

## 7. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

### TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>5</b>
1.1	Objet de l'étude d'incidences .....	5
1.2	Justification de l'étude d'incidences .....	6
1.3	Demandeur et ses conseillers .....	6
1.4	Auteur de l'étude d'incidences .....	7
1.5	Composition du Comité d'Accompagnement .....	8
<b>2</b>	<b>PRÉSENTATION DU SITE EN SITUATIONS EXISTANTE, PRÉVISIBLE ET PROJETÉE .....</b>	<b>9</b>
2.1	Localisation du site .....	9
2.2	Contexte .....	9
2.3	Situation existante de droit : éléments significatifs .....	11
2.4	Evolution du site Reyers .....	12
2.5	Description des projets «en situation prévisible » .....	14
<b>3</b>	<b>PROJET EN PHASE D'EXPLOITATION : INCIDENCES ET RECOMMANDATIONS ..</b>	<b>26</b>
3.1	Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage .....	26
3.2	Mobilité .....	28
3.3	Faune & flore .....	37
3.4	Domaines social et économique .....	40
3.5	Energie .....	41
3.6	Sol et eaux .....	44
3.7	Environnement sonore et vibratoire .....	46
3.8	Qualité de l'air .....	47
3.9	Microclimat .....	50
3.10	Etre humain .....	50
3.11	Déchets .....	53
<b>4</b>	<b>CHANTIER : DESCRIPTION, INCIDENCES ET RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>55</b>
4.1	Description et phasage .....	55
4.2	Incidences et recommandations .....	56
<b>5</b>	<b>INTERACTIONS AU NIVEAU DES RECOMMANDATIONS, DES ALTERNATIVES ET DES VARIANTES (EN PHASES CHANTIER ET D'EXPLOITATION DU PROJET) .....</b>	<b>66</b>
5.1	Choix entre le projet et les alternatives/variantes .....	66
5.2	Choix entre les recommandations divergentes au niveau du projet .....	66
<b>6</b>	<b>SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS FINALES .....</b>	<b>68</b>
6.1	Avant-propos .....	68
6.2	Recommandations relatives à la situation projetée provisoire (chantier) .....	69
6.3	Recommandations relatives à la situation projetée définitive .....	84

<b>7</b>	<b>CONCLUSION GÉNÉRALE.....</b>	<b>105</b>
7.1	Description succincte du projet .....	105
7.2	Conformité du projet aux plans et règlements en vigueur .....	106
7.3	Incidences et recommandations relatives à la mise en œuvre du projet et de son chantier et/ou de ses Alternatives / Variantes .....	106

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1 : Localisation du site en situation existante à grande échelle et emprise du périmètre d'intervention et du parking provisoire (phase transitoire) .....	5
Figure 2 : Espaces occupés par la RTBF.....	9
Figure 3 : Site Reyers et ses abords .....	10
Figure 4 : Affectations du sol au Plan Régional d'Affectation du sol.....	11
Figure 5 : Situation cadastrale.....	12
Figure 6 : Plan d'ensemble au niveau du projet de PAD .....	13
Figure 7 : Emprise du périmètre d'intervention vis-à-vis de la situation existante .....	14
Figure 8 : Implantation du nouveau bâtiment et aménagement de ses abords.....	15
Figure 9 : Zoom sur le parking provisoire.....	16
Figure 10 : Localisation du parking provisoire sur le plan topographique .....	16
Figure 11 : Axonométrie depuis l'angle N/E du nouveau siège .....	18
Figure 12 : Coupe montrant la répartition du programme en simplex et duplex.....	19
Figure 13 : Niveau rez-de-chaussée avec localisation de l'entrée principale, de l'accès parking et logistique.....	20
Figure 14 : Niveau +7 du bâtiment projeté .....	21
Figure 15 : Elévation nord (partie) du nouveau bâtiment .....	21
Figure 16 : Vue sur les façades intérieures et les patios .....	22
Figure 17 : Aménagement des abords du bâtiment en situation projetée .....	23
Figure 18 : Accès au site en situation définitive .....	24
Figure 19 : Gestion des eaux .....	46
Figure 20 : Limites du chantier et accès en phase chantier .....	55

### TABLEAUX

Tableau 1 : Programmation du projet en chiffres et comparaison avec la situation existante .....	17
Tableau 2 : Chiffres du stationnement - comparaison des situations existante, provisoire et définitive	17
Tableau 3 : Liste des installations classées faisant l'objet de la demande de permis d'environnement 1A (septembre 2017).....	25
Tableau 4 : Organisation des accès au site en situation existante .....	29
Tableau 5 : Adéquation de l'offre en stationnement pour vélo au regard des prescrits régionaux en situation existante.....	30
Tableau 6 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés au regard de la demande en situation existante.....	31
Tableau 7 : Organisation des accès au site en situation projetée (phases transitoire et définitive) .....	33
Tableau 8 : Adéquation de l'offre en stationnement pour vélo au regard des prescrits régionaux Situation projetée – phase définitive selon les objectifs du PDE .....	34
Tableau 9 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés au regard de la demande en situation projetée – phase transitoire selon le potentiel de report modal des membres du personnel .....	35
Tableau 10 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés au regard de la demande en situation projetée – phase définitive selon le potentiel de report modal des membres du personnel.....	36
Tableau 11 : Consommations d'énergie du site RTBF en 2017 .....	41
Tableau 12 : Comparaison des consommations d'énergie spécifiques entre le projet et différentes références.....	44
Tableau 13 : Inventaire de l'état du sol .....	44



# 1 AVANT-PROPOS

## 1.1 Objet de l'étude d'incidences

La présente étude d'incidences se justifie **dans le cadre des demandes de permis d'environnement de classe 1A et de permis d'urbanisme** (procédure mixte) introduites en juin 2017 par la **Radio-Télévision Belge de la Communauté française (RTBF)** et portant sur le **siège de la RTBF** situé boulevard Auguste Reyers n°52, à 1044 Bruxelles (dans la commune de Schaerbeek).

L'objet des demandes de permis concerne :

- la **construction et l'exploitation d'un nouveau bâtiment** destiné à accueillir le siège de la RTBF et l'aménagement des abords immédiats du bâtiment.
- la **création d'un parking provisoire à l'air libre** le long de l'avenue Jacques Georgin, pour faire face aux besoins en stationnement consécutif de la perte des stationnements à l'air libre existants dans la zone d'implantation du nouveau bâtiment.
- la **démolition partielle** des bâtiments existants **U et V**, qui accueillent une partie des activités de la RTBF. Le Demandeur a introduit, en mai 2018, une demande de permis d'urbanisme pour cette phase du projet (démolition partielle des bâtiments U et V) qui doit être réalisée préalablement à la construction du nouveau bâtiment. Le permis d'urbanisme a été délivré le 3 septembre 2018 par la commune de Schaerbeek. Cette demande de permis était accompagnée d'un rapport d'incidences<sup>1</sup>.

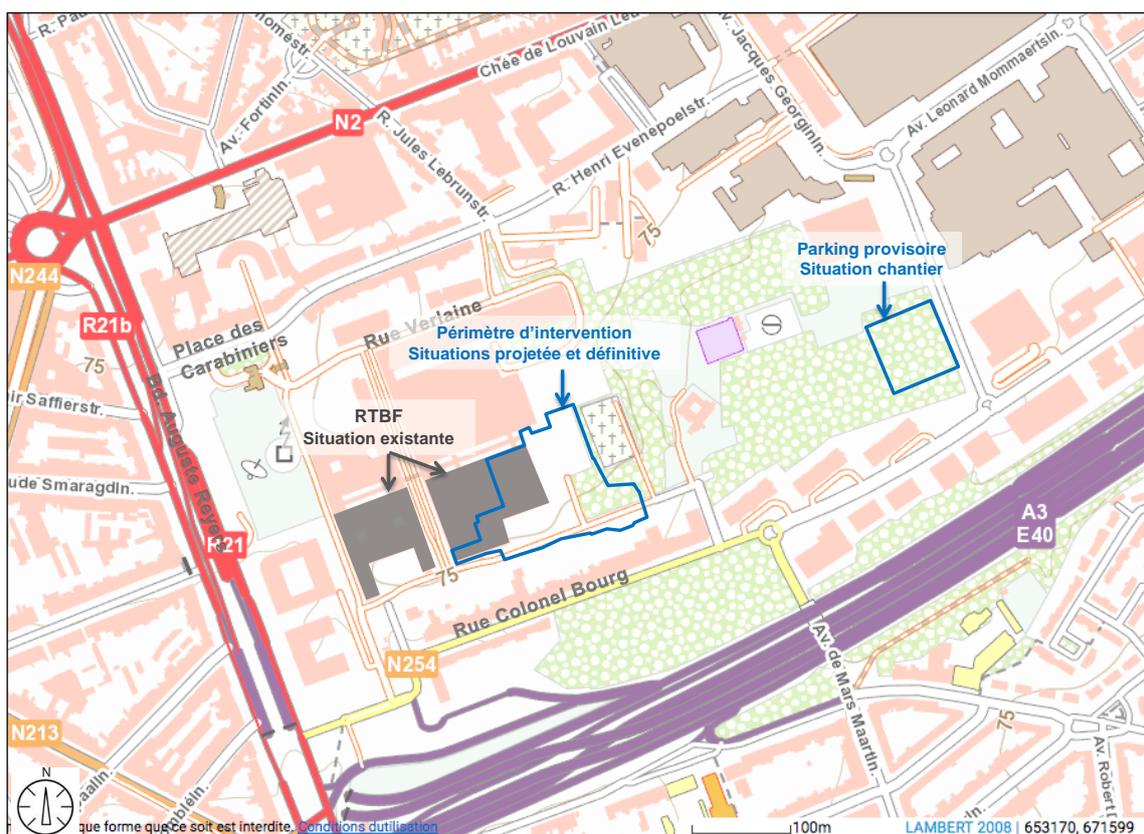


Figure 1 : Localisation du site en situation existante à grande échelle et emprise du périmètre d'intervention et du parking provisoire (phase transitoire)  
(Source : IGN)

<sup>1</sup> Dès lors, les incidences relatives à cette phase de démolition ont déjà été examinées et n'ont plus été étudiées dans le cadre de la présente étude incidences.

## 1.2 Justification de l'étude d'incidences

L'étude d'incidences est requise dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme en vertu de l'article 128 du **Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT)** et de son annexe A du fait des **installations suivantes** :

- « 17) *parcs de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteur en dehors de la voie publique comptant plus de 200 emplacements pour véhicules automobiles* » → Projet : **289 emplacements de parking à l'air libre** dans le parking provisoire pendant le chantier ;
- « 18) *garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnement couverts, salles d'exposition, etc.) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques* » → Projet : **594 emplacements de parking couverts**.

L'étude d'incidences est également requise dans le cadre de la demande de **permis d'environnement** en vertu des articles 7 et 37 de l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et de la liste des installations classées annexée à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999. Sont prévues les **installations suivantes** :

- « **224)** *Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur comptant plus de 200 véhicules* » → Ici, 594 emplacements couverts ;
- « **233)** *Parcs de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteur de plus de 200 places* » → Ici, 289 emplacements à l'air libre dans le parking provisoire pendant le chantier.

## 1.3 Demandeur et ses conseillers

### Demandeur des permis :



**RTBF**

Boulevard Auguste Reyers 52, 1044 Bruxelles  
Contact : Monsieur Emmanuel ROBBEN - Mail : [roe@rtbf.be](mailto:roe@rtbf.be)

### Architectes :



**MDW Architecture**

Avenue de l'Armée 82a, 1040 Bruxelles  
Contact : Monsieur Xavier DE WIL - Mail : [mdw@mdwarchitecture.be](mailto:mdw@mdwarchitecture.be)



**V+ Vers plus de bien être**

Rue le Lorrain 82, 1080 Bruxelles  
Contact : Monsieur Thierry DECUYPERE - Mail : [thierry@vplus.org](mailto:thierry@vplus.org)

### Techniques spéciales, PEB et ingénieurs en stabilité :



**Tractebel Engie Engineering**

Avenue Ariane 7, 1200 Bruxelles  
Contact : Monsieur Luc LECLEIR - Mail : [luc.lecleir@tractebel.engie.com](mailto:luc.lecleir@tractebel.engie.com)

### Coordinateur de sécurité chantier :



**Socotec**

Chaussée de Malines 455, 1950 Krainem  
Contact : Monsieur Gilles Berard - Mail : [gilles.berard@socotec.be](mailto:gilles.berard@socotec.be)

## 1.4 Auteur de l'étude d'incidences



### **AGORA S.A.**

**Mme Nathalie Ninane**  
Rue Montagne aux Anges 26,  
1081 Bruxelles  
Tél. : 02 / 779.13.55  
Fax : 02 / 779.22.75  
Mail : [n.ninane@agora-urba.be](mailto:n.ninane@agora-urba.be)

Coordinateur et pilote de l'étude d'incidences

Urbanisme & aménagement du territoire, patrimoine et paysage

Mobilité

Domaines social & économique

Flore & faune

Microclimat

Etre humain

Déchets

Avec comme sous-traitant/expert, le bureau SGS Belgium



Nationalité Belge

### **SGS Belgium NB**

Parc Créalys - Rue Phocas  
Lejeune 4, Les Isnes  
Gembloux, 5032  
Belgique  
Tel : 081 / 715 160  
Fax : 081 / 715 161  
<https://www.sgs.be/fr-fr>

Energie

Environnement sonore & vibratoire

Qualité de l'air

Eaux & Sol

## 1.5 Composition du Comité d'Accompagnement

Les membres effectifs du **Comité d'accompagnement** (présidé par Monsieur BEELEN Guido de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine, Attaché Directie Stedenbouw) qui ont suivi la présente étude d'incidences sont repris ci-après :

Organismes	Représentants (membres effectifs)
Bruxelles Urbanisme et Patrimoine – Direction Urbanisme	BEELEN Guido ( <a href="mailto:gbeelen@urban.brussels">gbeelen@urban.brussels</a> ), assisté de MURET Muriel ( <a href="mailto:mmuret@sprb.brussels">mmuret@sprb.brussels</a> )
Bruxelles Environnement	GENON Philippe ( <a href="mailto:pgenon@environnement.brussels">pgenon@environnement.brussels</a> )
Commune de Schaerbeek	CHISHOLM William ( <a href="mailto:wchisholm@schaerbeek.irisnet.be">wchisholm@schaerbeek.irisnet.be</a> ) – VELGHE Benoît ( <a href="mailto:bvelghe@schaerbeek.irisnet.be">bvelghe@schaerbeek.irisnet.be</a> ) VEKEMAN Cedric ( <a href="mailto:cvekeman@schaerbeek.irisnet.be">cvekeman@schaerbeek.irisnet.be</a> ) BERIAUX François ( <a href="mailto:fberiaux@schaerbeek.irisnet.be">fberiaux@schaerbeek.irisnet.be</a> )

Les membres associés du Comité d'accompagnement sont, quant à eux, les suivants :

Organismes	Représentants (membres associés)
Bruxelles Mobilité – Direction Stratégie	KREUTZ Michèle ( <a href="mailto:mkreutz@sprb.brussels">mkreutz@sprb.brussels</a> ) et VAN KERREBROECK Claire ( <a href="mailto:cvankerbroeck@sprb.brussels">cvankerbroeck@sprb.brussels</a> )
Perspective - Bureau bruxellois de la planification	VANLEENE Miguel ( <a href="mailto:mvanleene@perspective.brussels">mvanleene@perspective.brussels</a> )
Bruxelles Urbanisme et Patrimoine – Direction Monuments et Sites	MURET Muriel ( <a href="mailto:mmuret@sprb.brussels">mmuret@sprb.brussels</a> )
Commune d'Evere	DAELMAN Michael ( <a href="mailto:mdaelman@evere.brussels">mdaelman@evere.brussels</a> )
Omgeving Vlaanderen GOB	ZAMAN Jan ( <a href="mailto:jan.zaman@vlaanderen.be">jan.zaman@vlaanderen.be</a> )

## 2 PRÉSENTATION DU SITE EN SITUATIONS EXISTANTE, PRÉVISIBLE ET PROJETÉE

### 2.1 Localisation du site

Le site **Reyers** constitue la **porte d'entrée de la Région bruxelloise depuis l'autoroute E40**. Il est bordé par les **grands axes de communication** que sont le boulevard Auguste Reyers à l'ouest, la chaussée de Louvain au nord et l'E40 au sud.

Le site (l'îlot) s'étend entre le boulevard Auguste Reyers (à l'ouest), l'avenue Jacques Georgin (à l'est), la place des Carabiniers / rues Verlaine (voirie interne longeant les bâtiments de la VRT) et Henri Evenepoel (au nord) et la rue Colonel Bourg (au sud).

### 2.2 Contexte

Le **quartier Reyers** s'est réellement développé à partir des **années 1950** avec la fin des travaux du boulevard, du viaduc Reyers et la construction de l'autoroute E40. Au début des années 1960, les locaux situés place Flagey construits en 1935 s'avèrent trop exigus pour répondre aux besoins nouveaux liés aux **débuts de la télévision**. La **RTB-BRT** (Radiodiffusion-Télévision belge et Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie) décide la construction d'une **Cité de la Radio-Télévision** sur l'ancien site du **Tir National**<sup>2</sup>.

Les **travaux de construction** s'étalent de 1966 à 1976 et **se concluent en 1980** par la réalisation de la **tour de télécommunication**, repère symbolique du quartier (tour Reyers).

Une partie des terrains du Tir National, situés le long du boulevard Reyers ont été vendus par la RTBF, puis utilisés pour la construction de **2 ensembles de bureaux** en 1993, les bâtiments « Silver » et « Diamant ».

Les **opérateurs audiovisuels** de service public des Communautés française et flamande (VRT), à proximité desquelles par ailleurs se sont aujourd'hui positionnées BeTV ou encore RTL<sup>3</sup>, partagent actuellement un **bâtiment commun**, avec une **entrée commune**, en se répartissant les **ailes gauche et droite**.

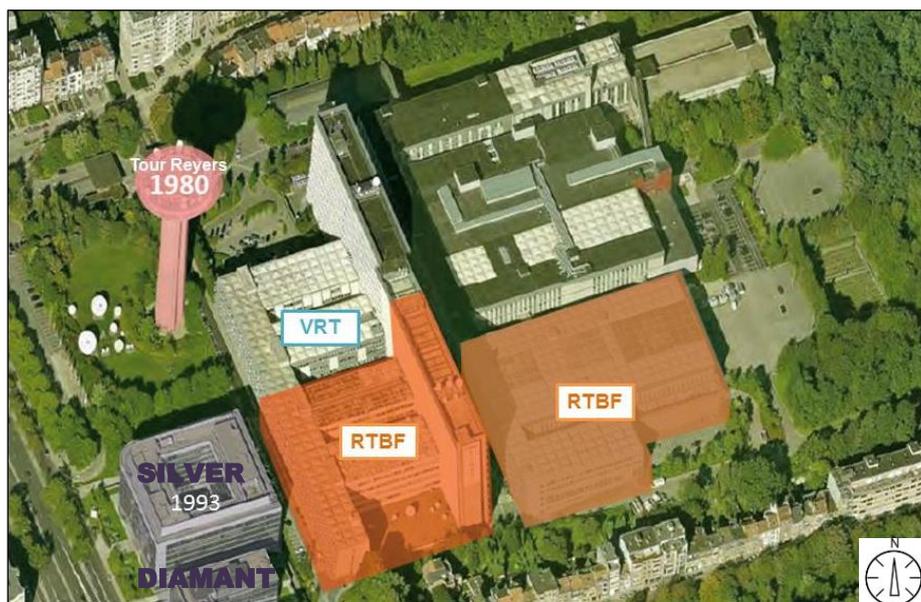


Figure 2 : Espaces occupés par la RTBF

(Source : Stratégie immobilière de la RTBF pour le redéveloppement du site de Reyers, RTBF)

<sup>2</sup> Il s'agissait d'un complexe militaire de 20 hectares dédié à l'entraînement des soldats.

<sup>3</sup> Cet ensemble constitue le Pôle Médias de la Région bruxelloise.

L'îlot formé par le boulevard Auguste Reyers, la rue Henri Evenepoel, l'avenue Jacques Georgin et la rue Colonel Bourg comprend également :

- Des **parkings extérieurs** en asphalte destinés aux différents employés ;
- L'**Enclos des Fusillés** ;
- L'arrière de l'îlot en direction de l'avenue Jacques Georgin (partie est de l'îlot) est peu construit et est occupé d'un **vaste espace vert privé** de 8 hectares<sup>4</sup>. Une crèche et des équipements sportifs y sont implantés.



	Aire géographique		1 Crèche
	Habitations et Immeubles de logements		2 Equipements sportifs
	Immeubles de bureaux		3 Espace vert privé
	Cimetière		P Parkings RTBF
	Zones d'industries urbaines		Tour VRT/RTBF

Figure 3 : Site Reyers et ses abords  
(Source : Google Earth + annotations : Agora)

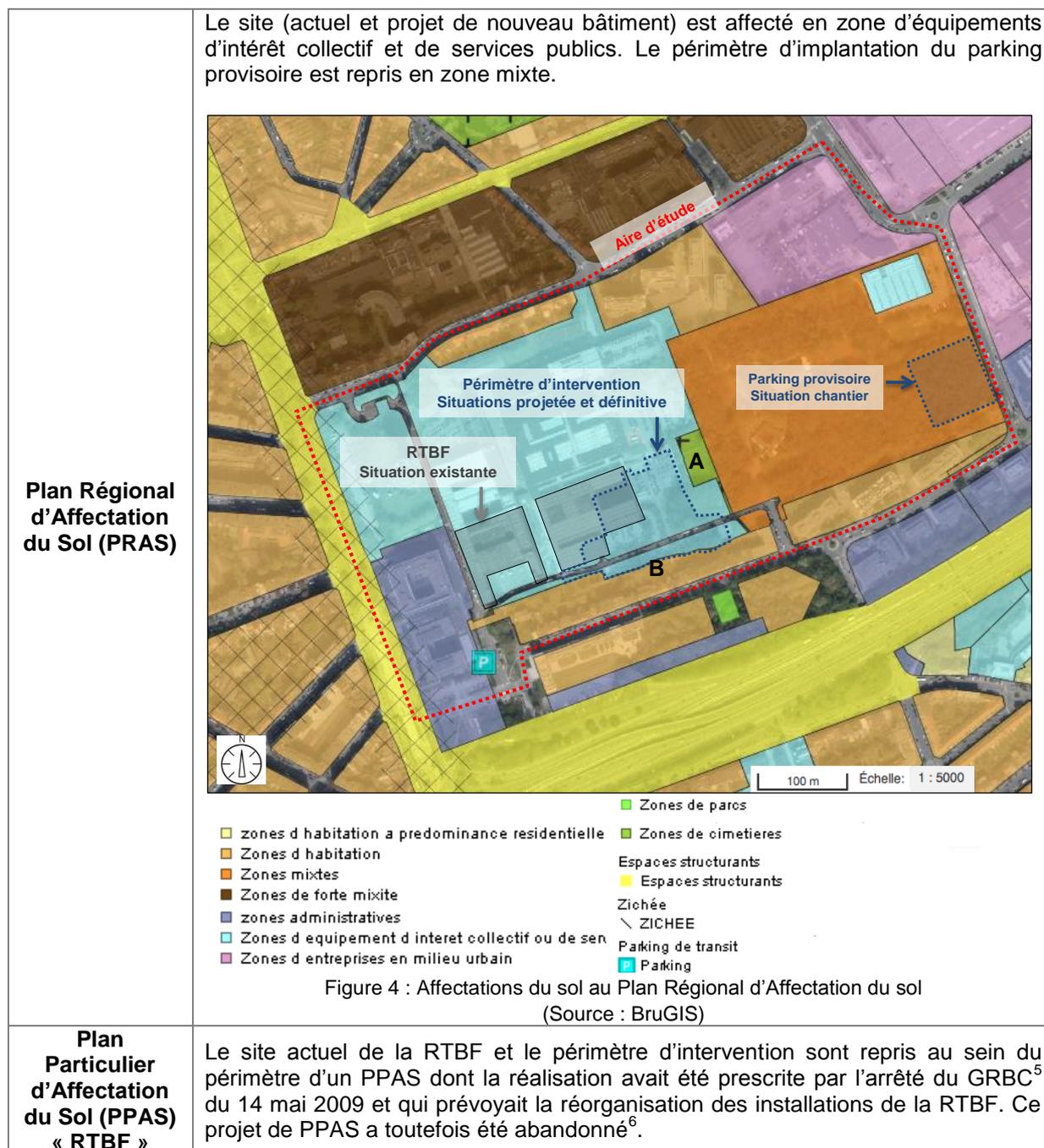
Il est **bordé par des ensembles aux typologies variées** :

- au nord, par des **habitations** le long de la place des Carabiniers et de la rue Henri Evenepoel. Un peu plus loin, des **zones d'habitat / commerce** se déploient de part et d'autre de la chaussée de Louvain ;
- au nord-est et à l'est, par des **zones d'industries urbaines** (principalement des concessions automobiles) ;

<sup>4</sup> Source : Périmètre, Diagnostic, Enjeux et objectifs du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) MediaPark, Perspectives, mai 2018.

- au sud, par des **immeubles de bureaux** et de **logements** le long de la rue Colonel Bourg, et l'**E40** au-delà de ces immeubles. Les immeubles de bureaux connaissent un taux de vacance très important, incitant à des projets de reconversion en des programmes mixtes (logements et commerces, ou encore services et équipements de proximité) ;
- le long du boulevard A. Reyers, par des **immeubles de logements** et de **bureaux**.

### 2.3 Situation existante de droit : éléments significatifs



<sup>5</sup> Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

<sup>6</sup> Source : Note préparatoire à l'étude d'incidences, Aries, septembre 2017.

<p><b>Patrimoine immobilier et naturel</b></p>	<p>Deux sites classés bordent le périmètre d'intervention :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'Enclos des Fusillés – cimetière (A sur la figure ci-dessus)</li> <li>- un frêne commun (B sur la figure ci-dessus – localisé au niveau du jardin du n°58 de la rue Colonel Bourg) qui bénéficie de 2 statuts (site classé et arbre repris à l'inventaire scientifique des arbres remarquables).</li> </ul>
<p><b>Situation cadastrale</b></p>	<p>L'objet de la demande concerne quatre parcelles cadastrales (référencées Section C, 11<sup>ème</sup> division, n°128 L5, n°131/03 C, n°128 B6 et n°127 R6), dont le propriétaire est la RTBF, et qui totalisent une superficie de 79.391 m<sup>2</sup>.</p> <div data-bbox="512 506 1297 1160" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">Figure 5 : Situation cadastrale (Source : Demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+)</p>

## 2.4 Evolution du site Reyers

Le périmètre d'intervention et du parking provisoire (et les bâtiments actuels de la RTBF) sont inscrits **au sein du Schéma Directeur « RTBF-VRT »** de la « zone-levier n°12 RTBF-VRT », adopté par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2010. L'ambition du schéma est « *de regagner de l'espace sur l'autoroute (E40), de construire de nouveaux logements (construction de logements sur le site Mediapark et transformation de bureaux vides), de créer un parc public, de développer un pôle médias et de réaménager la chaussée de Louvain. Ces grands projets sont aujourd'hui en phase de développement. Suite à la décision de la RTBF et de la VRT de construire leurs nouveaux sièges sur leur site de Reyes, la Région, la commune de Schaerbeek et les deux télévisions ont lancé conjointement l'élaboration d'un Plan d'Aménagement Directeur qui réorganise l'ensemble du campus des télévisions sur base des éléments définis au sein du Schéma Directeur : le projet mediapark.brussels* »<sup>7</sup>.

Le **projet « MediaPark »** vise le développement d'un nouveau quartier bruxellois créatif, ouvert et agréable à vivre, mais c'est aussi un projet stratégique visant à favoriser l'essor des secteurs de l'audiovisuel, des médias et des industries créatives à Bruxelles. Le futur siège s'inscrirait donc dans un contexte urbain en lien avec « l'écosystème média ».

<sup>7</sup> Plan régional de développement durable (PRDD), p.45.



Le **Plan Régional de Développement Durable**<sup>9</sup> - approuvé courant du mois de juillet 2018 par le Gouvernement bruxellois - identifie le **site Reyers** comme un « **pôle de développement prioritaire** » et en « **noyau d'identité locale à créer** » (carte 8 « projet de ville »).

## 2.5 Description des projets «en situation prévisible »

D'autres projets sont prévus aux abords des zones concernées par le projet, dont notamment le projet de construction du futur siège de la VRT, la reconfiguration de l'autoroute E40 en Parkway et de ses alentours (objet du Masterplan « E40 - Parkway de Bruxelles »), le réaménagement du boulevard Auguste Reyers ainsi que divers projets immobiliers.

### 2.5.1 Implantations

Pour l'heure, la **zone à construire** est **essentiellement occupée** par des **parkings extérieurs**. La construction nécessite également la **démolition préalable** d'une partie limitée des **bâtiments U et V** de la RTBF, occupés pour l'essentiel par un studio, des ateliers, des locaux logistiques (permis d'urbanisme déjà délivré pour cette phase de démolition).

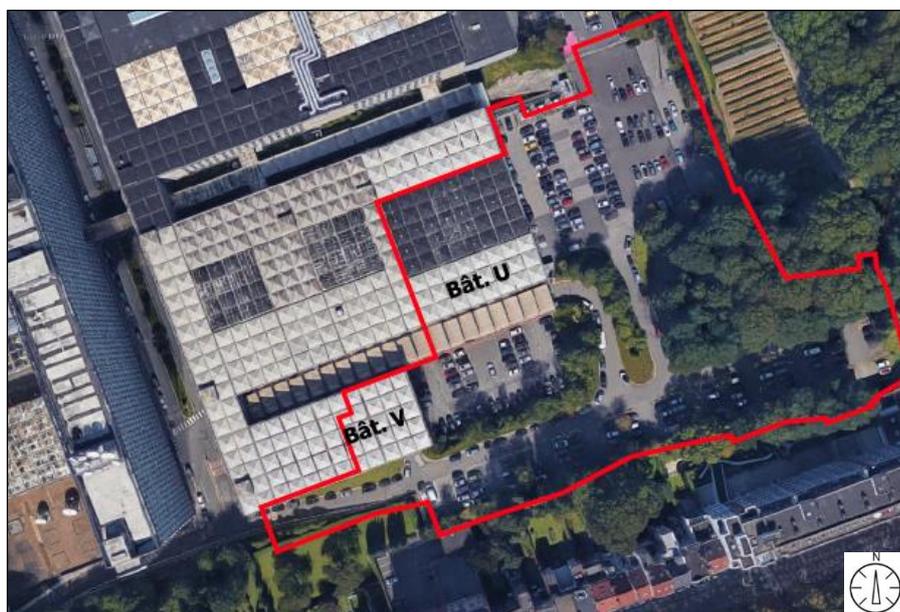


Figure 7 : Emprise du périmètre d'intervention vis-à-vis de la situation existante  
(Source : Note préparatoire à l'étude d'incidences, Aries, septembre 2017)

Le **périmètre d'intervention** inclut également des **espaces verts composés de massifs d'arbres** et de **terre-pleins engazonnés** délimitant les voiries internes et les espaces de stationnement.

<sup>9</sup> Paru au Moniteur Belge le 05/11/2018.

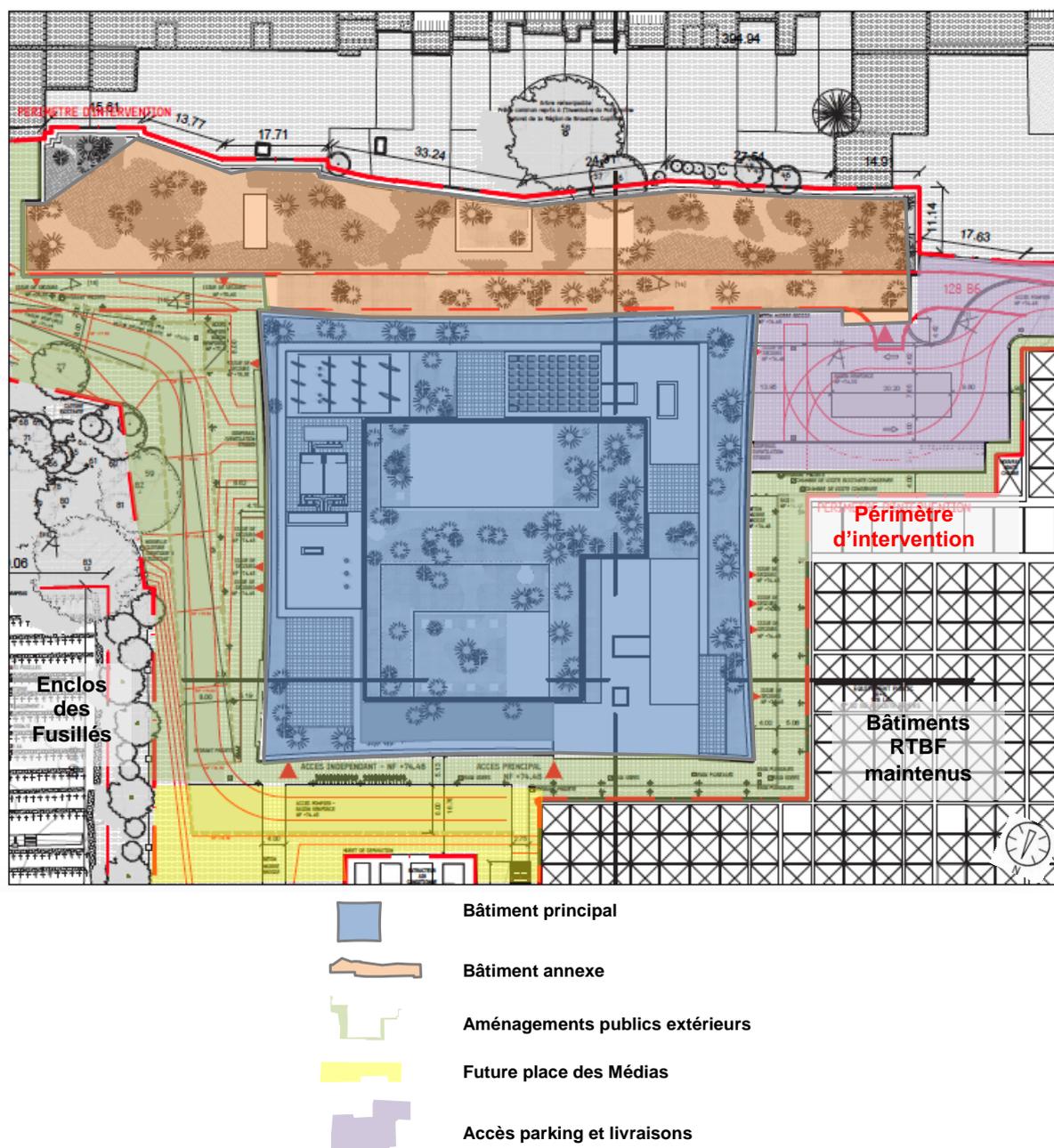


Figure 8 : Implantation du nouveau bâtiment et aménagement de ses abords  
(Source : Note explicative – demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+)

Etant donné que la RTBF veut assurer la **poursuite normale** de ses activités durant toute la **période du chantier**, il est prévu de compenser le **manque de places de stationnement du au chantier** par la construction d'un **parking provisoire extérieur de 289 emplacements**, situé le long de l'avenue Jacques Georgin. Il est destiné **au seul usage des employés de la RTBF**.

Ce parking est provisoire, dans le sens où il ne sera **effectif que durant la période de chantier**. Une fois le nouveau bâtiment et son parking accessibles, **ce parking provisoire sera supprimé**.

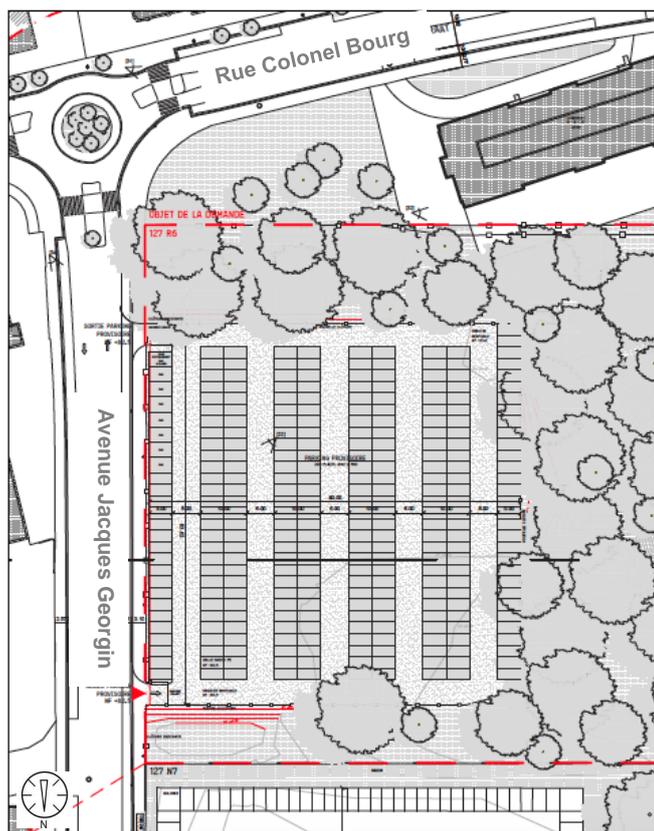


Figure 9 : Zoom sur le parking provisoire  
 (Source : Note explicative – demande de permis d’urbanisme et d’environnement, MDW / V+)

Le parking provisoire devrait s’implanter au niveau d’une zone boisée caractérisée par la présence d’une butte (n°3) et de talus (reliant les buttes n°2 et 3).

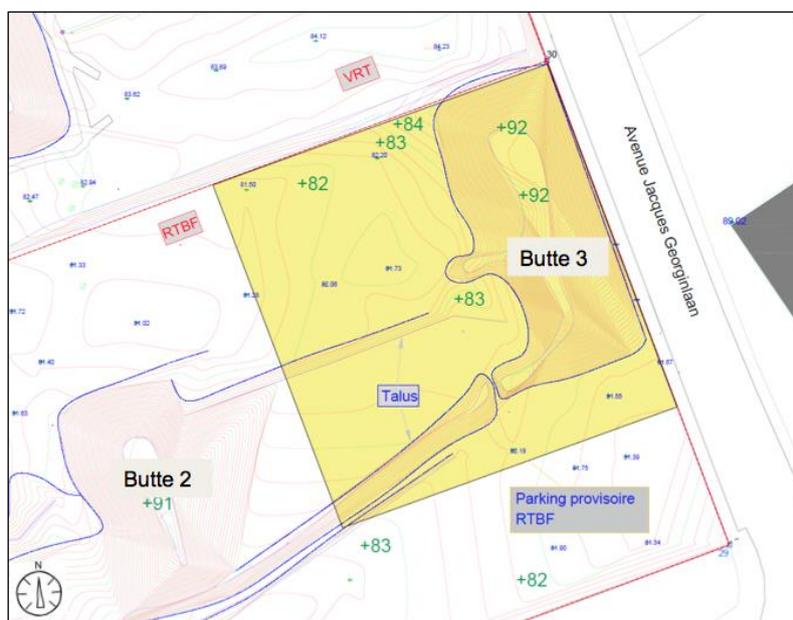


Figure 10 : Localisation du parking provisoire sur le plan topographique  
 (Source : Plan niveaux TAW – GEOMODUS cvba 26-09-2016)

## 2.5.2 Renseignements généraux sur le projet

### 2.5.2.1 Programmation

Selon la note explicative<sup>10</sup> « une des motivations de la reconstruction consiste à **optimiser la surface de la nouvelle construction**. La conception du bâtiment existant exigeait en effet des surfaces importantes qui ont été largement réduites pas la miniaturisation technologique et une organisation du travail plus flexible en termes d'horaires et de lieux de travail ».

	Situation existante	Situation définitive	Delta
<b>Surface terrain</b>	79.391 m <sup>2</sup>	79.391 m <sup>2</sup>	<b>0</b>
<b>Emprise totale de la construction</b>	20.292 m <sup>2</sup>	26.290 m <sup>2</sup>	<b>+ 5.998 m<sup>2</sup></b>
<b>Surfaces de planchers hors-sol<sup>11</sup></b>	79.696 m <sup>2</sup>	108.104 m <sup>2</sup>	<b>+28.408 m<sup>2</sup></b>
<b>Rapport plancher hors sol/superficie du terrain</b>	1	1,36	<b>+0,36</b>
<b>Surfaces imperméables</b>	29.554 m <sup>2</sup>	30.527 m <sup>2</sup>	<b>+973 m<sup>2</sup></b>

Tableau 1 : Programmation du projet en chiffres et comparaison avec la situation existante  
(Source : Données issues du formulaire de demande de permis d'urbanisme)

S'agissant du **stationnement**, il y a lieu de distinguer la situation actuelle, de la situation provisoire pendant la phase chantier, de la situation définitive<sup>12</sup>.

	Situation existante	Situation provisoire (pendant chantier)	Delta entre les situations existante et provisoire	Situation définitive	Delta entre les situations existante et définitive
Parking couvert sous-sol	209 places voitures	196 places voitures	- 13	550 places voitures	<b>+ 341 places voitures</b>
	+ 10 motos	+ 10 motos	0	44 places motos	<b>+ 34 places motos</b>
Parking à l'air libre	363 places voitures	346 places, dont 289 de parking provisoire	- 17	0	<b>- 363 places voitures</b>
<b>Total places de parking motorisé</b>	<b>582</b>	<b>552</b>	<b>- 30</b>	<b>594 places, dont 44 motos</b>	<b>- 22 places voitures + 34 places motos</b>
<b>Nombre de places vélos</b>	<b>88*</b>	<b>88</b>	<b>0</b>	<b>183 places vélos</b>	<b>+ 70 places vélos</b>

\*Selon les plans de la demande de permis en situation existante, il y a également 25 places vélos pour le personnel RTBF dans le parking Silver soit un total de 113 places vélos à disposition.

Tableau 2 : Chiffres du stationnement - comparaison des situations existante, provisoire et définitive  
(Source : Note préparatoire à l'étude d'incidences, Aries, septembre 2017 et renseignements fournis par la RTBF)

<sup>10</sup> Note explicative – demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+.

<sup>11</sup> Totalité des planchers mis à couvert et offrant une hauteur libre d'au moins 2,20 m 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.

Les dimensions des planchers sont mesurées au nu extérieur des murs des façades, les planchers étant supposés continus, sans tenir compte de leur interruption par les cloisons et murs intérieurs, par les gaines, cages d'escaliers et d'ascenseurs.

<sup>12</sup> Futur siège de la RTBF.

### 2.5.2.2 Principe de conception architecturale du nouveau bâtiment

Le principe qui gouverne la **conception architecturale** du projet peut être résumé de la manière suivante : « *le bâtiment se présente comme un **volume simple, homogène** et présentant la **même attention sur ses quatre côtés**. Le calme de l'expression extérieure fait place à l'intérieur à une grande richesse spatiale contribuant à stimuler l'interaction entre les divers métiers qui animent la production des médias. Le projet est composé d'un bâtiment principal et d'un bâtiment annexe* »<sup>13</sup>.

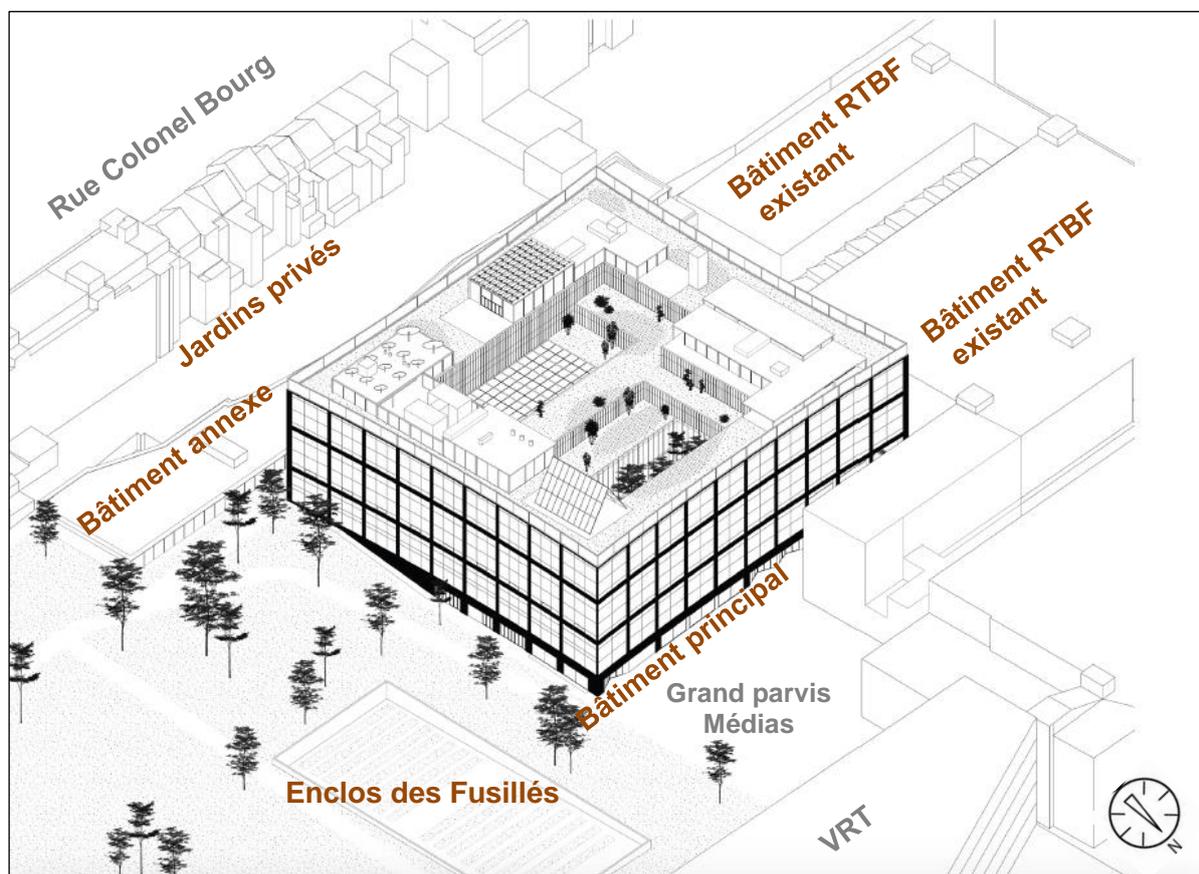


Figure 11 : Axonométrie depuis l'angle N/E du nouveau siège  
(Source : Note explicative – demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+)

Le bâtiment principal propose une **emprise carrée** de **85 mètres de côté** et d'une **hauteur de 30 mètres**.

Un **volume annexe** est positionné du côté sud, à la jonction avec les mitoyens voisins. C'est un volume secondaire **plus bas**, comprenant les espaces logistiques et le parking. Il assure la transition avec les jardins des parcelles mitoyennes de la rue Colonel Bourg.

<sup>13</sup> Source : Note explicative – demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+.

### 2.5.2.3 Répartition du programme dans le nouveau bâtiment

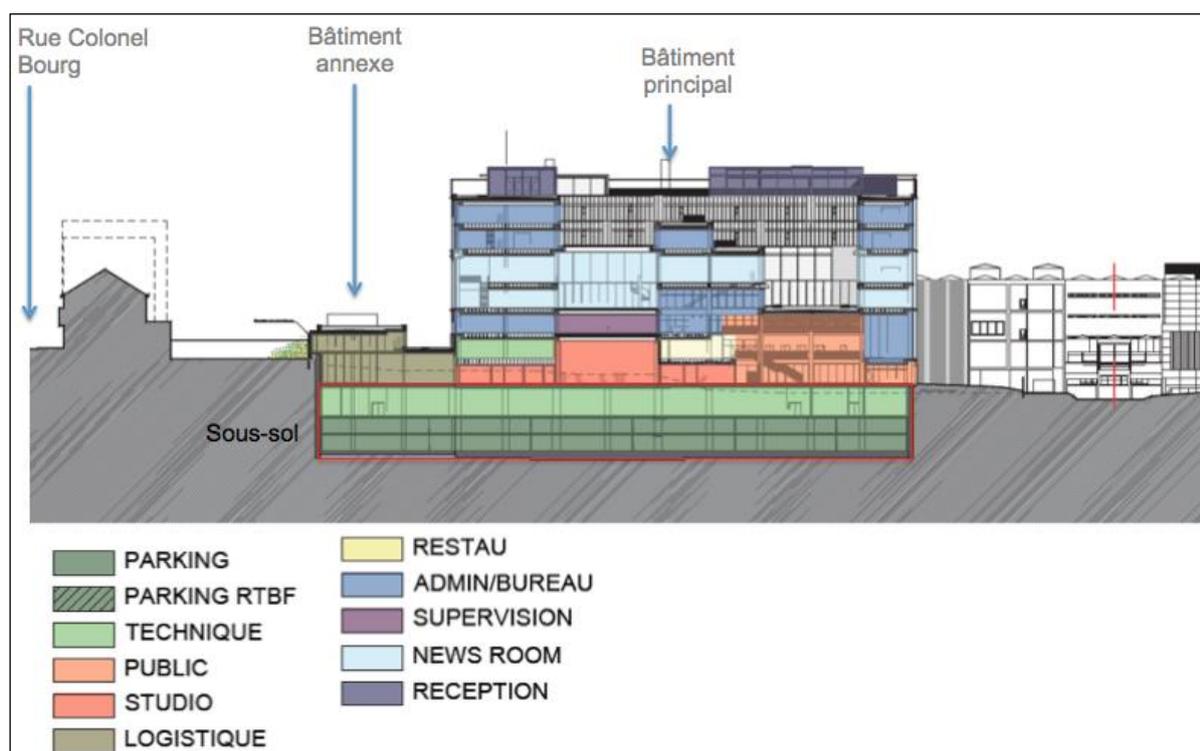


Figure 12 : Coupe montrant la répartition du programme en simplex et duplex  
(Source : Note explicative – demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+)

#### 2.5.2.3.1 Niveaux sous-sols (3 niveaux)

Le **niveau -1** contient le contrôle d'accès, **70 places réservées** aux véhicules et camionnettes de la RTBF, ainsi que les **159 emplacements vélos**<sup>14</sup> réservés pour la RTBF. Des **locaux techniques** sont également prévus.

Les **niveaux -2 et -3** sont occupés par les **480 places de voitures restantes** destinées au **personnel** et aux **visiteurs**.

#### 2.5.2.3.2 Niveaux hors-sol

Le volume principal comporte **7 niveaux hors-sol**. Le **bâtiment annexe**, de plus petit gabarit<sup>15</sup>, accueille, quant à lui, essentiellement des **espaces logistiques**.

<sup>14</sup> Le projet compte au total 183 places vélos : 159 couvertes et sécurisées dans le parking + 24 places non couvertes.

<sup>15</sup> Il s'élève à 4 mètres du sol.

**Le rez-de-chaussée** contient les fonctions exigeant une grande proximité au sol pour des **raisons d'accueil du public** ou **d'accès logistique**.

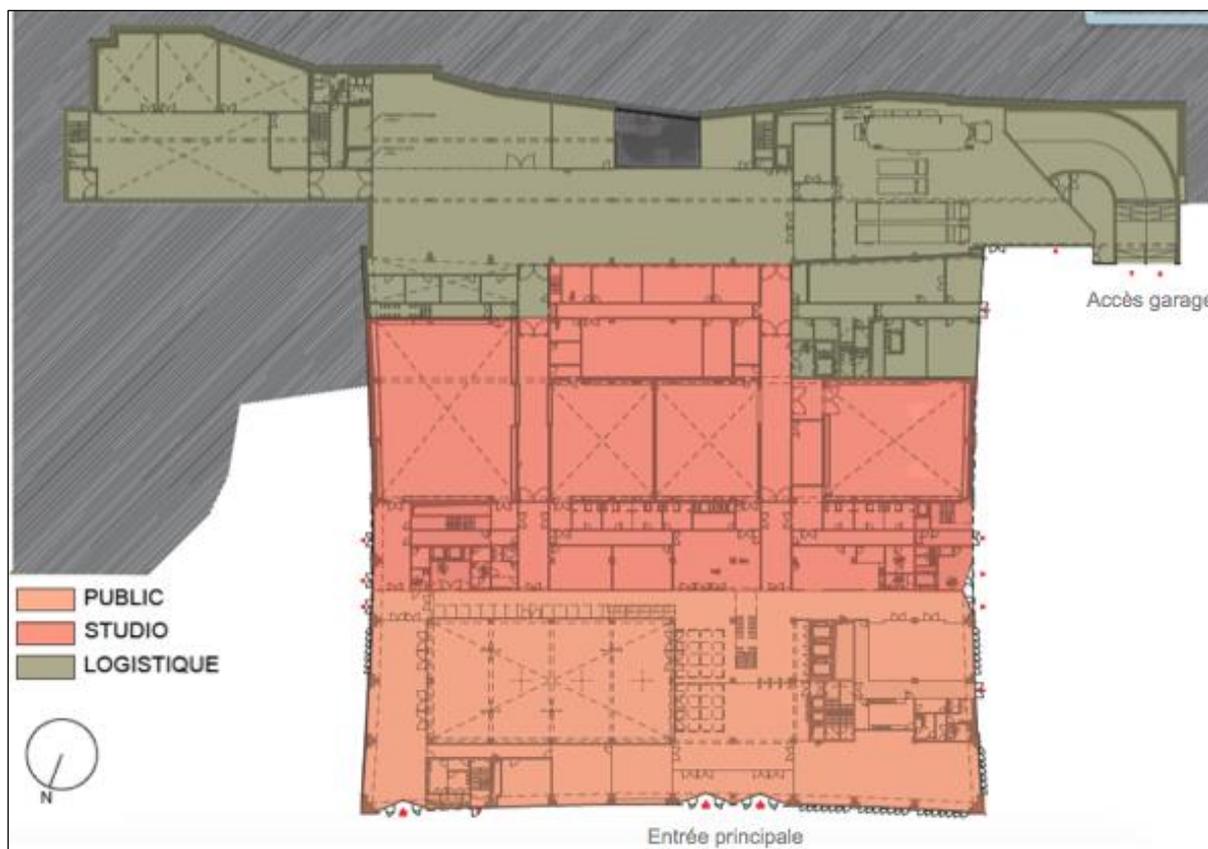


Figure 13 : Niveau rez-de-chaussée avec localisation de l'entrée principale, de l'accès parking et logistique

Les **niveaux +1 et +2** sont occupés, à l'avant du bâtiment, par les doubles ou triples hauteurs (restaurant, salle polyvalente, etc.). Des **espaces de travail dédiés** aux **équipes techniques** et les **grandes infrastructures techniques**, que sont les salles informatiques et de supervision sont implantés au second niveau.

Aux **niveaux 3 et 4** se déploient les **espaces de productions** de contenus audiovisuels, tels que la **Newsroom**, les **espaces de travail** des **journalistes**, ou encore les **espaces de productions** des diverses chaînes de radio et télévision.

Les **niveaux +5 et +6** sont occupés par des **espaces de bureaux**.

Au **niveau +7** (sur le toit), **trois pavillons** animent une **grande toiture terrasse**. Outre un pavillon dédié aux fonctions techniques, deux pavillons, chacun de 350 m<sup>2</sup>, sont attribués à des **fonctions de réception** ou à des **espaces de travail**.



Figure 14 : Niveau +7 du bâtiment projeté

Selon la description fournie par la note explicative du projet, « les **élévations** du bâtiment sont **très largement vitrées** sur ses **quatre façades extérieures**. Un bâtiment qui révèle son activité de manière explicite sur l'espace public ».

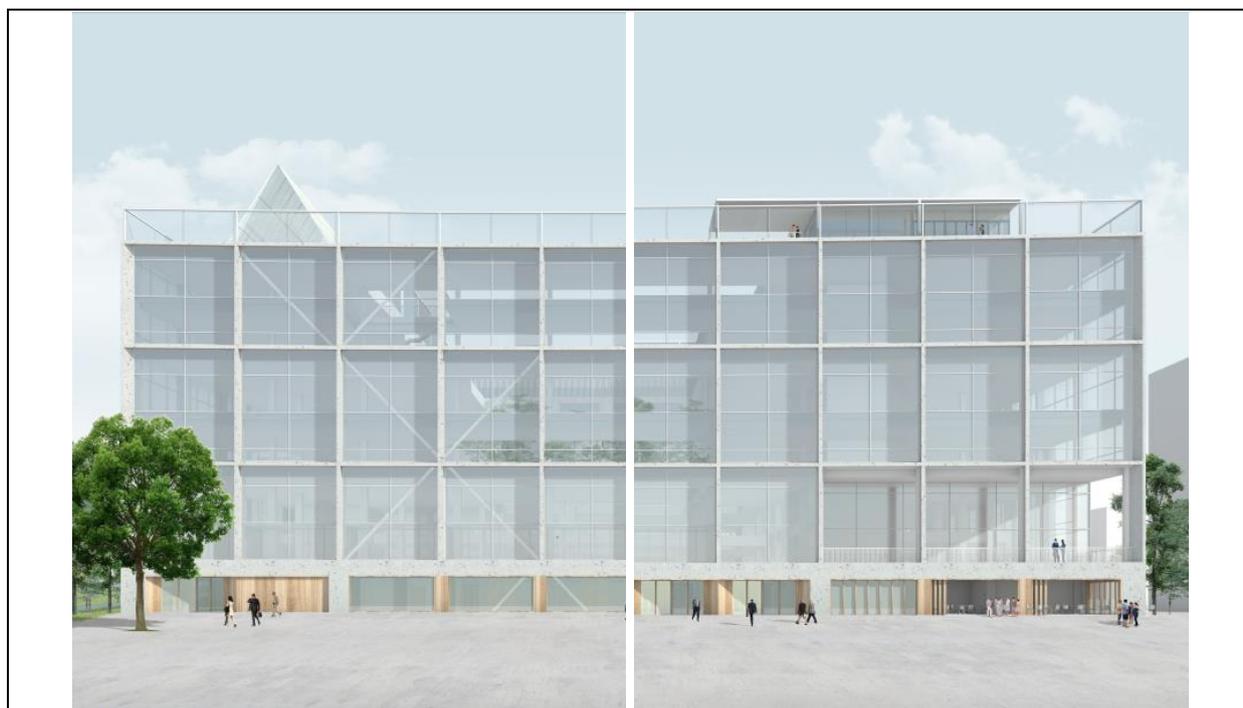


Figure 15 : Elévation nord (partie) du nouveau bâtiment  
(Source : Note explicative – demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+)



Figure 16 : Vue sur les façades intérieures et les patios  
(Source : Note explicative – demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+)

### 2.5.3 Aménagement des abords

Des **aménagements à caractère transitoires** seront réalisés au **niveau de l'espace public**, aux abords du nouveau bâtiment. Les **aménagements définitifs** seront réalisés lors de la démolition totale des bâtiments et seront **pris en charge par la Région**<sup>16</sup>.

A ce sujet, la note explicative mentionne que les aménagements provisoires aux alentours des bâtiments sont :

- « Au **sud**, la **situation** sera **définitive** ». Ainsi, « le bâtiment annexe s'inscrit en mitoyenneté avec les jardins existants » ;
- Au **nord**, un **aménagement temporaire** sera réalisé afin de donner accès à l'**entrée principale** du bâtiment ;
- A l'**est**, le **nivellement du terrain** selon la nouvelle topographie prévue au Master Plan permettra d'assurer le raccord entre le bâtiment et l'Enclos des Fusillés. Un cheminement temporaire stabilisé sera aménagé ;
- A l'**ouest**, la façade du nouveau bâtiment fera face, à une distance comprise entre 7,5 et 10m, aux murs des bâtiments existants partiellement démolis.

Les aménagements provisoires comprennent également les bornes incendies et l'éclairage assurant un accès sécurisé. Les revêtements stabilisés seront réalisés en béton et en gazon renforcé<sup>17</sup> ».

<sup>16</sup> Ils feront l'objet d'un permis spécifique.

<sup>17</sup> Mélange terre/pierre qui stabilise le sol et favorise la croissance de l'herbe.

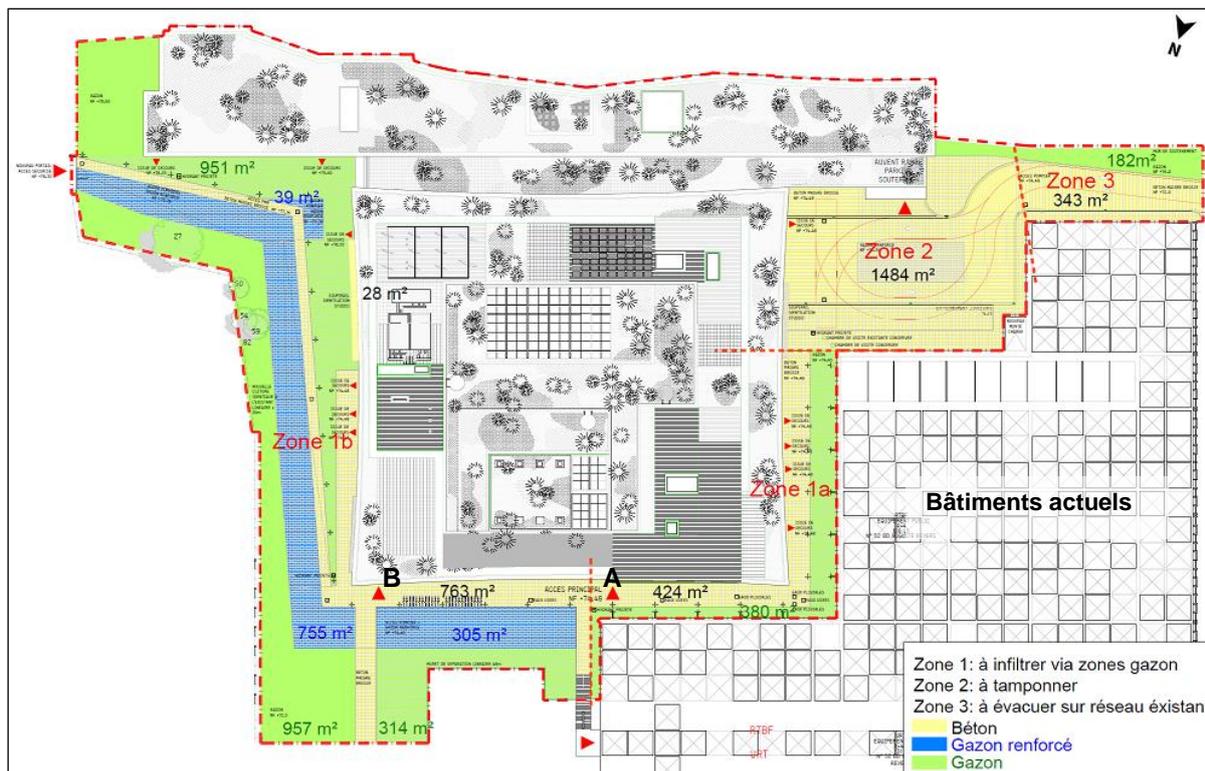


Figure 17 : Aménagement des abords du bâtiment en situation projetée  
 (Source : Demande de permis d'urbanisme, V+/MDW & Annotations Agora)

## 2.5.4 Accessibilité au site et circulation sur le site

L'**accessibilité** sera **adaptée en fonction des différentes phases** (phase chantier et phase définitive). En situation projetée **définitive**, le bâtiment sera doté de **2 accès**, situés sur sa façade nord :

- L'accès principal au centre de la façade (A – sur la figure ci-avant) ;
- L'accès public à son extrémité Est (B – sur la figure ci-avant).

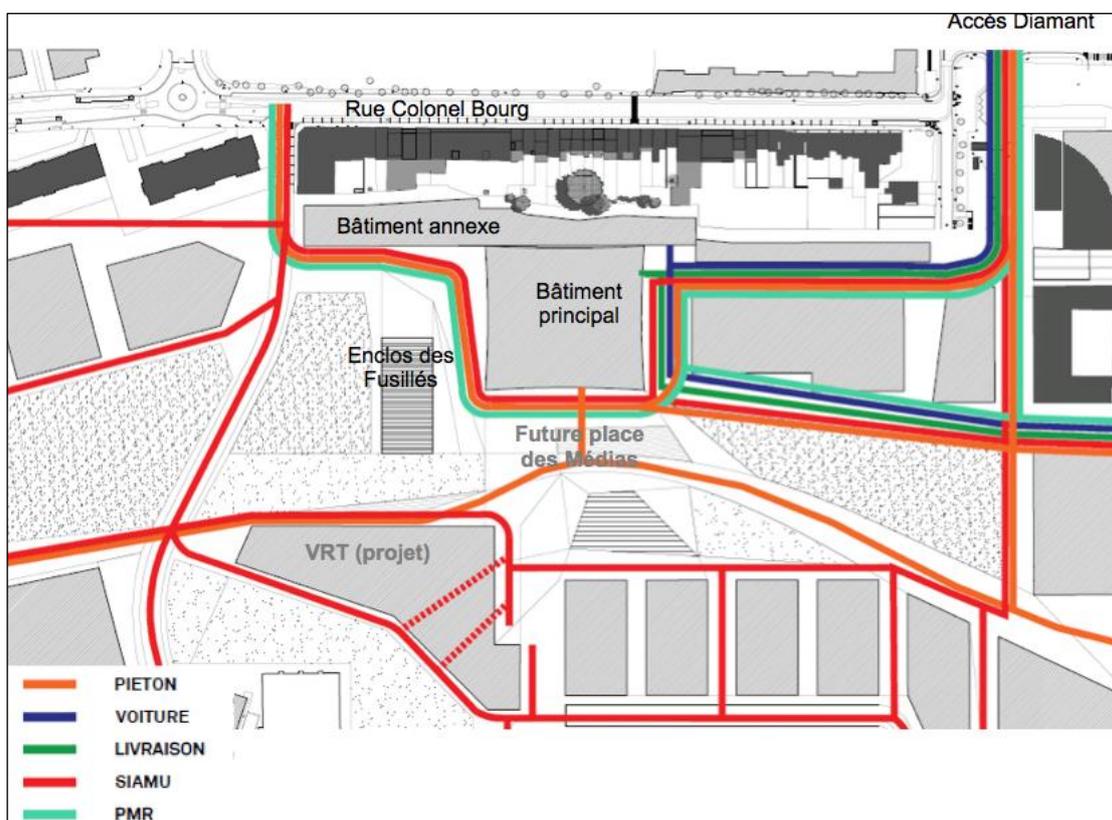


Figure 18 : Accès au site en situation définitive

(Source : Note explicative – demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+)

## 2.5.5 Installations classées

Le tableau ci-dessous reprend **la liste des installations classées** faisant l'objet de la **demande de permis d'environnement de classe 1A** (liste introduite en septembre 2017) :

N° de rubrique	Description succincte de l'installation	Puissance, Volume, Poids, Superficie, Nombre	Classe
3 (S)	Installation UPS	123 x 90Ah x 12V	3
18B (S)	Panneauteuse + petit outillage	P <sub>élec</sub> : ± 30kW	1B
19A (S)	Stock de bois palettisé + petits décors en bois	346,5 m <sup>2</sup>	2
40B (S)	Chaudières à condensation	P <sub>calorifique</sub> nom. : 3 x 510 kW	2
51A	Locaux poubelles	200 t/an	2
53A	Dépôt accessoires TV + matériel informatique	523,8 m <sup>2</sup>	2
55 1C (S)	Groupes électrogènes	2 x 1.600 kVA	1B
64A	Fours électriques cuisine de réchauffe	P <sub>élec</sub> : 100 kW	2
70 (S)	Pompe CNG pour véhicules	5 m <sup>3</sup> /h	1B
74B (S)	Gaz inerte pour extinction automatique locaux informatiques	6.720 litres en bouteilles de 80 litres	1B

N° de rubrique	Description succincte de l'installation	Puissance, Volume, Poids, Superficie, Nombre	Classe
88 3A	Réservoir fuel groupe électrogène + nourrices	8.000 litres	3
94A (S)	Archives audio/vidéo	1.019,8 m <sup>2</sup>	2
101B	Machines-outils	P <sub>élec</sub> ± 30 kW	1B
104B (S)	Moteurs « Diesel » pour groupes électrogènes	2 x 1.550 kW	2
121B (S)	Dépôt de peintures + solvants	+/- 600 kg	2
132B	Installation de climatisation  - Machines frigorifiques à condensation par eau (climatisation bâtiments) : MF1 - MF2 - MF3 (3 unités identiques)  MF4 - MF5 (2 unités identiques)  - Pompe à chaleur à condensation par eau (géothermie)	P <sub>élec</sub> absorbée totale : 620 kW  P <sub>élec.abs./unité</sub> : 110 kW Poids réfrigérant (HFC)/unité 155 kg  P <sub>élec.abs./unité</sub> : 125 kW Poids réfrigérant (HFC)/unité 180kg  P <sub>élec.abs./unité</sub> : 40 kW Poids réfrigérant (HFC)/unité 15 kg	2
132B	Tours de refroidissement ouvertes (2 unités)	P <sub>élec</sub> absorbée : 2 x 20 kW	2
135 (S)	Studios radio/TV	1.577,7 m <sup>2</sup>	2
135 (S)	Salle polyvalente	524,9 m <sup>2</sup>	2
142A (S)	Stock d'accessoires et de costumes	475,7m <sup>2</sup>	2
148B	Transformateurs statiques	4 x 1.000 kVA	2
153A	Groupe de ventilation « grand studio »	37.250 m <sup>3</sup> /h	2
153A	Groupe de ventilation « salle polyvalente »	24.000 m <sup>3</sup> /h	2
153A	Groupe de ventilation « cuisine/restaurant	24.000 m <sup>3</sup> /h	2
153A	Extracteurs désenfumage Agora/Newsroom	8 x 21.600 m <sup>3</sup> /h	2
153B	Extracteurs parkings/désenfumage	3 x 126.000 m <sup>3</sup> /h	1B
162B	Parc d'antennes diffusion/réception	cf. annexe 18 du formulaire PE	1D
224 (S)	Parking couvert	594 places	1A
233 (S)	Parking extérieur provisoire	289 places	1A

**(S) INSTALLATION SOUMISE A L'AVIS DU SIAMU**

Tableau 3 : Liste des installations classées faisant l'objet de la demande de permis d'environnement 1A (septembre 2017)

Des **adaptations devront être apportées** en conséquence à la liste des installations classées de la demande de permis d'environnement, notamment sur les installations techniques dont les puissances vont évoluer mais qui ne changeront pas de classe.

Il faut noter que :

- la **rubrique 135** est désormais **scindée en sous-rubriques** ; les studios radio/TV et la salle polyvalente seraient, ainsi, à reprendre en rubriques 135-A et 135-C (classes 2 et 3).
- la **rubrique 55-1C** ne s'applique plus aux générateurs couplés à un moteur au sein d'un même équipement (seule la rubrique 104B est conservée).
- des informations complémentaires ont été apportées par le conseiller technique du demandeur concernant les rubriques 74-B, 132-A et 148-B.

Le **dimensionnement** de ces **nouveaux équipements techniques** a été réalisé en fonction des **besoins futurs du siège**.

### **3 PROJET EN PHASE D'EXPLOITATION : INCIDENCES ET RECOMMANDATIONS**

Afin de repérer plus facilement les recommandations formulées par le chargé d'étude, elles sont reprises en encadré, directement après les incidences.

#### **3.1 Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage**

##### **3.1.1 Situation existante**

Le périmètre d'intervention et le parking provisoire<sup>18</sup> sont inscrits au sein du **Schéma directeur « RTBF-VRT »** adopté par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2010. La construction du futur siège de la RTBF est inscrite au Plan Régional de Développement Durable approuvé en juillet 2018. Ils sont également concernés par le projet de Plan d'Aménagement Directeur MediaPark.brussels qui est en cours d'élaboration.

Le **périmètre d'intervention** est bordé à l'est par l'**Enclos des Fusillés** (cimetière) et au sud par un **frêne commun**. Ces deux éléments bénéficient d'un statut de classement (site classé et arbre repris à l'inventaire scientifique des arbres remarquables).

Les **perspectives visuelles** sur et depuis les voiries avoisinantes **sont limitées**. En effet, de nombreuses **barrières bâties** et **végétales obstruent les vues** et **masquent les zones visées**.

##### **3.1.2 Situation projetée, incidences et recommandations**

Le projet est conforme aux **prescriptions** du **PRAS** (Plan Régional d'Affectation du Sol) puisqu'il se situe exclusivement en zone **d'équipement d'intérêt collectif ou de service public**. Le **parking provisoire** se situe, quant à lui, en **zone mixte**.

Le projet **déroge** sur plusieurs points au **Titre I** « Caractéristiques des constructions et leurs abords » du **RRU** (Règlement Régional d'Urbanisme).

→ Le chargé d'études recommande la végétalisation de la toiture la plus élevée du bâtiment principal.

Les surfaces au sol du futur siège de la RTBF passeront de 20.292 m<sup>2</sup> à **26.290 m<sup>2</sup>** en **situation projetée**, soit une augmentation de la superficie de 5.998 m<sup>2</sup>. Le **taux d'emprise**<sup>19</sup> sera, quant à lui, de **0,33** (Source : Formulaire de demande de permis d'urbanisme, MDW/V+.). Le bâtiment se rapprochera des immeubles de logements de la rue Colonel Bourg. En effet, la façade sud du bâtiment principal projeté, « *la seule en contact avec un voisinage existant (rue Colonel Bourg), est située entre 20 et 30 mètres en retrait de la limite mitoyenne* »<sup>20</sup>. À l'est, le bâtiment s'implante avec un retrait par rapport à l'Enclos des Fusillés de l'ordre de 30 mètres. Comparativement à la situation actuelle, le projet va modifier l'intimité du lieu par rapport à son environnement (en lien avec le rapprochement du bâtiment principal).

Le futur siège viendra s'inscrire dans cette **configuration particulière** présentant une **architecture fonctionnelle** de par son aspect symétrique, et moderne, de par l'utilisation de grandes surfaces vitrées (parois du bâtiment principal). Le bâtiment projeté contrastera donc avec les typologies existantes.

<sup>18</sup> Il en va de même pour les bâtiments actuels de la RTBF.

<sup>19</sup> Emprise de la construction (E) / par la superficie du terrain (S).

<sup>20</sup> Note explicative – demande de permis d'urbanisme, MDW/V+.

S'agissant des gabarits, le **futur siège sera moins élevé** que les **deux bâtiments R+12 actuels** de la RTBF, situés à l'ouest. A l'inverse, le sommet du futur siège (Rez-de-chaussée + 7 sans les pavillons qui cote à 104,7 m) sera plus haut que les bâtiments riverains de la rue Colonel Bourg. Viendront s'implanter sur le dernier niveau du bâtiment principal des volumes réduits (pavillons) qui accueilleront des installations techniques (antennes émettrices, etc.) et des fonctions de réception.

- Déplacer les antennes, situées en front de façade sud, en retrait de la façade nord. L'objectif est de limiter les perspectives impactantes pour les riverains de la rue Colonel Bourg. De même, l'édicule technique à l'arrière des antennes pourrait être retravaillé dans sa position ou sa forme afin de moins impacter les perspectives depuis les immeubles voisins.

La limite sud du bâtiment annexe est définie par les jardins des parcelles de la rue Colonel Bourg (murs mitoyens actuels). La façade sud du bâtiment Annexe proposera une hauteur de **4 m**. Le vis-à-vis concernera l'arrière des **immeubles n°90 à 38-40** de la rue du Colonel Bourg.

- Préciser le traitement que l'on accorde au mur de la façade sud du bâtiment annexe qui est implanté sur la limite mitoyenne.

Il est prévu de végétaliser la toiture du bâtiment annexe.

- Mettre en place un contrat d'entretien afin d'assurer le bon développement de la végétation et la durabilité de cette toiture. Cette végétalisation doit constituer un écran végétal.

Au niveau de l'activation du rez-de-chaussée du bâtiment principal, quelques **locaux techniques** sont situés le long des façades est, nord et ouest (sanitaires, vestiaire, etc.) ; ce qui ne correspond pas à la volonté d'activer le rez-de-chaussée. Il en va de même pour les **deux studios** implantés le long des façades est et ouest qui disposeraient de parois « opaques ».

- Evaluer la possibilité technique de déplacer des façades certains de ces locaux (vestiaire et sanitaires principalement). Ces adaptations permettraient à la salle polyvalente d'être directement en interface avec la future place des médias.
- Une réflexion relative à l'habillage des façades est à envisager (en fonction des impératifs techniques et financiers).

Le parking provisoire s'implantera au niveau d'une parcelle non urbanisée actuellement située le long de l'avenue J. Georgin. D'une superficie de 6.640 m<sup>2</sup> (83 x 80 m), l'aménagement de ce parking va induire des travaux de **nivellement/terrassement, ainsi que** l'abattage de **600 individus d'arbres**<sup>21</sup>.

Il en découlerait la suppression de la butte<sup>22</sup>.

L'impact de cette infrastructure, depuis les niveaux supérieurs des immeubles de logements de la rue Colonel Bourg (114-116 et dans une moindre mesure 110-112), sera important du fait de la superficie découverte. Ainsi, l'intégration de cette infrastructure provisoire sera difficilement cohérente avec le contexte actuel (zone boisée non urbanisée), mais cohérente avec la situation projetée puisque cette zone est destinée à être bâtie à termes puisqu'inscrite en zone d'habitation au niveau du projet MediaPark.

<sup>21</sup> Estimation prenant en compte la totalité des arbres, y compris ceux ne respectant pas les critères des arbres à haute tige définis par l'AGRBC du 12 décembre 2013 (Source : Estimations réalisées sur base de données issues de l'étude phytosanitaire d'Aliwen).

<sup>22</sup> Dans le cadre des activités du Tir National, des buttes avaient été aménagées au bout des champs de tir, derrière les rangées de cibles.

## 3.2 **Mobilité**

### 3.2.1 **Situation existante**

#### 3.2.1.1 **Demande en déplacements**

En tant qu'entreprise, la RTBF génère **différents** types de **déplacements** :

- Les déplacements des **membres du personnel**

Une enquête mobilité a été réalisée en 2017 auprès des travailleurs dans le cadre du Plan de Déplacements d'Entreprise<sup>32</sup> (PDE) 2017-2020 de la RTBF. 34 % des membres du personnel y ont répondu.

L'enquête souligne que, pour se déplacer entre le site et leur domicile (on parlera de **déplacements domicile-travail**), les travailleurs de la RTBF utilisent majoritairement la voiture, seul (46 %) ou à plusieurs (covoiturage – 3 %). Environ 40 % d'entre eux accèdent au site en transports en commun (18 % en train et 22 % en métro, tram ou bus) alors qu'environ 9 % préfèrent le vélo (6 %) ou la marche (3 %). Du fait des activités de diffusions télévisuelles et radiophoniques, une partie significative des membres du personnel travaille selon des horaires variables (7 %) ou irréguliers (42 %). Certains sont dès lors amenés à se déplacer en dehors des périodes de fonctionnement des transports en commun, soit entre 1 et 5 heures du matin environ<sup>33</sup>.

Les travailleurs sont également amenés à réaliser des **déplacements professionnels**. Leur nombre est estimé à environ 170 déplacements par jour en moyenne, également majoritairement effectués en voiture ou camionnette. Les véhicules utilisés sont soit des véhicules personnels ou de société (55 % des déplacements) soit des véhicules de service<sup>34</sup> (33 %). La RTBF dispose de 51 véhicules motorisés de ce type : 50 voitures ou camionnettes ainsi qu'une moto. À ceux-ci s'ajoutent 2 vélos de service.

- Les déplacements de **personnes extérieures à la RTBF**, se rendant sur le site :
  - Les **visiteurs** :
    - liés aux fonctions administratives du site. Leur nombre est estimé à environ 125 personnes par jour ;
    - des installations audiovisuelles de la RTBF, accédant au site en car (groupe scolaires et du troisième âge) ;
  - Le **public** de certaines des émissions diffusées par la RTBF depuis le site Reyers. Celles-ci se tiennent en soirée (au plus tôt à 20h30), à raison de 2 ou 3 émissions par semaine. On notera que le public n'est pas autorisé à se stationner sur le site ;
- Les **livraisons** relatives au fonctionnement et à l'entretien du bâtiment (nettoyage, courrier, restauration, etc.). Leur nombre est estimé à 4 par jour.

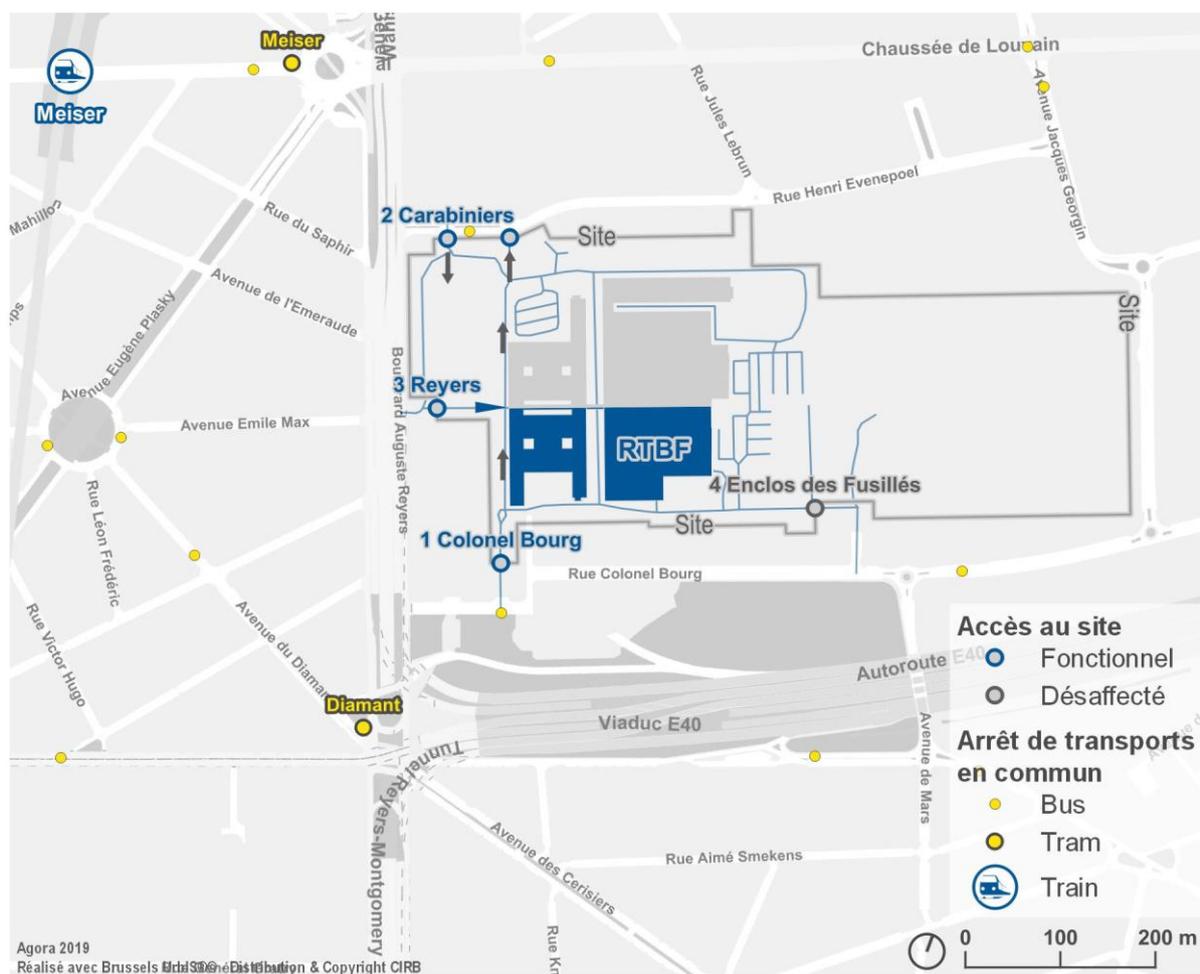
<sup>32</sup> Le Plan de Déplacements d'Entreprise est outil de gestion de la mobilité obligatoire pour les entreprises implantées en Région de Bruxelles-Capitale et employant plus de 100 travailleurs. Valable pour une durée limitée, il est renouvelé tous les 3 ans.

<sup>33</sup> Le personnel travaillant pour les émissions matinales arrive sur le site avant 4 heures du matin et y reste généralement jusqu'en début d'après-midi. Le personnel travaillant pour les journaux télévisés et les émissions arrive sur le site dès 11 heures et y reste jusqu'à 20h30 minimum, voire bien plus tard (après 1 heure du matin).

<sup>34</sup> Par véhicules de service, on entend les véhicules appartenant à la RTBF et affectés au site. À la différence des véhicules de société, ils sont mis à la disposition de l'ensemble des membres du personnel et restent généralement stationnés sur site quand ils ne sont pas utilisés.

### 3.2.1.2 Accessibilité du site

L'accès au site est limité et contrôlé. Celui-ci est doté de 4 accès, dont un actuellement temporairement désaffecté pour des raisons de sécurité. Comme souligné ci-après, leur utilisation est fonction de l'utilisateur considéré et du mode de transport.



Accès	Statut	Usage				
		Travailleurs			Visiteurs	Livraisons
		À pied	À vélo	En voiture ou moto		
1 rue Colonel Bourg	Fonctionnel	X	X	X	X	X
2 place des Carabiniers	Fonctionnel	X	X	X		
3 boulevard Reyers	Fonctionnel	X				
4 enclos des Fusillés	Temporairement désaffecté					

Tableau 4 : Organisation des accès au site en situation existante

L'accès au site **à pied** est contraint par la présence de deux axes de circulation routière importants (boulevard Reyers et autoroute E40). On notera également que les infrastructures de déplacements (trottoir, traversée piétonne, etc.), existantes au sein ainsi qu'aux abords du site, ne sont pas toujours bien adaptées à la circulation des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). C'est le cas notamment de l'accès 3 situé boulevard Reyers.

Différentes infrastructures pour **vélos** (piste cyclable suggérée ou marquée, couloir réservé aux bus et vélos, etc.) sont aménagées au sein des voiries desservant le site. Bien que celui-ci soit implanté à proximité de 3 Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) et de stations de vélos en libre-service, l'accès des cyclistes est également contraint par la présence du boulevard Reyers et de l'autoroute E40. Comme les PMR, ces usagers ne peuvent emprunter l'accès 3.

Les cyclistes disposent de 113 places de stationnement sur le site, à l'usage des travailleurs (couvertes, à l'intérieur du site) et visiteurs (non couvertes, situées au niveau de l'accès 1). Comme le souligne le tableau ci-après, cette offre de stationnement est inférieure au nombre d'emplacements prescrits<sup>35</sup> pour une entreprise telle que la RTBF en Région de Bruxelles Capitale.

Usagers	Offre prescrite	Offre effective	Offre effective – Offre prescrite
Membres du personnel	136 places	103 places	-33
Visiteurs	7 places	10 places	+3
<b>Total</b>	<b>143 places</b>	<b>113 places</b>	<b>-30</b>

Tableau 5 : Adéquation de l'offre en stationnement pour vélo au regard des prescrits régionaux en situation existante

Différents services de **transports en commun** circulent aux abords du site :

- 4 lignes de **train** (S4, S5, S7, S9) desservant la station Meiser, située à environ 800 mètres de l'accès principal du bâtiment de la RTBF ;
- 3 lignes de **tram** (7, 25, 62) opérées par la STIB et desservant les pôles multimodaux Meiser et/ou Diamant, respectivement situés à environ 700 et 400 mètres de l'accès principal ;
- 12 lignes de **bus**, opérées par la STIB et la société De Lijn, dont 2 lignes à fréquence de passage élevée<sup>36</sup> (29, 63, 80).

À noter que les amplitudes horaires des services ne permettent pas à tous les membres du personnel de les utiliser, notamment les travailleurs affectés à la diffusion d'émissions radiophoniques ou télévisuelles, certains arrivant sur site avant 4 heures du matin et d'autres le quittant après 1 heure.

L'accès au site en **véhicule motorisé** est facilité par la présence d'axes du réseau routier régional principal (chaussée de Louvain, boulevard Reyers et autoroute E40), connectés aux voiries du réseau secondaire, desservant les accès du site (place des Carabiniers et rue Evenepoel, rue Colonel Bourg). Cependant, les conditions de circulation sont généralement contraintes sur ces axes, particulièrement en heure de pointe. On notera que :

- les **véhicules des services d'intervention et de secours** peuvent accéder au site par chaque accès mentionné ci-avant ;
- l'accès n°4 depuis l'enclos des Fusillés est utilisé ponctuellement pour l'accès des camions de régie, **véhicules techniques** de la RTBF de très grand gabarit.

### 3.2.1.3 Stationnement des véhicules motorisés

Aux **abords du site**, le **stationnement en voirie** est réglementé au nord, à l'ouest ainsi qu'au sud ; des mesures de gestion du stationnement s'appliquent entre 9 et 21 heures<sup>37</sup>. Avenue Georgin, à l'est du site, le stationnement n'est pas réglementé. Des emplacements y sont cependant réservés aux poids lourds d'une part et aux livraisons d'autre part.

<sup>35</sup> La norme évoquée est celle définie par l'arrêté du 1 juin 2017 relatifs aux plans de déplacements d'entreprise. Cet arrêté s'applique aux entreprises de plus de 100 travailleurs. Il prescrit que le nombre d'emplacements pour vélo doit être égal au nombre de personnes rejoignant le site à vélo augmenté de 20 %.

<sup>36</sup> Aux heures de pointe du matin (7h-9h) et du soir (16h-18h), environ 10 passages par heure et par sens.

<sup>37</sup> L'ensemble des voiries du périmètre de stationnement sont réglementées en zone verte, (stationnement payant à rotation moyenne privilégiant les riverains), à l'exception de l'avenue de Roodebeek, située au sud de l'autoroute E40 et réglementée en zone bleu (stationnement gratuit limité à 2 heures).

En journée, la pression de stationnement y est importante ; 80 à 100 % des emplacements sont occupés. Celle-ci étant notamment liée aux activités administratives et commerciales présentes dans le quartier, elle est moins élevée la nuit.

À l'exception d'un parking de chantier provisoire et d'un parking de dissuasion<sup>38</sup>, tous deux situés rue Colonel Bourg, aucun parking public hors voirie n'est recensé au sein de l'aire d'étude. Des parkings privés, accessoires des commerces, sont implantés à proximité ainsi qu'un parking exploité par un opérateur privé, accessible moyennant la souscription d'un abonnement.

Au total, 582 emplacements pour véhicules motorisés existent sur le site :

- 568 sont destinés aux voitures et camionnettes ;
- 4 sont réservés aux véhicules de livraisons ;
- 10 sont dimensionnés pour le stationnement des motos et scooters.

La majorité de la capacité de stationnement n'est pas réservée à un usage spécifique et peut donc être mobilisée par le personnel. On soulignera qu'aucun espace de stationnement n'est prévue sur le site à destination des cars de visiteurs ou des taxis et que le public des émissions ne peut s'y stationner.

Selon des relevés d'occupation du stationnement effectués sur le site en 2015, l'occupation moyenne des emplacements était comprise entre 80 et 100% un jour de semaine. Comme le souligne le tableau ci-après, une variation du nombre de véhicules stationnés, caractérisée par un maximum en début d'après-midi, est constatée sur le site. Elle est notamment le fait des horaires de travail des membres du personnel.

Véhicule	Heure	Demande	Offre	Offre - Demande
Voitures	09:00	417 véh.	572 places	+155
	13:00	575 véh.		-3
	17:00	370 véh.		+202
Motos	09:00	8 véh.	10 places	+2
	13:00	18 véh.		-8
	17:00	10 véh.		0

Tableau 6 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés au regard de la demande en situation existante

### 3.2.2 Situation projetée, incidences et recommandations

Dans le cadre de l'étude des incidences du projet sur la mobilité, on considère deux phases de mise en œuvre :

- La **phase transitoire** (*jusqu'à fin 2021*) : les activités de la RTBF sont maintenues au sein des bâtiments existants. Une partie de ceux-ci, ainsi que des parkings extérieurs, sont supprimés. Ces derniers sont remplacés par un parking provisoire implanté à l'extrémité est du site ;
- La **phase définitive** (*à partir de 2022*) : les activités de la RTBF sont implantées au sein du nouveau bâtiment. Le parking provisoire est supprimé.

#### 3.2.2.1 Demande en déplacements et politique de déplacement d'entreprise

La **demande de déplacements** induite par l'activité de la RTBF ne sera que peu modifiée en situation projetée, le projet n'induisant aucune modification majeure de l'activité et le nombre de travailleurs attendu étant équivalent à celui fréquentant actuellement le site.

<sup>38</sup> Il s'agit du parking lié au chantier de réaménagement du boulevard Reyers, d'une capacité d'environ 50 places, et du parking situé à l'extrémité de la sortie de l'E40, d'environ 60 places.

Au sein de son PDE 2017-2020, la RTBF a cependant fixé des objectifs de report modal, relatifs notamment à l'usage de la voiture et de la moto. Le plan d'actions qui lui est associé a vocation à permettre une diminution de 10 % de la part modale de la voiture à l'horizon 2020, au bénéfice de la moto (+3 %), du train (+2 %), du vélo (+2 %) et de la marche (+1 %). Il prévoit également l'acquisition de 5 vélos de service supplémentaires.

Dans le cadre de l'analyse des incidences du projet, ont été à la fois considérés l'usage actuel des différents modes de transport et l'usage anticipé en cas d'atteinte des objectifs du PDE 2017-2020. Les **recommandations** ci-après sont dès lors formulées en tenant compte de la répartition modale découlant de l'atteinte de ces objectifs. En ce qui concerne le stationnement des véhicules motorisés, elles considèrent le potentiel de report modal des membres du personnel, identifié dans le cadre de la présente étude (cf. chapitre 3.2 « Mobilité », § 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking).

- Avant le début de la **phase transitoire**, atteindre le report modal potentiel, de la voiture et la moto vers la marche, le vélo, les transports publics ou le covoiturage, identifié dans le cadre de la présente étude. La modification des comportements des membres du personnel est nécessaire afin notamment de garantir l'adéquation entre demande et capacité de stationnement pour véhicules motorisés au cours de cette phase.

### 3.2.2.2 Accessibilité du site

En **phase transitoire**, durant le chantier de construction du futur bâtiment de la RTBF, les accès au site, ainsi que les cheminements au sein de celui-ci, seront maintenus tel que présenté en situation existante. Les problématiques actuelles perdureront dès lors, notamment :

- L'inaccessibilité de l'accès 3 boulevard Reyers pour certains usagers ;
- L'inconfort de certains cheminements piétons aux abords du site.

- Rendre accessibles aux PMR, à l'aide de dispositifs de chantier provisoires, les cheminements piétons entre les accès au site accessibles aux PMR et l'entrée principale du bâtiment existant ;
- Rendre accessible aux PMR ainsi qu'aux cyclistes, à l'aide de dispositifs de chantier provisoires, l'accès existant boulevard Reyers (sous réserve d'un accord avec la VRT, co-proprétaire) ;
- Renforcer l'accessibilité du site depuis les pôles multimodaux Meiser et Diamant par l'amélioration des cheminements piétons et des itinéraires cyclables entre ces pôles et les accès du site.

Le futur bâtiment s'implantant en partie sur une zone de stationnement existante, la capacité de parking disponible sur le site sera réduite durant le chantier de construction. Pour compenser cette diminution, un **parking provisoire** sera aménagé à l'extrémité est de celui-ci. Réservé aux membres du personnel, il sera accessible depuis l'avenue Georjgin.

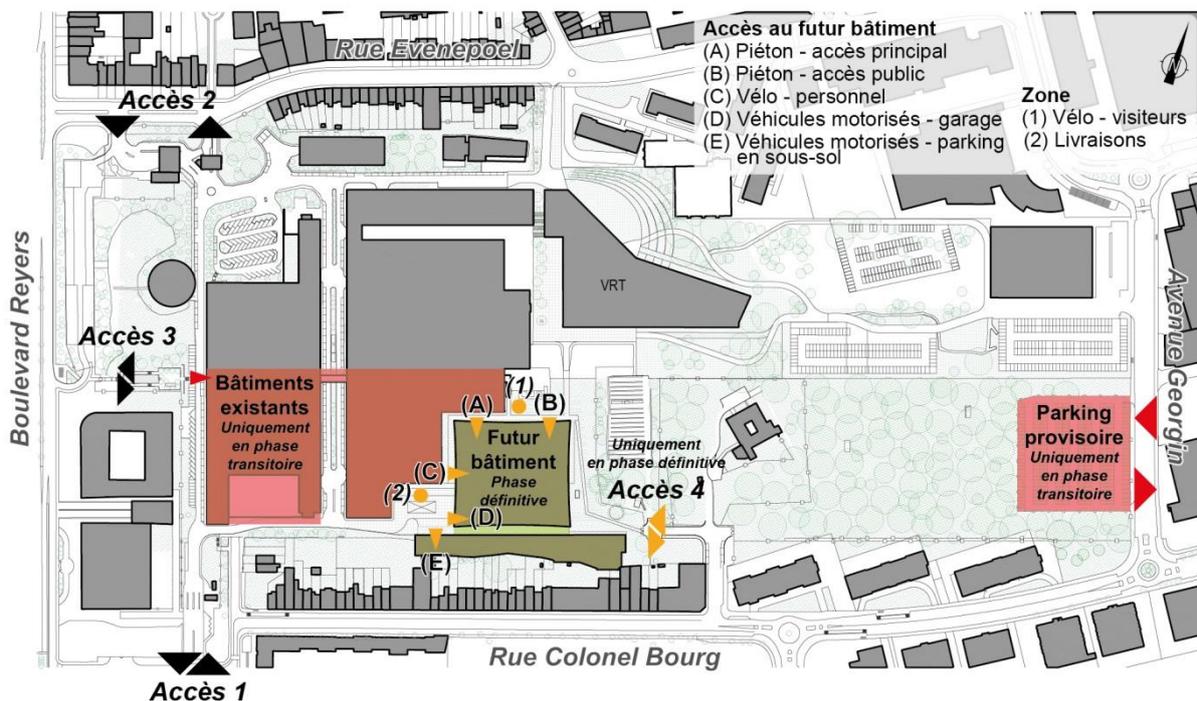
On soulignera que le projet ne prévoit pas, au cours de la phase transitoire, de modification de la capacité de stationnement pour vélo, malgré le déficit constaté en situation existante. Compte tenu des objectifs de report modal fixés dans le cadre du PDE, ce déficit pourrait être amené à se renforcer au cours de cette période, proportionnellement à l'augmentation du nombre de cyclistes.

- Afin de répondre aux besoins de stationnement actuels des cyclistes, augmenter, dès la délivrance du permis d'environnement, la capacité de stationnement pour vélo à destination des membres du personnel de 30 places, couvertes et sécurisées ;
- Pour répondre à l'évolution de ces besoins, prévisible du fait des objectifs de report modal du PDE, augmenter, chaque année à dater de la délivrance du permis, la capacité de stationnement pour vélo à destination des membres du personnel afin d'atteindre une capacité de 176 emplacements couverts et sécurisés avant le déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment.

En **phase définitive**, l'accessibilité du site sera renforcée du fait du projet, celui-ci prévoyant le réaménagement de l'accès 4 enclos des Fusillés. Cet accès sera réservé aux piétons et PMR ainsi qu'aux véhicules des services d'intervention et de secours. Le projet ne prévoit pas de modification des accès existants 1, 2 et 3, ni de réaménagement des voiries existantes conversées pour desservir le futur bâtiment. Seuls seront organisés des cheminements permettant de connecter au futur bâtiment les voiries existantes maintenues. On notera que, durant les opérations de démolition prévues à terme des bâtiments existants de la RTBF, les cheminements au sein du site pourraient être modifiés.

- ➔ Réaménager les cheminements piétons existants sur le site, maintenus dans le cadre du projet et inaccessibles aux PMR, afin de les rendre accessibles à ces derniers ;
- ➔ Rendre accessible aux PMR et aux cyclistes l'accès piéton existant situé boulevard Reyers (sous réserve d'un accord avec la VRT, co-propriétaire) et maintenir un itinéraire praticable entre celui-ci et le futur bâtiment, en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RTBF et de la VRT ;
- ➔ Rendre accessible aux cyclistes, par un aménagement adéquat, l'accès piéton 4 enclos des Fusillés prévu ;
- ➔ Permettre, sous réserve d'acceptation du principe par le partenaire concerné, l'accès des piétons et des cyclistes avenue GeorGIN, via le site de la VRT ;
- ➔ Permettre la traversée du site par des usagers extérieurs à la RTBF, piétons et cyclistes ;
- ➔ Maintenir l'accessibilité piétonne et cycliste au bâtiment depuis le pôle multimodal Meiser, en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RTBF et de la VRT ;
- ➔ Maintenir un accès au bâtiment depuis la rue Evenepoel afin de faciliter l'accès des véhicules des services d'intervention et de secours en provenance du nord.

Le futur bâtiment sera doté de plusieurs accès, présentés au sein de la figure ci-dessous. Ils différeront suivant le mode de déplacement et la catégorie d'utilisateur.



Accès au site	Usage				
	Travailleurs			Visiteurs	Livraisons
	À pied	À vélo	En voiture ou moto		
1 rue Colonel Bourg	X	X	X	X	X
2 place des Carabiniers	X	X	X		
3 boulevard Reyers	X				
4 enclos des Fusillés	X				

Tableau 7 : Organisation des accès au site en situation projetée (phases transitoire et définitive)

Les usagers désirant accéder au bâtiment à pied utiliseront l'un des deux accès prévus en façade nord : l'accès principal sera aménagé à l'ouest de celle-ci et l'accès public, à l'est.

L'accès au bâtiment à vélo sera organisé différemment selon que l'on considère les membres du personnel ou les visiteurs :

- Pour les visiteurs, une zone de stationnement extérieure non couverte d'une capacité de 24 emplacements sera aménagée à proximité de la façade nord, entre l'accès principal et l'accès public ;

- Couvrir et éclairer la zone de stationnement pour vélos destinée aux visiteurs ;
- Proposer aux visiteurs cyclistes un système de consigne au sein du bâtiment, pouvant notamment accueillir des vélos pliables ;
- Implanter une station de vélos en libre-service au sein du site, à destination notamment des usagers de la RTBF et de la VRT.

- Pour les membres du personnel, une zone de stationnement intérieure d'une capacité de 159 emplacements sera aménagée au niveau -1 du futur bâtiment. Comme le souligne le tableau ci-après, cette offre de stationnement est inférieure aux prescrits régionaux en matière de stationnement pour vélo, calculés sur base du nombre de cyclistes qui rejoindront le site en situation projetée selon les objectifs du PDE.

Usagers	Offre prescrite	Offre prévue	Offre prévue – Offre prescrite
Membres du personnel	193 places	159 places	-34
Visiteurs	7 places	24 places	+17
<b>Total</b>	<b>200 places</b>	<b>183 places</b>	<b>-17</b>

Tableau 8 : Adéquation de l'offre en stationnement pour vélo au regard des prescrits régionaux  
Situation projetée – phase définitive selon les objectifs du PDE

- Equiper les zones de stationnement pour vélo prévues à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment de supports de types « A » inversé, permettant stabilité et sécurité, séparé d'une distance de 1 mètre ;
- Prévoir à minima 2 % de places de stationnement accessibles aux vélos spéciaux (ex : vélo cargo) ;
- Prévoir, à dater du déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment, 176 emplacements au sein de la zone de stationnement destinée aux membres du personnel cyclistes, prévue au niveau -1 du parking ;
- Adapter, tous les trois ans, jusqu'au terme du permis d'environnement, en fonction de l'usage, la capacité de stationnement pour vélo disponible sur le site, conformément à l'arrêté régional relatif aux PDE<sup>39</sup>.

La zone de stationnement sera accessible, via un ascenseur, reliant le rez-de-chaussée en façade ouest du bâtiment au niveau -1. Les cyclistes devront ensuite emprunter un couloir menant à la zone en question.

- Redimensionner certains accès et certains espaces de la zone de stationnement, notamment la largeur du couloir d'accès au local ;
- Renforcer l'accessibilité de la zone de stationnement, située au niveau -1 du parking en sous-sol, depuis le rez-de-chaussée du bâtiment en aménageant une rampe d'accès. À défaut, prévoir un ascenseur supplémentaire réservé exclusivement à l'usage des cyclistes ;
- Supprimer les obstacles, tels que des portes, sur l'itinéraire entre le local de stationnement vélo et l'extérieur du bâtiment.

<sup>39</sup> Celui-ci prévoit l'adaptation de la capacité de stationnement pour vélo disponible au sein du site en fonction de l'usage constaté.

Les usagers des **transports en commun** arriveront sur le site à pied et emprunteront les mêmes accès que les piétons. L'offre de services quant à elle, ne sera pas significativement modifiée en situation projetée. On notera cependant que des projets de renforcement de la desserte du site sont en cours de discussion par les acteurs régionaux.

- ➔ Prendre en compte les besoins spécifiques de la RTBF, notamment en ce qui concerne l'amplitude horaire des lignes de bus, tram et train, dans le cadre des projets menés.
- ➔ Renforcer l'accessibilité du site depuis les pôles multimodaux Meiser et Diamant par :
  - l'amélioration des cheminements piétons et des itinéraires cyclables entre ces pôles et les accès du site ;
  - l'intégration de traversées sécurisées de plain-pied dans le cadre du projet de réaménagement du boulevard Reyers.

Le bâtiment sera doté d'un parking en sous-sol de trois niveaux. S'y stationneront les **véhicules motorisés** (motos, voitures et camionnettes) des **membres du personnel**, des **visiteurs liés aux fonctions administratives**, des **véhicules de service** de la RTBF. Des escaliers, ainsi que des ascenseurs accessibles aux PMR, permettront aux automobilistes de rejoindre les différents étages du bâtiment. On notera que certains ascenseurs permettront de circuler entre le parking et les abords du bâtiment sans avoir à transiter par les locaux de la RTBF. Ils sont destinés à d'éventuels usagers externes, tels que des riverains, à disposition desquels la RTBF pourrait mettre une partie de la capacité de son parking.

- ➔ Garantir la circulation des usagers externes à la RTBF entre le parking souterrain et l'extérieur du site à pied et en véhicules motorisés, en ce compris durant les heures de fermeture du bâtiment.

Au niveau de l'entrée du parking en sous-sol, situé à l'ouest du bâtiment, une zone réservée aux opérations de chargement et déchargement des véhicules de **livraisons** est prévue. Elle est complétée par un accès réservé à l'acheminement des livraisons au sein du bâtiment, intégré à la façade ouest de ce dernier.

Les **camions de régie** seront abrités au sein d'un garage situé au rez-de-chaussée du futur bâtiment. Il sera également accessible via la façade ouest de celui-ci.

### 3.2.2.3 Stationnement des véhicules motorisés

En **phase transitoire**, la démolition d'une partie des bâtiments actuels entrainera la suppression de 319 places de stationnement existantes. 263 seront maintenues sur le site. Un parking provisoire de 289 places sera aménagé à l'extrémité est de celui-ci pour compenser cette diminution. L'accès au parking sera contrôlé et réservé à l'usage des membres du personnel de la RTBF. 8 emplacements, situés à proximité de la sortie du parking provisoire, seront destinés aux PMR.

Comme le souligne le tableau ci-après, la capacité de stationnement prévue sera supérieure à la demande en stationnement extrapolée. Des places pour voitures resteront ainsi inoccupées à la période de la journée la plus chargée. On soulignera cependant que des motards pourraient être amenés à se stationner sur celles-ci, étant donné le déficit de places pour motos anticipées.

Véhicule	Heure	Demande	Offre	Offre - Demande
Voitures	09:00	356 véh.	542 places	+186
	13:00	491 véh.		+51
	17:00	316 véh.		+226
Motos	09:00	6 véh.	10 places	+4
	13:00	14 véh.		-4
	17:00	8 véh.		+2

Tableau 9 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés au regard de la demande en situation projetée – phase transitoire selon le potentiel de report modal des membres du personnel

- Organiser les places de stationnement réservées aux PMR, créées du fait de la mise à disposition d'une capacité de stationnement supplémentaire durant la phase transitoire, à proximité de l'accès principal au bâtiment existant de la RTBF afin de faciliter l'accès des PMR à celui-ci ;
- Créer 4 places de stationnement pour moto sur 1 place de stationnement pour voiture ;
- Au lieu du parking provisoire de 289 places dans la zone boisée, mettre à disposition 239 places de stationnement pour voitures en phase chantier, avec maintien de celles déjà présentes sur site ;
- Poursuivre l'implémentation d'une politique de gestion du stationnement afin de diminuer, avant le début du chantier, à minima de 84 voitures et 4 motos la demande en stationnement des membres du personnel à la période de la journée la plus chargée.

Comme en situation existante, aucun espace de stationnement n'est prévu sur le site à destination des cars de visiteurs ou des taxis et le public des émissions ne pourra s'y stationner.

- Permettre le stationnement du public des émissions organisées en soirée au sein du parking du site, afin de réduire la pression de stationnement dans les quartiers avoisinants et d'exploiter les réserves de capacité identifiées à partir de 17h ;
- Prévoir, à l'accès 1 rue Colonel Bourg, une zone de stationnement de courte durée destinée aux visiteurs automobilistes, aux cars et aux taxis ;
- Réglementer l'usage des emplacements de stationnement non réservés existants avenue Geogin.

En **phase définitive**, un parking hors voirie de 594 places, dont 44 places pour moto, sera aménagé sur 3 niveaux au sous-sol du futur bâtiment. Il sera accessible via une rampe implantée sur la façade ouest de celui-ci. On notera que des emplacements y seront réservés aux voitures et camionnettes appartenant à la RTBF mais qu'aucune place n'est prévue pour les véhicules deux roues de service.

- Aménager, au sein du parking en sous-sol, sur 2 places pour voiture, 8 emplacements de stationnement à destination des 7 vélos et de la moto de service.

La capacité de stationnement prévue sera supérieure à la demande en stationnement extrapolée. Des places pour voitures resteront ainsi inoccupées à la période de la journée la plus chargée.

Véhicule	Heure	Demande	Offre	Offre - Demande
Voitures	09:00	353 <sup>40</sup> véh.	550 places	+197
	13:00	487 véh.		+63
	17:00	313 véh.		+237
Motos	09:00	6 véh.	44 places	+38
	13:00	14 véh.		+30
	17:00	8 véh.		+36

Tableau 10 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés au regard de la demande en situation projetée – phase définitive selon le potentiel de report modal des membres du personnel

<sup>40</sup> La demande en stationnement en situation projetée définitive est inférieure à celle présentée en situation projetée transitoire du fait des véhicules de livraisons. En effet, ceux-ci disposent de places réservées en situation projetée transitoire ; ils participent dès lors à la demande en stationnement. En situation projetée définitive, une zone de livraison est prévue en dehors du parking ; les véhicules de livraisons ne participent dès lors plus à la demande en stationnement considérée ici.

- Prévoir, à dater du déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment, une capacité de stationnement de maximum 501 places au sein du parking en sous-sol, à destination des membres du personnel et des véhicules de services. Les 93 places de stationnement excédentaires seront réaménagées en zones de stationnement pour vélo supplémentaires, ou, à défaut, réservées au stationnement de véhicules autres que ceux des membres du personnel (véhicules du public des émissions, véhicules de riverains ou autres usagers du quartier) ;
- Poursuivre et renforcer la politique de gestion du stationnement implémentée en situation projetée transitoire. Celle-ci devra restreindre l'accès au parking sous-terrain des membres du personnel sur base de critères définis ;

- Diminuer, jusqu'au terme du permis d'environnement, dans le cadre de l'obligation trisannuelle de Plan de Déplacements d'Entreprise à laquelle la RTBF est soumise, la capacité de stationnement du parking et dédiée à l'usage des membres du personnel, afin de favoriser l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ainsi qu'à la moto. Les places ainsi libérées seront affectées aux mêmes usages que ceux cités ci-avant.

Les places de stationnement réservées aux PMR seront réparties entre les 3 niveaux du parking, à raison de 4 places par niveau. La localisation et les dimensions de ces dernières sont conformes aux prescrits régionaux à l'exception d'une des places situées au niveau -1.

Comme en situation existante, aucun espace de stationnement n'est prévu sur le site à destination des cars de visiteurs ou des taxis et le public des émissions ne pourra s'y stationner.

- Relocaliser au plus près des ascenseurs les places de stationnement réservées aux PMR prévues au niveau -1 du parking du futur bâtiment et les doter d'un marquage de 3,3 mètres de largeur ;
- Aménager sur le site une zone de chargement et déchargement des visiteurs arrivant en cars ou en taxis. Il est proposé que celle-ci soit localisée à l'ouest du bâtiment, au niveau de la zone de livraison prévue au sein du projet ;
- Permettre le stationnement du public des émissions organisées en soirée au sein du parking du site, afin de réduire la pression de stationnement dans les quartiers avoisinants et d'exploiter les réserves de capacité identifiées à partir de 17h.

### 3.3 Faune & flore

#### 3.3.1 Situation existante

A proximité du site du projet, se trouvent l'**Enclos des Fusillés**, espace vert public, ainsi qu'un **frêne repris à l'inventaire scientifique** des arbres remarquables (et également classé).

L'aire d'étude (îlot Reyers dans son ensemble) comprend des **zones boisées** principalement composées de robiniers faux-acacia et de frênes. Ces zones boisées ont fait l'objet d'une étude phytosanitaire<sup>41</sup>. Les zones boisées comprises au sein du périmètre d'implantation du nouveau bâtiment et du parking provisoire sont caractérisées par une grande quantité de bois morts au sol et décrochés dans la couronne d'autres arbres ; d'où l'**intérêt écologique de la zone**.

Il faut également noter la présence au sein du périmètre d'implantation du bâtiment projeté, la présence d'**espèces exotiques invasives** : la renouée du Japon et l'arbre à papillons.

<sup>41</sup> Etude qui analyse l'état sanitaire des arbres.

Le recensement de la faune au sein de l'aire d'étude met en évidence la présence de 3 espèces de **mammifères qui méritent une attention particulière** :

1. Le renard, dont la présence est confirmée par l'observation de nombreux terriers.
2. Le lérot, dont plusieurs observations isolées ont été rapportées.
3. La fouine également recensée dans les environs.

L'ensemble des espèces indigènes de mammifères étant **strictement protégées**, cela implique notamment l'interdiction de détruire leur habitat. Par ailleurs, le lérot et la fouine sont des espèces d'intérêt régional.

### 3.3.2 Situation projetée, incidences et recommandations

Concernant le parking provisoire :

La zone boisée existante au sein de laquelle l'implantation du parking provisoire est projetée accueille des espèces animales protégées et présente un intérêt écologique certain (habitat, zone refuge et de nourrissage pour de nombreuses espèces animales).

→ **Ne pas le mettre en œuvre le parking provisoire** afin de conserver l'habitat de nombreuses espèces animales (renards, lérot, fouine, oiseaux arboricoles).

Concernant le nouveau bâtiment :

Le projet **respecte les prescriptions du PRAS** en prévoyant l'aménagement d'un espace vert d'un seul tenant de plus de 500 m<sup>2</sup> au sol.

Une **dérogation au RRU et au RCU** est toutefois sollicitée compte tenu que la toiture du 7<sup>ème</sup> étage n'est pas végétalisée.

La réalisation du projet induira la **suppression de la végétation** existante présente au sein du périmètre d'implantation du nouveau bâtiment, notamment d'une partie du massif boisé situé au sud de l'enclos des Fusillés. Un total de 40 arbres à haute tige seront ainsi abattus, dont une majorité de robiniers faux-acacia.

→ Procéder aux abattages des arbres à partir du mois de septembre, période la moins défavorable pour la faune.

La réalisation du projet permettra la **suppression des espèces exotiques invasives** présentes au sein des périmètres d'intervention.

- Eradiquer les espèces exotiques invasives présentes au sein des zones d'intervention dès les premières phases de chantier.
- Ne pas maintenir de robiniers faux-acacia au niveau des abords de la zone d'implantation du bâtiment.
- Prendre toutes les précautions d'usage pour éviter la dispersion des espèces exotiques invasives.

L'implantation du bâtiment et de son parking souterrain est susceptible d'avoir des impacts sur le **frêne remarquable** et principalement sur son système racinaire.

- S'assurer qu'aucune racine d'ancrage ne soit amputée lors du chantier afin de garantir sa survie et sa stabilité à long terme et lors d'événements extrêmes (tempêtes).
- S'assurer que les éventuelles coupes au niveau des racines soient réalisées proprement et dans les règles de l'art afin de permettre une cicatrisation saine des racines sectionnées.
- Préalablement au chantier effectuer une taille douce de l'arbre (précisons que conformément au code rural, les tailles éventuellement nécessaires des arbres des propriétés voisines ne peuvent être faites sans l'accord préalable des propriétaires).
- Afin de respecter les recommandations émises ci-avant, faire appel à un arboriste spécialisé, certifié ETW, qui dispose d'une expertise en la matière.

L'emprise du nouveau bâtiment ne laisse pas beaucoup de possibilité pour l'aménagement de surfaces végétalisées en pleine terre. Les **zones périphériques**, notamment en bordure de l'enclos des Fusillés, seront toutefois aménagées avec des **zones engazonnées** ou en **gazon renforcé** permettant de maintenir des liaisons verdurisées entre le site du projet et le voisinage.

- Veiller à la continuité des espaces verts.
- Gérer en lisière arbustive (haie libre) les zones périphériques.

Au niveau du bâtiment, les **toitures plates** seront largement végétalisées avec des toitures intensives, qui permettent une végétalisation plus importante par rapport à des toitures extensives. Un total de 5.168 m<sup>2</sup> de toitures végétalisées seront aménagées. Au niveau des plantations, le projet prévoit de nombreuses espèces horticoles exotiques qui sont moins intéressantes en termes de conservation et développement de la biodiversité.

- Aménager des toitures extensives au niveau de la toiture la plus haute du bâtiment.
- Aménager des toitures intensives en lieu et place des toitures extensives prévues aux 1er, 5ème et 6ème étages.
- Planter des espèces d'arbres, d'arbustes et de plantes herbacées indigènes en lieu et place des espèces non indigènes choisies.
- Interdire la plantation d'espèces exotiques invasives.
- Privilégier le recours à des espèces indigènes d'origine locale (minimum 70 % d'espèces indigènes et maximum 30 % d'espèces horticoles).

Le **Coefficient de Biotope par Surface (CBS)** est un indicateur de valeur simple pour évaluer le **potentiel écologique d'une parcelle**. Le CBS est le rapport qu'il faudrait observer sur toute la parcelle entre les surfaces favorisant la biodiversité et la superficie totale de la parcelle. Plus la valeur du CBS est élevée plus le potentiel écologique de la parcelle est bon.

$$CBS = \frac{\text{Surfaces éco - aménageables}}{\text{Surface de la parcelle}}$$

Le CBS obtenu pour le périmètre d'implantation du bâtiment projeté est de 0,31. Il est plus élevé qu'en situation existante (0,19). Moyennant la **prise en compte des recommandations** (toitures végétalisées au +7, mise en place d'une haie arbustive en lieu et place d'une zone de gazon aux abords du bâtiment), le CBS s'élèverait à 0,39.

Le recours à des **surfaces vitrées** pour les façades du bâtiment induit un **risque de collision** de l'avifaune sur celles-ci. Les surfaces vitrées peuvent en effet entraîner des effets de réflexion de la végétation environnante ou de transparence. Un bâtiment comportant de larges surfaces vitrées est également susceptible d'engendrer une nouvelle source importante de **pollution lumineuse**.

- Mettre en place de vitres les moins réfléchissantes possibles (taux de réflexion extérieure qui tend vers une valeur de 15 %).
- Et/ou, Appliquer un marquage pour rendre les façades vitrées visibles pour les oiseaux.
- Rendre les abords le moins attractif possible pour les oiseaux.
- Baisser les stores en dehors des heures d'utilisation du bâtiment et lors des périodes nocturnes.

### 3.4 Domaines social et économique

#### 3.4.1 Situation existante

La **RTBF** est une **entreprise publique** autonome à **caractère culturel**. Le site de Bruxelles constitue son siège social. Elle est active en **télévision**, en **radio**, sur le **web** et les **réseaux sociaux**. Le nombre d'emplois était de **1.331** en **2017**. Venaient s'y ajouter **255 travailleurs externes** ; soit un **total de 1.586 personnes**.

La **densité de population** au sein du **quartier statistique « Reyers »** est de **4.456 habitants/km<sup>2</sup>**. Les **densités de population** sont **disparates** au sein des quartiers statistiques limitrophes à Reyers (1<sup>er</sup> janvier 2018). Le **pôle Reyers** constitue l'**un des sept pôles d'activités** de la commune de Schaerbeek.

L'**affectation résidentielle** est prédominante aux abords du futur siège. On recense :

- au sud, un tissu résidentiel ;
- au nord, des habitations et plusieurs commerces (supermarché, concessionnaires voitures, etc.) ;
- à l'est, des petites et moyennes entreprises (PME), ainsi que la crèche de la RTBF ;
- à l'ouest, le CPAS (Centre Public d'Action Sociale) de Schaerbeek ainsi que des immeubles de bureaux.

Quelques **équipements** et **petites entreprises** sont implantées le long de la rue **Colonel Bourg**.

#### 3.4.2 Situation projetée, incidences et recommandations

Le futur siège évoluera, au sein d'une zone au « **potentiel de développement énorme** »<sup>42</sup>. En effet, le « pôle Reyers » concentre plusieurs grands projets d'aménagement, dont l'ambitieux **Mediapark.brussels**, qui en feront d'ici quelques années un quartier profondément renouvelé, mixte, ouvert, créatif et animé.

Les unités francophone (RTBF) et néerlandophone (VRT) **ne partageront plus les mêmes bâtiments**. Ils seront **désormais voisins**.

La **RTBF** continuera à accueillir **différents utilisateurs** : employés, différents fournisseurs, visiteurs professionnels ou encore du public. Des **espaces réservés aux fonctions accessoires et au public** sont également envisagés. Citons notamment le café/restaurant, la salle polyvalente et les studios au rez-de-chaussée ; ou encore les espaces de réception au niveau de la toiture (2 pavillons de 350 m<sup>2</sup>). Le **rez-de-chaussée** sera donc **en partie public**, et ce, durant les heures d'ouverture des bureaux (soit de 8h00 à 17h30).

**Aucune augmentation du nombre de travailleurs** n'est attendue. Cependant, un accroissement potentiel n'est pas à exclure dans les prochaines années (en fonction des activités futures).

<sup>42</sup> Source : <http://www.mediapark.brussels/fr/zones-stratégiques/reyers>

### 3.5 Energie

#### 3.5.1 Situation existante

Les consommations d'énergie des installations du site existant correspondent aux **besoins en chauffage** et en **refroidissement du bâtiment**, à l'**éclairage** et aux **équipements informatiques**. Il n'existe pas de répartition de la consommation d'énergie par type d'installation. Néanmoins, nous pouvons raisonnablement supposer que les postes les plus importants sont relatifs au chauffage et au refroidissement des locaux. Les consommations globales d'énergie pour **2017** du site de la RTBF sont présentées au tableau ci-dessous par type d'énergie.

Energie	Consommation	Consommation en énergie primaire
Electricité	11.383.025 kWh	102.447 GJ
Gaz naturel	9.433.215 kWh	30.665 GJ
<b>Total</b>	<b>20.816.240 kWh</b>	<b>133.113 GJ</b>

Tableau 11 : Consommations d'énergie du site RTBF en 2017

Cette consommation se situe **dans la moyenne des consommations des bâtiments tertiaires existants** et inférieure à la moyenne du parc de bureaux bruxellois<sup>43</sup>.

#### 3.5.2 Situation projetée, incidences et recommandations

##### 3.5.2.1 Isolation du bâtiment

Le bâtiment projeté sera constitué de **bureaux** et d'un **restaurant** avec cuisine ainsi qu'un **parking souterrain** et une annexe logistique. Le bâtiment présente la particularité de disposer des **différences de niveau** avec des **cours intérieures** ; ceci a un **impact négatif au niveau énergétique**, avec une **augmentation des surfaces de déperdition**.

La **conception de l'isolation** des unités bureaux et restaurant (murs, planchers, fenêtres) est **conforme** à la **législation en vigueur** (PEB<sup>44</sup>). Par contre, la **compacité** et le vitrage important **constitue des points faibles** du bâtiment en **termes d'isolation** de l'enveloppe.

- Bien placer les isolants en évitant la présence de ponts thermiques et en minimisant les fuites d'air.
- Réaliser un contrôle en fin de chantier : test de fuite, contrôle thermographique.

##### 3.5.2.2 Besoins en refroidissement

Le **bâtiment** devra être **refroidi** par des **machines frigorifiques** (bureaux, studios, agora, foyer, restaurant ainsi que le local informatique et les locaux data aux différents étages) ; une pompe à chaleur géothermique est prévue dans le projet en option.

Les **risques de surchauffe** des bureaux **sont limités** par l'inertie du bâtiment ( finition béton apparent pour les plafonds) et la mise en place de protections solaires sur les façades est, sud et ouest.

La **consommation en énergie** primaire pour le refroidissement des bureaux est **estimée à 1.668 GJp<sup>45</sup> par an, soit 46 MJ/m<sup>2</sup>.an**. Des mesures adéquates sont mises en œuvre pour limiter les consommations d'énergie. Une attention importante devra être prise lors de la réalisation du projet et de la gestion des installations afin d'optimiser les consommations. Notons que le risque de surchauffe

<sup>43</sup> Pour rappel, le site de la RTBF est repris en zone d'équipements communautaires et de services publics.

<sup>44</sup> Performance énergétique des bâtiments.

<sup>45</sup> GPj = Gigajoule primaire.

étant élevé (10 % du temps en moyenne), les besoins en refroidissement restent importants (exigence des bâtiments passifs < 5 % du temps en moyenne) et supérieurs aux besoins en chaleur. L'idéal est d'équilibrer les besoins en chaleur et en froid. Durant des périodes de fortes chaleurs, une gestion adéquate de la ventilation de nuit (en relation avec un monitoring des conditions météorologiques) permet d'accumuler le froid dans le bâtiment et d'assurer un déphasage de la surchauffe durant la période de non occupation du bâtiment.

- Installer des moteurs des groupes de froid avec efficacité énergétique élevée.
- Optimiser le système de refroidissement naturel de nuit (nightcooling) pour éviter les surchauffes d'été (par exemple, mettre en place, au niveau des fenêtres qu'il sera possible d'ouvrir, un système d'ouverture automatique durant la période propice).
- Envisager une verrière pyramidale à la place d'une verrière plate en toiture avec couverture de la face exposée au sud par une protection solaire afin de réduire les surchauffes.

### 3.5.2.3 Besoins en chaleur

Les besoins en chaud du bâtiment sont couverts par **trois chaudières au gaz naturel**. Globalement, la consommation en gaz naturel pour le chauffage des bureaux et le restaurant est estimée à **3.833 GJp par an** (en énergie primaire). Le besoin net en énergie (BNC<sup>46</sup>) pour le chauffage des bureaux est évalué à 14.82 kWh/m<sup>2</sup>.an (calcul pour respecter la norme PEB 2015 BNC ≤ 15 kWh/m<sup>2</sup>.an).

Des **mesures adéquates** sont mises en œuvre **pour limiter les consommations d'énergie** ; une attention importante devra être prise lors de la réalisation et du pilotage des installations pour optimiser les consommations.

- Isolation des conduites et des vannes.
- Pilotage fin des installations pour optimiser les consommations : réglage des températures des zones en fonction des besoins, monitoring des consommations de chaleur.
- Réalisation des entretiens réguliers des chaudières.

### 3.5.2.4 Ventilation des bâtiments

Le poste « **ventilation** » des locaux **est important** dans le bilan de la consommation d'électricité : la consommation électrique pour la ventilation est estimée à 269 MWh par an.

Des mesures adéquates (notamment la régulation de la ventilation des bureaux en fonction de sondes CO<sub>2</sub>) sont mises en œuvre pour limiter les consommations d'énergie ; une attention importante devra être prise lors de la réalisation des installations et du pilotage des installations pour optimiser les consommations. La ventilation naturelle est aussi une option intéressante moyennant une gestion centralisée.

- Bien paramétrer la GTB<sup>47</sup> en fonction des besoins des occupants afin d'assurer leur confort et des économies d'énergie. Il est, dès lors, intéressant de réajuster les paramètres de la GTB après une période d'utilisation afin de s'assurer du bon paramétrage initial.
- Calibrer régulièrement les sondes CO<sub>2</sub>.
- Munir les filtres de manomètres de contrôle mesurant la dépression (perte de charge des filtres ; pour prévenir le remplacement des filtres et éviter des surconsommations d'électricité des ventilateurs si le débit est gardé constant suite à la perte de charge occasionnée par l'encrassement).

<sup>46</sup> Somme des déperditions de chaleur par transmission et par ventilation et des gains de chaleur dus au rayonnement solaire et dus à l'occupation de l'unité.

<sup>47</sup> GTB = Gestion Technique du Bâtiment.

### 3.5.2.5 Eclairage

L'ensemble des bureaux, zones de circulation (couloirs, sas, coffee corner, etc.), salles de réunion, espace polyvalent, parkings sera équipé d'appareils d'éclairage de type fonctionnel à basse luminance, assuré essentiellement par des **luminaires équipés de sources LED**. L'ensemble des locaux techniques et de service seront équipés d'appareils d'éclairage de type fluorescent.

La consommation d'électricité pour l'éclairage est estimée 211.811 kWh/an pour la partie unité PEB bureau (soit 5,8 kWh/m<sup>2</sup>). Il n'y a pas d'estimation pour l'unité PEB restaurant/cuisine ; on peut considérer une consommation pour l'éclairage de ces espaces de 7.350 kWh/an (proportionnellement à la surface).

Le système d'éclairage apparaît adéquat avec des luminaires performants, une optimisation de l'éclairage naturel et une régulation automatique (détecteur de présence, sondes de luminosité dans les bureaux).

### 3.5.2.6 Production d'électricité renouvelable

L'installation de **panneaux photovoltaïques (PV) en toiture** est prévue dans le projet pour couvrir une partie de la consommation électrique du bâtiment et pour répondre aux exigences de la réglementation PEB (**160 panneaux** (240 m<sup>2</sup>) pour une **puissance crête<sup>48</sup> de 40 kWc**). La production d'électricité attendue est de l'ordre de 31 à 40 MWh par an, ce qui représente une réduction de la consommation en énergie primaire d'environ 2,5 %. Le nombre de panneaux PV apparaît fort limité au vu de la superficie au sol (2,6 % = 240/9087 m<sup>2</sup>). Notons que le potentiel de toiture est limité par des choix urbanistiques (différents niveaux de toiture, toitures vertes et toitures terrasse). Au vu des objectifs en matière d'énergie renouvelable, il apparaît donc important de prévoir une couverture maximale en panneaux PV.

La mise en place d'une pompe à chaleur reliée à des forages géothermiques pour la production de chaleur/froid est prévue en option. Ce système est fort intéressant, car il permettrait de réduire la consommation en énergie primaire de 27 %.

- Maximiser la surface utilisée en toiture pour les panneaux photovoltaïques (potentiel total de 1781 m<sup>2</sup>).
- Mettre en place la géothermie pour assurer une partie des besoins en chauffage et en froid.

### 3.5.2.7 Bilan global

La consommation en énergie primaire du bâtiment de bureau et du restaurant est estimée à 11.519 GJ, soit une réduction de 91 % par rapport à la situation actuelle (notons que ce bilan ne prend pas en compte la consommation du parking projeté).

Le tableau suivant reprend le bilan global des consommations de chauffage et d'électricité avec une comparaison avec le bâtiment actuel et différentes « références ». On constate que les consommations sont **nettement inférieures à celles du bâtiment actuel et à celles du parc de bureau** à Bruxelles.

<sup>48</sup> Puissance maximale d'un dispositif.

Projet et autres références	Combustible kWh <sub>inf</sub> /m <sup>2</sup>	Electricité kWh <sub>final</sub> /m <sup>2</sup>	Total
<b>Projet RTBF (sans prise en compte des panneaux PV)</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>51</b>
Siege actuel RTBF	113	137	250
Bilan énergétique de Région de Bruxelles-Capitale 2013 – bureaux tertiaires	172	207	379
Bureaux secteur privé (200 à 25.000 m <sup>2</sup> ) *	102	138	240
Bureaux secteur public (80 à 18 924 m <sup>2</sup> ) *	165	65	230

\* : source : « Energie Plus », chiffres 2012 (<http://www.energieplus-lesite.be/>) – Wallonie

Tableau 12 : Comparaison des consommations d'énergie spécifiques entre le projet et différentes références

- Réaliser un commissionnement et un accompagnement du bâtiment.
- Assurer aussi un suivi précis des consommations d'énergie.

### 3.6 Sol et eaux

#### 3.6.1 Situation existante

Les **parcelles concernées** (128L5, 128B6, 131/03C et 127R6) présentent des **catégories différentes à l'inventaire de l'état du sol**. Sur base des différentes études réalisées jusqu'à présent, les volumes **de sol** contaminés estimés au droit du futur projet RTBF ainsi que les obligations à remplir sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Parcelle	Dépassement normes	Résumé des pollutions	Zone	Epaisseur (m)	Superficies (m <sup>2</sup> )	Volume (m <sup>3</sup> )	Tonnage (t)	Obligations <sup>49</sup>
<b>Propriétaire RTBF</b>								
128L5 Futur bâtiment	Huiles minérales (C10-C40)	Pollution unique résiduelle du sol en mazout (citerne T13) (assainissement en 2006)	Bloc V	5	10	48	84	Remplies
	Pb	Pollution orpheline du sol en plomb (buttes Tir National)	Toute la parcelle	5	20.562	102.810	179.918	RES en cours PGR recommandé
127R6	Cu, Pb, Ni	Pollution orpheline du sol en métaux lourds (buttes Tir National)	Butte 1B	2.5	1150	2875	5031	<b>RES recommandé par le chargé d'études</b>
			Butte 2	2.5	350	875	1531	
			<b>Parcelle parking provisoire</b>	<b>1.5</b>	<b>3200</b>	<b>4800</b>	<b>8400*</b>	
			<b>Butte 3B Parking provisoire</b>	<b>2.5</b>	<b>550</b>	<b>1375</b>	<b>2406</b>	
<b>Propriétaire RTBF et VRT</b>								
96B18 Futur bâtiment	Cu, Pb, Ni	Pollution orpheline du sol en métaux lourds (remblais)	Remblais	2	4824	9648	16884	RES en cours
131C Futur bâtiment	Pb	Pollution orpheline du sol en métaux lourds (remblais)	Remblais	2	3492	6984	12222	RES en cours

\* Ce volume est une estimation grossière basée sur certaines hypothèses et doit donc être considérée avec toutes les précautions requises.

Tableau 13 : Inventaire de l'état du sol

<sup>49</sup> RES = Reconnaissance de l'état du Sol ; PGR = Projet de Gestion du Risque.

### 3.6.2 Situation projetée, incidences et recommandations

Parmi la liste des installations classées prévues dans le projet RTBF, celles présentant une activité à risques pour le sol au sens de l'Arrêté du 17 décembre 2009 sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Activité à risques pour le sol	Localisation	Mesures envisagées par le demandeur
Réservoir de 6.000 litres de fuel du groupe électrogène	Parking -1 de futur bâtiment	Encuvement, traitement effluents liquides parking dans un séparateur avant rejet à l'égout
2x1000 litres = nourrices du réservoir de 6.000 litres mazout	Toit du futur bâtiment	Aucune
Transformateurs statiques	Parking -1 de futur bâtiment	Aucune
Dépôt de 600 kg de peintures et solvants (R20)	Coin sud-est futur hall logistique Atelier de travail de métaux – futur hall logistique	Revêtement au sol spécifique (résistant au feu). Bacs de rétention mobiles
Atelier de travail métaux : machines-outils de force motrice d'environ 30 kWh (dénommé R21)		

→ Nouveau réservoir de mazout et nourrices répondant aux préconisations de mise en RBC<sup>50</sup>, à installer au sein d'un encuvement étanche par une société agréée.

→ Si le parking provisoire est réalisé, réaliser une reconnaissance de l'état du sol (RES) et respecter les prescriptions et recommandations y afférentes.

→ Suivre les recommandations de l'étude RES en cours au niveau du futur bâtiment.

→ Travaux de terrassement à réaliser selon les prescriptions renseignées dans le rapport « Technisch Verslag » ou « AGW 14-06-01 » selon l'envoi des terres contaminées en Flandre ou en Wallonie.

→ Coordination spécifique entre RTBF, VRT, RBC, SAU<sup>51</sup> pour la gestion des volumes remblais/déblais.

→ Transformateurs statiques à placer au sein d'un bac de rétention. Utilisation d'huiles biodégradables.

→ Stockage des produits dangereux dans des locaux sécurisés et ventilés.

→ Inventaire complet des produits dangereux.

**En conclusion**, les mesures prévues par le demandeur et les recommandations du chargé d'étude permettront de limiter fortement les risques de fuite accidentelle et les risques de contamination du sol, sous-sol et des eaux souterraines.

En ce qui concerne les **eaux de surface**, le projet n'entraînera pas de modification significative de l'imperméabilisation du site, qui passera de 29.554 m<sup>2</sup> en situation existante à 30.527 m<sup>2</sup> en situation projetée, soit une augmentation du taux d'imperméabilisation de 1 %.

Suite à la consommation future des tours de refroidissement, une augmentation de ± 22 % de rejet d'eaux dans le réseau d'égouttage est attendue avec la création du futur bâtiment de la RTBF.

De par ses activités, le futur bâtiment de la RTBF (+ annexe logistique) induira des **eaux usées** qui seront rejetées dans le réseau d'égouttage existant au niveau de la façade nord du bâtiment :

- Réseau des eaux usées domestiques : rejetées à l'égout sans traitement préalable ;
- Réseau des eaux chargées en hydrocarbures : rejetées à l'égout après passage dans un séparateur d'hydrocarbures ;
- Eaux de purge des tours de refroidissement : eaux de purge chargées en réactifs, biocide et évacuées dans le réseau existant (pas d'utilisation de glycol).

<sup>50</sup> RBC : Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>51</sup> SAU : Société d'Aménagement Urbain.

Le futur bâtiment n'engendrera pas un débit d'eaux usées nécessitant une augmentation du diamètre des conduites.

L'analyse de la variante consistant au remplacement des bassins d'orage par des dispositifs infiltrants a montré que cette alternative était faisable techniquement et comportait des avantages environnementaux et financiers importants. La gestion des eaux pluviales (EP) au droit et abords du futur bâtiment a donc été adaptée au projet de la manière suivante :

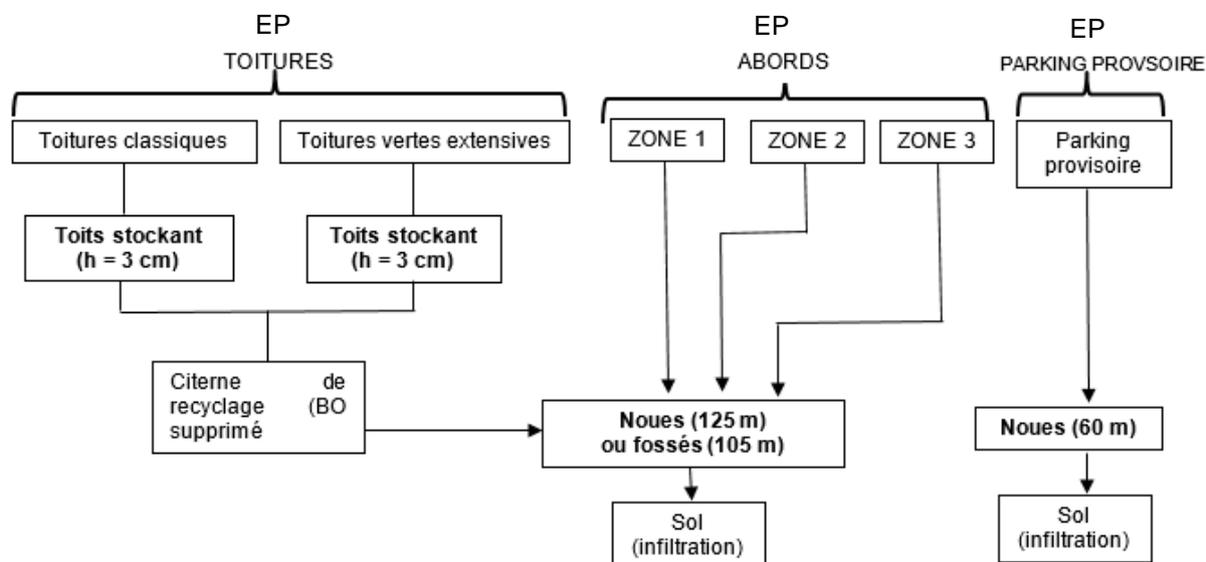


Figure 19 : Gestion des eaux<sup>52 53</sup>  
(Voir également Figure 17)

- Mise en place des dispositifs infiltrants (= choix de la variante de gestion des eaux) ;
- Contacter la société de gestion de l'assainissement des eaux usées pour le rejet des eaux de purge des tours de refroidissement directement dans les égouts ;
- Utilisation rationnelle de l'eau :
  - Robinet d'eau pluviale dans le local déchet de matières organiques pour alimenter les véhicules qui lavent le sol du parking souterrain.
  - Robinet d'eau pluviale dans le local technique destiné au personnel de nettoyage.
  - Equiper la cuisine d'un lave-vaisselle économiseur d'eau.

### 3.7 Environnement sonore et vibratoire

#### 3.7.1 Situation existante

Le site d'étude se trouve dans un environnement sonore influencé majoritairement par le trafic routier environnant (boulevard Auguste Reyers, rue Colonel Bourg, autoroute E40,...). Le bruit généré par le passage des avions impacte également l'ambiance sonore existante du site. Les niveaux de bruit peuvent fluctuer globalement entre **environ 45 et 60 dB(A)**, selon la période de la journée considérée et selon la position du point de mesure. Par ailleurs, la période de nuit est systématiquement plus calme avec des niveaux de bruit régulièrement en dessous de 50 dB(A). Actuellement, les **installations existantes** sur le site de la RTBF sont **assez peu bruyantes**.

<sup>52</sup> Noues : Fossé végétalisé, large et peu profond recueillant provisoirement les eaux pluviales.

<sup>53</sup> BO : Bassin d'orage.

### 3.7.2 Situation projetée, incidences et recommandations

A l'aide d'une modélisation acoustique, le bruit du projet en phase d'exploitation a été déterminé. Il en ressort que les **sources sonores projetées** sur le futur bâtiment de la RTBF **ne seront pas en mesure d'entraîner un dépassement des normes de bruit en vigueur** au niveau des immeubles d'habitations les plus proches. En effet, le niveau de bruit spécifique généré par les futures sources sonores restera inférieur à 42 dB(A) applicable aux installations ne pouvant être interrompue le dimanche et la nuit. Les niveaux de bruit resteront même en-dessous de la valeur limite de 36 dB(A) qui s'applique pour les sources sonores pouvant être interrompues. De plus, les niveaux de bruit particulier en provenance du fonctionnement très exceptionnel des groupes électrogènes resteront en dessous de la valeur limite de 42 dB(A) à considérer dans ce cas-ci.

Par ailleurs, l'étude a démontré que l'impact acoustique du projet final sur le bruit ambiant au niveau des immeubles d'habitations de la rue Colonel Bourg sera nul (pas d'émergence sonore attendue), et cela pour toutes les périodes considérées. En conséquence, l'impact acoustique sur les niveaux de bruit à l'intérieur du studio Rec'n Roll sis rue Colonel Bourg sera également non significatif, tout comme l'impact acoustique cumulatif avec le projet de la VRT.

Enfin, le bruit lié à l'exploitation du **parking provisoire** pendant la phase de chantier a été évalué à l'aide d'une modélisation acoustique. Les niveaux de bruit équivalent attendus au niveau de l'immeuble d'habitations le plus proche (situé à environ 25 mètres – rue Colonel Bourg) seront d'environ 46 dB(A). Ces niveaux de bruit restent donc significativement en dessous des niveaux de bruit ambiant existants en journée (environ 50 à 55 dB(A) au niveau de la rue Jacques Georgin) de sorte que l'impact acoustique lié à l'exploitation de ce parking provisoire peut être considéré comme peu important.

- Assurer le bon entretien des installations.
- Bien fermer les portes extérieures et fenêtres de locaux assurant l'isolation de sources de bruit vis-à-vis de l'extérieur.
  
- En cas d'installation d'une source sonore supérieure à 85 dB(A) sur la future place des médias (musique amplifiée), introduire une demande d'autorisation à la commune.
- Les précisions acoustiques reprises dans le cahier spécial des charges pour les autres sources sonores peu pertinentes sont suffisamment contraignantes pour permettre d'en négliger leur impact sonore et de considérer l'impact acoustique de ces autres sources comme non significatif. La réalisation d'une étude acoustique complémentaire s'avèrera uniquement nécessaire dans le cas où le niveau de puissance acoustique provenant de toutes éventuelles nouvelles sources sonores placées au niveau du futur bâtiment annexe projeté le long des jardins des immeubles d'habitations de la rue Colonel Bourg est supérieur à 75 dB(A).

## 3.8 Qualité de l'air

### 3.8.1 Situation existante

La qualité de l'air au niveau du site est **satisfaisante**, mais elle est **fortement influencée** par le **trafic automobile** (boulevard Reyers, autoroute E40) : les normes européennes et bruxelloise de qualité de l'air sont respectées pour les différents paramètres mesurés, mais les concentrations sont élevées et proches des valeurs limites de qualité de l'air ; de plus, les normes indicatives de l'O.M.S.<sup>54</sup> sont dépassées pour les particules fines.

<sup>54</sup> OMS = Organisation Mondiale de la Santé.

Le site existant génère des **émissions dans l'air dues à la ventilation du bâtiment et des parkings**, ainsi que des **rejets des installations classées** :

- Emissions de gaz de combustion des chaudières de chauffage : principalement du CO<sub>2</sub> (estimé à 7.427 tonnes eqCO<sub>2</sub>/an) et des oxydes d'azote (estimé à 1.227 tonnes/an) ;
- Emissions accidentelles de gaz réfrigérants en cas de fuite au niveau des groupes de froid.

### 3.8.2 Situation projetée, incidences et recommandations

#### 3.8.2.1 Emissions liées au système énergétique

Trois chaudières fonctionnant au gaz naturel sont prévues pour le chauffage du bâtiment projeté. **Par rapport à la situation actuelle, une réduction très importante des émissions de CO<sub>2</sub> et d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) dans l'air sont attendues suite à la réalisation du projet (-87,5%).**

De plus, l'impact de ces émissions sur la qualité de l'air au niveau local sera aussi réduit en raison de rejets au niveau de la toiture (niveau +7 : plus de 30 mètres par rapport au niveau du sol), ce qui assure une bonne dispersion des polluants.

- Réaliser une campagne de mesures des émissions par un laboratoire agréé lors du démarrage des nouvelles chaudières et tous les trois ans (débit, CO, NO<sub>x</sub>).
- Mettre en place un entretien régulier avec des contrôles de combustion au moins semestriels.
- Mettre en place un registre des entretiens, des résultats des mesures des gaz de combustion et des interventions réalisées.
- Mettre en place de brûleurs à basses émissions de NO<sub>x</sub>.

#### 3.8.2.2 Emissions liées au refroidissement

Les groupes de froid nécessaires au refroidissement du bâtiment présentent des **risques d'émissions accidentelles** :

- De **gaz réfrigérants à fort potentiel d'effet de serre** en cas de fuite au niveau des machines frigorifiques ; ces émissions peuvent être maîtrisées par une maintenance adéquate.
- **Bactéries Legionella** au niveau des tours de refroidissement en toiture (niveau +7) : les risques sont non significatifs moyennant une exploitation adéquate ; de plus, la localisation de ces tours en toiture (niveau +7) limitera les risques pour la santé de la population.

- Réaliser une analyse de risque de présence de bactéries Legionella dans l'installation.
- Mettre en place une procédure de maintenance (nettoyage intérieur, traitement des eaux).
- Réaliser un suivi mensuel de la qualité des eaux, des concentrations en bactéries totales dans les eaux de refroidissement (par la société chargée du suivi du traitement des eaux).
- Réaliser des analyses trimestrielles en *Legionella sp.* par un laboratoire agréé.
- Mettre en place un registre de maintenance de l'installation.
- Utiliser un fluide frigorigère à faible potentiel d'effet de serre.

#### 3.8.2.3 Qualité de l'air dans les parkings souterrains

Le projet comprend un **parking souterrain** à trois étages équipés d'une **ventilation mécanique**. Le principe général devrait **permettre d'assurer une bonne qualité de l'air du parking souterrain** : une ventilation mécanique en respect avec la législation en vigueur pour assurer la qualité de l'air intérieure et le désenfumage en cas d'incendie (alimentation en air frais venant de la trémie<sup>55</sup> d'accès et de l'air des groupes d'extractions des bureaux); un contrôle en continu de la qualité de l'air via des

<sup>55</sup> Rampe d'accès au parking souterrain (3 niveaux en sous-sol).

**sondes CO.** Néanmoins, sur base des plans, la qualité de l'air dans toutes les **zones du parking n'est pas totalement garantie** en raison de la présence des « **zones mortes** » induites par des **obstacles** et de **zones où un manque de renouvellement d'air est à craindre**.

- Si le demandeur décide que les véhicules LPG peuvent se garer dans le parking, il faudra alors équiper ces zones de stationnement en conformité avec la législation en vigueur pour assurer la sécurité (risque d'explosion).
- Modifier l'emplacement des groupes de pulsion dans le parking pour assurer un flux suffisant d'air dans chaque allée non alimentée en air naturel venant de la rampe d'accès (200 m<sup>3</sup>/h/emplacement).
- Placer des boosters dans chaque allée de manière à assurer une dispersion uniforme du flux d'air.
- Implanter les stations de chargement des 10 véhicules électriques au niveau -1 à proximité des bouches d'extraction pour assurer une bonne ventilation de ces zones.
- Mettre en place un système de guidage des véhicules dans le parking pour fluidifier le trafic et réduire les émissions de gaz de combustion.
- En plus des sondes CO, installer des sondes de qualité de l'air NO ou NO<sub>2</sub>.
- Calibrer les sondes régulièrement pour éviter tout mauvais fonctionnement (au moins une fois par an).

#### 3.8.2.4 Qualité de l'air des bureaux

La qualité d'air intérieure des bureaux est garantie grâce à une **ventilation mécanique double flux suffisante** asservie à des sondes CO<sub>2</sub>. De plus, les **filtres prévus** correspondent à un niveau standard de performance, offrant un bon compromis entre une qualité d'air satisfaisante et une consommation d'énergie raisonnable pour la ventilation.

- Le choix des matériaux des locaux (revêtement de sol, peinture, mobilier) devra prendre en compte les risques pour la qualité de l'air intérieure.

#### 3.8.2.5 Incidences des rejets d'air vicié du bâtiment

Les **rejets d'air vicié** des **sanitaires** et du **restaurant** sont prévus au niveau de la toiture ce qui assure une bonne dispersion de ces rejets. L'**air vicié** du **parking** (contenant des gaz de combustion des véhicules) sera extrait par **trois ventilateurs** d'extraction et rejeté au niveau de la toiture du bâtiment logistique (niveau +2). La **distance** entre la **trémie 'air neuf'** et le **rejet d'air vicié** du parking/bureaux est de **55 mètres** ; aucun effet de proximité n'est à craindre à priori. Néanmoins, cette **configuration n'apparaît pas optimale** vu la proximité avec le bâtiment de bureau et les jardins des riverains. Ce point devrait faire l'objet d'une optimisation pour garantir l'absence d'impact sur la qualité de l'air.

- Le rejet de l'air vicié des parkings au niveau de la toiture du bâtiment logistique n'apparaît pas optimal au vu de la proximité des jardins des riverains de la rue Colonel Bourg (risque d'impacts sur la qualité de l'air). La meilleure solution est donc de rejeter l'air vicié du parking souterrain au niveau de la toiture du bâtiment principal au niveau +7 ; si le demandeur peut prouver que cette configuration n'est pas réalisable, on pourrait envisager un rejet d'air vicié issu du parking au niveau +7 via une cheminée extérieure ou un rejet en toiture du hall logistique si l'absence d'impact sur la qualité de l'air est démontrée sur base d'un modèle de dispersion des polluants.

- Le cas échéant, toujours dans le cas de figure où le Demandeur déciderait d'amender son projet, il pourrait aussi proposer une autre solution. Celle-ci devra être de qualité similaire. Il faudra qu'elle respecte l'objectif premier soit de garantir une bonne qualité de l'air dans le contexte environnant (surtout vis-à-vis des riverains de la rue Colonel Bourg et de l'espace public le long de l'enclos des Fusillés où il y aura beaucoup de passage), tout en veillant à l'intégration visuelle, esthétique et paysagère du nouveau siège de la RTBF (surtout pour les riverains de la rue Colonel Bourg qui auront une vue directe sur le bâtiment principal et son annexe).

### 3.9 Microclimat

#### 3.9.1 Situation existante

Actuellement, les **bâtiments** de la **RTBF-VRT** ne portent **pas beaucoup d'ombres portées sur les bâtiments voisins**. Cependant, ils en portent sur le site lui-même.

Les **vents dominants** qui proviennent du sud-ouest sont **bloqués par les bâtiments de la RTBF/VRT** qui forment une « barrière ». Des **accélération de vent** sont toutefois observées aux **angles des bâtiments** de la RTBF.

#### 3.9.2 Situation projetée, incidences et recommandations

Le **projet** n'indura **aucune ombre sur les immeubles de la rue Colonel Bourg**, en compris **l'arbre remarquable classé** jouxtant le périmètre d'intervention. Par contre, les ombres projetées des immeubles de la rue Colonel Bourg toucheront le bâtiment annexe. Ces ombres n'induiront toutefois pas d'incidence étant donné que la façade n'est pas ajourée côté sud. Selon les périodes et heures de la journée, l'ombre portée du bâtiment principal touchera une partie de la future place des Médias, ou l'Enclos des Fusillés (solstice d'hiver et équinoxes de printemps et d'automne).

L'implantation du nouveau bâtiment de la RTBF aura pour effet la **création d'une zone de couloir** d'environ 10 m de large **entre la nouvelle construction (R+7+étage toiture) et le bâtiment maintenu (R+4)**, dans laquelle les **vents dominants** pourront s'engouffrer. Il en découlerait une **perte de confort** pour les personnes, notamment au printemps et en automne principalement.

- Prévoir l'implantation de la terrasse du café sur la future place des Médias (en façade nord du bâtiment) et envisager l'installation de paravents et de jardinières en bordure ouest de la terrasse du café.
- Prévoir des aménagements contre les effets du vent en bordure ouest de la terrasse projetée au +1 (terrasse du restaurant du bâtiment principal) → paravents et jardinières par exemple.

Le site fonctionnant 24h/24 et 7 jours sur 7, il en découlera un **éclairage « permanent »** de certains locaux du bâtiment. Compte tenu de la configuration du bâtiment, des espaces comme les news room des niveaux +3 et +4, par exemple, resteront a priori partiellement éclairés en soirée et la nuit. Ces espaces donnant en façade sud, cet éclairage sera donc susceptible d'être visible depuis l'arrière des immeubles de logements de la rue Colonel Bourg (depuis les étages supérieurs). Une partie des éclairages sera commandée (par détecteur de présence ou d'absence, par automate-horloge) ; seuls les éclairages nécessaires (local avec présence) resteront donc allumés dans les locaux qui en seront occupés.

- Eviter tout éclairage direct vers les habitations riveraines.

### 3.10 Etre humain

#### 3.10.1 Situation existante

Le quartier se caractérise par des conditions de confort et de sécurité influencées par la présence de l'E40 et du boulevard Reyers qui forment d'**importantes barrières urbaines** qui pénalisent les déplacements. Leurs abords n'offrent **pas le contrôle social optimal** pour entretenir un bon sentiment de confort.

En soirée, mais aussi la nuit, le peu d'animation et la présence de chantier participent au sentiment d'insécurité. Un autre point noir en termes d'insécurité est la traversée piétonne en tunnel du

boulevard Reyers, qui en plus de générer un sentiment d'insécurité n'est empruntable ni pour les Personnes à Mobilité Réduite ni pour les cyclistes.

Le site bénéficie de **mesures importantes de sécurité** et seules les personnes dûment accréditées peuvent y accéder, ce qui garantit le sentiment de sécurité.

### 3.10.2 Situation projetée, incidences et recommandations

En situation transitoire, la réalisation d'un parking provisoire éloigné du projet pose la question de l'accessibilité des PMR qui doivent pouvoir bénéficier d'un accès aisé et le plus court possible.

Les conditions de confort et de sécurité pour les piétons et pour les cyclistes seront inchangées par rapport à celles qui prévalent en situation existante, excepté pour les utilisateurs du parking provisoire qui sera implanté dans la partie est de l'îlot, du côté de l'avenue J. Georin.

En situation projetée, la réalisation du projet se substitue au parking à ciel ouvert et comprend un parking en sous-œuvre qui offre de **meilleures garanties de surveillance** pour le personnel (caméras, portiques, etc.).

Le choix d'un bâtiment **très largement vitré** concoure au renforcement du sentiment de sécurité qui sera garanti non seulement par la transparence du projet mais aussi le traitement des abords.

Le projet apporte des **améliorations qualitatives** notamment par une offre accrue de l'infrastructure en faveur des cyclistes, nonobstant le fait que celle proposée au projet appelle à des améliorations en vue d'en simplifier l'usage.

→ L'organisation proposée pour accéder aux parkings vélos devra être revue, comme présenté au chapitre Mobilité, afin de garantir un accès plus confortable/moins contraignant pour les cyclistes jusqu'à la zone de stationnement en question.

Au sein du futur bâtiment, les **circulations verticales** qui desservent tous les niveaux garantissent l'accès aux personnes à mobilité réduite, aspect déjà évoqué au chapitre mobilité.

Au vu de la diminution des entrées au bâtiment, la logistique sécuritaire sera plus facilement mise en œuvre. Les **conditions d'accès** aux futures installations seront tout aussi contrôlées qu'actuellement. Le public des émissions sera filtré et accompagné tout le long de sa visite. Ceux qui sont accrédités devront être annoncés à l'avance et recevront un badge au poste de contrôle. En cas de menace, les VIP disposeront d'une « **safe room** ».

A termes, le projet de masterplan visera à transformer l'actuel site enclavé en un lieu perméable disposant de connexions multiples aux quartiers alentours.

Le boulevard est encore aujourd'hui une importante rupture urbaine infranchissable par les piétons et les cyclistes (axe Plasky ↔ RTBF).

→ Il faudra veiller à garantir la réalisation de trottoirs à niveau lorsqu'ils croisent des accès carrossables pour chacun d'eux et installer des aménagements pour les PMR et malvoyants, comme des dalles de guidages, des traversées à niveau, ...  
Le projet de réaménagement du boulevard Reyers doit idéalement prévoir une traversée sécurisée de plain-pied à hauteur de l'accès « Silver », accès qui idéalement devra aussi être rendu accessible aux cyclistes et aux PMR.

L'accessibilité des **services de secours** au projet sera idéalement garantie, y compris depuis le nord.

→ Il doit être envisagé la possibilité de garantir un accès carrossable pour les services d'interventions depuis la rue Henri Evenepoel, via les accès de la VRT, et ce dès la première phase du projet.

Un **dossier préalable de prévention incendie** a conduit le Demandeur à la nécessité de réaliser différents aménagements nécessaires pour garantir la sécurité des personnes. Quelques dérogations, motivées par des considérations d'ordre technique et discutées avec les services du SIAMU, sont toutefois sollicitées.

Différentes mesures passives, mais aussi des mesures actives ont été prises, comme l'installation d'une détection incendie généralisée, d'un système d'évacuation des fumées et de chaleur pour le compartiment parking, agora et Newsroom, d'un système d'extinction automatique dans tout le bâtiment, ...

### **3.10.2.1 Mesures techniques nécessaires au confort des personnes**

#### **3.10.2.1.1 Au sein du bâtiment**

Une **ventilation naturelle** des bureaux est prévue. La solution de ventilation naturelle est aussi considérée pour les grands espaces de studios. L'air sera pris en façade, circulera dans un plénum<sup>56</sup> sous le studio, balayera l'espace pour rafraîchir l'ambiance et ensuite être extrait en toiture.

Les bureaux, zones de circulations et salles de réunions bénéficieront d'appareils d'éclairage essentiellement équipés de **sources LED**.

En plus de certaines commandes automatiques (allumage suite à un détecteur de présence/absence) et manuelles (interrupteurs), des **sondes de luminosité** seront utilisées dans les bureaux pour **gérer le flux des luminaires**, notamment côté fenêtre, permettant d'exploiter au maximum l'apport de lumière extérieure.

#### **3.10.2.1.2 Aux abords du bâtiment**

Aucune modalité d'éclairage des abords n'est précisée dans les plans de la demande de PU.

→ Pour maintenir un sentiment de sécurité, il faudra veiller à éclairer les cheminements piétons du site.

### **3.10.2.2 Aspects liés à l'exploitation des parkings souterrains**

Seules **les personnes possédant un badge** pourront accéder aux parkings souterrains. Ces badges serviront aussi à personnaliser les différents espaces du bâtiment en fonction du profil des titulaires.

Le parking sera équipé d'un réseau d'extinction automatisé et de sorties de secours clairement visibles. L'exposition au CO produit par les véhicules sera contrôlée par des sondes de détections asservies à des extracteurs d'air. Aucun cheminement sécurisé pour les piétons n'est cependant repris sur les plans de la demande de PU.

→ Les parkings couverts devront être équipés de **cheminements piétons marqués au sol**.  
→ La localisation des sas menant aux circulations verticales devra être balisée.

<sup>56</sup> Espace entre la face inférieure de la dalle d'un niveau supérieur et la face supérieure du faux-plafond du niveau inférieur.

### 3.10.2.3 Accès de secours de la maison de repos

L'implantation du projet est susceptible de réduire la praticabilité d'une issue de secours de la maison de repos rue Colonel Bourg. A ce sujet, un échange pris entre le Demandeur et l'établissement, a conduit à un principe de solution qui doit garantir l'usage de cette sortie de secours.

### 3.10.2.4 Présence d'antennes

Des **antennes** sont prévues sur la toiture à front de la **façade sud du projet** à une hauteur limitant les risques d'interférences vers les habitations à proximité mais pratiquement en limite de mitoyenneté.

→ Il a été jugé nécessaire de prévoir le déplacement des antennes en vue de les éloigner des parcelles riveraines. C'est pourquoi, nous recommandons de les déplacer en retrait de la façade nord, côté place des Médias.

## 3.11 Déchets

### 3.11.1 Situation existante

Les déchets produits actuellement par la RTBF sont collectés et rassemblés au sein d'une zone de stockage centralisée implantée sur le parking extérieur. Cette zone de stockage accueille plusieurs conteneurs, dont certains sont équipés de compacteurs. Les déchets sont évacués par une société spécialisée en traitement de déchets.

### 3.11.2 Situation projetée, incidences et recommandations

La **nature des déchets** produits par les activités de la RTBF n'est **pas appelée à évoluer** avec le projet.

Les **quantités de déchets** sont destinées à **diminuer** dans le futur, notamment via la mise en place d'une politique de réduction des déchets. Des mesures d'amélioration complémentaires sont émises afin de réduire la production de déchets à la source (notamment alimentaires) et d'améliorer le tri des déchets produits.

- Réaliser auprès du personnel des campagnes de sensibilisation à la réduction des quantités de déchets à la source et sur la nécessité de réaliser le tri sélectif.
- Généraliser l'implantation de poubelles sélectives (3 flux principaux) dans les locaux et couloirs du bâtiment.

Le projet prévoit **2 locaux de stockage des déchets** au rez-de-chaussée du nouveau bâtiment :

- un « local déchets général » pour les PMC, papiers/cartons, verres et ordures ménagères résiduelles ;
- un « local déchets organiques » destiné au stockage des déchets organiques issus de la cuisine du restaurant).

Ces locaux, équipés de conteneurs à roulettes de 1.000 litres, seront suffisamment dimensionnés pour accueillir ces conteneurs, voire surdimensionnés en ce qui concerne le « local déchets organiques ». La capacité totale de stockage prévue pour certains déchets sera toutefois moins importante qu'en situation existante.

S'agissant de l'**acheminement et de l'évacuation** des déchets, l'implantation des locaux déchets à proximité de la zone de manœuvre logistique facilitera le déplacement des conteneurs pour leur évacuation. Les dispositions (ascenseur) ont aussi été prévues pour permettre l'évacuation des déchets de la cuisine vers le rez-de-chaussée.

- Adapter, en concertation avec la société en charge de la collecte des déchets, les fréquences d'évacuation des déchets en fonction des besoins lors de l'exploitation du nouveau bâtiment.
- Etablir un planning de collecte des déchets et procéder à l'évacuation des déchets pendant les heures de la journée (entre 7h-19h).

Par ailleurs, il faut remarquer que le projet ne prévoit pas d'espace de **stockage temporaire** des déchets à proximité de la **cuisine**, ni d'espaces dédiés aux déchets dangereux et des encombrants.

- Prévoir un local ou un espace pour le stockage temporaire des déchets organiques à proximité de la cuisine (au niveau +1).
- Prévoir un local spécifique pour le stockage de tous les déchets dangereux et le formaliser sur le plan.
- Définir un (ou des) emplacement(s) pour accueillir des conteneurs (pour les encombrants) au niveau de la zone de manœuvre logistique.

Le projet étudié ne précise **pas les modalités prévues** pour la collecte des déchets **aux abords** du nouveau bâtiment (pose de poubelles en suffisance), ni pour le **maintien de la propreté**.

Le **risque de nuisances olfactives et de présence de faune indésirable** en lien avec le stockage des déchets sera réduit rapport à la situation existante du fait des modalités de stockage prévues (dans les locaux de stockage des déchets), compte tenu qu'il s'agira de conteneurs hermétiques placés dans des locaux fermés et ventilés.

## 4 CHANTIER : DESCRIPTION, INCIDENCES ET RECOMMANDATIONS

### 4.1 Description et phasage

La construction du nouveau siège sera **réalisée tout en maintenant les bâtiments existants en exploitation**. Une **période transitoire** verra donc la coexistence des bâtiments non démolis de la RTBF et le chantier du futur siège.

La construction du parking provisoire et du nouveau siège devrait se dérouler sur une période de **± 24 mois**. Le chantier n'est pas encore organisé de manière détaillée et devra être **précisé ultérieurement**.

L'**emplacement du parking provisoire** est prévu au niveau d'une zone boisée le long de l'avenue Jacques Georgin.

L'**emprise du chantier** du futur siège prendra place **sur les terrains appartenant à la RTBF** et ne débordera pas sur le domaine public.

L'**accès au chantier** se fera depuis l'accès Colonel Bourg/Enclos des Fusillés (en jaune sur la figure ci-après). Cet accès permettra de desservir la **zone d'installation de chantier** envisagée. Le charroi de livraison des activités de la RTBF se fera depuis l'accès Diamant (en vert sur la figure ci-après).

L'**organisation et l'accessibilité** au futur siège de la RTBF en phase transitoire est illustrée à la figure ci-après pour les différents modes de déplacement (piétons, voitures, livraisons et service d'intervention/SIAMU).

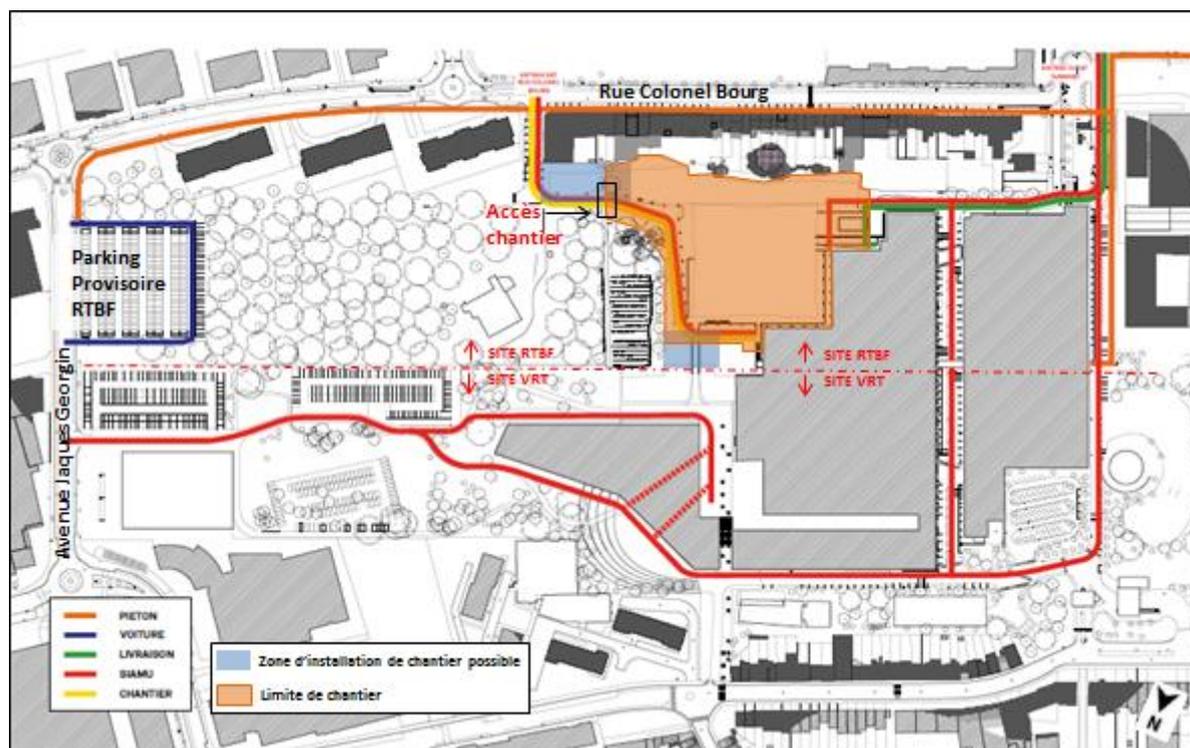


Figure 20 : Limites du chantier et accès en phase chantier

Le chantier impliquera notamment des **travaux de terrassements** du sol et des **démolitions** (bâtiments mais aussi abords).

A ce stade, les **déblais en volumes de terres** suivants ont été estimés :

- 93.000 m<sup>3</sup> de terres, en lien avec la construction du nouveau bâtiment de la RTBF ;
- 14.000 m<sup>3</sup> de terres, du fait de l'aménagement du parking provisoire.

## 4.2 Incidences et recommandations

En recommandation préliminaire, pour l'ensemble des thématiques environnementales, il faudra désigner une **personne responsable** qui **coordonnera les différents chantiers en cours dans la zone Reyers en même temps** (périmètre du PAD, à titre d'exemple). En effet, l'absence de coordination à ce niveau pourrait générer des nuisances cumulées non négligeables. Cette personne pourrait être un **représentant de la RTBF/VRT** qui s'organiserait avec les autres responsables des chantiers. Ce responsable veillerait à ce que la concomitance de plusieurs chantiers d'ampleurs différentes se déroule dans les meilleures conditions possibles. Ce responsable aurait aussi un rôle de communication (ombudsman) vis-à-vis des riverains et de toutes autres personnes qui souhaiteraient obtenir des éléments d'informations sur les chantiers en cours. Il serait notamment en charge de diffuser des toutes-boîtes en cas de dérogation par rapport aux horaires légaux, chargement exceptionnel, etc.

Mobilité		
Élément étudié	Incidences	Recommandations
Charroi <sup>57</sup> de chantier	Risque de conflits avenue Georgin entre les véhicules de chantier et les véhicules entrant et sortant des locaux de l'inspection automobile.	Organiser l'accès à la zone de chantier du parking provisoire de manière à ne pas gêner la circulation avenue Jacques Georgin : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entrée dans la partie nord de la zone de chantier ;</li> <li>- Sortie dans sa partie sud.</li> </ul>
	Risque de formation de files de véhicules de chantier en attente ou en stationnement en amont des accès aux zones de chantier.	Aménager, au niveau de l'accès à la zone de chantier du futur bâtiment, 5 espaces d'attente et 2 espaces de stationnement pour poids lourds de chantier.
		Réserver, avenue Georgin durant le défrichage de la zone de chantier du parking provisoire, 3 espaces d'attente ou de stationnement pour poids lourds de chantier en amont de l'entrée à la zone de chantier du parking provisoire.
	Risque d'entrave de la circulation des véhicules des services de secours par la présence de véhicules en stationnement en amont de l'accès à la zone de chantier du futur bâtiment.	Organiser l'arrivée des véhicules de chantier afin de ne jamais excéder les capacités recommandées ci-avant.
		Garantir l'accès des véhicules des services de secours au chantier par la pose d'une signalisation appropriée ainsi que par un contrôle régulier du stationnement illégal.

<sup>57</sup> Véhicules lourds de chantier (camions, bennes, etc.).

<b>Mobilité (suite)</b>		
<b>Élément étudié</b>	<b>Incidences</b>	<b>Recommandations</b>
<b>Personnel affecté au chantier</b>	Risque d'augmentation de la pression de stationnement en voirie du fait du personnel affecté au chantier.	Aménager au sein des zones de chantier des espaces permettant d'accueillir l'ensemble de la demande en stationnement induites par le personnel de chantier (motos, voitures et camionnettes).
		Promouvoir l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle auprès du personnel affectés au chantier.
		Si l'organisation des chantiers le permet, minimiser la distance séparant la zone d'installation de chantier des pôles multimodaux de transport en commun Diamant et/ou Meiser.
<b>Accessibilité des fonctions présentes au sein de l'aire d'étude</b>	Apparition de points de conflits entre véhicules de chantier et piétons ou cyclistes au niveau des accès aux zones de chantier.	Doter les croisements entre les accès aux zones de chantier et les cheminements piétons ou cyclistes existants d'aménagements ad hoc (marquages au sol et/ou signalisation additionnelle), permettant d'attirer l'attention des conducteurs et des usagers des modes doux sur l'existence de points de conflits.
	Accès à la zone de chantier du futur bâtiment organisé via la section de voirie menant à l'enclos des Fusillés et à une crèche.	Aménager un cheminement piéton sécurisé, d'une largeur minimale de 2 mètres, entre la rue Colonel Bourg et l'enclos des Fusillés d'une part et entre la rue Colonel Bourg et la crèche d'autre part.

<b>Urbanisme, patrimoine et paysage</b>		
<b>Élément étudié</b>	<b>Incidences</b>	<b>Recommandations</b>
<b>Au niveau du voisinage</b>	Effets du chantier sur le paysage perceptibles depuis le voisinage direct du site (arrière des immeubles de logements de la rue Colonel Bourg notamment). La zone d'installation de chantier envisagée s'implanterait à l'arrière des immeubles n°100/100A et 100B de la rue Colonel Bourg.	Proposer un habillage des clôtures/palissades de chantier.
<b>Enclos des Fusillés</b>	Présence du cimetière à côté du périmètre d'intervention et accès au chantier prévu via l'accès Colonel Bourg / Enclos des Fusillés.	Veiller à maintenir l'accès depuis la rue Colonel Bourg (trottoir à sécuriser). Lors des travaux de nivellement, il faudra veiller à ne pas impacter l'Enclos des Fusillés. Il en découle que celui-ci devra être protégé.
<b>Découvertes archéologiques</b>	Selon l'Atlas du sous-sol archéologique de la Région de Bruxelles - Cahier n°16 - Schaerbeek - Carte n°106 - page 131, des remblais sont recensés sur et aux abords du périmètre d'intervention – extrémité sud-est.	En cas de découvertes de vestiges archéologiques, avertir immédiatement la Commune et/ou la Direction des Monuments et Sites, Bruxelles Développement urbain.
<b>Œuvres d'art</b>	Présence d'œuvres d'art dans les bâtiments actuels de la RTBF.	Prendre des mesures de gestion et de sauvegarde des œuvres d'art lors du chantier.

Faune et flore		
Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Remarque préalable</b> : Nous rappelons que suite à l'analyse du chapitre « Faune et flore » la réalisation du parking provisoire tel que prévu par le projet n'est pas recommandée. Les recommandations relatives à la mise en œuvre du parking provisoire (phase chantier), reprises ci-après, le sont à titre indicatif.		
<b>Lérot</b>	Présence potentielle du lérot (espèce d'intérêt régional) au sein de la zone boisée où s'implanterait le parking provisoire projeté.	Effectuer une recherche ciblée du lérot pour objectiver sa présence.
<b>Renard</b>	Présence potentielle de terriers de renards dans la zone boisée située dans l'emprise d'implantation du nouveau bâtiment.	S'assurer que les éventuels terriers de renards présents au sein de l'emprise du chantier ne soient pas occupés. Le cas échéant, introduire un dossier de dérogation à l'article 68 de l'Ordonnance nature.
<b>Abattage d'arbres</b>	Suppression des zones boisées et des éléments de végétation présents dans l'emprise des zones d'intervention qui constituent un habitat pour de nombreuses espèces animales protégées.	<p>Débuter les travaux d'abattage en septembre (période la moins défavorable pour la faune). Le cas échéant, les abattages pourront se poursuivre au-delà de cette période.</p> <p>Lors de la mise en œuvre du parking provisoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Effectuer les abattages progressivement depuis l'avenue Jacques Georgin vers l'intérieur du site afin de permettre une fuite aisée de la faune vers les zones boisées conservées.</li> <li>- Mettre en place des nichoirs pour lérot afin d'offrir des abris immédiats où les lérots pourront se réfugier.</li> </ul>
<b>Remise en état du parking provisoire après chantier</b>	Le parking provisoire ne sera exploité que lors de la phase chantier.	<p>Procéder à l'enlèvement de la couche minérale mise en place pour le parking provisoire (évacuation du gravier renforcé et des dalles gazon).</p> <p>Végétaliser l'espace avec des espèces ligneuses indigènes, éventuellement sous forme de pépinière.</p> <p>Des arbres fruitiers devront également être plantés.</p>
<b>Espèces exotiques invasives</b>	Risque de dispersion des espèces exotiques invasives présentes dans les massifs arborés et arbustifs des zones d'intervention.	<p>Rassembler les déchets de plantes invasives pour les sécher puis les exporter vers un centre de traitement de déchets (limiter les déplacements de fragments d'espèces invasives).</p> <p>Nettoyer les outils utilisés pour enlever les fragments d'espèces invasives.</p>

Faune et flore (suite)		
Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Protection des arbres</b>	Arbres conservés susceptibles de subir des dommages (blessures ou mutilations) lors des travaux.	Prévoir un périmètre de protection des arbres (par clôture ou grillage à l'aplomb de la couronne) et ce notamment au niveau des arbres en bordure de l'enclos des Fusillés.
		Interdire toute circulation et ne pas entreposer de matériaux ou déchets au pied des arbres.
		Procéder, si nécessaire, à un élagage par une main d'œuvre spécialisée afin de supprimer les branches gênantes (en évitant toutefois toute coupe ou élagage drastique).
		Préserver les arbres des poussières (par exemple, par arrosage par temps sec et par vent moyen à fort).
		Ne pas modifier le relief du sol sous la couronne de l'arbre et veiller à ne pas couper les racines.
		Limitier autant que possible les modifications des conditions environnementales (condition hydrique et de nature du sol, exposition aux vents et au soleil, etc.).
		Arroser les arbres s'ils risquent de souffrir de la sécheresse.
<b>Frêne repris sur la liste de sauvegarde</b>	Risque de modifications des conditions environnementales du frêne. Risque d'amputation des racines présentes au droit du site de la RTBF.	S'assurer qu'aucune racine d'ancrage ne soit amputée lors du chantier afin de garantir sa survie et sa stabilité à long terme et lors d'événements extrêmes (tempêtes).
		S'assurer que les éventuelles coupes au niveau des racines soient réalisées proprement et dans les règles de l'art afin de permettre une cicatrisation saine des racines sectionnées.
		Préalablement au chantier effectuer une taille douce de l'arbre.
		Afin de respecter les recommandations émises ci-avant, faire appel à un arboriste spécialisé, certifié ETW, qui dispose d'une expertise en la matière.
<b>Perturbation par l'éclairage</b>	Pollution lumineuse liée à l'éclairage du chantier.	Confiner les dispositifs d'éclairage aux seules zones d'intervention du chantier. En aucun cas, diriger directement l'éclairage vers les zones boisées et les espaces verts voisins non concernés par le projet. Le cas échéant, mise en place de clôtures ou palissades opaques.

Sol et eaux		
Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Risques de pollution du sol</b>	Risques de contamination pendant les opérations de ravitaillement des engins.	Effectuer le ravitaillement des engins sur une zone étanche avec récupération des écoulements.
<b>Stabilité – compaction du sol</b>	Stabilité – compaction du sol	Diversifier les zones plates-formes de travail ainsi que les voies d'accès, dans la mesure des possibilités techniques
<b>Terrassements</b>	Construction du nouveau bâtiment : étude de reconnaissance de l'état du sol actuellement en cours et non finalisée au stade du dépôt de l'EI.	Suivre les recommandations de l'étude RES en cours au niveau du nouveau bâtiment et les adjoindre à la demande de permis.
		Prévoir le suivi de tous les travaux d'excavation par un expert sol agréé qui contrôlera la qualité des matériaux extraits afin de déterminer le devenir de ces terres.
		Respecter les préconisations de gestion des terres excavées de mise en Flandres (Technisch Verslag) ou en Wallonie (AGW 14-06-01) selon le choix de l'entrepreneur.
		Mettre à disposition de l'Entrepreneur une ou plusieurs plateformes d'une étendue suffisante permettant l'installation d'équipements ainsi que le stock de matériaux. Des routes d'accès entre cette zone et le site des travaux devront être définies.
	Présence de terres contaminées au droit du parking provisoire	Réalisation d'étude de reconnaissance de l'état du sol au droit de la zone du futur parking provisoire par un expert sol agréé.
		Suivre les prescriptions en matière de gestion des terres résultant de cette étude.
	Projet RTBF s'inscrit dans un projet plus vaste du MediaPark avec d'autres importants mouvements de terre.	Coordination spécifique à mettre en place entre RTBF, VRT, la Région de Bruxelles-Capitale et la Société d'Aménagement Urbain (SAU) pour la gestion des volumes de remblais/déblais du site dans la globalité du projet MediaPark. Cette intercommunication entre les différentes parties visera à éviter les transferts de terres inutiles et optimiser les volumes de terres disponibles.
<b>Eaux souterraines</b>	Pas d'incidence particulière.	Pas de recommandation.
<b>Eaux de surface</b>	Eaux de ruissellement à gérer	Canaliser les eaux de ruissellement pour favoriser leur écoulement vers un point bas.
	Consommation en eau du chantier.	Récupérer les eaux pluviales accumulées dans le bassin tampon provisoire pour les besoins du chantier (nettoyage des roues, engins, etc.).

Environnement sonore et vibratoire		
Élément étudié	Incidences	Recommandations
Environnement sonore	Niveaux de bruit générés par certaines sources sonores pendant la phase de chantier susceptibles d'engendrer, au niveau des immeubles d'habitations de la rue Colonel Bourg, un dépassement temporaire des niveaux de bruit équivalent de 55 dB(A) en journée (valeur recommandée par l'OMS pour éviter une gêne sonore).	Respecter les horaires de chantier fixe du lundi au vendredi, de 7h à 19h (période A), et prévenir préalablement aux phases bruyantes l'ensemble des riverains pouvant être incommodés.
		Eviter les activités de chantier en dehors de la période de jour ainsi que les dimanches et jours fériés.
		Concentrer les horaires de travail sur les heures les moins sensibles.
		Ne laisser le moteur des camions, engins de chantier,... allumés qu'en cas de nécessité.
		Utiliser des machines, engins et équipements respectant un niveau de puissance acoustique déterminé selon l'état le plus récent de la technique (meilleure technologie actuellement disponible, respect des directives CEE...).
		Recourir, si possible, à des engins électriques plutôt qu'à des engins de combustion.
		Maintenir le monitoring de bruit pendant les phases critiques du chantier afin de pouvoir vérifier si les valeurs seuils sont dépassées.
	Ecran antibruit projeté bénéfique pour diminuer la propagation des bruits vers les zones exposées les plus sensibles (jardins des habitations de la rue Colonel Bourg et studio REC'N ROLL).	Maintenir l'écran antibruit projeté sur la mitoyenneté à une hauteur de 3 m pendant la phase de chantier du site de la RTBF.
	Selon la position de la source sonore, le bénéfice acoustique de l'écran pourra toutefois diminuer significativement avec la hauteur du récepteur considéré. Ainsi, l'impact acoustique de l'écran pourra être faible, voire nul, pour les résidents des étages des immeubles les plus élevés situés rue Colonel Bourg.	Utiliser, en limite de chantier, des palissades, des baraques de chantier comme écrans acoustiques provisoires sauf exception, du fait notamment de construction en limite de mitoyenneté.
		Mettre en place d'écrans acoustiques amovibles autour des procédés les plus bruyants en cas de nécessité.
Réaliser les activités bruyantes dans des lieux adaptés assurant autant que possible le confinement des sources de bruit.		
Impact vibratoire limité pendant les phases de construction du nouveau siège de la RTBF et du parking provisoire.	Pas de recommandation pas d'imposer la prolongation du monitoring des vibrations pendant ces deux phases de chantier.	

Qualité de l'Air		
Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Emissions de poussières</b>	Travaux de démolitions, terrassement et de construction (mouvements des terres et différentes matières) générant des émissions de poussières pouvant gêner le public fréquentant le site mais aussi les riverains.	Humidifier les matériaux lors des découpes produisant de la poussière.
		Séparer les opérations qui produisent de la poussière des autres.
		Utiliser des aspirateurs ou balayeuses pour éviter l'envol des poussières.
		Découper ou cisailer les matériaux pouvant l'être plutôt que d'employer une scie ou utiliser des scies tournantes avec une vitesse de rotation la plus lente possible.
		Utiliser des machines possédant un système d'aspiration de poussières.
		Recueillir les poussières de ponçage par aspiration.
		Vérifier régulièrement les installations d'aspiration de poussières.
		Protéger du vent les matériaux produisant des poussières.
		Bâcher les camions qui transportent des terres ou des matériaux poussiéreux.
		Pour les bennes de tri des déchets et autres conteneurs : installer de filets de protection pour éviter l'envol et la propagation de déchets.
		Humidifier les sols et les routes d'accès par temps sec.
		Maintenir les zones à problèmes aussi fermées que possible. Fermer portes et fenêtres et si nécessaire, des sas ou des portes spéciales.
<b>Propreté publique</b>	Emissions de poussières et dépôts de terres liés au charroi impactant la propreté des voies de circulation (internes et domaine public)	Prévoir une aire de lavage pour les roues des camions à la sortie du site avec entretien (bacs de décantation et reprises des sédiments dans les bennes à déchets).
		Nettoyer les voiries à la sortie du chantier, les abords du chantier et les zones de travail.
		Bâcher les camions qui transportent des terres / matériaux poussiéreux.
<b>Pollution de l'air</b>	Risques de pollutions de l'air générés par le chantier via la circulation des camions et à l'utilisation des engins de chantier et la production de fumées (fumées d'échappement des engins de chantier,...), l'utilisation des composés organiques volatils - COV (peintures, colles, etc.).	Interdire toute incinération de déchets à l'air libre sur le chantier.
		Prescrire des techniques et produits (peintures avec peu ou sans COV, huiles, colles sans solvants, etc.) plus respectueux de l'environnement, tout en gardant la qualité souhaitée.
		Informier et sensibiliser les différents corps de métiers à la problématique environnementale et aux dispositions prises sur chantier.

Etre humain		
Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Sécurité des personnes</b>	Accès chantier par l'enclos des Fusillés	Il conviendra de réaliser un cheminement sécurisé marqué au sol et d'une largeur praticable minimale de 2m comme vu au chapitre mobilité.
		Une signalisation de police (A21 et A23) sera apposée afin de bien indiquer aux chauffeurs de poids- lourds la présence de piétons/PMR/enfants (proximité de la crèche de la RTBF) et de cyclistes rue Colonel Bourg à hauteur du carrefour qu'elle forme avec l'accès à l'enclos des « Fusillés ».
	Accès au chantier du parking provisoire	Préférer l'organisation d'un corridor sécurisé côté chantier sur le trottoir existant avec un balisage clair de l'accès à la zone de chantier.
		Au droit de l'aire de stationnement du charroi en voirie, le cheminement en trottoir doit être maintenu et l'aire de chantier délimitée physiquement. La pose d'une séparation physique provisoire tout au long de l'avenue permet d'éviter les risques de conflits entre les véhicules qui quittent le contrôle technique et les véhicules de chantier.
<b>Mesure de protection et d'information des personnes</b>	Information relatives à l'organisation du chantier	Affichage coordonnées du responsable de chantier et du gestionnaire du site ainsi que les numéros des services d'urgence
<b>Accès des services d'urgence</b>	Organisation de l'accès des services d'intervention	Un plan d'accessibilité à l'attention des services d'intervention d'urgence devra être réalisé et communiqué aux services concernés.

Domaines social et économique		
Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Cadre de vie des riverains et poursuite des activités/équipements de la rue Colonel Bourg</b>	Effets sur les habitants de la rue Colonel Bourg qui verront leur qualité/cadre de vie affecté(e) au cours de cette période.  Présences d'équipements et d'entreprises à proximité directe. Pour l'heure, la RTBF a déjà contacté et échangé avec la Seigneurie, REC'N ROLL sprl et Audimat.	Identifier un responsable de chantier facilement joignable par le public en cas de nécessité (au niveau des entreprises en charge des travaux, au niveau du Demandeur et au niveau communal).
		Mettre en place une communication et une information pro-active des riverains, visiteurs et activités voisines sur le déroulement des travaux durant l'ensemble des phases du chantier. Des échanges par mails, des courriers toutes-boîtes, un affichage du planning sur les palissades de chantier, ou encore la mise en place d'un service d'informations aux riverains sont des possibilités.

Déchets		
Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Tri et stockage des déchets de chantier</b>	Production de déchets de chantier et de terres de déblais.	Mettre en place un plan de gestion des déchets de chantier (tri sur chantier) pour gérer le recyclage des déchets et les valoriser efficacement, conformément à la législation. Séparer un maximum de fractions (selon l'espace disponible pour l'installation de différents conteneurs) afin d'en faciliter le recyclage.
	Pas de zone de stockage et de tri des déchets encore définie.	Prévoir une aire de stockage des matériaux et une aire de tri et de stockage des déchets en veillant à effectuer une séparation entre déchets dangereux et non dangereux.
<b>Gestion de chantier</b>	Pas encore de plan en matière de gestion des déchets de chantier.	Evacuer et traiter les déchets en conformité avec la législation en vigueur. Evaluer les quantités de déchets produits afin de minimiser les nuisances.
		Réaliser un démontage sélectif pour atteindre un niveau maximal de recyclage et une élimination respectueuse de l'environnement.
		Privilégier l'utilisation de matériaux écologiques du point de vue déchets et du point de vue environnemental.
		Privilégier l'utilisation de matériaux recyclés (utilisation des débris issus de la démolition des voiries / parkings pour les nouveaux aménagements) et recyclables.
<b>Déchets dangereux</b>	Production de déchets dangereux.	Minimiser le recours à des produits dangereux.
	Présence de terres polluées.	Evacuer et traiter les terres polluées en conformité avec la législation en vigueur et en fonction de leur qualité.
<b>Propreté publique</b>	Risque de dégradation de la propreté publique notamment par le charroi de chantier et les émissions de poussière.	Garantir la propreté des abords de l'aire de chantier et de l'espace public durant la phase de chantier.
		Appliquer les recommandations du chapitre « Qualité de l'air ».

## **5 INTERACTIONS AU NIVEAU DES RECOMMANDATIONS, DES ALTERNATIVES ET DES VARIANTES (EN PHASES CHANTIER ET D'EXPLOITATION DU PROJET)**

### **5.1 Choix entre le projet et les alternatives/variantes**

Il est finalement recommandé de **suivre l'alternative**, prévoyant un **parking provisoire** (pendant la phase chantier) de **239 places**, **MAIS** situé/réparti ailleurs que dans la zone boisée, tel qu'initialement proposé par le projet faisant l'objet de la présente demande de permis mixte.

Les **239 places** pourraient se trouver :

- Soit dans des **infrastructures tierces vacantes** sous réserve de disponibilité et d'accord avec un tiers intervenant ;
- Soit via la **mutualisation des parkings chantiers de la RTBF et de la VRT** sur un site de la VRT ayant déjà été déboisé (construction d'un parking en structure si nécessaire), sous réserve d'un accord entre la VRT et la RTBF.

Nous ne retiendrons, par conséquent, que les **recommandations se justifiant dans le cadre de cette alternative optimale** vis-à-vis de l'Environnement, soit **sans parking provisoire** sur le site de la RTBF.

→ Moyennant la prise en compte de nos recommandations, cette alternative ainsi que la prise en compte de la variante de gestion des eaux pluviales, correspondra, selon le chargé d'étude, à la **version du projet présentant la meilleure opportunité environnementale**.

### **5.2 Choix entre les recommandations divergentes au niveau du projet**

Les **recommandations finalement retenues par le chargé d'étude** sont les suivantes :

1. Au niveau des **abords immédiats du futur bâtiment**, **prévoir** à la fois un **dispositif d'infiltration (noues) avec la plantation de haies** pour autant qu'elles ne constituent **pas un obstacle à l'écoulement des eaux** de ruissellement.
2. Au niveau de la **toiture du bâtiment**, **maximiser la superficie de panneaux solaires photovoltaïques**.
3. Toutes les **toitures vertes du bâtiment** ne doivent **pas être aménagées de façon à constituer des milieux d'accueil pour l'avifaune**. En effet, au vu du parti architectural du bâtiment, façades vitrées et toitures vertes à différents niveaux, il y a des **risques de collision pour les oiseaux** qui seraient incités à se rendre sur les toitures vertes du bâtiment. Des **aménagements spécifiques** (tels que des autocollants posés sur les vitres, ...) peuvent également être mis en œuvre afin de pallier, de façon supplémentaire, à ce risque.
4. Au niveau HVAC<sup>58</sup>, **l'évacuation de l'air vicié hygiénique des parkings et des bureaux** se fera via une **gaine technique interne au bâtiment**. Celle-ci ira du **niveau -2 jusqu'à la toiture** (niveau +8). L'évacuation de l'air vicié ne se fera donc plus au niveau +2 de la halle logistique (bâtiment annexe du côté de la rue Colonel Bourg), soit à proximité de la prise d'air frais **SAUF en cas d'incendie** ; en effet, dans ce cas, **les fumées seront évacuées au niveau +2**, via une cour anglaise, du côté de la zone où se trouve l'Enclos des Fusillés.

Il est aussi prévu que **toute autre proposition, de qualité similaire**, qui serait présentée par le Demandeur dans le cas où celui-ci déciderait d'amender son projet pourrait être envisagée. Dans ce cas, la solution proposée devra respecter l'objectif premier qui est de **garantir une bonne qualité de l'air de l'air dans le contexte environnant** (surtout vis-à-vis des riverains et de l'espace public le long de l'enclos des Fusillés où il y aura beaucoup de passage), et ce

<sup>58</sup> Heating, Ventilation and Air-Conditioning (Chauffage, ventilation et air conditionné).

tout en veillant à l'**intégration visuelle, esthétique et paysagère** du nouveau siège de la RTBF (surtout pour les riverains de la rue Colonel Bourg qui auront une vue directe sur le bâtiment principal et son annexe).

## 6 SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS FINALES

### 6.1 Avant-propos

Les recommandations reprises ci-dessous correspondent aux **recommandations finales** du chargé d'étude sur le projet, **après passage par le filtre des interactions et de l'analyse intersectorielle des différentes alternatives/variantes.**

Vu le **choix de la variante du chantier sans le parking provisoire** tel que prévu dans la **zone boisée** appartenant au site de la RTBF, ni dans aucun autre endroit situé dans les zones boisées des sites de la RTBF et de la VRT → Il n'y aura **aucune recommandation portant sur le parking provisoire** en question.

Si des recommandations sont formulées, à propos de la zone du parking provisoire, elles porteront sur la situation actuelle et son amélioration éventuelle dans l'optique d'un aménagement et d'un développement durable de la zone boisée dans sa globalité.

Les recommandations reprises ci-après peuvent concerner les intervenants suivants :

- **Demandeur = RTBF** (en ce compris ses conseillers techniques et architecturaux) ;
- **VRT** (voisin du Demandeur et propriétaire d'une partie de la zone boisée qui, pour rappel, forme une entité) ;
- **Région** = Administrations Régionales, et plus particulièrement Bruxelles Mobilité, Bruxelles Urbanisme et Patrimoine ainsi que Bruxelles Environnement ;
- **Commune** = Administration Communale de Schaerbeek et, le cas échéant, d'Evere ;
- Sociétés STIB et De Lijn ;
- Etc.

Les recommandations sont présentées selon deux horizons temporels :

1. **Situation projetée provisoire – chantier** : Les recommandations relatives à l'organisation du chantier (emprise du seul futur bâtiment de la RTBF) et au fonctionnement de la RTBF au cours de cette période ;
2. **Situation projetée définitive** : Les recommandations relatives au futur bâtiment et à son exploitation par la RTBF,

Les recommandations ont également été subdivisées selon leur niveau de détail en :

- Des **recommandations générales** : bonnes pratiques, normes, règlements et législations en vigueur, etc. ;
- Des **recommandations particulières**, à savoir celles spécifiques soit au chantier, soit au futur bâtiment de la RTBF.

Enfin, les recommandations seront classées par niveau de priorité. Le niveau de priorité ne concerne que les recommandations particulières :

- **Pour le chantier** :

- **Priorité 1** ; soit les recommandations qui doivent être mises en œuvre avant le démarrage du chantier ;
- **Priorité 2** : soit les recommandations qui doivent être mises en œuvre en cours de chantier (en fonction de son phasage non connu à ce stade)

- **Pour le projet** :

- **Priorité 1** ; soit les recommandations qui doivent être réalisées sur les plans architecturaux et techniques dans le cas de figure où le Demandeur amenderait son projet pour répondre aux recommandations de la présente étude d'incidences (en tout ou en partie) ;
- **Priorité 2** :
  - **Priorité 2a** : Recommandations à mettre en œuvre avant l'exploitation du nouveau bâtiment

- *Priorité 2b* : Recommandations à mettre en œuvre en cours d'exploitation. Le délai de mis en œuvre est variable selon les thématiques et le type de recommandations.

## 6.2 Recommandations relatives à la situation projetée provisoire (chantier)

Pour rappel, il s'agit des recommandations relatives à l'**organisation du chantier** (emprise du seul futur bâtiment de la RTBF) et au **fonctionnement de la RTBF** au cours de cette période, au sein du bâtiment existant actuellement et en tenant compte des démolitions des bâtiments U et V (dont le permis a été octroyé et le chantier a démarré).

En recommandation préliminaire, pour l'**ensemble des thématiques environnementales**, il faudra désigner une **personne responsable** qui **coordonnera les différents chantiers en cours en même temps dans la zone Reyers** (périmètre du PAD, à titre d'exemple). En effet, l'absence de coordination à ce niveau pourrait générer des nuisances cumulées non négligeables. Cette personne pourrait être un **représentant de la RTBF/VRT** qui s'organiserait avec les autres responsables des chantiers. Ce responsable veillerait à ce que la concomitance de plusieurs chantiers, d'ampleurs différentes, se déroule dans les meilleures conditions possibles. Ce responsable aurait aussi un rôle de communication (ombudsman) vis-à-vis des riverains et de toutes autres personnes qui souhaiteraient obtenir des éléments d'informations sur les chantiers en cours. Il serait notamment en charge de diffuser des toutes-boîtes en cas, par exemple, de dérogation aux horaires légaux, à des transports exceptionnels, etc.

## 6.2.1 Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage

### 6.2.1.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
Vis-à-vis du voisinage → chantier	Afin de limiter l'impact paysager du projet vis-à-vis du voisinage (dû notamment, au stockage de matériaux, aux baraques de chantier, etc.), il est proposé de mettre un habillage sur les clôtures/palissades de chantier.	Demandeur
	Lors des travaux de nivellement, il faudra veiller à ne pas impacter l'Enclos des Fusillés. Il en découle que celui-ci soit protégé.	Demandeur

### 6.2.1.2 Recommandations particulières

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
Patrimoine archéologique → chantier	Garder à l'esprit la probabilité de retrouver des vestiges archéologiques à proximité du périmètre d'intervention. Il conviendra de contacter les administrations concernées.	2	Demandeur/ Direction du Patrimoine culturel – BUP/ Schaerbeek
Patrimoine mobilier : œuvres d'art → fonctionnement de la RTBF & chantier	Contactez et sollicitez l'avis de la Fédération Wallonie Bruxelles au sujet des 17 œuvres d'art prêtées par cette Fédération.	1	Demandeur/ Fédération Wallonie Bruxelles
	Des discussions à entreprendre entre la RTBF et la VRT au sujet des 10 œuvres d'art recensés dans les bâtiments actuels.	1	Demandeur/ VRT

## 6.2.2 Mobilité

### 6.2.2.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Politique de déplacement d'entreprise</b>	Mettre en place des mesures favorisant un report modal de la voiture et la moto vers la marche, le vélo, les transports en commun et le covoiturage afin d'atteindre, à l'horizon 2020, le report modal potentiel, relatif aux déplacements domicile-travail des membres du personnel et identifié dans le cadre de la présente étude. Ces mesures consisteront notamment en la mise en place d'une politique de gestion du stationnement, le soutien de la pratique du covoiturage, la limitation du recours des membres du personnel à leur véhicule personnel dans le cadre de leurs déplacements professionnels et la proposition d'une indemnité cyclable d'un montant égal à celui fixé chaque année par l'administration fiscale.	Demandeur

### 6.2.2.2 Recommandations particulières

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Accès au chantier des véhicules de chantier</b>	Aménager, au niveau de l'accès à la zone de chantier du futur bâtiment prévu rue Colonel Bourg, 5 espaces d'attente et 2 espaces de stationnement pour poids lourds de chantier.  Organiser l'arrivée des véhicules de chantier afin de ne jamais excéder les capacités recommandées ci-avant.	1	Demandeur
<b>Accès au chantier des véhicules des services d'intervention</b>	Garantir l'accès des véhicules des services de secours au chantier par la pose d'une signalisation appropriée ainsi que par un contrôle régulier du stationnement illégal au droit de l'accès prévu rue Colonel Bourg.	1 et 2	Demandeur/ Zone de Police Schaerbeek - St-Josse - Evere
<b>Accès au chantier du personnel de chantier</b>	Promouvoir l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle auprès du personnel affectés au chantier.  Si l'organisation du chantier le permet, minimiser la distance séparant la zone d'installation de chantier des pôles multimodaux de transport en commun Diamant et/ou Meiser en prévoyant des accès piétons au plus proche de ces derniers.	1	Demandeur

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Stationnement des véhicules du personnel de chantier</b>	Aménager au sein de la zone de chantier des espaces permettant d'accueillir l'ensemble de la demande en stationnement induites par le personnel de chantier (motos, voitures et camionnettes).	1	Demandeur
<b>Accès aux fonctions présentes au sein de l'aire d'étude durant le chantier</b>	Doter les croisements entre l'accès à la zone de chantier prévu rue Colonel Bourg et les cheminements piétons ou cyclistes existants d'aménagements ad hoc (marquages au sol et/ou signalisation additionnelle), permettant d'attirer l'attention des conducteurs et des usagers des modes doux sur l'existence de points de conflits.	1	Demandeur
	Aménager un cheminement piéton sécurisé, d'une largeur de minimum 2 mètres, entre la rue Colonel Bourg et l'enclos des Fusillés d'une part et entre la rue Colonel Bourg et la crèche implantée sur le site d'autre part.	1	Demandeur
<b>Capacité de stationnement pour vélo</b>	Augmenter, dès la délivrance du permis d'environnement, la capacité de stationnement pour vélo à destination des membres du personnel existante sur le site de 30 places, couvertes et sécurisées, afin de porter la capacité totale de stationnement à 143 places.	1	Demandeur
	À dater de la délivrance du permis, augmenter, chaque année, la capacité de stationnement pour vélo à destination des membres du personnel afin d'atteindre une capacité de 176 emplacements couverts et sécurisés avant le déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment.	2	Demandeur
<b>Accès au site depuis ses abords</b>	Rendre accessibles aux PMR, à l'aide de dispositifs de chantier provisoires, les cheminements piétons entre les accès au site accessibles aux PMR et l'entrée principale du bâtiment existant.	1	Demandeur
	Rendre accessible aux PMR ainsi qu'aux cyclistes, à l'aide de dispositifs provisoires, l'accès existant boulevard Reyers (sous réserve d'un accord avec la VRT)	2	Demandeur/VRT (co-propriétaires)
<b>Accès au site depuis les pôles multimodaux de transport en commun</b>	Renforcer l'accessibilité du site depuis les pôles multimodaux Meiser et Diamant par l'amélioration des cheminements piétons et des itinéraires cyclables entre ces pôles et les accès du site.	1	Bruxelles Mobilité
<b>Stationnement des membres du personnel</b>	Poursuivre l'implémentation d'une politique de gestion du stationnement afin de diminuer, avant le début du chantier, a minima de 84 voitures et 4 motos la demande en stationnement des membres du personnel à la période de la journée la plus chargée (13 heures). Les différentes formes de politique de gestion du stationnement pouvant être développée par la RTBF sont évoquées en annexe du chapitre Mobilité.	1	Demandeur

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
	Mettre à disposition 239 places <sup>64</sup> de stationnement pour voitures à l'usage du personnel de la RTBF. Cette capacité pourra être localisée soit sur le site de la VRT, soit en dehors de l'îlot Reyers dans un périmètre d'un kilomètre (environ 10 minutes à pied) autour de l'accès principal du bâtiment existant.	1	Demandeur/ VRT/Tiers
	Organiser les places de stationnement réservées aux PMR, devant être créées selon le RRU du fait de la mise à disposition d'une capacité de stationnement supplémentaire en situation projetée transitoire, à proximité de l'accès principal au bâtiment existant de la RTBF.  <b>Dérogation à solliciter par le Demandeur auprès de la Région de Bruxelles-Capitale concernant la localisation des places de stationnement PMR</b>	1	Demandeur
Gestion de la capacité de stationnement sur le site	Créer 4 places de stationnement supplémentaires pour moto sur le site au sein de 1 place de stationnement pour voiture.	1	Demandeur
	Permettre le stationnement du public des émissions de la RTBF organisées en soirée au sein du parking du site, afin de réduire la pression de stationnement dans les quartiers avoisinants et d'exploiter les réserves de capacité identifiées à partir de 17h.	2	Demandeur
Gestion de la capacité de stationnement aux abords du site	Réglementer l'usage des emplacements de stationnement non réservés existants avenue Georgin.	1	Commune de Schaerbeek/ Bruxelles Mobilité
Accès au site des visiteurs	Transformer les 4 places de stationnement réservées aux visiteurs, situées au niveau de l'accès existant rue Colonel Bourg, en zone de stationnement de courte durée destinée aux visiteurs automobilistes de la RTBF, aux cars et aux taxis.	2	Demandeur

64 Cette recommandation est formulée compte tenu du maintien sur le site d'une capacité de 263 places à proximité du bâtiment existant (dont 253 places pour voiture et 10 places pour moto). En cas de diminution de celle-ci pour quelque raison que ce soit, la capacité minimale du parking provisoire devra être augmentée en conséquent.

## 6.2.3 Flore & faune

### 6.2.3.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Espèces exotiques invasives</b>	Eradiquer les espèces exotiques invasives présentes au sein des zones d'intervention dès les premières phases de chantier (voir chapitre « Faune & Flore » – figure 8 (renouée du Japon et arbre à papillons).	Demandeur
	Rassembler les déchets de plantes invasives pour les sécher sur place puis les exporter vers un centre de traitement de déchets (limiter les déplacements de fragments d'espèces invasives).	Demandeur
	Nettoyer les outils utilisés pour enlever les fragments d'espèces invasives.	Demandeur
<b>Protection des arbres</b>	Prévoir un périmètre de protection des arbres les plus vulnérables (par clôture ou grillage à l'aplomb de la couronne) et ce notamment au niveau des arbres en bordure de l'enclos des Fusillés.	Demandeur
	Interdire toute circulation et ne pas entreposer de matériaux ou déchets au pied des arbres.	Demandeur
	Procéder, si nécessaire, à un élagage par une main d'œuvre spécialisée afin de supprimer les branches gênantes (en évitant toutefois toute coupe ou élagage drastique).	Demandeur
	Préserver les arbres des poussières (par exemple, par arrosage par temps sec et par vent moyen à fort).	Demandeur
	Ne pas modifier le relief du sol sous la couronne de l'arbre et veiller à ne pas couper les racines.	Demandeur
	Limiter autant que possible les modifications des conditions environnementales (condition hydrique et de nature du sol, exposition aux vents et au soleil, etc.).	Demandeur
<b>Eclairage</b>	Arroser les arbres s'ils risquent de souffrir de la sécheresse.	Demandeur
	Limiter l'éclairage aux seules zones d'intervention du chantier. En aucun cas, l'éclairage ne pourra être directement dirigé vers les zones boisées et espaces verts voisins non concernés par le projet. Le cas échéant, mettre en place des clôtures ou palissades opaques.	Demandeur

**6.2.3.2 Recommandations particulières**

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Protection de la faune</b>	Ne pas mettre en œuvre le parking provisoire, afin de conserver un habitat boisé pour la faune protégée dont notamment deux espèces d'intérêt régional (fouine et lérot) (respect de l'article 68 de l'ordonnance relative à la nature).	1	Demandeur
<b>Abattage des arbres</b>	Compléter la liste des arbres à abattre, avec les arbres présents au sein de la zone d'implantation du bâtiment qui n'y figurent pas.	1	Demandeur
	Débuter les travaux d'abattage des arbres en septembre (période la moins défavorable pour la faune). Le cas échéant, les abattages pourront se poursuivre au-delà de cette période.	2	
<b>Terriers de renards</b>	En cas de présence de terriers de renards au niveau de la zone boisée, située au sud de l'Enclos des Fusillés, réaliser un recensement des terriers et introduire un dossier de dérogation à l'article 68 de l'Ordonnance nature.	1	Demandeur
	Le cas échéant, condamner les terriers de renards préalablement au chantier et en dehors de la période de reproduction du renard (c.-à-d. en dehors de la période comprise entre mi-janvier et fin juin).	1	
<b>Protection du frêne repris à l'inventaire scientifique (19/09/2006) et sur la liste de sauvegarde (29/03/2007)</b>	S'assurer qu'aucune racine d'ancrage ne soit amputée lors du chantier afin de garantir sa survie et sa stabilité à long terme et lors d'événements extrêmes (tempêtes).	1 et 2	Demandeur
	S'assurer que les éventuelles coupes au niveau des racines soient réalisées proprement et dans les règles de l'art afin de permettre une cicatrisation saine des racines sectionnées.	2	Demandeur
	Préalablement au chantier effectuer une taille douce de l'arbre (précisons que conformément au code rural, les tailles éventuellement nécessaires des arbres des propriétés voisines ne peuvent être faites sans l'accord préalable des propriétaires).	1	Demandeur/ Propriétaire de l'arbre
	Afin de respecter les recommandations émises ci-avant, faire appel à un arboriste spécialisé, certifié ETW, qui dispose d'une expertise en la matière.	1 et 2	Demandeur

## 6.2.4 Domaines social et économique

### 6.2.4.1 Recommandation générale

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation	Intervenant
<b>Cadre de vie des riverains et poursuite des activités/équipements de la rue Colonel Bourg</b>	Un responsable de chantier devra être clairement identifié et facilement joignable par le public en cas de nécessité (au niveau des entreprises en charge des travaux, au niveau du Demandeur et au niveau communal).	Demandeur/ Commune de Schaerbeek

### 6.2.4.2 Recommandation particulière

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation	Priorité(s)	Intervenant
<b>Cadre de vie des riverains et poursuite des activités/équipements de la rue Colonel Bourg → chantier</b>	<p>Mettre en place une bonne communication et une information pro-active durant l'ensemble des phases du chantier. L'objectif est d'avertir, par exemple, les entreprises présentes des phases bruyantes. L'objectif est également de permettre la poursuite des activités des entreprises voisines. Outre les immeubles de logements sont recensés les équipements et entreprises suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Crèche Berger, n°54 rue Colonel Bourg ;</li> <li>- Seigneurie « Senior's Flatel », n°78;</li> <li>- REC'N ROLL sprl, studios d'enregistrement, n°92 ;</li> <li>- Audimat, studio audiovisuel, n°104.</li> </ul> <p>Des échanges par mails, des courriers toutes-boîtes un affichage du planning sur les palissades de chantier, ou encore la mise en place d'un service d'informations aux riverains sont des possibilités</p>	1 et 2	Demandeur

## 6.2.5 Energie

Aucune recommandation générale ou particulière n'a été formulée, pour cette thématique, au niveau du chantier.

## 6.2.6 Sol et eaux

### 6.2.6.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Risques de contamination</b>	Ravitaillement via station-service existante. Si pas possible, stockage temporaire additionnel de carburant à proximité directe du chantier et ravitaillement effectué sur une zone étanche avec récupération des écoulements.	Demandeur
<b>Stabilité / compaction du sol</b>	Diversification des plates-formes de travail ainsi que des voies d'accès, dans la mesure des possibilités techniques.	Demandeur
<b>Stockage des équipements et matériaux</b>	Mise à disposition d'une ou plusieurs plateformes d'une étendue suffisante et routes d'accès entre les plateformes.	Demandeur

### 6.2.6.2 Recommandations particulières

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Travaux de terrassement</b>	Prévoir le suivi de tous les travaux d'excavation par un expert sol agréé qui contrôlera la qualité des matériaux extraits afin de déterminer le devenir de ces terres. Respect des préconisations mentionnées dans le rapport « Technisch Verslag » ou « AGW 14-06-2001 ».	2	Demandeur/ Expert sol agréé
<b>Excavation</b>	Suivi de tous les travaux d'excavation par un expert sol agréé qui contrôlera la qualité des matériaux extraits afin de déterminer le devenir de ces terres.	2	Expert sol agréé
<b>Travaux de terrassement du Media Park</b>	Coordination spécifique entre la RTBF, la VRT, la Région de Bruxelles-Capitale et la Société d'Aménagement Urbain (SAU) pour la gestion des volumes de remblais/déblais du site dans le contexte du projet MediaPark.	2	Demandeur/ VRT/ SAU
<b>Gestion des eaux de surface</b>	Canaliser les eaux de ruissellement depuis les toitures stockantes pour favoriser leur écoulement vers un point bas (noues du côté ouest bâtiment). Création de fossés drainants connectés entre les différents niveaux terrassés qui aboutiraient au final dans un petit bassin tampon temporaire, lui-même connecté au réseau d'égouttage existant. Récupération des eaux pluviales accumulées dans le bassin tampon provisoire pour les besoins du chantier : nettoyage des roues, engins, etc.	1 et 2	Demandeur

## 6.2.7 Environnement sonore et vibratoire

### 6.2.7.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Protections acoustiques</b>	<p>Utilisation de palissades de limites de chantier, de baraques de chantier comme écrans acoustiques provisoires sauf exception, du fait notamment de construction en limite de mitoyenneté.</p> <p>Les activités bruyantes sont réalisées dans des lieux adaptés assurant autant que possible le confinement des sources de bruit.</p>	Demandeur
<b>Planification du chantier</b>	<p>Respecter les horaires de chantier fixe du lundi au vendredi, de 7h à 19h (période A), et prévenir préalablement aux phases bruyantes l'ensemble des riverains pouvant être incommodés.</p> <p>Eviter les activités de chantier en dehors de la période de jour ainsi que les dimanches et jours fériés</p> <p>Les horaires de travail doivent être concentrés sur les heures les moins sensibles.</p> <p>Ne laisser le moteur des camions, engins de chantier, ... allumés qu'en cas de nécessité.</p>	Demandeur
<b>Machines / équipements utilisés</b>	<p>Utiliser des machines, engins et équipements respectant un niveau de puissance acoustique déterminé selon l'état le plus récent de la technique (meilleure technologie actuellement disponible, respect des directives CEE...).</p> <p>Recours si possible à des engins électriques plutôt qu'à des engins de combustion.</p>	Demandeur

**6.2.7.2 Recommandations particulières**

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Ecrans anti-bruit</b>	Maintenir l'écran antibruit projeté sur la mitoyenneté à une hauteur de 3 mètres pendant la phase de chantier du site de la RTBF (exception pour les constructions en limite de mitoyenneté).	1 et 2	Demandeur
	Mettre en place des écrans acoustiques amovibles autour des procédés les plus bruyants en cas de nécessité.	1 et 2	
<b>Monitoring du bruit</b>	Maintenir le monitoring de bruit pendant les phases critiques du chantier afin de pouvoir vérifier si les valeurs seuils sont respectées. Ce monitoring permettra au besoin d'ajuster les mesures à prendre : si les seuils d'alerte sont dépassés ou en cas de plaintes, des mesures complémentaires pourront être prises en concertation avec les riverains.	1 et 2	Demandeur
<b>Monitoring des vibrations</b>	Ne plus imposer la prolongation du monitoring des vibrations pendant les phases de chantier.	1 et 2	Demandeur

## 6.2.8 Qualité de l'air

### 6.2.8.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Emissions diffuses de poussières</b>	Humidifier les matériaux lors des découpes produisant de la poussière (brique, bloc, panneaux, etc.).	Demandeur
	Séparer les opérations qui produisent de la poussière des autres.	
	Recueillir les poussières de ponçage par aspiration.	
	Éviter l'utilisation du balai (aspirateurs ou balayeuses pour éviter l'envol des poussières).	
	Découper ou cisailer les matériaux pouvant l'être (ciseaux, lames) plutôt que d'employer une scie.	
	Utiliser des scies tournantes avec une vitesse de rotation la plus lente possible.	
	Utiliser des machines (machines de découpe, des concasseurs, etc.) possédant un système d'aspiration de poussières.	
	Vérifier régulièrement les installations d'aspiration de poussières pour éviter des fuites au niveau des filtres, stockage, tuyaux, etc.	
	Protéger du vent les matériaux produisant des poussières (sable, ciment, etc.).	
	Bâcher les camions qui transportent des terres ou des matériaux poussiéreux.	
	Pour les bennes mises en place pour le tri des déchets et autres conteneurs : installer de filets de protection pour éviter l'envol et la propagation de déchets	
	Humidifier les sols et les routes d'accès par temps sec.	
	Prévoir une aire de lavage pour les roues des camions à la sortie des sites avec entretien (bacs de décantation et reprises des sédiments dans les bennes à déchets).	
Nettoyer les voiries à la sortie du chantier, les abords du chantier et les zones de travail.		

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>issions de gaz de combustion</b>	Interdire toute incinération de déchets à l'air libre sur les chantiers.	Demandeur
	Prescrire des techniques et produits (peintures avec peu ou sans COV, huiles, colles sans solvants, etc.) plus respectueux de l'environnement, tout en gardant la qualité souhaitée.	
	Informier et sensibiliser les différents corps de métiers à la problématique environnementale et aux dispositions prises sur chantier.	

#### 6.2.8.2 *Recommandation particulière*

Aucune recommandation particulière n'a été formulée au niveau de cette thématique.

## 6.2.9 Être humain

### 6.2.9.1 Recommandations générales

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
Information relative à l'organisation du chantier	Réaliser un affichage des coordonnées du responsable de chantier et du gestionnaire du site ainsi que les numéros des services d'urgence.	Demandeur/ entrepreneur(s)
Accès des services d'urgence	Réaliser un plan d'accessibilité à l'attention des services d'intervention d'urgence et le communiquer aux services concernés.	
Cadre de vie des riverains et poursuite des activités/équipements de la rue Colonel Bourg	Cf. chapitre « Domaines social et économique » ci-avant.	

### 6.2.9.2 Recommandations particulières

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
Accès chantier par l'enclos des Fusillés	Réaliser un cheminement sécurisé marqué au sol et d'une largeur praticable minimale de 2m. Apposer une signalisation de police (A21 et A23) afin de bien indiquer aux chauffeurs de poids-lourds la présence de piétons/PMR/enfants (proximité de la crèche de la RTBF) et de cyclistes rue Colonel Bourg, à hauteur du carrefour qu'elle forme avec l'accès à l'enclos des « Fusillés ».	1	Demandeur/ Entrepreneur(s)

## 6.2.10 Déchets

### 6.2.10.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Tri et stockage des déchets de chantier</b>	Prévoir une aire de stockage des matériaux et une aire de tri et de stockage des déchets.	Demandeur
	Mettre en place un plan de gestion des déchets de chantier (tri sur chantier) pour gérer le recyclage des déchets et les valoriser efficacement, conformément à la législation.	Demandeur
	Séparer un maximum de fractions (selon l'espace disponible pour l'installation de différents conteneurs) afin d'en faciliter le recyclage.	Demandeur
	Veiller à effectuer une séparation entre déchets dangereux et non dangereux.	Demandeur
<b>Gestion de chantier</b>	Evacuer et traiter les déchets en conformité avec la législation en vigueur. Evaluer les quantités de déchets produits afin de minimiser les nuisances.	Demandeur
	Réaliser un démontage sélectif pour atteindre un niveau maximal de recyclage et une élimination respectueuse de l'environnement.	Demandeur
	Envisager une utilisation de matériaux écologiques du point de vue déchets et du point de vue environnemental.	Demandeur
	Envisager une utilisation de matériaux recyclés (utilisation des débris issus de la démolition des voiries / parkings pour les nouveaux aménagements) et recyclables.	Demandeur
	Interdire toute incinération de déchets de chantier ou de matériaux combustibles sur le chantier.	Demandeur
<b>Déchets dangereux</b>	Minimiser le recours à des produits dangereux.	Demandeur
	Evacuer et traiter les terres polluées en conformité avec la législation en vigueur et en fonction de leur qualité.	Demandeur
<b>Propreté publique</b>	Garantir la propreté des abords de l'aire de chantier et de l'espace public durant la phase de chantier.	Demandeur

### 6.2.10.2 Recommandations particulières

Aucune recommandation particulière n'a été formulée au niveau de cette thématique.

### 6.3 Recommandations relatives à la situation projetée définitive

Pour rappel, il s'agit des recommandations relatives au **futur bâtiment** et à son exploitation par la RTBF.

#### 6.3.1 Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage

##### 6.3.1.1 *Recommandation générale*

Sans objet.

##### 6.3.1.2 *Recommandations particulières*

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Activation du Rez-de-chaussée (gestion de la terrasse du café) → fonctionnement de la RTBF</b>	<p>Limiter l'emprise de la terrasse du café (nord-ouest du futur siège) puisque la distance entre les bâtiments actuels et le siège de la RTBF oscillera entre 6,6 m et 11,1 m. L'objectif est d'assurer l'accessibilité des modes doux à l'entrée principale et au parking vélo (circulation le long des façades ouest et nord). Ce principe est également utile pour l'accès des véhicules de secours et d'urgence.</p> <p><u>Nb :</u> la terrasse devrait être pleinement utilisée lorsque la démolition complète des bâtiments existants de la RTBF sera opérée (en lien avec le projet « MediaPark »).</p>	2a	Demandeur/ Futur gestionnaire du café
<b>Traitement du mur mitoyen du bâtiment annexe et de sa toiture</b>	Préciser le traitement que l'on accorde au mur de la façade sud du bâtiment annexe qui est implanté sur la limite mitoyenne. Cela concerne l'arrière des immeubles n°90 à 38-40 de la rue du Colonel Bourg.	1	Demandeur
<b>Végétalisation de la toiture du bâtiment annexe</b>	Mettre en place un contrat d'entretien afin d'assurer le bon développement de la végétation et la durabilité de cette toiture.	2a et 2b	Demandeur
<b>Traitement de la toiture du bâtiment principal (présence d'antennes et d'un édicule technique côté sud)</b>	Déplacer les antennes, positionnées à front de la façade sud, en retrait de la façade nord afin de moins impacter les perspectives visuelles depuis les immeubles voisins (arrière des immeubles de la rue Colonel Bourg).	1	Demandeur
	Retravailler la position ou la forme de l'édicule technique afin de moins impacter les perspectives depuis les immeubles voisins (arrière des immeubles de la rue Colonel Bourg).	1	Demandeur

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Activation du Rez-de-chaussée → locaux techniques sont situés le long des façades est, nord et ouest (sanitaires, vestiaire, etc.) &amp; studios implantés le long des façades ouest et est</b>	Evaluer la possibilité technique de déplacer certains de ces locaux techniques. <u>Nb</u> : ces adaptations permettraient à la salle polyvalente d'être directement en interface avec la future place des médias. Une évaluation technique et financière doit être menée à ce sujet.	1	Demandeur
	Une réflexion relative à l'habillage des façades des 2 studios est à envisager (en fonction des impératifs techniques et financiers).	1	Demandeur

## 6.3.2 Mobilité

### 6.3.2.1 Recommandations générales

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Politique de déplacement d'entreprise</b>	Mettre en place des mesures favorisant un report modal de la voiture et la moto vers la marche, le vélo, les transports en commun et le covoiturage afin d'atteindre les objectifs de report modal fixés dans le cadre des futurs PDE de la RTBF.	Demandeur
	Respecter <sup>65</sup> les plans d'actions des PDE qui seront transmis par la RTBF à l'administration régionale dans le cadre de l'obligation du même nom, et ce pendant l'entièreté de la période de validité du permis.	Demandeur

### 6.3.2.2 Recommandations particulières

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Aménagement des cheminements sur le site</b>	Réaménager les cheminements piétons existants sur le site, maintenus dans le cadre du projet et inaccessibles aux PMR, afin de les rendre accessibles à ces derniers.	2	Demandeur
	Permettre la traversée du site par tous les usagers (piétons et cyclistes), dont les usagers extérieurs à la RTBF, pour anticiper et asseoir l'un des objectifs du PAD (en cours d'approbation).	2b (à l'approbation du PAD)	Demandeur
<b>Accès au site depuis ses abords</b>	Maintenir l'accessibilité piétonne et cycliste au bâtiment depuis le pôle multimodal Meiser au cours de la phase ultérieure du projet, en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RBTF et de la VRT.	2b	Demandeur
	Rendre accessible aux PMR et aux cyclistes l'accès piéton existant situé boulevard Reyers et maintenir un itinéraire praticable entre celui-ci et le futur bâtiment (sous réserve d'un accord avec la VRT), en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RBTF et de la VRT.	2b	Demandeur/VRT (co-propriétaires)
	Rendre accessible aux cyclistes, par un aménagement adéquat, l'accès piétons prévu dans le cadre du projet à proximité de l'enclos des Fusillés et menant à la rue Colonel Bourg.	1	Demandeur

<sup>65</sup> Par l'intégration de cette recommandation au sein du permis d'environnement, les plans d'actions des PDE constitueront des documents contraignants, notamment en ce qui concerne la capacité des zones de stationnement pour vélos sur le site.

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
	Permettre, sous réserve d'acceptation du principe par le partenaire concerné, l'accès des piétons et des cyclistes au bâtiment via le site de la VRT, et l'accès prévu par celle-ci avenue Georgin, jusqu'à la mise-en-œuvre des accès prévus au sein du PAD.	2a	Demandeur/VRT
<b>Aménagement des zones de stationnement pour vélo</b>	Prévoir, à dater du déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment, 176 emplacements pour vélo au sein de la zone de stationnement destinée aux membres du personnel cyclistes, prévue au niveau -1 du parking.	1	Demandeur
	Prévoir à minima 2 % de places de stationnement accessibles aux vélos spéciaux (ex : vélo cargo).	1	Demandeur
	Adapter, tous les trois ans, jusqu'au terme du permis d'environnement, en fonction de l'usage, la capacité de stationnement pour vélo disponible sur le site, conformément à l'arrêté PDE. 2 % de la capacité totale de stationnement permettra le stationnement de vélos cargo.	2b	Demandeur/ Bruxelles Environnement
	Equiper les zones de stationnement pour vélo prévues à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment de supports de types « A » inversé, séparé d'une distance de 1 mètre.	1	Demandeur
	Couvrir et éclairer la zone de stationnement pour vélos destinée aux visiteurs prévue à proximité de l'entrée principale du bâtiment.	1	Demandeur
<b>Services et équipements destinés aux cyclistes</b>	Proposer aux visiteurs cyclistes un système de consigne au sein du bâtiment, pouvant notamment accueillir des vélos pliables.	1	Demandeur
	Implanter une station de vélos en libre-service au sein du site, à destination notamment des usagers de la RTBF et de la VRT.	1	Bruxelles Mobilité
<b>Aménagement de l'accès à la zone de stationnement pour vélo réservée au personnel de la RTBF</b>	Redimensionner, tel que prescrit, certains accès et des espaces de la zone de stationnement prévue au niveau -1 du parking à l'attention du personnel : largeur des zones de manœuvre, de l'allée de circulation et du couloir d'accès au local.	1	Demandeur
	Renforcer l'accessibilité de la zone de stationnement, située au niveau -1 du parking en sous-sol, depuis le rez-de-chaussée du bâtiment en aménageant une rampe d'accès. À défaut, prévoir un ascenseur supplémentaire réservé exclusivement à l'usage des cyclistes.	1	Demandeur
	Supprimer les obstacles, tels que des portes, sur l'itinéraire entre le local de stationnement vélo et l'extérieur du bâtiment et, à défaut, de prévoir des portes coulissantes à ouverture automatique d'une largeur minimale de 90 centimètres.	1	Demandeur
	Prévoir des portes coulissantes entre le local de stationnement pour vélos prévu au niveau -1 du parking et les vestiaires et sanitaires.	1	Demandeur
	Doter l'accès extérieur au local de stationnement pour vélos prévu au niveau -1 du parking, situé en façade ouest du futur bâtiment, d'une porte coulissante à ouverture automatique.	1	Demandeur

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Accès au site depuis les pôles multimodaux de transport en commun</b>	Renforcer l'accessibilité du site depuis les pôles multimodaux Meiser et Diamant par : - l'amélioration des cheminements piétons et des itinéraires cyclables entre ces pôles et les accès du site ; - l'intégration de traversées sécurisées de plain-pied dans le cadre du projet de réaménagement du boulevard Reyers.	1	Bruxelles Mobilité
<b>Desserte du site en transport en commun</b>	Prendre en compte les besoins spécifiques de la RTBF, notamment en ce qui concerne l'amplitude horaire des lignes de bus, tram et train, dans le cadre des projets de développement de la desserte en transports publics du site.	2b	Bruxelles Mobilité/ STIB/ De Lijn
<b>Accès au site des véhicules des services d'intervention</b>	Maintenir, en plus des accès prévus dans le cadre du projet, un accès au futur bâtiment de la RTBF depuis la rue Evenepoel pour les véhicules des services d'intervention.	2a	Demandeur/ VRT/ SIAMU
<b>Gestion de la capacité de stationnement du parking en sous-sol</b>	Prévoir, à dater du déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment, une capacité de stationnement de maximum 501 places au sein du parking en sous-sol, à destination des membres du personnel et des véhicules de services. Les 93 places de stationnement excédentaires prévues par le projet seront : - réaménagées en zones de stationnement pour vélo supplémentaires ; - à défaut, réservées au stationnement de véhicules autres que ceux des membres du personnel (véhicules du public des émissions, véhicules de riverains ou autres usagers) ; - à défaut, neutralisées ou réaffectées à un usage autre qu'au stationnement de véhicules motorisés.	1	Demandeur
	Poursuivre et renforcer la politique de gestion du stationnement implémentée en situation projetée transitoire. Celle-ci devra restreindre l'accès au parking sous-terrain des membres du personnel sur base de critères définis.	2a	Demandeur
	Diminuer, conformément à la procédure prescrite, jusqu'au terme du permis d'environnement, dans le cadre de l'obligation trisannuelle de Plan de Déplacements d'Entreprise à laquelle la RTBF est soumise, au plus tard le 31 décembre, la capacité de stationnement du parking situé en sous-sol du futur bâtiment et dédiée à l'usage des membres du personnel, ceci afin de favoriser auprès des derniers l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ainsi qu'à la moto.	2b	Demandeur
	Ne pas réserver d'emplacements aux véhicules de catégories spécifiques de membres du personnel, hormis aux véhicules de livraisons, aux véhicules techniques et aux véhicules de PMR, pour permettre un usage optimal de la capacité de stationnement.	2a	Demandeur

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Accès au site des visiteurs</b>	Aménager sur le site une zone de chargement et déchargement des visiteurs arrivant en cars ou en taxis. Il est proposé que celle-ci soit localisée à l'ouest du bâtiment, au niveau de la zone de livraison prévue au sein du projet.	1	Demandeur
	Permettre le stationnement du public des émissions organisées en soirée au sein du parking du site, afin de réduire la pression de stationnement dans les quartiers avoisinants et d'exploiter les réserves de capacité identifiées à partir de 17h.	2a	Demandeur
<b>Accès au parking des usagers externes à la RTBF</b>	Garantir, durant les périodes de mutualisation des zones de stationnement situées au niveau -2 et -3 du parking sous-terrain, la circulation des usagers externes à la RTBF entre ces niveaux et l'extérieur du site à pied et en véhicules motorisés.	2a	Demandeur
<b>Aménagement du parking en sous-sol – Niveau -1</b>	Relocaliser au plus près des ascenseurs les places de stationnement réservées aux PMR prévues au niveau -1 du parking du futur bâtiment et les doter d'un marquage de 3,3 mètres de largeur.	1	Demandeur
	Aménager 8 emplacements de stationnement pour véhicules deux roues de services au sein de la zone dédiée au stationnement des véhicules de la RTBF, prévue au niveau -1 du parking du futur bâtiment, à destination des 7 vélos de service ainsi qu'à l'attention de l'actuelle moto.	1	Demandeur

### 6.3.3 Flore & faune

#### 6.3.3.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Faune indésirable</b>	Evacuer régulièrement les déchets organiques.	Demandeur
	Nettoyer régulièrement les locaux de stockage des déchets et les conteneurs.	Demandeur
	Adopter, si nécessaire, des mesures de prévention et de lutte contre les nuisibles.	Demandeur
<b>Espaces verts des abords</b>	Veiller à la continuité des espaces verts.	Demandeur
<b>Espèces exotiques invasives</b>	Prendre toutes les précautions d'usage pour éviter la dispersion des espèces exotiques invasives.	Demandeur
<b>Choix des espèces</b>	Interdire la plantation d'espèces exotiques invasives (annexe IV de l'Ordonnance Nature et (Règlement européen n°1143/2014).	Demandeur
	Eviter la plantation d'espèces végétales répertoriées par le Belgian Forum on Invasive Species (BFIS).	Demandeur
	Privilégier le recours à des espèces indigènes d'origine locale (minimum 70 % d'espèces indigènes et maximum 30 % d'espèces horticoles).	Demandeur
<b>Gestion des espaces verts</b>	Ne pas avoir recours à des produits phytosanitaires ou à d'autres intrants chimiques.	Demandeur
	Eviter d'effectuer les travaux de tailles et d'élagage pendant la période de nidification des oiseaux (entre le 1 <sup>er</sup> avril et le 15 août).	Demandeur

### 6.3.3.2 Recommandations particulières

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Faune protégée</b>	Ne pas mettre en œuvre le parking provisoire, afin de conserver l'habitat du lérot et de la faune protégée qui y trouve notamment habitat, refuge et zone de nourrissage (respect de l'article 68 de l'ordonnance relative à la nature).	1	Demandeur
<b>Espaces verts des abords</b>	Gérer en lisière arbustive (haie libre) les zones périphériques (prévues par le projet en zones engazonnées).	2b	Demandeur
	Ne pas maintenir de robiniers faux-acacia au niveau des abords de la zone d'implantation du bâtiment.	1	Demandeur
<b>Toitures végétalisées</b>	Aménager des toitures extensives au niveau de la toiture la plus haute du bâtiment.	1	Demandeur
	Aménager des toitures intensives en lieu et place des toitures extensives prévues aux 1 <sup>er</sup> , 5 <sup>ème</sup> et 6 <sup>ème</sup> étages.	1	Demandeur
<b>Plantes grimpantes</b>	Ne pas planter de vigne vierge au niveau du patio logistique. Préférer la plantation d'espèces indigènes.	1	Demandeur
<b>Gestion des espaces verts</b>	Formaliser les modalités d'entretien des toitures végétalisées par un contrat cadre avec une société spécialisée. Des préconisations d'entretien sont émises dans le chapitre.	2b	Demandeur
	Prévoir des accès aisés aux différentes toitures végétalisées.	1	Demandeur
	Prévoir une arrivée d'eau au niveau des différentes toitures végétalisées.	1	Demandeur
<b>Surfaces vitrées</b>	Mettre en place de vitres les moins réfléchissantes possibles (taux de réflexion extérieur qui tend vers une valeur de 15 %).	1	Demandeur
	Et/ou, appliquer un marquage pour rendre les façades vitrées visibles pour l'avifaune.	1	Demandeur
	Et, ne pas attirer les oiseaux aux abords du bâtiment : - Eviter les arbres et arbustes riches en fruits ; - Faible disponibilité en graines et déchets ; - Aucun point d'eau.	1 et 2a	Demandeur
	Programmer la GTB afin de commander la descente des stores (à lamelles automatiques), au niveau des façades sud, est et ouest, en période nocturne principalement.	2a	Demandeur

### 6.3.4 Domaines social et économique

Aucune recommandation générale ou particulière au niveau de cette thématique.

### 6.3.5 Energie

#### 6.3.5.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Bilan énergétique et émissions de CO<sub>2</sub></b>	Réaliser un commissionnement et un accompagnement du bâtiment.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
	Assurer aussi un suivi précis des consommations d'énergie.	
<b>Isolation</b>	Réaliser un contrôle en fin de chantier : test de fuite, contrôle thermographique.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
<b>GTB</b>	Bien paramétrer la GTB en fonction des besoins des occupants afin d'assurer leur confort et des économies d'énergie. Il est, dès lors, intéressant de réajuster les paramètres de la GTB après une période d'utilisation afin de s'assurer du bon paramétrage initial.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
<b>Refroidissement</b>	Efficacité énergétique des groupes de froid : EER (« Energy Efficiency Ratio ») = de l'ordre de 4 ; ESEER (« European ; Seasonal Energy Efficiency Ratio ») = de l'ordre de 5.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
	Optimiser le système de refroidissement naturel de nuit (nightcooling) pour éviter les surchauffes d'été (par exemple, mettre en place, au niveau des fenêtres qu'il sera possible d'ouvrir, un système d'ouverture automatique durant la période propice).	
<b>Chauffage</b>	Isolation des conduites et des vannes.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
	Pilotage fin des installations pour optimiser les consommations : réglage des températures des zones en fonction des besoins, monitoring des consommations de chaleur.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
	Réalisation des entretiens réguliers des chaudières.	

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
Ventilation HVAC	Calibrer régulièrement les sondes CO <sub>2</sub> .	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
	Munir les filtres de manomètres de contrôle mesurant la dépression (perte de charge des filtres ; pour prévenir le remplacement des filtres et éviter des surconsommations d'électricité des ventilateurs si le débit est gardé constant suite à la perte de charge occasionnée par l'encrassement).	
Ventilation dans les parkings souterrains	Pour la ventilation hygiénique des parkings souterrains, asservir le débit de la ventilation mécanique aux sondes CO/NO <sub>2</sub> . En période de faible utilisation, le fonctionnement de la ventilation est déclenché en cas de dépassement des valeurs seuils de qualité de l'air.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales

### 6.3.5.2 Recommandations particulières

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
Refroidissement	Envisager une verrière pyramidale (de type shed) à la place d'une verrière plate en toiture ; avec couverture de la face exposée au sud par une protection solaire afin de réduire les surchauffes.	1	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
Systèmes alternatifs	Maximiser la surface utilisée en toiture pour les panneaux photovoltaïques (potentiel total de 1.781 m <sup>2</sup> ).	1	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
	Mettre en place de la géothermie pour assurer une partie des besoins en chauffage et en froid.	1	

### 6.3.6 Sol et eaux

#### 6.3.6.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Citernes de mazout de chauffage</b>	Réaliser l'installation des réservoirs aériens par un technicien expert agréé et au sein d'un encuvement étanche.	Société installation citerne agréée
<b>Produits de nettoyage dangereux</b>	Utiliser des produits de nettoyage écologiques pour le nettoyage des espaces communs.	Demandeur
<b>Travaux d'excavations de terres</b>	Respect des préconisations mentionnées dans le rapport « Technisch Verslag » ou « AGW 14-06-2001 » concernant les lots de terres contaminées en fonction de leur envoi en Flandres ou en Wallonie.	Demandeur
<b>Transformateurs statiques</b>	Placer les transformateurs statiques à l'huile dans des bacs de rétention et préférer des huiles non toxiques et non polluantes comme l'ester synthétique.	Demandeur

#### 6.3.6.2 Recommandations particulières

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Rejets d'eaux pluviales dans le réseau d'égouttage</b>	Mettre en place d'un dispositif de régulation et de temporisation des eaux sous les toitures végétales et classiques → Toitures stockantes;	1 et 2a	Demandeur
	Créer une noue ou un fossé infiltrant à minimum 15 m de la façade est du futur bâtiment. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Noue : Profil de 3 m de large au fond et 30 cm de dépression utile, (= section de 0.9 m<sup>2</sup>) ;</li> <li>- Longueur : 125 m ;</li> <li>- Fosse : Profil de 2,2 m de large, de 45° de pente et 80 cm de dépression utile, (= section de 1.12 m<sup>2</sup>) ;</li> <li>- Longueur : 105 m.</li> </ul> Supprimer les bassins d'orage : <ul style="list-style-type: none"> <li>- à l'intérieur du bâtiment (213 m<sup>3</sup>) ;</li> <li>- en zone 2 (40 m<sup>3</sup>).</li> </ul>	1.	
	Connecter le trop-plein de la citerne de récupération des eaux de toitures à la noue via conduites d'égouttage initialement prévues.	1 et 2a	

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Etude de reconnaissance de l'état du sol en cours</b>	Suivre les recommandations de l'étude RES en cours au niveau du futur bâtiment.	2	Demandeur
<b>Stockage des produits dangereux</b>	Stocker les produits dangereux dans des locaux ventilés munis de bacs de rétention ou dans des armoires bien identifiées.	2	Demandeur
	Réaliser (et tenir à jour) un inventaire complet des produits dangereux.	2	
<b>Production d'eaux de purges potentiellement contaminée</b>	Contacter la société de gestion de l'assainissement des eaux usées (step) afin de confirmer l'autorisation de rejeter les eaux de purge telles quelles dans les égouts (accord sur le type de réactifs/biocide utilisé).	1 et 2a	Demandeur
<b>Consommation d'eau de distribution et rejets dans le réseau d'égouttage</b>	Installer un robinet d'eau pluviale dans le local déchet de matières organiques pour alimenter les véhicules qui lavent le sol du parking souterrain.	1 et 2a	Demandeur
	Installer un robinet d'eau pluviale dans le local technique destiné au personnel de nettoyage.	1 et 2a	
	Equiper la cuisine d'un lave-vaisselle économiseur d'eau.	1 et 2a	

### 6.3.7 Environnement sonore et vibratoire

#### 6.3.7.1 Recommandations générales

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
Entretien, maintenance et gestion	Assurer le bon entretien de ses installations et, le cas échéant, de procéder au remplacement ou à la réparation d'installation ou de la partie d'installation souffrant d'usure ou de dégradation à l'origine d'une augmentation des nuisances sonores.	Demandeur
	Les portes extérieures et fenêtres de locaux assurant l'isolation de sources de bruit vis-à-vis de l'extérieur sont maintenues fermées.	

#### 6.3.7.2 Recommandations particulières

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
Evènement sur la place des Médias	En cas d'installation d'une source sonore supérieure à 85 dB(A) sur la future place des médias (musique amplifiée), réaliser une demande d'autorisation à la commune	2b	Demandeur
Encadrement des futurs sources sonores moins pertinentes	Les précisions acoustiques reprises dans le cahier spécial des charges pour les autres sources sonores peu pertinentes sont suffisamment contraignantes pour permettre d'en négliger leur impact sonore et de considérer l'impact acoustique de ces autres sources comme non significatif. Une étude acoustique complémentaire s'avèrera uniquement nécessaire dans le cas où le niveau de puissance acoustique (LwA) provenant de toutes éventuelles nouvelles sources sonores placées au niveau du futur bâtiment annexe projeté le long des jardins des immeubles d'habitations de la rue Colonel Bourg est supérieur à 75 dB(A).	2b	Demandeur

### 6.3.8 Qualité de l'air

#### 6.3.8.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Systèmes énergétiques</b>	Installer des cheminées avec un conduit vertical d'une hauteur suffisante pour assurer une bonne dispersion.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
	Réaliser une campagne de mesures des émissions par un laboratoire agréé lors du démarrage des nouvelles chaudières et tous les trois ans (débit, CO, NOX).	
	Mettre en place un entretien régulier avec des contrôles de combustion au moins semestriels.	
	Mettre en place un registre des entretiens, des résultats des mesures des gaz de combustion et des interventions réalisées.	
<b>Risque <i>Legionella</i></b>	Réaliser une analyse de risque de présence de bactéries <i>Legionella</i> dans l'installation.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
	Mettre en place une procédure de maintenance (nettoyage intérieur, traitement des eaux).	
	Réaliser un suivi mensuel de la qualité des eaux, des concentrations en bactéries totales dans les eaux de refroidissement (par la société chargée du suivi du traitement des eaux).	
	Réaliser des analyses trimestrielles en <i>Legionella</i> sp. par un laboratoire agréé.	
	Mettre en place un registre de maintenance de l'installation.	
<b>Air hygiénique (ventilation du bâtiment)</b>	Le choix des matériaux des locaux (revêtement de sol, peinture, mobilier) devra prendre en compte les risques pour la qualité de l'air intérieure.	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales

**6.3.8.2 Recommandations particulières**

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Emissions de NOX</b>	Mettre en place de brûleurs à basses émissions de NOX (Une valeur cible en NOX de 50 mg/Nm <sup>3</sup> à l'émission apparaît réaliste).	2a	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
<b>Emissions de gaz réfrigérants</b>	Utiliser un fluide avec un GWP plus faible que le R134a (par exemple R1234ze GWP de 7 ; R1233zd GWP de 1).	1 et 2a	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
<b>Ventilation du parking souterrain</b>	Modifier l'emplacement des groupes de pulsion dans le parking pour assurer un flux suffisant d'air dans chaque allée non alimentée en air naturel venant de la rampe d'accès (200 m <sup>3</sup> /h/emplacement). L'objectif est d'éviter la création de « zones mortes ».	1	Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales
	Placer des boosters dans chaque allée de manière à assurer une dispersion uniforme du flux d'air (6 boosters par niveau au lieu de 2).	1	
	Implanter les zones de chargement des véhicules électriques au niveau -1 à proximité des bouches d'extraction pour assurer une bonne ventilation de ces zones.	1	
	Mettre en place un système de guidage des véhicules dans le parking pour fluidifier le trafic et réduire les émissions de gaz de combustion.	1	
	En plus des sondes CO, installer des sondes de qualité de l'air NO ou NO <sub>2</sub> . Calibrer les sondes régulièrement pour éviter toute déviation (au moins une fois par an).	1	

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<p><b>Localisation des prises et rejets d'air vicié</b></p>	<p>Etudier une configuration de prise d'air au niveau +2 et un rejet de l'air vicié du parking et des bureaux au niveau +7. Un compromis envisageable serait de rejeter l'air vicié du parking, via une gaine interne au bâtiment, au niveau +7 (ventilation journalière) et de conserver le rejet au niveau +2 uniquement pour le désenfumage (débit plus importants) via une cour anglaise.</p> <p>Si le demandeur peut prouver que cette configuration n'est pas réalisable :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rejet d'air vicié issu du parking au niveau +7 via une cheminée extérieure.</li> <li>- Ecarter le plus possible la prise d'air frais et le rejet d'air vicié et installer des cheminées à des hauteurs différentes (rejet d'air vicié plus haut) ; la hauteur de la cheminée du rejet d'air vicié du parking est calculée sur base d'un modèle de dispersion pour vérifier l'absence d'impact sur la qualité de l'air dans le voisinage.</li> </ul> <p><b>Ou</b> toute autre proposition qui serait présentée par le Demandeur (dans le cas où celui-ci déciderait d'amender son projet), sous réserve de qualité similaire (au niveau technique et visuel) et qui garantit une bonne qualité de la qualité de l'air dans le contexte environnant (riverains et espace public).</p>	<p>1</p>	<p>Demandeur/ Bureau d'études techniques spéciales</p>

### 6.3.9 Microclimat

#### 6.3.9.1 Recommandations générales

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Exposition au vent</b>	Prévoir l'implantation de la terrasse du café sur la future place des Médias (en façade nord du bâtiment). Envisager l'installation de paravents et de jardinières en bordure ouest de la terrasse du café.	Demandeur/ Futur gestionnaire du café
	Prévoir des aménagements contre les effets du vent en bordure ouest de la terrasse projetée au +1 (terrasse du restaurant du bâtiment principal) → paravents et jardinières par exemple	Demandeur
<b>Eclairage nocturne</b>	Éviter tout éclairage direct tourné sur les riverains (arrière des immeubles de la rue Colonel Bourg). En effet, des risques de perturbations lumineuses du fait de l'éclairage nocturne côté sud du bâtiment pourraient être générés.	Demandeur

#### 6.3.9.2 Recommandations particulières

Aucune recommandation particulière au niveau de cette thématique.

### 6.3.10 Etre humain

#### 6.3.10.1 Recommandations générales

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Accès piétons et PMR depuis les entrées du site</b>	Prévoir des cheminements avec trottoirs à niveau lorsqu'ils croisent des accès carrossables.	Demandeur
<b>Confort et sécurité des cyclistes sur le site</b>	Prévoir des marquages au sol (chevrons et logos vélo) tout au long de la liaison entre les entrées sur le site et le projet.	
<b>Aménagement des parkings enterrés</b>	Prévoir des cheminements piétons marqués au sol. Prévoir la signalisation des sas menant aux circulations verticales.	

#### 6.3.10.2 Recommandations particulières

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Cheminements piétons et PMR et cyclistes</b>	Privilégier la traversée en surface sur le boulevard Reyers.	2a	RBC
	Protéger la traversée par des feux dans le prolongement de la rue Maes.		
	Equiper l'entrée du site, depuis le boulevard Reyers, d'un accès pour les PMR et cyclistes.		
	Valider l'accès piétons, cyclistes et PMR depuis la rue Evenepoel via l'entrée VRT.		
<b>Antennes</b>	Envisager de délocaliser les antennes prévues à front de façade sud en retrait de la façade nord (côté place des Médias et donc les éloigner des habitations de la rue Colonel Bourg).	1	Demandeur

### 6.3.11 Déchets

#### 6.3.11.1 Recommandations générales

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Intervenant(s)
<b>Gaspillage alimentaire</b>	Mettre en place des mesures concrètes visant la réduction du gaspillage alimentaire au niveau de la cuisine du restaurant.	Demandeur
<b>Quantité de déchets produite et tri des déchets</b>	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la réduction des quantités de déchets à la source auprès du personnel.	
	Généraliser l'implantation de poubelles sélectives (3 flux principaux) dans les locaux et couloirs du bâtiment.	
	Sensibiliser le personnel sur la nécessité de réaliser le tri sélectif.	
<b>Déchets dangereux</b>	Prévoir une vidange régulière (au minimum annuelle) des séparateurs d'hydrocarbures et dégraisseurs.	Demandeur/ Société en charge de la collecte des déchets dangereux
<b>Propreté du bâtiment et des abords</b>	Veiller à la propreté des espaces communs intérieurs et extérieurs.	Demandeur/ Gestionnaire des abords
	Prévoir des poubelles aux abords du bâtiment, le long des cheminements piétons.	
<b>Faune indésirable et nuisances olfactives</b>	Assurer un nettoyage régulier des conteneurs et locaux de stockage des déchets.	Société en charge de la collecte des déchets/ Société en charge de l'entretien
	Assurer une évacuation régulière des déchets organiques.	

#### 6.3.11.2 Recommandations particulières

Élément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Déchets de cuisine</b>	Prévoir un local ou un espace pour le stockage temporaire des déchets organiques à proximité de la cuisine (au niveau +1).	1	Demandeur
<b>Local déchets organiques</b>	Prévoir la réduction de la superficie du local dédié aux déchets organiques.	1	Demandeur
<b>Stockage des conteneurs (encombrants)</b>	Définir un (ou des) emplacement(s) pour accueillir des conteneurs au niveau de la zone de manœuvre logistique.	2b	Demandeur

Elément(s) Significatif(s)	Recommandation(s)	Priorité(s)	Intervenant(s)
<b>Stockage déchets dangereux</b>	Prévoir un local spécifique pour le stockage de tous les déchets dangereux et le formaliser sur le plan.	1	Demandeur
<b>Fréquence d'évacuation</b>	Adapter, en concertation avec la société en charge de la collecte des déchets, les fréquences d'évacuation des déchets en fonction des besoins lors de l'exploitation du nouveau bâtiment.  Etablir un planning de collecte des déchets et procéder à l'évacuation des déchets pendant les heures de la journée (entre 7h-19h).	2b	Demandeur/ Société en charge de la collecte des déchets



## 7 CONCLUSION GÉNÉRALE

« Tout d'abord, nous tenons à souligner, qu'en règle générale, il revient à tout projet de s'intégrer à l'environnement Humain, Naturel et Bâti dans lequel il vient s'inscrire et non l'inverse. »

Dans le cas présent, le futur siège de la **Radio-télévision belge de la Communauté française** vient en **remplacement de bâtiments existants** dont les travaux ont été initiés en 1966. Aujourd'hui, les espaces partagés par la RTBF et la VRT<sup>76</sup> sont **devenus désuets et obsolètes**, notamment en matière d'exploitation et de gestion quotidienne, de normes de sécurité, ou encore de performance énergétique des bâtiments.

### 7.1 Description succincte du projet

La présente étude d'incidences (EI) se justifie dans le cadre **des demandes de permis d'environnement de classe 1A** et de **permis d'urbanisme**<sup>77</sup> introduites en juin 2017 par la RTBF et portant sur le siège de la RTBF situé boulevard Auguste Reyers n°52, à 1044 Bruxelles.

L'objet des demandes de permis concerne :

- la **construction et l'exploitation d'un nouveau bâtiment** destiné à accueillir le siège de la RTBF et l'aménagement des abords immédiats du siège ;
- la **création d'un parking provisoire à l'air libre** le long de l'avenue Jacques GeorGIN, pour faire face aux besoins en stationnement consécutif à la perte des stationnements à l'air libre existants dans la zone d'implantation du nouveau bâtiment et ce, durant la phase **transitoire**.

Aujourd'hui, la zone à construire est essentiellement occupée par des **parkings extérieurs**. La construction nécessite également la **démolition préalable** d'une **partie limitée des bâtiments U et V** de la RTBF<sup>78</sup>. Le reste des bâtiments existants (RTBF et VRT) sera maintenu jusqu'à une phase ultérieure non encore connue à ce jour<sup>79</sup>.

Ce projet devrait permettre à la RTBF de se doter d'un **nouvel outil de travail performant** en termes de qualité des espaces, d'agencement des fonctions, d'organisation des flux, de modularité et de flexibilité dans le temps ainsi que de durabilité.

Le nouveau siège de la RTBF est composé d'un **bâtiment principal** et d'un **bâtiment annexe**. Le bâtiment principal se présente sous la forme d'un **volume homogène**, d'emprise carrée de **+/- 85 mètres** de côté, et d'une hauteur de **30 mètres**. Une **légère courbure concave** est rencontrée sur ces quatre faces qui sont très largement vitrées. Un volume annexe est positionné du côté sud, à la jonction avec les mitoyens voisins. C'est un volume secondaire plus bas, comprenant les espaces logistiques et l'accès au parking. Le volume principal comportera un **rez-de-chaussée + 7 niveaux hors-sol** et **3 niveaux en sous-sol** qui accueilleront un parking d'une **capacité de 594 véhicules motorisés** et **159 vélos**.

Au **niveau de l'espace public**, des **aménagements à caractère transitoire** seront réalisés, aux abords du bâtiment. Les **aménagements définitifs** seront réalisés lors de la démolition totale des bâtiments et seront **pris en charge par la Région**.

<sup>76</sup> Vlaamse Radio en Televisieomroeporganisatie.

<sup>77</sup> Procédure mixte avec EI. L'EI est rendue nécessaire du fait du nombre de places de parking couvert et de places de parking à l'air libre qui sont chacune supérieure à 200 : 594 places de parking couvert et 289 places de parking à l'air libre (temporaire).

<sup>78</sup> Permis d'urbanisme pour cette démolition partielle des bâtiments U et V délivré le 3 septembre 2018.

<sup>79</sup> Correspond à la mise en œuvre du PAD, une fois celui-ci approuvé dans sa version définitive. En effet, à ce stade, le PAD peut encore évoluer puisque la Région doit examiner les différents avis remis suite à la clôture de l'enquête publique le 30 avril 2019.

## 7.2 Conformité du projet aux plans et règlements en vigueur

Le projet s'inscrit au sein du **Schéma Directeur « RTBF-VRT »** de la « zone-levier n°12 RTBF-VRT », adopté par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2010. L'ambition du schéma est « de regagner de l'espace sur l'autoroute (E40), de construire de nouveaux logements (construction de logements sur le site Mediapark et transformation de bureaux vides), de créer un parc public, de développer un pôle médias et de réaménager la chaussée de Louvain.(...). Suite à la décision de la RTBF et de la VRT de construire **leurs nouveaux sièges** sur leur **site de Reyes**, la Région, la commune de Schaerbeek et les deux télévisions ont lancé conjointement l'élaboration d'un **Plan d'Aménagement Directeur** qui réorganise l'ensemble du campus des télévisions sur base des éléments définis au sein du Schéma Directeur : le projet *mediapark.brussels* »<sup>80</sup>. Ainsi, le futur siège de la RTBF s'inscrirait dans un contexte urbain en lien avec « **l'écosystème média** ». Actuellement, le **Plan d'Aménagement Directeur** est en **cours d'élaboration**<sup>81</sup>. Précisons que la construction du futur siège de la RTBF est inscrite au sein du **Plan Régional de Développement Durable** approuvé en juillet 2018.

Le projet est conforme aux **prescriptions** du **Plan Régional d'Affectation du Sol** puisqu'il se situe exclusivement en zone **d'équipement d'intérêt collectif ou de service public**. Le **parking provisoire** se situe quant à lui en **zone mixte**. Le projet **déroge** sur plusieurs points du RRU. S'agissant de la végétalisation de la toiture la plus élevée, le **chargé d'étude estime qu'elle pourrait être envisagée dans le cadre de ce projet**.

## 7.3 Incidences et recommandations relatives à la mise en œuvre du projet et de son chantier et/ou de ses Alternatives / Variantes

### 7.3.1 Projet, alternatives et variantes

Au vu de **l'analyse environnementale** et comparative des incidences du projet et des différentes alternatives<sup>82</sup> et variantes<sup>83</sup>, le chargé d'étude **recommande la mise en œuvre** :

- **du projet moyennant la prise en compte d'une alternative fusionnée à une variante**. Il s'agit de celle prévoyant un **parking provisoire** (pendant la phase chantier) de **239 places**<sup>84</sup>, **MAIS** situé/réparti **ailleurs que dans la zone boisée**, tel qu'initialement proposé;
- **de recommandations de portée plus générale** (rappel de mise en œuvre de codes de bonnes pratiques et de respect des législations en vigueur) **et d'autres de portée plus particulière** (propre au projet proprement dit) **se justifiant dans le cadre de cette alternative/variante optimale** (meilleure opportunité environnementale).

Pour **rappel**, la mise en œuvre de **l'alternative/variante choisie** et de certaines **recommandations** ne dépendra pas toujours du demandeur. Ainsi, une concertation devra être menée avec **soit la VRT, soit des personnes tierces non encore connues à ce stade**.

En ce qui concerne les recommandations, certaines **devront être initiées en concertation avec d'autres intervenants clés**, à savoir la Commune de Schaerbeek, la Région de Bruxelles-Capitale et, plus particulièrement, Bruxelles Mobilité et Urban Brussels (dans le cadre du projet MediaPark / PAD non encore approuvé).

De manière générale, le **chargé d'étude insiste aussi sur les aspects suivants** :

<sup>80</sup> PRDD, p.45.

<sup>81</sup> Et donc non encore approuvé.

<sup>82</sup> Au nombre de 4.

<sup>83</sup> Au nombre de 5.

<sup>84</sup> Les **239 places** pourront être trouvées

- soit dans des **infrastructures tierces vacantes sous réserve de disponibilité et d'accord avec un ou plusieurs tiers intervenant** ;
- soit via la **mutualisation des parkings provisoires de la RTBF et de la VRT** sur un site de la VRT ayant déjà été déboisé (construction d'un parking en structure si nécessaire) → sous réserve d'un accord entre la VRT et la RTBF.

- afin de limiter les nuisances en matière de **qualité de l'air à proximité des riverains de la rue Colonel Bourg**, le rejet de l'air vicié du parking souterrain et des bureaux devra être adapté. En effet, le rejet de l'air vicié des parkings au niveau de la toiture du bâtiment logistique n'apparaît pas comme optimal au vu de la proximité des jardins des riverains **de la rue Colonel Bourg** (risque d'impacts sur la **qualité de l'air**). La meilleure solution est donc de rejeter l'air vicié du parking souterrain au niveau de la toiture du bâtiment principal au niveau+7 ; si le demandeur peut prouver que cette configuration n'est pas réalisable, on pourrait envisager un rejet d'air vicié issu du parking au niveau +7 via une cheminée extérieure ou un rejet en toiture du hall logistique si l'absence d'impact sur la qualité de l'air est démontrée sur base d'un modèle de dispersion des polluants. Le cas échéant, une **autre proposition, de qualité similaire, pourra être envisagée par le demandeur** pour autant qu'elle respecte l'objectif premier ; soit, que la condition de maintien de la bonne qualité de l'air soit respectée dans le contexte environnant (surtout vis-à-vis des riverains et de l'espace public le long de l'enclos des Fusillés où il y aura beaucoup de passage) tout en maintenant un aspect visuel et esthétique/paysager au nouveau siège de la RTBF (surtout pour les riverains de la rue colonel Bourg qui auront une vue directe sur les bâtiments principal et annexe) ;
- la présence d'un **frêne remarquable** qui bénéficie de deux statuts (arbre repris à l'inventaire scientifique des arbres remarquables et sur la liste de sauvegarde). Ce dernier est susceptible d'être impacté par l'implantation du futur bâtiment, et en particulier de son annexe logistique. Une attention particulière devra être portée à cet arbre notamment au niveau **de son système racinaire** ;
- la **suspicion de présence du lérot**, espèce d'intérêt régional strictement protégée, dans le quartier mène à la recommandation de ne pas mettre en œuvre le parking provisoire le long de l'avenue Georjin ;
- il conviendra d'améliorer l'**accessibilité des modes actifs** (piétons et cyclistes) au site de la RTBF par l'aménagement ou le réaménagement d'accès et de cheminements sécurisés, confortables et adaptés à la circulation des PMR, permettant notamment de rejoindre les pôles multimodaux de transports publics Meiser et Diamant. Par ailleurs, **l'offre en stationnement pour vélo** devra être renforcée sur le site ; les travailleurs devront disposer de 176 emplacements couverts et sécurisés avant le déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment, auxquels devront s'ajouter, une fois le chantier de construction terminé, 24 emplacements couverts supplémentaires destinés aux visiteurs ;
- l'aménagement de **toitures stockantes** et de **nœuds d'infiltration** aux abords du bâtiment permettra de **ne pas mettre en œuvre un bassin d'orage en structure** sous le bâtiment ;
- durant le chantier, **239 places** de stationnement pour voiture et moto supplémentaires aux 263 places maintenues sur le site devront être prévues. Elles seront réservées à l'usage des membres du personnel et situées dans un périmètre accessible à pied en moins de 10 minutes. En cas d'absence d'augmentation de la capacité de stationnement, on anticipe le développement de **nuisances importantes** au sein du quartier, pour les usagers actuels des espaces de stationnement, voire pour ceux des autres modes de déplacement (piétons, cyclistes principalement).
- au sein du parking sous-terrain du futur bâtiment, les besoins de la RTBF seront rencontrés en réservant **501 places** de stationnement aux véhicules des membres du personnel, aux véhicules de service ainsi qu'aux véhicules des visiteurs des fonctions administratives. Il est recommandé que les 93 places de stationnement excédentaires soient réaménagées en zones de stationnement pour vélo supplémentaires, réservées au stationnement de véhicules autres que ceux des membres du personnel (véhicules du public des émissions, véhicules de riverains ou autres usagers du quartier) ou à défaut, réaffectées à un usage autre qu'au stationnement.

### 7.3.2 Chantier (hormis le parking provisoire prévu dans le cadre du projet)

En recommandation préliminaire, pour l'ensemble des thématiques environnementales, il faudra désigner une **personne responsable** qui **coordonnera les différents chantiers en cours en même temps dans la zone Reyers** (périmètre du PAD, à titre d'exemple). En effet, l'absence de coordination à ce niveau pourrait générer des nuisances cumulées non négligeables. Cette personne pourrait être un **représentant de la RTBF/VRT** qui s'organiserait avec les autres responsables des chantiers. Ce responsable veillerait à ce que la concomitance de plusieurs chantiers, d'ampleurs différentes, se déroule dans les meilleures conditions possibles. Ce responsable aurait aussi un rôle de communication (ombudsman) vis-à-vis des riverains et de toutes autres personnes qui souhaiteraient obtenir des éléments d'informations sur les chantiers en cours. Il serait notamment en charge de diffuser des toutes-boîtes en cas, par exemple, de dérogation aux horaires légaux, à des transports exceptionnels, etc.

Moyennant le respect de la législation en vigueur<sup>85</sup> ainsi que des **recommandations de l'étude d'incidences**, le contrôle des nuisances devrait pouvoir être garanti. **Les recommandations** devront néanmoins faire l'objet de toute l'attention nécessaire, de la part du demandeur et de son(ses) entrepreneur(s), une fois celui(ceux)-ci désigné(s), afin de :

- minimiser les gênes pour les riverains ;
- ne pas entraver l'accessibilité du siège de la RTBF et des habitations voisines du site ;
- ne pas entraver la bonne marche des éventuels autres chantiers qui seraient réalisés simultanément à celui de la RTBF.

Des **mesures conservatoires d'usage** pour éviter tous risques de nuisance de tout type (trafic, poussières, pollution sonore, pollution du sol, etc.) devront être prises par l'entrepreneur qui exécutera les travaux afin de réduire, voire de supprimer, les incidences liées à l'exécution du chantier. Il s'agira de faire en sorte que le chantier soit le plus respectueux de l'environnement (par exemple, utilisation de matériaux durables, recyclage de matériaux, produits limitant la pollution de l'air, etc.).

Le demandeur devra **désigner un interlocuteur** qui sera chargé du contact avec le public. Le chargé d'étude insiste sur l'importance de mettre en place une **bonne communication et une information pro-active** des membres du personnel, des riverains, des visiteurs mais aussi des autorités, sur le déroulement des travaux durant l'ensemble des phases du chantier. Les interventions particulières qui nécessiteront des travaux de nuit, les dimanches et les jours fériés devront être annoncées aux riverains et faire l'objet de demandes de dérogations exceptionnelles.

➔ **Les recommandations formulées suite à l'étude d'incidences devront, selon le chargé d'étude, être analysées par le maître d'ouvrage et, suite à cette analyse, intégrées dans le cahier des charges du chantier et dans le contrat avec l'entreprise désignée, de manière à rendre leur application par l'entrepreneur obligatoire.**

<sup>85</sup> Le chantier devra respecter la législation en vigueur notamment le Titre III du RRU (articles non abrogés), l'arrêté chantier de juillet 2013 relatif à l'exécution de chantiers en voirie ainsi que les autres dispositions légales en vigueur consacrées au chantier (ordonnance permis d'environnement, arrêté concernant les chantiers temporaires ou mobiles, arrêté bruit de voisinage, Brudalex, etc.).