

## 5. INTERACTIONS AU NIVEAU DES RECOMMANDATIONS ET DES ALTERNATIVES/VARIANTES

### TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INTERACTIONS ENTRE LES RECOMMANDATIONS ISSUES DES DIFFÉRENTES THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES ÉTUDIÉES .....</b>	<b>4</b>
2.1	Interaction entre les recommandations convergentes (positives).....	4
2.2	Interaction entre les recommandations divergentes (négatives).....	4
2.2.1	Faune et flore vs Eaux.....	4
2.2.2	Energie vs Faune et flore/urbanisme.....	4
2.2.3	Faune/Flore vs Faune/Flore & urbanisme .....	5
2.2.4	Energie / Qualité de l'air vs Paysage / Aspect financier / Urbanisme (paysage) & Environnement sonore .....	5
<b>3</b>	<b>INTERACTIONS ENTRE LE PROJET, LES ALTERNATIVES &amp; LES VARIANTES .....</b>	<b>7</b>
3.1	Alternative zéro .....	8
3.1	Alternative « zéro + » .....	11
3.2	Alternative de localisation .....	13
3.3	Alternative d'un chantier sans parking provisoire.....	15
3.4	Variante de gestion de l'eau .....	19
3.5	Variante d'accès logistique avec un trafic de circulation traversante .....	21
3.6	Variante en énergie avec couverture ou réduction de l'enveloppe extérieure .....	23
3.7	Des variantes d'accès des véhicules .....	24
3.8	Variante sans parking provisoire, via la location de parkings proches .....	26
3.9	Variante de chantier avec moins d'impacts sur l'environnement (parking provisoire réduit, situé à un autre endroit ou configuré autrement) .....	26
<b>4</b>	<b>CONCLUSION AU NIVEAU DES INTERACTIONS .....</b>	<b>29</b>
4.1	Choix entre le projet et les alternatives/variantes.....	29
4.2	Choix entre les recommandations divergentes .....	30



# 1 AVANT-PROPOS

Les **chapitres précédents** ont réalisé une **analyse exclusivement sectorielle** des impacts du projet et des alternatives/variantes sur les **différentes thématiques environnementales** (mobilité, urbanisme et paysage, faune et flore, être humain, eaux et sol, qualité de l'air, énergie, environnement sonore, domaine social et économique, déchets, microclimat) et donc des recommandations formulées, sans tenir compte des liens éventuels inter-thématiques, voire même parfois intra-thématiques.

Le présent chapitre consiste à réaliser une **analyse intersectorielle** entre les différentes thématiques, qui permet d'avoir une **vue intégrée des incidences** et donc des **recommandations** (positives / négatives) des divers éléments du **projet sur l'Environnement**, soit : en phase d'exploitation, le futur siège de la RTBF et, en phase transitoire (chantier), le parking provisoire.

Cette analyse cherche essentiellement à dégager les **interactions négatives ou divergentes**, c'est-à-dire les recommandations qui peuvent avoir des effets positifs dans un ou plusieurs domaines d'études et négatifs dans un ou plusieurs autres. Dans ce cas de figure, **le chargé d'étude doit effectuer un arbitrage entre les recommandations en interaction** et donc choisir la recommandation qui solutionne l'incidence la plus impactante sur l'Environnement Humain, Naturel et Bâti.

Quant aux **interactions positives ou convergentes**, elles ne sont pas abordées puisqu'elles vont dans le même sens et que, parfois même, elles se complètent entre elles. Ce type d'interactions ne nécessitent donc pas d'effectuer, de la part du chargé d'étude, un choix entre l'une ou l'autre recommandation.

Dans ce chapitre, nous abordons aussi le **résultat des analyses intersectorielles des différentes alternatives/variantes** afin de pouvoir en effectuer une comparaison non seulement avec le projet faisant l'objet de la demande de permis mais également entre elles. Pour cela, il faut que les alternatives/variantes soient raisonnablement envisageables et répondent aux objectifs de base du Demandeur. Certaines alternatives du cahier des charges nous semblent d'ailleurs peu réalistes au vu des objectifs premiers du Demandeur de créer un nouveau siège de valeur architecturale/esthétique et technique en adéquation avec les critères de base du développement durable.

Enfin, ces alternatives et variantes prennent en compte les principaux éléments présents dans les différentes aires géographiques d'étude (dont le quartier). Les effets cumulés du projet avec la situation existante et d'autres projets connus ont également été pris en compte dans le cadre de cette analyse comparative.

## **2 INTERACTIONS ENTRE LES RECOMMANDATIONS ISSUES DES DIFFÉRENTES THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES ÉTUDIÉES**

### **2.1 Interaction entre les recommandations convergentes (positives)**

Comme mentionné ci-dessus, il s'agit d'une analyse qui n'apporte aucun élément complémentaire significatif permettant de nuancer le contenu de l'étude d'incidences.

Les recommandations convergentes ne font que renforcer l'utilité et la validité d'une recommandation qui survient dans plusieurs thématiques environnementales à la fois.

### **2.2 Interaction entre les recommandations divergentes (négatives)**

#### **2.2.1 Faune et flore vs Eaux**

Recommandation Flore : Gérer les abords végétalisés du futur bâtiment en lisière arbustive (haie libre côté Enclos des Fusillés). Cette végétalisation permettra d'assurer la continuité des espaces verts.

Recommandation Eaux : Mettre en place des dispositifs d'infiltration de l'eau de pluie dans les espaces verts aux abords du futur bâtiment. Ces dispositifs seront aménagés sous forme de noues.

Interaction : La végétalisation des abords n'est pas incompatible avec l'aménagement de noues d'infiltration. Il conviendra, toutefois, de s'assurer que la mise en place des haies ne constitue pas un obstacle à l'écoulement des eaux de ruissellement vers les noues.

- ➔ **Recommandation finale** : Dans le cas de la mise en place d'un dispositif d'infiltration (noues), la plantation d'une haie libre se fera entre la noue (d'une centaine de mètres) et l'Enclos des Fusillés.

#### **2.2.2 Energie vs Faune et flore/urbanisme**

Recommandation Energie : Maximiser la surface utilisée en toiture pour la pose de panneaux solaires photovoltaïques (potentiel total de 1.781 m<sup>2</sup>).

Recommandation Faune/Flore : Aménager des toitures végétalisées extensives au niveau de la toiture la plus haute du futur bâtiment (niveau toiture = niveau +8). Cette recommandation est également reprise au niveau du chapitre urbanisme.

Interaction : Il y a lieu de préciser qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre l'aménagement de toitures végétalisées extensives et la mise en place de panneaux photovoltaïques.

- ➔ **Recommandation finale** : Nous prenons le parti de favoriser l'implantation de panneaux solaires photovoltaïques pour des raisons énergétiques (gains en matière de consommation). La végétation de type *Sedum* pourrait être remplacée par des gravillons.

### 2.2.3 Faune/Flore vs Faune/Flore & urbanisme

#### Recommandation Faune/Flore :

- Mettre en place des milieux d'accueil pour la faune au niveau des toitures du bâtiment (hôtels à insectes, nichoirs, etc.).
- Mettre en place des nichoirs à destination des oiseaux cavernicoles (martinets, mésanges ou rougequeues à front blanc).

#### Recommandation Faune/Flore :

- Ne pas attirer les oiseaux via la mise en place d'éléments attractifs (nichoirs, points d'eau, etc.).

#### Recommandation Urbanisme :

- Mettre en place un contrat d'entretien afin d'assurer le bon développement de la végétation et la durabilité de cette toiture.

Interaction : Compte tenu du parti architectural du projet qui propose la mise en place de façades vitrées et de toitures vertes à différents niveaux du bâtiment, la pose de milieux d'accueil spécifique pour la faune n'est pas recommandée afin ne pas attirer les oiseaux qui risqueraient d'entrer en collision avec les façades vitrées.

- **Recommandation finale** : Nous ne retenons pas la recommandation de mettre en place des milieux d'accueil pour la faune au niveau des toitures vertes du bâtiment (en ce compris la toiture végétalisée du bâtiment annexe). De plus, pour éviter que les oiseaux n'entrent en collision avec les façades vitrées, des **mesures d'aménagements spécifiques** (choix de vitrage à faible taux de réflexion et/ou marquages opaques) sont proposées dans le chapitre « Faune & Flore ». L'entretien de la toiture via un contrat est maintenu.

### 2.2.4 Energie / Qualité de l'air vs Paysage / Aspect financier / Urbanisme (paysage) & Environnement sonore

Recommandation Energie : Pose de panneaux solaires photovoltaïques supplémentaires par rapport à ceux déjà prévus ; notamment, sur certaines toitures végétalisées.

Recommandation Air : Construire une gaine de ventilation (cheminée) qui évacuera l'air vicié des parkings et des bureaux en toiture (via l'intérieur ou l'extérieur du bâtiment principal). Cette recommandation améliorera la qualité de l'air, notamment au niveau des jardins des riverains de la rue Colonel Bourg.

Interaction : Malgré l'absence de recommandation spécifique au niveau du paysage, les recommandations « Energie » et « Air » risquent d'entraîner des impacts visuels négatifs pour les riverains de la rue Colonel Bourg. Néanmoins, par rapport à la présence de l'antenne en toiture du futur bâtiment, il nous semble que des panneaux solaires supplémentaires et le dépassement d'une cheminée de quelques mètres au-dessus de la toiture (du niveau +8) ne sont pas de nature à entraîner un impact visuel supplémentaire significatif pour les riverains de la rue Colonel Bourg.

La recommandation « Air » aura aussi un impact au niveau de l'organisation structurelle du futur bâtiment puisque la gaine traversera tout le bâtiment depuis le niveau -2 jusqu'en toiture (+8). Cette recommandation aura donc également un impact financier (surcoût non estimé à ce stade) pour le Demandeur.

→ **Recommandation finale : Nous retenons les recommandations « Energie » (voir § 2.2.2) et « Air ».** A propos de la recommandation « Air », il conviendra de veiller à la meilleure intégration possible de la gaine d'évacuation de l'air vicié (et de la cheminée qui dépassera de la toiture la plus haute) au sein du futur bâtiment. Par ailleurs, ces adaptations n'engendreront aucun impact significatif sur les conclusions du chapitre consacré à l'environnement sonore et vibratoire pour autant que la puissance acoustique (LwA) de ces sources adaptées reste inférieure à 75 dB(A), ce qui apparaît comme une valeur peu contraignante aux regards des données acoustiques trouvées dans la littérature pour la majorité des ventilateurs.

Pour rappel, 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 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 INTERACTIONS ENTRE LE PROJET<sup>1</sup>, LES ALTERNATIVES & LES VARIANTES**

Dans ce paragraphe, nous passons en revue toutes les alternatives et toutes les variantes et les comparons une à une, sous forme de tableau synthétique, avec le projet (faisant l'objet des demandes de permis et donc de la présente étude d'incidences).

Les tableaux se présentent de la façon suivante :

- (1) Première colonne : la **thématique** étudiée (urbanisme, mobilité, faune et flore, etc.),
- (2) Deuxième colonne : les **principaux constats** résultant de la comparaison de l'alternative/variante concernée avec le projet. Ces constats peuvent amener à des avis différents de la part du chargé d'étude.
- (3) Troisième colonne : l'**avis du chargé d'étude**, auteur de la présente étude d'incidences. Alors, nous avons classé ces avis de la façon suivante :
  - ✓ **Alternative/variante non retenue** : cet avis signifie que l'alternative examinée est défavorable / non significative ou encore qu'elle génère une moins-value par rapport au projet.
  - ✓ **Alternative/variante retenue** : cet avis exprime l'inverse de la précédente, soit que l'alternative examinée est plus favorable / plus significative ou encore qu'elle génère une plus-value par rapport au projet.
  - ✓ **Alternative/variante neutre / non significative** : cet avis exprime que l'alternative ne génère aucune incidence significative, qu'elle fonctionne mais nécessite parfois une intervention et/ou la prise de mesures d'amélioration.

Il y a parfois plusieurs avis pour une même thématique en fonction de l'élément concerné et/ou en fonction de la phase concernée (Chantier ou projet en cours d'exploitation).

Il convient aussi de préciser ici que les alternatives/variantes sont définies dans le cahier des charges qui est soumis, pendant 15 jours, à enquête publique. Suite à cette enquête, les membres du Comité d'Accompagnement prennent connaissance des avis émis. Ils peuvent, dès lors, ajouter une ou plusieurs autres alternatives/variantes ou encore en préciser certaines autres, etc. En outre, le chargé d'étude peut toujours proposer de nouvelles alternatives/variantes suite aux résultats de certaines de ses analyses en cours de réalisation de l'étude.

Dans le cadre de la présente étude d'incidences, mise à part une alternative et une variante qui était fort similaire et qui ont été combinée, aucune alternative ni variante n'a été ajoutée par le chargé d'étude, le cahier des charges étant déjà très détaillé en la matière.

Ci-après, nous reprenons l'analyse comparative des différentes alternatives et variantes. Pour rappel, certaines alternatives et variantes sont assez similaires. C'est pourquoi, nous avons essayé d'être le plus didactique possible d'où, parfois, certaines répétitions qui peuvent alourdir le texte.

---

<sup>1</sup> En ce compris la situation existante et les projets prévisibles.

### 3.1 Alternative zéro

Cette alternative correspond, en général, à la **situation existante**. Elle consiste à **maintenir le siège de la RTBF dans son état actuel** (non réalisation du projet). Il convient de préciser ici qu'une **partie du bâtiment actuel est en cours de démolition** suite à l'octroi d'un permis de démolition indépendant de la demande de permis faisant l'objet de la présente étude d'incidences. Cet état de fait **diminue la pertinence de cette alternative**, soit le maintien de la situation existante. En effet, dans le cadre d'un bon aménagement des lieux, il serait malvenu de maintenir en l'état un bâtiment partiellement démoli (voir Chapitre 1 « Introduction » - Dernier § : Limites de l'Etude d'incidences).

Quoi qu'il en soit, de manière générale, **cette alternative ne répond pas aux objectifs de base du Demandeur**, sans quoi il n'aurait pas introduit de demande de permis.

Cette alternative permet néanmoins de **comparer la situation projetée avec une situation où le projet n'est pas réalisé** mais où le **bâtiment actuel est partiellement démoli**.

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Urbanisme, Aménagement du territoire, Patrimoine et Paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La rénovation des bâtiments a été abandonnée « <i>au vu de l'importance de la réhabilitation et de la complexité à la mettre en œuvre tout en maintenant les bâtiments en fonctionnement</i> » → ne répond <b>pas</b> au principe de base en matière de <b>bon aménagement des lieux</b>.</li> <li>▪ L'ouverture du site en direction de la place Meiser, la création du parc ou de la place des médias, tels que prévus au <b>projet de PAD, ne pourrait se réaliser</b>.</li> <li>▪ Le maintien des bâtiments actuels serait <b>contraire</b> au projet de <b>Plan d'Aménagement Directeur MédiaPark</b> qui est en cours d'élaboration.</li> </ul>	<b>Alternative non retenue</b>
<b>Mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le maintien du <b>site</b> dans sa <b>configuration actuelle</b> n'entraînerait <b>pas de problématiques majeures</b> en matière de mobilité en situation projetée, l'ensemble des usagers des différents modes de transports pouvant actuellement accéder au site.</li> <li>▪ Cependant, l'aménagement existant ne rencontre pas les standards actuels en matière de <b>déplacements des piétons et des cyclistes</b> puisque le site reste une <b>barrière urbaine non franchissable</b> et génère des <b>problématiques de stationnement</b> sur le site (parking sauvage, etc.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Alternative neutre</b></li> <li>▪ <b>Alternative non retenue</b></li> </ul>

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
Flore et faune	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La <b>non-réalisation du parking provisoire</b> : Permet le <b>maintien de la zone boisée</b> au droit de l'emprise envisagée, avec pour principal <b>impact positif</b> la conservation d'une <b>zone d'habitat</b> pour certaines <b>espèces d'intérêt régional strictement protégées</b> (fouine et lérot).</li> <li>▪ La <b>non-réalisation du bâtiment</b> entrainerait : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>Au droit de la zone du bâtiment projeté</u> : maintien des <b>espèces exotiques invasives</b> présentes ;</li> <li>○ <u>Au droit de la zone boisée au sud de l'Enclos des Fusillés</u> : <b>maintien de la zone boisée</b> qui participe au <b>réseau écologique local et régional</b>, en offrant des <b>zones refuges</b> à de <b>nombreux animaux</b>, dont notamment certaines espèces de mammifères et d'oiseaux.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternative retenue</li> <li>▪ Alternative neutre nécessitant néanmoins la suppression/gestion des espèces invasives</li> <li>▪ Alternative retenue mais moins significative que pour le parking provisoire</li> </ul>
Domaines social et économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le <b>maintien du bâtiment actuel</b> ne permettrait <b>pas</b> à la RTBF : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de disposer « d'un <b>nouvel outil de travail performant</b> » ;</li> <li>○ d'offrir à ses « <i>collaborateurs un <b>nouvel environnement de travail.</b></i></li> </ul> </li> </ul>	Alternative non retenue
Energie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En termes de <b>consommations énergétiques</b>, les <b>impacts de la situation actuelle</b> sont très importants → Le projet conduira à une <b>amélioration énergétique significative.</b></li> </ul>	Alternative non retenue
Sol et eaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le maintien du siège de la RTBF dans son état actuel ne modifie pas la topographie du site ce qui ne génère <b>aucune conséquence négative sur l'état de contamination du sol, du sous-sol et des eaux souterraines.</b></li> <li>▪ Concernant les eaux de surface, cette alternative ne permet <b>pas</b> d'envisager les opportunités de <b>recycler les eaux de toitures</b> et <b>d'améliorer les infiltrations des eaux pluviales.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternative neutre</li> <li>▪ Alternative non retenue</li> </ul>
Environnement sonore et vibratoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les installations existantes sur le site de la RTBF sont assez peu bruyantes.</li> </ul>	Alternative neutre
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En termes de rejets de gaz de combustion des systèmes énergétiques, les impacts sur la qualité de l'air sont importants vu que la consommation énergétique est importante (voir Energie) → Le projet conduira à une amélioration énergétique.</li> <li>▪ Par contre, au niveau des rejets d'air vicié des parkings souterrains et des bureaux, la solution proposée par le projet n'est pas optimale.</li> </ul>	Alternative neutre

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
Microclimat	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le maintien de la situation existante pour les bâtiments de la RTBF permettrait de conserver l'effet « barrière » existant par rapport aux vents dominants mais aussi les problèmes d'accélération des vents rencontrés aux angles des bâtiments C – K – M – P et V.</li> <li>▪ S'agissant des ombres portées, les bâtiments actuels de la RTBF ne génèrent pas d'ombres portées sur les propriétés voisines (immeubles de la rue Colonel Bourg) mais ils en induisent sur le site-même (sur les bâtiments voisins, les espaces de circulation entre bâtiments et les zones de parking à l'est du bâtiment U/V).</li> </ul>	Alternative neutre
Etre humain	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le maintien du site dans sa configuration actuelle n'entraînerait pas de problématiques majeures en matière de sécurité.</li> <li>▪ L'aménagement existant ne rencontre pas les standards actuels en matière de déplacements des piétons, personnes à mobilité réduite et des cyclistes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternative neutre</li> <li>• Alternative non retenue</li> </ul>
Déchets	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les modalités existantes de gestion des déchets seraient maintenues. Celles-ci semblent suffisantes pour assurer un tri et un stockage acceptable des déchets → La non-réalisation du projet n'empêcherait pas la mise en place de la politique de réduction des quantités de déchets et d'amélioration du tri telle que prévue par la RTBF.</li> </ul>	Alternative neutre

**En conclusion** : l'alternative « zéro » (situation existante), soit la non réalisation du projet et donc le maintien des bâtiments actuels (en ce compris le bâtiment RTBF existant partiellement démoli) est **majoritairement non retenue ou neutre** (non significative) par rapport au projet. Les thématiques prépondérantes (Mobilité/Etre humain, Urbanisme, Air/Energie) ne la retiennent pas.

Le chapitre **Faune et Flore**, qui est aussi une thématique prépondérante, est le seul chapitre pour le **maintien de la situation actuelle** mais cela concerne essentiellement la partie du projet relative au **parking provisoire** (qui, pour rappel, se situe au sein de la zone boisée) et la **zone boisée dans son ensemble** (site RTBF / VRT).

En outre, d'un **point de vue urbanistique**, « l'alternative zéro » :

- est **contraire** au projet **de Plan d'Aménagement Directeur MédiaPark (PAD)** qui n'est pas encore approuvé (l'enquête publique a été clôturée le 30 avril 2019),
- **ne répond pas au principe de bon aménagement des lieux** vu qu'on maintiendrait un bâtiment existant partiellement démoli. Certaines mesures d'amélioration pourraient néanmoins être prises en situation existante,

De plus, **cette alternative ne répond pas aux objectifs de base du Demandeur** qui est de construire un nouveau bâtiment, mieux adapté aux exigences des médias à l'heure actuelle et à l'horizon 2030, siège de la radio-télévision nationale belge de langue francophone.

Pour rappel, le projet de nouveau siège de la RTBF consiste en un équipement public d'intérêt communautaire/service public. Il devra donc être un bâtiment spécifique répondant aux critères de durabilité, de confort et de sécurité actuels et être le plus respectueux possible de l'environnement, ce qui n'est plus le cas du siège actuel, devenu obsolète notamment en termes de développement durable.

**→ Par conséquent, l'alternative zéro n'est pas retenue.**

### 3.1 Alternative « zéro + »

Elle consiste à maintenir le siège de la RTBF dans son état actuel (non réalisation du projet), tout en y intégrant :

- Les recommandations issues de l'analyse environnementale ;
- Les nouveaux objectifs du Demandeur.

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les incidences sont identiques à celles de l'alternative zéro.</li> <li>▪ Les nouveaux objectifs du demandeur ne peuvent pas être rencontrés avec le maintien du siège de la RTBF.</li> </ul>	<b>Alternative non retenue</b>
<b>Mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les conditions d'accès au site en cas de maintien de son aménagement actuel nécessitent des améliorations notamment pour les modes actifs.</li> <li>▪ Concernant le stationnement, il est recommandé de mettre en place une politique de gestion du stationnement et de louer à des tiers des emplacements afin d'éviter les reports de stationnement en voirie du personnel. Ceux-ci sont nécessaires pour compenser la capacité de stationnement supprimée par le chantier de démolition partielle des bâtiments U et V.</li> </ul>	<b>Alternative neutre sous réserve d'amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable ainsi que sous réserve de location d'emplacements de stationnement supplémentaires à des tiers</b>
<b>Flore et faune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A l'exception des robiniers faux-acacia maintenus au sein des zones boisées qui continueraient à jouer leur rôle d'habitat pour la faune, les espèces exotiques invasives recensées seraient éradiquées dans les zones concernées.</li> <li>▪ Les interventions au niveau des zones boisées, recommandées par l'étude phytosanitaire menée par Aliwen, permettraient, par ailleurs, de sécuriser les lieux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Alternative neutre</b></li> <li>▪ <b>Alternative retenue</b></li> </ul>
<b>Domaines social et économique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Du point de vue socio-économique, étant donné, notamment, qu'aucune augmentation du nombre de travailleurs n'est attendue, cette alternative peut être considérée comme sans objet.</li> <li>▪ Il en va de même en ce qui concerne les autres retombées économiques du site.</li> </ul>	<b>Alternative non retenue</b>
<b>Energie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Au niveau énergétique, les impacts énergétiques de cette alternative sont moindres que ceux de l'alternative « Zéro », mais il est évident qu'il est impossible d'arriver à une consommation énergétique similaire à un nouveau bâtiment en faisant une rénovation du bâtiment existant.</li> </ul>	<b>Alternative non retenue</b>

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Sol et eaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'alternative zéro + implique une rénovation/optimisation du bâtiment existant qui constitue un facteur limitant.</li> <li>▪ Concernant les eaux de surface, cette alternative ne permet pas d'envisager les opportunités de recycler les eaux de toitures et d'améliorer les infiltrations des eaux pluviales.</li> </ul>	<b>Alternative non retenue</b>
<b>Environnement sonore et vibratoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les installations existantes sur le site de la RTBF sont assez peu bruyantes.</li> </ul>	<b>Alternative neutre</b>
<b>Qualité de l'air</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En termes de rejets de gaz de combustion des systèmes énergétiques, les impacts sur la qualité de l'air de cette alternative zéro sont significativement plus importants.</li> <li>▪ Le projet conduit en effet à une amélioration énergétique.</li> </ul>	<b>Alternative non retenue</b>
<b>Microclimat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les améliorations possibles concernent l'exposition aux vents.</li> <li>▪ L'installation d'aménagements permettant d'atténuer l'inconfort au vent aux angles des bâtiments de la RTBF pourrait contribuer à améliorer le confort des usagers du site.</li> </ul>	<b>Alternative neutre</b>
<b>Etre humain</b>	<p>Cette alternative présente la situation existante avec comme améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rendre l'ensemble des cheminements reliant les accès pédestres au site et l'entrée principale du bâtiment accessible aux PMR ;</li> <li>▪ Rouvrir, à l'usage des membres du personnel arrivant sur le site à pied, l'accès situé à proximité de l'enclos des Fusillés.</li> </ul>	<b>Alternative neutre</b>
<b>Déchets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La gestion des déchets menée actuellement, pourrait être améliorée avec une zone pour le stockage des déchets dangereux, inexistante en situation existante ;</li> <li>▪ La non-réalisation du projet n'empêcherait pas la mise en place de la politique de réduction des quantités de déchets et d'amélioration du tri. Ces mesures permettraient une amélioration de la situation existante en matière de déchets.</li> </ul>	<b>Alternative neutre</b>

**En conclusion** : l'alternative zéro +, soit la situation actuelle améliorée des recommandations issues de l'analyse environnementale :

- permettrait **à court terme** une meilleure gestion notamment en termes de Faune et Flore (alternative **retenue** et **neutre**), de Mobilité (alternative **neutre**) et d'Etre Humain (alternative **neutre**)
- est **contraire**, au niveau Urbanisme, au projet de **Plan d'Aménagement Directeur** qui est en cours d'élaboration (alternative **non retenue**) :
- **ne répond pas** aux **objectifs du Demandeur (voir ci-dessus « Alternative zéro »)**.

Malgré l'avis neutre du chargé d'étude à propos de cette alternative, elle n'est pas retenue car les thématiques prépondérantes (voir Alternative « zéro ») ne la retiennent pas excepté le chapitre « Faune et Flore ».

**→ Par conséquent, l'alternative zéro + n'est pas retenue.**

### 3.2 Alternative de localisation

Il s'agit d'étudier la possibilité de prévoir une implantation différente du bâtiment permettant ainsi de réduire les distances par rapport aux pôles de transports en commun.

Cette alternative envisagerait le déplacement du bâtiment existant dans le prolongement des bâtiments Silver et Diamant.

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fondamentalement, cette alternative ne répond pas aux objectifs premiers du demandeur à savoir « <i>de poursuivre sans interruption ses missions d'information, de production et de diffusion dans ses infrastructures existantes et ce pendant la durée de construction du nouveau siège</i> »<sup>2</sup> et nécessiterait la démolition des bâtiments actuels qui restent existants à l'échelle du projet.</li> <li>▪ Cette localisation serait contraire au projet de futur PAD MediaPark.</li> <li>▪ Une modification de la localisation serait contraire aux études préalables et options (invariants) pour l'aménagement du futur siège de la RTBF.</li> </ul>	<b>Alternative non retenue</b>
<b>Mobilité</b>	Sans objet.	/
<b>Flore et faune</b>	Sans objet.	/
<b>Domaines social et économique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette alternative influencerait l'économie de la RTBF car nécessiterait la démolition des bâtiments abritant les activités actuelles – ce qui ne répond pas aux objectifs premiers de la demande</li> <li>▪ Par ailleurs, le coût financier du projet ne serait pas identique puisque nécessiterait des déménagements des activités et de plus importantes démolitions.</li> <li>▪ L'activation directe vis-à-vis de la future place des Médias pourrait être impactée : en effet, le projet ne profiterait plus d'une position centrale au sein du projet Mediapark.brussels.</li> </ul>	<b>Alternative non retenue</b>
<b>Energie</b>	Sans objet.	/
<b>Sol et eaux</b>	Sans objet.	/
<b>Environnement sonore et vibratoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La réalisation du chantier à proximité du Boulevard Auguste Reyers permettrait d'atténuer les nuisances sonores prévues par le projet sur les immeubles d'habitations de la rue Colonel Bourg. Cette alternative serait donc bénéfique pour ces riverains pendant la phase de chantier.</li> <li>▪ Toutefois, en phase d'exploitation, vu les faibles impacts acoustiques du projet actuel, les nuisances acoustiques pour les riverains de la rue Colonel Bourg ne seraient pas significativement moins importantes.</li> </ul>	<b>Alternative neutre</b>

<sup>2</sup> Note explicative – demande de permis d'urbanisme, MDW / V+.

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
Qualité de l'air	Sans objet.	/
Microclimat	Sans objet.	/
Etre humain	Sans objet.	/
Déchets	Sans objet.	/

**En conclusion :**

Fondamentalement, cette alternative ne répond pas aux objectifs premiers du Demandeur.

Hormis les thématiques qui considèrent cette alternative sans objet (dont Faune et Flore et Mobilité), les 2 principales autres thématiques (urbanisme et domaine Socio-économique) ne la retiennent pas.

En outre, une modification de la localisation serait, par ailleurs, contraire aux études préalables et options (invariants) pour l'aménagement du futur siège de la RTBF en particulier et l'aménagement du MediaPark en général (PAD et son RIE en cours d'approbation).

**→ Par conséquent, l'alternative de localisation n'est pas retenue.**

### 3.3 Alternative d'un chantier sans parking provisoire

Selon notre interprétation, cette alternative envisage la réalisation du chantier du nouveau siège de la RTBF sans parking provisoire pour les membres du personnel.

Il s'agit essentiellement d'une alternative inhérente au chapitre « Mobilité ». Dans le cadre de cette alternative, 2 options peuvent être envisagées :

- Option 1 – Sur site : ne prévoir **aucune place supplémentaire** pour le personnel, pendant le chantier, en plus de celles existantes **sur le site**.
- Option 2 – Hors site : proposer des **places de parking supplémentaire** pour le personnel, pendant le chantier, **hors du site** (dans des infrastructures tierces vacantes).

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<p><b>Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage</b></p>	<p><b>La non-réalisation du parking provisoire permet d'envisager :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le maintien temporaire de la butte 3 de tir implanté le long de l'avenue Jacques Georgin ;</li> <li>▪ Le maintien temporaire du front végétal. En effet, cette zone devrait être urbanisée aux horizons 2025-2028-2032 ;</li> <li>▪ Les perspectives visuelles depuis les niveaux supérieurs des immeubles de logements de la rue Colonel Bourg (114-116 et dans une moindre mesure 110-112) seraient momentanément maintenues (en lien avec la future urbanisation de cette zone). Le cadre de vie des habitants ne serait pas modifié à court terme.</li> </ul>	<p>Alternative retenue</p>
<p><b>Mobilité</b></p>	<p><u>Option 1</u> : <b>La non-réalisation du parking provisoire</b> entrainera un déficit d'espaces de stationnement (de a minima 230 places) et des nuisances <b>sur le stationnement en voirie au sein du quartier</b>.</p> <p><u>Option 2</u> : Différentes <b>infrastructures tierces</b>, implantées à proximité du site (parkings vacants, sites inoccupés, etc.), pourraient potentiellement accueillir la demande en stationnement de la RTBF durant le chantier (au minimum <b>239 places</b> pour voitures). Leur disponibilité réelle est cependant inconnue, celles-ci étant en majorité des propriétés privées.</p>	<p>Alternative option 1 non retenue</p> <p>Alternative option 2 retenue</p>

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Flore et faune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La non-réalisation du parking provisoire, et donc le maintien de la zone boisée au droit de l'emprise envisagée, aurait pour principal impact positif la conservation d'une zone d'habitat pour certaines espèces d'intérêt régional (fouine et lérot). Cette zone constitue également un habitat pour le renard, qui est bien installé dans cette zone, et pour de nombreuses espèces d'oiseaux.</li> <li>▪ Il s'agit de l'alternative la plus favorable en matière de conservation de la faune protégée recensée au niveau de la zone boisée située dans l'emprise de la zone pressentie pour l'aménagement du parking provisoire.</li> <li>▪ De plus, le tunnel présent au sein de la zone d'implantation du parking provisoire serait, dans ce cas, maintenu et pourrait faire l'objet d'aménagement pour le rendre accueillant pour les chauves-souris.</li> </ul>	Alternative retenue
<b>Domaines social et économique</b>	<p><u>Option 1</u> : Elle entrainerait une forte pression sur le stationnement avec une rotation amoindrie et donc elle aurait un impact sur les conditions d'accès au quartier et donc sur la fréquentation des riverains.</p> <p><u>Option 2</u> : D'un point de vue social, nécessité de fournir des places au personnel pendant le chantier.</p> <p>Sur le plan purement économique, la mise en œuvre de location dans des parkings tiers entrainerait des coûts financiers non prévus pour la RTBF.</p>	Alternative option 1 non retenue  Alternative option 2 retenue
<b>Energie</b>	Sans objet.	/
<b>Sol et eaux</b>	<p>Les impacts sur le sol, sous-sol et eaux souterraines seraient réduits vu que le terrassement et la gestion des terres potentiellement contaminées (<math>\pm 14.000 \text{ m}^3</math>) prévu à l'est de la parcelle 127R6 n'aurait plus lieu.</p> <p>En ce qui concerne les eaux de surface, aucun impact significatif sur les eaux de surface n'est à signaler avec la non réalisation du parking provisoire tel que projeté.</p>	Alternative retenue
<b>Environnement sonore et vibratoire</b>	<p>Le bénéfice acoustique sans l'aménagement de ce parking provisoire restera non significatif pour ces riverains.</p> <p>Le parking provisoire prendra place dans un contexte environnemental assez aéré. Le déplacement de ce parking provisoire dans une zone plus densément urbanisée semble peu adéquat au niveau acoustique.</p>	Alternative retenue
<b>Qualité de l'air</b>	Cette alternative présente a priori des incidences moindres sur la qualité de l'air au niveau local et notamment pour les habitants de la rue Colonel Bourg.	Alternative neutre



du site pourraient faire l'objet d'une convention d'occupation précaire<sup>3</sup>, pendant le chantier. Leur disponibilité ne peut être garantie puisque dépendant de personnes tierces en situation projetée provisoire. Il conviendrait, dès lors, de parler d'alternative/option envisageable plutôt que retenue puisqu'il reste une inconnue quant à la disponibilité du nombre de places (239 places, pour rappel).

Les autres domaines d'études objectivent les impacts négatifs de l'aménagement d'un parking provisoire selon l'implantation proposée par le projet et vont donc dans le sens de la non-réalisation du parking provisoire dans la zone boisée mais pas spécifiquement de la non-réalisation d'un parking provisoire.

**→ Par conséquent, l'alternative d'un chantier sans parking provisoire / option 2 est retenue pour autant que 239 places de stationnement soient trouvées et mises à disposition du personnel dans des infrastructures tierces vacantes, pendant la durée du chantier. Sans quoi le chantier générerait des impacts significatifs sur le quartier.**

On soulignera que cette capacité est recommandée compte tenu du maintien sur le site 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, cette capacité devra être augmentée en conséquent.

**Nous émettons donc une réserve sur la faisabilité de l'option 2 car elle dépend d'infrastructures situées hors du site (de préférence à moins de 10 minutes à pied), n'appartenant pas à la RTBF et dépendant donc de tierces personnes (propriétaires des immeubles disposant de parkings à louer).**

<sup>3</sup> Les places étant liées aux surfaces de bureaux mises en location.

### 3.4 Variante de gestion de l'eau

Cette variante envisage d'améliorer l'infiltration des eaux pluviales au droit du site de la RTBF.

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage</b>	Les aménagements envisagés dans le chapitre « Sol et Eau » sont susceptibles d'améliorer la qualité paysagère des lieux, et abords du futur siège.	Variante retenue
<b>Mobilité</b>	Sans objet.	/
<b>Flore et faune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Selon la localisation de ces aménagements, des abattages et des remaniements du sol pourraient être nécessaires. Il s'agira, dans ce cas, de s'assurer qu'aucune espèce animale ne soient impactée (présence de lérot, terriers de renards).</li> <li>▪ Ce type d'aménagement permettrait de créer des zones humides sur le site et permettrait ainsi le développement d'une végétation associée de type héliophyte.</li> </ul>	Variante retenue en veillant à ce qu'aucune espèce animale ne soit impactée
<b>Domaines social et économique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sur le plan purement économique, des gains économiques sont attendus compte tenu de la suppression des BO (bassins d'orage).</li> </ul>	Variante retenue
<b>Energie</b>	Sans objet.	/
<b>Sol et eaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les impacts liés au fonctionnement et la mise en place de ces dispositifs sur le sol, sous-sol, eaux souterraines et eaux de surface s'avèrent positifs pour l'environnement puisque cela tend à diminuer au maximum les rejets d'eaux pluviales dans le réseau d'égouttage. En effet, avec ce système, la totalité des eaux de surface serait infiltrée et restituée in fine à la nappe phréatique, avec la possibilité de collecter une partie des eaux pour recyclage (urinoirs, WC, arrosage).</li> <li>▪ De plus, la mise en place d'un tel dispositif remplace tout type de système de rétention des eaux pluviales. La présence d'un bassin d'orage n'aurait donc plus lieu d'être (coût achat et de maintenance du BO supprimé). Seule la citerne serait conservée à des fins de recyclage des eaux du nouveau bâtiment.</li> </ul>	Variante retenue
<b>Environnement sonore et vibratoire</b>	Sans objet.	/
<b>Qualité de l'air</b>	Sans objet.	/
<b>Microclimat</b>	Sans objet.	/
<b>Etre humain</b>	Sans objet.	/
<b>Déchets</b>	Sans objet.	/

**En conclusion :**

Au regard des domaines pour lesquels cette variante d'amélioration de l'infiltration de l'eau pluviale dans le sol a fait l'objet d'une analyse, la **variante est retenue**.

**→ Par conséquent, cette variante de gestion des eaux pluviales est retenue.**

### 3.5 Variante d'accès logistique avec un trafic de circulation traversante

En situation projetée, le site sera doté d'un accès carrossable unique situé rue Colonel Bourg. Les véhicules de livraisons ainsi que les véhicules techniques de la RTBF emprunteront l'accès en question alors que ceux se rendant sur le site de la VRT emprunteront un accès distinct.

Afin de limiter les zones riveraines soumises aux externalités engendrées par le passage des véhicules de livraison et de réduire les aménagements relatifs à ces flux, un accès unique logistique au site pourrait être envisagé.

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette variante pourrait entraîner des traversées motorisées en intérieur d'îlot → Il en découlerait des césures au niveau des espaces publics.</li> </ul>	Variante non retenue
<b>Mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les possibilités de circulation traversante envisagées pour les véhicules de livraisons, commune à la RTBF et à la VRT, ne permettraient pas de desservir l'aire logistique de la RTBF.</li> <li>▪ La mutualisation des infrastructures d'accès logistiques impliquerait, compte tenu de la localisation des bâtiments de la RTBF et de la VRT, la traversée de l'îlot Reyers par les véhicules en question.</li> <li>▪ De plus, un accès unique augmenterait le trafic et, dès lors, les nuisances au droit de l'accès en question.</li> </ul>	Variante non retenue
<b>Flore et faune</b>	Sans objet.	/
<b>Domaines social et économique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette variante pourrait entraîner des développements de circulation qui impacteraient le confort et le cadre de vie de certains occupants/riverains (ensemble de logements de la rue Colonel Bourg).</li> <li>▪ Les véhicules traverseraient un intérieur d'îlot destiné à accueillir un futur espace public → une partie de la future place des Médias ce qui impacterait directement le modèle du futur quartier et aurait des conséquences sociales quant à sa fréquentation.</li> </ul>	Variante non retenue
<b>Energie</b>	Sans objet.	/
<b>Sol et eaux</b>	Sans objet.	/
<b>Environnement sonore et vibratoire</b>	Sans objet.	/
<b>Qualité de l'air</b>	Sans objet.	/

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Microclimat</b>	Sans objet.	/
<b>Etre humain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les véhicules traverseraient un intérieur d'îlot destiné à accueillir un futur espace public → une partie de la future place des Médias ce qui impacte directement le modèle du futur quartier et aurait des conséquences sociales quant à sa fréquentation.</li> </ul>	<b>Variante non retenue</b>
<b>Déchets</b>	Sans objet.	/

**En conclusion :**

Les thématiques pour lesquelles cette variante a été examinée **ne la retiennent pas** (Urbanisme, Mobilité/Etre humain, Domaine socio-économique).

Cette variante impacterait aussi négativement le futur Plan d'Aménagement Directeur MediaPark.

**→ Par conséquent, cette variante logistique n'est pas retenue.**

### 3.6 Variante en énergie avec couverture ou réduction de l'enveloppe extérieure

Cette variante étudie la couverture du patio et ses implications énergétiques, avec une couverture vitrée.

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage</b>	Sans objet.	
<b>Mobilité</b>	Sans objet.	/
<b>Flore et faune</b>	Risques de condensation dus à l'évapotranspiration des toitures végétalisées  Absence de précipitations qui arroseront les toitures végétalisées. D'où, envisager la mise en place d'un système d'arrosage automatique.	Variante non retenue
<b>Domaines social et économique</b>	Les coûts financiers n'ont pas été évalués mais on suppose que cette variante engendrerait des surcoûts importants pour le demandeur (toiture, système de ventilation, système d'arrosage automatique, etc)	Variante neutre
<b>Energie</b>	La mise en place de sheds au niveau des verrières en toiture (superficie de 496 m <sup>2</sup> ) permettrait de réduire les risques de surchauffe, et donc les besoins en refroidissement, tout en conservant un éclairage naturel satisfaisant. Cette solution est donc reprise dans les recommandations du chapitre énergie.  Notons que la <b>couverture totale</b> de ces verrières n'est <b>pas retenue</b> pour des raisons d'optimisation de l'éclairage naturel.	Variante retenue  Variante non retenue
<b>Sol et eaux</b>	L'eau de pluie n'arroserait plus les toitures vertes et cela ferait de l'eau de ruissellement à récupérer en plus → solution technique et financière plus chère et moins écologique.	Variante non retenue
<b>Environnement sonore et vibratoire</b>	Sans objet.	/
<b>Qualité de l'air</b>	Cette variante peut avoir une influence indirecte sur la qualité de l'air en lien avec les consommations d'énergie et les émissions de gaz de combustion. Ceci a été étudié dans le chapitre relatif à l'énergie. Notamment, la mise en place de la géothermie permet de réduire les consommations en gaz naturel de 60 % → intérêt indirect.	Variante neutre
<b>Microclimat</b>	Pas d'incidences pour le contexte extérieur mais impacts au niveau des futurs occupants et risques de surchauffes plus élevés en été. Parc contre, cela nécessiterait moins de chauffage en hiver.	Variante neutre pour l'environnement extérieur

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Etre humain</b>	Pas d'impact au niveau de l'environnement extérieur mais impacts sur les futurs occupants (moins de confort si les toitures vertes sont confinées)	Variante neutre au niveau de l'environnement extérieur
<b>Déchets</b>	Sans objet.	/

### En conclusion

Cette variante ne présente quasi aucun intérêt du point de vue de l'environnement extérieur.

En outre, cette variante n'est pas cohérente au vu du parti architectural du projet avec des toitures végétalisées à l'air libre à différents niveaux alternant avec des patios et des verrières, etc.

Elle présente un avantage, au niveau énergétique, via la mise en place de verrière pyramidale (type « shed ») plutôt que de verrière plate.

**→ Par conséquent, cette variante n'est pas retenue**

### 3.7 Des variantes d'accès des véhicules

Cette variante étudie la possibilité de modifier/adapter les accès au siège de la RTBF pour tous les transports motorisés et les modes actifs.

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des accès supplémentaires pour piétons et cyclistes, notamment avenue J. Georgin, renforceraient l'accessibilité du projet.</li> <li>▪ Ces cheminements pourraient s'inscrire dans le cadre des projets MediaPark et de l'aménagement du futur parc.</li> <li>▪ En outre, le projet permettrait de maintenir les accès depuis le boulevard Reyers ou encore la place des Carabiniers. Il y aurait donc un statu quo depuis ces endroits.</li> </ul>	<b>Variante retenue en ce qui concerne la création d'un accès supplémentaire, au niveau Georgin, MAIS uniquement pour les modes actifs</b>
<b>Mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des accès supplémentaires pour piétons et cyclistes, notamment avenue Georgin, renforceraient l'accessibilité du projet.</li> <li>▪ Aucun accès supplémentaire pour véhicules motorisés n'est recommandé.</li> </ul>	
<b>Flore et faune</b>	Sans objet.	/
<b>Domaines social et économique</b>	Sans objet.	/
<b>Energie</b>	Sans objet.	/
<b>Sol et eaux</b>	Sans objet.	/
<b>Environnement sonore et vibratoire</b>	Sans objet.	/
<b>Qualité de l'air</b>	Sans objet.	/
<b>Microclimat</b>	Sans objet.	/
<b>Etre humain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des accès supplémentaires pour piétons et cyclistes, notamment avenue Georgin, renforceraient l'accessibilité du projet.</li> <li>▪ Aucun accès supplémentaire pour véhicules motorisés n'est recommandé.</li> </ul>	<b>Idem supra</b>
<b>Déchets</b>	Sans objet.	/

#### En conclusion :

Cette variante est retenue pour la proposition d'accès avenue Jacques Georgin pour les modes actifs. Aucun autre accès supplémentaire n'est retenu que ce soit pour les transports motorisés et les modes actifs.

➔ **Par conséquent, cette proposition d'accès supplémentaire n'est retenue qu'au niveau de l'avenue J. Georgin et ce pour les seuls modes actifs.**

### 3.8 Variante sans parking provisoire, via la location de parkings proches

Cette variante a été fusionnée et analysée avec l'alternative d'un chantier sans parking provisoire via la location d'emplacements dans des parkings appartenant à des tiers à proximité du site (en fonction des disponibilités en la matière).

Pour rappel, **cette alternative a été retenue** (option 2) : voir § 3.3.

### 3.9 Variante de chantier avec moins d'impacts sur l'environnement (parking provisoire réduit, situé à un autre endroit ou configuré autrement)

Cette variante recoupe partiellement la précédente pour ce qui est du choix de localisation partielle du parking. Cette variante concerne aussi les options suivantes :

- 1- Le parking provisoire se réalise **sur le site** (au droit de la zone projetée) mais **avec une capacité réduite** (moins de 289 places) → **soit 239 places**. Cette variante correspond à l'alternative d'un chantier sans parking provisoire à l'endroit projetée SAUF que le parking serait réduit de 50 places. Nous renvoyons le lecteur à la conclusion relative à cette alternative – Option 1 (voir § 3.3.). Cette option est néanmoins passée en revue dans le tableau ci-dessous.
- 2- Le parking se fait **dans sa capacité totale** (289 places) mais **ailleurs dans le périmètre du PAD pour** :
  - a) Une **implantation contrastée** par rapport à la localisation projetée **sur le domaine de la RTBF** ;
  - b) **Mutualisation avec la VRT** dans le cadre de leur projet (donc implantation hors du domaine de la RTBF).

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<p><b>Urbanisme, aménagement du territoire, patrimoine et paysage</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une réduction de la capacité du parking devrait permettre de diminuer la superficie au sol couverte par cette infrastructure → gain de l'ordre de 2.050 m<sup>2</sup> ; ce qui représenterait un peu moins d'un tiers de sa superficie initiale (6.640 m<sup>2</sup>).</li> </ul> <p>Il en découlerait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ une diminution de la zone nivelée → une partie des vestiges de buttes de tir serait éventuellement temporairement maintenue.</li> </ul> <p>Nuançons notre propos puisque :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les travaux de terrassement nécessiteront une pente naturelle des terres. Il en découlerait un impact sur la butte 3 ;</li> <li>- les accès s'effectueraient uniquement depuis une entrée/sortie. Il en découlerait certainement des conflits entre les véhicules motorisés et les piétons (accès au siège de la RTBF) ;</li> <li>- un sentiment d'insécurité pourrait naître compte tenu de la localisation du parking au sein d'une zone boisée et en retrait par rapport à la voirie.</li> </ul>	<p>/</p>

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
	<p>La mutualisation des parkings provisoires projetés</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'analyse de cette variante est limitée en urbanisme et paysage puisqu'elle doit être précisée en termes d'implantation et de technique mise en œuvre. Il s'agirait d'une infrastructure mutualisée, regroupant les 3 parkings provisoires de la VRT et celui de la RTBF.</li> </ul>	
<b>Mobilité</b>	<p>Compte tenu du potentiel de report modal des membres du personnel usagers du parking identifié dans le cadre de la présente étude, une <b>réduction de la capacité du parking provisoire de 50 emplacements</b> est possible par rapport à la capacité envisagée dans le cadre du projet.</p> <p>La mutualisation des parkings provisoires de la VRT et de la RTBF peut être envisagée du point de vue de la mobilité sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de prévoir une capacité de 239 places pour voiture à l'attention des usagers de la RTBF ;</li> <li>- de mutualiser l'infrastructure sans mutualiser l'usage. Les espaces de stationnement de la RTBF seront dès lors réservés au stationnement de ses usagers.</li> </ul>	<b>Variante retenue</b>
<b>Flore et faune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Le parking se réalise sur le site (au droit de la zone projetée pour l'aménagement du parking) envisagé mais avec une capacité réduite.</b></li> </ul> <p>Cette variante est plus favorable du point de vue de la conservation de la nature mais implique toutefois la suppression d'une grande partie de la zone boisée (destruction et fragmentation de l'habitat) et l'apparition d'une pression anthropique (perturbations sonores, perturbations par la lumière, présence humaine) → non retenu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>La mutualisation des parkings provisoires projetés</b></li> </ul> <p>Cette variante permet la réduction de l'effet cumulatif résultant de l'aménagement de plusieurs parkings.</p>	<b>Variante non retenue</b>
<b>Domaines social et économique</b>	<p>Une réduction d'environ 82 places pourrait être envisagée au sein du parking provisoire. Cependant, elle serait conditionnée à l'aboutissement des objectifs de report modal fixés dans le cadre du PDE 2017-2020 de la RTBF, avant le début des travaux de construction du futur bâtiment.</p>	<b>Variante retenue sous conditions</b>
<b>Energie</b>	Sans objet.	/
<b>Sol et eaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avec la réduction de la superficie du parking provisoire, le volume de terres à terrasser serait moindre.</li> <li>▪ Les impacts sur le sol, sous-sol et eaux souterraines seraient donc diminués proportionnellement à la réduction du volume de terres excavées à gérer.</li> </ul>	<b>Variante retenue sous conditions de la réalisation d'une étude de reconnaissance de l'état du sol</b>

(1) Thématique	(2) Principaux constats	(3) Avis du CDE
<b>Environnement sonore et vibratoire</b>	Le parking provisoire pourrait être davantage éloigné des immeubles d'habitations de la rue Colonel Bourg afin de réduire l'impact acoustique de ce projet.	<b>Variante retenue si éloignée des habitations</b>
<b>Qualité de l'air</b>	Sans objet.	/
<b>Microclimat</b>	Sans objet.	/
<b>Etre humain</b>	Une variante de chantier avec moins d'impacts sur l'environnement est notamment examinée au chapitre « Sol » où la perspective de réserver des terres sur site est examinée.  Elle se traduirait par une réduction plus ou moins importante du charroi devant évacuer les terres de déblais et, par conséquent, une <b>réduction du risque de conflits</b> au droit de l'accès des véhicules de chantier qui est envisagé depuis l'enclos des Fusillés.	<b>Variante retenue</b>
<b>Déchets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'aménagement d'un parking provisoire de capacité plus réduite permettrait de réduire la superficie de zone boisée à supprimer et donc de réduire la quantité de déchets verts générée.</li> <li>▪ Une éventuelle mutualisation à un autre endroit du parking n'entraînerait a priori pas d'impact en matière de déchets si elle concerne une zone minéralisée (sans végétation).</li> </ul>	<b>Variante retenue</b>

**En conclusion :**

Il faut un parking de **239 places**, pour le personnel, pendant le chantier → le report modal prévu dans le PDE se mettra donc tout doucement en place. En effet, la RTBF est occupée à mettre en place sa politique de stationnement pour le personnel.

La mutualisation des parkings est aussi envisageable car :

- Cela éviterait de toucher à la zone boisée existante au niveau du site de la RTBF,
- Cela coûterait moins cher pour la VRT et la RTBF, d'autant plus que, sur le site de la VRT, des sites potentiels déjà déboisés sont disponibles pour créer un parking en structure temporaire (il peut être revendu à la fin de son utilisation).

→ **Par conséquent, la variante de mutualisation du parking provisoire (239 places), pendant les chantiers de la VRT et de la RTBF, est retenue mais sous réserve d'un accord à trouver entre la RTBF et la VRT.**

## 4 CONCLUSION AU NIVEAU DES INTERACTIONS

Cette conclusion reprend le choix final entre :

- D'une part, **le projet, les différentes alternatives et variantes**<sup>4</sup>.
- D'autre part, les **recommandations divergentes**, soit après passage par le filtre des interactions,

### 4.1 Choix entre le projet et les alternatives/variantes

Au vu de ce qui précède, 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 :

- Soit être trouvées dans des **infrastructures tierces vacantes** sous réserve de disponibilité et d'accord avec un tiers intervenant (cf. alternative d'un chantier sans parking provisoire - voir § 3.3) ;
- Soit être trouvées via la **mutualisation des parkings pendant les 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 (cf. variante d'un chantier avec moins d'impact sur l'environnement – voir § 3.9).

Nous ne retiendrons, par conséquent, que les **recommandations se justifiant dans le cadre de cette alternative optimale** vis-à-vis de l'Environnement.

→ Moyennant la prise en compte de nos recommandations, cette alternative optimale correspondra, selon le chargé d'étude, au futur **projet amendé présentant la meilleure opportunité environnementale**.

<sup>4</sup> Comme mentionné dans les limites de l'étude (voir chapitre 1 « Introduction »), il se peut que des alternatives ou variantes correspondent à des recommandations et vice versa.

## 4.2 Choix entre les recommandations divergentes

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, **maximaliser 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 oïseaux** qui seraient incités à se rendre sur les toitures vertes du bâtiment. Des **aménagements spécifiques** (choix de vitrage à faible taux de réflexion et/ou marquages opaques) peuvent être mis en œuvre afin de pallier à ce risque.
4. Au niveau HVAC, 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)<sup>5</sup>. 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.

---

<sup>5</sup> Sauf si le Demandeur venait à présenter une solution de qualité similaire dans le cadre de l'amendement de son projet.