



A taste of quality
Le goût de la qualité
De smaak van kwaliteit

RAPPORT
RÉALISATION D'UNE ÉVALUATION DES
INCIDENCES DES BESOINS EN STATIONNEMENT
POUR LE BÂTIMENT L-130 DE LA COMMISSION
EUROPÉENNE DANS LE CADRE DE L'APPLICATION
COBRACE

COMMISSION EUROPENNE

Titre : Réalisation d'une évaluation des incidences des besoins en stationnement pour le bâtiment L-130 de la Commission européenne dans le cadre de l'application COBRACE

Client : Commission Européenne

Personne de contact chez le client : Ewa Bednarska,
OIB-PERMIS-ENVIRONNEMENT@ec.europa.eu
Chef d'unité RE.3 OIB.RE.3 –Energie, EMAS, systèmes d'information et support logistique
OIB – Commission européenne

Date : 19/03/2020

Version :

Chef de projet : Jonathan Haynes

Données de contact : jha@traject.be

Auteurs : Jonathan Haynes et Pierre Bertin



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	6
1.1 Cadre de l'évaluation environnementale.....	6
1.2 Historique du dossier	6
1.3 Présentation de la Commission européenne	7
1.3.1 Présentation générale	7
1.3.2 L'origine du personnel.....	7
1.3.3 La Commission européenne et la mobilité.....	8
1.4 Groupes de Travail « Mobilité » et « Cobrace ».....	9
1.4.1 Groupe de Travail « Mobilité ».....	9
1.4.2 Groupe de Travail « Cobrace »	9
2. LOCALISATION ET SITUATION DU SITE	10
2.1 Localisation et situation générale du site.....	10
2.1.1 Localisation du site à l'échelle régionale, communale et du quartier	10
2.1.2 Localisation du site eu égard au PRAS.....	11
2.1.3 Parcelle(s) concernée(s).....	11
2.2 Situation du site au regard des zones d'accessibilité en transport en commun définies par le RRU et le COBRACE	12
3. CARACTÉRISATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT ACCESSIBLE AU PUBLIC AUX ABORDS DU SITE.....	13
3.1 En voirie	13
3.2 Hors voirie.....	14
4. ANALYSE DE L'ACCESSIBILITÉ DU SITE SELON LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT	15
4.1 Accessibilité en transports en commun.....	15
4.2 Accessibilité en modes actifs (vélo et à pied)	17
4.2.1 A vélo.....	17
4.2.2 A pied.....	19
4.3 Accessibilité en voiture	20
5. DESCRIPTION DU SITE.....	22
5.1 Description du site concerné par la demande.....	22
5.1.1 Description générale	22
5.2 Description des immeubles ou parties d'immeubles en lien avec l'exploitation régulière des parkings	23

5.2.1	Détermination de la superficie de plancher totale du site et de sa répartition par affectations	23
5.2.2	Occupation/ situation locative au droit des différents immeubles ou parties d'immeubles en lien avec l'exploitation régulière des parkings	23
5.3	Description des parkings concernés par la demande	27
5.3.1	Capacité et allocation des différentes poches de stationnement recensées sur le site en situation actuelle (ou projetée)	27
5.3.2	Accès aux parkings	27
5.3.3	Taux d'occupation des parkings	28
6.	COMPARAISON SITUATION DE DROIT – SITUATION DE FAIT	29
6.1	Rappel des situations existantes « de droit » sur le site en matière de parkings	29
6.1.1	Selon le(s) autorisation(s) urbanistique(s)	29
6.1.2	Selon le(s) permis d'environnement	29
6.2	Comparaison situation de droit – situation de fait – tableau récapitulatif	29
7.	SYNTHÈSE DE LA DEMANDE EN MATIÈRE D'EMPLACEMENTS DE PARCAGE VIS-À-VIS DES DISPOSITIONS DU COBRACE EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT	30
8.	JUSTIFICATION DES EMBLEMES EXCÉDENTAIRES SOLLICITÉS EN DÉROGATION.....	31
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	31
8.2	Justification des places sollicitées en dérogation en tant que parkings à usage des employés de bureaux	31
8.3	Justification des places sollicitées en dérogation en tant que parkings à usage des visiteurs et clients.....	32
8.4	Justification des places sollicitées en dérogation en tant que parkings à usage de véhicules fonctionnels.....	33
8.5	Justification des places sollicitées en dérogation pour d'autres motifs	33
9.	EVALUATION DES IMPACTS SUR LA MOBILITÉ DES EMBLEMES FAISANT L'OBJET D'UNE DEMANDE DE DÉROGATION	34
9.1	Impacts sur le trafic automobile	34
9.2	Impacts sur le stationnement	34
9.3	Impacts sur la part modale de la voiture	34
10.	ARGUMENTAIRE VISANT À JUSTIFIER DE L'OPPORTUNITÉ DE CONVERTIR UNE PARTIE DU PARKING EN « PARKING PUBLIC » OU « PARKING RIVERAIN »	35
11.	RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉVALUATION DES INCIDENCES.....	35

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 prolongation de permis d'environnement de classe 1A, relative à un bien situé rue de la Loi 130 à 1000 Bruxelles. La demande est introduite par la Commission de l'Union Européenne, titulaire du permis d'environnement et propriétaire du bien.

En matière de stationnement, la demande de permis d'environnement porte sur 346 emplacements de parking couverts (rub. 68b).

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

03/1990 : Octroi d'un permis d'environnement

En mars 1990, la Députation Permanente du Conseil Provincial du Brabant octroie à la Commission des Communautés Européenne l'autorisation d'exploiter l'équipement technique d'un immeuble administratif situé à Bruxelles, rue de la Loi 120(-130). L'autorisation est notamment accordée pour les installations suivantes : un garage-parking pour 156 voitures au niveau -3, un garage-parking pour 136 voitures au niveau -2, un garage-parking pour 132 voitures au niveau -1 – soit pour l'exploitation de 424 places de parking.

L'autorisation est accordée pour une période de 30 ans.

03/2016 : Modification du permis d'environnement

En mars 2016, le permis d'environnement délivré par la Députation Permanente est modifié. Sont ajoutées des conditions d'exploiter relatives à de nouvelles installations (batteries stationnaires, installations de combustion, etc.), ainsi que des conditions d'exploiter relatives à des installations classées déjà autorisées (compresseurs d'air et tours de refroidissement).

En matière de stationnement, ce permis autorise l'exploitation de 411 places de parking (135 places au niveau -3, 144 places au niveau -2, 132 places au niveau -1).

Les autorisations arrivent à échéance le 15 mars 2020.

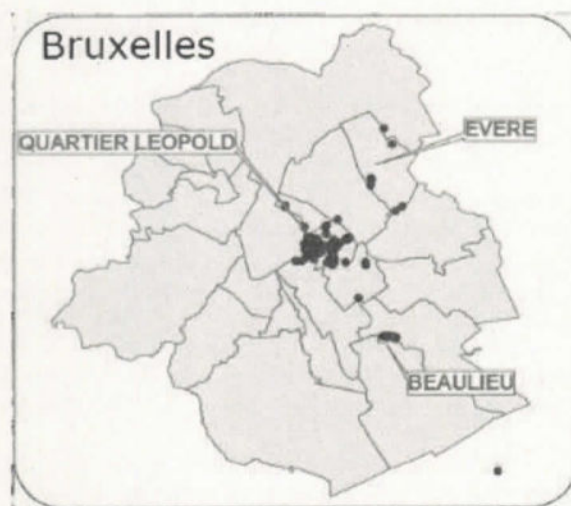
1.3 PRÉSENTATION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

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 L130, faisant l'objet de la présente évaluation, est situé dans le dit Quartier européen, rue de la Loi. Il est occupé par la Direction Générale AGRI (Agriculture et Développement rural) de la Commission européenne.



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. 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).



Carte 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 basées 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(e) 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 « MOBILITÉ » 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.

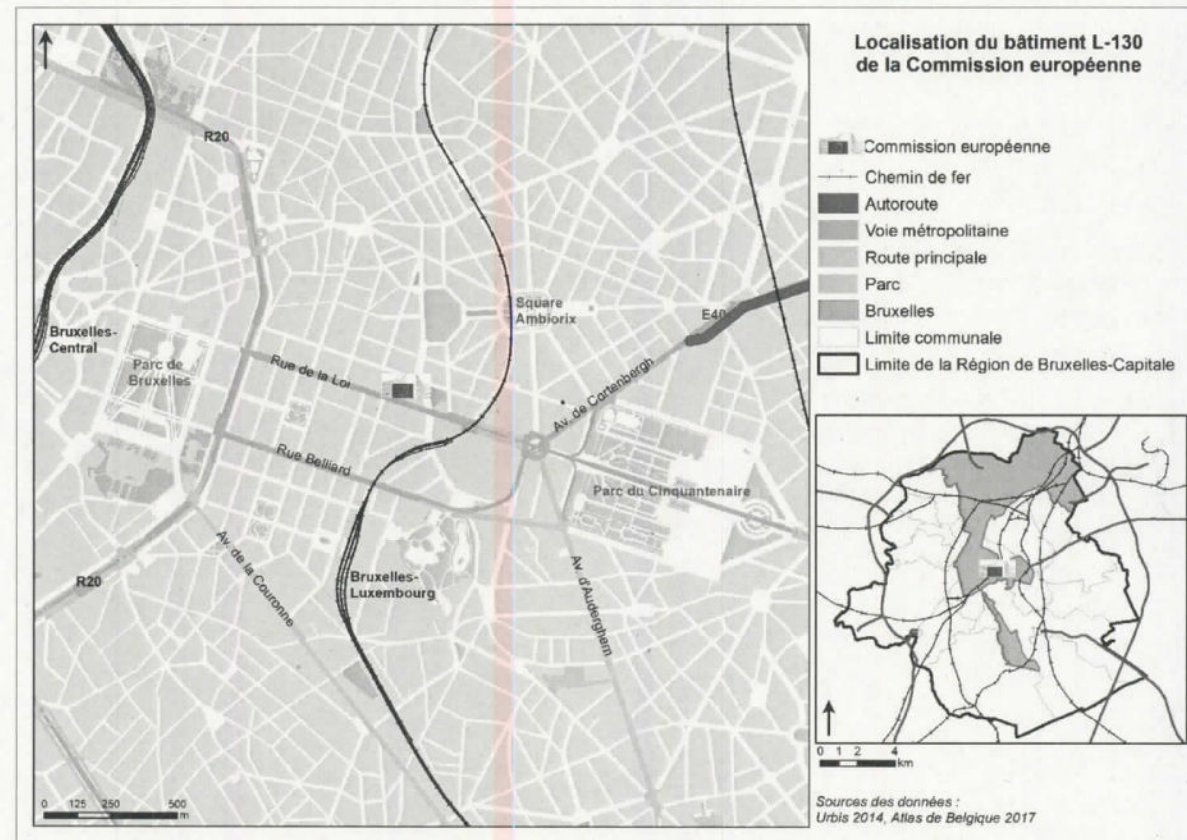
2. LOCALISATION ET SITUATION DU SITE

2.1 LOCALISATION ET SITUATION GÉNÉRALE 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 régionale¹. Il se caractérise par ses fonctions presque exclusivement administratives. Selon les dernières données disponibles², la part de la surface plancher non affectée à du logement y est de près de 94 % (pour une moyenne régionale de 40 %)³. Cela se traduit par une demande en stationnement particulièrement concentrée la semaine, pendant les heures de bureau.

Le bâtiment L-130 s'étend à la fois le long de la rue de la Loi, de la chaussée d'Etterbeek et de la rue Joseph II.



Carte 2 : Localisation générale du site – Source : Traject

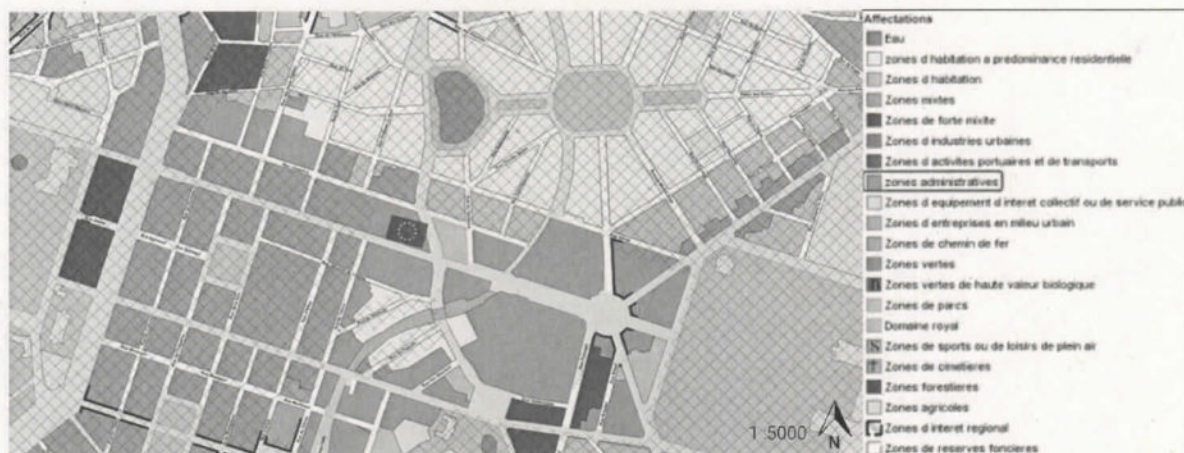
¹ La densité de population y est de 2.486 habitants/km², pour une moyenne régionale de 7.282 habitants/km² (*Monitoring des quartiers, 2015*).

² *Monitoring des quartiers, 1997*.

³ La volonté régionale étant depuis quelques années de développer une mixité fonctionnelle du quartier, la part de la superficie de plancher de bureau a probablement, depuis lors, diminué au profit des surfaces de logements et de commerces notamment.

2.1.2 LOCALISATION DU SITE EU ÉGARD AU PRAS

L'îlot dans lequel se trouve le bâtiment L-130 est repris en « zone administrative » au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), tout comme les îlots entourant le site. Cela se traduit par la présence de nombreux immeubles de bureaux dans la zone étudiée.



Carte 3 : Localisation du site au regard du PRAS – Source : BruGIS

2.1.3 PARCELLE(S) CONCERNÉE(S)

Deux parcelles cadastrales sont concernées par la demande de prolongation de permis d'environnement :

- La parcelle 112W2 ;
- La parcelle 110S ;



Carte 4 : Parcelles concernées par la demande – Source Brugis

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

Le bâtiment L-130 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).



Carte 5 : Localisation du site au regard des zones d'accessibilité en transports en commun – Source : Brugis

Selon l'article 2.3.53 du COBRACE, compte tenu de localisation du site en **zone d'accessibilité A** et au vu de la **superficie plancher de 37.398 m²**, le nombre maximal d'emplacements autorisés pour le bâtiment L-130 de la Commission européenne est de **188 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

L'offre en places de stationnement autour du site, dans un rayon de 300m ($\leq 5'$ à pied), est clairsemée et est estimée grossièrement à 180 emplacements de parking (+27 emplacements réservés). Aux abords immédiats du site, seuls quelques emplacements (6) sont présents le long de la chaussée d'Etterbeek. Le stationnement est interdit le long de la rue de la Loi.

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 L-130 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.



Carte 6 : Gestion du stationnement dans les environs du site – Source : Mobigis

Pression en stationnement

Plusieurs éléments confirment et/ou expliquent une pression relativement importante en stationnement dans le quartier :

- Le fait que la zone soit reprise en zone de stationnement payant ;
- La grande densité de bureaux dans le quartier ;
- Une visite de terrain, réalisée par le bureau Traject le matin du jeudi 22 novembre 2018, a permis de confirmer cette pression en stationnement relativement importante que connaît le quartier.



Pression en stationnement rue Joseph II et rue Philippe Lebon le jeudi 22/11/2018 – Source : Traject

3.2 HORS VOIRIE

Sept parkings publics se trouvent à proximité (<5' à pied) du site. Il s'agit des parkings :

- Loi (Interparking) : 18€/jour, 208€/mois
- Thon (Indigo) : 38€/jour
- Sciences 37 (BePark) : 9,99€/jour, 140€/mois
- Maelbeek (BePark) : 8€/jour, 99€/mois
- Parking Arts loi (BePark) : 12€/jour, 139€/mois
- Parking Boulevard du Régent (BePark) : 12€/jour, 121€/mois
- Parking Loi Commerce (BePark) : 140€/mois

En synthèse, le personnel – se parquant pour une longue durée – ne dispose pas de possibilité de stationnement en voirie dans le quartier. Il a la possibilité de stationner son véhicule dans les parkings publics, mais avec un coût relativement conséquent (> 1.200 €/an).

Les visiteurs ont quant à eux la possibilité de stationner leur véhicule tant en voirie (mais forte pression) que dans les parkings publics présents à proximité.

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

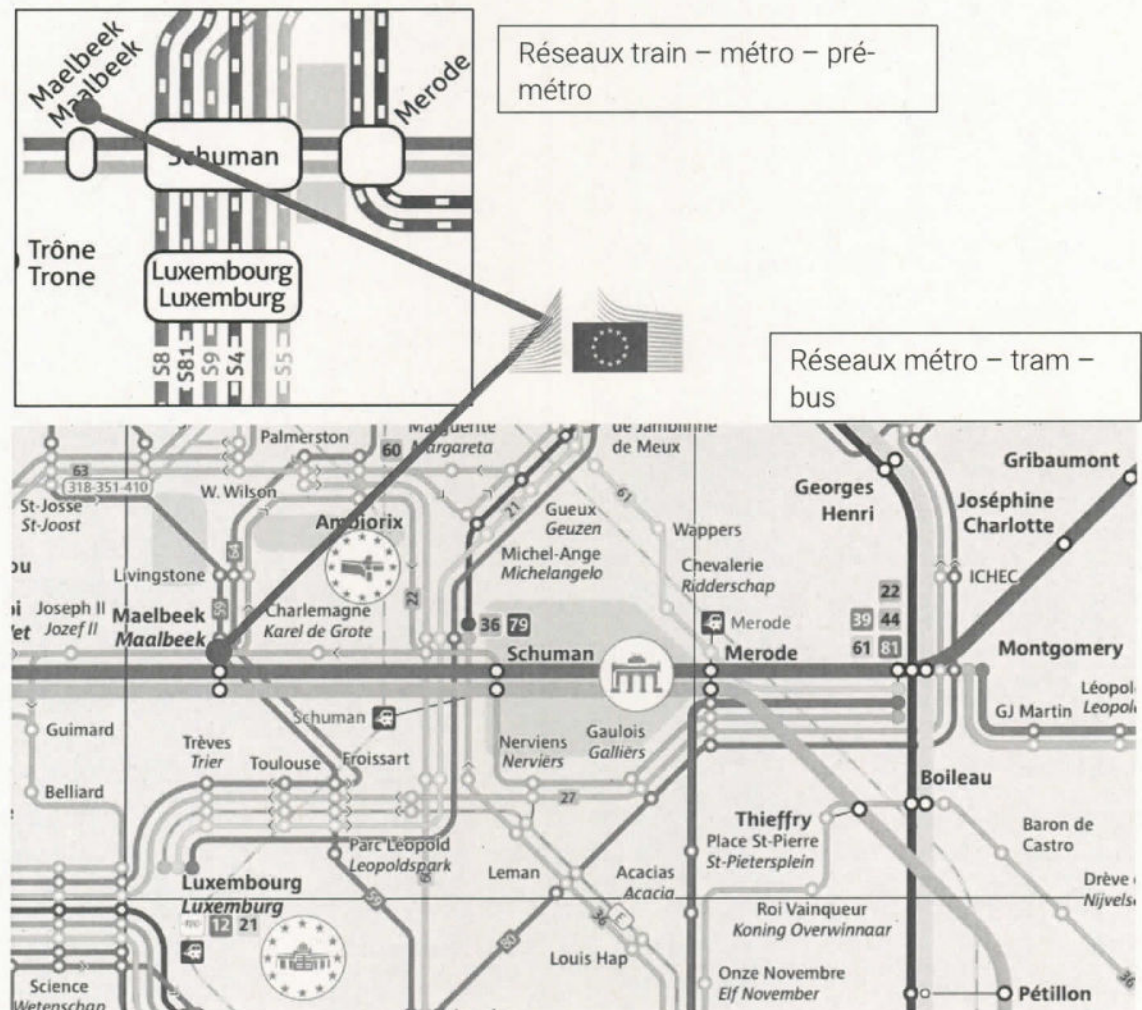
4.1 ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS EN COMMUN

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 moins d'une minute à pied de la station de métro Maelbeek, à moins de 5 minutes à pied de la gare de Bruxelles-Schuman et 10 minutes à pied de celle de Bruxelles-Luxembourg.

Lignes s'arrêtant à proximité du site visé par la demande de permis

Les cartes ci-dessous localisent le site au regard des différents réseaux de transports en commun.



Le tableau ci-dessous reprend les différentes lignes de transport en commun s'arrêtant à proximité du bâtiment L-130 (<10min à pied).

Ligne	Destination	Fréquence	Arrêt	Distance
 S4	Aalst - Schuman - Vilvoorde	1/h/sens HP	Bruxelles-Schuman	9min - 700m
 S5	Geraardsbergen - Halle - Schuman - Mechelen	2/h/sens		
 S8	BXL - Ottignies - Louvain-la-Neuve	2/h/sens		
 S9	Leuven - Schuman - Braine-L'Alleud	1/h/sens		
 S81	Schaerbeek - Ottignies	3/j/sens		
IC 17	Schaerbeek - Dinant	1/h/sens		
IC 18	Bruxelles - Liège Palais	1/h/sens		
IC 27	Bruxelles-Luxembourg - Charleroi	1/h/sens		
IC 16-34	Bruxelles - Luxembourg (L)	1/h/sens		
 S4	Aalst - Schuman - Vilvoorde	1/h/sens HP	Bruxelles-Luxembourg	10min - 800m
 S5	Geraardsbergen - Halle - Schuman - Mechelen	2/h/sens		
 S8	BXL - Ottignies - Louvain-la-Neuve	2/h/sens		
 S9	Leuven - Schuman - Braine-L'Alleud	1/h/sens		
IC	Dinant - Bruxelles Airport	2/h/sens		
IC	Charleroi-Sud	1/h/sens		
IC	Arlon	1/h/sens		
IC	Liège-Palais	1/h/sens		
 1	Stockel - Gare de l'ouest	'5min HP	Maelbeek	1min - 24m
 5	Herrman-Debroux - Erasme	'5min HP		
 59	Hôpital Etterbeek-Ixelles - Bordet station	'8min en HP	Maelbeek	4min - 290m
 64	Porte de Namur - Machelen	'10min en HP		
 21	Luxembourg - Permeke	'12min en HP	Toulouse	5min - 350m
 27	Gare du Midi - Andromède	'12min en HP		
 12	Brussels Airport - Brussels City	'20min en HP	Schuman	9min - 700m
 36	Schuman - Konkel	'12min en HP		
 60	Uccle Calevoet - Ambiorix	'10min en HP		
 79	Kraainem - Schuman	'12min en HP		

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 19h. 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, 16 % 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 heure 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.

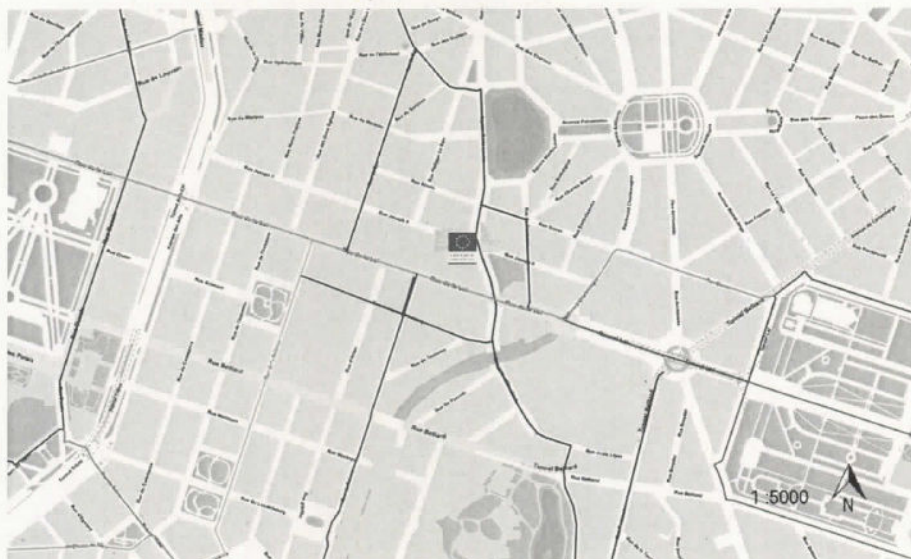
4.2 ACCESSIBILITÉ EN MODES ACTIFS (VÉLO ET À PIED)

4.2.1 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 :

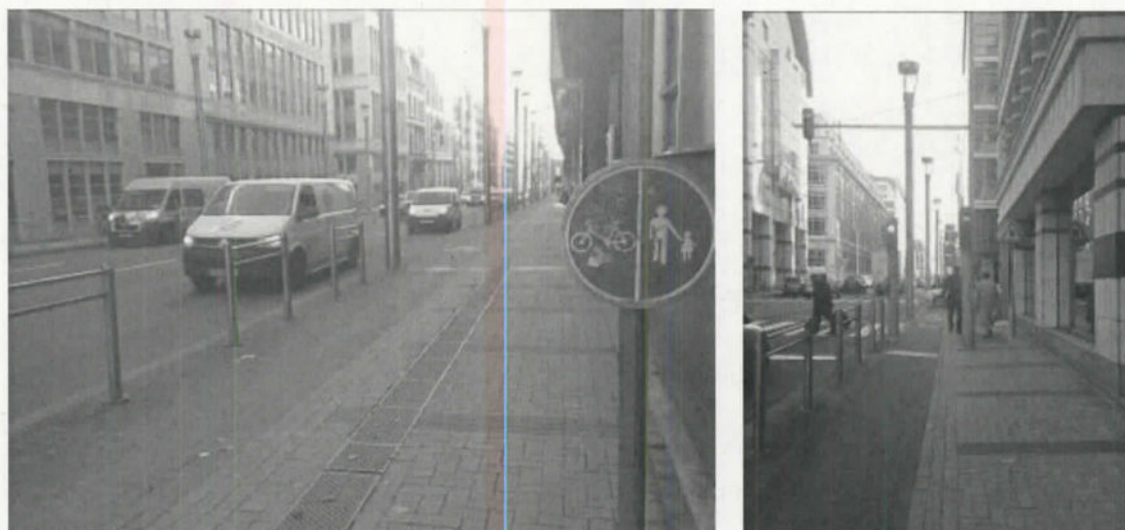
- l'ICR MM (Pont Van Praet – Forêt de Soignes) emprunte la chaussée d'Etterbeek le long de laquelle est implantée le bâtiment L130 ;
- les ICR 2 (Gare Centrale – Woluwe-St-Lambert), 3 (Gare Centrale – Woluwe-St-Pierre) et 4 (Gare Centrale – Woluwe – Rouge Cloître) empruntent la rue de la Loi ;
- l'ICR 7 (rue de la Loi – Linkebeek) emprunte quant à lui la rue de Trèves ;
- l'ICR 8 (rue de la Loi – Uccle) emprunte la rue de la Science ;
- l'ICR PP (Drogenbos – Laeken) emprunte la rue Ducale.



Carte 7 : Localisation du site au regard du réseau d'ICR – Source : Mobigis

Aménagements cyclables à proximité du site

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. La cohabitation entre cyclistes et piétons sur cette voirie n'est toutefois 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).



Piste cyclo-piétonne rue de la Loi – Source : Traject

Sur la chaussée d'Etterbeek, par laquelle passe également un ICR, les cyclistes sont autorisés à emprunter les bandes bus. Une piste cyclable marquée équipe également cette voirie sur un petit tronçon.

Quant à la rue Joseph II, celle-ci est pourvue d'une bande cyclable suggérée (en direction du centre-ville).

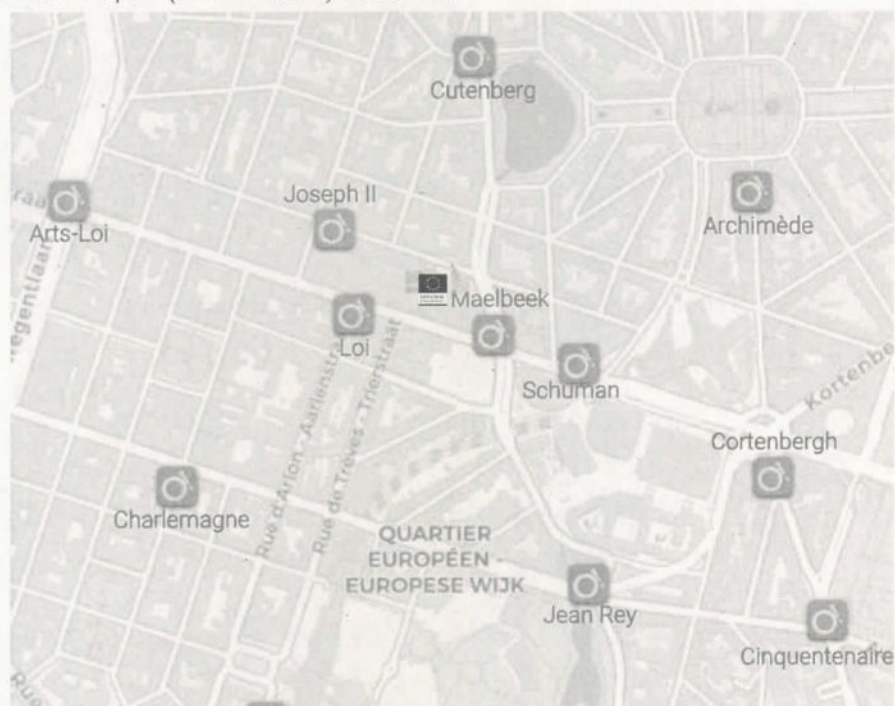


Aménagement cyclable chaussée d'Etterbeek et rue Joseph II – Source : Traject

Stations Villo!

Quatre stations Villo! se trouvent à moins de cinq minutes à pied du site :

- La station Maelbeek (1 min à pied – 20m) qui comprend 35 bornes ;
- La station Schuman (3 min – 240m) qui comprend 40 bornes ;
- La station Loi (2 min – 190m, 22 bornes) ;
- La station Joseph II (5 min – 400m) 25 bornes.



Carte 8 : Stations Villo! à proximité du site – Source : Villo!

Cinq autres stations se situent dans un rayon d'une dizaine de minutes à pied :

- Cortenbergh (6min – 550m, 40 bornes) ;
- Arts-Loi (8min – 650m, 21 bornes) ;
- Charlemagne (8min – 700m, 25 bornes) ;
- Archimède (9min – 750m, 25 bornes) ;
- Jean Rey (10min – 850m, 32 bornes).

L'offre Villo! est donc assez conséquente dans les environs du site concerné par la présente étude.

4.2.2 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 générale une dimension confortable ($\geq 1,50\text{m}$) et sont en bon état. C'est le cas de la rue de la Loi, qui est un axe structurant permettant l'accès à la station de métro « Maelbeek » et la gare et station de métro « Schuman », et de la chaussée d'Etterbeek. A hauteur du site, le revêtement de la rue Joseph II est de moindre qualité.

Globalement, le site dispose 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. En raison de la densité de trafic sur la rue de

la Loi, et de la cohabitation pas toujours évidente avec les cyclistes, le confort de déplacement n'y est pas toujours confortable.



Circulation piétonne rue de la Loi et chaussée d'Etterbeek – Source : Traject

4.3 ACCESSIBILITÉ EN VOITURE

Localisation du site au regard du réseau routier

Pour rappel, le site visé s'intègre au cœur d'un quartier essentiellement desservi par des voies et collecteurs de quartier, dont la rue Joseph II par laquelle est accessible le parking.

La chaussée d'Etterbeek, le long de laquelle est également présent un accès au parking, est reprise en tant que voie inter-quartier.

La rue de la Loi et un peu plus loin la rue Belliard – connectant le ring à la petite ceinture – sont reprises en voies métropolitaines.



Carte 9 : Localisation du site au regard du réseau routier – Source : Mobigis

Accessibilité du site depuis le réseau structurant

Indépendamment des conditions de circulation, les parkings sont rapidement accessibles depuis le réseau métropolitain, le site dispose d'une assez bonne accessibilité automobile.

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. 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.



Trafic habituel un mardi vers 8h30 sur les grande et petite ceintures et autour du bâtiment L-130

Trafic habituel un mardi vers 17h30 sur les grande et petite ceintures et autour du bâtiment L-130

Cartes 10 & 11 : Etat du trafic à Bruxelles – Source : Google maps

En synthèse, le site dispose d'une très bonne accessibilité en transports en commun, de par sa proximité avec la station de métro Maelbeek et avec les gares de Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman. 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 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 piétons rue de la Loi, voie qui est équipée d'une piste cyclo-piétonne, n'y est toutefois pas idéale.

L'accessibilité à pied peut aussi 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 (bien que les cheminements piétons ne soient pas toujours agréables en raison de la densité de trafic dans cette zone).

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

5.1.1 DESCRIPTION GÉNÉRALE

Pour rappel, le bâtiment L-130 s'étend à la fois le long de la rue de la Loi, de la chaussée d'Etterbeek et de la rue Joseph II. Le bâtiment s'étend partiellement sur 12 niveaux (R+11) dont les 3 premiers sont occupés en partie par des espaces de stationnement. Le premier niveau est considéré depuis la chaussée d'Etterbeek, située en contrebas de la rue de la Loi (dont le rez-de-chaussée correspond au niveau +4) et de la rue Joseph II (dont le rez-de-chaussée correspond au niveau +2).

Le bâtiment comporte 390 emplacements de parking pour véhicules motorisés répartis sur les trois premiers niveaux du bâtiment. Ils sont accessibles depuis la chaussée d'Etterbeek et la rue Joseph II. Le parking comporte également plusieurs zones de stationnement pour vélos d'une capacité totale de 94 places, située à proximité immédiate des deux accès au parking. 18 emplacements pour les visiteurs sont également accessibles à proximité de l'entrée du bâtiment (rue Joseph II).

L'accès piéton se fait quant à lui via la rue de la Loi. Une entrée secondaire est également présente rue Joseph II.

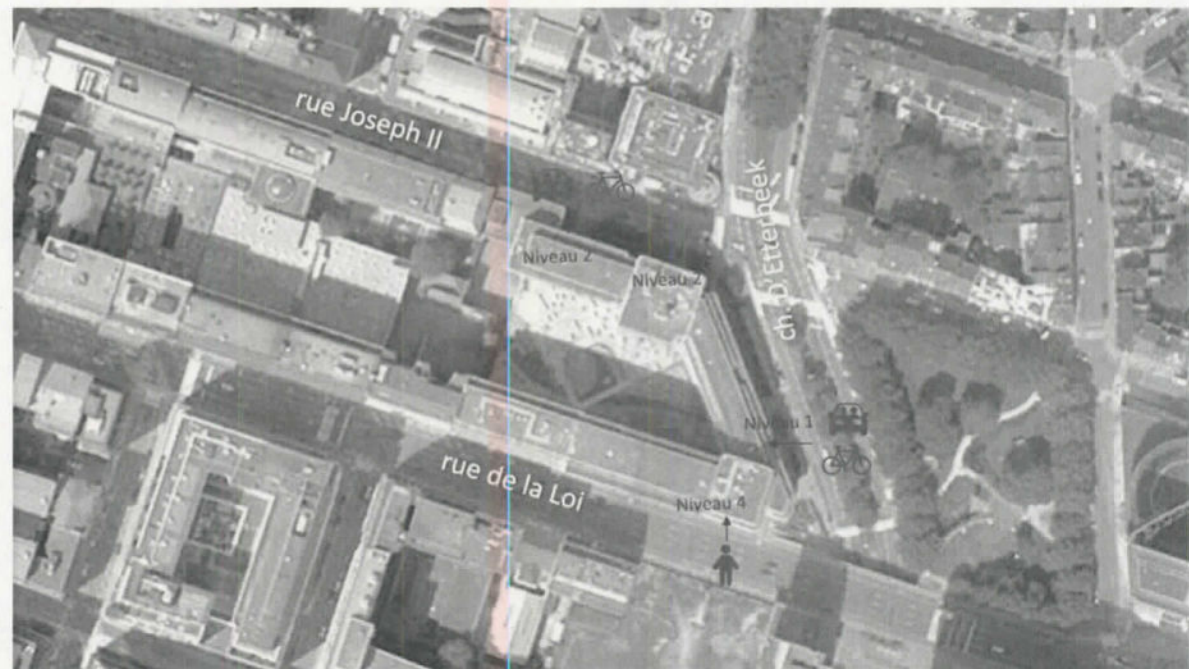


Figure 1 : Localisation des accès au site – Source : Bing maps (fond de plan)

5.2 DESCRIPTION DES IMMEUBLES OU PARTIES 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 totale des bâtiments est de 37.398 m².

Étant donné que le site se situe dans une zone d'accessibilité A et au vu de sa superficie plancher, le nombre d'emplacements de stationnement théoriquement autorisés par le COBRACE pour les bâtiments s'élève à **188**.

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 de ces 9 dernières années, le bâtiment L130 a été occupé par en moyenne 1.017 personnes. L'occupation moyenne a varié annuellement de 985 (2016) à 1.037 personnes (2010). Le pic d'occupation mensuelle a été de 1.059 personnes (moyenne au cours des mois de juillet 2016 et février 2017).

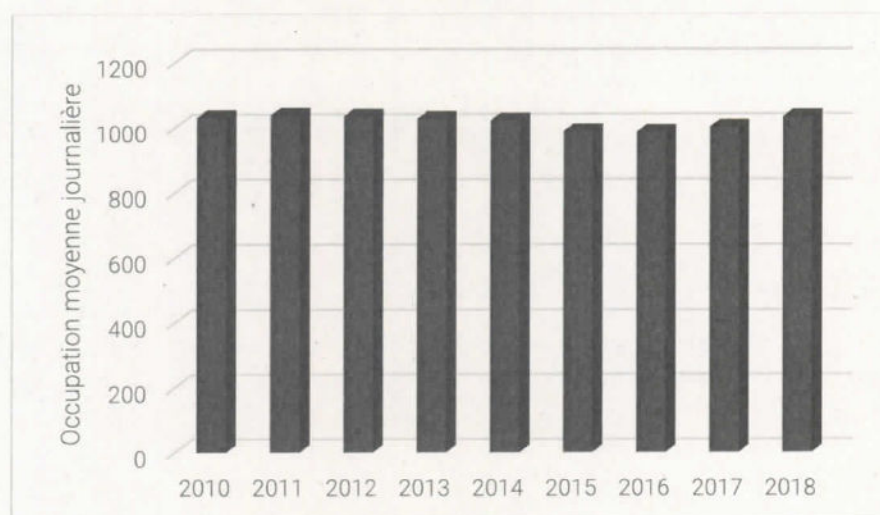


Figure 2 : Occupation journalière moyenne du bâtiment L130

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 L130. Le récent 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.

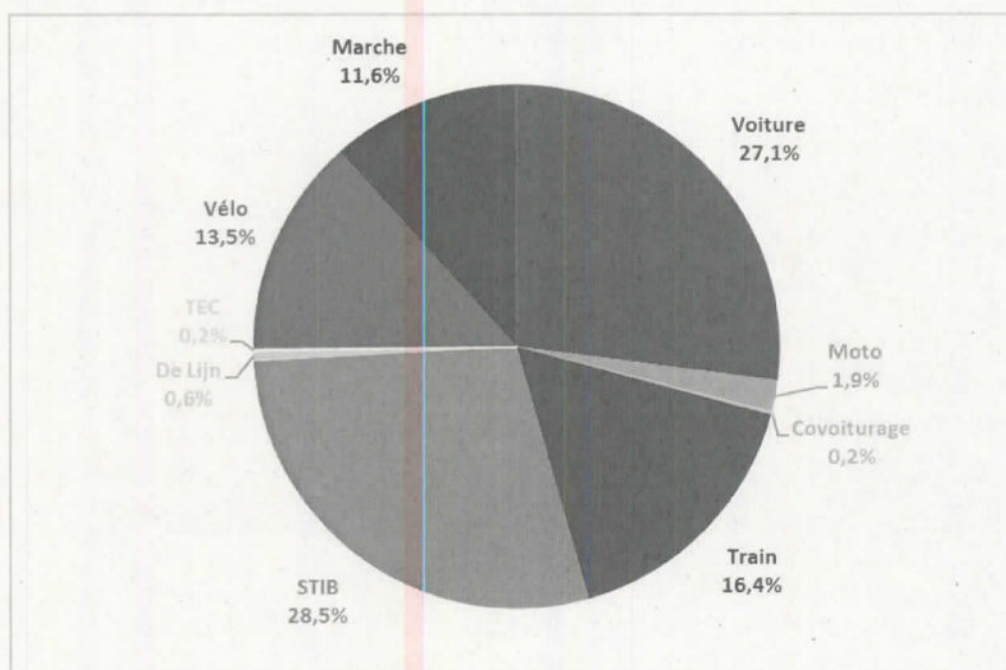


Figure 3 : Répartition modale des déplacements domicile-travail
Source : Commission européenne, PDE 2017 – Site « Quartier européen »

La voiture constituait le mode principal de déplacement pour 27,1 % des travailleurs du « Quartier européen », soit pour un peu plus d'une personne sur quatre. En extrapolant ce chiffre aux 1.017 personnes présentes en moyenne dans le bâtiment L130, cela signifie qu'en moyenne 276 personnes utilisent principalement ce mode de transport pour se rendre à leur travail. Durant les périodes de plus fortes occupations (1.059 personnes), le nombre de personnes utilisant la voiture comme mode de déplacement est évalué à 287.

A cela, on peut également ajouter la demande issue des motards, qui représente donc en moyenne 19 personnes quotidiennement.

5.2.2.2 LES VISITEURS

Le bâtiment ne comporte pas moins de 33 salles de réunion offrant une capacité totale de 631 places/personnes. La capacité individuelle des salles varie de 8 à 65 personnes.

Tableau 1 : Capacité des salles de réunion du L130

N°local	Capacité	N°local	Capacité
D-SMF4 (HALP)	50	E-183	14
D-SMF1 (SP01)	40	B-038	14
F-212	16	B-081	14
C-116	18	E-183/MED1	12
F-232	12	F-230	16
B-077	24	A-032	10
B-080	14	B-082	10
A-020	14	E-183	12
A-038	12	A-A20	18
A-082	12	B-062	8
F-A248	20	B-082	9
B-082	12	E-205	10
C-116	17	B-037	10
C-183	12	B-S1(049)	32
F-226	11	B-Salle A (053)	65
B-082	14	B-Salle B (079)	65
D-139	14		

Le graphique ci-dessous reprend l'évolution des moyennes mensuelles du nombre de visiteurs (externes) s'étant rendus sur le site L130 durant les années 2017 et 2018. Ce nombre a globalement cru entre 2017 et 2018 (+78 %). Durant les mois de plus fortes fréquentations, ce sont en moyenne 1.900 à 2.500 visiteurs qui se rendent sur le site.

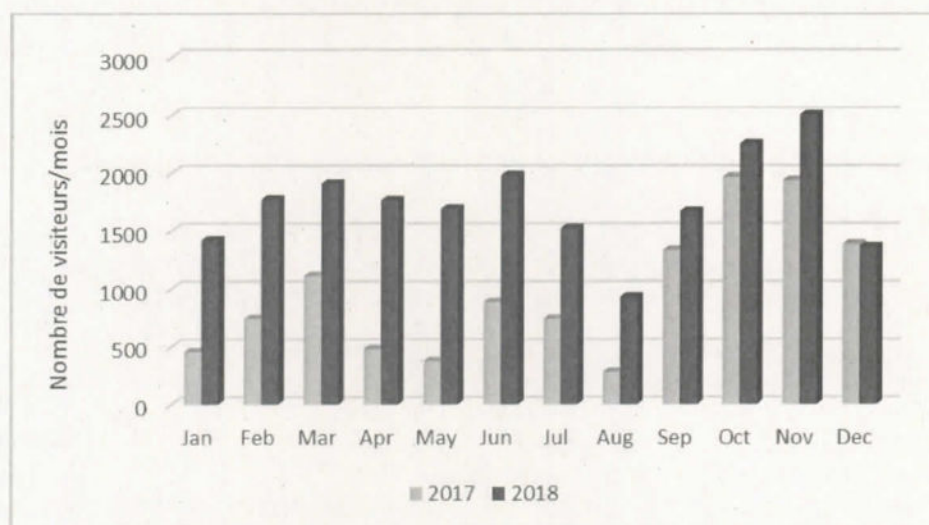


Figure 2 : Nombre de visiteurs par mois – bâtiment L130

Le graphique ci-après reprend l'évolution quotidienne du nombre de visiteurs externes durant le mois d'octobre 2018 (l'un des mois ayant accueilli le plus de visiteurs). Durant les jours de plus fortes fréquentation, le nombre de visiteurs a varié de **140 à 160 personnes/j**. Selon les données issues du PDE (2017), 14 % des visiteurs viennent en voiture (ou moto), ce qui représente une demande de 20 à 22 véhicules.

Pour rappel, ces chiffres ne tiennent pas compte des visiteurs internes d'autres Directions Générales qui se déplacent d'autres bâtiments ou sites de la Commission.

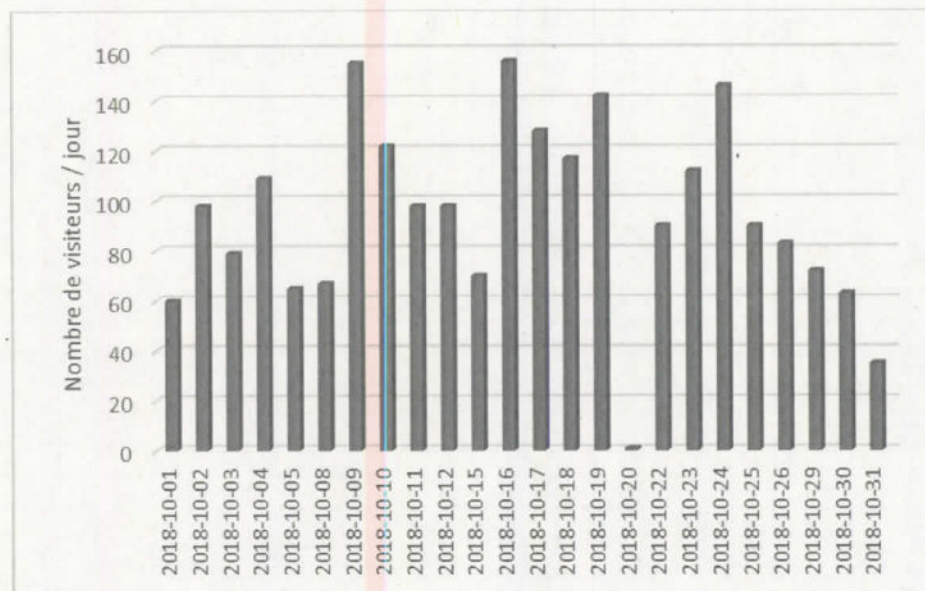


Figure 3 : Nombre de visiteurs par jour – bâtiment L130

Les visiteurs externes n'ayant actuellement pas accès au parking souterrain, ils se stationnent en voirie (ou dans les parkings publics à proximité). Le cas échéant, ils augmentent la pression en voirie. Et ce, d'autant plus que l'interdiction d'accès au parking est également appliquée dans les autres bâtiments de la Commission européenne, nombreux dans le quartier.

5.2.2.3 LES FOURNISSEURS, ÉQUIPES D'ENTRETIEN ET DE GARDIENNAGE

Livraisons par des contractants

Plusieurs fournisseurs, équipes d'entretien, etc., se rendent quotidiennement ou plus occasionnellement sur le site visé via des véhicules automobiles. Parmi ceux-ci, certains utilisent les parkings :

- Gardiennage : 11 personnes par jour (pas 24h/24) – 8 à 10 véhicules ;
- Véolia (services techniques) : quotidiennement – 1 ou 2 véhicule(s) ;
- Iris (nettoyage et espace vert) : quotidiennement – 1 véhicule ;
- Beddeleem (entreprise générale) : 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 : 3x/semaine – 1 véhicule ;
- Livraisons de boissons, de boulangerie, distributeurs automatiques, etc. : occasionnellement – 1 véhicule ;
- Restauration : livraisons pour le restaurant via le garage (et quai de déchargement), tous les jours – camion et camionnette.

Livraisons spécifiques

Des livraisons spécifiques des DGs/Agences hébergées dans le bâtiment ont également lieu occasionnellement.

Services opérationnels de la Commission européenne

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

- Équipes de proximité : occasionnellement ;
- OIB (OIB RE.2, SIPP, OS, etc.), DG DIGIT, DG DS, etc. : occasionnellement.

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.

5.2.2.4 SYNTHÈSE

En résumé, l'occupation moyenne du bâtiment au cours de ces dernières années est de 1.017 personnes. Sur base des données issues du Plan de Déplacements d'Entreprise de 2017 (qui concerne l'ensemble du « Quartier européen »), environ 276 personnes utilisent quotidiennement une voiture pour se rendre sur le site.

De nombreux visiteurs se rendent également dans le bâtiment. Durant les jours de plus fortes fréquentations, ce sont de l'ordre de 140 à 160 visiteurs quotidiennement, représentant un besoin moyen en place de stationnement de 20 à 22 places.

Enfin, des déplacements motorisés sont également effectués par les fournisseurs, équipes d'entretien et de gardiennage, dont certains utilisent le parking pour stationner leur véhicule.

5.3 DESCRIPTION DES PARKINGS CONCERNÉS PAR LA DEMANDE

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

Le bâtiment comporte actuellement 390 places de stationnement pour véhicules motorisés (pour 411 autorisées par le permis en vigueur) réparties en 386 emplacements pour les voitures et 4 places pour les motos. Le parking comporte également 94 places de stationnement pour les vélos. 18 emplacements pour vélo sont également mis à disposition (notamment des visiteurs) à proximité de l'entrée du bâtiment, portant l'offre totale en stationnement pour vélos à 112 places. Celle-ci sera portée à 242 places (cf. ci-après).

Tableau 2 : Répartition des places de parking

	Emplacements Voitures	Emplacements motos	TOTAL
Niveau -1 (03)	127	-	127
Niveau -2 (02)	144	-	144
Niveau -3 (01)	115	4	119
TOTAL	386	-	390

5.3.2 ACCÈS AUX PARKINGS

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.

5.3.3 TAUX D'OCCUPATION DES PARKINGS

Des relevés ponctuels de taux d'occupation des parkings ont été effectués par l'Office Infrastructures et Logistique de la Commission européenne en 3 périodes du mois de novembre 2016 (et 08/11 à 11h00, 15/11 à 15h00, et 17/11 à 10h00). Par ailleurs, un relevé du taux d'occupation a été effectué dans le cadre de la présente étude le jeudi 22 novembre 2018 à 9h30.

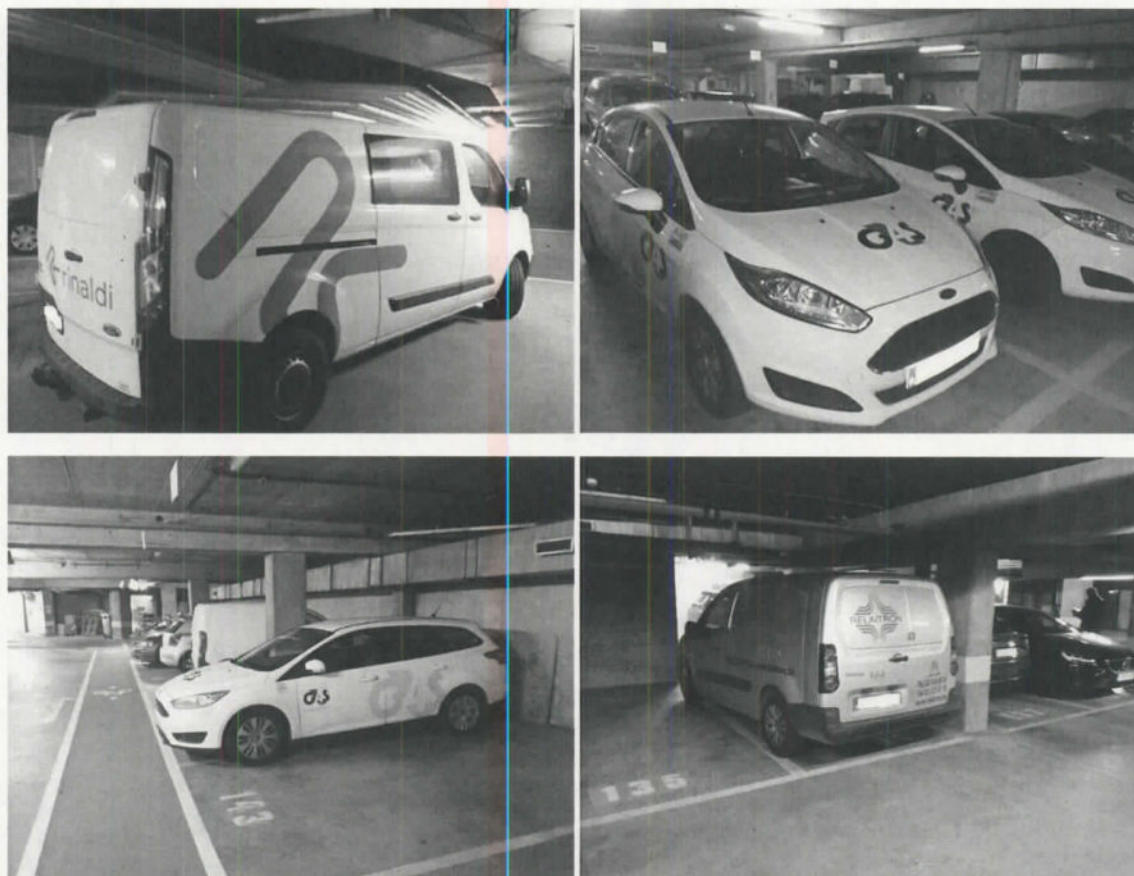
Le résultat de l'ensemble de ces relevés est repris dans le tableau ci-après. Le parking a été occupé par 264 à 284 véhicules motorisés, dont 12 à 18 motos. Ces chiffres corroborent globalement les estimations faites préalablement sur base des répartitions modales.

Tableau 3 : Occupation des places de parking

	Occupation voitures	Occupation motos	TOTAL
08/11/2016	268	16	284
15/11/2016	264	16	280
17/11/2016	263	12	275
22/11/2018	246	18	264

Pour rappel, lors des relevés le parking n'était **pas accessible aux visiteurs externes** qui devaient donc se stationner en voirie (ou dans les parkings publics à proximité). Il était donc (quasiment-) exclusivement occupé par le personnel de la Commission européenne.

Quelques places étaient occupées par des **équipes d'entretien, de gardiennage**, etc. Lors des relevés, 7 voitures de l'équipe de sécurité (Groupe 4S) étaient présentes dans le parking, et au minimum 2 véhicules d'équipes d'entretien ont été identifiés.



Véhicules fonctionnels présents au sein du bâtiment L130 lors de la visite du 22 novembre 2018

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

Le permis d'environnement modifié (03/2016) autorise l'exploitation de 411 emplacements de parking au sein du bâtiment L130.

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

	PE en vigueur		Etat actuel	
	Auto	Moto	Auto	Moto
Niveau -1 (03)	132	-	127	-
Niveau -2 (02)	144	-	144	-
Niveau -3 (01)	135	-	115	4
	411		390	

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	37.398m ²
Ratio maximum applicable selon la zone d'accessibilité	1/200m ²
Nombre maximum de places autorisées par le COBRACE (1)	188
Situation actuelle	
Nombre total de places de parking « bureau » sur le site (2)	390
Différentiel entre la capacité actuelle (2) et la capacité permise par le COBRACE (1)	202
Nombre total de places sollicitées en dérogation	44
Places employés de bureaux supplémentaires	9
Places visiteurs et clients	20
Places véhicules fonctionnels	15
Autres (préciser)	0
Nombre de places supprimées	44*
Nombre de places soumises à charge environnementale	114
Nombre de places transformées en parking public ou parking riverains	0

* En sus des 21 places déjà supprimées/réaffectées préalablement, 44 nouvelles places seront supprimées/réaffectées dans le présent cadre. La Commission envisage notamment d'étendre son offre en emplacements de parking pour les vélos, en augmentant la capacité à 242 places⁴ (au lieu des 112 actuelles). Les emplacements vélos à l'étage 04 seront accessibles en permanence en visiteurs. Les emplacements vélos aux étages 01 et 02 le seront également, sauf quand le niveau d'alerte fixé par les services de sécurité de la Commission est « code jaune » ou supérieur. Les nouveaux emplacements seront de type U inversés.

Pour plus de clarté, le tableau suivant reprend l'évolution du nombre de places de stationnement sur le site.

	PE en vigueur		Etat actuel			Nouvelle demande PE		
	Auto	Moto	Auto	Moto	Vélo	Auto	Moto	Vélo
Niveau 0 (04-)	-	-	-	-	18	-	-	18
Niveau -1 (03)	132	-	127	-	-	118	-	-
Niveau -2 (02)	144	-	144	-	32	134	-	66
Niveau -3 (01)	135	-	115	4	62	80	14	158
	411		390 (-21)		112	346 (-44)		242 (+130)

⁴ La législation relative au permis d'environnement impose pour les nouveaux projets (construction, rénovation) 1 emplacement par 200 m², soit 187 emplacements en l'appliquant au cas présent (sachant qu'il s'agit ici d'un bâtiment existant et que la législation renvoie indirectement vers les obligations PDE le cas échéant). Les obligations relatives au plan de déplacements d'entreprise imposent au minimum un nombre d'emplacements équivalent au nombre de cyclistes (travailleurs et visiteurs) présents sur le site, augmenté de 20 % - soit environ 170 places dans le cas présent - OU équivalent à 1/5^{ème} des emplacements pour voitures, loués ou en propriété - soit 66 dans le cas présent.

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 quitte son 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 1.017 personnes, ce sont environ 163 personnes qui quittent le bureau après 19h. Ce chiffre s'élève à 169 personnes en tenant compte d'une occupation du bâtiment par 1.059 personnes. Les chiffres pour le départ après 20h correspondent à de l'ordre de **30 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 ;
- Les besoins qui découlent des fonctions des Directions Générales hébergées dans le bâtiment. Les activités de la Direction Agriculture et développement rural de la Commission européenne, dont on peut trouver une description détaillée via le lien suivant : https://ec.europa.eu/agriculture/index_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, logistique et d'interprétation.

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 **9 emplacements**⁵ 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 5.2.2.2., le bâtiment L130 dispose de 33 salles de réunions offrant une capacité totale de 631 places. Lors des jours de plus fortes affluences, ce sont de l'ordre de 140 à 160 visiteurs externes qui se rendent dans le bâtiment, ce qui représente une demande de 20 à 22 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 (actuellement au niveau 3 sur 4). La Commission européenne sollicite donc **20 places de parking** à l'intention des 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. Elles sont prévues à l'étage 02.

⁵ 30 personnes partant en moyenne après 20h x part modale véhicules automobiles de 29 % (voitures + motos).

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 10 à 13 véhicules suivants :

- 8 à 10 véhicules appartenant à l'équipe de gardiennage (11 gardes), qui n'est pas présente 24h/24 sur le site mais simultanément durant les heures de bureau ;
- 1 à 2 véhicules utilitaires 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 (entreprise Beddeleem) ;
- L'un ou l'autre véhicules des équipes de proximité, et des services opérationnels de la Commission européenne (OIB, fg, DIGIT, DG DS, etc.).

La Commission sollicite donc **15 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. Elles sont prévues aux étages 01 (06 pl.), 02 (4 pl.) et 03 (5 pl.).

Ne sont pas comptabilisés (et donc pas considérés pour la demande de dérogation) les véhicules davantage destinés à la livraison :

- 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 ;
- Les véhicules de livraison (camion et camionnette) pour le restaurant ;
- 1 véhicule utilitaire pour les livraisons spécifiques aux DGs/Agences hébergées dans le bâtiment.

Ceux-ci disposent d'un quai de déchargement à l'étage 02, rue Joseph II, à côté de l'entrée du parking. Une nouvelle aire de livraison est en outre proposée à l'étage 01, à côté de l'entrée parking chaussée d'Etterbeek.

8.5 JUSTIFICATION DES PLACES SOLLICITÉES EN DÉROGATION POUR D'AUTRES MOTIFS

Aucun emplacement ne sera sollicité en dérogation pour d'autres motifs. La Commission souhaite toutefois mentionner que selon les objectifs et actions à développer dans la cadre du PDE, des initiatives telles que carpooling et car-sharing seront développées et nécessitent également des besoins en stationnement.

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 généralement pas durant les heures de pointe du matin et du soir. Les places réservées aux visiteurs seront en outre limitées (20 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'impact significatif sur la répartition modale des déplacements, et en particulier des déplacements domicile-travail :

- 9 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 ;
- 20 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) ;
- 15 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 130 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 346 emplacements de parking couverts.

Le bâtiment concerné par la présente évaluation est occupé par la Commission de l'Union Européenne, et plus particulièrement par la Direction Générale AGRI (Agriculture et Développement rural).

Ce bâtiment s'étend partiellement sur 12 niveaux (R+11), dont les 3 premiers sont occupés en partie par des espaces de stationnement. L'accès à ce-dernier se fait via la chaussée d'Etterbeek ou la rue Breydel. 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 44 places sur les 202 excédentaires (le COBRACE "stricto sensu" en admet au départ 188) 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.

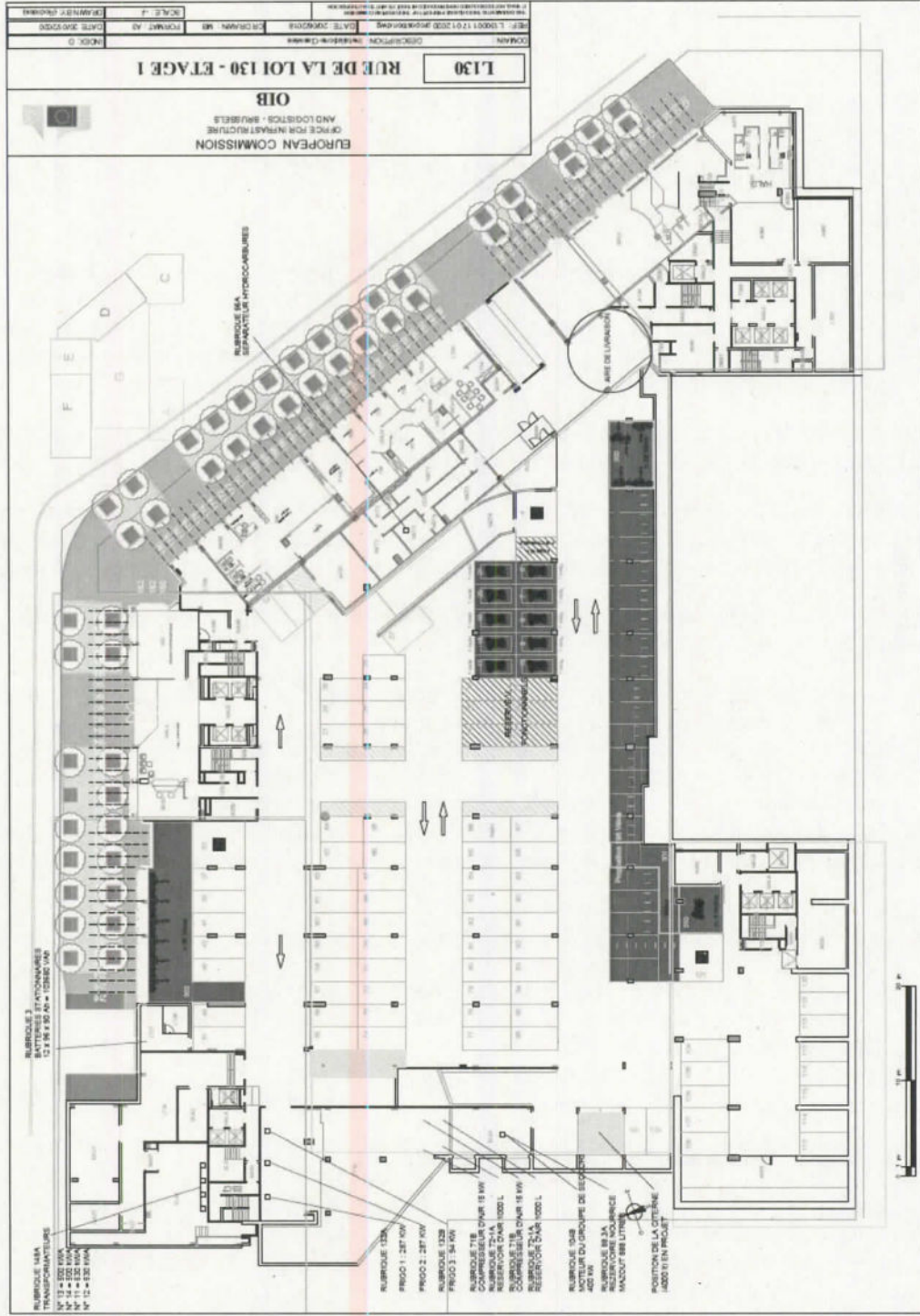
La répartition des places demandées en dérogation selon les motifs cités ci-dessus se résume comme suit :

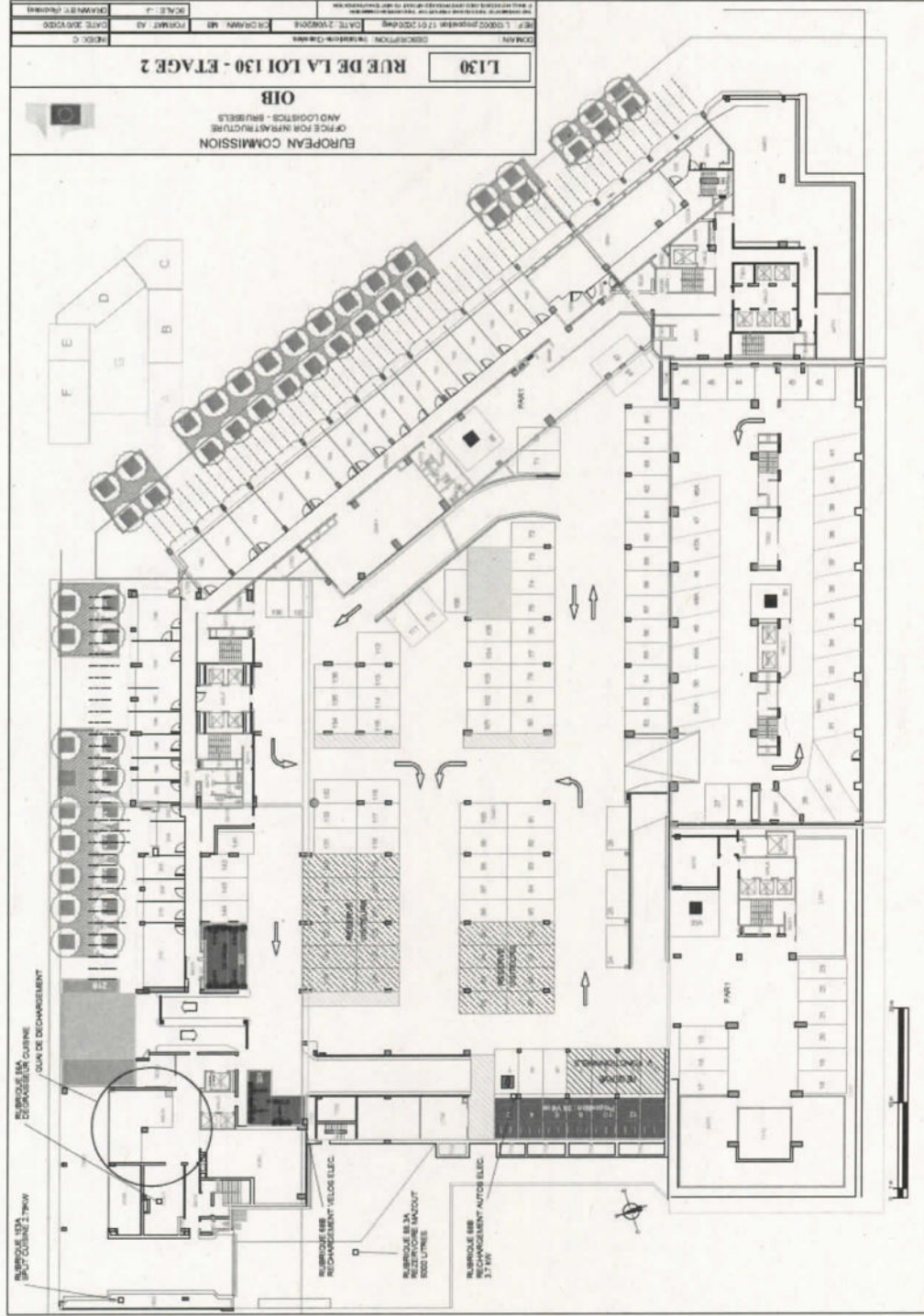
- 9 places pour le personnel de bureau sur base des besoins de départ tardif et compensées partiellement par la réservation d'une partie pour les voitures électriques à long terme ;
- 20 places réservées pour les visiteurs ;
- 15 places réservées pour les véhicules fonctionnels.

Pour conclure, le **COBRACE autorise 188 emplacements** de parking sur le site.

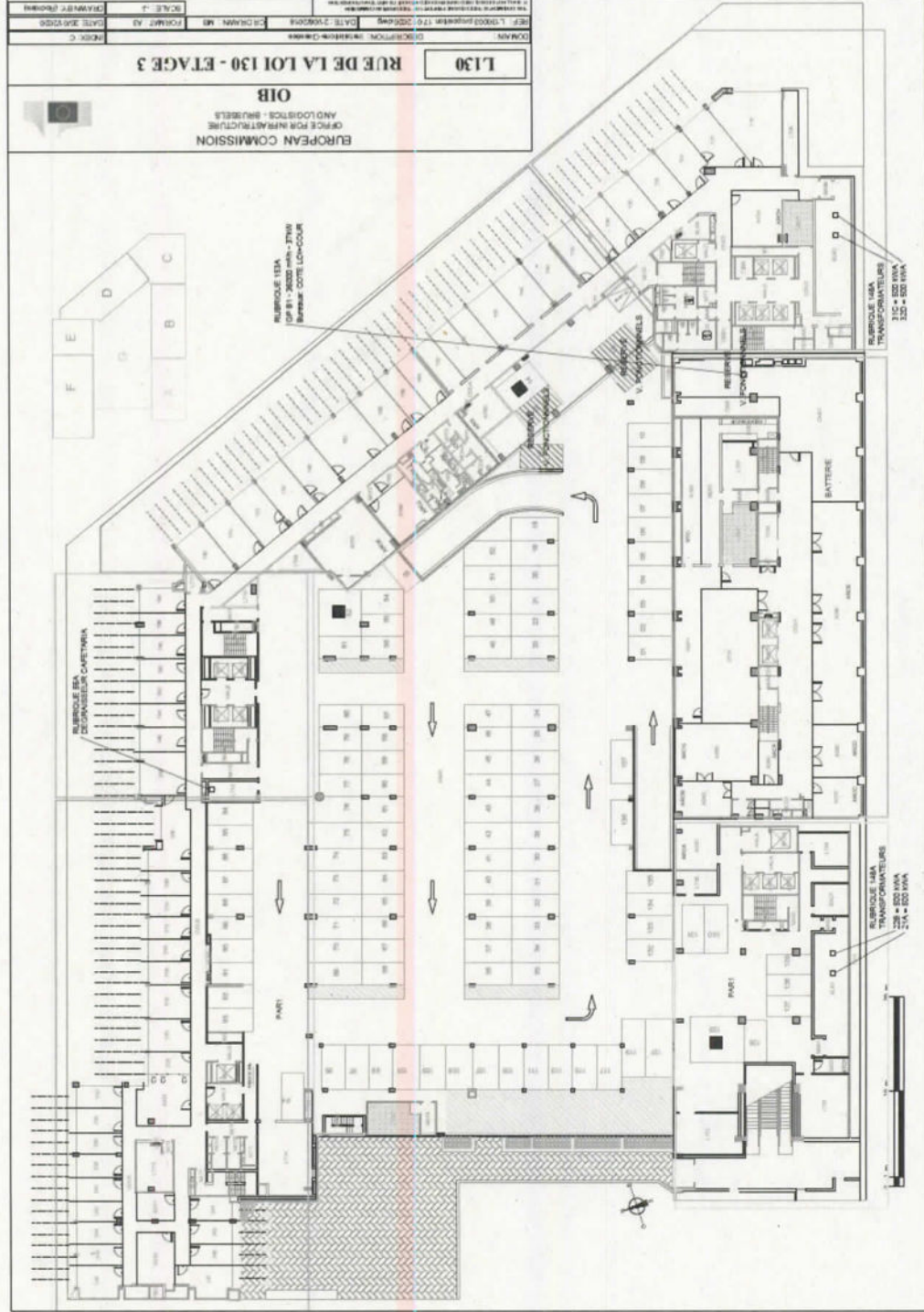
Les **44 places sollicitées en dérogation** s'expliquent par de multiples motifs ; par la volonté de permettre un stationnement visiteurs, le fait qu'une partie du personnel quitte le bureau tardivement, les besoins de certains véhicules de maintenance. Par ailleurs, une partie des emplacements sollicités en dérogation pour le personnel serait à long terme destinée à des véhicules électriques avec fourniture d'électricité 100% verte.

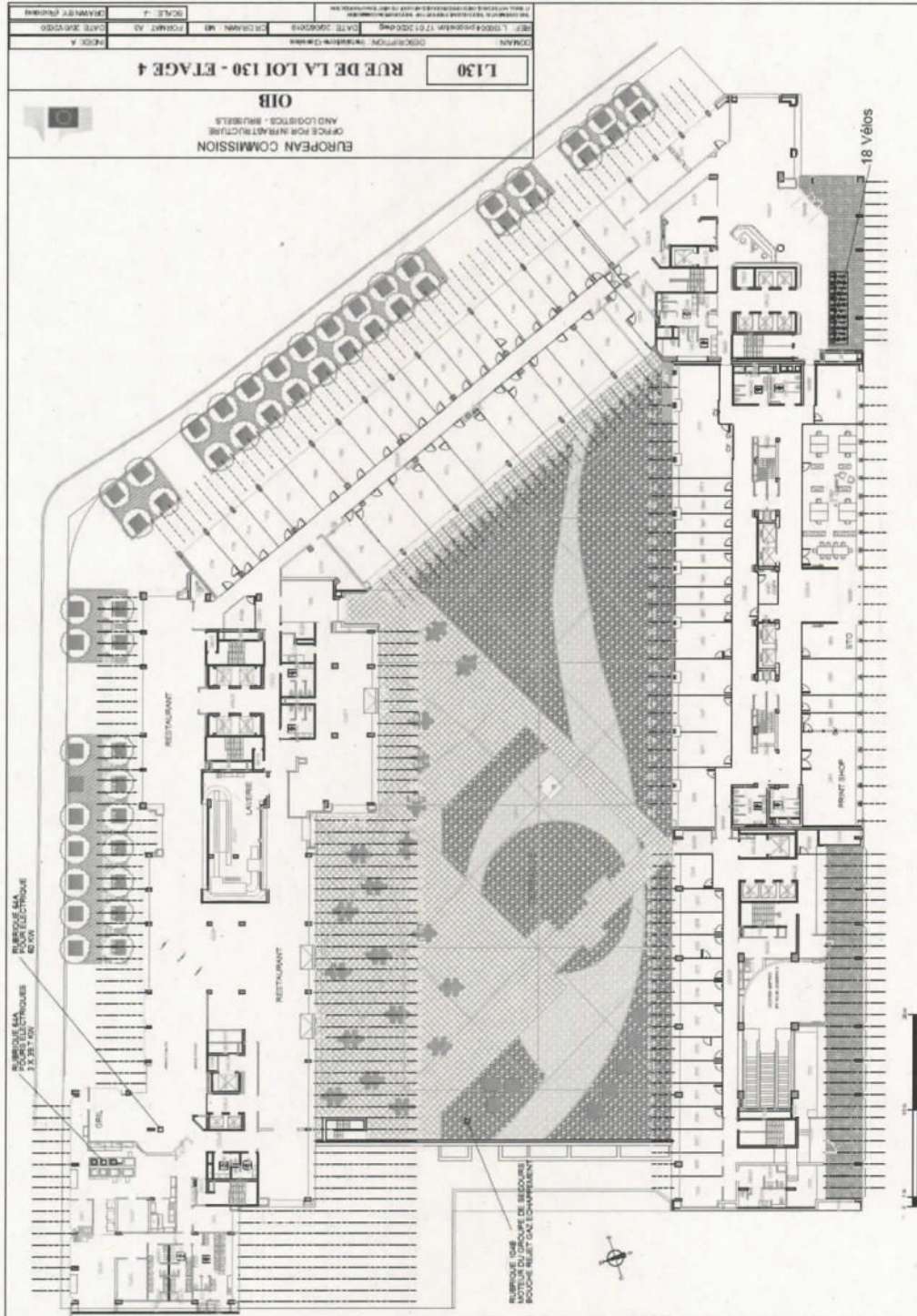
Annexes : plans des sous-sols





COMMANDE		L130		RUE DE LA LOI 130 - ETAGE 2	
DESCRIPTION: COMMISSION EUROPEENNE		OIB		OFFICE FOR MARKET RESEARCH AND LOGISTICS - BRUSSELS	
N° DE PROJET: 17020004		DATE: 2020/03/19		DESIGNER: COBRACE	
N° DE PROJET: 17020004		DATE: 2020/03/19		DESIGNER: COBRACE	
N° DE PROJET: 17020004		DATE: 2020/03/19		DESIGNER: COBRACE	





L130		RUE DE LA LOI 130 - ETAGE 4	
OIB EUROPEAN COMMISSION OFFICE FOR INSTRUMENTS AND LOGISTICS - BRUSSELS			
COMMANDE	DESCRIPTION	INSTRUMENTS	COMMANDE
REF. L130/04	PROJET	DATE	PROJET
SCALE 1:100	DATE	SCALE	DATE
DATE	SCALE	DATE	SCALE
DATE	SCALE	DATE	SCALE

