



TRAJECT



RAPPORT

COBRACE - CUE B232

**Etude COBRACE
COMMISSION EUROPÉENNE**

Titre : COBRACE – COMMISSION EUROPEENNE B232Cobrace - CUE B232
Client : Commission Européenne

Personne de contact chez le client : Desiderio Rodriguez Robles

Date : 14/08/2019
Version : 1.0
Chef de projet : Jonathan Haynes
Données de contact : jha@traject.be
Auteurs : Jonathan Haynes, Astrid Dujeu



TRAJECT

TRAJECT
Charles de Kerchovelaan 17
9000 Gent
+32 9 312 34 33

btw/tva: BE 0448 394 475

www.traject.be

TRAJECT
Marnixlaan/Avenue Marnix 17
1000 Brussel/Bruxelles
+32 2 321 12 14



TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE GÉNÉRAL AYANT PRÉSIDÉ À LA RÉDACTION DE L'ÉVALUATION	5
1.1	Cadre de l'évaluation environnementale	5
1.2	Historique du dossier	5
1.3	Présentation de la Commission européenne	6
1.3.1	Présentation générale	6
1.3.2	L'origine du personnel	6
1.3.3	La Commission européenne et la mobilité	7
1.4	Groupes de Travail « Mobilité » et « Cobrace »	8
1.4.1	Groupe de Travail « Mobilité »	8
1.4.2	Groupe de Travail « Cobrace »	8
2	LOCALISATION ET SITUATION DU SITE	9
2.1	Localisation et situation générale du site	9
2.1.1	Localisation du site à l'échelle régionale, communale et du quartier	9
2.1.2	Localisation du site eu égard au PRAS	10
2.1.3	Parcelle concernée	10
2.2	Situation du site au regard des zones d'accessibilité en transport en commun définies par le RRU et le COBRACE	11
3	CARACTÉRISATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT ACCESSIBLE AU PUBLIC AUX ABORDS DU SITE	12
3.1	En voirie	12
3.2	Hors voirie	12
4	ANALYSE DE L'ACCESSIBILITÉ DU SITE SELON LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT	14
4.1	Accessibilité en transports en commun	14
4.2	Accessibilité en modes actifs (vélo et marche)	16
4.2.1	A pied	16
4.2.2	A vélo	16
4.3	Accessibilité en voiture	17
5	DESCRIPTION DU SITE	20
5.1	Description du site concerné par la demande	20
5.2	Description des immeubles ou partie d'immeubles en lien avec l'exploitation régulière des parkings	21
5.2.1	Détermination de la superficie de plancher totale du site et de sa répartition par affectations	21

5.2.2	Occupation/ situation locative au droit des différents immeubles ou parties d'immeubles en lien avec l'exploitation régulière des parkings.....	21
5.3	Description des parkings concernés pas la demande.....	25
5.3.1	Capacité et allocation des différentes poches de stationnement recensées sur le site en situation actuelle (ou projetée).....	25
5.3.2	Mode de gestion au droit des différentes poches de parking.....	25
5.3.3	Taux d'occupation des parkings.....	25
6	COMPARAISON SITUATION DE DROIT – SITUATION DE FAIT	26
6.1	Rappel des situations existantes « de droit » sur le site en matière de parkings	26
6.1.1	Selon le(s) autorisation(s) urbanistique(s)	26
6.1.2	Selon le(s) permis d'environnement.....	26
6.2	Comparaison situation de droit – situation de fait – tableau récapitulatif.....	26
7	SYNTHÈSE DE LA DEMANDE EN MATIÈRE D'EMPLACEMENTS DE PARCAGE VIS-À-VIS DES DISPOSITIONS DU COBRACE EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT	27
8	JUSTIFICATION DES EMBLEMES EXCÉDENTAIRES SOLLICITÉS EN DÉROGATION	28
8.1	Discussion sur l'accessibilité réduite au regard des caractéristiques générales de la zone, définie en application de l'article 2.3.53 du présent Code, dans laquelle se situe l'immeuble ou partie d'immeuble.....	28
8.2	Justification des places sollicitées en dérogation en tant que parkings à usage des employés de bureaux.....	28
8.3	Justification des places sollicitées en dérogation en tant que parkings à usage des visiteurs et clients	29
8.4	Justification des places sollicitées en dérogation en tant que parkings à usage de véhicules fonctionnels.....	29
8.5	Justification des places sollicitées pour d'autres motifs.....	30
9	EVALUATION DES IMPACTS SUR LA MOBILITÉ DES EMBLEMES FAISANT L'OBJET D'UNE DEMANDE DE DÉROGATION	31
9.1	Impacts sur le trafic automobile.....	31
9.2	Impacts sur le stationnement	31
9.3	Impacts sur la part modale de la voiture	31
10	ARGUMENTAIRE VISANT À JUSTIFIER DE L'OPPORTUNITÉ DE CONVERTIR UNE PARTIE DU PARKING EN « PARKING PUBLIC » OU « PARKING RIVERAIN »	32
11	RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉVALUATION DES INCIDENCES.....	32



1 CONTEXTE GÉNÉRAL AYANT PRÉSIDÉ À LA RÉDACTION DE L'ÉVALUATION

1.1 CADRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La présente évaluation est réalisée dans le cadre d'une demande de renouvellement de permis d'environnement de classe 1B, relative à un bien situé rue Breydel 4 à 1000 Bruxelles. La demande est introduite par la Commission de l'Union Européenne, titulaire du permis d'environnement et occupant du bien.

En matière de stationnement, la demande de permis d'environnement porte sur :

- 110 emplacements de parking couverts (rub. 68B), dont 3 emplacements voitures transformés en 6 emplacements pour motos.

La présente évaluation est réalisée eu égard à l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, compte tenu du fait que le nombre de places de stationnement sollicitées dépasse de plus de 10 emplacements le nombre d'emplacements autorisés.

1.2 HISTORIQUE DU DOSSIER

12/1994 : Octroi d'un permis d'environnement de classe 1B

En décembre 1994, un permis d'environnement de classe 1B est octroyé à la société White Park sa en vue d'exploiter un immeuble de bureaux (rue Breydel 2 à 10 et Belliard 230 à 238) comprenant un garage-parking de 109 emplacements, ainsi que des installations classées inhérentes à ce genre d'exploitation.

Le permis a été accordé pour une période de 10 ans, avec possibilité de prolongation pour deux périodes successives de 10 ans.

04/2005 : Prolongation du permis d'environnement de classe 1B

Une prolongation du permis d'environnement de 1994 est octroyée à la Commission européenne en date du 28 avril 2005. Le permis est valable pour une durée de 15 ans et arrive à échéance en date du 02 décembre 2019.

2005 : Extension du permis d'environnement de classe 1B

En 2005, une extension du permis d'environnement est sollicitée et octroyée à la Commission européenne en vue de l'exploitation d'un groupe de froid.

2009 : Extension du permis d'environnement de classe 1B

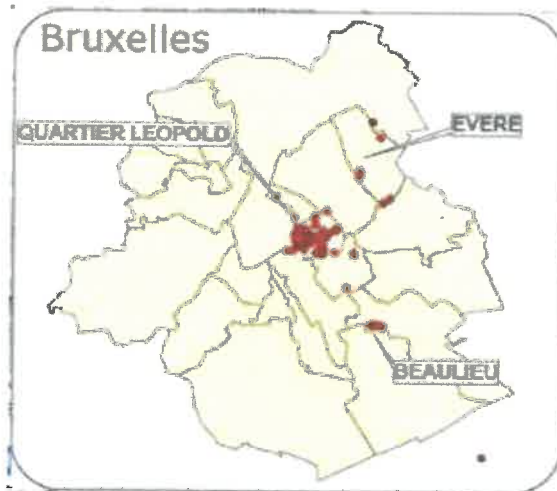
En 2009, une nouvelle extension de permis d'environnement est sollicitée et octroyée à la Commission européenne. Celle-ci porte sur l'installation d'une citerne à fuel.

1.3 PRÉSENTATION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

1.3.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

La Commission européenne est la branche exécutive de l'Union européenne. Politiquement indépendante, elle est chargée d'élaborer des propositions législatives et met en œuvre les décisions du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne.

La Commission européenne se compose d'une cinquantaine de directions générales et services répartis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale au sein d'une septantaine de bâtiments, dont la grande majorité se concentrent dans le dit « Quartier européen » ou « Quartier Léopold ». Au total ce sont environ 26.000 personnes qui travaillent à la Commission (dont 5.000 en agences).



Le bâtiment Breydel 4, faisant l'objet de la présente évaluation, est pour sa part situé rue Breydel, au sein du quartier européen. Ce bâtiment est occupé par la DG Santé - ce service de la Commission est chargé de mener la politique de l'UE concernant la santé et la sécurité alimentaire, et de suivre la mise en œuvre de la législation dans ces domaines. Le bâtiment abrite environ 500 personnes.

1.3.2 L'ORIGINE DU PERSONNEL

Le graphique ci-dessous, réalisé dans le cadre du Groupe de Travail « Mobilité » (cf. ci-après), reprend la zone d'habitat privilégiée des employés de l'ensemble des institutions européennes, une donnée importante dans le cadre de la présente étude. Il montre que cette zone se situe globalement dans la partie sud-est de la Région de Bruxelles-Capitale, et s'étend dans sa périphérie sud-est (dans un rayon de 25 km).

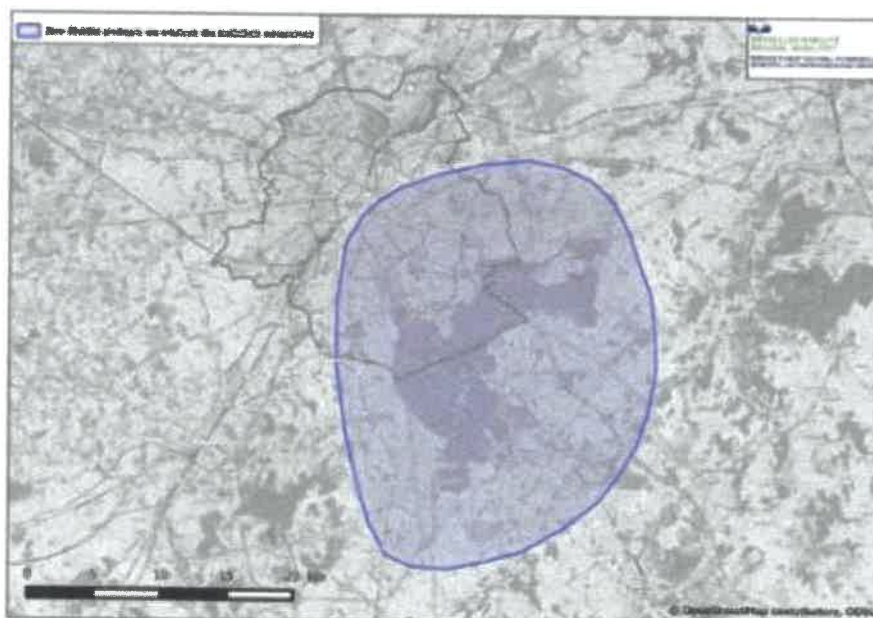


Figure 1 : Zone d'habitat privilégiée des employés des institutions européennes

Source : Groupe de Travail « Mobilité » (2017)

A noter qu'un peu moins de 70% des employés habitent au sein de la Région, et environ 30 % en dehors de celle-ci.

1.3.3 LA COMMISSION EUROPÉENNE ET LA MOBILITÉ

Depuis plus de 10 ans, à travers différents plans de mobilité, la Commission européenne encourage la mobilité durable et son personnel à utiliser les moyens de transport les plus efficaces et écologiques pour ses déplacements, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail ou de déplacements professionnels, et donc à l'utilisation des transports publics ainsi que des modes actifs de déplacement (vélo, marche) au détriment du véhicule privé individuel.

Cela s'est traduit par une évolution progressive des habitudes de transport du personnel vers les modes de déplacements plus durables, avec des résultats particulièrement positifs. En effet, le pourcentage du personnel de la Commission européenne qui vient travailler en voiture a diminué de 50% en 2006 à 30% (chiffres PDE 2017 consolidés pour les 5 sites de la CE), contre une moyenne de 36% pour les entreprises et organisations de plus de 100 travailleurs basés en Région bruxelloise (données PDE 2014). Et près de 90% des déplacements professionnels du personnel de la Commission se font via des modes de déplacement durables (transport en commun ou modes actifs ou voiture électrique), contre une moyenne d'environ 50% pour l'ensemble de la Région bruxelloise.

Pour ses efforts en matière de politique cyclable, la Commission a notamment obtenu un « Bike Brussels Awards » lors de la première édition du « Bike Brussels » qui s'est déroulée en septembre 2017.

La Commission ambitionne de continuer d'améliorer ce bilan via notamment un nouveau plan de mobilité qui est en préparation et qui prévoit de renforcer les incitants actuels à l'utilisation des modes de déplacement plus durables et multimodaux, qui sont principalement les suivants :

- Participation aux frais de transport en commun (qui implique un accès limité aux parkings de la Commission) ;
- Mise à disposition de tickets STIB pour des déplacements de service à Bruxelles ;
- Vélos de service disponibles dans la plupart des bâtiments pour des déplacements entre bâtiments (y compris vélos électriques) ;
- Infrastructures pour cyclistes (douches et vestiaires) ;
- Formations vélo et campagnes régulières de promotion du vélo (Bike project, bike experience, semaine de la mobilité, green week, etc.) ;
- Infrastructures pour le chargement des véhicules électriques (voiture, scooter, vélo) avec fourniture d'électricité verte ;
- Site/plateforme dédié au covoiturage ;
- Remplacement progressif du parc de véhicules de service par des véhicules électriques (et/ou hybrides) ;
- Etc.

Par ailleurs, en vue de mettre en place une politique de déplacements domicile-travail efficace et la plus durable possible au niveau des Institutions européennes implantées en Région de Bruxelles-Capitale, un Groupe de Travail « Mobilité », piloté par le Commissariat à l'Europe et aux Organisations internationales (CEOI), a été mis en place (cf. ci-après).

1.4 GROUPES DE TRAVAIL « MOBILITE » ET « COBRACE »

1.4.1 GROUPE DE TRAVAIL « MOBILITÉ »

Dans le but de mettre en place une politique de déplacements domicile-travail efficace et la plus durable possible au niveau des Institutions européennes implantées en Région de Bruxelles-Capitale, un Groupe de Travail « Mobilité », piloté par le Commissariat à l'Europe et aux Organisations internationales (CEOI), a donc été mis en place. Ce dernier qui regroupe des représentants des Institutions européennes, la STIB, la SNCB et Bruxelles Mobilité, vise à :

- Analyser l'accessibilité des immeubles des Institutions européennes à partir des lieux de résidence de leurs employés :
 - Mener une politique de déplacement s'appuyant sur l'accessibilité objective des immeubles ;
 - Apporter des améliorations quant à l'offre des transports en commun s'appuyant sur une demande de mobilité réelle ;
 - Evaluer l'accessibilité des implantations de bureaux dans le futur ;
- Alimenter le groupe de travail COBRACE (cf. ci-après).

Les analyses effectuées dans le cadre de ce Groupe de Travail alimenteront le présent rapport.

1.4.2 GROUPE DE TRAVAIL « COBRACE »

A titre informatif, un Groupe de Travail « COBRACE » pour la Commission a été créé à la demande des Institutions européennes, formulée lors de la réunion du Gouvernement régional avec les représentants des Institutions européennes au mois d'octobre 2017.

L'objectif de ce groupe de travail est d'analyser l'impact de l'application COBRACE (surtout en termes de possibles pertes d'emplacements de voiture pour les employés) lorsqu'un permis d'environnement arrive à échéance et d'aider la Commission à l'anticiper. Dans le cadre de ce Groupe de Travail, la Commission demande que le caractère spécifique de ses activités puisse être pris en compte. De même, elle souhaite que les efforts déjà réalisés soient pris en compte et de synchroniser l'évolution des offres de transports alternatifs et les conclusions de ce Groupe de Travail avec la mise en œuvre du COBRACE.

2 LOCALISATION ET SITUATION DU SITE

2.1 LOCALISATION ET SITUATION GENERALE DU SITE

2.1.1 LOCALISATION DU SITE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE, COMMUNALE ET DU QUARTIER

Le site visé par la présente étude est localisé sur le territoire communal de la Ville de Bruxelles dans le quartier européen. Ce quartier, situé à l'est de la petite ceinture, à proximité du centre historique de Bruxelles, compte une population relativement peu dense au regard de la moyenne régionale. Il se caractérise par ses fonctions presque exclusivement administratives. Selon les dernières données disponibles, la part de la surface plancher non affectée à du logement y est de près de 94 % (pour une moyenne régionale de 40 %). Cela se traduit par une demande en stationnement particulièrement concentrée la semaine, pendant les heures de bureau.

Le bâtiment B232 de la Commission européenne est situé plus précisément à l'angle de la rue Breydel et de la rue Belliard.

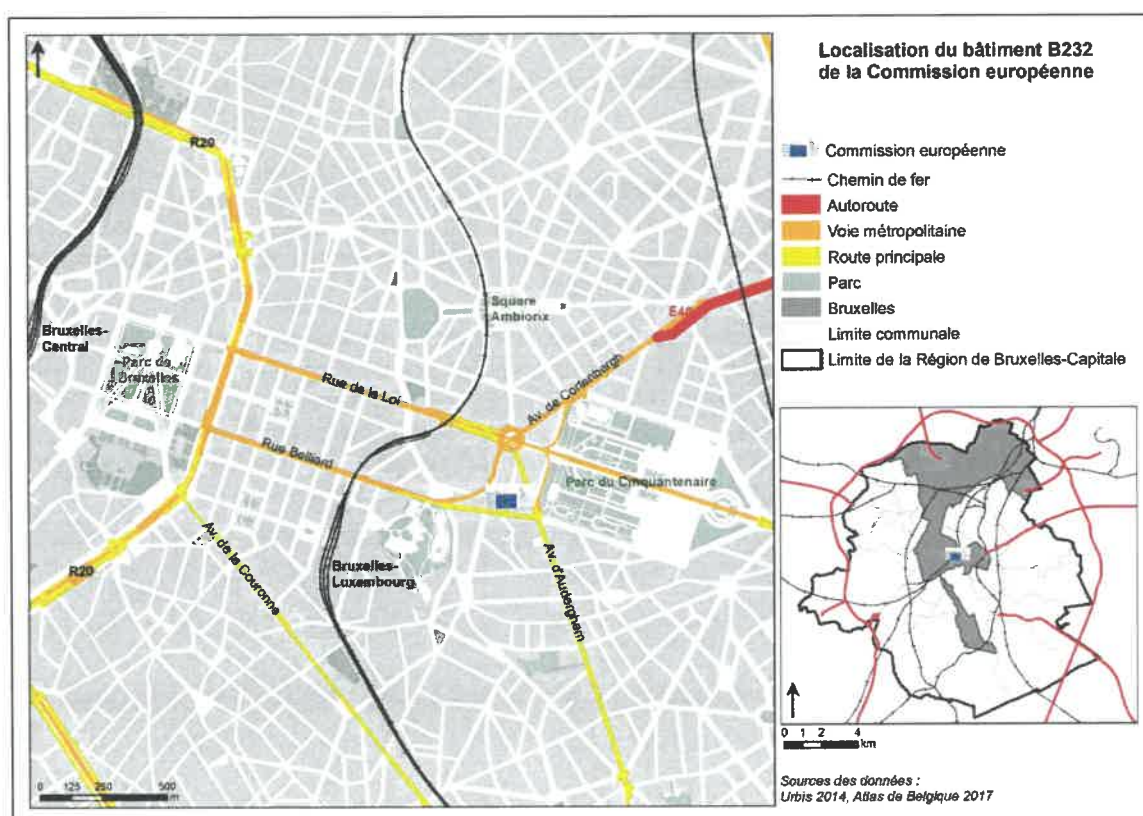


Figure 2 : Localisation générale du site

2.1.2 LOCALISATION DU SITE EU ÉGARD AU PRAS

Le quartier européen se caractérise par de nombreux îlots repris en « zone administrative » au PRAS. C'est le cas d'une partie de l'îlot dans lequel se trouve le bâtiment B232. Le reste de l'îlot est repris en « zone de forte mixité ».

Etant situé en bordure du quartier européen, dans les environs du site, et plus particulièrement à l'est de celui-ci, de multiples îlots sont affectés à d'autres choses que le bureau, et notamment à l'habitation. Le parc du Cinquantaire est également situé à proximité.



Figure 3 : Localisation du site au regard du PRAS

2.1.3 PARCELLE CONCERNÉE

Une parcelle cadastrale est concernée par la demande de permis d'environnement. Il s'agit de la parcelle 477M18, occupée par le bâtiment de la Commission européenne. Ce bâtiment présente un gabarit R+6, avec 3 niveaux de sous-sols.



Figure 4 : Parcelle concernée par la demande

Sources : Google Maps, BruGIS

2.2 SITUATION DU SITE AU REGARD DES ZONES D'ACCESSIBILITE EN TRANSPORT EN COMMUN DEFINIES PAR LE RRU ET LE COBRACE

Le bâtiment de la Commission européenne se situe en **zone A** selon la définition des zones d'accessibilité du RRU (zone A = très bien desservie, zone B = bien desservie, zone C = moyennement desservie).



Figure 5 : Localisation du site au regard des zones d'accessibilité en transport en commun

Source : BruGIS

Selon l'article 2.3.53 du COBRACE, compte tenu de la localisation du site en **zone d'accessibilité A** et au vu de la superficie de plancher de **11.709m²**, le nombre maximal d'emplacements autorisés pour le bâtiment de la Commission est de **60 places** de stationnement pour son activité de bureau.

3 CARACTÉRISATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT ACCESSIBLE AU PUBLIC AUX ABORDS DU SITE

3.1 EN VOIRIE

Offre en stationnement

Dans un rayon de plus ou moins 300m (soit environ 5min à pied) depuis le site étudié, l'offre en stationnement (non réservé) peut être estimée à environ 325 places. Dans la plupart des rues avoisinantes, le stationnement est autorisé des deux côtés de la voirie.

Toutefois, comme vu ci-après, la pression en stationnement dans le quartier limite fortement les possibilités de parking en voirie, qui est de plus essentiellement « accessible » aux visiteurs.

Gestion du stationnement

Le bâtiment B232 se trouve dans un secteur essentiellement repris en zone verte, c'est-à-dire que le stationnement y est payant (1,5€ pour une heure, 4€ pour 2 heures et 7€ pour 3 heures) pour une durée maximum de 3h du lundi au dimanche de 9 à 18h.

L'offre en stationnement est donc essentiellement « accessible » aux visiteurs de la Commission européenne, mais pas à son personnel.

Pression en stationnement

La pression en stationnement dans le quartier est assez forte, en attestent les photos ci-dessous prises lors d'une visite de terrain faite par Traject le 5 juin 2018 aux alentours de 14h.



3.2 HORS VOIRIE

Aucun parking public (hors voirie) ne se trouve à moins de 500 mètres du site. Trois parkings se trouvent à un peu moins d'une dizaine de minutes à pied, tous gérés par Be-Park :

- Schuman – Institution Européenne, chaussée d'Etterbeek ;
- Schuman – Berlaymont, boulevard Charlemagne ;
- Schuman – Martin's Brussels, boulevard Charlemagne.

En résumé, les possibilités de stationnement en voirie sont très limitées étant donnée la pression en stationnement qui y règne, et ce, même si le site se trouve dans une zone réglementée (zone verte). Le fait que le stationnement dans les environs du site soit payant et limité dans le temps s'avère en outre peu propice au stationnement des employés. Aucun parking public ne se trouve à moins de 500m du site.



4 ANALYSE DE L'ACCESSIBILITÉ DU SITE SELON LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT

4.1 ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS EN COMMUN

Accessibilité générale en transports en commun
































Pour rappel, le bâtiment considéré est situé en zone d'accessibilité A ce qui correspond à la zone la mieux desservie en transports en commun. Il se trouve notamment à un peu plus de 5 minutes à pied de la station de métro et de la gare de Bruxelles-Schuman.

Lignes s'arrêtant à proximité du site

Les cartes ci-dessous localisent le site visé par la présente étude au regard des différents réseaux de transport en commun.



Le tableau ci-dessous reprend les différentes lignes de transport en commun s'arrêtant à proximité du site (<10 minutes à pied pour les transports publics urbains).

	Ligne	Destination	Fréquence	Arrêt/gare	Distance
		Alost – Schuman – Mérode – Vilvorde	1/h/sens		
		Grammont – Hal – Schuman – Malines	1/h/sens		
		Bruxelles – Ottignies – Louvain-la-Neuve	1/h/sens		
		Louvain – Schuman – Braine-l'Alleud	1/h/sens	Bruxelles-Schuman	 7min - 500m
		Schaerbeek – Ottignies	3/l/sens		
	+ Connexions régulières avec les gares de : Charleroi, Liège, Zaventem, Dinant, Arlon & Luxembourg				
		Hal – Mérode – Muizen – Malines	1/h/sens	Mérode	 8min
		Gare de l'Ouest – Stockel	'5min HP*	Schuman	 4min - 300m
		Erasmus – Herrmann Debroux	'5min HP		
		Brussels Airport - Luxembourg	'12min HP	Froissart	 2min - 150m
		Trône - Montgomery	'15min		
		Gare du Midi – Andromède	'12min HP		
		Schuman – Konkel	'12min		
		Ambiorix – Uccle Calevoet	'10min		
		Porte de Namur – Maes	'12min	Nerviens	 3min - 220m
		Hôpital Etterbeek-Ixelles – Bordet Station	'8:30 HP	Parc Léopold	 5min - 300m
		Brussels Airport – Brussels City	'20min	Schuman	 5min - 400m
		Kraainem – Schuman	'12min HP		
	Porte de Namur – Saint-Anne	'6min HP	Etangs	 8min - 600m	
	Porte de Namur – Machelen	'5min HP	Maelbeek	 10min - 700m	

*HP : en heures de pointe

Offre en soirée

Une attention particulière est apportée à l'offre en soirée, étant donné qu'une partie du personnel quitte le bureau après 18h, voire même après 19 ou 20h. A titre indicatif, selon l'étude réalisée dans le cadre du Groupe de Travail « Mobilité » et portant sur l'ensemble du personnel des Institutions européennes, 33 % du personnel quitte le bureau entre 18h et 19h, 13 % après 19h et 3% après 20h.

Il en ressort que l'offre en soirée diminue globalement :

- En ce qui concerne l'offre ferroviaire, l'offre est moins importante en soirée (qu'en heures de pointe) du fait de l'absence des relations P (« Pointe »), et du fait que certaines lignes S ne circulent plus au-delà d'une certaine heure. C'est le cas de la ligne S4 dont le dernier départ est à 17h36 (vers Vilvorde) et 19h24 (vers Alost). Les trains S8 – qui permettent une desserte de la périphérie sud-est de la Région – circulent quant à eux encore après 22h (et toujours à la même fréquence).
- En ce qui concerne l'offre générale de la STIB, elle diminue graduellement à partir de 18h, et plus significativement à partir de 20h. Si les lignes de métro maintiennent de bonnes fréquences de passage en soirée, soit après 20h (un métro toutes les 10'), le recours aux transports publics peut s'avérer délicat pour le personnel travaillant au-delà de 18h (et plus encore au-delà de 19h00) et devant effectuer une correspondance avec d'autres lignes.

4.2 ACCESSIBILITE EN MODES ACTIFS (VELO ET MARCHÉ)

4.2.1 A PIED

Aménagements piétons autour du site

Le site étant localisé dans un tissu urbain dense, le réseau de voiries desservant le quartier est logiquement pourvu de trottoirs. Ceux-ci présentent en général une dimension confortable ($\geq 1,50\text{m}$) et sont en bon état. A noter également que des passages pour piétons équipent les principaux carrefours.

Le site dispose donc d'une relativement bonne accessibilité à pied, pour les personnes s'y rendant depuis le quartier ou depuis les principaux arrêts de transport en commun.

4.2.2 A VÉLO

Localisation au regard du réseau d'itinéraires cyclables régionaux

Le site visé est localisé non loin du Pentagone qui concentre nombre d'itinéraires cyclables régionaux (ICR). De nombreux itinéraires sillonnent d'ailleurs le quartier :

- L'ICR MM (Pont Van Praet – Forêt de Soignes) emprunte la rue Froissart ;
- Les ICR 2 (Gare Centrale – Woluwe-St-Lambert), 3 (Gare Centrale – Woluwe-St-Pierre) et 4 (Gare Centrale – Woluwe – Rouge Cloître) empruntent la rue de la Loi.

Plusieurs itinéraires du Réseau Express Vélo transitent également par le quartier, notamment par l'avenue d'Auderghem et la rue de la Loi.

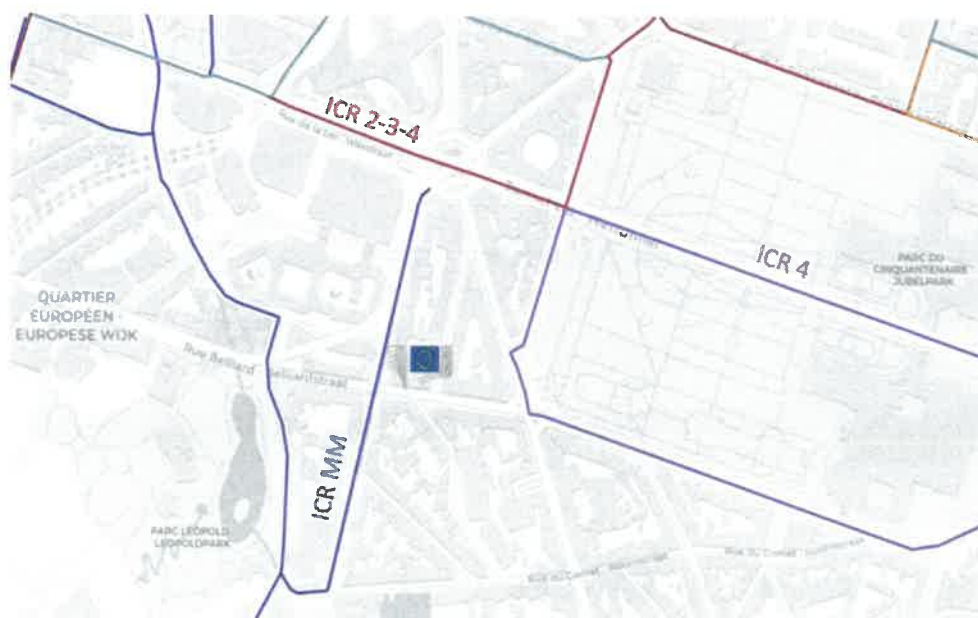


Figure 6 : Réseau ICR dans les environs du site

Source : Mobigis

Aménagements cyclables à proximité du site

La rue Breydel est une voie en Sens Unique Limité (SUL) qui permet donc une circulation à double sens des cyclistes. Dans les environs du site, la présence et le type d'aménagement sont variables. L'avenue d'Auderghem dispose par exemple de piste cyclable de part et d'autre de sa chaussée, alors que la rue de Belliard est dépourvue d'aménagement.



A noter que la rue de la Loi, par laquelle passe plusieurs itinéraires cyclables régionaux et appartenant au réseau de voies métropolitaines, est équipée d'une piste cyclo-piétonne (D9) de chaque côté de la voirie. Des feux rouges pour cyclistes sont également disposés à chaque carrefour. Toutefois, la cohabitation entre cyclistes et piétons sur cette voirie n'est pas idéale et même dangereuse à cet endroit étant donné, d'une part, la faible largeur de l'espace cyclable et, d'autre part, le flux (assez conséquent) de piétons et cyclistes, en particulier durant les périodes de pointe. Plusieurs accidents de travailleurs de la Commission (piétons) ont d'ailleurs eu lieu avec des cyclistes rue de la Loi. La Commission, dans ses efforts de promouvoir les déplacements à vélo parmi son personnel, insiste auprès des autorités régionales sur la nécessité de développer le réseau de pistes cyclables et d'en améliorer la sécurité et la disponibilité. La mauvaise qualité de l'air rue de la Loi, n'est pas non plus de nature à inciter à s'y déplacer à vélo (et à pied).

Stations Villo!



Trois stations Villo! se trouvent à moins de 5 minutes de marche du bâtiment :

- Kortenbergh (40 bornes) ;
- Parc Cinquantaire (35 bornes) ;
- Jean Rey (33 bornes).

L'offre Villo! est donc assez conséquente dans les environs du site.

Figure 7 : Offre Villo! à proximité du site

Source : Mobigis

4.3 ACCESSIBILITÉ EN VOITURE

Localisation du site au regard du réseau routier

Indépendamment des conditions de circulation, le site dispose d'une assez bonne accessibilité automobile tant à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale, qu'à une échelle suprarégionale du fait :

- Qu'il est situé à proximité du réseau métropolitain (rue Belliard, rue de la Loi) ;
- Que dans le quartier, ce réseau permet une connexion rapide avec le réseau autoroutier (E-40).

A noter que le parking du bâtiment B232 est accessible via la rue Breydel, une voie de quartier (en sens unique vers la rue Belliard).



Figure 8 : Localisation du site au regard du réseau routier – Source : Mobigis

Conditions de circulation dans les environs du site

Les figures ci-dessous permettent de se faire une idée des conditions de circulation durant les heures de pointe du matin et du soir dans les environs du site visé.



Figure 9 & Figure 10 : Conditions de circulation dans les environs du site durant les heures de pointe du matin (g.) et du soir (dr.) - Source : Google Traffic

Durant ces périodes, les conditions de circulation sur les principaux axes de circulation desservant le quartier peuvent être qualifiées de denses. En dehors de ces périodes, le trafic reste important sur la rue Belliard mais se fluidifie sur la petite ceinture et le ring, rendant le site plus aisément accessible en voiture.

En synthèse, le site dispose d'une très bonne accessibilité en transports en commun, de par sa proximité avec la station de métro Schuman, avec la gare de Bruxelles-Schuman, et le point d'arrêt Mérode. Néanmoins, l'offre générale de la STIB diminue graduellement à partir de 18h, et plus significativement à partir de 20h, ce qui n'est pas sans conséquence pour le personnel quittant le bureau au-delà de ces heures, en particulier pour le personnel devant effectuer une correspondance avec d'autres lignes (bus et tram).

Le site dispose également d'une relativement bonne accessibilité à vélo. Le quartier est desservi par plusieurs itinéraires cyclables, notamment ceux provenant de l'est et du sud-est de la Région. La cohabitation entre cyclistes et automobilistes rue Belliard n'est pas idéale. De même que la cohabitation entre les cyclistes et piétons n'est pas toujours évidente rue de la Loi.

L'accessibilité à pied peut être qualifiée de relativement bonne pour les personnes s'y rendant depuis le quartier européen ou depuis les principaux arrêts de transports en commun situés à proximité.

Enfin, en dehors de toute considération relative aux conditions de circulation, le site visé jouit d'une assez bonne accessibilité automobile. Durant les heures de pointe, de par la densité du trafic sur les principaux axes de circulation, l'accessibilité du site est plus délicate.

5 DESCRIPTION DU SITE

5.1 DESCRIPTION DU SITE CONCERNÉ PAR LA DEMANDE

Pour rappel, le site concerné par la présente évaluation occupe une seule parcelle cadastrale se situant à l'angle de la rue Breydel et de la rue Belliard. Le bâtiment, qui présente un gabarit R+6 est affecté à des activités de bureau et occupé par la Direction Santé de la Commission européenne.

En sous-sol, le bâtiment abrite 3 niveaux de parking, qui comprend 110 emplacements (dont 3 emplacements voitures transformés en 6 emplacements pour motos), ainsi que 75 emplacements de parking pour vélos. L'accès à ce-dernier se fait via la rue Breydel, que ce soit pour y rentrer ou pour en sortir.

L'accès piéton au bâtiment se fait également via la rue Breydel.

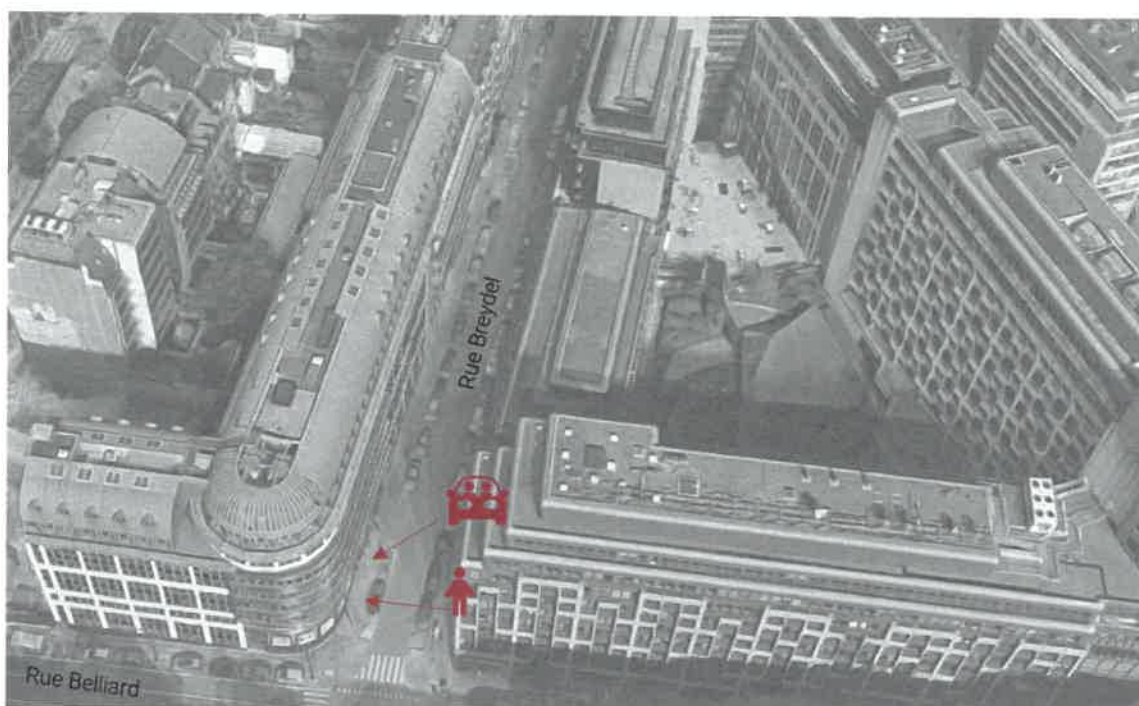


Figure 11 : Localisation des accès au site – Source : Google Maps (fond de plan)

5.2 DESCRIPTION DES IMMEUBLES OU PARTIE D'IMMEUBLES EN LIEN AVEC L'EXPLOITATION RÉGULIÈRE DES PARKINGS

5.2.1 DÉTERMINATION DE LA SUPERFICIE DE PLANCHER TOTALE DU SITE ET DE SA RÉPARTITION PAR AFFECTATIONS

5.2.1.1 RAPPEL DE LA DÉFINITION DE LA SUPERFICIE DE PLANCHER

Pour rappel, selon l'article. 2.351. §9°) du COBRACE :

« Superficie de plancher :

Totalité des planchers mis à couvert et offrant une hauteur libre d'au moins 2,20m dans tous les locaux à l'exclusion des locaux situés sous le niveau du sol qui sont affectés au parcage, aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts »

5.2.1.2 MODE DE CALCUL DE LA SUPERFICIE DE PLANCHER DU SITE ET RÉPARTITION PAR AFFECTATIONS

La superficie de plancher du bâtiment B232 est de 11.833 m² (affectés à du bureau).

Étant donné que le site se situe dans une zone d'accessibilité A et au vu de la superficie plancher, le nombre d'emplacements de stationnement théoriquement autorisés par le COBRACE pour le bâtiment s'élève à 60.

5.2.2 OCCUPATION/ SITUATION LOCATIVE AU DROIT DES DIFFÉRENTS IMMEUBLES OU PARTIES D'IMMEUBLES EN LIEN AVEC L'EXPLOITATION RÉGULIÈRE DES PARKINGS

5.2.2.1 LE PERSONNEL

Occupation moyenne du bâtiment

Au cours des 6 dernières années, le bâtiment a été occupé en moyenne par près de 500 personnes travaillant pour la Commission européenne. L'occupation moyenne a varié annuellement de 471 à 537 personnes. Le pic d'occupation mensuelle a été de 543 personnes (moyenne au cours des mois de mars et octobre 2012).

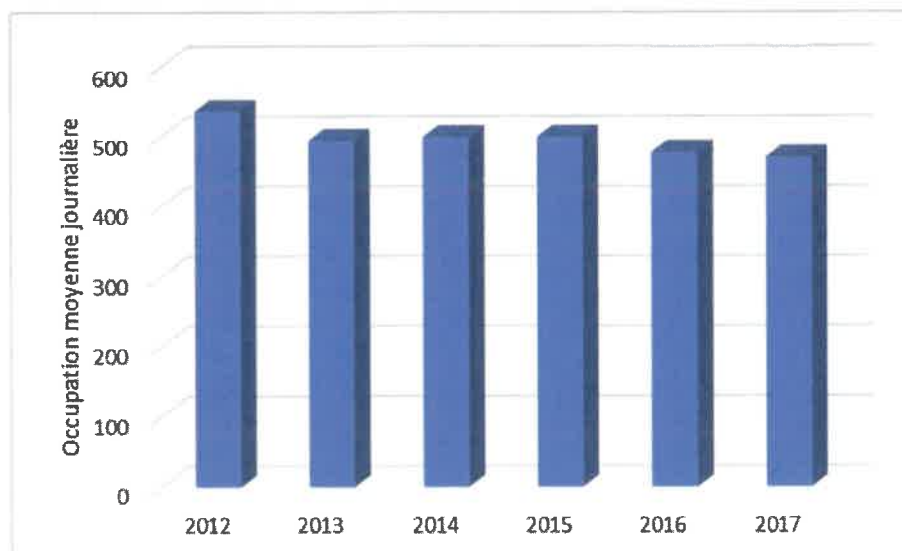


Figure 12 : Occupation moyenne journalière du bâtiment B232

Modes de déplacement utilisés pour les déplacements domicile-travail

La Commission européenne ne dispose pas de statistiques relatives aux déplacements domicile-travail se rapportant spécifiquement à son personnel travaillant dans le bâtiment B232. Le dernier Plan de déplacements d'entreprise (2017) réalisé à l'échelle de l'ensemble des bâtiments de la Commission se trouvant dans le quartier européen – concernant donc 43 bâtiments et 15.767 personnes – permet toutefois de se faire une idée des modes de déplacement utilisés.

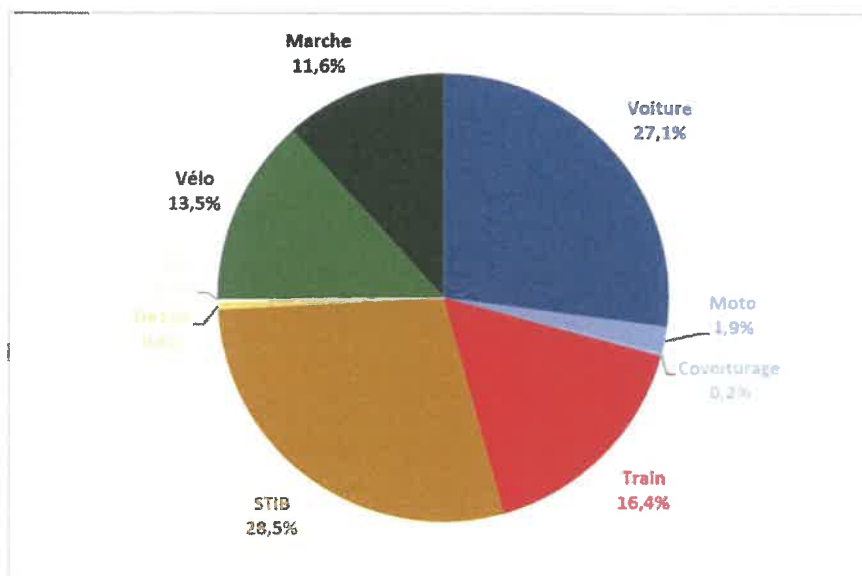


Figure 13 : Répartition modale des déplacements domicile-travail
Source : Commission européenne, PDE 2017 – Site « Quartier européen »

La voiture constituait le mode principal de déplacement pour 27,1 % des travailleurs du site « Quartier européen », soit pour un peu plus d'une personne sur quatre. En extrapolant ce chiffre aux 497 personnes présentes en moyenne dans le B232, cela signifie que 135 personnes utilisent quotidiennement ce mode de transport pour se rendre à leur travail. Durant les périodes de plus fortes occupations (543 personnes), le nombre de personnes utilisant la voiture comme mode de déplacement est évalué à 147.

A cela, on peut également ajouter la demande issue des motards, qui représente donc environ 10 personnes quotidiennement.

5.2.2.2 LES VISITEURS

Le bâtiment B232 dispose de 8 salles de réunion, offrant une capacité totale de 112 places (à table). La capacité individuelle des salles varie de 8 à 24 personnes.

Le tableau ci-après reprend la capacité de chacune des salles présentes dans le bâtiment.

Tableau 1 : Capacité des salles de réunion du B232

LOCALISATION DES SALLES	PLACES « A TABLE »	CHAISES SUPPLEMENTAIRES
1 – A 102	8	-
2 – A 017	14	-
3 – 102 A	14	-
4 – 102	14	5
5 – SDR1	14	1
7 – 108	14	6
8 – A077	10	4
8 – 120	24	16
TOTAL	112	32

Le graphique ci-dessous reprend l'évolution du nombre de visiteurs (externes) s'étant rendus mensuellement sur le site Breydel 232 durant les années 2017 et 2018. Ce nombre a globalement cru entre 2017 et 2018 (+ 35%). Durant les mois de plus fortes fréquentation, ce sont en moyenne 400 à 600 visiteurs qui se rendent sur le site.

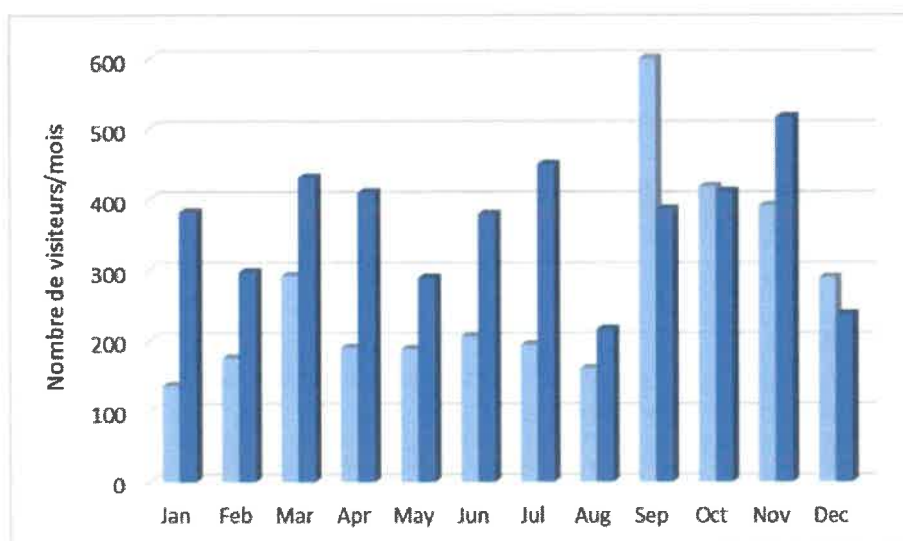


Figure 14 : Nombre mensuel de visiteurs (externes) – Bâtiment B232

Le graphique ci-dessous reprend l'évolution quotidienne du nombre de visiteurs externes durant le mois de septembre 2017 (mois de plus fortes fréquentations). Durant les jours de plus fortes fréquentations, celui-ci a varié de 40 à 50 personnes/j. Selon les données issues du PDE (2017), 14 % des visiteurs viennent en voiture (ou moto), ce qui représente une demande de 6 à 7 véhicules.

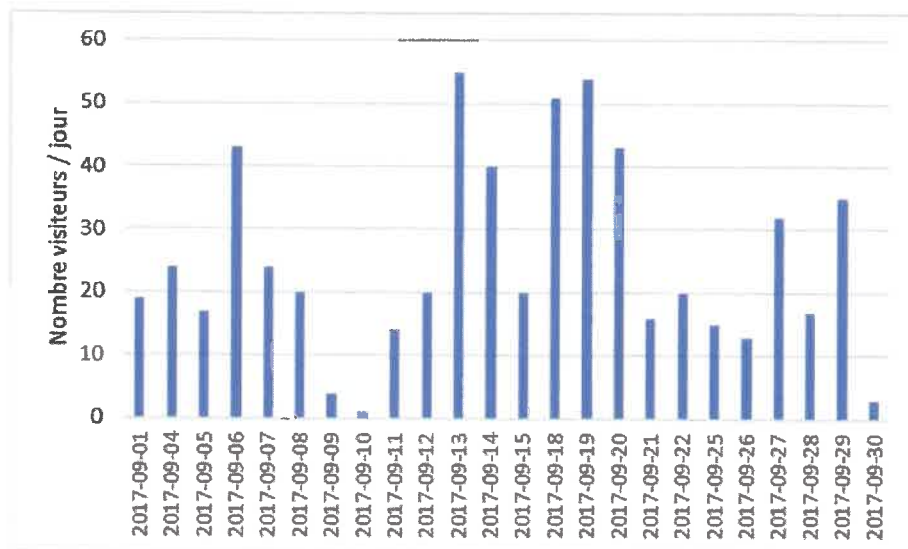


Figure 15 : Nombre quotidien de visiteurs (externes) durant le mois de septembre 2017 – Bâtiment B232

5.2.2.3 LES FOURNISSEURS, ÉQUIPES D'ENTRETIEN ET DE GARDIENNAGE

Plusieurs fournisseurs, équipes d'entretien, etc., se rendent quotidiennement ou plus occasionnellement sur le site visé via des véhicules automobiles dont certains utilisent le parking souterrain :

- Gardiennage : quotidiennement – 1 véhicule ;
- Véolia (services techniques) : quotidiennement – 1 véhicule ;
- Iris (nettoyage et espace vert) : quotidiennement – 1 véhicule ;
- Beddeleem (entreprise générale) : occasionnellement – 1 véhicule ;
- L'équipe de maintenance des vélos de service : occasionnellement – 1 véhicule ;
- Navette du courrier : 2 fois par jour tous les jours – 1 véhicule ;
- L'entreprise de traitement des déchets (Sita), pour l'enlèvement de poubelles intérieures : occasionnellement – 1 véhicule ;
- Livraisons de boissons, de boulangerie, distributeur automatique etc. : occasionnellement – 1 véhicule ;
- Livraisons spécifiques des DGs/Agence hébergées dans le bâtiment : occasionnellement – 1 véhicule ;

Des équipes appartenant à des services opérationnels de la Commission européenne se rendent également sur le site :

- Equipes de proximité : occasionnellement – 1 véhicule ;
- OIB, DG DIGIT, DG HR-DS, etc. : occasionnellement – 1 véhicule.

Il est à noter que le parc de véhicules de service propre à la Commission est progressivement remplacé par des véhicules électriques et/ou hybrides afin de réduire l'impact environnemental et en particulier la pollution de l'air à Bruxelles.

5.3 DESCRIPTION DES PARKINGS CONCERNÉS PAS LA DEMANDE

5.3.1 CAPACITÉ ET ALLOCATION DES DIFFÉRENTES POCHEs DE STATIONNEMENT RECENSÉES SUR LE SITE EN SITUATION ACTUELLE (OU PROJÉTÉE)

Pour rappel, le bâtiment compte 3 niveaux de sous-sol au sein desquels sont répartis les 110 emplacements de parking pour véhicules motorisés, dont 2 emplacements réservés aux PMR et 6 réservés aux motos (3 anciennes places pour voiture transformées en emplacements pour motos). Le parking comporte également 75 emplacements pour vélos (cf. plan en annexe).

Le tableau ci-après reprend la répartition des emplacements par niveau.

	Empl. voitures	Dont empl. « PMR »	Empl. motos	TOTAL
Niveau 0	-	-	6*	6
Niveau -1	23	2	-	23
Niveau -2	43	-	-	43
Niveau -3	38	-	-	38
Total	104	2	6	110**

* Trois emplacements pour voitures ont été transformés en 6 emplacements pour motos

**Soit 107 équivalents emplacements voitures, un nombre inférieur au 109 emplacements autorisés par le permis (puisque 3 emplacements transformés en 6 places motos). Deux emplacements ont été supprimés pour créés des emplacements PMR.

Les emplacements destinés aux motos et PMR sont clairement identifiables, de même que les espaces réservés aux vélos.

5.3.2 MODE DE GESTION AU DROIT DES DIFFÉRENTES POCHEs DE PARKING

Depuis les multiples actes de terrorisme, le parking n'est temporairement plus accessible aux visiteurs. Seuls les membres de la Commission européenne peuvent s'y stationner, ainsi que certains fournisseurs, équipes d'entretien et de gardiennage. Des gardiens placés à l'entrée du parking contrôlent l'accès. Pour rappel, tous les membres de la Commission, y compris ceux travaillant dans les autres bâtiments de la Commission, ont accès aux parkings de tous les bâtiments.

Sur les 104 emplacements pour voitures qui ne sont pas réservés aux PMR, 8 étaient nominatifs au moment de la visite de terrain (septembre 2018).

5.3.3 TAUX D'OCCUPATION DES PARKINGS

Un relevé du taux d'occupation du parking a été effectué le jeudi 13 septembre 2018 aux environs de 10h. Il en ressort que 72 des 104 emplacements de parking pour automobiles étaient occupés, ce qui représente un taux d'occupation d'un peu moins de 70%.

Le nombre de places actuellement utilisées est donc supérieur au nombre de places autorisées par le COBRACE (60). Pour rappel, au moment du relevé les visiteurs n'avaient pas accès au parking.

6 COMPARAISON SITUATION DE DROIT – SITUATION DE FAIT

6.1 RAPPEL DES SITUATIONS EXISTANTES « DE DROIT » SUR LE SITE EN MATIÈRE DE PARKINGS

6.1.1 SELON LE(S) AUTORISATION(S) URBANISTIQUE(S)

Aucune information connue quant à d'éventuelle(s) autorisation(s) urbanistique(s) permettant le parking existant.

6.1.2 SELON LE(S) PERMIS D'ENVIRONNEMENT

La prolongation de permis d'environnement de 2005 autorise l'exploitation d'un parking de 109 emplacements. Le permis arrive bientôt à échéance.

6.2 COMPARAISON SITUATION DE DROIT – SITUATION DE FAIT – TABLEAU RÉCAPITULATIF

	CAPACITÉ EN STATIONNEMENT DU SITE
Situation actuelle	110*
Permis d'urbanisme	-
Permis d'environnement	109

* 104 emplacements pour voiture + 3 emplacements transformés en 6 emplacements pour motos, soit 107 équivalents emplacements voitures (< 109 autorisés par le permis)

7 SYNTHÈSE DE LA DEMANDE EN MATIÈRE D'EMPLACEMENTS DE PARCAGE VIS-À-VIS DES DISPOSITIONS DU COBRACE EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

CRITÈRE / RATIO	TOTAL / SEUIL OBTENU
Réglementation COBRACE	
Superficie de plancher totale du site concerné par les dispositions du COBRACE en matière de stationnement	11.833m ²
Ratio maximum applicable selon la zone d'accessibilité	1/200m ²
Nombre maximum de places autorisées par le COBRACE (1)	60
Situation actuelle	
Nombre total de places de parkings « bureaux » sur le site (2)	110
Différentiel entre la capacité actuelle (2) et la capacité permise par le COBRACE (1)	50
Nombre total de places sollicitées en dérogation	17
Places employés de bureaux supplémentaires	5
Places visiteurs et clients	7
Places véhicules fonctionnels	5
Autres (préciser)	0
Nombre de places supprimées	0*
Nombre de places soumises à charge environnementale	33
Nombre de places transformées en parking public ou parking riverains	-

*Aucune place supprimée par rapport à la situation actuelle.

8 JUSTIFICATION DES EMPLACEMENTS EXCÉDENTAIRES SOLLICITÉS EN DÉROGATION

8.1 DISCUSSION SUR L'ACCESSIBILITÉ RÉDUITE AU REGARD DES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA ZONE, DÉFINIE EN APPLICATION DE L'ARTICLE 2.3.53 DU PRÉSENT CODE, DANS LAQUELLE SE SITUE L'IMMEUBLE OU PARTIE D'IMMEUBLE

Pour rappel, bien que le site se trouve en zone d'accessibilité A, l'analyse de l'accessibilité en transports en commun a montré que l'offre en transports publics diminuait progressivement à partir de 18h, et de manière plus significative encore après 20h. Or, près de 50% du personnel des Institutions européennes quittent leur travail après 18h (49%), dont 16% après 19h, et 3% après 20h, rendant moins évidente l'utilisation de ces modes de transport.

8.2 JUSTIFICATION DES PLACES SOLLICITÉES EN DÉROGATION EN TANT QUE PARKINGS À USAGE DES EMPLOYÉS DE BUREAUX

Départ tardif et diminution de l'offre en transport public

Compte tenu de la diminution de l'offre en transport public en soirée, et du fait que le vélo ne peut pas toujours constituer une alternative de transport, en particulier pour les personnes n'habitant pas à proximité de leur lieu de travail, un nombre d'emplacements complémentaires est sollicité en dérogation pour le personnel. A titre informatif, sur base d'une occupation moyenne du bâtiment par 497 personnes, ce sont environ 80 personnes qui quittent le bureau après 19h. Ce chiffre s'élève à 86 personnes en tenant compte d'une occupation du bâtiment par 537 personnes. Les chiffres pour le départ après 20h correspondent à de l'ordre de 15 personnes.

Le bâtiment est accessible par défaut de 6h à 22h pour des raisons opérationnelles. Entre 7h et 20h30 le contrôle d'accès au parking se fait directement par les gardes postés aux barrières. Après 20h30, un garde de sécurité à proximité doit être contacté pour se déplacer et ouvrir les portes du parking.

Le système flexi-time en place pour les travailleurs prend en compte de façon standard un maximum de 10 heures de travail par jour, dans la fourchette 7h00 – 20h30.

Les besoins fonctionnels récurrents qui justifient les départs tardifs comprennent notamment :

- Les besoins liés aux fonctions et activités du cabinet du Président de la Commission Jean-Claude Juncker.
- Les besoins qui découlent des fonctions des Directions Générales hébergées dans le bâtiment. Les activités de la Direction Santé et sécurité alimentaire de la Commission européenne, dont on peut trouver une description détaillée via le lien suivant : https://ec.europa.eu/info/departments/health-and-food-safety_fr
- Les besoins des fonctions de management et de direction (+/- 5% des occupants du bâtiment), dont les horaires varient.
- Les besoins de postes d'assistance technique et logistique.

Véhicules électriques

Par ailleurs, dans le cadre de sa politique de réduction des polluants atmosphériques liés à la circulation automobile de son personnel, la Commission envisage d'inciter son personnel automobiliste à remplacer son véhicule par un véhicule full-électrique (ou plug-in hybride). A cet effet, elle équipera à long terme environ 5% de ses emplacements de parking de bornes de recharge électrique. Pour rappel, selon les données issues du Plan

de déplacements d'entreprise 2017, de l'ordre de 30% de son personnel automobiliste se dit prêt à opter pour un véhicule full-électrique ou plug-in hybride à court-terme (1-2 ans).

Cette initiative répond directement à l'un des objectifs principaux du Cobrace (qualité de l'air en ville et absence de particules fines). Il faut aussi signaler que les bornes de recharge dans les bâtiments de la Commission fournissent de l'électricité 100% verte pour avoir le moindre impact environnemental possible.

Demande de dérogation

Au regard de ces différents éléments, la Commission européenne sollicite une dérogation pour 5 emplacements de parking pour son personnel. Ces emplacements seraient par ailleurs (en partie) réservés aux véhicules électriques à l'avenir.

Il est aussi à remarquer que, dans le cadre de la politique de mobilité actuelle de la Commission, le personnel qui bénéficie d'une contribution pour l'abonnement en transport en public doit renoncer à son accès permanent aux parkings voitures. Ils reçoivent en échange un accès limité à 50 jours, via contrôle des vignettes spécifiques, pour couvrir les besoins en cas de grèves, activités en soirée, enfants, etc. De ce fait, une souplesse dans le nombre d'emplacements pour voitures s'avère nécessaire afin de tenir compte de ces besoins de parcage pour les utilisateurs habituels de mobilité alternative et afin de promouvoir une optique de multimodalité de plus en plus nécessaire.

8.3 JUSTIFICATION DES PLACES SOLLICITÉES EN DÉROGATION EN TANT QUE PARKINGS À USAGE DES VISITEURS ET CLIENTS

Visiteurs

Comme vu à la section 5.2.2.3., ce sont de l'ordre de 40 à 50 visiteurs (externes) par jour qui se présentent au bâtiment B232 lors des jours de plus fortes affluences, ce qui représente une demande de 6 à 7 places de parking (tenant compte d'une répartition modale voiture (et moto) de 14%).

Bien qu'actuellement le parking ne soit pas accessible aux visiteurs (externes), il n'est pas à exclure que celui-ci le soit à court ou moyen terme. La politique d'accès au parking de la Commission européenne dépend entre autres du niveau de menace terroriste déterminé par l'OCAM. La Commission européenne sollicite donc qu'au minimum 7 de ses places de parking soit destinées aux visiteurs.

Les emplacements réservés seront clairement identifiés au moyen de plaques de signalisation "visiteur" et les voitures devront afficher un e-pass spécifique contrôlé par le service de sécurité. Ces places réservées seront donc inutilisables en période d'interdiction d'accès aux visiteurs.

8.4 JUSTIFICATION DES PLACES SOLLICITÉES EN DÉROGATION EN TANT QUE PARKINGS À USAGE DE VÉHICULES FONCTIONNELS

Véhicules fonctionnels

Pour rappel, le parking est quotidiennement utilisé par les véhicules fonctionnels suivants :

- 1 véhicule appartenant à l'équipe de gardiennage (3 gardes), qui n'est pas présente 24h/24 sur le site mais simultanément durant les heures de bureau ;
- 1 véhicule utilitaire des services techniques (entreprise Veolia) ;
- 1 véhicule utilitaire des services nettoyage et espace vert (entreprise Iris) ;

En outre, le parking est utilisé de manière plus occasionnelle par :

- 1 véhicule utilitaire pour l'entreprise générale (entreprises Beddeleem) ;
- 1 véhicule utilitaire pour OIB, DG DIGIT, DG DS... ;

- 1 véhicule utilitaire pour l'équipe de maintenance des vélos de service 1 véhicule utilitaire pour l'enlèvement des poubelles intérieures (entreprise Sita) ;
- 1 véhicule de l'équipe dite de proximité de la Commission européenne ;

Ce qui peut représenter une occupation journalière par 2 véhicules.

La Commission sollicite donc 5 places en dérogation pour ces véhicules à usage fonctionnel. Les emplacements réservés seront clairement identifiés au moyen de plaques de signalisation avec le nom du service autorisé à les utiliser.

Ne sont pas comptabilisés les véhicules davantage destinés à la livraison pour lesquels des aires de livraison sont prévues :

- 1 véhicule pour l'équipe qui apporte le courrier 2 fois par jour ;
- 1 véhicule utilitaire pour l'approvisionnement en boissons, boulangerie, l'approvisionnement des distributeurs automatiques... ;
- 1 véhicule utilitaire pour les livraisons spécifiques aux DGs/Agence hébergées dans le bâtiment.

8.5 JUSTIFICATION DES PLACES SOLLICITÉES POUR D'AUTRES MOTIFS

Sans objet

9 EVALUATION DES IMPACTS SUR LA MOBILITÉ DES EMPLACEMENTS FAISANT L'OBJET D'UNE DEMANDE DE DÉROGATION

9.1 IMPACTS SUR LE TRAFIC AUTOMOBILE

De manière générale, les places sollicitées en dérogation n'auront que peu d'impact sur le trafic routier dans le quartier car :

- Les places réservées pour les visiteurs et véhicules utilitaires (équipe de gardiennage exceptée), seront exploitées le temps d'une réunion, d'une livraison, d'un service, qui auront lieu de manière ponctuelle à différents moments de la journée et non durant les heures de pointe du matin et du soir. Les places réservées aux visiteurs seront en outre limitées (7 places) ce qui n'incite pas non plus outre mesure les visiteurs à venir en voiture ;
- Il en est de même pour les places supplémentaires demandées pour le personnel de bureau qui travaille plus tard (trafic généré en dehors des heures de pointe) ;

Les places qui seront équipées à terme de bornes de recharge électrique, si elles ne contribuent pas à désengorger le trafic durant les heures de forte affluence, elles incitent les automobilistes convaincus au passage à la voiture électrique, ce qui n'est pas négligeable pour la qualité de l'air de la Région, et répond aux objectifs du COBRACE.

9.2 IMPACTS SUR LE STATIONNEMENT

La mise à disposition de places pour les visiteurs (une fois l'interdiction d'accès levée) permettra de réduire quelque peu la pression en stationnement dans le quartier. Pour rappel, ce nombre est en outre limité en vue de ne pas inciter à l'utilisation de la voiture pour se rendre sur le site en voiture (=14% de part modale).

Il en est de même de la mise à disposition des places de stationnement pour les véhicules fonctionnels.

9.3 IMPACTS SUR LA PART MODALE DE LA VOITURE

Les dérogations sollicitées n'auront pas d'impacts significatifs sur la répartition modale des déplacements, et en particulier des déplacements domicile-travail :

- 5 emplacements sont sollicités en raison de départs tardifs d'une partie du personnel de la Commission européenne et de l'offre moins conséquente en transports publics en soirée. Ils sont donc destinés à un personnel disposant de moins d'alternatives et qui seront compensés à terme par une réservation d'une partie de ces emplacements à des véhicules électriques ;
- 7 emplacements sont sollicités pour les visiteurs, une offre n'incitant pas outre mesure les visiteurs à venir en voiture (d'autant qu'actuellement ceux-ci n'ont pas accès au parking) ;
- 5 places pour les véhicules fonctionnels, et destinées à des personnes et entreprises nécessitant généralement une voiture, camionnette, etc., pour mener à bien leur travail.

10 ARGUMENTAIRE VISANT À JUSTIFIER DE L'OPPORTUNITÉ DE CONVERTIR UNE PARTIE DU PARKING EN « PARKING PUBLIC » OU « PARKING RIVERAIN »

Sans objet.

11 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉVALUATION DES INCIDENCES

La présente évaluation des incidences des besoins en stationnement est réalisée dans le cadre d'une demande de prolongation du permis d'environnement, relative à un bien situé rue de la Loi 56 à 1000 Bruxelles. La demande est introduite par la Commission de l'Union Européenne, titulaire du permis d'environnement et occupant du bien. En matière de stationnement, la demande de prolongation du permis porte sur 110 emplacements de parking couverts (dont 3 emplacements voitures transformés en 6 emplacements motos).

Le bâtiment concerné par la présente évaluation est occupé par la Commission de l'Union Européenne, et plus particulièrement par la Direction Générale « Santé ».

Ce bâtiment présente un gabarit R+6, et comporte trois niveaux de sous-sol comprenant au total 110 emplacements de parking (dont 3 emplacements pour voitures transformés en 6 emplacements pour motos), ainsi que 75 emplacements de parking pour vélos. L'accès à ce-dernier se fait via la rue Breydel, que ce soit pour y rentrer ou pour en sortir. Le parking n'est actuellement pas accessible aux visiteurs en raison du niveau de sécurité actuelle (lié au niveau de l'OCAM).

La Commission sollicite en dérogation 17 places sur les 50 excédentaires (le COBRACE "stricto sensu" en admet au départ 60) pour les motifs suivants :

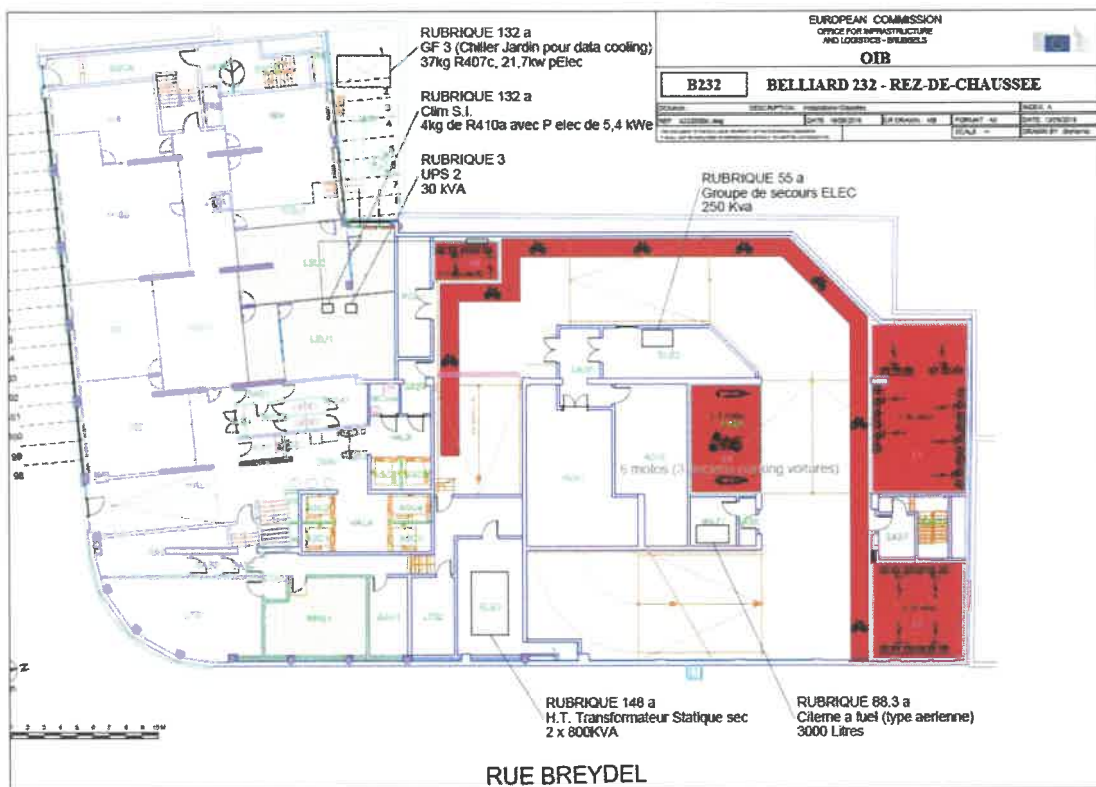
- En raison du départ tardif d'une partie de son personnel (49 % du personnel quitte le bureau après 18h, 16% après 19h et 3% après 20h) et de la diminution de l'offre en transports publics au-delà de 18h. Compte tenu par ailleurs de la politique de la Commission européenne d'inciter son personnel automobiliste à remplacer son véhicule par un véhicule full-électrique (ou plug-in hybride), une partie des emplacements supplémentaires sollicités seront réservés aux véhicules électriques ;
- En raison du nombre important de véhicules utilitaires qui transitent chaque jour sur le site ;
- En vue de permettre la possibilité aux (quelques) visiteurs de stationner leur véhicule sur le site ;

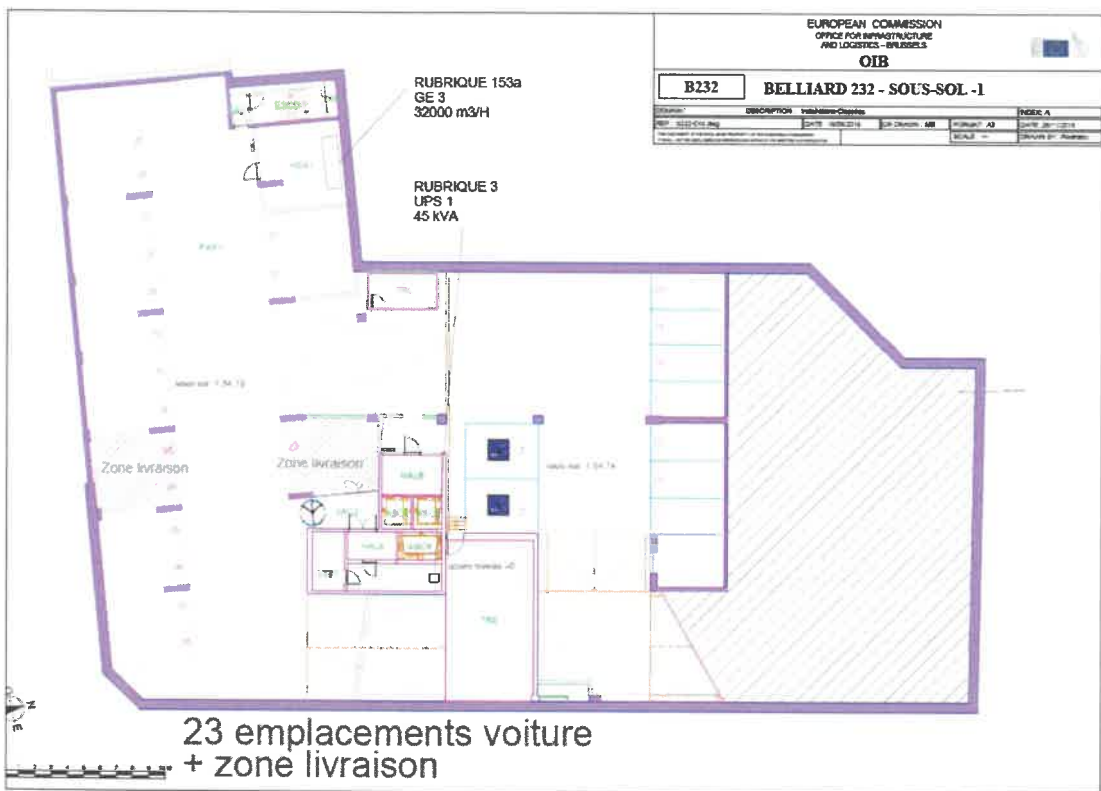
La répartition des places demandées en dérogation selon les motifs cités ci-dessus se résume comme suit :

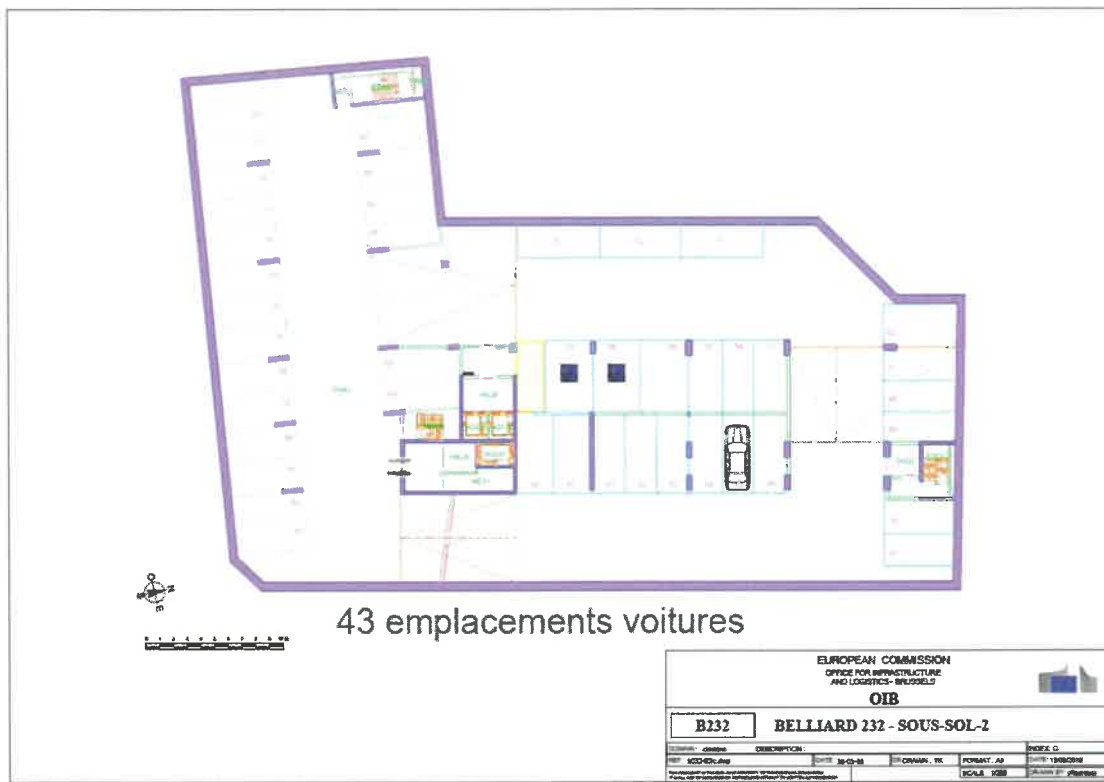
- 5 places pour le personnel de bureau sur base des besoins de départ tardif et compensées partiellement par la réservation d'une partie pour les voitures électriques à long terme ;
- 7 places réservées pour les visiteurs ;
- 5 places réservées pour les véhicules fonctionnels.

Pour conclure, le **COBRACE autorise 60 emplacements** de parking sur le site.

Les **17 places sollicitées en dérogation** s'expliquent par de multiples motifs ; par la volonté de permettre un stationnement visiteurs, le fait qu'une partie du personnel quitte le bureau tardivement, les besoins de certains véhicules de maintenance. Par ailleurs, une partie des emplacements sollicités en dérogation pour le personnel serait à long terme destinée à des véhicules électriques avec fourniture d'électricité 100% verte.









38 emplacements voitures

RUE BREYDEL

EUROPEAN COMMISSION OFFICE FOR INFRASTRUCTURE AND LOGISTICS - BRUSSELS					
OIB					
B232	BELLIARD 232 - SOUS-SOL-3				
NO. 00000	DESCRIPTION	DATE	BY	REV.	DATE
001	102020c.dwg	14/07/19	J. DEBIEVE	PC	13
Scale: 1:200				Scale: 1:200	

