

Juillet 2019

Rapport d'incidences

● Demande de renouvellement du permis
d'environnement de classe 1B

Immeuble de bureaux et de commerces situé
avenue d'Auderghem 2-14 à 1000 Bruxelles

●
Demandeur : DEKA Immobilien Investment GmbH

Table des matières

1. JUSTIFICATION, DESCRIPTION DE SES OBJECTIFS ET CALENDRIER DE RÉALISATION	1
1.1. <i>Justification et description de ses objectifs</i>	1
1.1.1. Contexte et site de la demande de permis	1
1.1.2. Historique des permis d'environnement	2
1.1.3. Justification du présent rapport.....	2
1.2. <i>Présentation succincte du site</i>	3
1.2.1. Localisation du site	3
1.2.2. Situation de droit.....	4
1.2.3. Présentation du bâtiment objet de la demande.....	6
1.2.4. Calendrier	7
2. SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS ENVISAGÉES AYANT PRÉSIDÉ AU CHOIX DU PROJET INTRODUIT PAR LE DEMANDEUR	8
3. ÉNUMÉRATION DES DISPOSITIONS ET PRESCRIPTIONS LÉGALES RÉGLEMENTAIRES	8
4. DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS ET DE L'AIRE GÉOGRAPHIQUE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉS PAR L'EXPLOITATION DU SITE	14
5. INVENTAIRE DES INCIDENCES PRÉVISIBLES ET ÉVALUATION DE CES INCIDENCES	16
5.1. <i>L'urbanisme et l'aménagement du territoire</i>	16
5.1.1. Inventaire des incidences du site	16
5.1.2. Description du cadre réglementaire et stratégique	16
5.1.3. Intégration du site dans son contexte urbanistique et architectural	22
5.1.4. Evaluation des incidences au regard de la situation existante.....	29
5.2. <i>Le patrimoine</i>	30
5.2.1. Inventaire des éléments de patrimoine susceptibles d'être concernés par le site.....	30
5.2.2. Evaluation des incidences au regard de la situation existante.....	31
5.3. <i>La Mobilité</i>	32
5.3.1. Cadre réglementaire et stratégique régional.....	32
5.3.2. Cadre réglementaire communal et local – Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bruxelles.....	36
5.3.3. Description de l'accessibilité générale du site	37
5.3.4. Description générale du site en matière de mobilité	55
5.3.5. Incidences du site sur la mobilité	64
5.4. <i>Les domaines social et économique</i>	65
5.4.1. Contexte socio-économique du site	65
5.4.2. Occupation actuelle du site.....	66
5.4.3. Inventaire et évaluation des incidences prévisibles du site.....	66
5.5. <i>Le sol et les eaux</i>	67
5.5.1. Inventaire des incidences du site sur le sol et les eaux	67
5.5.2. Evaluation des incidences du site sur le sol et les eaux	67
5.6. <i>Qualité de l'air</i>	70
5.6.1. Inventaire des incidences prévisibles du projet sur la qualité de l'air	70
5.6.2. Evaluation de ces incidences du site sur la qualité de l'air.....	70
5.6.3. Mesures visant à réduire les incidences du site sur la qualité de l'air.....	72
5.7. <i>L'énergie</i>	72
5.7.1. Inventaire des incidences du site sur l'énergie.....	72
5.7.2. Evaluation des incidences du site sur l'énergie	72
5.7.3. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet dans ce domaine	74
5.8. <i>Le microclimat</i>	75
5.9. <i>L'environnement sonore</i>	75
5.9.1. Cadre réglementaire	75
5.9.2. Description de l'environnement sonore	75
5.9.3. Inventaire des incidences du site sur l'environnement sonore	76

5.9.4. Evaluation des incidences sur l'environnement sonore.....	76
5.10. <i>La faune et la flore</i>	77
5.10.1. Description de la situation existante en matière de faune et de flore	77
5.10.2. Inventaire et évaluation des incidences sur la faune et la flore.....	77
5.11. <i>Les déchets</i>	77
5.11.1. Description de la situation existante en matière de déchets	77
5.11.2. Inventaire et évaluation des incidences sur les déchets	78
5.12. <i>L'être humain</i>	78
5.12.1. Inventaire des incidences du site sur l'être humain	78
5.12.2. Evaluation des incidences du site sur l'être humain	78
6. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	81

1. Justification, description de ses objectifs et calendrier de réalisation

1.1. Justification et description de ses objectifs

1.1.1. Contexte et site de la demande de permis

Le présent rapport concerne la demande d'un permis d'environnement de classe 1B pour les installations existantes de l'immeuble de bureaux et commerces sis avenue d'Auderghem 2-14 à 1000 Bruxelles. Celui-ci totalise 5.028 m² de surface brute hors-sol.

Le demandeur du permis d'environnement et propriétaire de l'immeuble est DEKA IMMOBILIEN INVESTMENT GmbH.

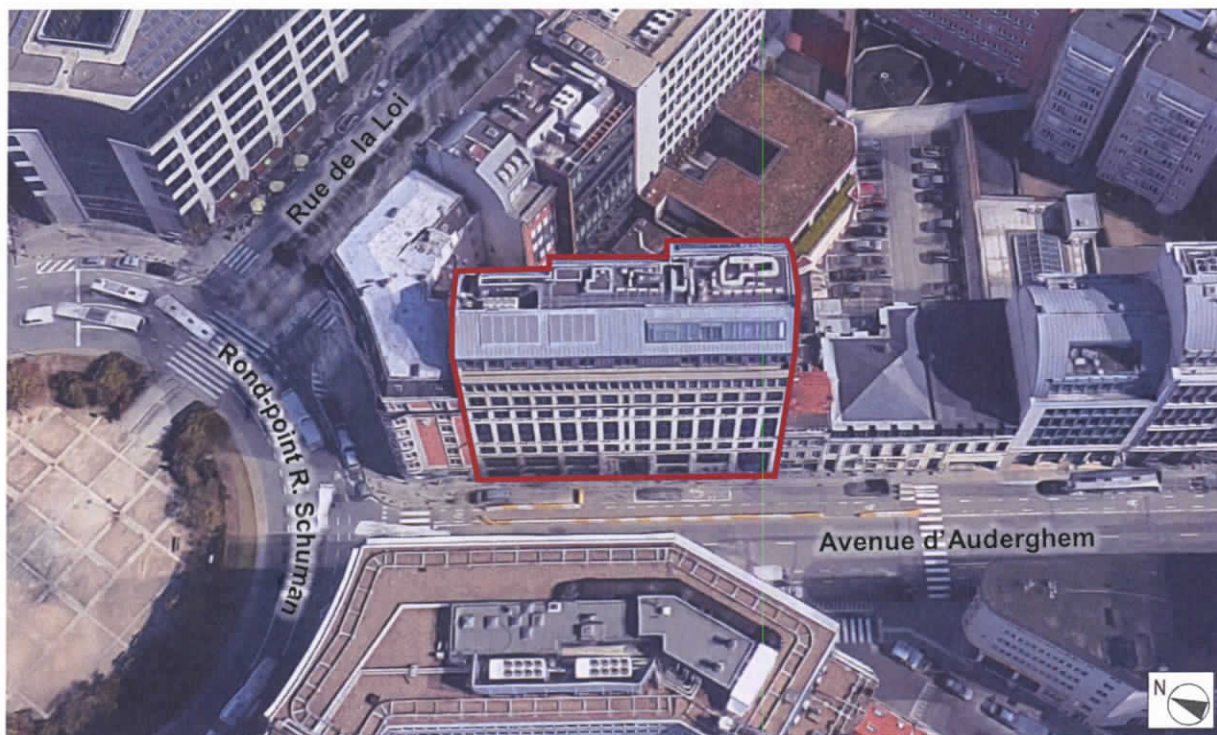


Figure 1 : Localisation du site objet de la demande (ARIES sur fond Google Maps, 2019)

Cet immeuble abrite majoritairement du bureaux à affectation diplomatique ainsi que des activités commerciales au rez-de-chaussée. La construction du bâtiment a été réalisée entre 1971 et 1996, simultanément à celle de la majorité des immeubles de bureaux occupant le reste de l'îlot.

Les installations classées concernées par la demande sont notamment les emplacements de stationnement et des équipements techniques HVAC (installations de production de chaud et de froid). A noter également la présence d'une zone de lavage de véhicules privé.

1.1.2. Historique des permis d'environnement

L'immeuble visé par la demande de permis était couvert par un permis d'environnement de classe 1B (94/0218) délivré par Bruxelles Environnement le 19 décembre 1994 pour une période de 10 ans.

Ce permis était prolongeable une fois à son terme, le 19 décembre 2004, moyennant l'introduction d'une demande de prolongation. Un dossier de demande de prolongation a donc été introduit à Bruxelles Environnement. Celui-ci a abouti à la prolongation du permis pour une durée de 15 ans, c'est-à-dire jusqu'au 19 décembre 2019.

Ce permis devant être renouvelé avant son expiration, il y avait lieu d'introduire une nouvelle demande de permis d'environnement au moins 12 mois avant l'expiration du permis en cours, c'est-à-dire avant le 19/12/2018.

Un dossier de demande de permis d'environnement a été introduit à Bruxelles Environnement par DEKA IMMOBILIER INVESTMENT dans le délai mentionné ci-dessus en vue de renouveler le permis. Ce dossier a fait l'objet d'un avis de dossier incomplet le 08/02/2019.

Le présent dossier de demande de renouvellement de permis a été introduit le 19/12/2018 soit avant l'entrée en vigueur des modifications de l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement initialement prévu en avril 2019.

1.1.3. Justification du présent rapport

L'objectif de la présente procédure de demande de permis d'environnement de classe 1B concerne le renouvellement du permis d'environnement pour l'immeuble de bureaux et commerces sis avenue d'Auderghem 2-14 à 1000 Bruxelles.

Le présent rapport d'incidences est requis dans le cadre de la demande de permis d'environnement (en vertu des articles 7 et 37 de l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement) en raison de la présence d'une installation classée de classe 1B (voir listes des installations de classe 1B, 2 et 3 annexée à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999). En effet, le bâtiment inclut un parking couvert d'une capacité de 43 emplacements, localisés sur 3 niveaux de sous-sols. Cette installation fait partie de la rubrique 68-B et est classée en catégorie 1B. Elle est reprise pour mémoire ci-dessous :

« *Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur comptant : 25 à 200 véhicules ou remorques¹* ».

L'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement est modifiée par l'Ordonnance du 30 novembre 2017. Cette modification n'est pas encore en vigueur et devrait entrer en vigueur le 01/09/2019. Le présent rapport étant annexé à une demande de permis introduite avant l'entrée en vigueur de cette modification, il n'en tient pas compte.

Aucun changement n'est prévu sur le site, il s'agit uniquement de renouveler le permis afin que le bâtiment puisse continuer à être exploité comme actuellement. Le présent rapport analyse donc l'impact du site sur l'environnement en situation existante.

¹ L'intitulé de la rubrique a été modifié suite à la mise à jour de la liste des installations classées du 20/04/2019 – Le nouvel intitulé est le suivant « *Parc de stationnement couvert et/ou non couvert, situés en dehors de la voie publique, pour véhicules à moteur (motos, voitures, camionnettes, camions, bus, ...) ou remorques, comptant de 51 à 400 emplacements* ».

1.2. Présentation succincte du site

1.2.1. Localisation du site

1.2.1.1. A l'échelle régionale

Le site objet de la présente demande est localisé dans la partie est du Quartier Européen, sur le territoire de la commune de la Ville de Bruxelles. La figure ci-dessous localise le site au sein du Quartier Européen.



Figure 2 : Implantation du site dans la structure territoriale (ARIES sur fond BruGIS, 2019)

1.2.1.2. A l'échelle locale

Le site étudié se trouve dans la partie nord-est de l'îlot délimité par les voiries suivantes :

- L'avenue d'Auderghem à l'ouest et au sud ;
- L'avenue de la Joyeuse Entrée au sud et à l'est ;
- La rue de la Loi et le rond-point Robert Schuman au nord.

Il est situé à proximité directe (moins de 150 m) du rond-point R. Schuman au nord et du parc du Cinquantenaire à l'est.

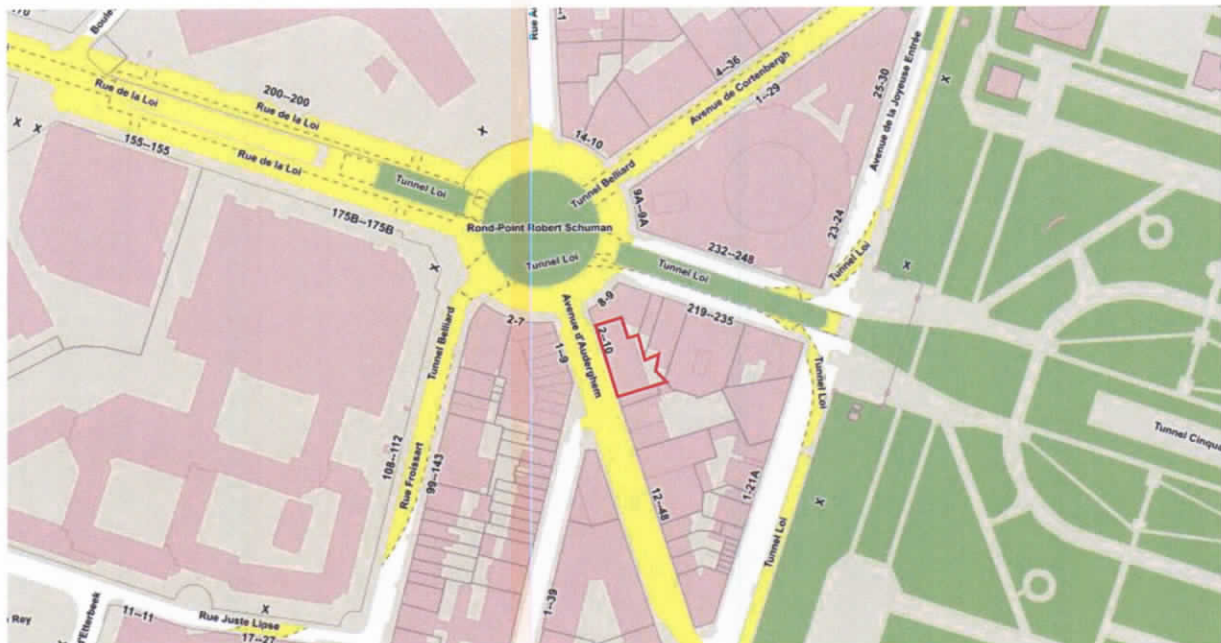


Figure 3 : Localisation du site dans son contexte urbain (ARIES sur fond BruGIS, 2019)

1.2.2. Situation de droit

1.2.2.1. Affectation au PRAS

Comme l'indique la figure ci-dessous, le site étudié est situé en zone administrative et en partie sur un liseré de noyau commercial au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS).

Aux abords du site se trouvent des zones administratives avec des liserés de noyau commercial, une zone d'habitations et une zone de forte mixité ainsi que des espaces structurants.

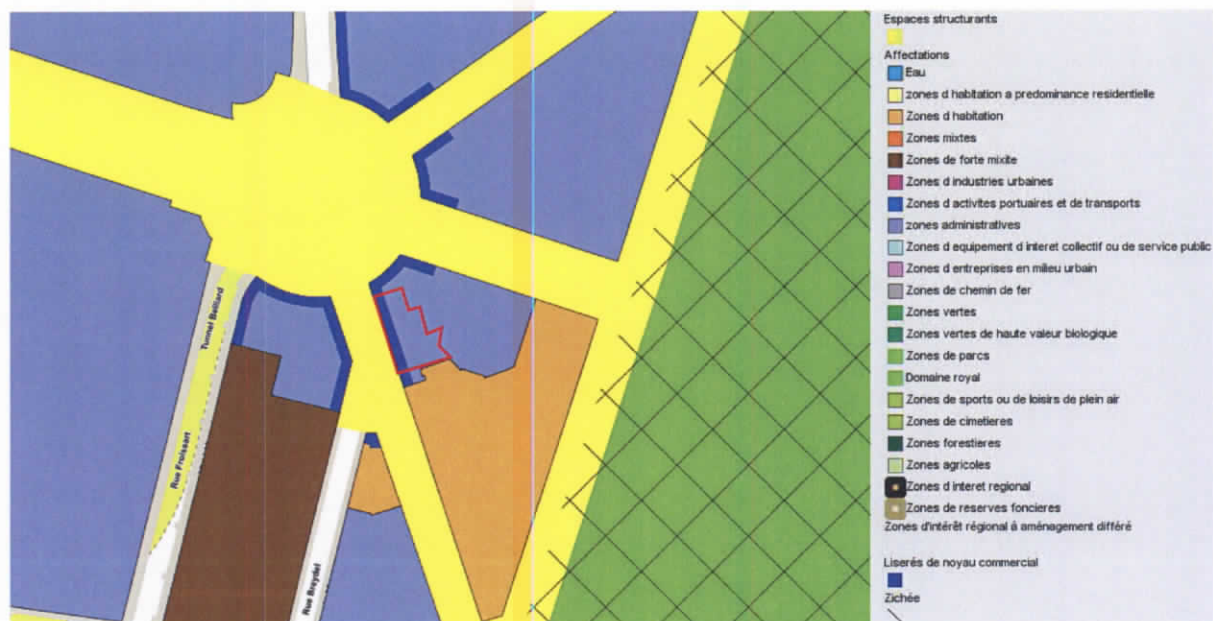


Figure 4 : Situation du site au PRAS (BruGIS, 2019)

1.2.2.2. Terrain objet de la demande et parcellaire cadastrale

Le terrain visé par la présente demande concerne la parcelle cadastrale 367R et possède une superficie totale de 784 m².

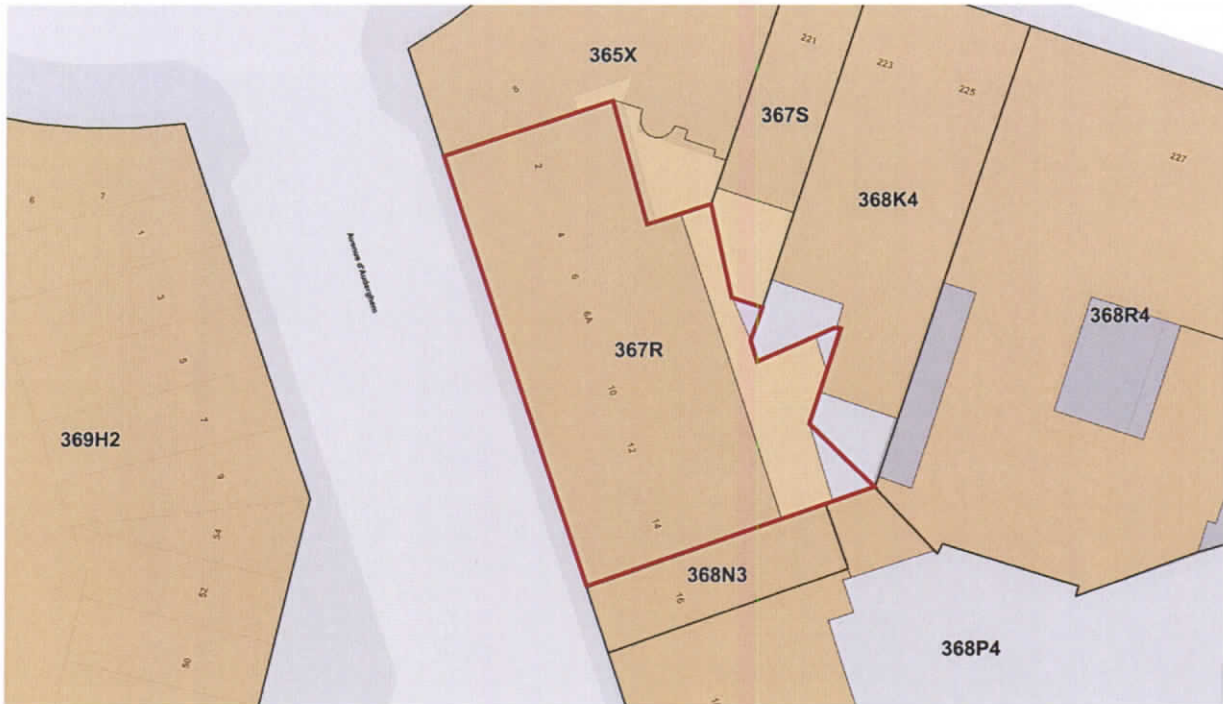


Figure 5 : Parcelle cadastrale concernée par la demande (BruGIS, 2018)

1.2.3. Présentation du bâtiment objet de la demande

1.2.3.1. Description du bâtiment

L'immeuble est constitué de 9 étages hors-sol plus un niveau technique pour une surface brute hors sol de 5.028 m².



Figure 6 : Vue de l'immeuble concerné par la présente offre (ARIES, 2019)

1.2.3.2. Description et affectations des étages hors-sol

Le niveau de rez-de-chaussée accueille le hall d'entrée des bureaux, une pharmacie et un HoReCa.

Les 7 premiers étages sont exclusivement employés à l'usage du bureau. Le dernier étage ainsi que la toiture accueillent des installations techniques.

1.2.3.3. Description des sous-sols

Le site comporte également trois niveaux de sous-sol, accessible depuis l'avenue d'Auderghem. Ceux-ci sont affectés principalement au parking ainsi qu'à des locaux techniques, des locaux de stockage, des vestiaires et une salle de fitness.

1.2.3.4. Description des installations techniques

Le bâtiment comporte plusieurs installations classées dont l'exploitation fait l'objet d'une demande de permis d'environnement, conformément à l'article 7 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement. La demande de permis d'environnement fait partie des éléments constitutifs de ce dossier.

Voir demande de permis d'environnement

La liste des installations classées est la suivante :

N° de rubrique	Installation	Puissance, capacité, quantité	Classe	Existant	Nouveau
12-A	Etablissements de lavage de véhicules ou de leurs remorques : lavage manuel à l'exception des installations "self-service"	Une aire de lavage de 33 m ² équipée d'une arrivée d'eau, destinée aux lavages des véhicules du consulat. Moins de 10 véhicules par jour.	2	X	
40-A	Installations de combustion (non reprises à une autre rubrique) avec une puissance nominale absorbée d'au moins 100 kW [...], lorsqu'ils sont destinés au chauffage des locaux et/ou à l'eau chaude sanitaire, et lorsque la somme des puissances de chauffe est inférieure à 1 MW.	2 chaudières Weishaupt au gaz d'une puissance nominale absorbée de 276 kW chacune pour le chauffage. Total : 552 kW.	3	X	
68-B <u>68-2²</u>	Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur comptant : de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques <u>Parc de stationnement couvert et/ou non couvert, situés en dehors de la voie publique, pour véhicules à moteur (motos, voitures, camionnettes, camions, bus, ...) ou remorques, comptant de 10 à 50 emplacements²</u>	Parkings couverts sur 3 niveaux de sous-sol comptabilisant au total 43 emplacement, dont : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 emplacements motos au niveau -1 ; ▪ 20 emplacements voitures au niveau 2 ; ▪ 21 emplacements voitures au niveau -3. 	1B <u>2²</u>	X	
132-A	Système de climatisation : 1) comportant par circuit 3 kg ou plus de substances appauvrissant la couche d'ozone ou de gaz à effet de serre fluorés, séparément ou dans un mélange ; <u>comportant 5 tonnes équivalent CO2 ou plus de gaz à effet de serre fluorés²</u> 2) dont la puissance électrique totale des compresseurs nécessaires au fonctionnement des circuits frigorifiques est supérieure à 10 kW mais inférieure à 100 kW.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5 groupes splits Mitsubishi Electric contenant chacun 3,5 kg de R410A (7,31 kq-éq CO₂) ▪ 2 groupes splits Mitsubishi Electric contenant chacun 6,5 kg de R410A (13,52 kq-éq CO₂) ▪ 3 groupes splits Daikin contenant chacun 3,95 kg de R410A (8,25 kq-éq CO₂) 	3	X	

Tableau 1 : Installations classées extraite du formulaire de demande de PE (ARIES, 2019)

1.2.4. Calendrier

La présente demande de permis d'environnement de classe 1B a été introduite le 19/12/2018 auprès de la Ville de Bruxelles. Afin de respecter les délais mentionnés dans le permis en cours, le rapport d'incidences n'a pas pu être joint lors de la première introduction. Il est donc introduit dans un deuxième temps, en réponse à l'avis de réception de dossier incomplet reçu le 08/02/2019 de la part de Bruxelles Environnement.

La volonté du demandeur est de compléter le dossier de demande de permis le plus rapidement possible afin de continuer l'exploitation du site et de ses installations classées en conformité avec la législation environnementale en vigueur.

² Rubrique modifiée suite à la mise à jour du 20/04/2019 de la liste des installations classées

2. Synthèse des différentes solutions envisagées ayant présidé au choix du projet introduit par le demandeur

La présente demande vise l'obtention d'un permis d'environnement pour un bâtiment existant dont le permis arrive à échéance. L'ensemble des techniques présentes au sein de ce bâtiment est conservé dans l'état dans lequel elles se trouvent. Celles-ci font l'objet d'entretiens réguliers, conformément à la législation en vigueur. Aucune solution de substitution particulière n'a donc été étudiée dans le cadre de la présente demande.

Un audit énergétique du bâtiment a par ailleurs été requis dans le cadre de la procédure. Celui-ci mentionne une série de recommandations pour limiter les consommations énergétiques du bâtiment. Cet audit est joint à la demande de permis d'environnement.

3. Énumération des dispositions et prescriptions légales réglementaires

La liste ci-après reprend l'essentiel des textes légaux et réglementaires applicables dans le cadre de la présente demande. Bien que non exhaustive, elle donne le cadre réglementaire général relatif à l'environnement et à l'urbanisme.

Permis d'environnement

- L'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement ;
- L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III (M.B. 07/08/99) modifié par l'arrêté du 17 juin 2010 (M.B. 29/06/2010).

Aménagement du territoire et mobilité

- Le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) ;
- L'AGRBC du 3 mai 2001 adoptant le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;
- L'AGRBC du 2 mai 2013 adoptant la modification partielle du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 (PRAS démographique) (M.B. 29/11/2013) ;
- Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 21 novembre 2006 ;
- L'ordonnance du Conseil de la RBC du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Énergie (CoBRACE).
- Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018.

Sol et sous-sol

Les aspects relatifs à la gestion des sols pollués, en ce compris les eaux souterraines sont régis par l'Ordonnance du 5 mars 2009, relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués (M.B. 10/03/2009), modifiée par l'Ordonnance du 23 juin 2017 (M.B 13/07/2017). Les arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 5 mars 2009 sont les suivants :

- L'arrêté du 16 juillet 2015 du GRBC modifiant l'arrêté du 17 décembre 2009 fixant la liste des activités à risque (M.B. 10/08/2015) ;
- L'arrêté du 8 octobre 2015 du GRBC déterminant les normes d'intervention et d'assainissement (M.B. 09/02/2016) ;
- L'arrêté du 7 juillet 2016 du GRBC modifiant l'AGRBC du 15 décembre 2011 relatif à l'agrément des experts en pollution du sol et à l'enregistrement des entrepreneurs en assainissement du sol (M.B. 03/08/2016).

Eaux de surface

La gestion des eaux et la protection des eaux de surface font l'objet de plusieurs règles de droit aux niveaux européen (Directives), fédéral (Arrêtés royaux, Lois), provincial, et régional (Arrêtés, Ordonnances) reprises ci-dessous.

- Directive 2008/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementale dans le domaine de l'eau :
 - L'AGRBC du 24 mars 2011 établissant des normes de qualité environnementale, des normes de qualité de base et des normes chimiques pour les eaux de surface contre la pollution causée par certaines substances dangereuses et autres polluants (M.B 08/04/2011) ;
- Directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau (M.B. 22/12/2000), transposée par l'Ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau ;
 - L'ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau (M.B. 03/11/2006) (modifiée par l'Ordonnance du 28 octobre 2010, du 10 mai 2012, du 30 janvier 2014, du 8 mai 2014, du 23 décembre 2016 et du 23 juin 2017) ;
 - L'ordonnance du 29 mars 1996 instituant une taxe sur le déversement des eaux usées (M.B. 01/04/1996) et son arrêté d'exécution du 7 novembre 1996 modifié par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 décembre 1999 (M.B. 07/01/2000) et abrogé partiellement par l'Ordonnance du 20 octobre 2006 (article 15 à 21 en vigueur) ;
 - AGRBC du 3 décembre 2015 établissant un outil de suivi et de reporting en vue de la détermination du coût-vérité de l'eau en Région de Bruxelles-Capitale et abrogeant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 janvier 2009 établissant un plan comptable uniformisé du secteur de l'eau en RBC.
- Directive 2007/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation.
 - AGRBC du 24 septembre 2010 relatif à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation (M.B. 05/10/2010) (modifié par l'Arrêté du 28 mars 2013).

- L'AGRBC du 23 mars 1994 relatif au traitement des eaux urbaines résiduaires (M.B. 05/05/1994) (modifié par l'Arrêté du 08/10/1998) ;
- La Loi du 28 décembre 1967 relative aux cours d'eau non navigables (M.B. 15/02/1968) modifiée par la loi du 22 juillet 1970 (M.B. 04/09/1970) et par la loi du 23 février 1977 (M.B. 12/03/1977) ;
- L'Arrêté royal du 05/08/1970 portant règlement général de police des cours d'eau non navigables (M.B. 05/11/1970).
- Le Règlement provincial de la province de Brabant du 30/01/1955 sur les cours d'eau non navigables.
- La Décision du 26/04/1966 du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux relative à la libre circulation des poissons dans les réseaux hydrographiques Benelux.
- La loi du 26 mars 1971 relative à la protection des eaux de surface contre la pollution et ses arrêtés d'exécution ;
- L'arrêté royal du 3 août 1976 portant règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics ou dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales (M.B. du 29 septembre 1976) ;
- L'arrêté royal du 25 octobre 1988 relatif aux taux de biodégradabilité de certains agents de surface dans les détergents ;

Qualité de l'air

- Directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques, partiellement abrogée par la directive 2016/2284 ;
- Directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, modifiée par la Directive (UE) 2015/1480 de la Commission du 28 août 2015 modifiant plusieurs annexes des directives du Parlement européen et du Conseil 2004/107/CE et 2008/50/CE établissant les règles concernant les méthodes de référence, la validation des données et l'emplacement des points de prélèvement pour l'évaluation de la qualité de l'air ambiant ;
- Directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE ;
- L'ordonnance du Conseil 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 (CoBRACE) modifiée par l'ordonnance du 18 décembre 2015 ;
- L'AGRBC du 28 juin 2001 – relatif à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant modifié par l'arrêté du 10 février 2011 et par l'arrêté du 4 mai 2017 ;

- L'AGRBC du 5 juillet 2001 – concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant modifié par l'arrêté du 10 février 2011 et par l'arrêté du 4 mai 2017 ;
- L'AGRBC du 18 avril 2002 relatif à la fixation d'objectifs à long terme, de valeurs cibles, de seuil d'alerte et de seuil d'information pour les concentrations d'ozone dans l'air ambiant modifié par l'arrêté du 4 mai 2017 ;
- L'AGRBC du 3 juin 2003 fixant des plafonds d'émission pour certains polluants atmosphériques ;
- L'AGRBC du 25 octobre 2007 – concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant modifié par l'arrêté du 4 mai 2017 ;
- L'AGRBC du 27 novembre 2008 – déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote ;
- L'AGRBC du 10 février 2011 – portant modification de divers arrêtés relatifs à la qualité de l'air ambiant : Modification de l'AGRBC du 28 juin 2001 relatif à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant ; Modification de l'AGRBC du 5 juillet 2001 concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant ; Modification de l'AGRBC du 18 avril 2002 relatif à la fixation d'objectifs à long terme, de valeurs cibles, de seuil d'alerte et de seuil d'information pour les concentrations d'ozone dans l'air ambiant ;
- L'AGRBC du 22 mars 2012 – relatif aux installations de réfrigération ;
- L'AGRBC du 4 mai 2017 – portant modification de divers arrêtés relatifs à la qualité de l'air ambiant : Modification de l'AGRBC du 28 juin 2001 relatif à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant ; l'AGRBC du 5 juillet 2001 concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant ; l'AGRBC du 18 avril 2002 relatif à la fixation d'objectifs à long terme, de valeurs cibles, de seuil d'alerte et de seuil d'information pour les concentrations d'ozone dans l'air ambiant ; l'AGRBC du 25 octobre 2007 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant ;

Qualité de l'air en termes de ventilation

Une norme européenne définit les règles à suivre pour la conception des systèmes de ventilation :

- NBN EN 13779 (2007) : Ventilation dans les bâtiments non résidentiels- Spécifications des performances pour les systèmes de ventilation et de climatisation.

En Belgique la réglementation suivante existe :

- Arrêté Royal du 07 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire (M.B. 26.04.1995) ;
- Arrêté royal du 17 mai 2007 fixant les mesures en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les parkings fermés doivent satisfaire pour le stationnement des véhicules LPG.

Hormis ce texte de loi, une norme relative à la protection incendie existe :

- Norme NBN S 21-208-2 : "Protection incendie dans les bâtiments - Conception des systèmes d'évacuation des fumées et de la chaleur (EFC) des parkings fermés".

Au niveau régional, les conditions particulières d'exploitation des parkings couverts et en sous-sol définie par Bruxelles Environnement définissent un cadre réglementaire spécifique pour la ventilation des parkings.

Bruit

- L'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (M.B. 23/10/1997) et ses modifications ultérieures ;
- L'AGRBC du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et vibrations générées par les installations classées ;
- L'AGRBC du 21 novembre 2002 fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesure du bruit ;
- L'AGRBC du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.
- L'AGRBC du 26 janvier 2017 fixant les conditions de diffusion du son amplifié dans les établissements ouverts au public (M.B. 21/02/2017).

Energie

- Ordonnance du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments (OPEB).
- L'ordonnance du Conseil 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 (CoBRACE) modifiée par l'ordonnance du 18 décembre 2015 ;
- Arrêté du GRBC du 5 mai 2011 portant modification de divers arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments (PEB) ;
- Arrêté du GRBC du 21 décembre 2007 déterminant des exigences en matière de performance énergétique et de climat intérieur des bâtiments, modifié par l'AGRBC du 21 février 2013 ;

- L'AGRBC du 3 juin 2010 (M.B. 09/07/2010) relatif aux exigences PEB applicables aux systèmes de chauffage pour le bâtiment lors de leur installation et pendant leur exploitation modifiée par l'AGRBC du 19 janvier 2012 (M.B. 06/03/2010) et par la circulaire du 24 janvier 2013 (M.B. 07/02/2013) ;
- L'AGRBC du 15 décembre 2011 (M.B. 24/01/2012) relatif à l'entretien et au contrôle des systèmes de climatisation et aux exigences PEB qui leur sont applicables lors de leur installation et pendant leur exploitation ;
- L'arrêté royal du 10 février 1983 portant des mesures d'encouragement à l'utilisation rationnelle de l'énergie modifié par l'arrêté du 8 mars 2007 (M.B. 21/03/2007) ;
- L'arrêté ministériel du 1er août 1984 (M.B. 02/09/1983) fixant les mesures d'exécution de l'arrêté royal du 10 février 1983 portant des mesures d'encouragement à l'utilisation rationnelle de l'énergie (M.B. 03/10/1984) ;
- L'arrêté royal relatif aux exigences en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie auxquelles doivent satisfaire les générateurs de chaleur (M.B. 25/03/1988) modifié par l'AR du 18 mars 1997 (M.B. 20/06/1997) ;
- L'ordonnance du Conseil de la RBC portant assentiment au Traité sur la Charte de l'Energie, les annexes EM, NI, TRM, N, VC, ID, IA, P, G, TFU, D, B, PA et T, les Décisions et le Protocole sur l'efficacité énergétique et les aspects environnementaux connexes, et l'Acte final, faits à Lisbonne le 17 décembre 1994 (M.B. 20/11/1997).

Être humain

- Loi du 17 juillet 1975 relative à l'accès des personnes handicapées aux bâtiments accessibles au public ;
- L'arrêté royal du 19 décembre 1997 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion ;
- L'arrêté royal du 13 mars 1998 relatif au stockage de liquides extrêmement inflammables ;
- Le Règlement Général sur la Protection du Travail (RGPT).

Faune et Flore

- L'ordonnance de la RBC du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature.

Déchets

- L'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 avril 1999 relative à la prévention et à la gestion des déchets papier et/ou carton ;
- L'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 juin 2012 relative aux déchets.

4. Description des éléments et de l'aire géographique susceptible d'être affectés par l'exploitation du site

Les aires géographiques considérées pour les différents domaines étudiés dans ce rapport sont les suivantes :

- *Urbanisme et Aménagement* du territoire ainsi que le *Patrimoine* : le site lui-même, l'îlot concerné ainsi que les voiries riveraines et les premiers fronts bâtis qui l'entourent directement et à proximité ;
- *Mobilité* :
 - En ce qui concerne les modes actifs, les itinéraires en lien avec les différents points d'attrait que sont les arrêts de transports en commun et les commerces sont repris.
 - L'aire géographique généralement utilisée pour l'analyse de l'offre en transport en commun consiste en un périmètre de 400 mètres de rayon autour du site. Dans la pratique, cette aire correspond à la distance moyenne de 500 mètres qu'un piéton accepte de parcourir pour se rendre à un arrêt de transport en commun.
 - L'aire géographique d'étude en matière de circulation automobile intégrera le site ainsi que les principales voies d'accès au site, à savoir :
 - L'avenue d'Auderghem (N205) (voirie régionale) ;
 - L'avenue de la Joyeuse Entrée (voirie régionale) ;
 - La rue Breydel ;
 - L'ensemble des branches du rond-point Robert Schuman, à savoir : La rue de la Loi (N3) (voirie régionale), la rue Archimède, l'avenue de Cortenbergh (N23) (voirie régionale) et la rue Froissart ;
 - La rue Belliard.
 - L'aire géographique généralement utilisée pour l'analyse du stationnement correspond à un périmètre de 250 mètres de rayon autour du site coïncidant avec la distance moyenne qu'un piéton accepte de parcourir pour se rendre à un emplacement de stationnement (< 5 minutes).

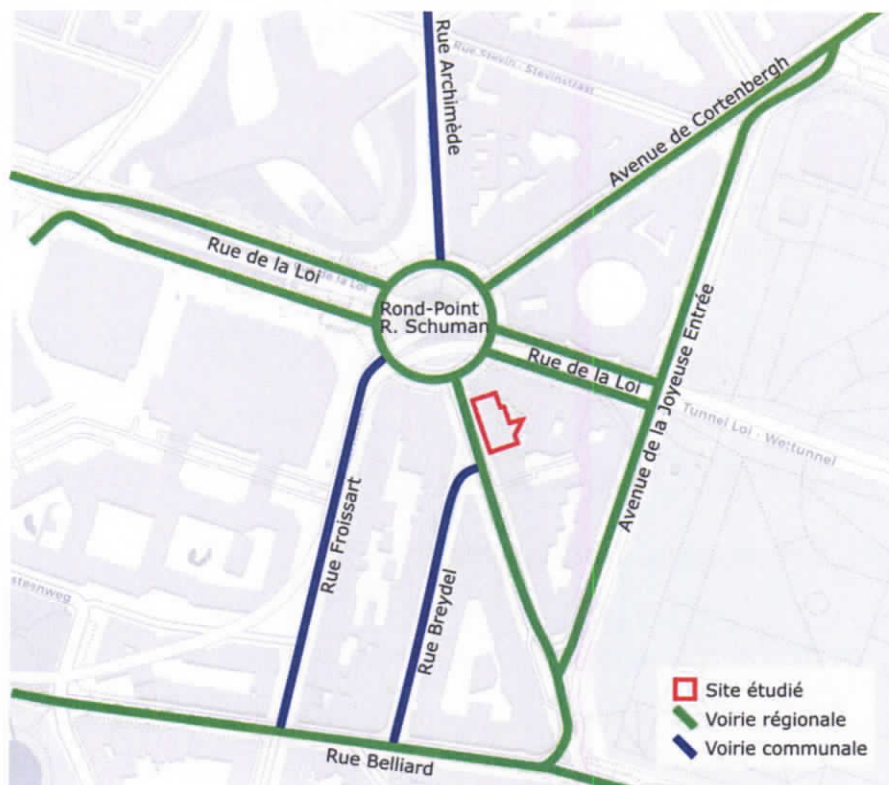


Figure 7 : Aire géographique considérée en matière de circulation automobile (ARIES, 2019)

- Domaine socio-économique* : Selon les aspects analysés, l'aire géographique considérée sera soit le quartier, soit la Ville de Bruxelles, soit la Région de Bruxelles Capitale.
- Environnement sonore* et le *microclimat* : le site lui-même jusqu'au premier front bâti ;
- Être humain* : le site, ses abords et les rues adjacentes de l'îlot comprenant le site ;
- Déchets* : le site et ses abords directs ;
- Eaux de surface* ainsi que le domaine *Sol, sous-sol et eaux souterraines* : le quartier dans lequel s'implante le site ;
- Qualité de l'air* ainsi que *Energie et Faune & Flore* : l'îlot comprenant le site.

5. Inventaire des incidences prévisibles et évaluation de ces incidences

Pour des raisons pratiques de lisibilité et de structuration, la structure type édictée par le CoBAT et l'OPE n'est pas énoncée en tant que telle dans les parties *Urbanisme et aménagement du territoire* et *Mobilité*.

Ces parties reprennent néanmoins une description de la situation existante sur et aux abords du site et analysent de manière détaillée les incidences de l'exploitation du site, de même que les mesures prises pour réduire celles-ci.

5.1. L'urbanisme et l'aménagement du territoire

5.1.1. Inventaire des incidences du site

La demande ne modifiant ni le cadre bâti ni le cadre non-bâti, les incidences de la demande se limitent aux incidences du site existant. Seront donc étudiées dans ce chapitre :

- La compatibilité du bâti existant et de ses affectations actuelles avec le cadre planologique et stratégique dans le domaine de l'urbanisme et l'aménagement du territoire ;
- L'intégration du bâti existant et de ses affectations actuelles dans son environnement urbain.

5.1.2. Description du cadre réglementaire et stratégique

5.1.2.1. Documents à valeur réglementaire

A. Plan Régional d'Affectation du Sol – PRAS

Comme décrit en introduction de ce rapport, le site est repris en zone administrative et en partie sur un liseré de noyau commercial au PRAS. Les abords sont affectés en zones administratives avec liseré de noyau commercial, en zones d'habitation, en zones de forte mixité et en espaces structurants.

Voir Point 1.2.2.1: Affectation au PRAS

A.1. Zones administratives (n°7)

Les prescriptions du PRAS relatives aux zones administratives, qui concernent de près ou de loin le site objet de la demande, sont les suivantes :

- « 7.1. Ces zones sont affectées aux bureaux et aux logements. Elles peuvent également être affectées aux établissements hôteliers, et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.
- 7.2. Ces zones peuvent être affectées aux activités productives pour autant qu'elles soient compatibles avec les affectations visées au 7.1.

7.3. Ces zones peuvent aussi être affectées aux commerces dont la superficie de plancher ne dépasse pas 1.000 m² par projet et par immeuble.

L'augmentation des superficies de plancher peut être autorisée après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

7.4. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations doivent s'accorder avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité. »

Le site objet de la demande est conforme aux prescriptions du PRAS, liées à la zone administrative. Le site est en effet affecté principalement aux bureaux et possède une surface affectée aux commerces de 350 m², c'est-à-dire inférieure à 1000 m².

A.2. Liseré à noyau commercial (n°22)

Les prescriptions du PRAS relatives aux liserés à noyau commercial, qui concernent de près ou de loin le site objet de la demande, sont les suivantes :

« En liseré de noyau commercial ou dans les galeries marquées d'un " G " sur la carte des affectations, les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés par priorité aux commerces. L'affectation des étages au commerce ne peut être autorisée que lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée au commerce est limitée, par projet et par immeuble, à 1.000 m².

L'augmentation de cette superficie jusqu'à 2.500 m² ne peut être autorisée que lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

L'augmentation de cette superficie au-delà de 2.500 m² ne peut être autorisée qu'à l'une des conditions suivantes :

1° le commerce réutilise un immeuble existant et inexploité après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité ;

2° cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.

La continuité du logement doit être assurée dans les liserés de noyau commercial en zones d'habitat et en zone mixte. »

Les commerces présents aux rez-de-chaussée du site objet de la demande sont conformes aux prescriptions du PRAS. Le site présente en effet environ 350 m² de commerces pour l'ensemble de ses immeubles.

A.3. Prescription générale 0.11

A noter également que la prescription générale 0.11 du PRAS s'applique puisque la présente demande concerne le renouvellement du permis d'environnement pour des installations classées ayant déjà été autorisées par le passé, et la régularisation de certaines autres installations classées.

0.11. « *L'exploitation des installations soumises à permis d'environnement et nécessaires à une affectation qui ne correspond pas aux prescriptions du plan, peut être poursuivie conformément à l'autorisation reçue. L'autorisation peut être prolongée, renouvelée ou modifiée dans le respect de la réglementation applicable aux permis d'environnement.* »

B. PPAS

Les grandes orientations du PRAS sont précisées au niveau communal par des Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS). Un PPAS (Plan Particulier d'Affectation du Sol) est un plan d'urbanisme à l'échelle d'un quartier.

Le site objet de la demande est englobé dans le périmètre du PPAS N° 41/25-26 « Immeubles sis à front de la rue de la Loi n°209 à 213, l'avenue d'Auderghem n°1 à 11 et de la rue Breydel n°50 à 54 », adopté le 29/10/1992.

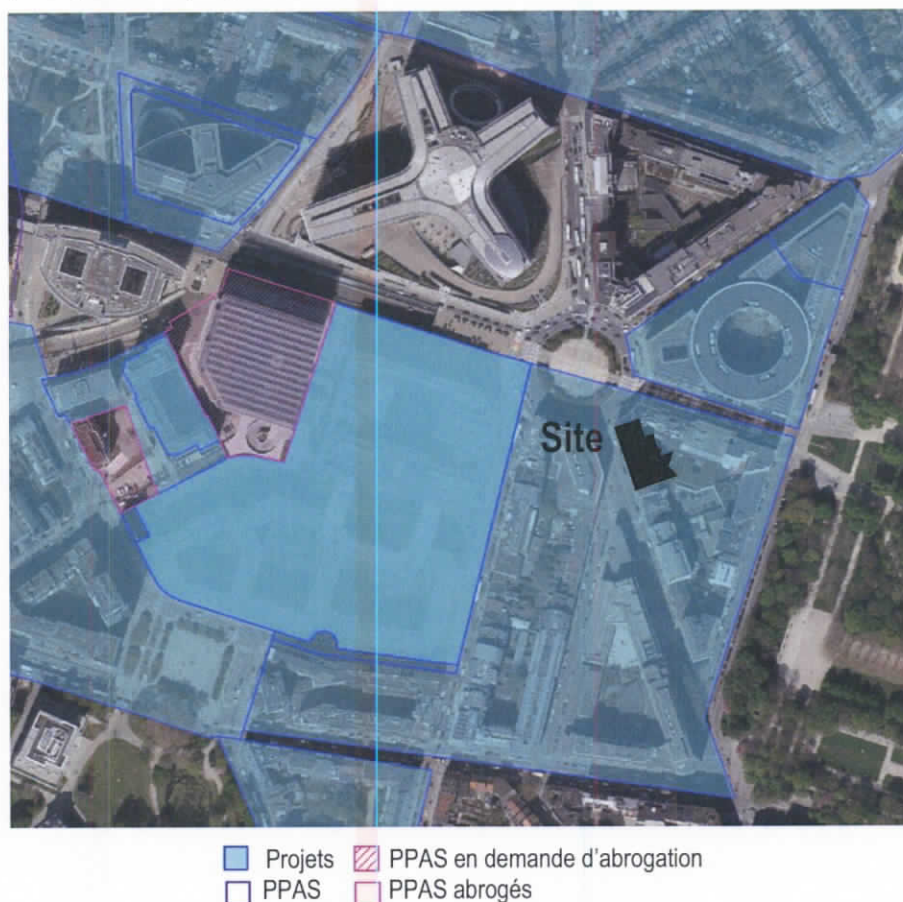


Figure 8 : Périmètre du PPAS « Immeubles sis à front de la rue de la Loi n°209 à 213, l'avenue d'Auderghem n°1 à 11 et de la rue Breydel n°50 à 54 » (ARIES sur fond BruGIS, 2019)

5.1.2.2. Documents à valeur stratégique

A. PRDD

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), approuvé le 12 juillet 2018, remplace le Plan Régional de Développement (PRD) datant de 2002. Ce document trace la vision territoriale de la Région de Bruxelles Capitale à l'horizon 2040. Il a pour ambition de donner les réponses adéquates aux défis et enjeux que connaît Bruxelles en tant que territoire urbain, tel que l'essor démographique et l'accessibilité au logement, le redéploiement économique et l'accès à l'emploi, la mixité fonctionnelle et sociale, les différentes mobilités ou encore les questions environnementales.

La vision territoriale est déclinée sous forme de cartes (1 à 8) à l'échelle régionale. Les cartes les plus pertinentes dans le domaine de l'urbanisme sont présentées ci-dessous. Les cartes relatives à la mobilité (cartes 6 et 7), au développement économique (carte 5) et au maillage vert et bleu (carte 3) sont analysées dans les chapitres *Mobilité*, *Socio-économique* et *Faune et Flore*, respectivement.

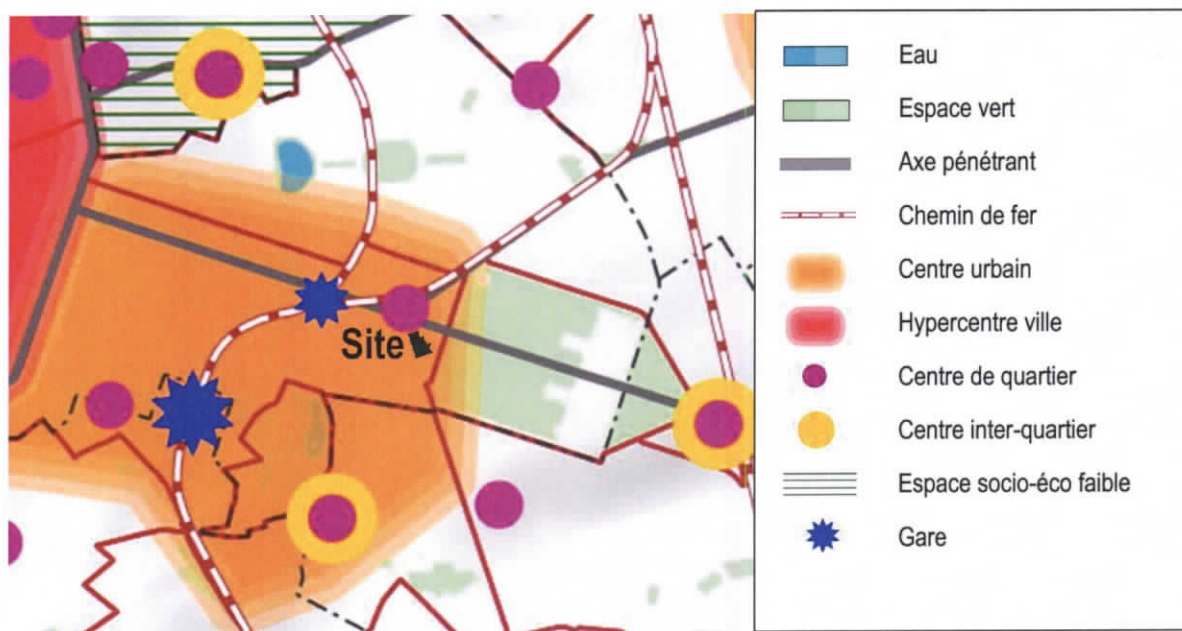


Figure 9 : Extrait de la carte 1 du PRDD « Armature spatiale et vision pour Bruxelles » (PRDD, 2018)

Comme l'indique la figure ci-dessus, le site se situe dans l'un des **centres urbains** de Bruxelles. Il se trouve également à proximité d'un **centre de quartier** situé à l'intersection entre un axe pénétrant (la rue de la Loi) et une voie de chemin de fer.

L'extrait de la carte 8 du PRDD, présenté ci-dessous reprend le site au sein d'un **noyau d'identité locale** du pôle de développement prioritaire du *Quartier européen*. Le site se situe également à proximité d'une ligne de haute capacité existante et de la gare de Bruxelles-Schuman pour laquelle le passage d'une nouvelle ligne de TC de haute capacité depuis le pôle de développement prioritaire Reyers est à créer ou étudier.



Figure 10 : Extrait de la carte 8 du PRDD « Projet de ville » (PRDD, 2018)

B. PCD

La commune de Bruxelles-Ville est dotée d'un Plan Communal de Développement (PCD) approuvé le 13/12/2004. Ce dernier se décline selon 3 objectifs :

- La revitalisation de l'habitat ;
- Le soutien à un développement économique intégré ;
- La promotion d'un environnement durable.

Comme pour le PRDD, le PCD de la Ville de Bruxelles se présente sous forme de cartes. La carte 1 « Revitaliser l'habitat » n'apporte que peu d'informations spécifiques au site étudié si ce n'est sa proximité avec un espace vert (le parc du Cinquantenaire).

La seconde carte, présentée ci-dessous et portant sur « le soutien à un développement économique intégré » montre que le site étudié se situe à proximité direct d'un pôle visant à **confirmer les institutions internationales** au nord du rond-point R. Schuman et d'un pôle visant à **confirmer les pôles majeurs de transport** sur le rond-point.

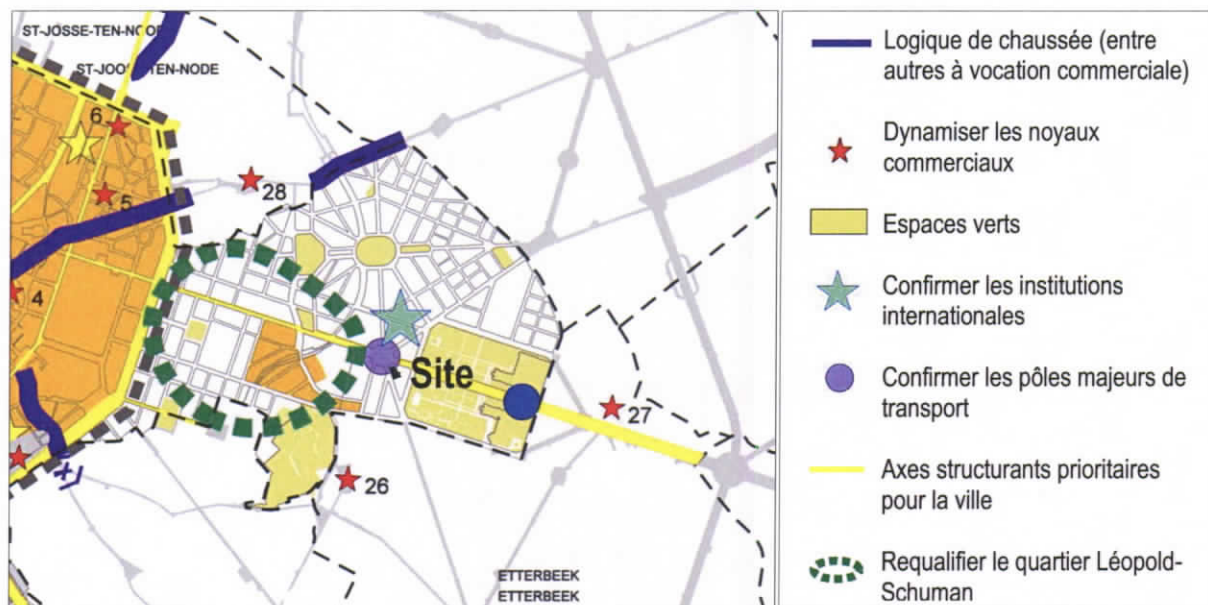


Figure 11 : Extrait de la carte 2 du PCD de Bruxelles-ville, « Soutenir un développement économique intégré » (Bruxelles-ville, 2004)

La troisième carte, qui se rapporte à « la promotion d'un environnement durable », indique le site à proximité du **projet de maillage vert régional**.

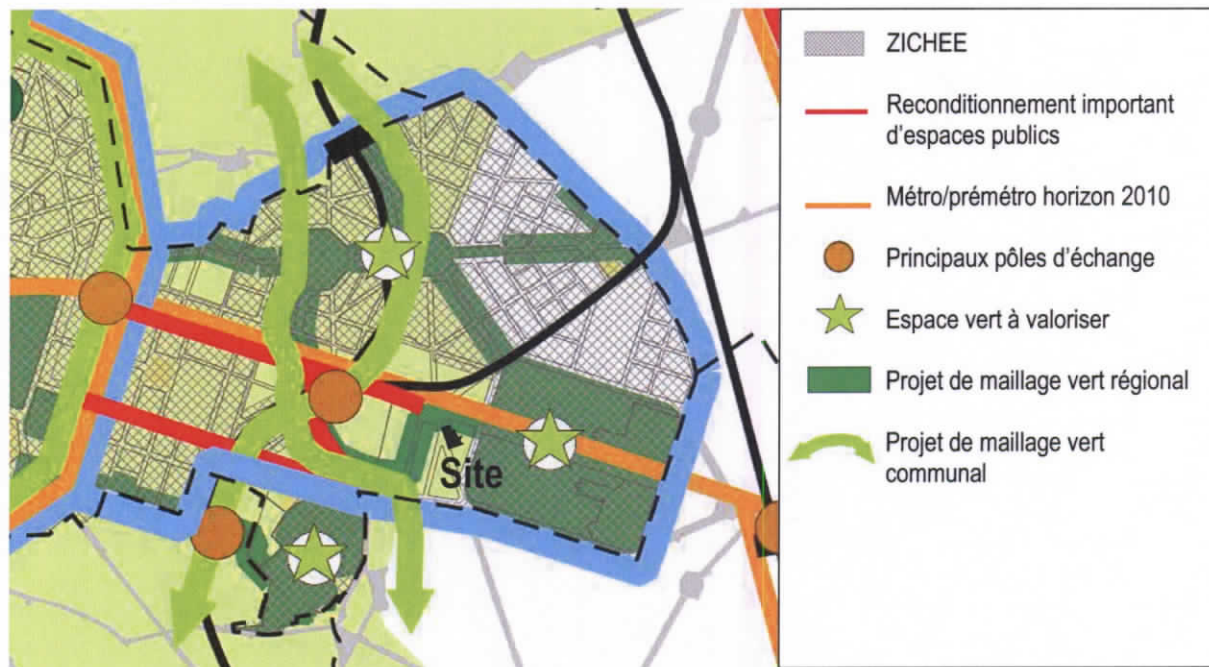


Figure 12 : Extrait de la carte 3 du PCD de Bruxelles-ville, « promouvoir un environnement durable » (2004)

5.1.2.3. Permis d'urbanisme délivrés pour le site

Différents permis d'urbanisme concernent le site. Les références et objet des permis les plus récents sont repris ci-dessous :

- 04/PFD/281540 - Transformer ou rénover sans modification du volume – Date non disponible ;
- 04/PFD/588554 - Construire, reconstruire, transformer et/ou placer une installation fixe avec l'intervention obligatoire d'un architecte – Octroyé le 17/03/2017.

5.1.3. Intégration du site dans son contexte urbanistique et architectural

5.1.3.1. Description du cadre bâti et non bâti autour du site

A. Caractéristiques du cadre bâti autour du site

Du point de vue du cadre bâti, le site objet de la demande se situe dans un tissu urbain mixte composé aujourd'hui de constructions mitoyennes traditionnelles et modernes, au sein d'un îlot d'ordre fermé. De nombreux bâtiments singuliers occupent les îlots voisins autour du rond-point Schuman. De manière générale, le tissu urbain jouxtant l'est du pentagone (Quartier européen) s'est vu modifier au fil des années devenant de plus en plus hétéroclite par endroit en termes d'architecture. Le cadre bâti autour du site est représenté sur la figure ci-dessous :

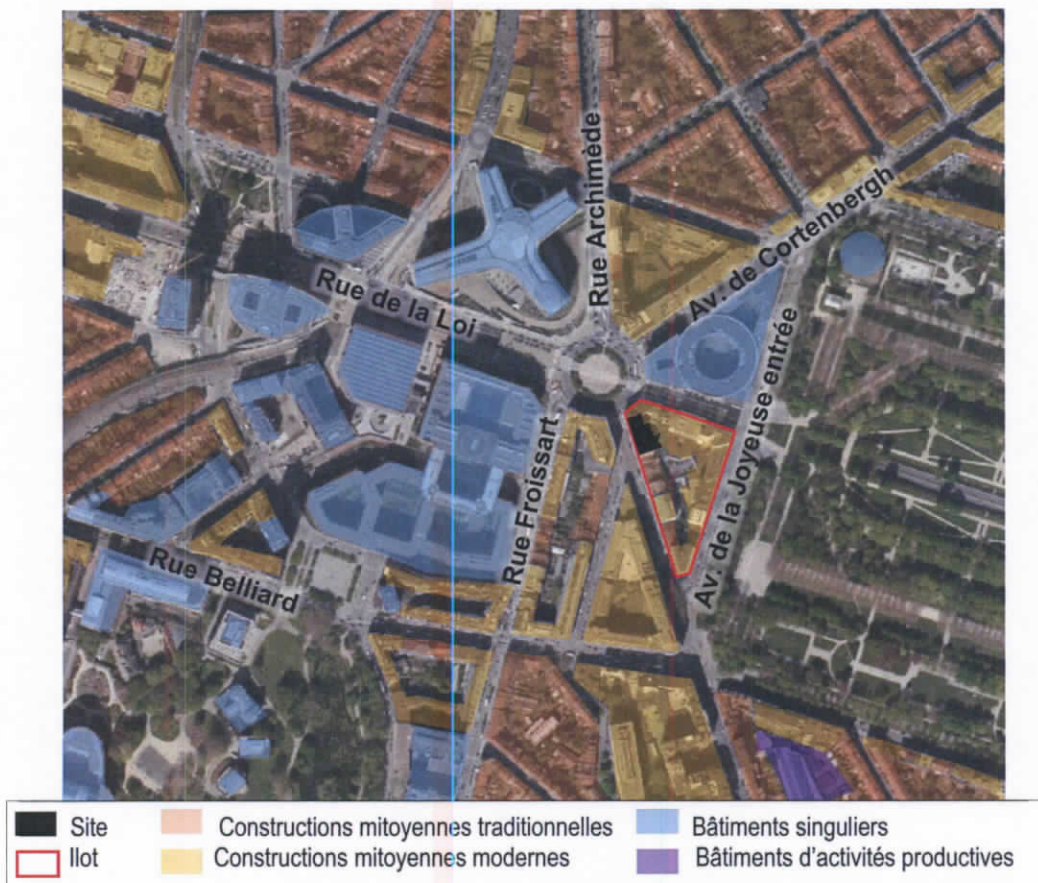


Figure 13 : Cadre bâti autour du site (ARIES sur fond BruGIS, 2018)

- Les **bâtiments singuliers** se distinguent souvent des autres par leur gabarit haut, leur fonction (administrative, politique, religieuse, culturelle, éducative, etc.) et leur implantation (occupation d'un îlot entier ou isolée, localisation le long de grands axes de circulation – Rue de la Loi – ou au sein de grands espaces verts) et/ou leur caractère architectural tel que le Berlaymont, le bâtiment du Conseil de l'Union européenne, l'EEAS, la Grande Mosquée de Bruxelles, ... Il s'agit aussi parfois de bâtiments classés. Sont à citer notamment, une partie du Résidence Palace, l'Institut Solvay, et le Pavillon des Passions Humaines du parc du Cinquantenaire, ensemble ou monument classés situés non loin du site.



Figure 14 : Le Berlaymont (ARIES, 2019)



Figure 15 : Le bâtiment du Conseil de l'Union européenne (ARIES, 2019)



Figure 16 : L'EEAS, Institutions européennes (ARIES, 2019)

- Les **constructions mitoyennes traditionnelles** sont représentées par une typologie d'îlot d'ordre fermé et les **constructions mitoyennes modernes** par une typologie d'îlot d'ordre fermé ou semi-fermé. Quelques îlots sont mixtes, intègrent des bâtiments au caractère architectural varié et présentent différentes fonctions (bureaux, logements et commerces au rez-de-chaussée).

Les constructions mitoyennes traditionnelles disposent généralement d'un gabarit relativement bas entre R+1 et R+2+T et les constructions mitoyennes modernes d'un gabarit entre R+5 et R+9.



Figure 17 : Maisons mitoyennes traditionnelles, rue Breydel (ARIES, 2019)



Figure 18 : Immeubles de logements modernes, avenue de la Joyeuse entrée (ARIES, 2019)



Figure 19 : Immeubles de bureaux, Avenue d'Auderghem (ARIES, 2019)

- Les **bâtiments d'activités productives** sont généralement des rez-de-chaussée commerciaux, à l'arrière desquels se développent en intérieur d'îlot au sein de bâtiments de type hangar des activités productives. Ils s'insèrent ponctuellement au sein d'îlots résidentiels.



Figure 20 : Europcar, Avenue d'Auderghem (vue aérienne BruGIS, 2019 et photo, Google Street View, 2016)

B. Caractéristiques du cadre non bâti autour du site

Du point de vue du cadre non bâti, le site objet de la demande se situe à proximité de nombreux espaces verts dont le Parc du Cinquantenaire, le Parc Léopold et le Jardin de la Vallée du Maelbeek. Notons également un peu plus au nord, le Square Ambiorix et le Parvis Marie Louise. Les espaces non bâtis les plus proches du site sont représentés sur la figure ci-dessous :

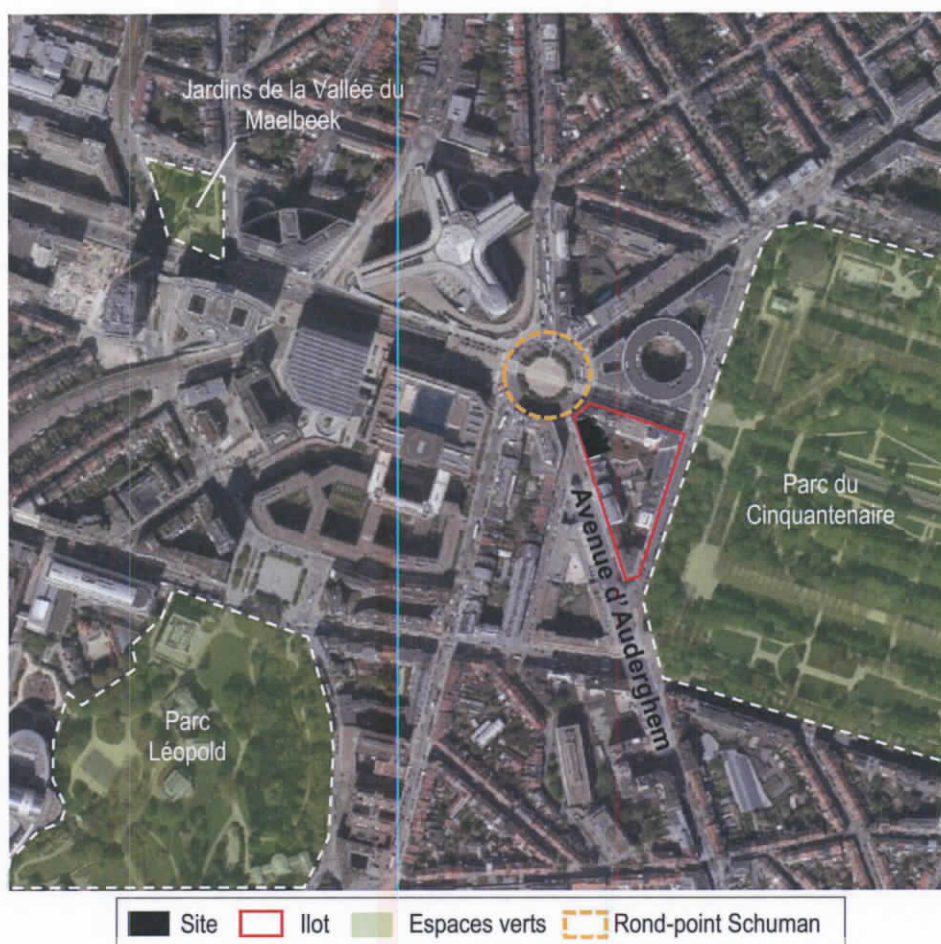


Figure 21 : Cadre non bâti autour du site (ARIES, 2019)

Le parc du Cinquanteenaire, site classé depuis 1976, occupe une superficie de 34 hectares. Il se situe à moins de 200 m, à l'est du site. Notons qu'aucune vue depuis le site ne donne vers le parc. Il en est de même pour le Parc Léopold, site classé la même année, situé au sud-ouest du site.

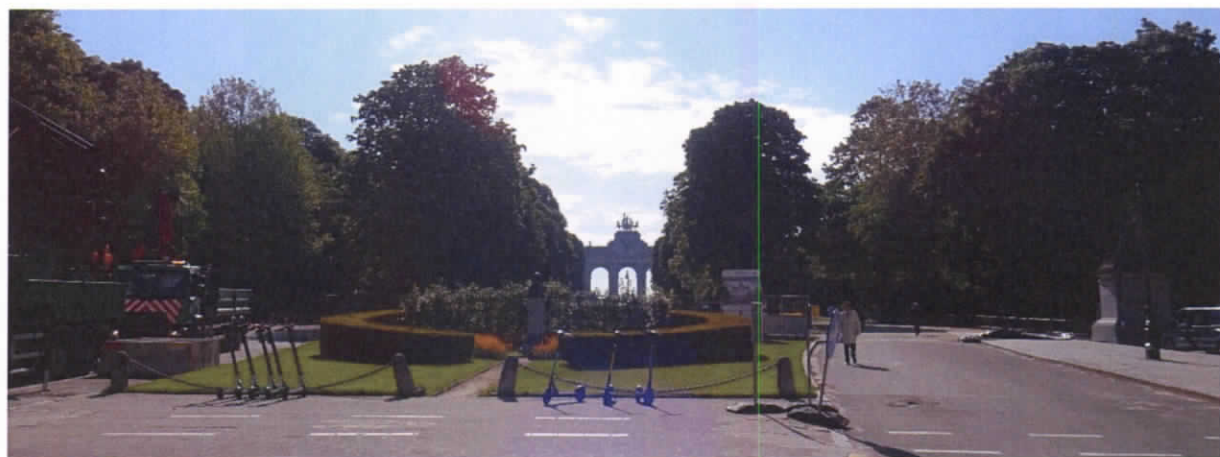


Figure 22 : Parc du Cinquanteenaire (depuis la rue de la Loi) (ARIES, 2019)

Le site est implanté au sein de l'Avenue d'Auderghem, qui part du carrefour de la Chasse au rond-point Schuman. Le rond-point Schuman caractérise fortement le quartier européen, il est à l'intersection de grands axes urbains tels que la rue de la Loi. Il représente également une plateforme multimodale par la présence de nombreux modes de transport disponibles (train, bus, Villo!). Celui-ci est voué à un projet de requalification de sa place au centre en « *agora urbaine ouverte sur la ville* » (dont les travaux devraient commencer prochainement) afin de devenir un lieu de rencontre entre les bruxellois, les institutions européennes et les touristes.



Figure 23 : Rond-point Schuman (à gauche) et Avenue d'Auderghem (à droite) (ARIES, 2019)

Par ailleurs, le site s'implante à front de voirie d'un îlot dont l'intérieur est peu verdurisé, où espaces bâtis et parkings à ciel ouvert prédominent. Cependant, autour du site, on retrouve de nombreux îlots verdurisés, notamment par l'existence de jardins privés à l'arrière des maisons mitoyennes des communes d'Etterbeek et de Bruxelles-Capitale.

5.1.3.2. Description du cadre bâti et non bâti au sein du site

A. Caractéristiques du cadre bâti au sein du site

Le site se caractérise par un bâtiment de gabarit R+8+T, implanté à front de voirie suivant l'alignement des constructions mitoyennes (de gabarit R+2+T et R+6+T). Celui-ci est occupé au rez-de-chaussée par des commerces (une pharmacie et une brasserie) et aux étages par les bureaux de la Représentation du Royaume-Uni auprès de l'Union européenne. Le bâtiment présente une architecture verticale relativement compacte, percées de nombreuses baies vitrées (suivant une trame régulière). Ces ouvertures sont ornées de garde-corps métalliques. Les accès au bâtiment en façade avant se limitent au portail central et à une porte de garage menant vers le parking à l'extrémité du bâtiment.

La structure du bâtiment est construite en béton armé. Sa façade avant (est) est revêtue de pierre naturelle de teinte claire et sa façade arrière (ouest) de briques de parement de teinte rouge. Les façades latérales (nord-sud) sont aveugles. Le dernier étage est implanté légèrement en retrait de la façade avant. Son traitement architectural se distingue de l'ensemble construit par sa volumétrie (2 versants inclinés pourvus de velux, interrompus par un toit plat au centre, regroupant les installations techniques) et son revêtement en zinc.

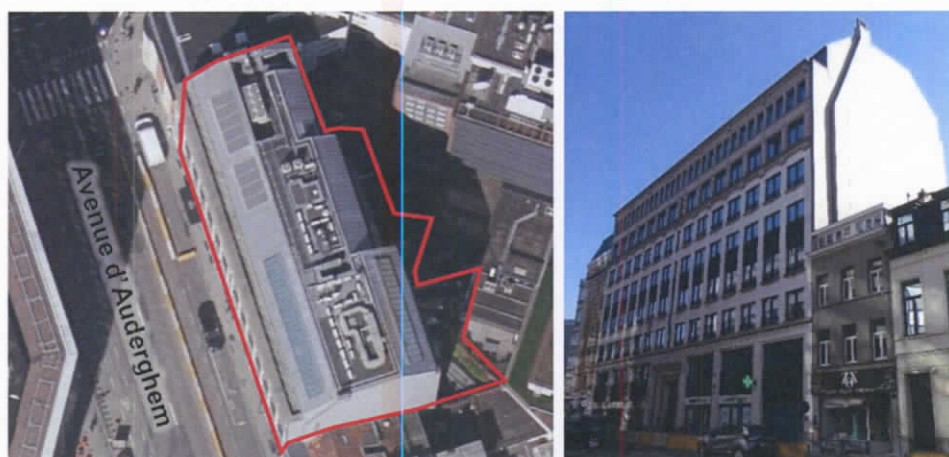


Figure 24 : Vue aérienne et périmètre du site (à droite) et façade avant (à gauche)
(vue aérienne, ARIES sur fond BruGIS et photo, ARIES, 2019)

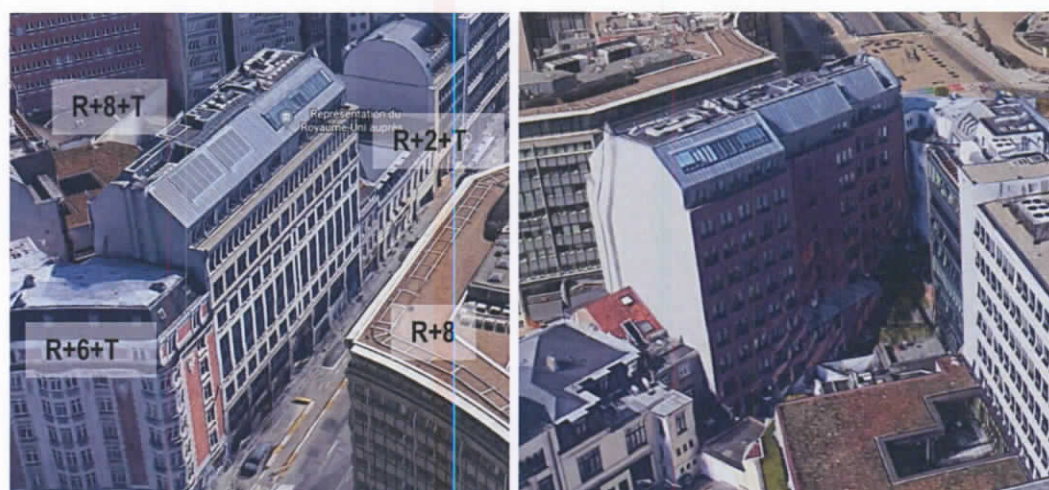


Figure 25 : Vue aérienne : façade avant et gabarits (à gauche) et façade arrière (à droite)
(Google Earth, 2019)

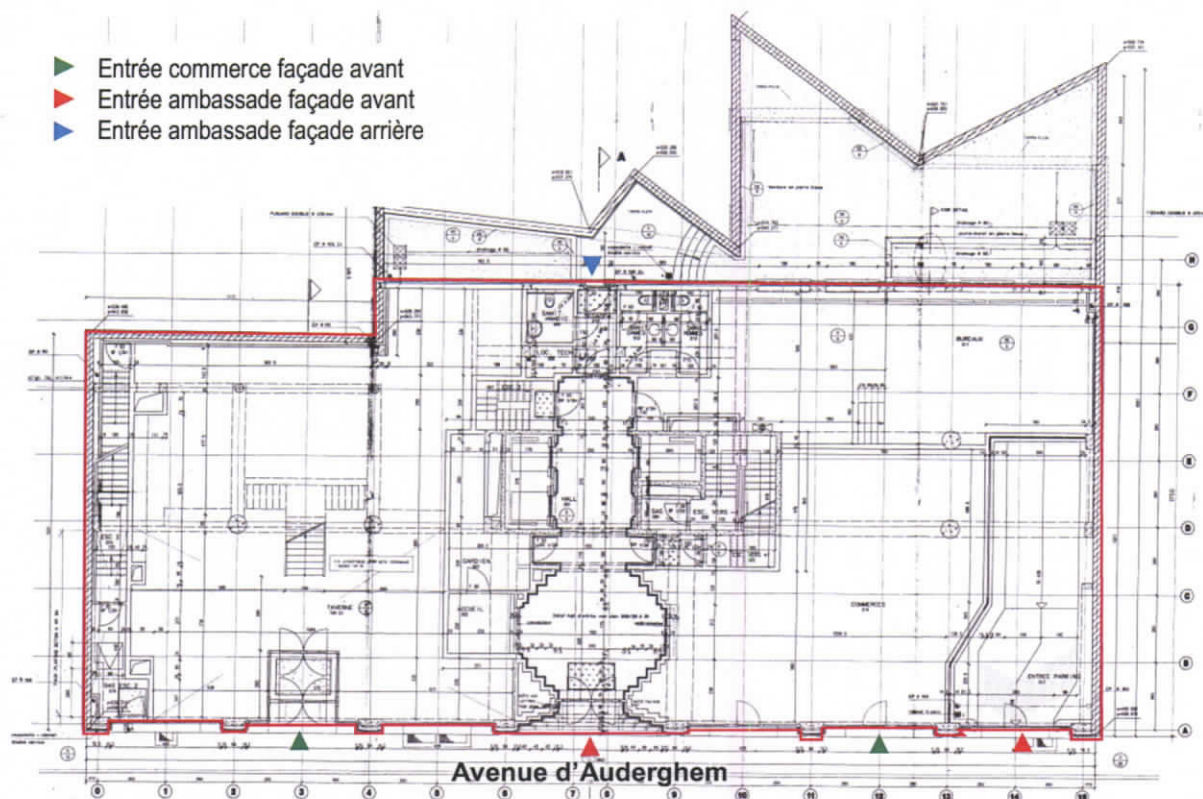


Figure 26 : Plan du rez-de-chaussée (ARIES sur plan J. Galand et P. Becker, 1994)

B. Caractéristiques du cadre non-bâti au sein du site

Aucun espace non-bâti n'est présent en façade avant. Les espaces non bâtis au sein du site se situent en intérieur d'îlot. Ils se résument à une cour extérieure et des terre-pleins verdurisés et délimités par des bordures en pierre bleue, situés dans les angles et espaces résiduels de la parcelle de terrain du site.

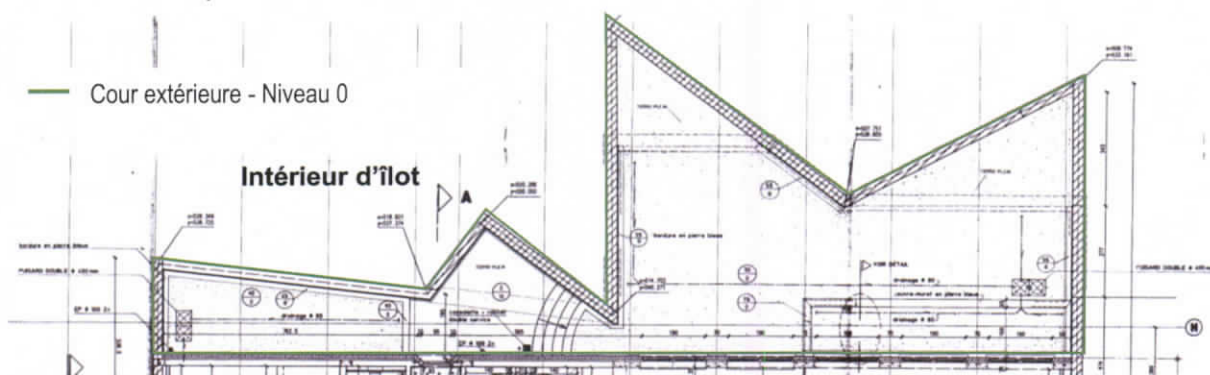


Figure 27 : Espace non-bâti au sein du site (ARIES sur plan J. Galand et P. Becker, 1994)

5.1.4. Evaluation des incidences au regard de la situation existante

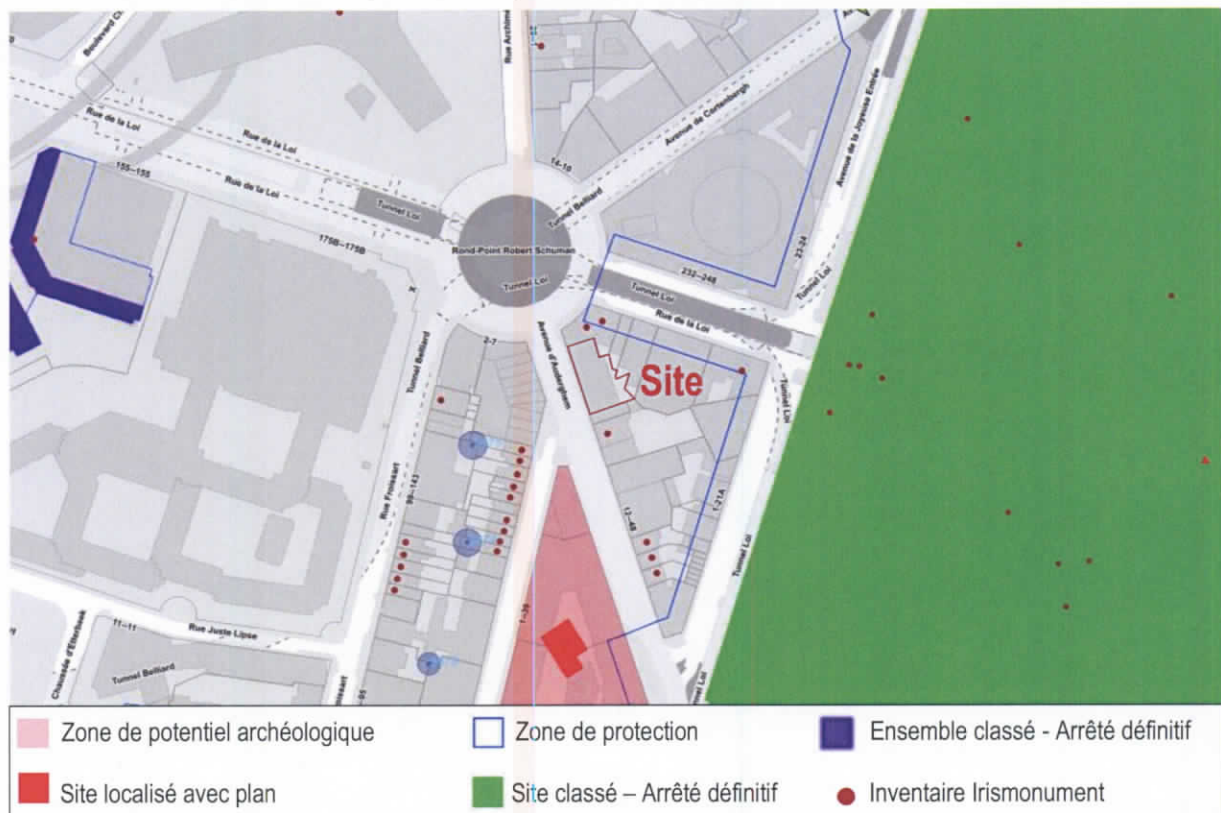
La demande de permis d'environnement n'est pas susceptible d'impacter le contexte urbanistique. En effet, la demande n'induit aucune modification du cadre bâti et non bâti existant à proximité ou au sein du site.

5.2. Le patrimoine

5.2.1. Inventaire des éléments de patrimoine susceptibles d'être concernés par le site

5.2.1.1. Élément de patrimoine architectural, archéologique et naturel

La carte ci-dessous extraite du site BruGIS de la Région de Bruxelles-Capitale permet d'identifier les éléments du patrimoine présents sur le site et à proximité.



D'après la carte présentée ci-dessus, le périmètre de la demande ne comprend aucun élément repris à l'inventaire du :

- Patrimoine architectural à valeur légal ;
- Patrimoine archéologique ;
- Patrimoine naturel.

L'élément à valeur patrimoniale le plus proche du site (à environ 60 m) est la zone de protection du « **Cinquantenaire – Musée royaux d'Art et d'Histoire** ».

Concernant l'inventaire légal, la Direction des Monuments et des Sites de la Région de Bruxelles-Capitale (<http://www.monument.irisnet.be/>), précise le point suivant :

« A ce jour seuls les Inventaires des Sites et des Orgues de la Région ainsi que des immeubles du Quartier-Léopold ont été publiés au Moniteur Belge et revêtent un caractère légal. »

*Pour le reste de la Région, une mesure transitoire (art. 333) prévoit que tout bien construit avant **1932** doit être considéré comme inscrit d'office sur la liste de l'Inventaire.*

Le principal effet de cette mesure consiste à soumettre toute demande de permis ou de certificat d'urbanisme se rapportant à l'un de ces biens à l'avis préalable de la Commission de Concertation. La Commission royale des Monuments et des Sites est consultée à la demande de la Commission de Concertation. »

Le bâtiment du site objet de la demande a été construit après 1971 et n'est donc pas concerné par l'art. 333.

5.2.1.2. Éléments repris à l'inventaire scientifique du patrimoine architectural

Aucun élément du site n'est repris à l'inventaire scientifique du patrimoine architectural. Cet inventaire n'a actuellement pas de valeur légale de protection, mais constitue un outil de référence pour l'identification du patrimoine au niveau de la Région.

Les deux éléments repris à l'inventaire scientifique du patrimoine architectural les plus proches du site et situés au sein du même îlot sont repris ci-dessous à titre informatif.



Figure 29 : Bâtiments de l'îlot repris à l'inventaire Irismonument (Irismonument.be, 2019)

5.2.2. Evaluation des incidences au regard de la situation existante

La demande de permis d'environnement n'est pas susceptible d'impacter les éléments de patrimoine identifiés ci-dessus. La demande n'induit en effet aucune modification du bâti existant.

5.3. La Mobilité

5.3.1. Cadre réglementaire et stratégique régional

5.3.1.1. Cadre réglementaire : Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)

Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), définit des zones d'accessibilité en transport en commun sur toute la région, en fonction de la proximité d'un arrêt de transport (de train, métro ou tram à haute fréquence). La zone A correspond aux endroits « très bien desservis par les transports en commun », la zone B aux endroits « bien desservis » et la zone C aux endroits « moyennement desservis » de la capitale.

Le site est localisé en zone d'accessibilité A, soit très bien desservie par les transports en commun.

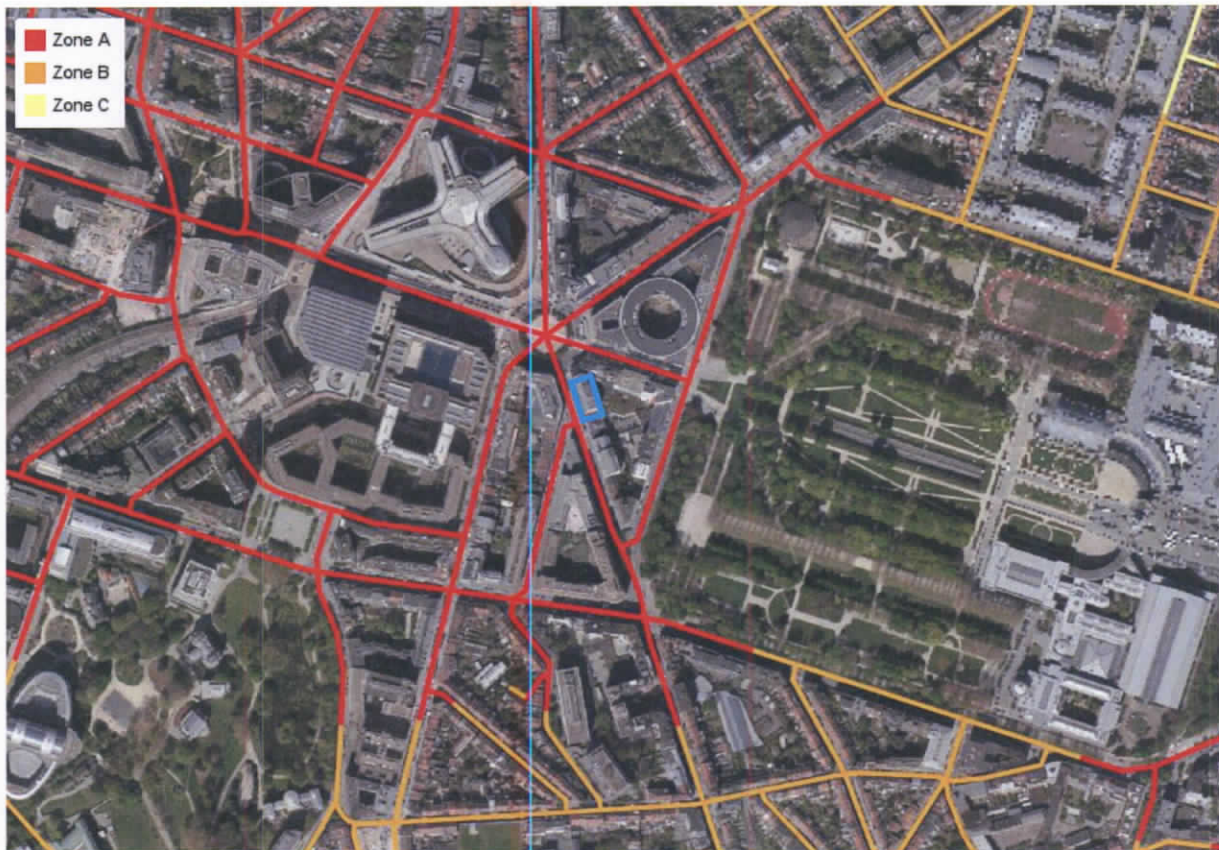


Figure 30 : Extrait de la carte des zones d'accessibilité en transports en commun selon le RRU (BruGIS, 2019)

5.3.1.2. Cadre stratégique

Le Plan IRIS 2, finalisé en 2011, a pour but d'actualiser le Plan IRIS 1 (1998). Ce document est une mise à jour et s'inscrit dans la même philosophie que le Plan IRIS de 1998 tout en lui donnant un nouvel élan. Il s'agit d'un plan stratégique régional en matière de mobilité qui détaille une série de mesures à l'horizon 2015-2020.

En matière de mobilité, il définit et propose notamment une hiérarchie des voiries. Celui-ci distingue trois réseaux, comprenant chacun plusieurs types de voiries :

- Le réseau primaire : regroupe les voies à grand trafic et comporte les autoroutes, les voies métropolitaines et les voies principales ;
- Le réseau inter-quartier : relie les différents quartiers de la ville et comprend uniquement les voies inter-quartier ;
- Le réseau de quartier : réservé à la circulation à caractère local, il regroupe les voiries locales (près des 4/5ème de celles-ci sont destinées à devenir des zones limitées à 30 km/h).

Ce plan a notamment pour but de préserver ou restaurer la qualité de vie des riverains, tout en satisfaisant les besoins généraux d'accessibilité et d'habitabilité des différents quartiers de la capitale. Une mesure pour y parvenir consiste à renforcer la spécialisation des voiries, en réalisant des aménagements pour protéger les quartiers riverains du trafic de transit.

Une autre mesure consiste à instaurer des zones 30 dans tout le réseau de quartier. En ce qui concerne la hiérarchisation des voiries, la proposition du plan IRIS 2 consiste en la mise en place de la hiérarchisation des voiries définie par le PRD avec un assouplissement de la protection des quartiers résidentiels. Cet assouplissement se traduit par la distinction de collecteurs principaux. La Région prévoit la création temporaire de cette catégorie particulière afin de garantir le passage d'un quartier à un autre et le déplacement dans de bonnes conditions des transports publics de surface.

Le PRDD est une actualisation du PRD (2002) dont l'enquête publique s'est déroulée du 15 janvier 2017 au 15 mars 2017. Le PRDD a été approuvé par le gouvernement le 12 juillet 2018 et est entré en vigueur le 20 novembre 2018.

A. Plans stratégiques à l'égard des piétons et des cyclistes

En ce qui concerne les modes actifs (piétons et cyclistes), les différents plans spécifient les éléments suivants :

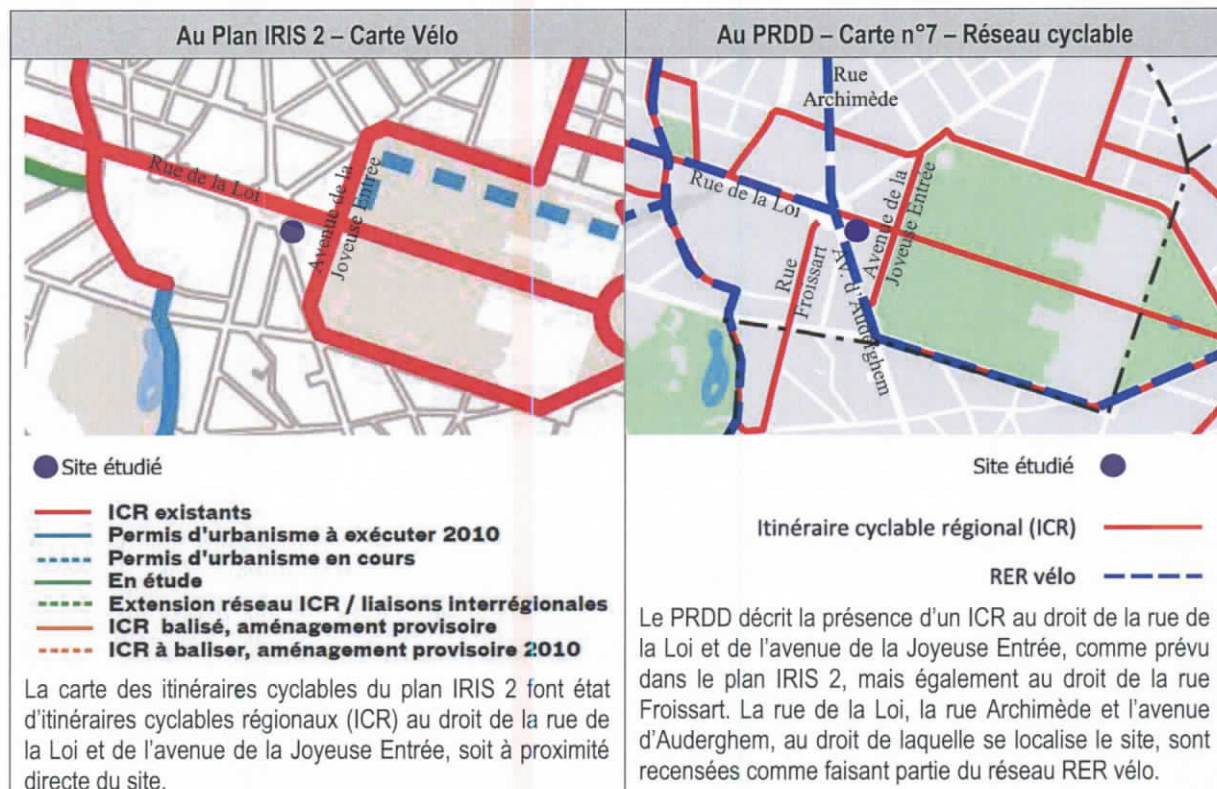


Tableau 2 : Plans stratégiques à l'égard des piétons et des cyclistes (ARIES, 2019)

B. Plans stratégiques à l'égard des transports en commun

En ce qui concerne les transports en commun (train, métro, tram et bus), les différents plans spécifient les éléments suivants :

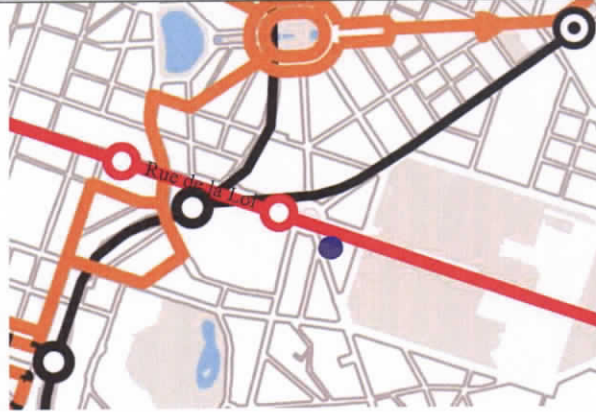
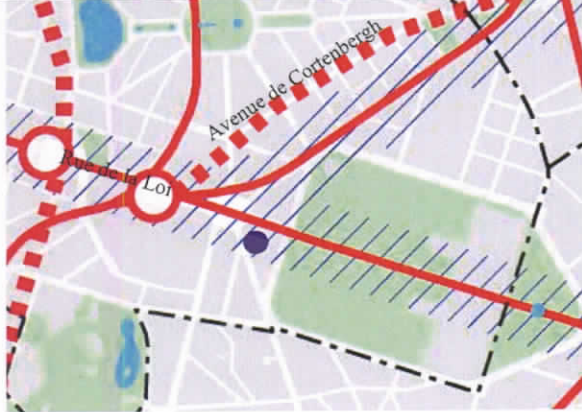
Au Plan IRIS 2 – Transports publics urbains	Au PRDD – Carte n°6 – Réseaux structurants de mobilité
 <p>● Site étudié</p> <ul style="list-style-type: none"> — SNCB — STIB - Site indépendant (métro + pré-métro)* — STIB - Tram à haut niveau de service - - - STIB - Tram ⋯ STIB - Tram à supprimer — Bus à haut niveau de service urbain (BHNS) — BHNS, convertible tram — BHNS transrégional ⋯ BHNS transrégional, convertible tram □ Dépôt <p>Le plan IRIS 2 reprend la présence des lignes de métro le long de la rue de la Loi ainsi que de la gare ferroviaire de Bruxelles-Schuman, localisée à 350 m du site.</p>	 <p>● Site étudié</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ligne de TC de haute capacité existante ○ Gare/halte existante (chemin de fer et métro) ⋯ Ligne de TC de haute capacité à créer ou à étudier /// Corridor de mobilité <p>Le PRDD reprend la présence des lignes de métro au droit de la rue de la Loi. Il prévoit la création/l'étude d'une ligne de transport en commun de haute capacité en lien avec le rond-point Schuman.</p> <p>Par ailleurs, la rue de la Loi et l'avenue du Cortenberg sont reprises en tant que corridor de mobilité à l'échelle de la Région bruxelloise.</p>

Tableau 3 : Plans stratégiques à l'égard des transports en commun (ARIES, 2019)

C. Plans stratégiques à l'égard du trafic routier

En ce qui concerne le trafic automobile (hiérarchisation des voiries), les différents plans spécifient les éléments suivants :


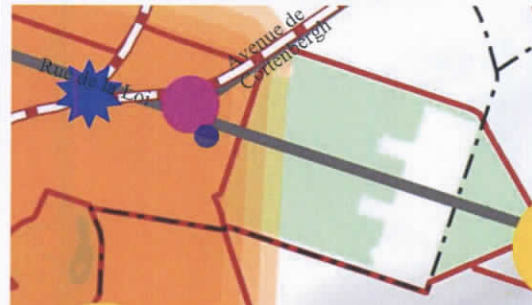
Au Plan IRIS 2 – Spécialisation des voiries	Au PRDD – Carte n°1 – Armature spatiale et vision pour Bruxelles
 <p>● Site étudié</p> <ul style="list-style-type: none"> — Voie métropolitaine — Voie principale — Voie inter-quartier — Collecteurs principaux — Voirie de quartier × × × × Aménagement à étudier <p>La carte de spécialisation des voiries issue du plan IRIS 2 définit l'avenue de Cortenbergh et la rue de la Loi (à l'ouest du rond-point R. Schuman) comme des voies métropolitaines et l'avenue d'Auderghem et la rue Belliard comme des voies principales. La rue de la Loi (à l'est du rond-point R. Schuman) et l'avenue de la Joyeuse Entrée sont reprises comme des voies inter-quartier. Enfin, la rue Archimède est recensée comme collecteur principal.</p>	 <p>● Site étudié</p> <p>— Grande voirie urbaine</p> <p>Le PRDD reprend la rue de la Loi (dont une partie sous-terrain, à l'est du rond-point R. Schuman) et l'avenue de Cortenbergh en tant que grande voirie urbaine.</p>

Tableau 4 : Plans stratégiques à l'égard des routes (ARIES, 2019)

5.3.2. Cadre réglementaire communal et local – Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bruxelles

La Ville de Bruxelles possède un Plan Communal de Mobilité (PCM), achevé en octobre 2011 par les bureaux Transitec et Espaces-Mobilités. Celui-ci n'a, toutefois, jamais été approuvé par la commune. Son objectif principal est d'améliorer la mobilité et l'accessibilité, la sécurité routière ainsi que la qualité de vie des habitants par un usage plus rationnel de l'automobile.

En particulier, la phase 3 du PCM prévoit une série d'actions/mesures à mettre en place afin :

- D'améliorer la circulation des piétons et PMR ;
- D'améliorer la circulation, le stationnement et la sécurité des cyclistes ;
- De valoriser le réseau de transport en commun ;
- De gérer au mieux le stationnement ;
- Ainsi que la mise en place de « zone 30 » et la réduction du trafic de transit local.

Au niveau du site (Quartier Européen), les points principaux abordés par le PCM sont :

- La réduction de la capacité de la rue de la Loi et de l'avenue de Cortenbergh en fonction de l'augmentation de l'offre en transport public ;
- L'utilisation de l'espace récupéré pour les transports publics et les modes doux afin d'améliorer le confort pour les piétons ;
- Faire du pôle « Schuman » un pôle intermodal pour les transports publics et les modes actifs ;
- La création de liaisons cyclables confortables, notamment vers les pôles Schuman et Luxembourg.

5.3.3. Description de l'accessibilité générale du site

5.3.3.1. Pour les modes actifs

A. Accessibilité pour les cyclistes

Quatre itinéraires cyclables régionaux (ICR) passent à 50 mètres du site :

- ICR 2 reliant le centre de Bruxelles (gare centrale) au campus universitaire de Woluwe ;
- ICR 3 reliant le centre de Bruxelles (gare centrale) à Woluwe-Saint-Pierre (quartier de Stockel) ;
- ICR 4 reliant le centre de Bruxelles (gare centrale) au carrefour Léonard (E411) ;
- ICR M empruntant le tracé du ruisseau Maelbeek.

L'ensemble de ces ICR passent par le rond-point R. Schuman.

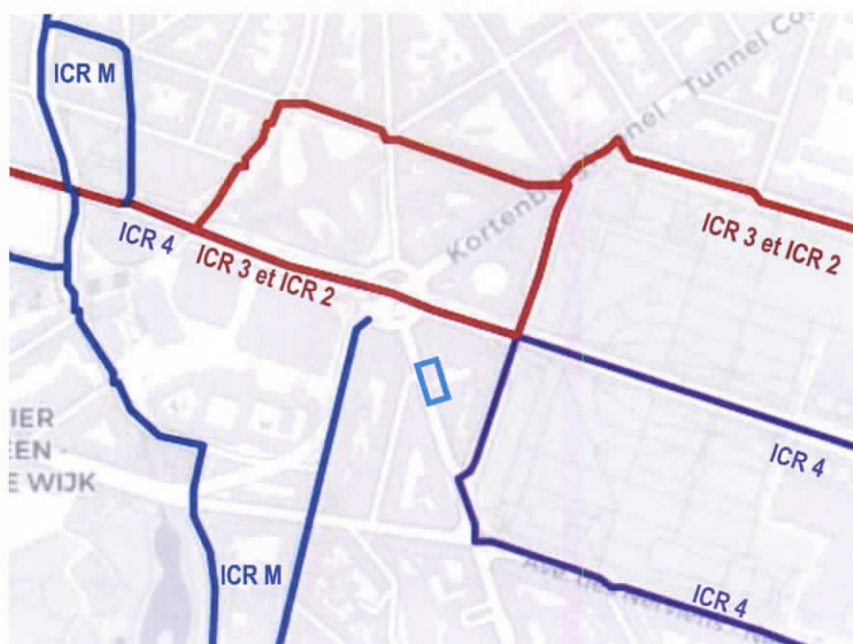


Figure 31 : Extrait de la carte des Itinéraires Cyclables Régionaux (Bruxelles-Mobilité, 2019)

En termes d'infrastructures cyclables, les voiries à proximité du site disposent de :

- Pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée pour l'avenue d'Auderghem ;
- Pistes cyclables bidirectionnelles pour le tronçon ouest de la rue de la Loi ;
- Bande cyclable suggérée vers le nord pour la rue Archimède.

La station Villo ! la plus proche est localisée au droit l'avenue d'Auderghem, juste en face du site, et présente une capacité d'une quarantaine de vélos. Outre ce service de vélos partagés à station fixe, différents services de vélos partagés en free floating opèrent à Bruxelles.

En complément de ces réseaux, la Région a installé de nombreux dispositifs gratuits pour le stationnement des vélos, notamment, au droit du rond-point R. Schuman (32 emplacements de parage vélos) et de l'avenue d'Auderghem (10 emplacements de parage vélos).



Figure 32 : Infrastructures cyclables à proximité du site (ARIES, 2019)

B. Accessibilité pour les piétons

L'avenue d'Auderghem dispose de trottoirs de 1 à 2 m de large selon les endroits de part et d'autre de la chaussée (1,20 m de large le long du site). De manière générale, l'ensemble des voiries présentes aux abords du site présente des trottoirs de part et d'autre de la chaussée présentant des largeurs variables suivant le niveau hiérarchique des voiries. Ces trottoirs sont généralement exempts d'éléments de mobilité urbain permettant de cheminements piétons continus et accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) entre le site et les points d'intérêt (arrêts de transports en commun, commerces, etc.).

Le rond-point Robert Schuman est muni de passages pour les piétons sur l'ensemble de ces branches d'accès ainsi que de 3 traversées piétonnes permettant d'accéder à l'îlot central depuis la rue de la Loi et la rue Archimède.

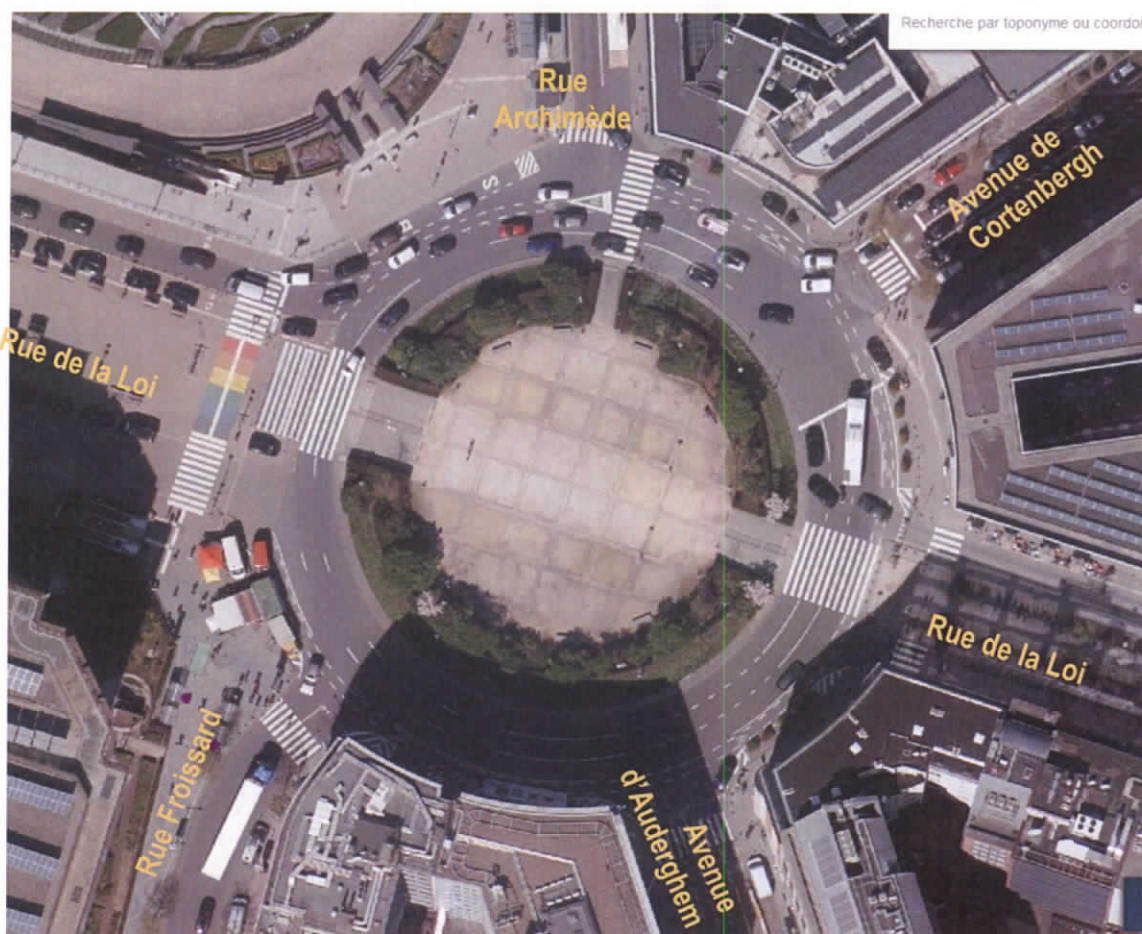


Figure 33 : Vue aérienne du rond-point Robert Schuman (BruGIS, 2019)

C. Conclusion – Accessibilité pour les modes actifs

Le site dispose d'une bonne accessibilité cyclo-piétonne en raison de la proximité de plusieurs itinéraires cyclables régionaux (ICR) permettant des liaisons avec le centre-ville et l'est de la Région bruxelloise ainsi que de la présence de trottoirs au droit de l'ensemble des voiries aux abords du site permettant des cheminements piétons sécurisés et continus vers les principaux points d'intérêt.

5.3.3.2. En transports en commun

A. Accessibilité en train

Le site est localisé à environ 350 m de la gare SNCB de Bruxelles-Schuman (5 minutes à pied). Cette gare est desservie par des trains InterCity (IC), des trains de Pointe (P) et des trains Suburbains (S).

Depuis cette gare, il est possible de rallier la majorité des gares de la Région de Bruxelles-Capitale ainsi que de nombreuses villes wallonnes (Namur, Liège, Charleroi, Dinant etc.), quelques villes flamandes (Louvain, Malines, etc.) et l'aéroport de Bruxelles-Zaventem.

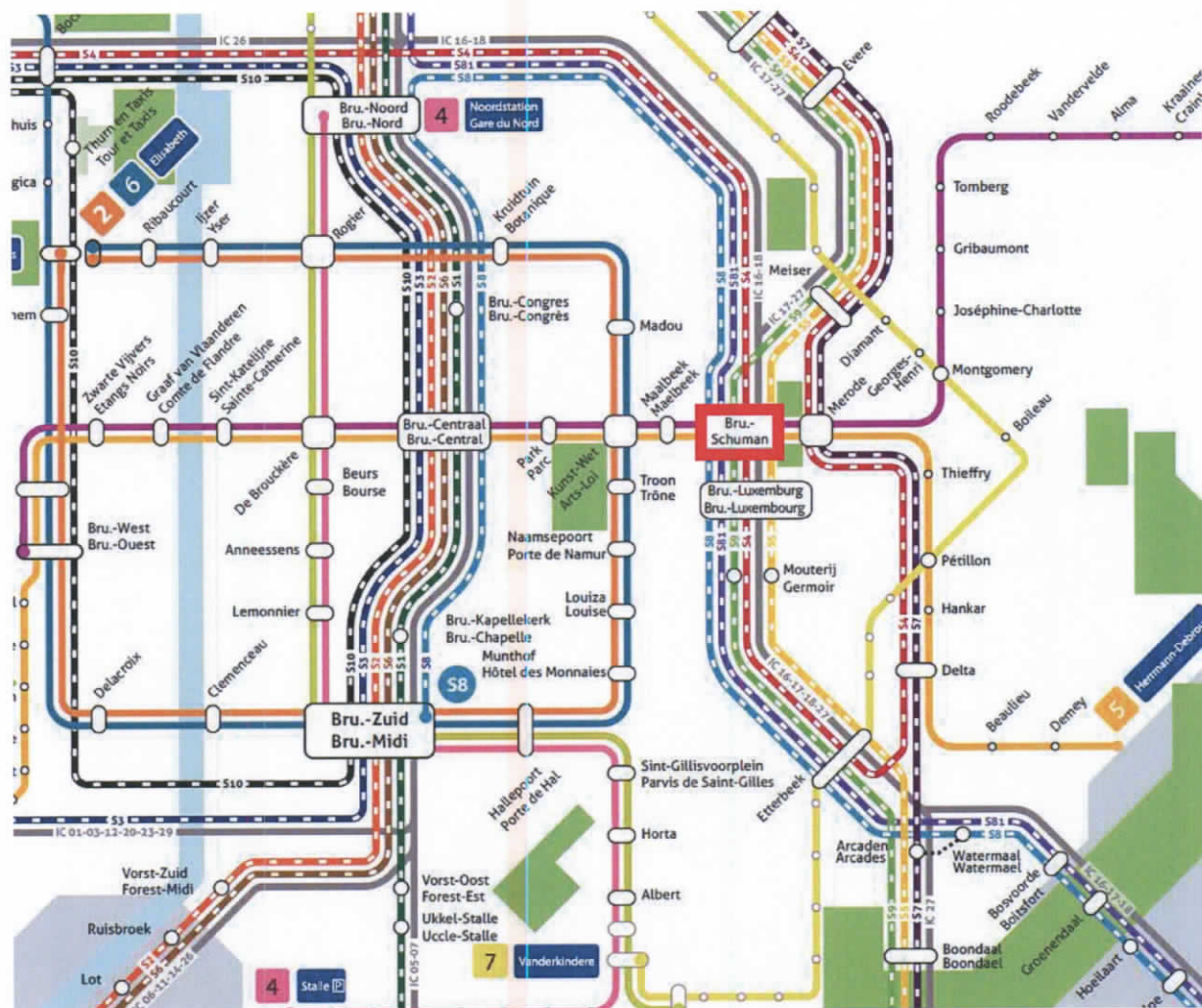


Figure 34 : Extrait de la carte du réseau des trains S en lien avec le réseau de métro, prémétro de la STIB (SNCB, 2019)



Figure 35 : Localisation du site par rapport à la gare SNCB de Bruxelles-Schuman (ARIES, 2019)



Figure 36 : Plan du quartier Schuman (Stib, 2019)

Le tableau ci-dessous reprend la desserte horaire de la gare SNCB de Bruxelles-Schuman.

Destination	Type de relation	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h		
Bruxelles-Midi	InterCity		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	
	Pointe			1	1	1	1															
Louvain-la-Neuve	S8		2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1		
Ottignies					1	1	1	1	1		1		1	1		1	1	1	1	1	1	
Malines			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Enghien					2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	1	1	
Denderleeuw	S5		1																			
Grammont			1										2	1	1							
Luxembourg		InterCity	1	1					1	1	1	1					1					
Arlon	InterCity			1	1	1	1					1	1	1	1							
Libramont	InterCity																		1	1		
Charleroi-Sud	InterCity		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Dinant	InterCity		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Liège-Saint-Lambert	InterCity		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Louvain	S9		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				1	1	1	1			
Braine-l'Alleud			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Landen														1	1							
Alost	S4		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
Vilvoorde					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
Brussels-Airport-Zaventem	InterCity		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Schaerbeek	S81			2	1																	
Tournai	InterCity												1	1								
Namur	Pointe													1	1							
Rochefort-Jemelle	Pointe													1		1					1	

Tableau 5 : Desserte horaire de la gare SNCB de Bruxelles-Schuman (SNCB, 2019)

B. Accessibilité en transports publics

Deux lignes de métro et 10 lignes de bus font halte à moins de 500 mètres du site :

- Ligne de métro n°1 : Stockel – Gare de l'Ouest faisant halte à la station « Schuman » ;
- Ligne de métro n°5 : Herrmann-Debroux – Erasme faisant halte à la station « Schuman » ;
- Ligne de bus n°12 : Gare de Bruxelles Luxembourg – Brussels Airport faisant halte à l'arrêt « Schuman » ;
- Ligne de bus n°21 : Gare de Bruxelles Luxembourg – Brussels Airport faisant halte à l'arrêt « Schuman » ;
- Ligne de bus n°27 : Gare du Midi – Andromède faisant halte à l'arrêt « Nerviens » ;
- Ligne de bus n°36 : Schuman – Konkel faisant halte à l'arrêt « Schuman » ;
- Ligne de bus n°59 : Gare de Bordet – Hôpital Etterbeek-Ixelles faisant halte à l'arrêt « Maelbeek » ;
- Ligne de bus n°60 : Uccle-Calevoet – Ambiorix faisant halte à l'arrêt « Schuman » ;
- Ligne de bus n°79 : Schuman – Kraainem faisant halte à l'arrêt « Schuman » ;
- Ligne de bus E (TEC) : Bruxelles – Wavre - Eghezée faisant halte à l'arrêt « Nerviens ».

- Les lignes de métro permettent de rejoindre facilement la station Arts-Loi (deux arrêts depuis la station Schuman), qui est aussi desservie par les lignes de métro 2 et 6.



Figure 37 : Localisation du site dans le réseau de transports en commun (STIB, 2019)

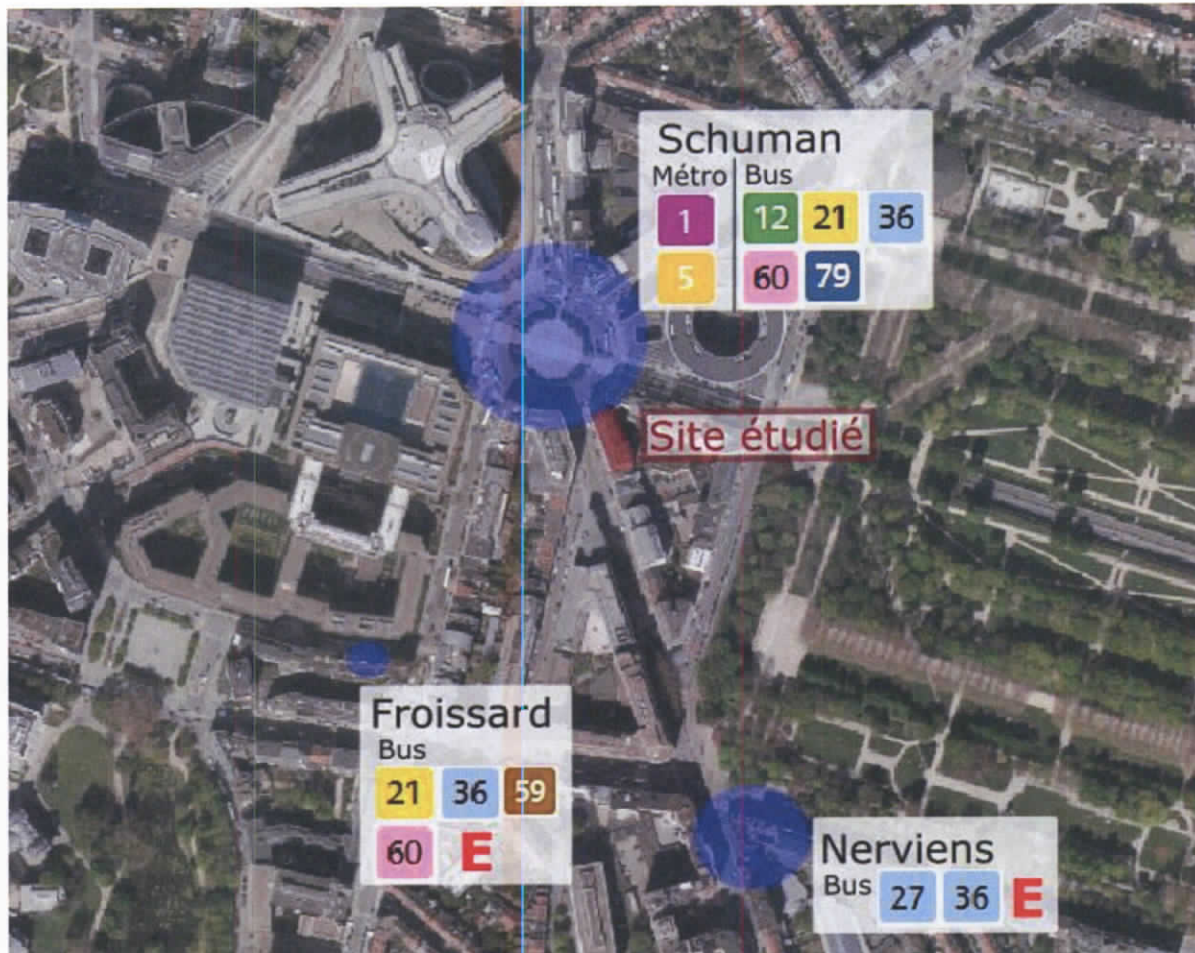


Figure 38 : Arrêts de transports en commun à proximité du site (ARIES, 2019)

Le tableau ci-dessous reprend la desserte horaire des arrêts de transports en commun « Schuman » et « Nerviens » localisés à proximité du site.

Ligne	Sens	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	0h	1h	2h	3h	
1	Gare de l'Ouest		2	5	11	12	11	11	8	8	8	8	10	12	11	11	11	6	6	6	3	2				
	Stockel		1	5	11	11	12	9	8	8	8	8	10	11	11	12	10	6	6	6	4	2				
5	Erasme		6	14	11	12	11	10	8	8	8	9	12	11	11	12	10	6	6	6	4	1				
	Herrmann-Debroux		2	4	12	11	11	12	11	8	8	8	10	12	11	11	12	11	6	6	6	4	2			
12	Brussels Airport		2	4	7	5	5	4	4	4	4	4	4	6	5	6	4									
	Bruxelles Luxembourg		1	4	4	3	4	3	3	5	6	4	5	4	3	3	4	2								
21	Brussels Airport			4	5	4	8	6	4	5	5	5	4	4	5	7	4	6	3	3	4	3	1			
	Bruxelles Luxembourg		1	2	4	6	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	3	4	3	3	3				
27	Gare du Midi		2	5	5	5	4	4	4	4	4	3	5	5	5	3	3	4	3	3						
	Andromède		1	3	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	3	4	3	3					
36	Konkel			4	6	4	6	6	5	5	5	5	5	5	5	6	4	3	3	3	4	1				
	Schuman			4	6	4	6	6	5	5	5	5	5	5	6	4	3	3	3	4	1					
59	Hôpital Etterbeek-Ixelles		4	6	7	7	7	6	6	6	6	6	7	7	8	6	7	3	3	3						
	Bordet Station		2	4	6	7	7	7	6	6	6	6	6	7	7	8	5	3	3	3	2					
60	Ambiorix			3	5	6	6	6	5	5	5	5	5	6	6	6	5	5	4	4	3	1				
	Uccle Calevoet			3	6	5	6	6	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4	4	4	3					
79	Kraainem			4	5	5	5	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	3	3	3					
	Schuman			4	5	5	5	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	3	3	3					
E	Bruxelles Luxembourg			2											1	1										
	Eghezée			1	1										1	1										

Tableau 6 : Fréquence de passage des lignes de transport en commun (STIB, 2019)

La STIB prévoit des modifications du réseau de bus dans les années à venir, à savoir pour les abords du site :

- Le prolongement de la ligne n°12 (Luxembourg – Brussels Airport) jusqu'à l'arrêt « Trône » avec une mise en œuvre indicative en août 2019 ;
- Le prolongement de la ligne n°21 (Luxembourg – Brussels Airport) en heures de pointe depuis l'arrêt Permeke jusqu'à l'arrêt « Maes » avec une mise en œuvre indicative en août 2019 ;
- La modification de l'itinéraire de la ligne de bus n°27 qui reliera, désormais, l'arrêt « Constellations » à l'arrêt « Trône » avec une mise en œuvre indicative en avril 2020 ;
- L'ajout de l'arrêt Breydel à l'itinéraire de la ligne de bus n°36 avec une mise en œuvre indicative en avril 2020.

Ces différents changements ne modifieront pas significativement la desserte actuelle du site.

C. Conclusion – Accessibilité en transports en commun

Le site jouit d'une **excellente accessibilité** en transports en commun en raison de la présence de deux lignes de métro faisant halte à moins de 100 mètres du site ainsi que par la présence d'une gare à une distance pédestre du site (350m – 5 minutes à pied) en lien avec l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale.

5.3.3.3. En voiture

A. Localisation du site dans le réseau routier

Le site est localisé à proximité directe de 3 routes nationales : la N3 (Rue de la Loi), la N23 (Rue Belliard) et la N23a (Avenue de Cortenbergh). Celles-ci connectent la petite ceinture (R20) et la moyenne ceinture (R21).

La rue Belliard et la rue de la Loi sont des voiries à sens unique permettant des liaisons entre le site et le centre-ville de Bruxelles (entrée de ville par la rue de la Loi et sortie de ville par la rue Belliard). L'avenue de Cortenbergh permet, quant à elle, des liaisons entre le site et le Ring de Bruxelles via la moyenne ceinture (R21) et l'E40.



Figure 39 : Localisation du site dans le réseau routier (IGN, 2019)



Figure 40 : Itinéraires entre le site et les différentes rocade de Bruxelles (ARIES, 2019)

La figure suivante présente l'organisation de la circulation aux abords du site. L'avenue d'Auderghem dispose d'une bande de circulation dans chaque sens. Elle est connectée au Nord au rond-point R. Schuman et au Sud à la Rue Belliard. Entre ces deux carrefours, l'avenue d'Auderghem est connectée à la rue Breydel sur son côté ouest et à l'avenue de la Joyeuse Entrée sur son côté est.

L'accès au rond-point depuis l'avenue de Cortenbergh est le seul accès du rond-point à être géré par un feu tricolore au lieu d'un céder le passage dans le but de gérer les flux de circulation importants en direction du centre de Bruxelles.

Sur les trois axes structurant présents dans la zone, la rue de la Loi, l'avenue de Cortenbergh et la rue Belliard, la majorité des carrefours sont gérés par des feux tricolores. Au carrefour entre l'avenue d'Auderghem et la rue Belliard, les véhicules provenant de la première et désirant tourner à droite peuvent éviter le feu tricolore grâce à la présence d'une bande de tourne-à-droite gérée par un céder le passage. Les croisements avec les rues moins importantes se font au moyen de céder le passage. C'est le cas de la rue Breydel dont l'origine se trouve sur l'avenue d'Auderghem et qui débouche sur la rue Belliard. Les véhicules provenant de l'avenue de la Joyeuse Entrée qui débouchent sur l'Avenue d'Auderghem doivent céder le passage aux usagers de cette dernière.

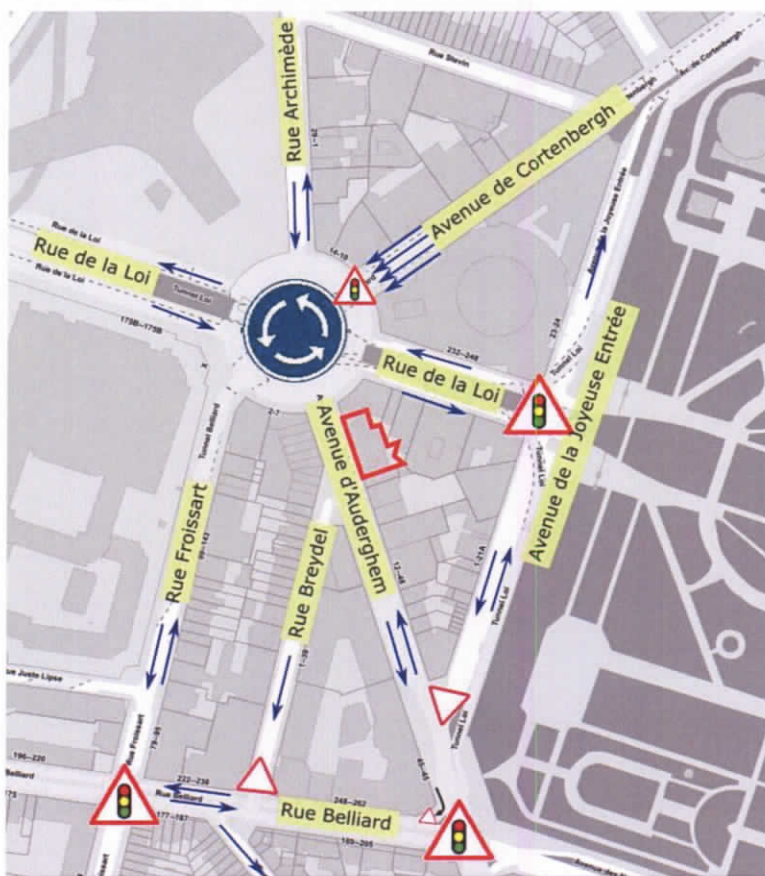


Figure 41 : Organisation de la circulation aux abords du site (ARIES, 2019)

B. Analyse des conditions de circulation

L'accessibilité du site en voiture est théoriquement très bonne grâce à la proximité des différents axes pénétrants (rue de la Loi, avenue de Cortenbergh et rue Belliard). La qualité de cette accessibilité est, toutefois, limitée par les encombrements observés aux heures de pointe au niveau de la majorité des voiries en lien avec le site. En effet, l'aire d'étude englobant le site connaît des problèmes d'encombrement des voiries en heure de pointe du matin mais également en heure de pointe du soir, en particulier au droit de l'axe Cortenbergh-Loi en direction du centre-ville de Bruxelles.

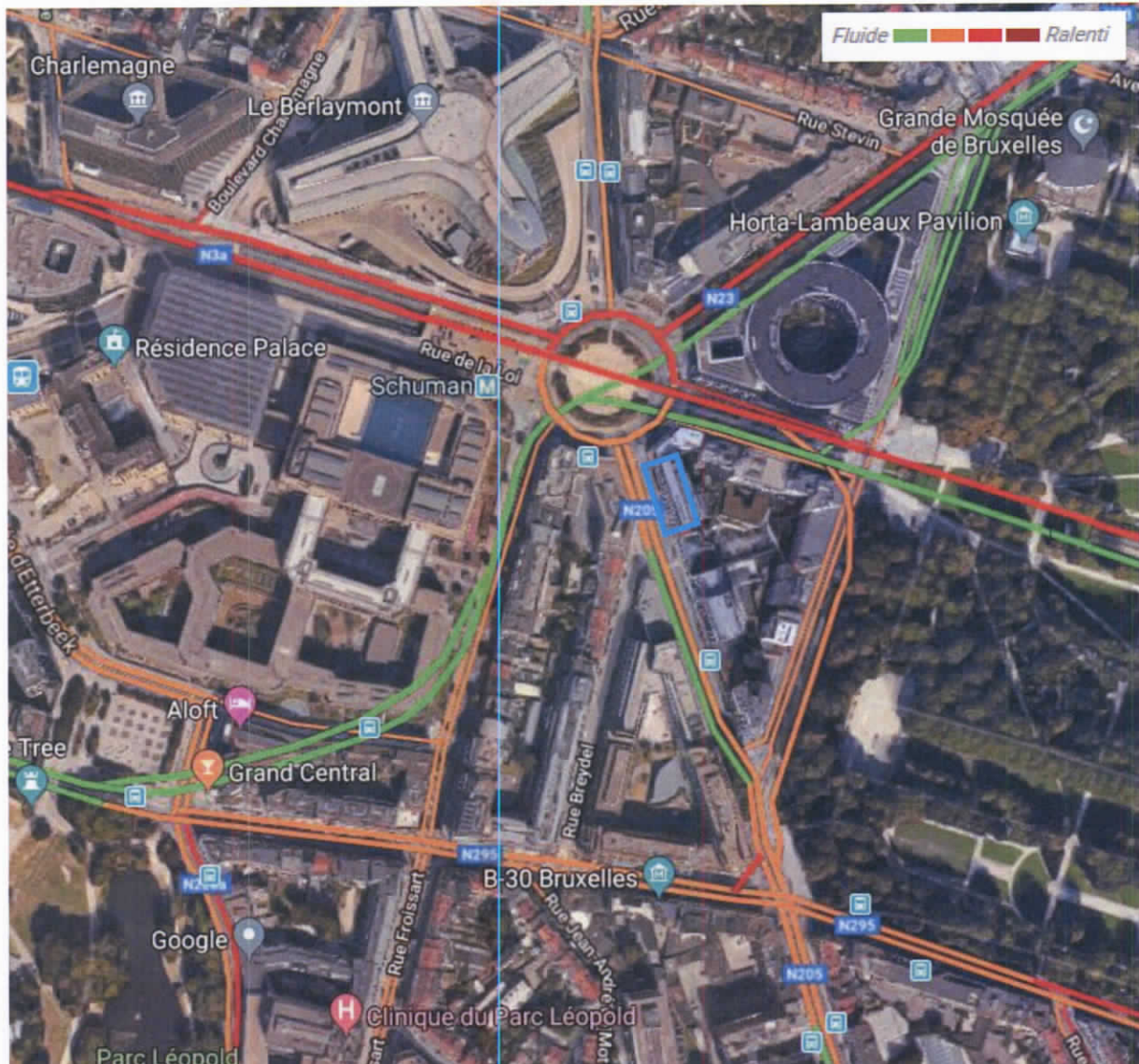


Figure 42 : Trafic habituel en heure de pointe du matin (8h-9h) un jour ouvrable moyen (GoogleMaps, 2019)

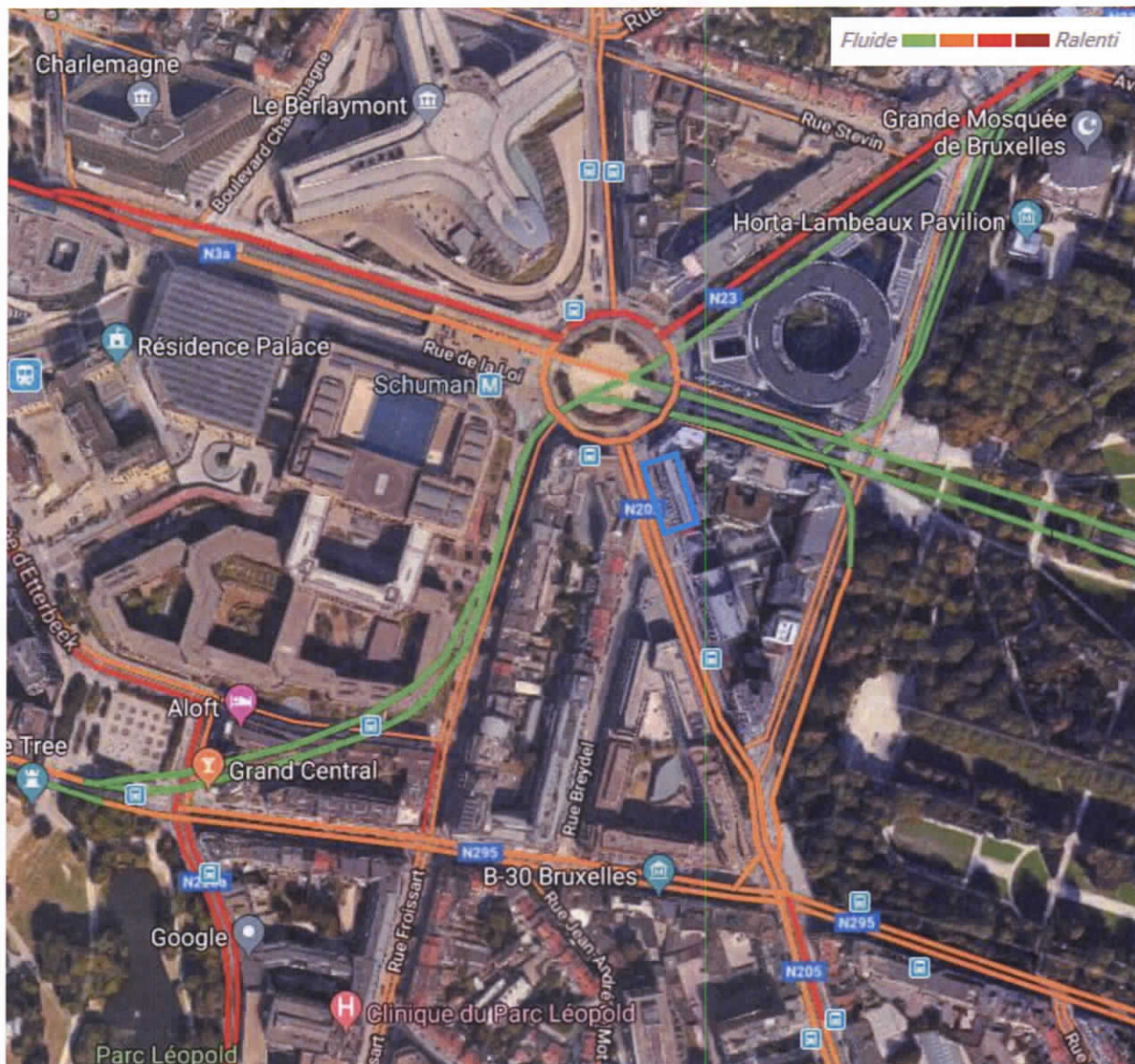


Figure 43 : Trafic habituel en heure de pointe du soir (17h-18h) un jour ouvrable moyen (GoogleMaps, 2019)

C. Stationnement

L'ensemble du stationnement en voirie présent aux abords du site, soit +/- 240 emplacements de stationnement, est localisé en zone verte, soit un stationnement illimité et payant à raison de 1 € pour la 1^{ère} heure, de 2 € pour la 2^{ème} heure et de 1,5 € par heure supplémentaire, excepté pour les détenteurs d'une carte de stationnement (accessibles aux riverains, aux entreprises, etc.). Par ailleurs, quelques emplacements de stationnement réservés au corps diplomatique (CD), aux livraisons, aux voitures partagées et aux taxis sont également présents aux abords du site. Devant le bâtiment, deux emplacements sont réservés au corps diplomatique. Ceux-ci sont séparés de la voirie par des glissières en béton du type « Mur Jersey ».



Figure 44 : Emplacements de stationnement en voirie à proximité du site (MobiGIS, 2019)



Figure 45 : Vue sur les emplacements de stationnement réservés au corps diplomatique devant le site (ARIES, 2019)

Les trois parkings hors voirie les plus proches se situent à environ 400 m du site : le parking BePark Schuman (Institutions européennes), le parking BePark Schuman Berlaymont et le Street Parking.

Une station de voiture partagée électrique « Zen Car » est présente au droit de la rue de la Loi (à l'est du rond-point R. Schuman, à 100m à pied du site) pouvant accueillir et recharger deux voitures.



Figure 46 : Localisation des parkings hors voiries et stations de voitures partagées (ARIES, 2019)

Selon les derniers relevés de stationnement disponibles, effectués par Bruxelles-Mobilité en 2013 en journée (entre 10h et 12h) et la nuit (entre 5h et 7h), il apparaît que le stationnement aux abords du site est davantage sollicité en journée que durant la nuit en lien avec la présence majoritairement de bureaux dans le quartier.



Figure 47 : Taux d'occupation du stationnement diurne aux abords du site (ARIES d'après des données de Bruxelles-Mobilité, 2013)

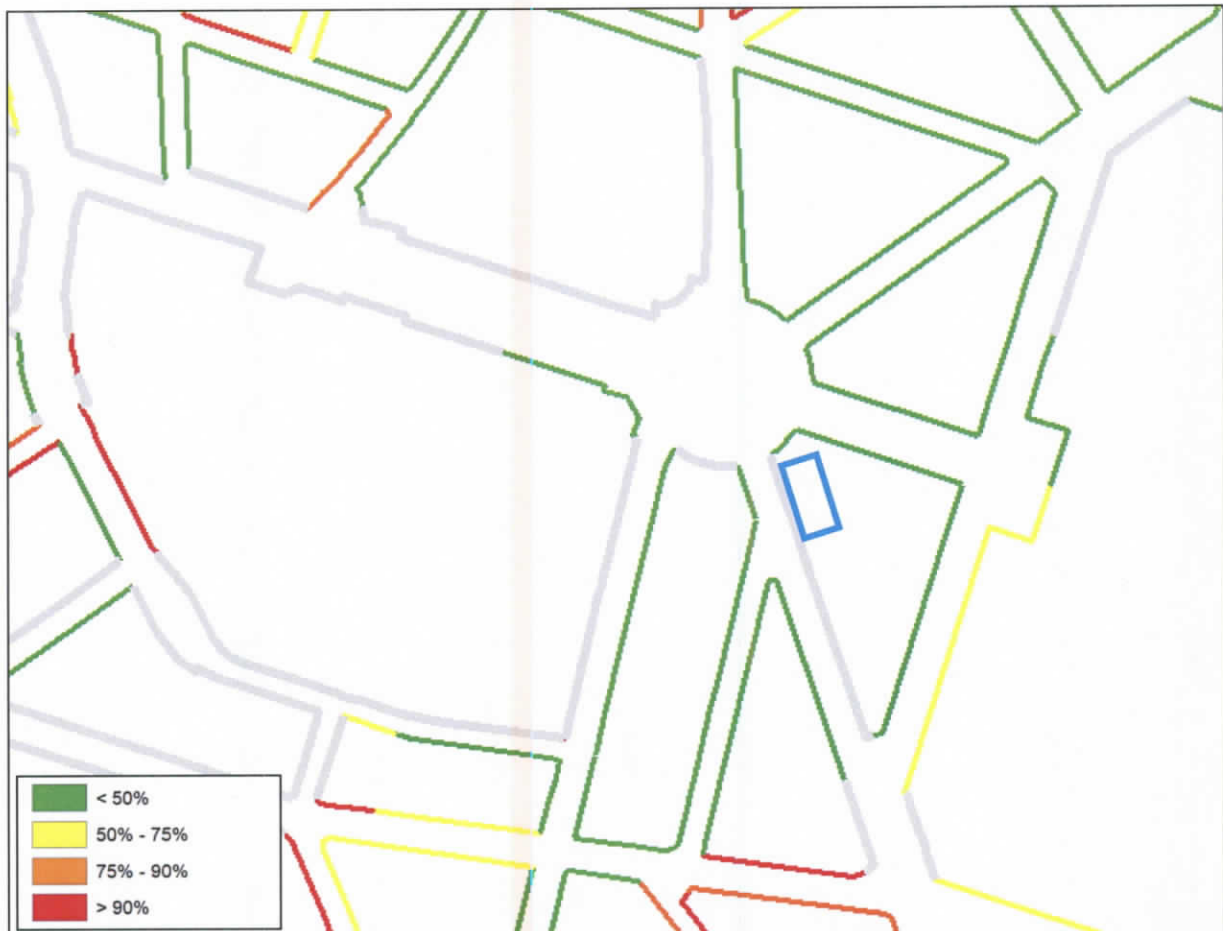


Figure 48 : Taux d'occupation du stationnement nocturne aux abords du site (ARIES d'après des données de Bruxelles-Mobilité, 2013)

D. Conclusion – Accessibilité routière

Le site bénéficie d'une **bonne accessibilité** routière théorique en lien avec la proximité de trois axes pénétrants : l'axe Cortenbergh et l'axe Loi en direction du centre de Bruxelles et l'axe Belliard en provenance du centre de la capitale. Ceux-ci permettent des connexions avec les différentes ceintures de Bruxelles. Toutefois, cette accessibilité est limitée par les encombrements chroniques des voiries aux heures de pointe essentiellement sur l'axe Cortenbergh-Loi.

L'offre en stationnement en voirie est globalement importante aux abords du site et il y a davantage de demande de stationnement en journée que la nuit.

5.3.4. Description générale du site en matière de mobilité

5.3.4.1. Accessibilité générale

L'accès unique au parking souterrain du site s'effectue directement depuis l'avenue d'Auderghem et est constitué d'une rampe de moins de 3 mètres de larges ne permettant pas la circulation de deux véhicules de front : les entrées et sorties du parking sont gérées par un feu rouge. La présence de glissières en béton de type « Mur Jersey » sur la voirie devant le bâtiment contraint les véhicules désirant entrer (ou sortir) du parking à effectuer une manœuvre entre l'accès au parking et la voirie. Le trottoir est biseauté dans l'axe de l'entrée du parking de manière à faciliter les manœuvres en lien avec ledit parking.



Figure 49 : Vue sur l'accès au parking souterrain depuis l'avenue d'Auderghem (ARIES, 2019)

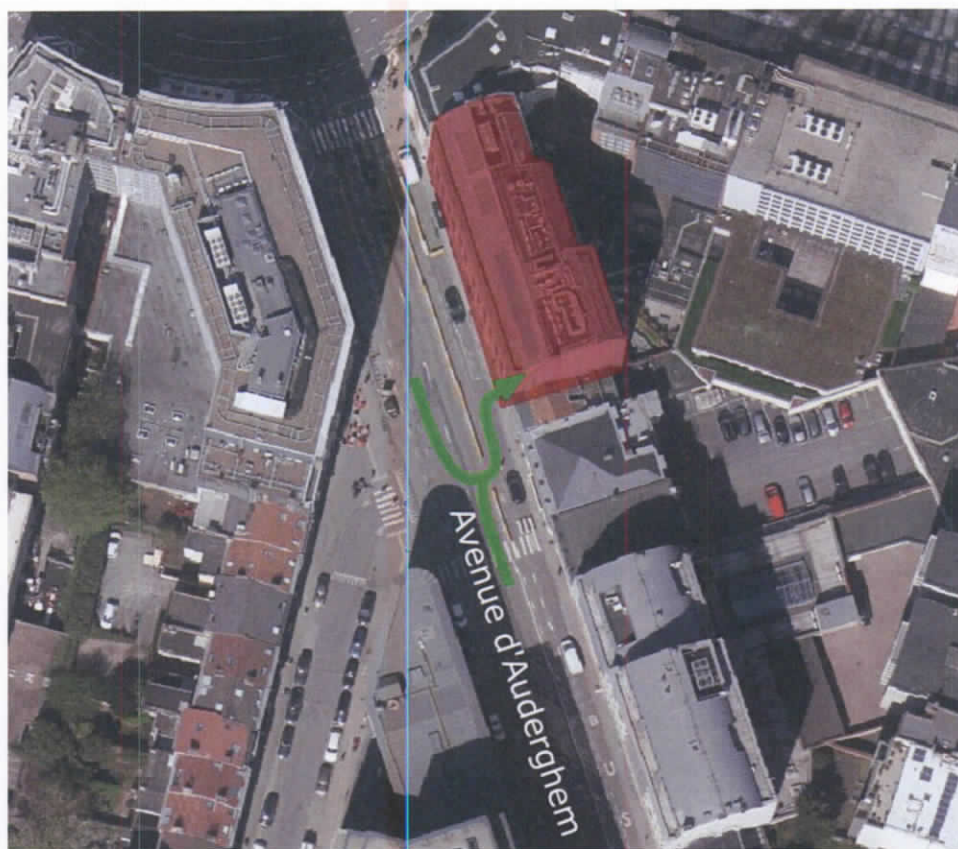


Figure 50 : Manœuvre d'accès au parking depuis l'avenue d'Auderghem (ARIES, 2019)

Le bâtiment présente un accès principal pour les piétons depuis l'avenue d'Auderghem en lien avec les noyaux de circulation verticale pourvus de 3 ascenseurs et de deux cages d'escaliers qui permettent de rejoindre aussi bien les étages supérieurs que les sous-sols. En effet, 1 ascenseurs et une cage d'escaliers sont alloués à l'accessibilité du sol-sol tandis que les deux autres ascenseurs et la dernière cage d'escalier mènent aux étages. Les deux cellules commerciales à front de voirie disposent, quant à elles, d'accès distincts depuis l'avenue d'Auderghem.



Figure 51 : Vue sur les différentes entrées du bâtiment avec la brasserie à gauche, l'entrée des bureaux au centre et la pharmacie à droite (ARIES, 2019)

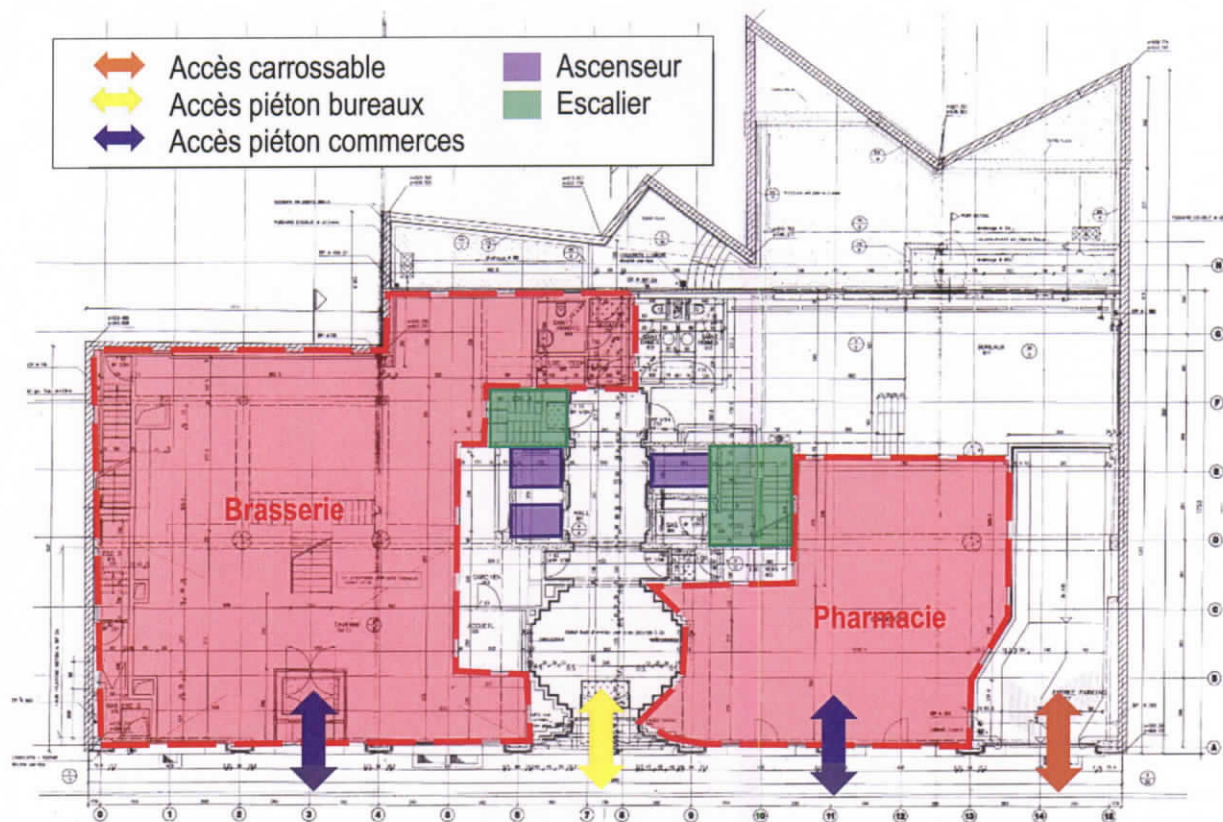


Figure 52 : Accessibilité générale au site (ARIES, 2019)

5.3.4.2. Stationnement

A. Offre et occupation

Le bâtiment dispose d'un parking souterrain de 3 niveaux pour un total de 41 emplacements de stationnement voitures, de 2 emplacements de stationnements motos et de vingt emplacements de parcage vélos :

- Niveau -1 comportant une vingtaine d'emplacements vélos (attache pince-roue) ainsi que 2 emplacements motos ;
- Niveau -2 comportant 20 emplacements de stationnement ;
- Niveau -3 comportant 21 emplacements de stationnement.



Figure 53 : Vue sur les emplacements vélos en pince-roues (ARIES, 2019)

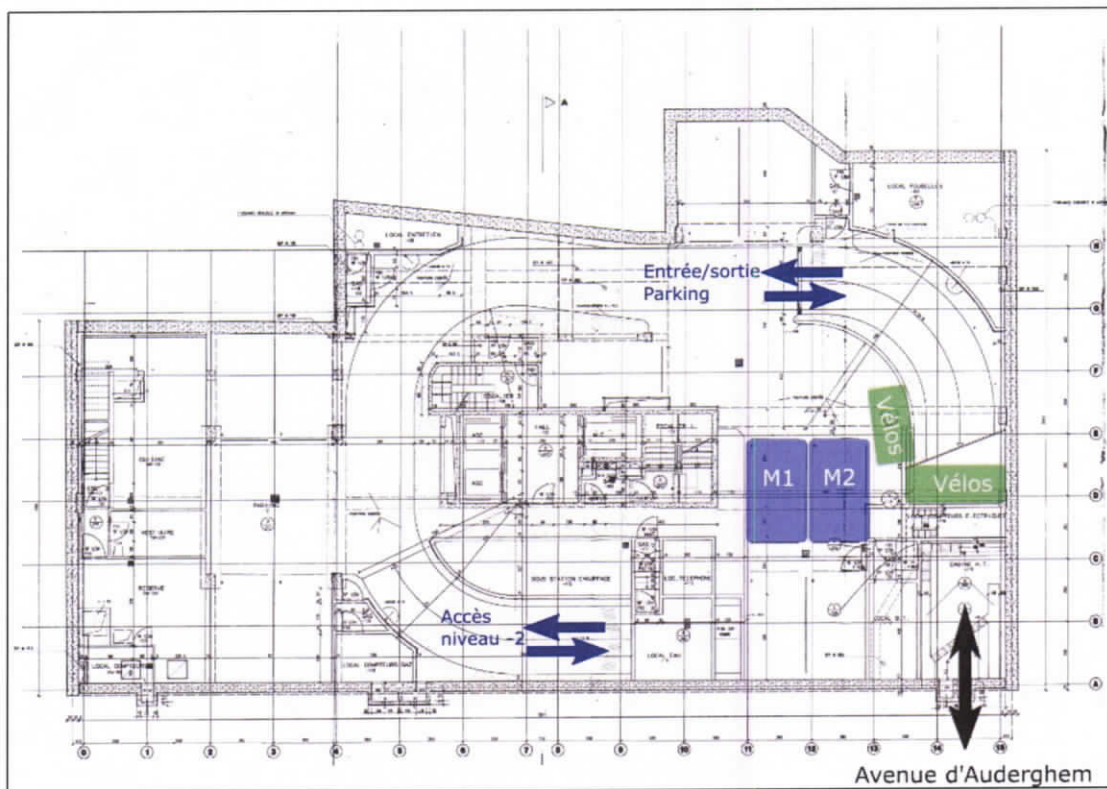


Figure 54 : Niveau de sous-sol -1 (ARIES, 2019)

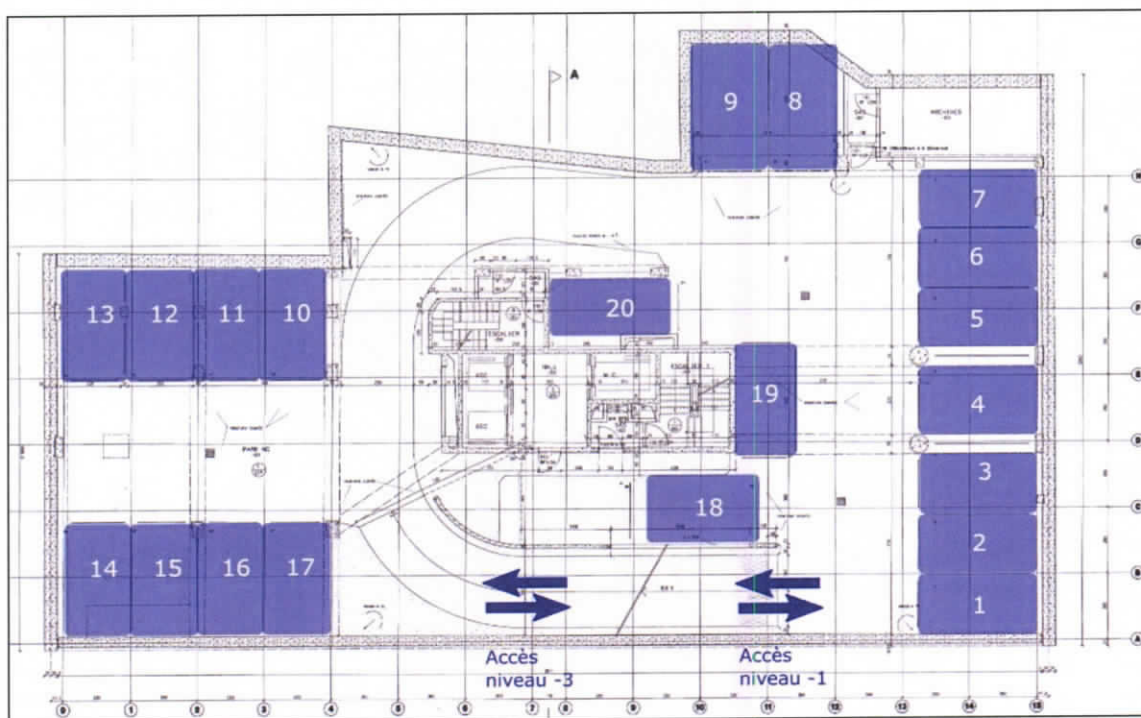


Figure 55 : Niveau de sous-sol -2 (ARIES, 2019)

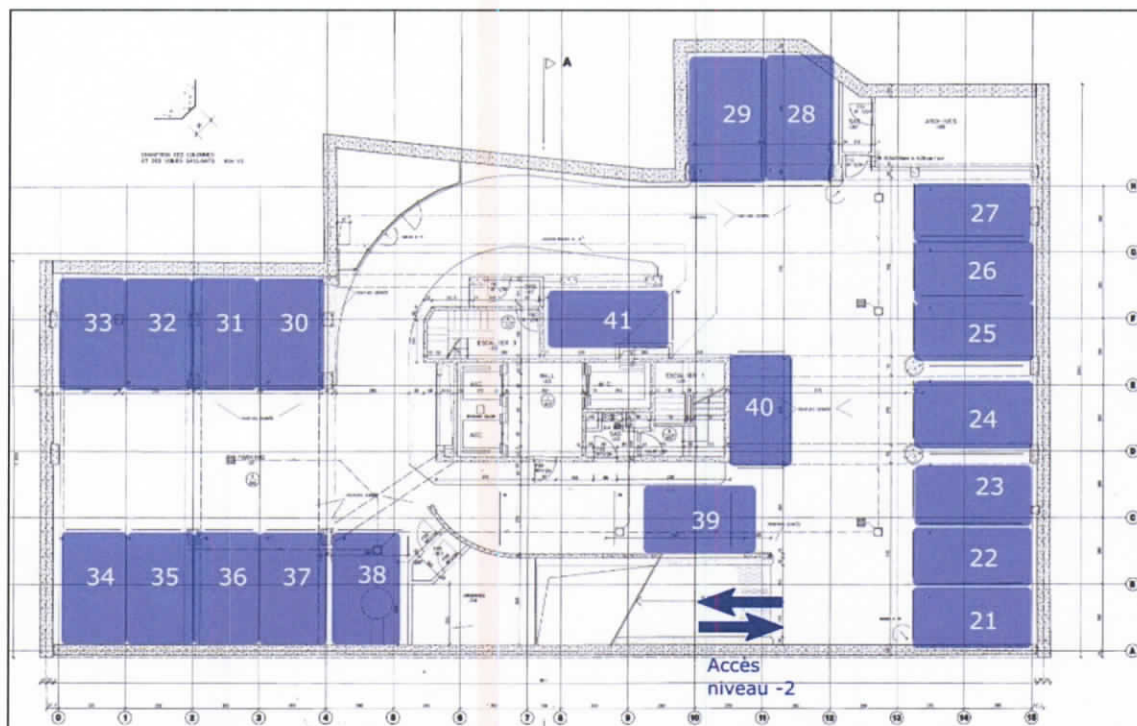


Figure 56 : Niveau de sous-sol -3 (ARIES, 2019)

B. Analyse au sens du RRU/COBRACE

Le champ d'application du chapitre du RRU relatif aux normes de stationnement en dehors de la voirie publique est précisé au début de chacun de ceux-ci. Pour ce qui concerne le nombre d'emplacements de stationnement pour les activités économiques (bureaux et commerces), les chapitres 4 et 5 s'appliquent uniquement lors d'opérations de transformation (incluant les nouvelles constructions, les reconstructions et les modifications de destination d'immeubles). Étant donné qu'aucune transformation n'est prévue au niveau du bâtiment étudié, le titre VIII du RRU n'est pas d'application dans le cas présent.

A titre informatif, le site n'est pas conforme aux normes édictées par le RRU en matière du nombre d'emplacements de parcage vélos par rapport aux superficies de bureaux existantes, à savoir :

« Tout immeuble nouvellement construit ou reconstruit comporte au minimum un emplacement de parcage pour vélos par 200 m² de superficie de plancher, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble ».

Avec une superficie de plancher de l'ordre de 5 028 m² pour l'ensemble des occupations (bureaux et commerces), le RRU, s'il était d'application, imposerait la création de minimum 25 places de stationnement vélos contre 20 actuellement disponibles.

Le COBRACE vise la réduction du nombre de places de parking disponibles aux alentours des immeubles de bureaux afin de dissuader les travailleurs de prendre la voiture pour effectuer les déplacements « domicile-travail ».

Art 2.3.52 §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. »

Or, la Représentation du Royaume-Uni auprès de l'Union Européenne détient le statut d'équipements d'intérêt collectif ou de service public au sens de la définition au PRAS :

« (...) Sont également considérés comme de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public, **les missions diplomatiques, les postes consulaires de carrière des Etats reconnus par la Belgique** ainsi que les représentations des entités fédérées ou assimilées de ces Etats. Sont exclus les locaux de gestion ou d'administration des autres services publics. »

Les installations considérées comme missions diplomatiques et postes consulaires sont reprises également dans l'article 1 de l'arrêté royal portant organisation du Service public fédéral Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement (publiée le 20 mars 2015)³ :

« Art. 1. Spécifie que pour l'application du présent arrêté, on entend par : « mission diplomatique : une ambassade ou une représentation permanente. »

Le site du Service Public Fédéral des Finances présente une liste des institutions définies en Belgique comme représentations diplomatiques et consulaires. Cette liste est publiée dans le cadre des institutions qui sont exonérées de la taxe sur les livraisons de biens et les prestations de services effectuées dans le cadre des **relations diplomatiques et consulaires**. Elle permet d'avoir une meilleure compréhension des institutions assimilées aux missions diplomatiques en Belgique. Les institutions visées sont :

1° les missions diplomatiques (ambassades et légations) et les postes consulaires, des Etats étrangers, accrédités en Belgique ;

2° **les institutions suivantes, assimilées à des missions diplomatiques :**

- a) Les délégations permanentes des Etats membres auprès du Conseil de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (O.T.A.N.), à l'exclusion de la délégation permanente belge ;
- b) **Les représentations permanentes des Etats membres auprès de l'Union européenne**, à l'exclusion de la représentation permanente belge ;
- c) Les missions des Etats tiers accréditées auprès de l'Union européenne ;
- d) Les missions des Etats tiers accréditées auprès de l'O.T.A.N. ;
- e) Les représentations permanentes des Etats membres auprès de l'Union de l'Europe occidentale (U.E.O.), à l'exclusion de la représentation permanente belge ;

³ Lien : http://www.etaamb.be/fr/arrete-royal-du-05-mars-2015_n2015015038.html

- f) Le Haut Représentant chargé de la mise en application, dans le domaine civil, de l'Accord de paix pour la Bosnie-Herzégovine, à partir du 1er janvier 1996.

Les emplacements réservés à la Représentation du Royaume-Uni auprès de l'Union Européenne sont donc assimilés en Belgique à des missions diplomatiques et ne sont donc pas soumis au COBRACE. Les autres affectations du site n'étant pas des bureaux, la législations COBRACE ne s'appliquent également pas.

A titre indicatif, vu la superficie plancher en bureau du bâtiment qui est de 5 028 m², ainsi que la localisation de celui-ci en zone d'accessibilité A, le nombre de places autorisées serait de 26 places pour un site en comptant 43, soit 17 places excédentaires si la législation COBRACE était d'application.

5.3.4.3. Analyse des déplacements en lien avec le site

A. Répartition modale des occupants du site

Suivant les données tirées du Modèle Multimodal Stratégique de déplacements (MUSTI) fournies par Bruxelles Mobilité, les parts modales des flux à destination de la zone d'étude, à l'horizon 2025 sont les suivantes :

	A destination
Usage de la voiture comme conducteur	15,5%
Usage de la voiture comme passager	2,6%
Usage des transports en commun	67,1%
Usage du vélo	1,3%
Usage de la marche	13,5%

Tableau 7 : Parts modales à destination de la zone d'étude selon le modèle MUSTI (Bruxelles Mobilité, 2019)

B. Évaluation du nombre de déplacements à l'origine ou à destination du site

Le bâtiment compte 220 travailleurs dans la représentation britannique à l'Union Européenne. Pour les autres activités présentes dans le bâtiments, il est fait l'hypothèse maximaliste que la pharmacie et la brasserie emploient respectivement 3 et 7 travailleurs. Au total, le site compte donc 230 travailleurs. En l'absence d'informations disponibles concernant le nombre de déplacements générés par les travailleurs du bâtiment, les hypothèses définies dans le tableau suivant sont prises en compte dans le présent rapport.

Nombre de déplacements liés aux travailleurs																																																			
Taux de présence	85%																																																		
Nombre de déplacements moyen par jour par travailleur	2,5 mouvements/jour/travailleurs																																																		
Distribution horaire des déplacements	<table border="1"> <caption>Distribution horaire des déplacements (Travailleurs)</caption> <thead> <tr> <th>Heure</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>1h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>2h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>3h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>4h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>5h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>6h</td><td>2,5%</td></tr> <tr><td>7h</td><td>10,0%</td></tr> <tr><td>8h</td><td>22,0%</td></tr> <tr><td>9h</td><td>10,0%</td></tr> <tr><td>10h</td><td>0,5%</td></tr> <tr><td>11h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>12h</td><td>5,0%</td></tr> <tr><td>13h</td><td>5,0%</td></tr> <tr><td>14h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>15h</td><td>2,5%</td></tr> <tr><td>16h</td><td>13,0%</td></tr> <tr><td>17h</td><td>19,0%</td></tr> <tr><td>18h</td><td>8,0%</td></tr> <tr><td>19h</td><td>2,5%</td></tr> <tr><td>20h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>21h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>22h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>23h</td><td>0,0%</td></tr> </tbody> </table>	Heure	Pourcentage	0h	0,0%	1h	0,0%	2h	0,0%	3h	0,0%	4h	0,0%	5h	0,0%	6h	2,5%	7h	10,0%	8h	22,0%	9h	10,0%	10h	0,5%	11h	0,0%	12h	5,0%	13h	5,0%	14h	0,0%	15h	2,5%	16h	13,0%	17h	19,0%	18h	8,0%	19h	2,5%	20h	0,0%	21h	0,0%	22h	0,0%	23h	0,0%
Heure	Pourcentage																																																		
0h	0,0%																																																		
1h	0,0%																																																		
2h	0,0%																																																		
3h	0,0%																																																		
4h	0,0%																																																		
5h	0,0%																																																		
6h	2,5%																																																		
7h	10,0%																																																		
8h	22,0%																																																		
9h	10,0%																																																		
10h	0,5%																																																		
11h	0,0%																																																		
12h	5,0%																																																		
13h	5,0%																																																		
14h	0,0%																																																		
15h	2,5%																																																		
16h	13,0%																																																		
17h	19,0%																																																		
18h	8,0%																																																		
19h	2,5%																																																		
20h	0,0%																																																		
21h	0,0%																																																		
22h	0,0%																																																		
23h	0,0%																																																		
Nombre de visiteurs et déplacements liés à ceux-ci																																																			
Nombre de visiteurs/poste de travail	1 visiteur/5 travailleurs/jour																																																		
Nombre de déplacements moyen par jour	2 déplacements/jour/visiteur																																																		
Distribution horaire des déplacements	<table border="1"> <caption>Distribution horaire des déplacements (Visiteurs)</caption> <thead> <tr> <th>Heure</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>1h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>2h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>3h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>4h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>5h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>6h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>7h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>8h</td><td>5,0%</td></tr> <tr><td>9h</td><td>15,0%</td></tr> <tr><td>10h</td><td>10,0%</td></tr> <tr><td>11h</td><td>5,0%</td></tr> <tr><td>12h</td><td>10,0%</td></tr> <tr><td>13h</td><td>5,0%</td></tr> <tr><td>14h</td><td>15,0%</td></tr> <tr><td>15h</td><td>5,0%</td></tr> <tr><td>16h</td><td>10,0%</td></tr> <tr><td>17h</td><td>15,0%</td></tr> <tr><td>18h</td><td>5,0%</td></tr> <tr><td>19h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>20h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>21h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>22h</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>23h</td><td>0,0%</td></tr> </tbody> </table>	Heure	Pourcentage	0h	0,0%	1h	0,0%	2h	0,0%	3h	0,0%	4h	0,0%	5h	0,0%	6h	0,0%	7h	0,0%	8h	5,0%	9h	15,0%	10h	10,0%	11h	5,0%	12h	10,0%	13h	5,0%	14h	15,0%	15h	5,0%	16h	10,0%	17h	15,0%	18h	5,0%	19h	0,0%	20h	0,0%	21h	0,0%	22h	0,0%	23h	0,0%
Heure	Pourcentage																																																		
0h	0,0%																																																		
1h	0,0%																																																		
2h	0,0%																																																		
3h	0,0%																																																		
4h	0,0%																																																		
5h	0,0%																																																		
6h	0,0%																																																		
7h	0,0%																																																		
8h	5,0%																																																		
9h	15,0%																																																		
10h	10,0%																																																		
11h	5,0%																																																		
12h	10,0%																																																		
13h	5,0%																																																		
14h	15,0%																																																		
15h	5,0%																																																		
16h	10,0%																																																		
17h	15,0%																																																		
18h	5,0%																																																		
19h	0,0%																																																		
20h	0,0%																																																		
21h	0,0%																																																		
22h	0,0%																																																		
23h	0,0%																																																		

Tableau 8 : Hypothèses de génération de déplacements pour les bureaux (ARIES, 2019)

D'après ces différentes hypothèses, les déplacements tous modes de transports confondus générés par les bureaux du bâtiment seraient de l'ordre de 113 déplacements en heure de pointe du matin (8h-9h), de 107 déplacements en heure de pointe du soir (17h-18h).

La fréquentation des deux cellules commerciales présentes en front de voirie, soit la brasserie et la pharmacie est exclusivement en lien aux fonctions environnantes. Dès lors, un taux de complémentarité de 100% avec le voisinage est considéré. Le taux de complémentarité est un concept qui traduit le fait que des clients d'un commerce proviennent déjà d'une visite d'un autre commerce, d'un autre équipement (arrêt de transport en commun etc.) ou d'un lieu de travail.

C. Évaluation du nombre de véhicules à l'origine et à destination du site

Sur la base de ce nombre de déplacements tous modes de transports confondus en lien avec les travailleurs du site ainsi que de la part modale en faveur de la voiture comme conducteur à destination du site, le nombre de véhicules en lien avec le site, un jour ouvrable moyen, en heures de pointe, est de +/- 18 véhicules en heure de pointe du matin (8h-9h) et de +/- 16 véhicules en heure de pointe du soir (17h-18h).

5.3.5. Incidences du site sur la mobilité

Aucun changement d'affectation n'est prévu au droit du site visé par le présent rapport d'incidences. Dès lors, la situation projetée est équivalente à la situation existante en termes de flux générés par le site ainsi que de besoins en stationnement.

Pour rappel, les flux générés par le site sont l'ordre de 18 véhicules en heure de pointe du matin (8h-9h) et de 16 véhicules en heure de pointe de soir (17h-18).

5.4. Les domaines social et économique

5.4.1. Contexte socio-économique du site

A titre de rappel, le bâtiment considéré par la demande est un bâtiment du secteur tertiaire avec une fonction de bureau aux étages et des cellules commerciales au rez. L'immeuble est implanté dans le Quartier européen en zone administrative au PRAS. Ce dernier est presque qu'exclusivement constitué d'immeubles de bureaux. Dès lors, les fonctions présentes sur le site s'intègrent au quartier.

D'après les dernières données disponibles auprès de l'IBSA en 2016, le Quartier Européen compte une densité de population très faible à l'échelle de la région de Bruxelles-Capitale. En 2016, la densité de population était de 2.676 habitants par km² pour une moyenne régionale de 7.360,7 hab/km².

Globalement, cette faible densité de population s'explique par la faible concentration de logements et la concentration particulièrement importante de bureaux (fonction administrative dominante). En effet, en 2016, selon l'IBSA, le Quartier Européen était caractérisé par la densité de bureaux la plus élevée de la Région avec près de 2.600.000 m² de bureaux/km² pour une moyenne régionale de l'ordre de 80.000 m² de bureaux/km². Il se situe à proximité d'autres quartiers à forte densité de bureaux à savoir le quartier Royale, Sablon et Notre-Dame aux Neiges. La figure ci-dessous permet de situer ce quartier à l'échelle de la Région.

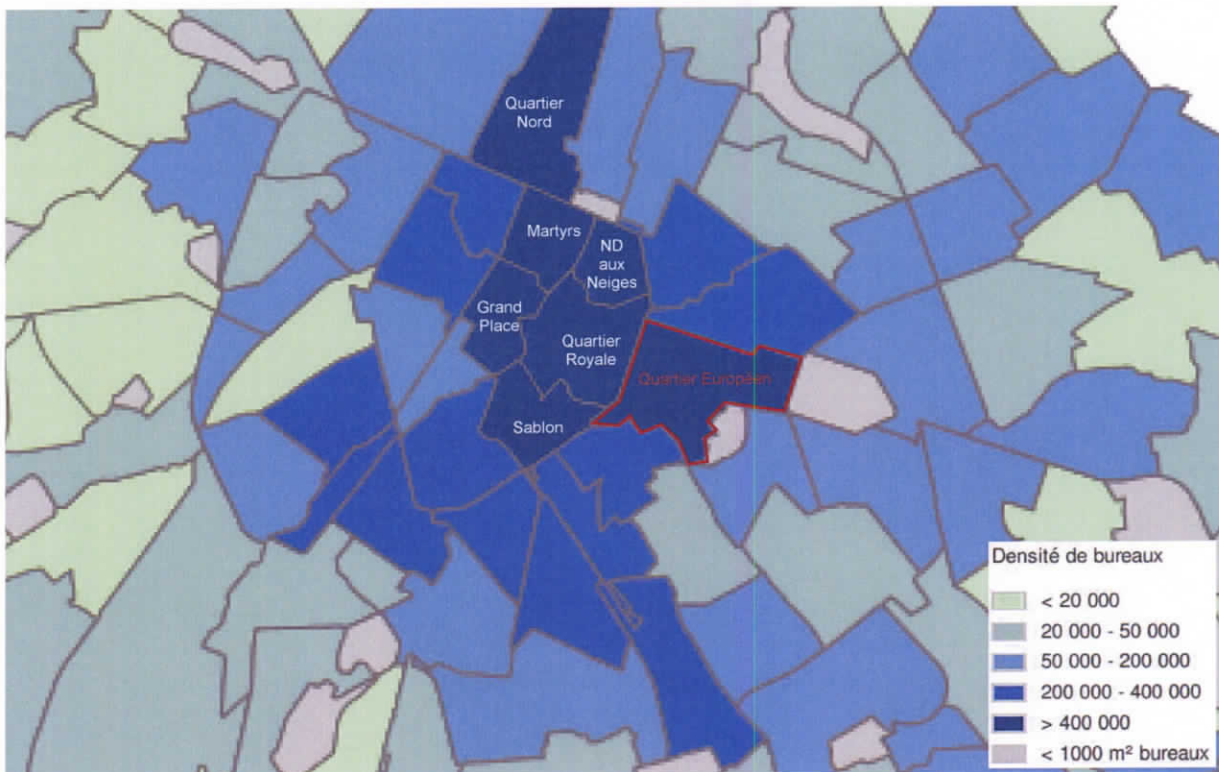


Figure 57 : Densité de bureaux (m²/km²) des quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale (IBSA-Monitoring des quartiers, 2016)

Aucun élément particulier n'est à signaler sur la carte n°5 – Développement économique du PRDD si ce n'est que le site objet de la demande se trouve dans une structure à liseré de noyau commercial. Ceci est cohérent avec la présence d'un HoReCa et d'une pharmacie au rez-de-chaussée du bâtiment.

5.4.2. Occupation actuelle du site

La partie bureau de l'immeuble est actuellement occupé exclusivement par la représentation du Royaume-Uni auprès de l'Union européenne à Bruxelles tandis que les cellules commerciales accueillent une pharmacie et un HoReCa.

Le nombre d'employés présents sur le site en 2018 s'élevait à **220**.

L'immeuble et les activités qu'il héberge sont actuellement sources de retombées financières pour la collectivité (taxe communale perçue sur les surface de bureaux, etc.).

Les occupants de l'immeuble, à l'image des autres travailleurs du quartier, représentent un potentiel de consommation pour les commerces et les services proches et contribuent également à la dynamique du quartier.

La présence au rez-de-chaussée d'un HoReCa et de la pharmacie, génère une offre pour les travailleurs de bureaux du quartier.

5.4.3. Inventaire et évaluation des incidences prévisibles du site

Aucune modification de l'activité socio-économique n'est prévue suite au renouvellement du permis d'environnement actuel. Dès les activités existantes sur le site seront maintenues de même que les emplois qui y sont liés.

5.5. Le sol et les eaux

5.5.1. Inventaire des incidences du site sur le sol et les eaux

5.5.1.1. Le sol

Aucune installation à risque au sens de l'ordonnance sol du 5 mars 2009 n'est à signaler sur le site.

5.5.1.2. Les eaux

Compte tenu de l'affectation du site, les eaux produites sur le site sont essentiellement des eaux usées sanitaires et des eaux de ruissellement provenant des toitures.

5.5.2. Evaluation des incidences du site sur le sol et les eaux

5.5.2.1. Le sol

A. Carte de l'état du sol

En date du 19 avril 2019, la consultation de la carte de l'Etat du sol indique que la parcelle 367R objet de la demande n'est pas reprise à l'Inventaire de l'Etat du sol. Ceci signifie que l'affectation actuelle de la parcelle et ses affectations historiques n'ont pas compris d'activités à risque, et qu'aucune étude de sol n'a été réalisée sur la parcelle.

Cela n'écarte néanmoins pas la possibilité d'une pollution potentielle du sol, par exemple liée à la qualité des matériaux de remblais utilisés sur le site ou à une contamination d'origine extérieure à la parcelle.

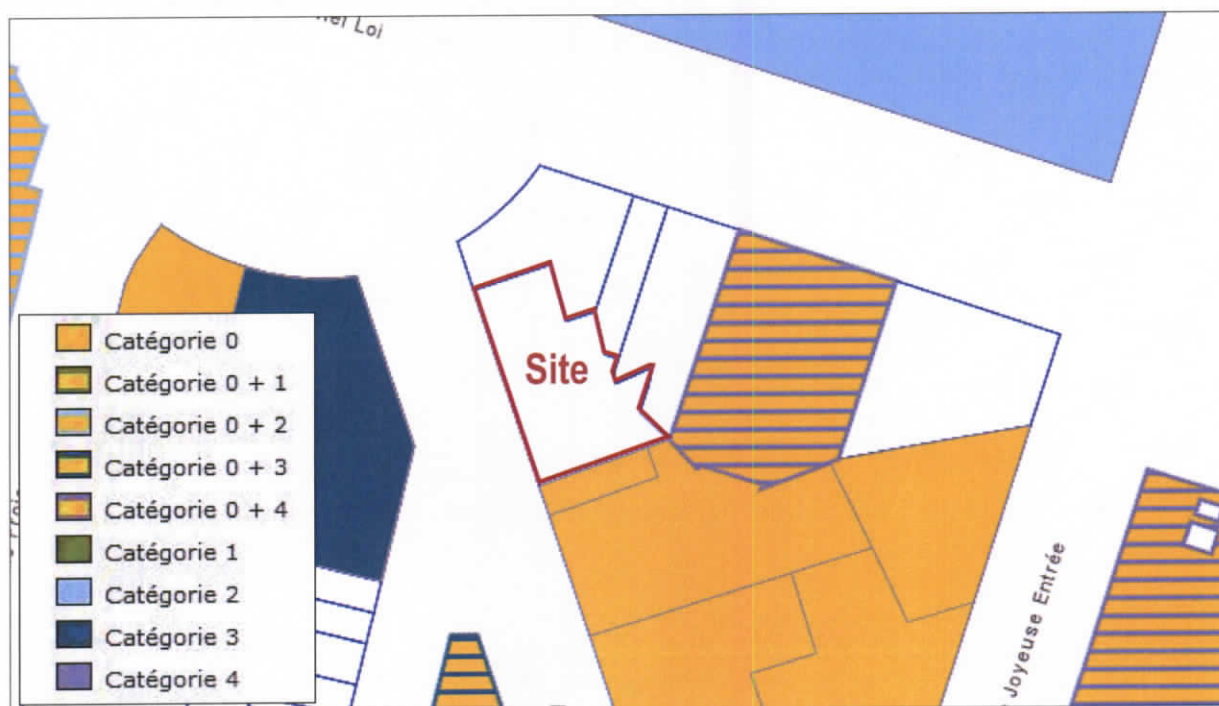


Figure 58 : Extrait de la carte de l'état du sol (Geoportail de BE, 2019)

Les installations de parkings ne sont génératrices que de peu de sources de pollutions pour le sol, à savoir des hydrocarbures en très petites quantités en provenance des véhicules stationnés. L'ensemble des parkings dispose d'un revêtement imperméable en bon état qui limite les risques de pollution du sol en cas de fuites éventuelles, reportant ainsi les éventuels risques vers le réseau d'égouttage (voir infra).

B. Consommations d'eau

La consommation moyenne peut être estimée sur la base de l'occupation du site et sur la base d'une consommation moyenne journalière. La valeur de référence pour une consommation journalière à Bruxelles est de 120 litres d'eau par équivalent habitant (EH) et par jour⁴.

Il est généralement considéré que les employés représentent 1/3 EH⁵. On considère également qu'un visiteur représente 1/50 EH (soit environ 2 personnes sur 5 vont aux WC).

Le site accueille 220 employés dans la partie bureau ce qui correspond à 73,3 EH, engendrant une consommation journalière de 8.800 litres. Le nombre de visiteur n'a pas pu être estimé. Néanmoins, la consommation par visiteur étant très faible, la consommation totale des visiteurs peut être considérée comme négligeable.

Une station de lavage manuel des véhicules est présente au niveau -1. D'après le SMEGREG⁶, le lavage de véhicule engendre une consommation d'eau de 100 à 250 L par véhicule. Le nombre exact de véhicules lavés n'est pas connu. Dès lors, l'hypothèse maximaliste de 5 véhicules lavés par jour est posée. Selon cette hypothèse, la station de lavage génère une consommation journalière de 1.250 L maximum.

Il est considéré une occupation de trois personnes pour la pharmacie et 7 employés pour la brasserie soit 10 employés supplémentaires.

La brasserie possède une capacité de 150 couverts⁷ et réalise deux services par jour. D'après le guide pratique à l'usage des communes relatifs à l'assainissement des eaux usées⁸, un HoReCa produit 1/4 EH par couvert et par jour. De plus, les employés génèrent 1/2 EH par jour. Dès lors, la brasserie engendre une consommation journalière d'environ 9.420 L.

Le tableau ci-dessous résume les consommations évaluées sur le site.

Type d'activités	Nombre [#]	EH/personne ou Consommation en L	EH ou Consommation en L	Consommation [L/J]
Bureaux	220 employés	1/3 EH/pers	73,3 EH	8.796
Station de lavage	5 véhicules	250 L/véh	1.250 L	1.250
Pharmacie	3 employés	1/3 EH/pers	1 EH	120
HoReCa	7 employés 2x150 couverts	1/2 EH/pers 1/4 EH/pers	3,5 EH 75 EH	420 9.000
Total				19.586

Tableau 9 : Estimation du nombre d'EH lié au site (ARIES, 2019)

⁴ SPGE, <http://www.spge.be/de/notion-d-equivalent-habitant-eh.html?IDC=1094&IDD=1368>.

⁵ IBGE, 2008, *Recycler les eaux usées in situ*. Guide pratique pour la construction et la rénovation durable de petits bâtiments.

⁶ SMEGREG, 2005, Guide méthodologique – Analyse et réduction des consommation d'eau dans les établissements tertiaires.

⁷ D'après le gérant du restaurant.

⁸ Aquawal, Guide pratique à l'usage des communes et relatif à l'Assainissement des eaux usées.

La consommation moyenne annuelle peut ainsi être évaluée à ~ 5.600 m³⁹. Celle-ci peut globalement être assimilée aux volumes d'eaux usées produites sur le site.

C. Rejets

Les eaux usées produites sur le site sont uniquement de nature domestique (sanitaires, cuisines, etc.).

Le bâtiment dispose d'un point de rejet au niveau du 1^{er} sous-sol. Celui-ci est raccordé au réseau d'égouttage public passant sous l'avenue d'Auderghem.

Le site ne possède ni bassin d'orage ni de citerne, les eaux pluviales sont directement rejetées à l'égout.

D. Système de traitement des eaux

Les installations de parking ne sont pas équipées de séparateur d'hydrocarbures. A ce sujet, il convient de considérer que le parking est privé et essentiellement à usage des employés et des visiteurs du site. Ceci implique un trafic relativement faible étant donné que la majorité des véhicules arrivent le matin pour repartir le soir, sans effectuer de déplacement en journée. La pollution chronique engendrée peut de ce fait être considérée comme relativement faible. De plus, le revêtement imperméable et en très bon état, limite les risques de pollution. La présence d'un séparateur d'hydrocarbure ne se justifie dès lors pas particulièrement.

La station de lavage des véhicules n'est pas équipée de débourbeur. Or, d'après les conditions d'exploitations spécifiques aux stations de lavage, un débourbeur est obligatoire même lorsque moins de 10 véhicules sont lavés par jour.

⁹ Considérant pour les commerces une activité de 6j/7j et 15 jours de congé par an et pour le bureau 5j/7j.

5.6. Qualité de l'air

5.6.1. Inventaire des incidences prévisibles du projet sur la qualité de l'air

Le site est susceptible de générer les incidences suivantes à l'échelle locale :

- Emission de gaz d'échappement par les voitures liées au site ;
- Emission de gaz de combustion par les chaudières et les autres installations ;
- Risques d'émissions de composés appauvrissant la couche d'ozone par le liquide réfrigérant des groupes de climatisation.

À une échelle plus globale : La production de gaz à effet de serre liée à la production d'énergie par des énergies fossiles.

5.6.2. Evaluation de ces incidences du site sur la qualité de l'air

5.6.2.1. Ventilation

La ventilation de l'immeuble est assurée mécaniquement en pulsion et en extraction (type D) avec récupération partielle de la chaleur. Le bâtiment abrite plusieurs installations de pulsion (GP) et d'extraction d'air (GE) assurant la ventilation des espaces de bureaux, des parkings aux sous-sols et des différents locaux techniques, cuisines, sanitaires et salle de fitness.

Le groupe de pulsion GP1 de 17.310 m³/h assure principalement le renouvellement d'air des bureaux. L'air extrait est ensuite transféré vers le parking via le groupe d'extraction GE1 de 12.305 m³/h. L'air du parking est finalement extrait et rejeté en toiture à l'aide d'un groupe d'extraction GE3 de 14.250 m³/h. D'autres groupes de ventilation assurent l'extraction des sanitaires, salle de fitness et des salles de réunion.

Le tableau ci-dessous synthétise la caractéristique des différents groupes de ventilation présent sur le site.

Pulsion				Extraction			
Groupes	Débit	Fonction	Localisation	Groupes	Débit	Fonction	Localisation
GP1	17.310	Bureaux	+9	GE1	12.305	Bureaux	-3
				GE3	14.520	Parking	+9
GP2	1.814	Bureaux +1	Toiture	GE2	1.635	Bureaux +1	Toiture
GP3	3.200	Salle de réunion +1	+3				
GP4	1.414	Salle de fitness	-1	GE4	1.275	Salle de fitness	-1
				GE2S	3.250	Sanitaires	+9
				GE6	2.900	Kitchenettes	+9

Tableau 10 : Groupes de ventilation sur le site (ARIES 2019)

5.6.2.2. Ventilation des parkings

La ventilation des parkings se fait mécaniquement en pulsion et extraction. Le groupe d'extraction GE1 qui extrait l'air des bureaux pulse l'air dans le parking. Une bouche d'arrivée d'air principale se situe au niveau -3, tandis qu'une arrivée d'air supplémentaire est prévue à chaque niveau de sous-sol. L'extraction est quant à elle réalisée par différentes bouches d'extraction répartie sur l'ensemble du parking.

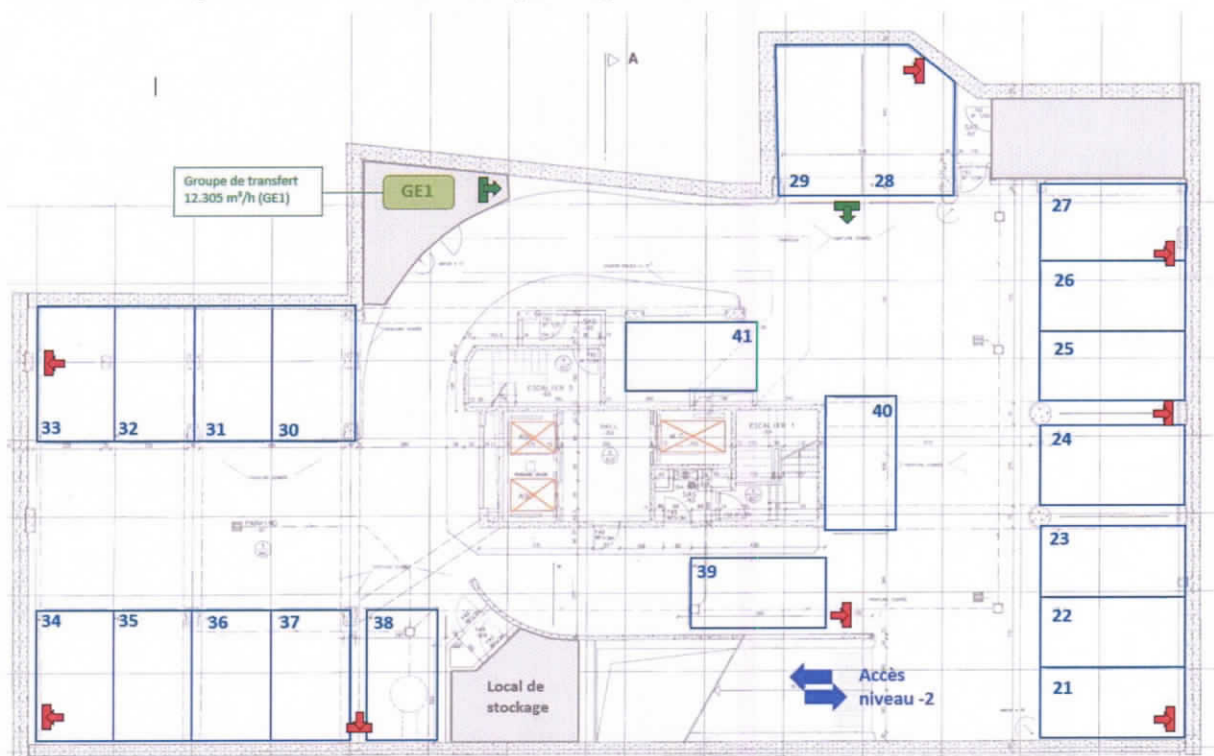


Figure 59 : Ventilation des parkings (ARIES sur fond IMOFO s.a., 1994)

Les critères de débit par véhicules prescrits par Bruxelles Environnement en la matière sont un débit permanent minimum de 60 m³/h par véhicule avec une capacité de ventilation en pointe dont le seuil minimum est fixé à 200 m³/h par véhicule.

En l'occurrence, compte tenu d'un débit d'extraction de 14.250 m³/h pour une capacité maximale attendue de 43 véhicules, le débit par emplacement obtenu est de 286 m³/h. Ce débit est donc supérieur aux prescriptions de Bruxelles Environnement.

5.6.2.3. Nature des rejets émanant du site

Les substances rejetées dans l'air sont les suivantes :

- Air « vicié » pour les bureaux ;
- Gaz de combustion des chaudières (H₂O, CO₂, NO_x, SO_x, etc.) ;
- Air du parking, mélange de l'air « vicié » des bureaux et des gaz d'échappement des voitures.

Le fonctionnement du site a un impact sur la qualité de l'air aux alentours. Cependant, compte tenu des activités présentes sur le site et de la faible capacité de son parking, cet impact est réduit.

5.6.3. Mesures visant à réduire les incidences du site sur la qualité de l'air

Tous les rejets d'air vicié issu de la ventilation hygiénique et technique du bâtiment se situent en toiture à l'exception de la ventilation de la salle de fitness dont la prise et le rejet d'air se fait un niveau du rez dans la cours intérieur. Le débit de ce groupe est relativement faible, à savoir de 1.275 m³/h.

Les fumées des chaudières au gaz sont également évacuées en toiture.

5.7. L'énergie

5.7.1. Inventaire des incidences du site sur l'énergie

Le site est susceptible de générer des consommations d'énergie liées aux postes suivants :

- Chauffage des locaux ;
- Climatisation des locaux ;
- La ventilation des locaux et des parkings ;
- L'éclairage ;
- Les autres équipements techniques liés au fonctionnement du bâtiment : ascenseurs, postes de travail, etc. ;
- La mobilité des travailleurs et visiteurs.

5.7.2. Evaluation des incidences du site sur l'énergie

Le bâtiment objet de la demande est soumis à audit énergétique (consommation pour un immeuble de bureau présentant une superficie plancher supérieure à 3.500 m² et une consommation supérieure à 128 kWh/m²/an). Ce dernier, joint à la demande de PE, analyse ce domaine en détail. Le présent chapitre résume quelques éléments principaux relatifs à l'énergie.

Voir Audit énergétique

5.7.2.1. Consommations en combustibles (gaz)

A. Postes consommateurs de gaz

La production de chaud est assurée par deux chaudières au gaz de 319 kW chacune, installées en 2009.



Figure 60 : Deux chaudières de 319 kW (ARIES, 2019)

B. Analyses des consommations de gaz

Les consommations en gaz ainsi que les émissions moyenne des 3 dernières années, c'est-à-dire 2016, 2017 et 2018 sont illustrées dans le tableau ci-dessous.

	Consommation moyenne finale normalisée	Consommation spécifique	Emissions moyennes
Gaz	333.000 kWh _{pci} /an	51 kWh _{pci} /(m ² .an)	72 t-éq CO ₂ /an

Tableau 11: Consommations de gaz (ARIES 2019)

La consommation spécifique équivaut en moyenne à 333.000 kWh_{pci}/(m².an) et représente 30% des consommations énergétiques totales du bâtiment. La consommation spécifique s'élève quant à elle à 51 kWh/m².an. Elle est 52% plus faible que la consommation moyenne de 106 kWh_{pci}/(m².an) observée en Région bruxelloise pour des bureaux privés alimentés d'une surface inférieure à 10.000 m².

5.7.2.2. Consommations en électricité

A. Postes de consommations d'électricité

A.1. Climatisation

La production de froid principale est assurée par un groupe de refroidissement de 500 kW.

De nombreux groupes splits fonctionnant en pompe à chaleur participent également à la climatisation de certains locaux.

A.2. Ventilation

La ventilation est assurée mécaniquement par plusieurs groupes de pulsion et d'extraction. Ceux-ci sont décrit en détail dans le chapitre « Qualité de l'air ».

Voir chapitre 5.6 : Qualité de l'air

A.3. Eclairage

L'éclairage des bureaux et des parkings est assuré par des tubes TL5 d'une puissance de 49 W avec une puissance spécifique respectivement de l'ordre de 15 W/m² et 2,4 W/m².

Les salles de réunion et les sanitaires sont équipés de fluo compact de 26W pour une puissance spécifique respectivement de l'ordre de 24 et 10 W/m².

A.4. Autres postes de consommations électrique

L'immeuble est également équipé de différents équipements consommateurs d'électricité. Ceux-ci représentent une part moins importantes des consommations.

- Equipements de bureautique ;
- Ascenseurs ;
- Kitchenettes avec boilers, frigos, lave-vaisselle et micro-onde ;
- Boilers électriques pour l'eau des douches.

B. Analyse des consommations électriques

Les consommations ainsi que les émissions moyenne d'électricité des 3 dernières année, c'est-à-dire 2016, 2017 et 2018 sont illustrées dans le tableau ci-dessous.

	Consommation moyenne finale	Consommation spécifique	Emissions moyennes
Electricité	779.000 kWh/an	120 kWh/(m ² .an)	308 t-éq CO ₂ /an

Tableau 12: Consommations en électricité (ARIES 2019)

La consommation électrique du site est de 779.000 kWh_{pci}/(m².an) et équivaut à 70% des consommations énergétiques totales du bâtiment. Ceci représente une consommation spécifique de 120 kWh_{pci}/m².an. Cette consommation est 6% plus faible que la consommation moyenne de 127 kWh_{pci}/(m².an) observée en Région bruxelloise pour des bureaux privés alimentés d'une surface inférieure à 10.000 m².

5.7.3. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet dans ce domaine

Conformément à la réglementation et suite à l'audit énergétique dont le rapport est joint à la demande de permis d'environnement, le demandeur s'engagera à appliquer les éventuelles mesures d'amélioration des performances énergétiques du bâtiment.

Voir Audit énergétique

5.8. Le microclimat

Aucune modification du bâtiment n'est sollicitée, il s'agit d'un renouvellement de permis d'environnement. Il n'y a donc aucune modification susceptible de générer des nuisances en matière d'ombrage et de flux aérodynamiques.

5.9. L'environnement sonore

5.9.1. Cadre réglementaire

Le site est localisé dans une zones administratives au PRAS correspondante à une zone acoustique de type 5.

Les valeurs limites des niveaux de bruit spécifiques aux installations classées et au bruit de voisinage prescrites par l'arrêté du 21 novembre 2002 du Gouvernement de la RBC pour les zones 5 sont :

	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Jour férié
	Valeurs limites L_{sp} (dB(A))							
07h à 19h	45	45	45	45	45	39/45 ^b	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}
19h à 22h	39/45 ^b	39/45 ^b	39/45 ^b	39/45 ^b	39/45 ^b	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}
22 à 07h	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}	33/39 ^{ab}

a : limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

b : limites applicables aux magasins pour la vente de détails

Tableau 13 : Valeurs limites des niveaux de bruit spécifiques aux installations classées et au bruit de voisinage en zone 2

5.9.2. Description de l'environnement sonore

D'après les cartes du bruit des transports, réalisées par Bruxelles Environnement en 2016, l'ambiance sonore générale du quartier est caractérisée par un niveau sonore modérément bruyant. Celui-ci est principalement influencé par le bruit du trafic routier.

La présence du tunnel Loi accueillant une part importante du trafic routier permet de limiter la propagation du bruit routier vers le site. A l'ouest du rond-point Schuman, le niveau de bruit le long de la rue de la Loi, axe de pénétration important en direction du centre-ville, augmente en raison de la mise à l'air du trafic.

Au droit du site, l'environnement sonore est caractérisé principalement par le bruit du trafic routier. La circulation le long de l'avenue d'Auderghem engendre des niveaux de bruit de plus de 70 dB(A) au droit de la façade ouest de l'immeuble.

En intérieur d'ilot, l'environnement sonore est relativement calme et présente des niveaux de bruit inférieurs à 50 dB(A).

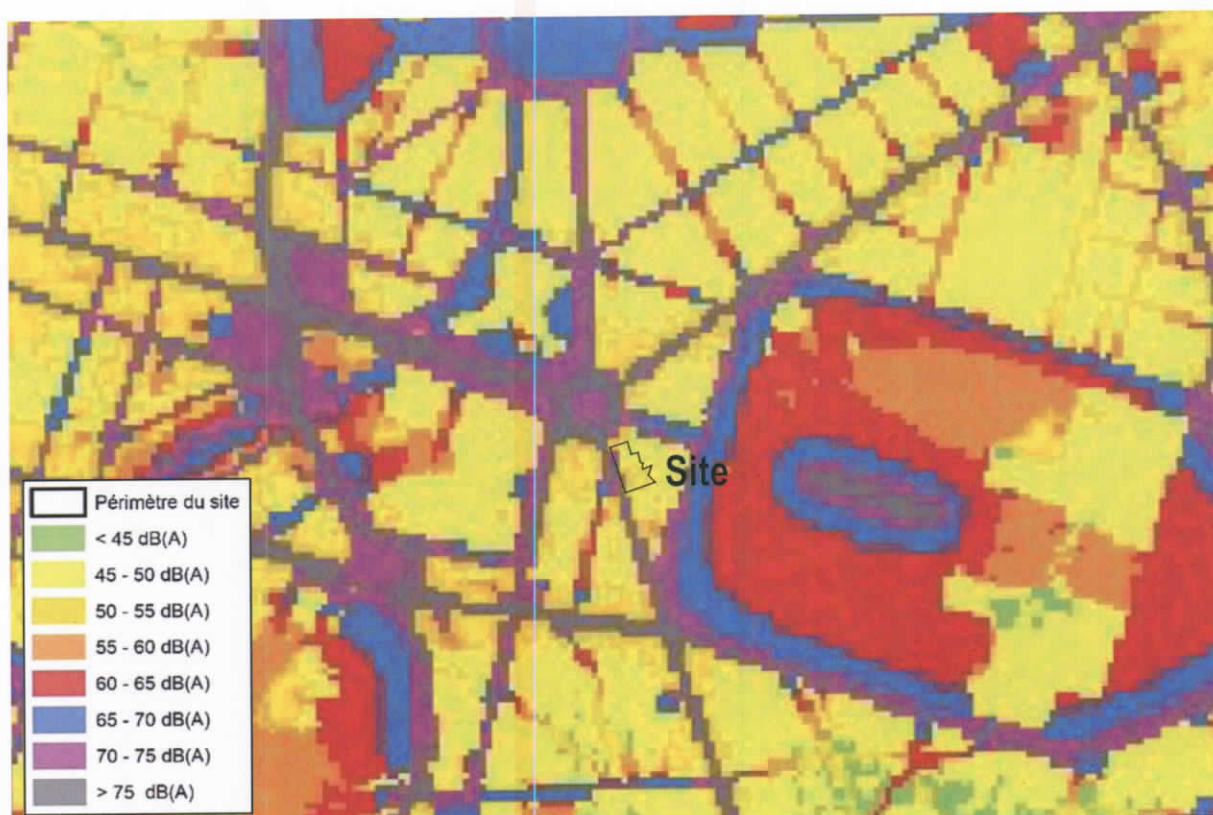


Figure 61 : Carte multi-exposition, L_{den} (Bruit des transports, IBGE, 2016)

5.9.3. Inventaire des incidences du site sur l'environnement sonore

Les seules installations du site susceptibles de générer des nuisances sonores pour le quartier concernent les installations HVAC dans le parking en sous-sol et à l'étage technique ainsi que les mouvements de véhicules engendrés par les activités du site.

5.9.4. Evaluation des incidences sur l'environnement sonore

Les bâtiments les plus proches susceptibles de subir d'éventuelles nuisances sonores émanant du site sont les immeubles de bureaux voisins.

Toutes les installations techniques potentiellement bruyantes, c'est-à-dire les groupes de ventilation, les groupes de froid, les groupes splits ainsi que les chaudières sont soit localisés à l'intérieur du bâtiment, dans des locaux techniques en sous-sol notamment, soit en toiture. Compte tenu du contexte général, ses localisations permettent de limiter l'impact acoustique des installations techniques sur l'espace public et les immeubles voisins.

L'accès au parking se situe le long de l'avenue d'Auderghem et génèrera de manière maximaliste 43 déplacements en heure de pointe. Comparativement, au niveau de bruit, de plus de 70 dB(A), observé sur l'avenue d'Auderghem, les entrées et sorties du parking ne représente pas une source de nuisance acoustique pour le quartier.

5.10. La faune et la flore

5.10.1. Description de la situation existante en matière de faune et de flore

Le site visé n'est situé à proximité d'aucun site Natura 2000 ni d'aucune zone d'intérêt biologique.

La parcelle est entièrement minéralisée hormis l'intérieur de l'îlot qui dispose d'un espace de verdure aménagé et accessible aux occupants du site.

5.10.2. Inventaire et évaluation des incidences sur la faune et la flore

La situation existante n'est en rien modifiée. Dès lors, la demande n'a pas d'impact sur le domaine de la faune et la flore.

5.11. Les déchets

5.11.1. Description de la situation existante en matière de déchets

Compte tenu de l'occupation de l'immeuble, les déchets produits sont majoritairement des déchets de bureaux tels que des papiers et cartons, PMC, déchets tout venant, etc. L'HoReCa produit également une certaine quantité de déchets organiques ainsi que des déchets emballage. La pharmacie produit quant à elle essentiellement des déchets d'emballage.

Le bâtiment de bureau accueille 220 employés. Selon Bruxelles Environnement, le travailleur bruxellois produit en moyenne 249 kg de déchets par an. Le tableau ci-dessous reprend les quantités annuelles produites par employé (équivalent temps-plein) selon les données fournies par Bruxelles Environnement ainsi que la quantité de déchet produite par 220 employés.

Type de déchets	Quantité par employé (kg/an/pers)	Quantité produite sur site (tonne/an)
Déchets « tout-venant »	150	33
Papiers + cartons	80	17,6
PMC	9	1,98
Verres	2	0,44
Autres (déchets dangereux, etc.)	8	1,76
Total	249	54,78

Tableau 14 : Quantité de déchets produits par an par employé pour les différents types de déchets produits (Bruxelles Environnement 2017)

Aucun déchet dangereux spécifique n'est produit sur le site. Les déchets d'entretien (type ampoule, etc.) sont pris en charge par le service d'entretien et stockés dans les locaux servant de débarras.

La collecte des déchets est effectuée tous les jours ouvrables par Bruxelles Propreté. Les conteneurs à roulette sont stockés au niveau -1 et sont montés le long de la rampe pour être évacués au niveau de la rue via l'entrée des véhicules.

5.11.2. Inventaire et évaluation des incidences sur les déchets

La demande n'a pas d'impact sur le domaine des déchets.

5.12. L'être humain

5.12.1. Inventaire des incidences du site sur l'être humain

Les incidences potentielles concernent :

- L'accessibilité au site ;
- La sécurité (prévention incendie, SIAMU, mobilité) ;
- La sécurité des installations techniques ;
- La sécurité subjective, en particulier dans le parking.

5.12.2. Evaluation des incidences du site sur l'être humain

5.12.2.1. Accessibilité au site

A. Contrôle d'accès et gestion de l'accessibilité

Le site est accessible depuis l'espace public uniquement depuis l'avenue d'Auderghem. La façade à front de voirie possède une entrée piétonne pour l'immeuble de bureau, une entrée piétonne pour chacun des deux commerces et une entrée pour les véhicules vers le parking souterrain. En raison de la présence de la représentation du Royaume-Uni auprès de l'Union Européenne dans le bâtiment, l'accès est fortement sécurisé.

L'accès piéton des bureaux est un accès publics. Néanmoins, la porte qui donne vers le sas d'entrée est verrouillée et ne peut être débloquée que par le personnel de sécurité qui peut voir l'espace public à travers les portes vitrées de l'entrée. La porte d'entrée donne sur un hall sécurisé par plusieurs gardes. L'identité des employés est contrôlée à l'aide de leur badge d'accès. Les visiteurs doivent quant à eux s'enregistrer et laisser leurs appareils électroniques à l'entrée, une fouille à l'aide d'un détecteur de métaux est ensuite effectuée.

L'entrée des parkings souterrains, présentée à la figure ci-dessous, se fait via l'avenue d'Auderghem. L'accès en est contrôlé par une porte de garage dont l'ouverture est sécurisée via un système de scanne de badges de sécurité mis à disposition des personnes disposant d'un emplacement de parking. Un poste de garde est prévu à l'entrée à l'intérieur du parking. Les accès piétons au parking se font uniquement depuis le rez-de-chaussée du bâtiment via une cage d'escaliers et un ascenseur.



Figure 62 : Accès au parking depuis l'avenue d'Auderghem (ARIES 2019)

Aucun problème particulier de sécurité n'a par ailleurs été signalé concernant l'exploitation du site.

B. Accessibilité PMR

L'accès principale se fait de plein pied et est donc facilement accessible par les PMR. L'accès aux étages est ensuite possible via un ascenseur.

Les accès aux commerces nécessitent le franchissement d'une petite marche.

5.12.2.2. Prévention incendie

A. Dispositifs liés à la prévention du risque d'incendie

Pour lutter contre le risque d'incendie, le bâtiment est équipé des dispositifs suivants :

- Extincteurs ;
- Hydrants muraux dans les parkings ;
- Détecteurs de CO en état de marche ;
- Éclairage de sécurité ;
- Détection automatique d'incendie ;
- Alarme.

Le sous-sol ne dispose pas d'une hauteur permettant l'accès aux véhicules de secours. La façade principale est à front de voirie et les locaux orientés ouest sont donc accessibles en façade par les pompiers. Un plan d'évacuation est affiché aux étages à proximité des ascenseurs.

Les niveaux de sous-sol disposent d'hydrants muraux et d'extincteurs.

B. Avis SIAMU

Un avis SIAMU est joint à la demande de renouvellement de permis d'environnement de classe 1B en raison du parking de 43 emplacements voitures. Cet avis est favorable sous conditions. Il s'agit de conformer le site à cet avis dont les conditions sont reprises ci-dessous :

- Les plafonds du sous-sol doivent présenter un EI120 ;
- Les locaux de stockage du sous-sol doivent présenter des parois EI120 ainsi qu'un accès équipés soit d'un sas à parois EI120 et portes EI30 soit une porte EI60 ;
- Remise en état du point de vue du compartimentage coupe-feu de la salle de sport ;
- Les traversées des éléments de construction ne pas altérer le degré de résistance au feu ;
- Au niveau -1, a grille coupe-feu doit être refixée ;
- Il y a lieu de faire vérifier l'installation électrique par un organisme agréé.

Voir Avis SIAMU

5.12.2.3. Mobilité

La circulation entre les étages se fait via des trémies de distribution (escaliers et ascenseurs) sécurisés. Dans les niveaux de sous-sol, des rampes mènent du rez-de-chaussée au -1, du -1 au -2 et du -2 au -3. Elles ne permettent la circulation que d'un seul véhicule à la fois. Des miroirs sont installés afin d'augmenter la visibilité des usagers.

Au niveau -1, deux places de stationnement consacrée aux deux roues sont prévues. En plus de ces emplacements, un parking vélos de 20 emplacements est mis à disposition des occupants. Une partie de ce local est toutefois moins facilement accessible par les cyclistes car elle est située sous la rampe d'accès au parking depuis le rez.

5.12.2.4. Sécurité des installations techniques

Les installations techniques sont contrôlées régulièrement. La chaufferie n'est accessible que par les employés en charge de la gestion journalières des installations et est vérifiée régulièrement. Un technicien est appelable au moindre problème sur le site.

5.12.2.5. Sécurité subjective

Le garage dispose d'une porte à fermeture automatique. De plus un gardien est présent à l'entrée du parking, ceci afin d'éviter toute intrusion sur le site lorsqu'il est inoccupé. Des dispositifs, comme des caméras, sas d'entrée, la présence de gardiens, etc., ont un effet dissuasif et renforcent la sécurité subjective du site.

6. Résumé non technique

Le présent rapport concerne la demande de renouvellement de permis d'environnement de classe 1B pour les installations existantes sur un immeuble de bureaux et commerces situé au 2-14, avenue d'Auderghem à 1000 Bruxelles. Ce rapport est requis dans le cadre de la procédure de renouvellement du permis d'environnement (en vertu des articles 7 et 37 de l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement) en raison de la présence d'installations classées de classe 1B c'est-à-dire un parking souterrain (parc de stationnement couvert et/ou non couvert) de 43 emplacements pour véhicules à moteur. La demande de renouvellement de permis d'environnement porte également sur des installations de classe 2 et 3 (chauffage, climatisation et un établissement de lavage de véhicules. Notons qu'aucun changement n'est prévu sur le site, il s'agit de renouveler le permis afin que le bâtiment puisse continuer à être exploité comme actuellement.

Le présent rapport analyse donc l'impact du site sur l'environnement en situation existante. Le demandeur du permis est la société DEKA Immobilien Investment GmbH représentée par le gérant de l'immeuble Jones Lang LaSalle.

En matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, cet immeuble de bureaux occupé principalement par la représentation du Royaume-Uni auprès de l'Union Européenne est situé en zone administrative au PRAS. Il a été construit au début des années 90. Le rez-de-chaussée est occupé principalement par l'accueil des bureaux ainsi que par un HoReCa et une pharmacie. La bâtiment se développe en R+8+T sur la parcelle 367R, les installations techniques sont principalement localisées aux niveau R+8 et T.

Le bâtiment s'intègre au sein du Quartier-Européen marqué par un tissu monofonctionnel de bureaux, à l'exception de quelques commerces qui sont intégrées principalement au rez-de-chaussée. La fonction du bâtiment correspond donc aux fonctions présentes dans les alentours.

En termes de patrimoine, aucun élément sur site ni de ses abords n'est repris à l'Inventaire du patrimoine architectural, archéologique ou naturel.

Au niveau de la mobilité, le site est localisé en zone d'accessibilité A, à moins de 100 mètres au sud de la rue de la Loi. Il bénéficie donc d'une bonne accessibilité routière même si les encombrements aux heures de pointe sur les différents axes à proximité du site sont quotidiens aux heures de pointe. Le site possède également une bonne desserte en transports en commun (à proximité de la gare SNCB et métro Schuman, des nombreux arrêt de bus, etc.). L'avenue d'Auderghem est une voirie aménagée en double sens de circulation avec des pistes cyclables de part et d'autre. Devant le site, des emplacements Corps Diplomatique sont disponibles. Le site dispose de 3 niveaux de parking en sous-sol, accessibles depuis un accès unique donnant sur l'avenue d'Auderghem. Celui-ci possède 43 emplacements de stationnement voitures. Le bâtiment possède également un parking à vélos au niveau -1 composé de 20 pincés-roues. Aucun changement n'est prévu au sein du bâtiment visé par la présente demande. Dès lors, la situation projetée est équivalente à la situation existante en termes de flux générés par le site ainsi qu'en termes de besoins en stationnement.

Les installations techniques potentiellement bruyantes sont localisés dans des locaux techniques ou en toiture ce qui limite leur impact sur l'environnement sonore.

Les rejets d'air vicié issu de la ventilation hygiénique et technique du bâtiment se situent majoritairement en toiture.