

CIRCULAIRE MINISTERIELLE DU 17 JUIN 1970
AUX COLLEGES ECHEVINAUX
RELATIVE A L'OBLIGATION DE CREER DES PLACES DE
PARCAGE LORS DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION
DIRECTIVES

I. Introduction

A. Le nombre de véhicules croît chaque année et cet accroissement persistera encore, de sorte que les problèmes de la circulation et du parcage deviendront plus aigus dans les années à venir. La densité de la circulation se fait particulièrement sentir dans les villes et les noyaux agglomérés, en raison de la puissance d'attraction des centres urbains et de leur structure souvent inadaptée à la circulation actuelle. Enfin les difficultés se trouvent accrues du fait que de nombreuses voitures sont laissées en stationnement sur la voie publique, diminuant d'autant la possibilité de circuler.

La présente circulaire vise à organiser, en dehors de la voie publique, le stationnement et le parcage par l'obligation pour les candidats-bâisseurs de prévoir dans leurs plans de bâtisse des places de parcage en nombre suffisant. Néanmoins, cette disposition ne constitue pas la seule mesure destinée à résoudre les problèmes soulevés par le stationnement et le parcage.

B. D'autres solutions doivent être activement recherchées par les communes, notamment grâce :

— aux règlements de police qui organisent des courants de circulation en vue de désengorger les centres et limitent les stationnements par l'établissement de zones bleues, de compteurs de parcage, de limitation de durée, etc. ;

— aux aménagements de la voirie et à l'élargissement des rues ;

— à la construction de vastes aires de parcage et de garages publics aux emplacements les mieux indiqués sur le plan de la technique de la circulation et de l'aménagement du territoire.

En outre, notamment à l'occasion des études préalables à l'élaboration des plans généraux d'aménagement, divers facteurs doivent être examinés dans leurs rapports réciproques : la destination du sol, la densité de la bâtisse permise, la capacité de la voirie existante, la restructuration du

réseau routier, l'augmentation probable de la circulation, etc. Aussi longtemps que semblable étude n'aura pas été faite, les différentes mesures demeureront nécessairement incomplètes et partiellement inopérantes.

C. La présente circulaire a pour objet de déterminer les critères qui seront appliqués par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire dans l'instruction des dossiers des plans d'aménagement et des permis de lotir et de bâtir. Elle constitue en même temps une directive aux administrations communales en vue de modaliser l'obligation pour les constructeurs de créer des places de parcage lors de leurs travaux de construction.

Ce sont, en effet, les plans d'aménagement et les permis qui constituent les instruments juridiques aptes à déterminer les règles générales et les mesures individuelles en vue de réaliser les directives de la circulaire. D'une part, les plans d'aménagement doivent préciser les emplacements destinés à la construction des garages et les prescriptions urbanistiques faisant partie de ces plans d'aménagement doivent obtenir des dispositions imposant les exigences décrites dans les directives ci-dessous en ce qui concerne le nombre des places de parcage. D'autre part, dans l'état actuel de la législation, il est admis que le collège des bourgmestre et échevins et le fonctionnaire délégué peuvent imposer ces exigences à l'occasion du permis de lotir et de bâtir (C.E. arrêt n° 11.697 du 16.6.1964).

D. L'application des normes ci-dessous doit se faire avec discernement et souplesse.

1. Les normes seront insérées dans les plans et leur application imposée dans les permis, à moins qu'il ne soit démontré que leur application n'est pas nécessaire, n'est pas possible ou n'est pas souhaitable. Toutefois, les exceptions doivent rester rares et ne concernent en principe qu'un noyau très réduit des villes importantes. L'application des normes ne sera pas nécessaire par exemple lorsqu'il est déjà satisfait aux exigences, notamment parce qu'il existe des parcs publics en suffisance. L'application des normes ne sera pas souhaitable pour certains noyaux urbains saturés, lorsqu'il ne convient pas d'attirer un trafic nouveau grâce à la création de nouvelles possibilités de parcage. Encore faut-il distinguer la création de places de parcage à l'occasion de la construction d'immeubles à usage de bureau, de commerce, etc., et cette même création à l'occasion de la construction de logements. Pour ceux-ci, aucun assouplissement n'est souhaitable, du fait que les résidents usent de toute façon de véhicules qu'ils mettent en stationnement à proximité de leur logement.

Dans ces cas où un assouplissement dans l'application des normes est opportun, il conviendra que le plan général d'aménagement ou les études

préparatoires précisent les possibilités d'accès actuelles et futures du noyau en fonction de l'aménagement général de la voirie et des moyens de transport en commun dans l'agglomération. Des contacts auront lieu entre l'administration communale, l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire et les autres administrations et organismes compétents en vue de trancher *in concreto* le point de savoir si une partie du territoire de la commune doit être exclue de l'application des normes et dans quelle mesure.

2. Il est à noter que la présente circulaire établit des règles souples puisqu'elle prévoit un système en cascade : application des normes, règle des 400 mètres, paiement d'une taxe communale.

En principe, la place de parcage est aménagée sur la parcelle où la construction principale est érigée. Et les normes visent :

- les nouveaux quartiers résidentiels ;
- les extensions et notamment les lotissements ;
- les blocs d'habitations et les territoires rénovés, avec démolition des constructions existantes ;
- les rues où la largeur et la dimension des parcelles suffisent pour créer des places de parcage.

Lorsqu'il s'agit de quartiers anciens, de valeur historique ou commerçants, de même lorsqu'il apparaît peu désirable d'aménager des garages supplémentaires dans chaque immeuble séparément, les autorités exigeront le nombre de places de parcage le plus proche des normes ci-dessous et pour le surplus, les places pourront être aménagées dans un rayon de 400 mètres à partir de la construction principale.

Dans d'autres cas, le permis de bâtir peut être délivré sans obligation d'aménager les places de parcage, mais le constructeur sera tenu de payer à la commune une taxe à titre d'indemnité compensatoire. Le produit de celle-ci est versé par la commune dans un fonds destiné à l'aménagement de places de parcage, séparées de la voirie et accessibles au public. Ce fonds sera inscrit dans le budget pour ordre de la commune.

3. Les normes ci-après doivent être respectées aussi bien dans les communes rurales que dans les communes urbaines. Hors ville, les problèmes sont actuellement moins aigus. Mais l'augmentation du nombre de véhicules et l'urbanisation croissante font qu'à brève échéance les petits centres d'approvisionnement et mêmes les centres ruraux rencontreront des problèmes de parcage, encore que moins aigus que dans les villes.

Etant donné que les places ne doivent pas nécessairement consister en garages, on pourra, hors ville, trouver des solutions pratiques du fait

que le demandeur du permis de bâtir pourra sans difficulté affecter, dans sa propriété, la place voulue pour parquer une ou plusieurs voitures.

4. Une distinction doit être faite entre les « nouvelles constructions » et les « travaux de transformation ».

Une construction existante ne peut, à l'occasion d'une transformation limitée, être soumise à des exigences en matière de places de parcage, auxquelles il ne peut être satisfait. Une attitude trop rigide freinerait tous autres travaux d'amélioration indispensables sur le plan social ou de l'hygiène.

La distinction doit être comprise de telle manière que les directives pour une « nouvelle construction » soient d'application dans une égale mesure pour une reconstruction totale ou des travaux de transformation fondamentale. Lors de l'examen d'une demande de permis de bâtir relative à des travaux de transformation ou d'agrandissement, le collège des bourgmestre et échevins appréciera si la règle à appliquer est celle concernant les nouvelles constructions ou celle relative aux travaux de transformation.

II. Observations générales

A. On entend par les termes « place de parcage » :

1. soit un box, dont les dimensions minimales sont : 5 m de long, 2,75 m de large, 1,80 de haut ;

2. soit un emplacement couvert dont les dimensions minimales sont : 4,50 m x 2,25 m. Hauteur minimale : 1,80 m. La disposition des places de parcage, et spécialement l'angle que les véhicules parqués forment avec l'axe de la voie d'accès, dépendant de la largeur de cette dernière.

Voir quelques exemples au schéma de l'annexe 1 ;

3. soit un emplacement en plein air. Etant donné que ces emplacements, davantage que les emplacements couverts, seront utilisés par des véhicules de tous genres, les dimensions doivent être plus élevées, à savoir : 5,50 m de longueur x 2,50 m de largeur. Sur le plan, le demandeur devra dessiner les rectangles correspondant à la surface prescrite pour chaque emplacement. C'est la bonne manière de permettre à la commune d'exercer un contrôle valable sur le nombre de places disponibles. Sur ce plan, le demandeur devra indiquer aussi, de façon claire, les voies d'accès avec leurs dimensions de telle sorte que la commune puisse apprécier si une circulation aisée et sûre est possible dans l'emplacement couvert ou en plein air réservé au parcage.

B. Chaque emplacement de parcage dans les constructions à usage de logement doit pouvoir être occupé et quitté sans qu'il soit nécessaire de déplacer plus d'une autre voiture.

Il peut cependant être admis que deux occupants parquent leur voiture l'une derrière l'autre dans le garage. Le fait que la voiture parquée la première ne puisse sortir que si l'autre est préalablement déplacée ne donne généralement pas lieu à des difficultés.

Dans les emplacements de parcage où les propriétaires des voitures ne se connaissent pas, par exemple, dans les emplacements de parcage attenants aux magasins, cette latitude ne peut être consentie.

C. Il y a lieu de s'efforcer que toutes les places de parcage, dans la mesure du possible, débouchent sur la voie publique par une issue commune, ceci afin d'éviter, au maximum, l'aménagement de séries de portes de garage se succédant côte à côte.

D. Pour la sortie des garages souterrains des constructions élevées sans retrait par rapport à l'alignement, la circulaire n° 27/1, en date du 10 septembre 1965, du Ministre des Travaux publics est rappelée aux administrations communales. Il y est prescrit que ne pourront être admises que des rampes d'accès présentant, à l'intérieur du bâtiment, sur une distance de 5 mètres à partir de la façade, une pente maximum de 4 p.c.

E. Il y a lieu de recommander que les garages des habitations unifamiliales soient groupés deux par deux le long du mur mitoyen. Il est créé ainsi une plus grande possibilité de parquer le long des trottoirs : au lieu de devoir laisser libre une issue à chaque mur mitoyen, il ne faut plus le faire que tous les deux murs mitoyens. (Voir schéma à l'annexe 2.)

Plus ces garages groupés sont à proximité de la voie publique, plus il reste de terrain disponible pour un jardin qui, sinon, devrait être affecté aux issues.

F. Il n'a pas paru opportun de prescrire dans quels cas il faut exiger des « garages » et dans quels cas la commune peut se contenter de ce que le demandeur parque simplement sa (ses) voiture(s) en plein air.

A cet égard, chaque commune devra apprécier souverainement.

Toutefois, une règle importante doit, dans toute la mesure du possible, être appliquée en cette matière, à savoir qu'il y a lieu que les places de parcage soient aménagées sur la partie de la parcelle à bâtir qui, selon les prescriptions urbanistiques, est destinée à la bâtisse.

Il faut, en effet, veiller à ce que l'asphalte ne l'emporte pas sur la verdure, en d'autres termes, à ce que la partie des parcelles destinée à des jardins et à des zones vertes ne soit pas sacrifiée aux places de parcage.

Dans bien des cas, l'application de cette règle rendra nécessaire d'exiger que les places de parcage soient aménagées soit à l'intérieur du bâtiment lui-même, soit en souterrain, sous les zones vertes.

L'aménagement de places de parcage sous les zones devant rester libres de constructions peut être permis lorsque sont réunies les quatre conditions suivantes :

- a) que le toit du garage soit plan ;
- b) qu'il ne s'élève pas à plus d'un mètre au-dessus du niveau du sol ;
- c) qu'il soit couvert d'une couche d'au moins 30 cm de terre gazonnée et/ou fleurie avec ou sans plantation d'arbustes ;
- d) que les murs extérieurs émergeant au-dessus du sol soient masqués par de la végétation ou toute autre décoration approuvée.

III. Règles

Construction à usage de logement

1. Nouvelles constructions.

— Logement dont la surface de plancher est inférieure à 150 m² : une place de parcage par logement.

— Logement dont la surface de plancher est égale ou supérieure à 150 m² : une place de parcage par 150 m² ou fraction de 150 m² en plus.

Dérogation.

En ce qui concerne les habitations sociales groupées, il suffit que 60 p.c. des places de parcage requises soient effectivement aménagées, la surface devant être réservée pour les 40 p.c. restant, cela sans porter préjudice aux espaces verts.

Pour ce qui est des constructions pour personnes âgées, une place de parcage par trois logements suffit.

2. Travaux de transformation.

Il y a lieu de distinguer :

- a) Travaux de transformation aboutissant à la création d'un ou plus d'un nouveau logement : mêmes directives que pour les nouvelles constructions ;

b) Travaux de transformation n'aboutissant pas à la création de nouveaux logements : une place de parcage lorsque la surface de plancher initiale augmente de 50 p.c. ou plus.

Constructions à usage commercial

Il s'agit des magasins de vente, grands et petits, de même que des restaurants, cafés et autres établissements du genre.

1. Nouvelles constructions.

Une place de parcage par 50 m² de surface de plancher.

Une place supplémentaire par fraction de 50 m² en plus.

En outre, chaque établissement dont la surface brute de plancher dépasse 500 m² doit disposer d'une aire de chargement et de déchargement sise sur terrain privé. Le collège des bourgmestre et échevins peut, en fonction de la situation locale, dispenser de cette dernière obligation.

2. Travaux de transformation.

Une place de parcage par 50 m² ou fraction de 50 m² de plancher supplémentaire.

Constructions à usage industriel et artisanal, dépôts de trams, autobus et taxis

1. Nouvelles constructions.

Une place de parcage par dix personnes occupées ou par 100 m² de surface de plancher servant au fonctionnement de l'entreprise.

En outre, chaque établissement industriel ou artisanal dont la surface brute de plancher dépasse 500 m² doit disposer d'une aire de chargement et de déchargement sise sur terrain privé. Le collège des bourgmestre et échevins peut, en fonction de la situation locale, dispenser de cette obligation.

2. Travaux de transformation.

Une place de parcage par dix personnes occupées supplémentaires ou par 100 m² supplémentaires de surface de plancher servant au fonctionnement de l'entreprise.

Constructions à usage de bureaux

1. Nouvelles constructions.

Une place de parcage par 50 m² de surface de plancher.

2. Travaux de transformation.

Une place de parcage de plus par 50 m² de surface de plancher supplémentaire.

Garages pour la réparation de véhicules

1. Nouvelles constructions.

Une place de parcage par 50 m² de superficie.

2. Travaux de transformation.

Une place de parcage de plus par 50 m² de surface de plancher brute supplémentaire.

Hôtels

1. Nouvelles constructions.

Une place de parcage par trois chambres d'hôtel.

2. Travaux de transformation.

Pour les chambres et la surface supplémentaire, même norme que pour les nouvelles constructions.

Lieux publics : théâtres, cinémas, salles de concerts, etc.

Une place de parcage par dix places assises.

A l'entrée des locaux précités, il y a lieu d'aménager une aire d'arrêt pour les taxis et pour les autocars, de telle sorte que leur arrêt ou leur stationnement ne gêne pas la circulation sur la voie publique.

En outre, les théâtres doivent disposer d'une aire de chargement et de déchargement sise en dehors de la voie publique.

Hôpitaux et cliniques

Une place de parcage pour quatre lits, en cas de nouvelles constructions et en cas de travaux de transformation.

Il y a lieu en outre d'aménager une rampe d'accès, couverte et fermée, pour les voitures, rampe d'accès permettant de porter les malades dans les ambulances ou de les en retirer, à l'abri du froid ou des courants d'air.

Etablissements d'enseignement

A cet égard, il y a lieu de distinguer entre les différents types d'écoles et d'instituts, étant donné que le nombre de voitures à parquer, appartenant

au corps professoral et, éventuellement, aux étudiants, est fortement influencé par la nature de l'enseignement. Par exemple, le corps professoral est plus nombreux dans les écoles techniques que dans les écoles primaires. Les présentes recommandations sont fondées sur des recensements effectués dans des établissements d'enseignement de l'Etat.

Le tableau suivant s'applique tant aux établissements de l'Etat que des provinces et des communes, ainsi que de l'enseignement libre.

Type d'établissement d'enseignement	Nombre de places de parage par 10 classes ordinaires
Ecole primaire	10
Ecole moyenne	11
Athénée	12
Lycée	10
Ecole normale	11
Ecole technique pour garçons	20
Ecole technique pour filles	10
Ecole d'infirmier(es)	40
Ecole technique supérieure :	
— jour	30
— week-end	45
Ecole primaire (enseign. spécial)	14

Gares, casernes

A cet égard, il n'a pas été proposé de chiffres. Dans l'avis qu'elles fournissent au délégué du Ministre des Travaux publics, à l'occasion de l'examen d'un projet de construction dans ce domaine, les administrations communales devront signaler qu'il y a lieu de prévoir un nombre suffisant de places de parage, en tenant compte des circonstances locales.

IV. Modalités

A. Les recommandations précitées ne visent, en principe, que :

- a) les nouveaux quartiers résidentiels (par exemple, régis par un plan particulier d'aménagement);
- b) les nouvelles extensions (notamment les lotissements);

c) les blocs d'habitations et les territoires qui sont entièrement rénovés, avec démolition des constructions existantes ;

d) les rues où la largeur et la dimension des parcelles suffisent pour créer des places de parcage.

En ce qui concerne la construction et la transformation d'immeubles compris dans un quartier ancien, de valeur historique et/ou commerçant, de même que si les autorités communales estiment peu désirable l'aménagement de garages supplémentaires dans chaque immeuble séparément, les autorités exigeront le nombre de places de parcage le plus proche de ces normes qu'il sera matériellement possible d'y aménager. Lorsque, dans un nombre appréciable d'immeubles, les possibilités ou les exigences en places de parcage seront inférieures aux normes, les autorités communales chercheront à créer dans un rayon acceptable, un ou des garages ou parkings collectifs, soit qu'elles les aménagent elles-mêmes, soit qu'elles en concèdent ou au besoin en provoquent l'aménagement par le secteur privé.

B. La règle des 400 mètres.

Il sera parfois très difficile et peu recommandé d'imposer les normes et recommandations définies plus haut ; dans certaines rues commerciales, par exemple, il est absolument exclu de remplacer des magasins par des sorties de garages. Dès lors, les normes doivent être assouplies par ce que l'on pourrait appeler « la règle des 400 mètres ».

Cette règle se définit comme suit :

S'il n'est pas souhaitable ou s'il n'est pas possible de créer le nombre exigé de garages ou de places de parcage sur la parcelle elle-même, un permis de bâtir pour la construction principale peut néanmoins être délivré, quand le demandeur prouve que, sur une autre parcelle, sise dans un rayon de 400 mètres (à calculer à partir des coins de la parcelle à bâtir où la construction principale doit être érigée), il a aménagé ou construit ou fait aménager ou fait construire les places de parcage ou les garages nécessaires.

Pourquoi 400 mètres ? Il résulte d'une enquête récente que 300 mètres est la distance qu'avec son accoutumance au confort, un automobiliste demeure disposé à parcourir à pied. Cependant, un rayon de 300 mètres n'offre pas assez de possibilités, au candidat-bâtitseur, de trouver un terrain pour y construire les garages ou pour y aménager les places de parcage.

Afin d'accroître les possibilités pour le bâtisseur, sans obliger l'automobiliste à parcourir à pied une trop grande distance, on a choisi la distance de 400 mètres.

La question de savoir « qui » se servira des garages ou des places de parcage est d'une importance secondaire. L'objectif à atteindre est que le potentiel en places de parcage augmente, peu importe au profit de qui. Il est possible que ce ne soient ni les habitants ni les usagers de la construction principale qui se serviront des places de parcage mais ceci n'a pas d'importance. L'essentiel est que les places de parcage « existent ».

L'assouplissement apporté aux directives par la « règle des 400 mètres » aura pour conséquence que l'administration communale, dans la plupart des cas, pourra accorder le permis de bâtir demandé. S'il n'est pas possible de créer les places de parcage exigées ni sur la parcelle à bâtir, ni sur une autre parcelle, dans un rayon de 400 mètres, la commune devra songer à imposer une taxe (voir D ci-après).

Par ailleurs, il ne sera pas toujours possible d'aménager les places de parcage à l'intérieur de la construction principale, en fonction du plan de bâtisse : par exemple, un magasin dont le rez-de-chaussée a sa surface entièrement affectée à la vente. Il se peut aussi que ce soit la commune qui, pour les motifs de sécurité ou d'organisation de la circulation ou pour toute autre raison d'intérêt général, estime qu'il n'est pas justifié, souhaitable ou possible de créer des garages à l'intérieur de la construction. Cela peut être le cas notamment à des coins de rue dangereux, dans les quartiers à caractère historique, dans les rues qui sont trop étroites pour absorber davantage encore de circulation, dans des rues commerciales où une issue peut faire courir des dangers aux piétons, etc.

C. Contrôle.

Le contrôle que l'administration communale exercera portera sur le fait qu'un garage ou une place de parcage déterminée ne peut être « affecté » qu'une seule fois à une construction principale déterminée.

A cet égard, la commune doit tenir une comptabilité des emplacements de parcage. Elle peut, par exemple, noter sur chaque fiche de construction d'un garage, l'indication de la construction principale à laquelle ce garage se rapporte, et vice-versa.

Dans les plus petites communes, une référence entre les deux dossiers de construction peut même suffire.

La commune n'a pas à se préoccuper de la question de savoir qui est en fait le propriétaire, le locataire ou l'utilisateur du garage.

S'il s'agit de places de parcage à ciel ouvert, la commune devra organiser un système de fiches par parcelle cadastrale, système qu'elle devra consulter à l'occasion de chaque demande de permis de bâtir afin d'éviter

qu'elle n'en délivre un pour une construction principale ou une parcelle qui précédemment a déjà été affectée comme « aire de parcage à ciel ouvert » pour une autre construction principale.

D. La taxe ou indemnité compensatoire.

Il est recommandé aux communes de percevoir une taxe à charge de tout constructeur qui ne peut pas aménager le nombre de places de parcage requis. Le montant de cette taxe doit être fixé par les communes elles-mêmes, sous le contrôle de l'autorité supérieure. Le produit de la taxe doit être versé dans un fonds destiné à l'aménagement de places de parcage hors voirie. Ces places de parcage seront accessibles au public. Le fonds sera inscrit au budget pour ordre de la commune.

On peut envisager deux possibilités : soit une taxe annuelle modeste, soit une taxation unique d'un montant plus important. Parmi les diverses possibilités relatives à cette nouvelle forme de taxe, il me paraît que la préférence doit être donnée à une taxe additionnelle à la taxe de bâtisse lorsqu'il s'agit d'une taxe unique. Dans le cas d'une taxe annuelle, le précompte immobilier semble être une base plus logique. Dans les deux hypothèses la taxe ne serait due que si et dans la mesure où les possibilités de parcage exigées ne peuvent pas être aménagées, parce que c'est impossible ou bien parce que ce n'est pas permis par l'autorité.

Une taxe additionnelle unique se conçoit fort bien dans le cadre de la taxe de bâtisse. Cette dernière étant généralement calculée au prorata du volume de l'immeuble, le montant de la taxe additionnelle variera automatiquement selon l'importance de la bâtisse.

Il y a lieu cependant de définir exactement les normes urbanistiques à retenir pour la détermination du nombre et des caractéristiques des emplacements requis. Ces normes doivent figurer *expressis verbis* dans le règlement-taxe et il est souhaitable qu'elles aient une certaine stabilité dans le temps.

Il va de soi qu'il s'agit d'un prélèvement de nature fiscale qui, dès lors, ne peut être effectué que par l'administration communale elle-même, à l'exclusion d'une régie.

En bref, le système est le suivant :

— Le produit de la taxe additionnelle à la taxe de bâtisse est mis à la disposition du fonds créé pour la construction de parkings et garages.

— Le capital nécessaire pour acquérir les terrains et construire les parkings et garages est fourni par un ou plusieurs emprunts contractés par la commune et mis par celle-ci à la disposition du fonds.

— Le fonds construit des parkings ou des garages aux endroits, à désigner par la commune, où cela lui est possible et où cela est opportun dans l'intérêt général.

Les constructeurs ayant acquitté la taxe n'ont ni le droit d'exiger la création d'un parking à proximité de leur immeuble, ni non plus aucun droit privilégié sur les parkings ou garages construits par le fonds. Leur situation à cet égard est la même que celle de n'importe quel administré.

— L'exploitation des parkings ou garages construits par le fonds est assurée par la commune ou par un concessionnaire.

Dans le premier cas, le fonds perçoit les redevances que la commune réclame aux usagers des parkings ou des garages.

Dans le second cas, les redevances sont perçues par le concessionnaire selon un tarif approuvé par l'administration. Le fonds perçoit le prix de la concession.

— Quant aux emprunts, ils sont remboursés au moyen des ressources du fonds, à savoir :

le produit de la surtaxe susdite ;

le produit (retrées permanentes et régulières) des redevances payées par les usagers des parkings ou garages, ou le prix des concessions d'exploitation ;

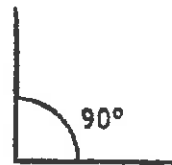
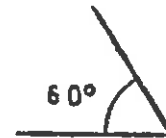
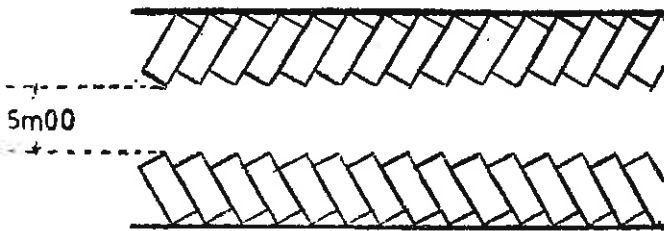
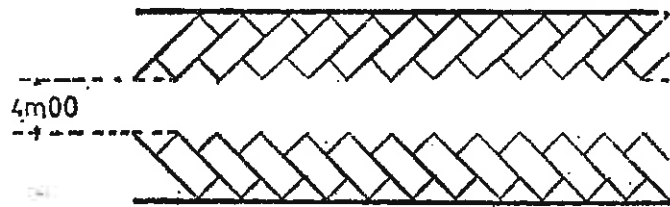
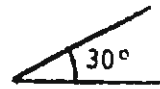
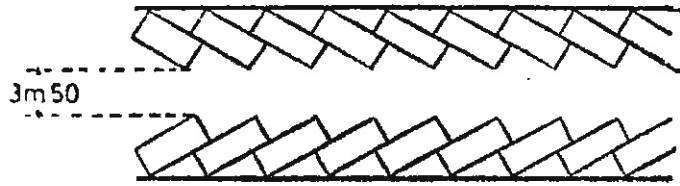
d'autres ressources éventuelles (par exemple une aide financière accordée par la commune).

Dans les villes et communes importantes ce fonds des parkings pourrait prendre la forme d'une régie avec comptabilité distincte ou être intégré dans une régie foncière à but plus large.

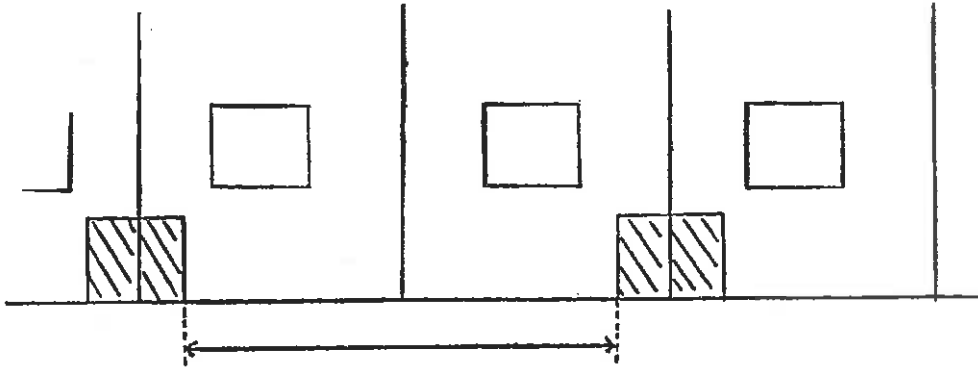
Le Ministre,
J. DE SAEGER.

Annexe I

Parkings : cases de 4,50 m x 2,25 m.



Annexe II



Le groupement des garages deux par deux le long de la limite mitoyenne agrandit la possibilité de parquer le long des trottoirs.

Moniteur belge du 4 août 1970.

CIRCULAIRE DU 25 JUIN 1970
AUX ADMINISTRATIONS COMMUNALES,
RELATIVE AUX GARAGES SOUTERRAINS.
ACCES A LA VOIRIE

Ma circulaire n° 27.1 du 10 septembre 1965 (*Moniteur belge* du 21 septembre 1965) vous recommandait de fixer à 4 p.c. le pourcentage maximum de pente admissible des rampes d'accès à la voirie des garages souterrains construits à l'intérieur d'immeubles implantés à l'alignement (c.à.d. le long de rues non pourvues de zone de recul).

Cette prescription, limitée aux 5 premiers mètres à partir de la façade, a été édictée en vue de conjurer le danger que représentent, pour les piétons et pour la circulation sur la chaussée, les automobiles débouchant en vitesse sur les trottoirs et la voie publique, par suite de la raideur de rampes d'accès des garages.

Il s'est avéré que le même danger existait pour les rampes d'accès des garages souterrains, sises en zone de recul.

C'est pourquoi j'ai estimé que dorénavant la règle précitée devrait s'appliquer à toutes les rampes d'accès à la voirie des garages souterrains.

Ne pourront donc désormais être admises que des rampes présentant une pente maximum de 4 p.c. sur une distance de 5 m. à partir de l'alignement.

Le Ministre,
J. DE SAEGER.

Moniteur belge du 1^{er} juillet 1970.

CIRCULAIRE MINISTERIELLE N° 56-2 DU 19 OCTOBRE 1970
AUX ADMINISTRATIONS COMMUNALES.

OBJET : PLANS COMMUNAUX D'AMENAGEMENT — CONTENU
OBLIGATOIRE — PRESENTATION ET DOSSIER ADMINISTRATIF
— CIRCULAIRE MINISTERIELLE RELATIVE A L'APPLICATION
DES ARTICLES 15, 16, 17, 21, 27, 28 et 43 DE LA LOI DU
29 MARS 1962.

La circulaire ministérielle du 21 avril 1962 (*Moniteur belge* du 21 avril 1962) indiquait notamment aux administrations communales les principales modifications apportées par la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme à l'élaboration des plans communaux d'aménagement telle qu'elle était réglée par l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 concernant l'urbanisation.

Elle insistait sur le but poursuivi par la nouvelle loi, à savoir un aménagement rationnel et harmonieux des régions et des communes.

A cet effet, la loi a prévu une procédure d'élaboration et d'approbation des plans d'aménagement dont seule une application rigoureuse peut assurer l'indispensable coordination des initiatives émanant tant des autorités administratives que des particuliers. Cette procédure a, en ce qui concerne les personnes privées, le mérite de leur assurer la sécurité juridique à laquelle elles ont légitimement droit.

En effet, et vous ne l'ignorez pas, les plans d'aménagement peuvent impliquer des restrictions à l'exercice du droit de propriété, l'interdiction de bâtir y comprise.

Or, je constate, à mon vif regret, que certaines communes prennent, avec les dispositions légales réglant la procédure des libertés qui risquent de compromettre la réalisation des objectifs poursuivies.

C'est pourquoi, j'ai cru nécessaire de préciser une nouvelle fois certains points des articles de la loi du 29 mars 1962 relatifs aux plans communaux d'aménagement en insistant encore sur la nécessité du respect absolu des impératifs fixés par ces articles.