordeling wordt onafhankelijk opgemaakt door een daartoe geregistreerde of erkende persoon, in overeenstemming met titel 5.
De houders van de erkenning die vereist is om een effectenbeoordeling uit te voeren, worden geacht erkend of geregistreerd te zijn met toepassing van deze bepaling
De kosten van de effectenbeoordeling vallen ten laste van de aanvrager."

[2] GwH 3 december 2015, nr. 175/2015 , overw. B.4.2.

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

verbiedt enkel maatregelen te nemen die een aanzienlijke achteruitgang zouden betekenen van het bij artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet gewaarborgde recht, zonder dat daarvoor redenen zijn die verband houden met het algemeen belang. Zij ontzegt de bevoegde overheid evenwel niet de bevoegdheid om te oordelen hoe dat recht op de meeste adequate wijze kan worden gewaarborgd.[3]

6.1. Door de gemachtigde werd met betrekking tot de ontworpen wijzigingen de volgende duiding gegeven:

> "L'arrêté ne vise pas à diminuer le nombre d'installations classées dans les rubriques 68 A et 68 B, mais a pour objectif de clarifier et d'harmoniser une terminologie actuellement inexacte et/ou peu précise.
>
> En effet, la notion de 'voie publique ' n'est définie par aucun législateur. C'est une notion qu'on retrouve à l'article 1er du Code de la route. La doctrine en donne la définition suivante : ' Toutes les voies, grandes ou petites, qui sont à la disposition du public. Rentrent dans l'acception de voie publique les accotements, trottoirs et fossés '. Le caractère public d'une voie ne dépend ni de son appellation officielle ni de son aspect extérieur, mais exclusivement de la circonstance que le public est autorisé (ou même simplement toléré) à s'y trouver et ce quel que soit le propriétaire de son assiette. La notion de voie publique vise donc également des lieux qui sont la propriété de personnes privées (par exemple, un parking d'un magasin de grande distribution). La Région n'est pas compétente pour organiser un système de redevance sur de telles propriétés. Une Région peut uniquement organiser un système de redevances sur son domaine public (en l'espèce la voirie publique communale et régionale). Dès lors, le système qui a été créé vise uniquement cette catégorie de ' voies publiques '. Pour cette raison, il est justifié d'utiliser la notion de ' voirie publique ', la Région ne pouvant pas prévoir un système de redevances pour d'autres voies publiques (Exposé des motifs, Doc. Parl., Parlement bruxellois 2021-2022, n° A-490/1.) '
>
> Comme repris dans la note au gouvernement : l'exonération de permis d'environnement est justifiée par le fait que seules les voiries communales et les voiries régionales peuvent être exonérées de permis d'environnement, est cohérente avec les objectifs de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement '.
>
> En effet, cette exonération a trois objectifs :
>
> Confirmer que seules les voiries publiques relevant de l'autorité des pouvoirs publics communaux et régionaux sont concernées par cette exonération.
>
> Eviter de devoir appliquer le principe d'unité technique sur l'ensemble de la région, les voiries communales constituant un réseau continu d'installation, il est logique d'exclure cette catégorie de stationnement.
>
> Ne pas interférer ou superposer des conditions d'exploiter avec les objectifs de gestion de l'espace public. Un des leviers important de la gestion du stationnement dans l'espace public est la possibilité de prévoir une tarification. En effet, grâce à cette tarification, les pouvoirs publics peuvent agir sur l'accessibilité, la rotation, les exemptions et l'utilisation de ces parkings. Il est donc justifié que seul le stationnement situé en voirie publique, au sens de l'Ordonnance stationnement, soit exempté de permis d'environnement."

[3] GwH 6 oktober 2016, nr. 125/2016, overw. B.17.1.

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

6.2. Gevraagd hoe de ontworpen wijzigingen van artikel 1 van het ontwerp worden verantwoord in het licht van de *standstill*-verplichting, antwoordde de gemachtigde:

> "La situation sur les permis actuels implique qu'un parking de minimum 10 emplacements en dehors de la voie publique, mais sur la voirie publique ne nécessite plus de permis d'environnement. Cette exonération est justifiée conformément à ce qui a été décrit ci-dessus, à savoir ne pas interférer ou superposer des conditions d'exploiter avec les objectifs de gestion de l'espace public. Un des leviers important de la gestion du stationnement dans l'espace public est la possibilité de prévoir une tarification. Tandis que les parkings de minimum 10 emplacements en dehors de la voirie publique, mais sur la voie publique : ces parkings ne nécessitaient pas de permis d'environnement auparavant mais suite au changement de terminologie, ils en nécessitent désormais un : en vertu de l'article 7, §1er, premier alinéa, 6° de l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, une demande d'exploitation de l'installation doit être introduite dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent arrêté. L'exploitation peut se poursuivre sans permis durant ce délai, jusqu'à ce que la décision au sujet de la demande de permis soit notifiée.
>
> Toutefois, notons que la pratique administrative actuellement appliquée par Bruxelles-Environnement et les communes de la Région étaient très proche de la nouvelle situation. Seuls certains cas rares comme des parkings situés sur des terrains d'entités publiques et accessibles à tous sans pouvoir réellement être considérés comme des voiries communales ou régionales devront désormais être soumis à permis d'environnement.
>
> De surcroît, conformément à l'article 23 de la Constitution et le droit à la protection d'un environnement sain, le principe du standstill n'est pas remis en cause. En l'occurrence, la disposition modificative ne provoque pas une réduction sensible du niveau de protection de l'environnement sain des personnes dont l'environnement peut être affecté par la délivrance d'un permis d'environnement (pas de diminution de la protection). De fait, par le biais notamment de la tarification et de la politique régionale du stationnement, les pouvoirs publics agissent sur l'accessibilité, la rotation, les exemptions et l'utilisation des parkings et justifie que le stationnement situé en voirie publique, au sens de l'Ordonnance stationnement, soit exempté de permis d'environnement."

6.3. De door de gemachtigde gegeven toelichting bevat geen nuttige elementen om te kunnen concluderen dat de ontworpen wijzigingen geen aanzienlijke achteruitgang van het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu zouden impliceren, nu de wijzigingen tot gevolg hebben dat de momenteel geldende milieubeoordeling en inspraak vervallen, waardoor de betrokkenen niet langer over de in het effectenrapport opgenomen informatie, noch over de mogelijkheid om via een openbaar onderzoek hun recht op de bescherming van een gezond leefmilieu uit te oefenen, beschikken.

In het licht van artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet houden de ontworpen wijzigingen bijgevolg een aanzienlijke achteruitgang in ten opzichte van de bestaande wetgeving, zodat de stellers van het ontwerp zullen moeten kunnen aantonen dat die maatregelen redelijk gerechtvaardigd zijn in het licht van de nagestreefde doelstelling van algemeen belang, te weten het behoud van een gezond leefmilieu.

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

Artikel 2

7. Artikel 2 van het ontwerp bepaalt dat het te nemen besluit in werking treedt de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Tenzij er een specifieke reden bestaat om af te wijken van de gangbare termijn van inwerkingtreding van besluiten, vastgesteld bij artikel 39 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 'met betrekking tot de Brusselse instellingen', dient artikel 2 uit het ontwerp te worden weggelaten, teneinde eenieder een redelijke termijn te geven om kennis te nemen van de nieuwe bepalingen.

*

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1er, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE ET FONDEMENT JURIDIQUE DU PROJET

2. Le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soumis pour avis remplace le mot « voie » par le mot « voirie » dans les rubriques 68A et 68B de la liste des installations classées dans l'annexe à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 'fixant la liste des installations de classe IB, IC, ID, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement' (article 1er du projet).

L'arrêté envisagé entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge* (article 2).

3. Le projet tire son fondement juridique de l'article 4, alinéa 3, de l'ordonnance du 5 juin 1997 'relative aux permis d'environnement', auquel il est fait référence au premier alinéa du préambule de l'arrêté envisagé.

EXAMEN DU TEXTE

Article 1er

4. L'article 1er du projet dispose que dans l'annexe de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999, le mot « voie » est remplacé par le mot « voirie » aux rubriques 68A et 68B.

5. L'article 51, §§ 1er et 2, de l'ordonnance du 6 juillet 2022 'portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale' remplace respectivement les mots « voie publique » par les mots « voirie publique » et les mots « openbare weg » par les mots « openbare wegenis » à la rubrique 224 de l'annexe à l'ordonnance du 22 avril 1999 'fixant la liste des installations de classe IA visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement'.

L'article 51 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 est entré en vigueur le 18 septembre 2022.

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

Le régime en projet aligne les rubriques classées 68A (installations de classe II comptant de 10 à 50 emplacements de parcage) et 68B (établissements de classe IB comptant de 51 à 400 emplacements de parcage) de l'annexe de l'arrêté du Gouvernement de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 sur les modifications apportées par l'ordonnance du 6 juillet 2022.

Pour les installations de classe IB, l'article 37, alinéa 1er, de l'ordonnance du 5 juin 1997 prescrit un rapport d'incidences. Pour l'hypothèse visée à l'article 37, alinéa 2, de cette même ordonnance (qui concerne des emplacements de parcage), le rapport d'incidences doit être établi par une personne 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 [1]. L'article 40 de cette ordonnance impose l'obligation d'organiser une enquête publique.

Pour les installations de classe II, les articles 48 et 50 de l'ordonnance du 5 juin 1997 imposent respectivement l'établissement, dans certains cas, d'un rapport d'incidences 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, et l'organisation d'une enquête publique.

6. Les modifications en projet doivent être appréciées à la lumière de l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution, qui garantit le droit à la protection d'un environnement sain.

L'article 23 de la Constitution implique, en ce qui concerne la protection de l'environnement, une obligation de *standstill* qui s'oppose à ce que le législateur compétent réduise sensiblement le niveau de protection offert par la législation en vigueur sans qu'existent pour ce faire des motifs liés à l'intérêt général [2].

L'obligation de *standstill* précitée ne peut toutefois pas être interprétée en ce sens qu'elle interdirait à l'autorité compétente d'apporter des modifications à la liste des installations de l'annexe à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999. Elle interdit uniquement de prendre des mesures qui entraîneraient un recul significatif du droit garanti par l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution, sans qu'existent pour ce faire des motifs liés à

---

[1] L'article 2.3.54, § 4, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie dispose :
« 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 ».

[2] C.C., 3 décembre 2015, n° 175/2015, cons. B.4.2.

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

l'intérêt général. Elle ne prive cependant pas l'autorité de son pouvoir d'appréciation quant à la manière la plus adéquate de garantir ce droit [1].

6.1. En ce qui concerne les modifications en projet, le délégué a précisé ce qui suit :

« L'arrêté ne vise pas à diminuer le nombre d'installations classées dans les rubriques 68 A et 68 B, mais a pour objectif de clarifier et d'harmoniser une terminologie actuellement inexacte et/ou peu précise.

En effet, la notion de 'voie publique ' n'est définie par aucun législateur. C'est une notion qu'on retrouve à l'article 1er du Code de la route. La doctrine en donne la définition suivante : ' Toutes les voies, grandes ou petites, qui sont à la disposition du public. Rentrent dans l'acception de voie publique les accotements, trottoirs et fossés '. Le caractère public d'une voie ne dépend ni de son appellation officielle ni de son aspect extérieur, mais exclusivement de la circonstance que le public est autorisé (ou même simplement toléré) à s'y trouver et ce quel que soit le propriétaire de son assiette. La notion de voie publique vise donc également des lieux qui sont la propriété de personnes privées (par exemple, un parking d'un magasin de grande distribution). La Région n'est pas compétente pour organiser un système de redevance sur de telles propriétés. Une Région peut uniquement organiser un système de redevances sur son domaine public (en l'espèce la voirie publique communale et régionale). Dès lors, le système qui a été créé vise uniquement cette catégorie de ' voies publiques '. Pour cette raison, il est justifié d'utiliser la notion de ' voirie publique ', la Région ne pouvant pas prévoir un système de redevances pour d'autres voies publiques (Exposé des motifs, Doc. Parl., Parlement bruxellois 2021-2022, n° A-490/1.) '

Comme repris dans la note au gouvernement : l'exonération de permis d'environnement est justifiée par le fait que seules les voiries communales et les voiries régionales peuvent être exonérées de permis d'environnement, est cohérente avec les objectifs de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement '.

En effet, cette exonération a trois objectifs :

Confirmer que seules les voiries publiques relevant de l'autorité des pouvoirs publics communaux et régionaux sont concernées par cette exonération.

Eviter de devoir appliquer le principe d'unité technique sur l'ensemble de la région, les voiries communales constituant un réseau continu d'installation, il est logique d'exclure cette catégorie de stationnement.

Ne pas interférer ou superposer des conditions d'exploiter avec les objectifs de gestion de l'espace public. Un des leviers important de la gestion du stationnement dans l'espace public est la possibilité de prévoir une tarification. En effet, grâce à cette tarification, les pouvoirs publics peuvent agir sur l'accessibilité, la rotation, les exemptions et l'utilisation de ces parkings. Il est donc justifié que seul le stationnement situé en voirie publique, au sens de l'Ordonnance stationnement, soit exempté de permis d'environnement ».

6.2. À la question de savoir comment les modifications en projet à l'article 1er du projet se justifient à la lumière de l'obligation de *standstill*, le délégué a répondu :

« La situation sur les permis actuels implique qu'un parking de minimum 10 emplacements en dehors de la voie publique, mais sur la voirie publique ne nécessite plus de permis d'environnement. Cette exonération est justifiée conformément à ce qui a été décrit ci-dessus, à savoir ne pas interférer ou superposer des conditions d'exploiter avec

[1] C.C., 6 octobre 2016, n° 125/2016, cons. B.17.1.

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

les objectifs de gestion de l'espace public. Un des leviers important de la gestion du stationnement dans l'espace public est la possibilité de prévoir une tarification. Tandis que les parkings de minimum 10 emplacements en dehors de la voirie publique, mais sur la voie publique : ces parkings ne nécessitaient pas de permis d'environnement auparavant mais suite au changement de terminologie, ils en nécessitent désormais un : en vertu de l'article 7, §1er, premier alinéa, 6° de l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, une demande d'exploitation de l'installation doit être introduite dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent arrêté. L'exploitation peut se poursuivre sans permis durant ce délai, jusqu'à ce que la décision au sujet de la demande de permis soit notifiée.

Toutefois, notons que la pratique administrative actuellement appliquée par Bruxelles-Environnement et les communes de la Région étaient très proche de la nouvelle situation. Seuls certains cas rares comme des parkings situés sur des terrains d'entités publiques et accessibles à tous sans pouvoir réellement être considérés comme des voiries communales ou régionales devront désormais être soumis à permis d'environnement.

De surcroît, conformément à l'article 23 de la Constitution et le droit à la protection d'un environnement sain, le principe du standstill n'est pas remis en cause. En l'occurrence, la disposition modificative ne provoque pas une réduction sensible du niveau de protection de l'environnement sain des personnes dont l'environnement peut être affecté par la délivrance d'un permis d'environnement (pas de diminution de la protection). De fait, par le biais notamment de la tarification et de la politique régionale du stationnement, les pouvoirs publics agissent sur l'accessibilité, la rotation, les exemptions et l'utilisation des parkings et justifie que le stationnement situé en voirie publique, au sens de l'Ordonnance stationnement, soit exempté de permis d'environnement ».

6.3. Les explications fournies par le délégué ne contiennent aucun élément utile permettant de conclure que les modifications en projet n'impliqueraient pas de recul significatif du droit à la protection d'un environnement sain, étant donné que les modifications ont pour effet de supprimer l'évaluation environnementale et la participation du public actuellement en vigueur, privant ainsi les personnes concernées des informations contenues dans le rapport d'incidences, ainsi que de la possibilité d'exercer leur droit à la protection d'un environnement sain au travers d'une enquête publique.

À la lumière de l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution, les modifications en projet emportent par conséquent un recul significatif par rapport à la législation existante, de sorte que les auteurs du projet devront démontrer que ces mesures sont raisonnablement justifiées au regard de l'objectif d'intérêt général poursuivi, à savoir le maintien d'un environnement sain.

Article 2

7. L'article 2 du projet dispose que l'arrêté envisagé entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡

À moins d'une raison spécifique justifiant une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur des arrêtés, fixé par l'article 39 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 'relative aux Institutions bruxelloises', on omettra l'article 2 du projet, et ce afin d'accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles dispositions.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER	DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT
Astrid TRUYENS	Marnix VAN DAMME

‡LW-BABXLDJEI-HCGIDVT‡