

15. LES PARCS DE STATIONNEMENT DE VÉHICULES

1. Description de l'activité

Lorsque l'on aborde la problématique des parkings, il est important de garder en tête que même si l'infrastructure est la même, l'usage du parking est fort variable et par conséquent son impact sur l'environnement aussi. Le parking peut ainsi être d'accès public ou privé et constituer une propriété publique ou privée. Bien souvent, il sera annexe à une activité économique. Les parkings liés à des bureaux engendrent plus ou moins de trafic selon la nature de l'activité de service (nombre de représentants de commerce, fréquence des visiteurs, etc.). De nombreux parkings sont aussi attenants à une activité artisanale ou industrielle, tels que ceux liés à un atelier de réparation de véhicules ou à une carrosserie ou encore, ceux liés à un show-room de véhicules neufs ou d'occasion. Les parkings desservant du logement ont également leurs spécificités.

Dans la plupart des cas, un parking est d'usage multiple.

2. Informations socio-économiques sur les parkings en RBC

Il n'existe actuellement pas de fichier exhaustif et actualisé permettant de connaître avec exactitude le nombre d'emplacements de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale. A défaut, nous nous appuyons sur un faisceau d'informations non complémentaires, mais similaires : information du Cadastre, étude faite par le BRAT, enquête faite par l'Institut Wallon. Un travail de fond est actuellement en cours pour mettre sur place un observatoire des parkings en Région de Bruxelles-Capitale. Sa tâche sera d'inventorier tout emplacement privé ou public, en voirie ou non.

Le tableau suivant se base sur les statistiques du cadastre et de l'INS.

Tableau 15.1 : Nombre de parkings couverts

	Nombre total de bâtiments		Nombre de bâtiments comportant au moins un garage, parking ou		Nombre de garages, parkings ou emplacements couverts	
	1995	2000	1995	2000	1995	2000
Maisons deux façades	112.182	111.131	31.627	31.763	37.327	37.509
Maisons trois façades	14.760	14.932	9.299	9.483	10.882	10.990
Maison quatre façades	5.531	5.589	4.802	4.851	6.788	6.955
Immeubles à appartements	21.816	23.933	12.117	12.895	145.057	159.069
Bâtiments commerciaux et industriels	28.439	27.269	1.787	1.688	7.036	7.919
Bâtiments à usage de services	4.833	5.028	1.513	1.626	67.026	77.455
Autres bâtiments	5.231	5.091	3.623	3.258	22.615	21.506
TOTAL	192.792	192.973	64.768	65.834	296.731	321.403

Au vu de ce tableau, on constate que le nombre d'emplacements de parking couverts a augmenté sensiblement entre 1995 et 2000 (+ 8%).

Le nombre de places hors voiries et de garages de particuliers est évalué à 265.700 par l'Institut wallon (Bilan énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale 1998 - Consommation du secteur logement). En 1993, le bureau d'études "BRAT" faisait état de 101.300 emplacements de parking pour 8.440.000 m² de bureaux, soit en moyenne 1 parking pour 83 m² de bureaux. La différence entre les données observées par le BRAT et la situation légale du cadastre peut en partie se trouver dans la non prise en compte par le cadastre des emplacements à l'air libre et par le transfert d'affectation de logements en bureaux.

Une analyse spatiale montre qu'une différence significative existe entre les immeubles de bureau du centre-

ville (pentagone) où l'on observe un emplacement de parking pour 110 m² de bureaux, contre un emplacement pour 80 à 115 m² dans la première couronne et un emplacement pour 50 - 60 m² dans la deuxième couronne. Ces différences tiennent essentiellement à l'époque de construction du bâtiment, au rapport surface planchers/surface terrain et à la disponibilité d'espace en périphérie. L'accessibilité en transport en commun ne joue qu'un rôle secondaire dans la quantité d'emplacements de parking construits.

Par ailleurs, il existe environ 38.500 emplacements de stationnement répartis sur une cinquantaine de parkings privés d'accès public payant.

Les tableaux suivants donnent, à titre indicatif, le nombre de permis d'environnement délivrés pour des parkings en 1998 et en 2001.

Tableau 15.2 : Nombre de permis d'environnement délivrés en 1998 selon la nature de l'activité liée au parking

Nature de l'activité liée au parking	Nombre de permis délivrés
Logements et/ou bureaux	39
Véhicules à moteur	64
Commerces	11
Autres activités (hôpitaux, imprimeries, écoles, centres culturels, etc.)	38
TOTAL de permis délivrés	152

Tableau 15.3 : Nombre de permis d'environnement délivrés en 2001 selon le type de parking

Type de parkings	Nombre de permis délivrés
Parkings couverts	155
Parkings aériens	80
Dont parking couverts et aériens	39
TOTAL de permis délivrés (parkings couverts et/ou aériens)	196

Il est à signaler qu'un permis est accordé pour un nombre maximum d'emplacements de stationnement. Une autorisation peut être inférieure à la demande ou n'être que partiellement mise en œuvre. Il est donc difficile d'établir avec exactitude le nombre d'emplacements autorisés et réellement exploités. Par ailleurs, la division Autorisations de l'IBGE reçoit régulièrement des demandes de changements d'affectation de places de parking au profit de zone d'archivage.

3. Informations environnementales

3.1. Les impacts potentiels sur l'environnement et le cadre de vie

Outre la consommation d'espace, les nuisances potentielles liées à l'implantation et l'exploitation d'un parking à ciel ouvert sont : l'impact global sur le trafic (local), la pollution locale de l'air et les nuisances olfactives, l'augmentation des émissions de polluants atmosphériques (CO, COV, etc.), le bruit dû aux véhicules, aux claquements des portes et au va et vient des utilisateurs, l'important éclairage nocturne, l'imperméabilisation du sol provoquant son assèchement et accroissant les risques d'inondations par temps d'orage, la pollution du sol par des huiles, hydrocarbures, liquides de frein, etc. perdus par les véhicules (risque de moins en moins fréquent), l'atteinte aux intérieurs d'îlot et en particulier à la verdure qui s'y trouve, l'insécurité des utilisateurs et les risques d'intrusion dans les immeubles du voisinage. Ces nuisances sont évidemment variables en fonction de la localisation, de la taille et de l'usage du parking.

La principale nuisance pour les parkings couverts se situe au niveau de la pollution intérieure par les gaz d'échappement, ce qui peut même provoquer un danger potentiel pour les utilisateurs. C'est pourquoi ces parkings doivent obligatoirement être ventilés mécaniquement de sorte que l'atmosphère n'y puisse jamais

devenir toxique ou explosive. Les installations de ventilation peuvent à leur tour représenter une nuisance acoustique quand elles ne sont pas suffisamment bien réglées et entretenues. Elles n'en demeurent pas moins indispensables.

4. Le cadre légal

4.1. La législation relative au permis d'environnement

Le permis d'environnement est obligatoire pour l'exploitation de toute installation reprise dans la liste des « installations classées ». Il représente une autorisation administrative qui fixe les conditions techniques de fonctionnement d'une installation classée dans le but de protéger l'environnement, la santé et la sécurité de la population.

La législation sur le permis d'environnement est la suivante :

- Ordonnance du 5 juin 1997 relative au Permis d'Environnement (Moniteur Belge du 26/06/97)
- Ordonnance du 6 décembre 2001 portant diverses modifications intéressant les permis d'environnement (Moniteur Belge du 02/02/02)
- Ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA (Moniteur Belge du 05/08/99)
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III (Moniteur Belge du 07/08/99)

L'Ordonnance Permis d'Environnement (le 26/06/97) abrogeait en son article 102 les rubriques 69 et 149 de l'Ordonnance du 30 juillet 1992 en ajoutant à la dénomination de ces rubriques parkings « Sauf s'ils desservent exclusivement des logements ou des bureaux ». Cette abrogation a été annulée par l'arrêt n° 102/98 de la Cour d'Arbitrage du 21 octobre 1998. Dès lors, entre la parution au Moniteur Belge de l'ordonnance et l'arrêt de la Cour d'Arbitrage, les parkings « desservant exclusivement des logements ou des bureaux » n'ont pas introduit de demande de permis d'environnement. Depuis la prise d'effet de cet arrêt, la situation est en cours de régularisation. L'administration a mis en demeure les exploitants ou futurs exploitants concernés d'introduire une demande de permis d'environnement.

Pour ce type d'installation spécifiquement (le parking), le permis d'environnement souffre de certaines limites inhérentes à sa portée juridique.

Ainsi, une entreprise qui reçoit une restriction sur le nombre d'emplacements par rapport à sa demande reste libre de louer des parkings dans le voisinage, ce qui rend la portée du permis moins efficace. En outre, le demandeur du permis (et donc le titulaire) n'est pas nécessairement l'exploitant. Celui-ci n'est pas forcément connu au moment de la demande. Il en est bien souvent ainsi pour les immeubles de bureau mis en location ou construit sans idée précise sur l'entreprise qui occupera les lieux. Il est donc difficile d'estimer l'impact du parking sur l'environnement.

Tableau 15.4 : Intitulé des rubriques de classement pour les parkings et assimilés.

n° de rubrique	Dénomination	Classe	Met-clef
68	Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur comptant :		Garages (couverts)
	a) de 10 à 24 véhicules automobiles ou remorques	2	
	b) de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques	1B	
224	c) plus de 200 véhicules ou remorques.	1A	
150	Dépôts de véhicules neufs couverts ou non, salles d'exposition de véhicules neufs, (à l'exclusion des parkings couverts ou non), comptant :		Véhicules neufs (dépôts)
	a) de 3 à 10 emplacements	3	
	b) de 11 à 50 emplacements	2	
	c) plus de 50 emplacements	1B	
151	Dépôts de véhicules usagés, déclassés ou d'épaves de véhicules couverts ou non, salles d'exposition de véhicules usagés, (à l'exclusion des parkings couverts ou non) comptant :		Véhicules usagés (dépôts)
	a) de 3 à 50 véhicules	2	
	b) plus de 50 véhicules	1B	
152	Parcs de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteurs, en dehors des voies de communication comptant :		Véhicules (Stationnement)
	a) de 10 à 50 véhicules automobiles ou remorques	2	
	b) de 51 à 200 véhicules automobiles ou remorques	1B	
233	c) de plus de 200 places.	1A	

4.2. La législation sectorielle spécifique

4.2.1. Circulaire relative à la limitation des emplacements de parcage

Historiquement, la circulaire du 17 juin 1970 relative à l'obligation de créer des places de parcage lors de travaux de constructions (dite « circulaire De Saeger »), récemment revue, a eu un impact réel sur le nombre de places de parkings. Elle prévoyait un minimum d'un emplacement pour 50 m² de nouveaux bureaux. Les bâtiments les plus récents tendent à respecter cette circulaire alors que ceux datant d'avant 1965 n'offrent qu'un emplacement pour 146 m² de bureaux. Cependant, compte tenu de l'évolution de la mobilité en Région bruxelloise, les autorités délivrantes de permis n'ont plus systématiquement imposé la construction d'emplacements de parkings en suivant les préceptes de la circulaire De Saeger et ce, depuis de nombreuses années. C'est ainsi que, par exemple, le Plan Communal de Déplacement du Pentagone de Bruxelles-Ville prévoit un emplacement maximum pour 200 m² de bureaux, tandis que le PPAS Gaucheret à Schaerbeek prévoit un maximum d'une place pour 300 m² de bureaux et une place par logement. Dans bien d'autres cas, la circulaire ne pouvait être appliquée à la lettre. Au contraire, les restrictions en emplacement de parking s'exprimaient de plus en plus souvent en terme de maximum d'emplacements par m² de bureaux. Le 12 décembre 2002, la circulaire De Saeger a été abrogée et remplacée par une circulaire visant à limiter les emplacements de parcage. Cette nouvelle circulaire confirme l'évolution en cours et remplace l'obligation de construire des emplacements de parkings par l'imposition d'un quota maximum d'emplacements de parcage. Une exception a néanmoins été faite à ces principes pour les immeubles à logements multiples. En effet, pour ces derniers, l'obligation de construire des emplacements de parcage hors voirie en suivant certains quotas a été maintenue dans la mesure où le nombre de véhicules appartenant aux habitants de ces logements est généralement largement supérieur à la capacité de stationnement en voirie.

Les objectifs de la circulaire sont de :

- Limiter le nombre d'emplacements de parcage autorisés lors de l'octroi des permis d'urbanisme
- Donner une ligne de conduite générale en cette matière aux plans communaux (PCD, PPAS)

Les règles applicables sont modulables en fonction :

- De la localisation du projet (proximité plus ou moins grande d'un moyen de transport)
- De l'affectation du projet concerné et de certains types de zones prévues par le PRAS

La circulaire s'applique généralement aux parkings privés situés hors de la voirie accessoires à une affectation principale d'un immeuble.

Pour les entreprises, les critères utilisés pour déterminer le nombre maximal d'emplacements de parkings autorisés tiennent compte de l'accessibilité en transports en commun. Le territoire régional a été divisé en quatre zones d'accessibilité par les transports en commun dans lesquelles le nombre maximal d'emplacements autorisables croît lorsque la qualité de la desserte diminue. La zone A comprend les quartiers centraux très bien desservis par le réseau de chemin de fer et par le réseau de métro, la zone B comprend les quartiers bien desservis par le métro ou des lignes de tram fréquents et rapides, la zone C comprend les quartiers desservis par les autres lignes de trams et de bus et enfin, la zone D comprend les zones d'activités situées en périphérie de la Région et peu desservies par le réseau de transports en commun mais proches du Ring autoroutier.

4.2.2. Conditions d'exploitation pour les parkings

Il n'existe actuellement pas d'arrêté sectoriel fixant toutes les conditions d'exploitation des parkings. Toutefois, un certain nombre de celles-ci se retrouvent dans les permis délivrés. Une norme régionale est en préparation.

1.1.1.1. Parkings couverts

Etant donné le risque pour la santé des utilisateurs, la ventilation du parking doit être d'une efficacité telle que l'atmosphère n'y puisse jamais devenir toxique ou explosive. Dans ce domaine, il est intéressant de voir quelles sont les normes conseillées ou en vigueur.

L'Organisation Mondiale de la Santé recommande des valeurs guides pour le taux de CO dans l'air de parkings couverts (mesure non contraignante) :

- 90 ppm (110 mg/m³) pour des périodes de mesure inférieures à 15 minutes
- 50 ppm (60 mg/m³) pour des périodes de mesure inférieures à 30 minutes
- 25 ppm (30 mg/m³) pour des périodes de mesure inférieures à 1 heure
- 10 ppm (10 mg/m³) pour des périodes de mesure inférieures à 8 heures

Le Commissariat Général à la Promotion du Travail, service du Ministère de l'Emploi et du Travail, impose par l'Arrêté du 10 août 98 (MB 12/09/98), le seuil (contraignant) suivant :

- 25 ppm (8 heures/jour et 5 jours par semaine)

En Région de Bruxelles-Capitale, les seuils généralement imposés par le permis d'environnement (mesure contraignante) sont:

- 100 ppm (120 mg/m³) pour des périodes de mesure inférieures à 30 minutes
- 200 ppm (140 mg/m³) taux instantané

Pour atteindre ces seuils, les permis d'environnement de la Région de Bruxelles - Capitale imposent généralement 200 m³ d'air par heure et par véhicule pour les parkings couverts de 50 emplacements et plus.

Par ailleurs, d'autres obligations incombent à l'exploitant de parking : nettoyages fréquents, éclairage suffisant, fléchage clair, accès aux personnes à mobilité réduite, sol uni, imperméable et incombustible, dispositifs de lutte contre l'incendie, etc.

1.1.1.2. Parkings à l'air libre

Pour ces parkings il est principalement tenu compte du revêtement de sol, des heures d'accès, des

chargements et déchargements, de l'éclairage, des normes de bruit, de la signalisation. Ces critères doivent être adaptés en fonction de la localisation du parking et de son usage.

.4.2.3. Etudes d'incidence

Depuis 1993, les parkings de plus de 200 emplacements font l'objet d'une étude d'incidences, préalable nécessaire à la demande de permis d'environnement de classe IA. Ces études menées par un chargé d'étude agréé portent sur la circulation dans le voisinage, son impact, une étude de mobilité locale, les aspects acoustiques, les déchargements et chargements, la sécurité, la verdurisation de l'intérieur d'îlot, le revêtement de sol, etc. Pour les demandes de permis de classe IB, un rapport d'incidences est demandé. Celui-ci est moins détaillé qu'une étude d'incidences et il peut être réalisé par l'exploitant lui-même. Les solutions préconisées sont reprises dans le permis résultant.

Une grande part des études d'incidence porte sur des parkings. Par exemple, sur 95 études d'incidences réalisées entre 1993 et 1998, 80 ont porté sur des parkings de plus de 200 véhicules. Dans la plupart de ces 80 cas, l'étude d'incidences ne se limitait pas aux parkings et 32 étaient liées à l'exploitation actuelle ou à venir de plus de 20 000 m² de bureaux. En 2002, 5 études d'incidences concernaient des projets de parkings publics ou semi-publics de plus de 200 places.

.4.3. Autre législation

L'Ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant (Moniteur Belge du 24/06/1999) prévoit la mise en œuvre de plans de déplacements :

« Art. 19. Les organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site mettent en place un plan de déplacements relatif à ce site.

Plusieurs des organismes visés établis sur un même site peuvent mettre en place un plan de déplacements commun.

Le plan de déplacements définit les principes de l'organisation du transport du personnel entre le lieu de travail et le domicile, ainsi que lors des déplacements professionnels.

Il contient notamment :

1° l'inventaire des déplacements de personnes et de matières générés par le fonctionnement;

2° une analyse de l'accessibilité à partir d'un modèle des réseaux de transports;

3° une analyse des choix effectivement opérés par le personnel entre les différents modes de transport;

4° un plan d'action comprenant l'ensemble des moyens à mettre en œuvre pour améliorer le déplacement de personnes et la qualité de l'air ambiant notamment :

- en encourageant l'utilisation des moyens de transport en commun et des moyens de déplacement économes et moins polluants;
- en veillant à l'organisation du stationnement en dehors de la voie publique.

Le plan de déplacements est élaboré dans les 18 mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Il est transmis à l'Institut pour évaluation et diffusion dans le cadre du rapport sur la qualité de l'air ambiant inclus dans le rapport sur l'état de l'environnement.

Le plan de déplacements est réactualisé chaque année.

Art. 20. Les exploitants de lieux accueillant des événements payants regroupant simultanément plus de 3.000 participants mettent en place un plan d'action visant à l'encouragement de l'utilisation des moyens de transports en commun et des moyens de déplacements économes et peu polluants par les participants. ».

Ces dispositions n'ont pas encore été suivies d'arrêtés d'exécution.

Sur base des statistiques ONSS, on évalue à 400 le nombre d'entreprises visées par l'obligation de mise en place d'un plan de déplacements ce qui représente environ 44% des travailleurs bruxellois.

L'ordonnance sur la Planification et l'Urbanisme prévoit des permis à durée limitée (Art. 88) pour les

terrains utilisés habituellement pour le stationnement de véhicules, en ce compris les véhicules ou remorques destinées à des fins publicitaires (Art. 84 §1, 10°). Il appartient au Gouvernement d'arrêter les modalités d'application de ce dernier paragraphe, ce qui a été fait par l'Arrêté de l'Exécutif du 26 novembre 1992. Certains permis d'urbanisme délivrés pour des parkings ont de ce fait une durée de validité de 10 ans.

5. Actions menées sur le secteur

.5.1. Réglementation

Le PRD consacre plusieurs pages à la politique de mobilité pour Bruxelles (priorité 8), dont le §8 "Appliquer une politique coordonnée et dynamique de réduction du stationnement qui énonce les objectifs suivants :

- favoriser le stationnement des résidents à proximité immédiate de leur domicile ;
- encourager la rotation des emplacements dans les zones commerciales ;
- dissuader et réduire l'offre de stationnement de longue durée ;
- améliorer les synergies entre les parkings publics et privés hors voirie et l'offre déficitaire de stationnement en voirie.

Notons qu'il y est mentionné que "la limitation des capacités de stationnement concernera tout particulièrement les déplacements domicile - travail, et visera donc en priorité les parkings d'entreprises et de bureaux". C'est dans ce cadre que la circulaire De Saeger a fait l'objet d'une révision (voir §4.2.).

Dans le « Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique », le Gouvernement s'engage également, une fois la phase de quantification du stationnement terminée, à mettre en place une politique de stationnement coordonnée sur son territoire. D'un point de vue quantitatif, le « Plan Air » prescrit une politique de réduction du nombre d'emplacements en voirie utilisés pour du stationnement « ventouse » (au détriment des riverains et activités locales) visant à atteindre une réduction de l'ordre de 10% du nombre de places offertes à l'horizon 2010. Cette réduction du nombre de places se place dans le contexte de mise en œuvre du RER et aura pour objectif de réaffecter l'espace récupéré au profit des piétons, cyclistes et transports publics

.5.2. Permis d'environnement

En 2001, l'IBGE a délivré 196 permis d'environnement relatifs à des emplacements de parkings (sur un total de 342 permis d'environnement délivrés).

.5.3. Recherche

La préparation d'une base de données du stationnement en voirie et hors voirie devrait être finalisée prochainement. Ce projet est une initiative de l'Union de la Ville et des Communes de Bruxelles et de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED). Par ailleurs, la banque de données des permis d'environnement de l'IBGE est actuellement entièrement redéfinie. Sa nouvelle version inclura plus d'informations techniques, notamment le nombre d'emplacements de parking et leur usage.

.5.4. Sensibilisation

L'IBGE est actuellement impliqué dans le suivi d'une trentaine de réalisations de plans de déplacement soit en fournissant des conseils soit en présentant la problématique aux responsables d'entreprises. Ces expériences pilotes permettront de tirer les enseignements pratiques qui seront intégrés dans un guide à l'usage des entreprises qui veulent ou doivent mettre en place ce type de plan. Il est à noter que le PRD prévoit la possibilité d'intégrer dans le permis d'environnement les conditions nécessaires à la réalisation d'un Plan de Déplacement d'Entreprise. Par ailleurs, une prescription du « Plan Air » concerne la mise en œuvre d'une démarche proactive de plans de déplacements d'entreprise par quartiers.

.5.5. Taxes et subsides

Dans le « Plan Air », le Gouvernement bruxellois s'engage à mettre en œuvre ou à soutenir une initiative

coordonnée des communes relative à une fiscalité sur les emplacements de parcage hors voirie. Celle-ci viserait principalement :

- les cas de présence ou maintien d'emplacements excédant les normes fixées par la circulaire n°18 ou par les permis d'environnement délivrés ou modifiés.
- le défaut de réalisation ou de mise en œuvre de plans de déplacements efficaces.

La possibilité de taxation par emplacement de stationnement pour les entreprises ne mettant pas sur pied dans un certain délai un plan de déplacement efficace est également prévue dans le PRD.

Cette fiscalité serait réduite ou supprimée en cas de suppression des emplacements excédentaires, de mise en œuvre de plans de déplacements efficaces et/ou de cession des emplacements excédentaires à une autre entreprise ou à des habitants riverains qui ne disposent pas de garage.

5.6. Collaboration supra-régionale

Le « Plan Air » prévoit de saisir l'Etat fédéral en vue de :

- poursuivre la dépénalisation du stationnement illicite avec transfert, à l'autorité chargée du contrôle du stationnement, des recettes et du produit des infractions pour autofinancer leurs activités de mobilité ;
- poursuivre l'adaptation de la définition de la zone bleue et moduler les horaires ;
- poursuivre la réforme des règles de délivrance des cartes riverains ;
- (...)

En matière de collaboration supra-régionale concernant la politique de stationnement, le PRD énonce notamment les mesures suivantes :

"Une concertation sera entreprise avec les Régions voisines afin que les mêmes normes soient appliquées sur la totalité de la zone desservie par le RER, pour éviter d'accroître les distorsions de concurrence interrégionale".

"Par ailleurs, la capacité des parkings de transit en connexion avec les transports publics sera augmentée, en particulier à proximité du Ring. Ces parkings de transit à créer en Région bruxelloise sont complémentaires (mais de capacité nettement moins grande) à ceux qui doivent être construits à l'extérieur de la Région (le plus possible en amont des files de congestion du trafic)."

Source(s)

1. BRAT, *Observatoire des bureaux*, N° 6, novembre 1993, 6 pages
2. IBGE, *Division Autorisations, statistiques internes*
3. *Plan Régional de Développement*, 2002
4. *Région de Bruxelles-Capitale*, « *Circulaire n°18 relative à la limitation des emplacements de parcage*, 12 décembre 2002
5. MRBC, 2002. « *Indicateurs statistiques de la région de Bruxelles-Capitale* », *Direction des Etudes et de la statistique régionale*.
6. IBGE 2002 « *Plan d'Amélioration Structurale de la Qualité de l'Air et de Lutte contre le Réchauffement Climatique 2002-2010* ».

Autres fiches à consulter

Carnet Air - données de base pour le plan

- 9. Composés organiques volatils
- 14. Monoxyde de carbone

Carnet Interface activités économiques et environnement

- 21. Typologie des entreprises en Région de Bruxelles-Capitale : correspondance entre les Nomenclatures NACE et installations classées
- 24. Entreprises et permis d'environnement

Auteur(s) de la fiche

DE VILLERS Juliette, MISSELYN Pascal