

## 3.2. MOBILITÉ

### TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
1.1	Aire d'étude	9
1.2	Cahier des charges	9
1.3	Méthodologie	9
1.4	Références	9
<b>2</b>	<b>SITUATION EXISTANTE</b>	<b>10</b>
2.1	Situation existante de droit	10
2.1.1	Le plan Iris II	10
2.1.2	Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)	10
2.1.2.1	Titre IV : Accessibilité des bâtiments pour les Personnes à Mobilité Réduite	10
2.1.2.2	Titre VII : La voirie, ses accès et ses abords	11
2.1.2.3	Titre VIII : Les normes de stationnement en dehors de la voie publique	11
2.1.3	Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD)	13
2.1.4	Contrat de gestion STIB	14
2.1.5	Plan Communal de Mobilité de la commune de Schaerbeek	14
2.1.6	Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS)	14
2.2	Projets connus	16
2.2.1	Aux abords du site	16
2.2.1.1	Rénovation des tunnels Reyers	16
2.2.1.2	Projet de tunnel pour tram Meiser	16
2.2.1.3	Projet Masterplan Parkway E40	16
2.2.1.4	Requalification urbaine du boulevard Reyers	17
2.2.1.5	Regionet Leuven – De Lijn	18
2.2.1.6	Projets de modification de la desserte – STIB	18
2.2.2	Au sein du site	19
2.2.2.1	Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) 2017-2020	19
2.2.2.2	Projet VRT	20
2.2.2.3	Projet Mediapark Brussels (« pôle média »)	20
2.3	Situation existante de fait	22
2.3.1	Avant-propos	22
2.3.2	Caractéristiques de la demande en déplacements	22
2.3.2.1	Membres du personnel	22
2.3.2.2	Visiteurs	24
2.3.2.3	Livraisons & véhicules de service	26
2.3.2.4	Synthèse	27

2.3.3	Accessibilité du site et de ses abords pour les modes actifs .....	27
2.3.3.1	Offre à destination des piétons.....	27
2.3.3.2	Offre à destination des cyclistes.....	31
2.3.4	Accessibilité du site et de ses abords en transports en commun .....	35
2.3.4.1	Type de services.....	35
2.3.4.2	Desserte territoriale de l'aire d'étude.....	36
2.3.4.3	Fréquence de passage.....	36
2.3.4.4	Accès au site depuis les arrêts de transports en commun.....	38
2.3.5	Accessibilité du site en véhicules motorisés .....	40
2.3.5.1	Conditions de circulation aux abords du site.....	40
2.3.5.2	Organisation des accès motorisés au site.....	42
2.3.5.3	Organisation de la circulation sur le site.....	43
2.3.6	Accessibilité du site pour les véhicules de livraisons & les véhicules techniques .....	44
2.3.6.1	Sur le site.....	45
2.3.6.2	Accès au site .....	45
2.3.6.3	Aux abords du site.....	46
2.3.7	Accessibilité du site pour les services d'intervention.....	46
2.3.8	Stationnement des véhicules motorisés.....	47
2.3.8.1	Aux abords du site en voirie.....	47
2.3.8.2	Aux abords du site hors voirie .....	50
2.3.8.3	Sur le site.....	51
<b>3</b>	<b>SITUATION PROJÉTÉE ET ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET.....</b>	<b>57</b>
<b>3.1</b>	<b>Avant-propos.....</b>	<b>57</b>
<b>3.2</b>	<b>Demande en déplacements.....</b>	<b>57</b>
<b>3.3</b>	<b>Accessibilité du projet et de ses abords pour les modes actifs.....</b>	<b>58</b>
3.3.1	Accessibilité piétonne .....	58
3.3.1.1	En situation projetée transitoire .....	58
3.3.1.2	En situation projetée définitive.....	58
3.3.2	Accessibilité cycliste .....	60
3.3.2.1	En situation projetée transitoire .....	60
3.3.2.2	En situation projetée définitive.....	61
<b>3.4</b>	<b>Accessibilité du projet et de ses abords en transports en commun.....</b>	<b>67</b>
3.4.1	En situation projetée transitoire .....	67
3.4.2	En situation projetée définitive.....	67
3.4.2.1	Desserte du site.....	67
3.4.2.2	Accès au site depuis les arrêts de transport en commun.....	68
<b>3.5</b>	<b>Accessibilité du projet en véhicules motorisés.....</b>	<b>69</b>
3.5.1	En situation projetée transitoire .....	69
3.5.2	En situation projetée .....	71
<b>3.6</b>	<b>Accessibilité du projet pour les véhicules de livraisons &amp; les véhicules techniques... 73</b>	<b>73</b>
3.6.1	En situation projetée transitoire .....	73
3.6.2	En situation projetée définitive.....	73

<b>3.7</b>	<b>Accessibilité du site pour les services d'intervention</b> .....	<b>74</b>
3.7.1	En situation projetée transitoire .....	74
3.7.2	En situation projetée définitive.....	74
<b>3.8</b>	<b>Stationnement des véhicules motorisés</b> .....	<b>76</b>
3.8.1	Offre de stationnement .....	76
3.8.1.1	<i>En situation projetée transitoire</i> .....	76
3.8.1.2	<i>En situation projetée définitive</i> .....	78
3.8.2	Demande en stationnement .....	83
3.8.2.1	<i>Demande en stationnement des membres du personnel</i> .....	83
3.8.2.2	<i>Demande en stationnement des véhicules de livraisons et des véhicules techniques</i> 89	
3.8.2.3	<i>Demande en stationnement du fait des visiteurs</i> .....	89
3.8.3	Adéquation de l'offre en stationnement au regard de la demande .....	90
<b>4</b>	<b>ANALYSE DES INCIDENCES DES ALTERNATIVES &amp; VARIANTES</b> .....	<b>93</b>
4.1	Alternative « zéro » .....	93
4.2	Alternatives « zéro+ » .....	93
4.3	Alternative de localisation .....	94
4.4	Alternative d'un chantier sans parking provisoire .....	94
4.4.1	Absence de création d'un parking provisoire sur site.....	95
4.4.2	Utilisation d'un parking tiers vacant .....	96
4.5	Variante de gestion de l'eau .....	100
4.6	Variante d'accès logistique avec un trafic de circulation traversante .....	100
4.7	Variante en énergie avec couverture ou réduction de l'enveloppe extérieure.....	100
4.8	Variante d'accès des véhicules .....	101
4.9	Variante sans parking provisoire, via la location de parkings proches.....	102
4.10	Variante de chantier avec moins d'impacts sur l'environnement (parking provisoire réduit, situé sur un autre endroit ou configuré autrement).....	102
4.10.1	Réduction de la capacité du parking provisoire.....	102
4.10.2	Aménagement du parking provisoire à un autre endroit au sein de l'îlot .....	103
<b>5</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>104</b>
5.1	Demande en déplacements et politique de déplacement d'entreprise .....	104
5.2	Accessibilité piétonne .....	104
5.2.1	Situation projetée transitoire .....	104
5.2.2	Situation projetée définitive .....	104
5.3	Accessibilité cyclable .....	105
5.3.1	Situation projetée transitoire .....	105
5.3.2	Situation projetée définitive .....	106
5.4	Accessibilité du projet et de ses abords en transports en commun.....	112
5.5	Accessibilité du projet en véhicules motorisés.....	112
5.6	Accessibilité du projet pour les véhicules de livraisons & les véhicules techniques. 112	
5.7	Accessibilité du site pour les services d'intervention .....	113
5.8	Stationnement des véhicules motorisés .....	113

5.8.1	Situation projetée transitoire .....	113
5.8.2	Situation projetée définitive .....	115
<b>6</b>	<b>SYNTHÈSE .....</b>	<b>119</b>
6.1	Situation projetée transitoire .....	119
6.2	Situation projetée définitive .....	122
<b>7</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>129</b>
<b>8</b>	<b>ANNEXES .....</b>	<b>131</b>
8.1	Politique de gestion du stationnement.....	131

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1 : Zones d'accessibilité indicative .....	13
Figure 2 : Plan de localisation des interventions .....	16
Figure 3 : Projet Masterplan Parkway .....	17
Figure 4 : Ambition pour le Mediapark Brussels « <i>Un parc programmé actif et connecteur</i> » .....	21
Figure 5 : Accès piétons : Localisation & arrêt de transports en commun .....	30
Figure 6 : Accès cyclables : Localisation .....	33
Figure 7 : Conditions de circulations aux abords du site .....	41
Figure 8 : Accès des usagers motorisés : Localisation .....	42
Figure 9 : Circulation motorisée et zones de stationnement au sein du site .....	44
Figure 10 : Accès au site et aux zones de stationnement des véhicules techniques et de livraisons ..	45
Figure 11 : Gestion du stationnement en voirie (Source : site de la commune de Schaerbeek) .....	48
Figure 12 : Tarif d'achat d'une carte communale de stationnement pour professionnels .....	48
Figure 13 : Occupation du stationnement de jour .....	49
Figure 14 : Occupation du stationnement de nuit .....	50
Figure 15 : Localisation des parkings RTBF .....	52
Figure 16 : Localisation des places de stationnement visiteurs aménagés au niveau de l'accès 1 Rue Colonel Bourg .....	53
Figure 17 : Comparaison de la capacité de stationnement existante de droit et de celle existante de fait .....	56
Figure 18 : Accès piétons au bâtiment .....	59
Figure 19 : Accès à la zone de stationnement vélos à destination du personnel .....	62
Figure 20 : Zone de stationnement vélos à destination des visiteurs .....	64
Figure 21 : Organisation du stationnement sur le site en situation projetée transitoire .....	70
Figure 22 : Organisation du stationnement sur le site en situation projetée définitive .....	72
Figure 23 : Itinéraire d'accès aux bâtiments des services d'intervention en situation projetée transitoire .....	74
Figure 24: Accès au futur bâtiment des services d'intervention en situation projetée définitive .....	75
Figure 25 : Organisation du stationnement sur le site en situation projetée transitoire .....	76
Figure 26 : Organisation du stationnement sur le site en situation projetée définitive .....	79
Figure 27 : Contrôle d'accès aux zones de stationnement en situation projetée définitive – Niveau -1	80
Figure 28 : Localisation des places de stationnement PMR au niveau -1 du parking .....	81
Figure 29 : Localisation des places de stationnement PMR aux niveaux -2 et -3 du parking .....	82
Figure 30 : Évaluation du potentiel de changement modal des membres du personnel usagers du parking sur base de la localisation du domicile .....	87
Figure 31 : Localisation des parkings ou sites tiers pouvant potentiellement accueillir la demande en stationnement des membres du personnel de la RTBF en situation projetée transitoire à proximité du site .....	99
Figure 32 : Localisation des parkings de la RTBF maintenus sur le site en situation projetée transitoire ainsi que des parkings provisoires de la VRT et de la RTBF .....	103
Figure 33 : Accès piéton & cyclable supplémentaire recommandé .....	105
Figure 34 : Principe d'aménagement proposé de la zone de stationnement destinée aux membres du personnel cyclistes .....	107
Figure 35 : Principe d'aménagement d'emplacements de stationnement pour vélo au sein de places de stationnement pour voiture .....	108
Figure 36 : Capacité potentielle de la zone de stationnement pour vélo aménageable au niveau -1 du parking .....	109
Figure 37 : Possibilités de localisation des places pour deux roues de service .....	110
Figure 38 : Accessibilité des véhicules des services d'intervention recommandée en situation projetée définitive .....	113
Figure 39 : Zone de chargement et déchargement des visiteurs pour cars et taxis recommandées .	118

## PHOTOS

Photo 1 : Parking provisoire rue Colonel Bourg .....	51
Photo 2 : Parking de "dissuasion" à la fin de l'E40.....	51
Photo 3 : Parking provisoire rue Colonel Bourg .....	97
Photo 4 : Parking de "dissuasion" à la fin de l'E40.....	97

## TABLEAUX

Tableau 1 : Objectifs modaux 2020 – Déplacements domicile-travail & professionnels.....	19
Tableau 2 : Mode de déplacement principal des membres du personnel pour leurs déplacements domicile-travail.....	23
Tableau 3 : Nombre de déplacements professionnels réalisés par jour selon le mode.....	24
Tableau 4 : Mode de déplacement des visiteurs.....	25
Tableau 5 : Mode principal utilisé pour les déplacements en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale .....	26
Tableau 6 : Nombre de mouvements induits par jour par la RTBF selon le type de mode de transport & le motif de déplacement .....	27
Tableau 7 : Caractéristiques des cheminements entre les arrêts de transports collectifs et les accès au site .....	28
Tableau 8 : Accès piétons - Dispositif de contrôle d'accès et usage .....	30
Tableau 9 : Station Villo ! situées au sein de l'aire d'étude .....	32
Tableau 10 : Accès cyclables - Dispositif de contrôle d'accès et usage .....	33
Tableau 11 : Zone de stationnement pour cyclistes.....	34
Tableau 12 : Adéquation de l'offre en stationnement pour vélo en situation existante au regard de la demande.....	34
Tableau 13 : Fréquence de passage des lignes de transports en commun desservant l'aire d'étude20F .....	38
Tableau 14 : Caractéristiques des itinéraires d'accès aux services de transports en commun.....	39
Tableau 15 : Estimation des flux de circulation routière induit par la RTBF aux heures de pointes .....	40
Tableau 16 : Accès des usagers motorisés : Dispositif de contrôle d'accès et usage.....	42
Tableau 17 : Estimation des flux de circulation routière induit par la RTBF aux heures de pointes selon les accès.....	43
Tableau 18 : Accès des véhicules de livraisons.....	45
Tableau 19 : Capacité de stationnement en situation existante selon l'usage.....	52
Tableau 20 : Taux d'occupation des parkings en 2015 selon la période de la journée par l'ensemble des usagers .....	54
Tableau 21 : Demande en stationnement en situation existante considérée dans le cadre de l'analyse .....	54
Tableau 22 : Demande en stationnement en situation existante selon la demande considérée dans le cadre de l'analyse.....	55
Tableau 23 : Nombre de mouvements induits par jour par la RTBF selon le type de mode de transport & le motif de déplacement en situation projetée .....	57
Tableau 24 : Accès piétons : Usage en situation existante et en situation projetée définitive .....	59
Tableau 25 : Croissance linéaire du nombre de cyclistes usagers du site, entre 2017 et 2020, sur base des objectifs de report modal fixés dans le cadre du PDE 2017-2020 .....	60
Tableau 26 : Dimensions relatives à l'aménagement du local de stationnement vélo.....	63
Tableau 27 : Capacité de stationnement vélo en situation existante et en situation projetée définitive.....	64
Tableau 28 : Capacité des zones de stationnement pour vélo en situation projetée définitive - Comparaison des prescrits réglementaires.....	66
Tableau 29 : Caractéristiques des itinéraires d'accès aux services de transports en commun en situation existante et en situation projetée .....	69
Tableau 30 : Accès des usagers motorisés : Dispositif de contrôle d'accès et usage en situation projetée transitoire .....	70
Tableau 31 : Estimation des flux de circulation routière induit par le parking provisoire aux heures de pointes .....	71
Tableau 32 : Capacité de stationnement en situation projetée transitoire selon la localisation.....	77
Tableau 33 : Capacité de stationnement en situation projetée transitoire selon l'usage .....	78

Tableau 34 : Capacité de stationnement en situation projetée définitive selon la localisation .....	80
Tableau 35 : Capacité de stationnement en situation projetée définitive selon l'usage.....	83
Tableau 36 : Demande en stationnement totale anticipée sur le site compte tenu de la répartition modale des membres du personnel identifiée dans le cadre de l'enquête mobilité 2017.....	90
Tableau 37 : Demande en stationnement totale anticipée sur le site compte tenu du potentiel de report modal des membres du personnel identifié.....	90
Tableau 38 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés en situation projetée transitoire et définitive au regard de la demande existante selon l'enquête mobilité 2017 .....	91
Tableau 39 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés en situation projetée transitoire et définitive au regard de la demande découlant du potentiel de report modal des membres du personnel identifié .....	92
Tableau 40 : Comparaison des capacités de stationnement selon l'usage en situation projetée transitoire avec ou sans parking provisoire .....	94
Tableau 41 : Adéquation de l'offre et de la demande en stationnement pour véhicules motorisés du personnel en situation projetée transitoire en cas de non réalisation du parking provisoire .....	95
Tableau 42 : Avantages et inconvénients d'une navette.....	96
Tableau 43 : Capacité de stationnement pour vélo recommandée en situation projetée définitive....	107
Tableau 44 : Capacité de stationnement du parking en sous-sol recommandée pour répondre aux besoins des membres du personnel et des véhicules de service .....	115



# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Aire d'étude

En ce qui concerne les différents modes de transport, l'aire géographique d'étude est délimitée par *le boulevard Auguste Reyers, la Chaussée de Louvain et le rond-point Meiser, l'avenue des Anciens Combattants, la rue Hugo Verriest, la rue Colonel Bourg, l'avenue Léon Grosjean, l'avenue des Constellations ainsi que l'avenue Roodebeek*<sup>1</sup>.

*En ce qui concerne le stationnement, l'aire géographique est délimitée par l'avenue Auguste Reyers, la chaussée de Louvain, l'avenue GeorGIN et la chaussée de Roodebeek.*

## 1.2 Cahier des charges

Voir « Cahier des charges », page 16/32 (§ 4.7).

## 1.3 Méthodologie

L'analyse de la situation existante s'est basée sur les éléments suivants :

- La **demande en transport** a été évaluée :
  - o Pour les **déplacements induits par la RTBF**, sur base de l'enquête mobilité réalisée en 2017 par la RTBF, dans le cadre de l'élaboration de son Plan de Déplacements d'Entreprise 2017-2020 ;
  - o Pour les déplacements externes au site, sur base des données existantes avant le début des travaux de démolition du viaduc Reyers, en octobre 2015, et de réfection du tunnel Reyers, en janvier 2018.
- L'**offre de transport** a été analysée :
  - o En ce qui concerne **les modes actifs et les transports en commun**, en tenant compte des infrastructures existantes en 2018 au sein du périmètre d'étude, proposée par les différents acteurs publics ainsi que sur l'offre actuellement disponible au sein du site ;
  - o En ce qui concerne **les modes motorisés**, en tenant compte des infrastructures telles qu'existantes avant le début des travaux de réfection du tunnel Reyers, en janvier 2018.

## 1.4 Références

- Plan de Déplacements d'Entreprise de la RTBF 2017-2020, RTBF, 2017
- Plan Bus, STIB, 2018 [en ligne], ref. internet : <http://www.planbusstib.be/>
- STIB.be
- SNCB.be
- DeLijn.be

<sup>1</sup> Source : Cahier de charges définitif approuvé par le comité d'accompagnement du 25/06/2018 – Cdc RTBF2.0\_stc.docx

## 2 **SITUATION EXISTANTE**

### 2.1 **Situation existante de droit**

#### 2.1.1 **Le plan Iris II**

Le Plan Iris 2 est un plan stratégique qui reprend les principales orientations concernant la mobilité en région bruxelloise à l'horizon 2015-2020. Il vise à éviter la congestion de la capitale.

Avec pour objectif une réduction du trafic automobile de 20% entre 2001 et 2018, le plan IRIS 2 définit les orientations concernant la mobilité en région bruxelloise à l'horizon 2015-2020.

Son projet repose sur un ensemble de mesures destinées à promouvoir la mobilité alternative (vélos, TC, déplacements pédestre, etc.) et se décline en 9 priorités :

- « favoriser les modes actifs, vélo et marche sur les petites distances ;
- promouvoir l'usage des transports publics ;
- proposer un système routier hiérarchisé au profit des modes alternatifs à la voiture ;
- encourager une utilisation rationnelle de la voiture, en favorisant des usages innovants comme la voiture partagée ou le taxi collectif ;
- appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice, véritablement au service de la mobilité régionale ;
- planifier conjointement mobilité et aménagement du territoire, délivrer une information moderne et en temps réel sur la mobilité, pour assister tous les usagers dans leurs déplacements quotidiens ;
- optimiser la logistique et la distribution des marchandises, au coeur du développement économique régional ;
- améliorer la gouvernance, pour offrir au Plan IRIS 2 les conditions indispensables à son succès. »

#### 2.1.2 **Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)**

Les titres et articles du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) repris ci-après sont examinés dans le cadre du présent chapitre.

##### 2.1.2.1 **Titre IV : Accessibilité des bâtiments pour les Personnes à Mobilité Réduite**

L'article 7 du chapitre 3 du titre IV du RRU prescrit :

- Le nombre de places de parking réservées à l'usage des PMR au sein des parkings. Celui-ci s'élève au minimum à 2 emplacements et à au moins un emplacement supplémentaire par tranche de 50 emplacements ;
- L'aménagement de ces places de stationnement sur une surface non-meuble, à proximité des accès au bâtiment desservi par le parking considéré ;
- Des places d'une largeur de minimum 3,3 mètres dans le cas de stationnement en épis et d'une longueur de minimum 6 mètres dans le cas de stationnement longitudinal ;
- La possibilité pour les PMR de s'annoncer visuellement et oralement en cas de parking à accès contrôlé.

### 2.1.2.2 Titre VII : La voirie, ses accès et ses abords

La **section 2** du titre VII définit les prescriptions d'aménagement relatives aux déplacements des piétons : voies de circulations piétonnes, traversées piétonnes et trottoirs en saillie.

La **section 3** du titre VII définit celles relatives aux déplacements des cyclistes : piste cyclable, sas et zones avancées aux carrefours et zones de stationnement.

### 2.1.2.3 Titre VIII : Les normes de stationnement en dehors de la voie publique

Le site de la RTBF est affecté à un **équipement d'intérêt collectif et de services publics**. Cependant, étant donné l'existence de fonctions administratives de bureau au sein du siège, support de la production audio-visuelle de la RTBF, il peut être considéré que l'immeuble abrite des fonctions mixtes. Dans ce cas, le RRU précise que « *les emplacements autorisés sont calculés au prorata des affectations qu'elles contiennent* ».

Dès lors, les dispositions relatives aux **chapitres 4 et 5** s'appliquent concernant les capacités des zones de stationnement destinées aux véhicules motorisés, en ce compris les scooters et motos, d'une part et aux vélos d'autre part.

Selon les informations communiquées, le projet comportera 7 326,76 m<sup>2</sup> de surfaces hors sol assimilables à des bureaux, le reste, soit 30 757,24 m<sup>2</sup>, étant affecté aux fonctions de service public de la RTBF.

Pour les **surfaces affectées aux fonctions de service public**, l'article 15 stipule que le nombre d'emplacements autorisé pour véhicules motorisés est déterminé sur base d'une proposition motivée du Demandeur.

L'article 17 précise que le nombre d'emplacements pour vélos à prévoir est également déterminé sur base d'une proposition motivée du Demandeur.

Le nombre d'emplacements de stationnement autorisé pour les véhicules motorisés ainsi que pour les vélos dans le cadre du projet est fixé **sur base d'une proposition motivée du Demandeur en ce qui concerne les surfaces affectées aux fonctions de service public**.

Pour les **surfaces affectées aux bureaux**, l'article 11 détaille le principe de définition du nombre de places de stationnement destinées aux véhicules motorisés.

Il constitue l'application du Chapitre 3 du Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (COBRACE). Il a vocation à encourager un report modal de la voiture vers les modes de déplacements alternatifs à celle-ci pour les déplacements domicile-travail en limitant le nombre de places de stationnement disponibles aux alentours des immeubles de bureaux.

Le nombre de places est fixé sur base de la **zone d'accessibilité** dans laquelle se trouve le site :

« *Le territoire régional est divisé en trois zones d'accessibilité par les transports en commun :*

- 1° la zone A, très bien desservie en transport en commun ;*
- 2° la zone B, bien desservie en transport en commun ;*
- 3° la zone C, moyennement desservie en transport en commun.*

§ 2. La zone A comprend les terrains contigus aux voiries ou parties de voirie situées, soit :

1. à une distance pédestre inférieure à 500 mètres d'une gare de chemin de fer IC/IR où s'arrêtent, en semaine, les deux sens confondus, au moins dix trains voyageurs par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour ;

2. à une distance pédestre inférieure à 400 mètres :

- d'une station de métro où s'arrêtent, en semaine, les deux sens confondus, au moins trente-cinq rames par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour ;
- ou d'une station de prémétro comprise entre la gare du Nord et la gare du Midi, incluses, où s'arrêtent, en semaine, les deux sens confondus, au moins trente-cinq trams par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour ;

§ 3. La zone B comprend les terrains contigus aux voiries ou parties de voirie situées, soit :

1. à une distance pédestre inférieure à 400 mètres :
  - d'une gare ou d'un arrêt de chemin de fer non visés au § 2 et où s'arrêtent en semaine, les deux sens confondus, au moins six trains voyageurs par heure, au cours d'au minimum une heure complète, deux fois par jour ;
  - ou d'une station de métro non visée au § 2 ;
  - ou d'une station de prémétro non visée au § 2 ;
  - ou d'un arrêt de tram pour autant que, en semaine, il soit desservi, les deux sens confondus, au minimum par quinze trams par heure, au cours d'au moins une heure complète, deux fois par jour ;
2. à une distance pédestre comprise entre 500 mètres et 800 mètres d'une gare de chemin de fer visée au §2, 1° ;
3. à une distance pédestre comprise entre 400 mètres et 700 mètres d'une station de métro ou de prémétro visée au § 2, 2°.

§ 4. La zone C comprend les terrains contigus aux voiries ou parties de voirie non visées par les zones définies aux § 2 et § 3. »

Les zones permettent les nombres d'emplacements suivants :

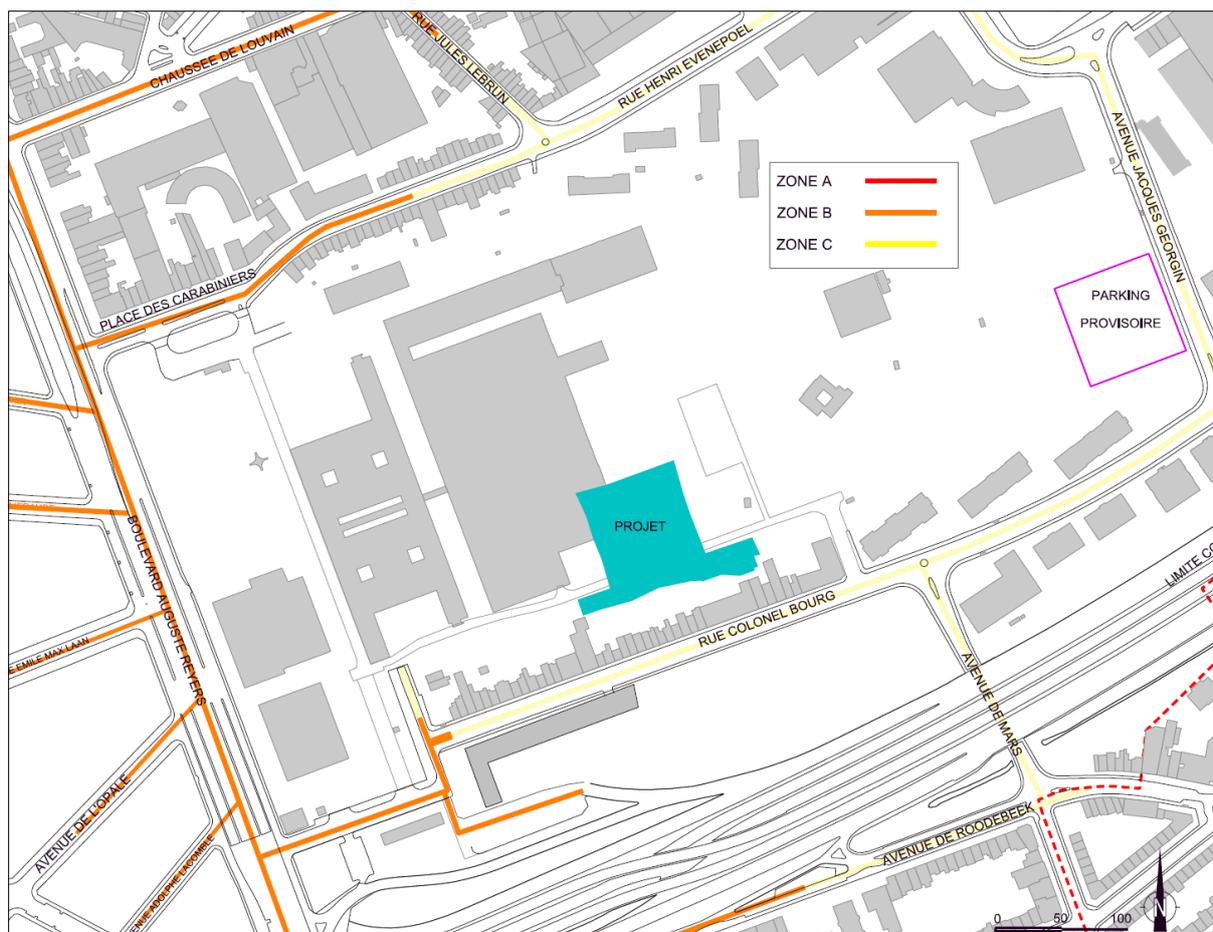
1. « pour les immeubles situés en zone A et dont la superficie de plancher est inférieure ou égale à 250 m<sup>2</sup> : 2 emplacements de parcage ;
2. pour les immeubles situés en zone A et dont la superficie de plancher est supérieure à 250 m<sup>2</sup>: 2 emplacements de parcage pour la première tranche de 250 m<sup>2</sup> de superficie de plancher et 1 emplacement de parcage par tranche supplémentaire de 200 m<sup>2</sup> de superficie de plancher ;
3. pour les immeubles situés en zone B : 1 emplacement de parcage par tranche de 100 m<sup>2</sup> de superficie de plancher ;
4. pour les immeubles situés en zone C : 1 emplacement de parcage par tranche de 60 m<sup>2</sup> de superficie de plancher. »

**Le site de la RTBF est entièrement situé en zone C**, soit moyennement desservie en transport en commun ; les entrées principales **des bâtiments existant et projeté** :

- sont situées à plus de 400 mètres de la station de prémétro Diamant ;
- sont situées à plus de 800 mètres de l'arrêt de train Meiser.

Dès lors :

- Avec une surface hors sol de 65.878 m<sup>2</sup> (blocs M+H+J+K+C – U+V+P – Q+N selon permis d'urbanisme, en situation existante), **la zone C permet l'exploitation de 65.878 : 60 = 1.098 emplacements ;**
- Avec une surface hors sol de 38.034 m<sup>2</sup> (nouveau bâtiment selon permis d'urbanisme, en situation projetée), **la zone C permet l'exploitation de 38.034 : 60 = 634 emplacements.**



**Figure 1 : Zones d'accessibilité indicative**

L'article 13 stipule quant à lui que l'immeuble doit comporter « au minimum un emplacement de parcage pour vélos par 200 m<sup>2</sup> de superficie de plancher ».

Dès lors, compte tenu d'une surface hors sol de 38.034 m<sup>2</sup>, le RRU requiert  $38\,034 : 200 = 191$  **emplacements de stationnement pour vélos** au sein du projet.

Le nombre d'emplacements de stationnement autorisé pour les véhicules motorisés et requis pour les vélos dans le cadre du projet est fixé **sur base d'une proposition motivée du Demandeur en ce qui concerne les surfaces affectées au service public et suivant les ratios évoqués ci-avant pour les surfaces affectées aux bureaux.**

### 2.1.3 Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Le PRDD préconise des mesures fortes, aux horizons 2022 -2040 dont :

- *Limiter singulièrement le trafic entrant en RBC (cas de l'E40 et du projet Parkway) – voir ci-après au point 2.1.6 PACS*
- *Prévoir la création de parking de transit (25.000 places)*
- *Encourager le transfert modal vers les modes alternatifs à la voiture pour les déplacements intramuros.*
- *Le PRDD propose différents projets et parmi les zones prioritaires identifiées figure le pôle Reyers.*

## 2.1.4 Contrat de gestion STIB

La STIB et la Région de Bruxelles-Capitale déploient un nouveau contrat. Celui-ci concernera la période 2018-2023. Voir point 2.2.1.6 – Plan bus STIB

## 2.1.5 Plan Communal de Mobilité de la commune de Schaerbeek

Au travers de son PCM, adopté en 2009, et en lien avec l'aire d'étude, la commune souhaite rencontrer les objectifs suivants :

- Réduire le volume du trafic entrant des principales voies d'accès à la commune, et ce en particulier à la fin de l'E40 en agissant notamment sur le nombre de bandes des bretelles d'entrées ;
- Agir sur les itinéraires de transit qui affectent les quartiers résidentiels,
- Aménager le boulevard Reyers en véritable boulevard urbain ;
- Multiplier les zones 30 ;
- Agir sur le stationnement en prospectant notamment les possibilités de mutualisation ;
- Soutenir la politique Régionale en matière de transports en commun ;
- Encourager et sécuriser les déplacements à vélo ;
- Encourager et sécuriser les déplacements à pied ;
- Evaluer l'effet des mesures mises en place.

Le plan d'actions du PCM propose les aménagements suivants au sein du périmètre d'étude :

- Réaménagement de la place des Carabiniers pour limiter le trafic de transit rue Evenepoel ;
- Réaménagement du carrefour avenue de Mars-avenue de Roodebeek.

## 2.1.6 Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS)

*« Le plan d'Action Communal de Stationnement fixe à la fois le nombre et le type de zones de stationnement, le nombre maximal de places en voirie, et définit un objectif en termes de nombre de places réglementées en voirie, de tarifs, d'horaires, de cartes de stationnement, etc.*

*Il établit plusieurs constats, dont notamment :*

- *Un besoin croissant de stationnement (pour les 26.000 places en voirie sur le territoire communal) ;*
- *Des opportunités conséquentes de stationnement hors voiries, qui commencent à être exploitées par la commune (15.000 places potentiellement mutualisables) et la volonté de développer un plan ambitieux en ce sens ;*
- *La volonté d'assurer la cohérence entre la localisation des zones de livraisons et la localisation des commerces ;*

*Parmi les mesures spécifiques, qui sont localisées dans le présent périmètre d'étude, notons en particulier :*

- *Pas de modification globale du plan de stationnement réglementé ;*
- *Accompagner la création d'environ 70 emplacements pour véhicules partagés, notamment à proximité des stations de transports en commun, en fonction de la demande des opérateurs, de la cohérence globale de la répartition de l'offre sur le territoire de la commune et du développement de nouveaux quartiers (Josaphat, Reyers...).*
- *Soutenir les initiatives de partage de véhicules privés visant à rentabiliser la flotte automobile privée existante (exemples : Car Amigo, Autopartage.be, Wibee) ainsi que les projets de freefloating annoncés par Bruxelles-Mobilité.*
- *L'absence d'arceau pour le stationnement vélo dans l'espace public aux abords du périmètre et la nécessité de renforcer cette offre ;*

- *La mise en avant de possibilités de stationnements poids lourds à l'avenue Geogin : ces opportunités sont à reconsidérer dans le contexte de réintroduction de la fonction résidentielle le long de cette avenue (projets Vlan et Mediapark). Le plan d'action reprend notamment la nécessité de « solliciter un parking pour les poids lourds et grands utilitaires dans le cadre des études menées actuellement : Parkway par l'ADT et Josaphat par la Région »<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup> Source : RIE PAD Mediapark, BUUR et al., 2017

## 2.2 Projets connus

### 2.2.1 Aux abords du site

#### 2.2.1.1 Rénovation des tunnels Reyers

Le projet en cours de rénovation des tunnels Reyers comprend les interventions suivantes :

- le remplacement des toitures des tunnels 1, 2, 5 et 6 ;
- la réfection de l'étanchéité des dalles de toiture des tunnels 3 et 4 Schuman ↔ E40 sur un tronçon limité ;
- la réfection de l'étanchéité de la dalle de la station de métro Diamant (A) ;
- la réduction à une seule bande de circulation de l'ensemble des tunnels ;
- la diminution de la longueur des trémies sur le boulevard Reyers et donc l'augmentation de leurs pentes.

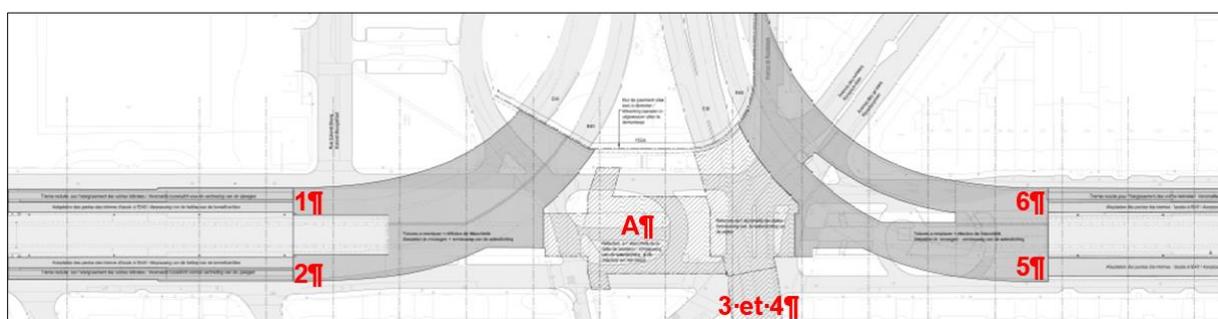


Figure 2 : Plan de localisation des interventions

Les travaux, tels que programmés, devront se dérouler en 2018 et 2019.

#### 2.2.1.2 Projet de tunnel pour tram Meiser

Il vise la **réalisation d'un tunnel de tram long** dans l'axe des boulevards Wahis et Reyers avec :

- une trémie de sortie vers l'avenue Léopold III ;
- une station souterraine pour les trams 7, 25 et 62, au niveau de la place Meiser.

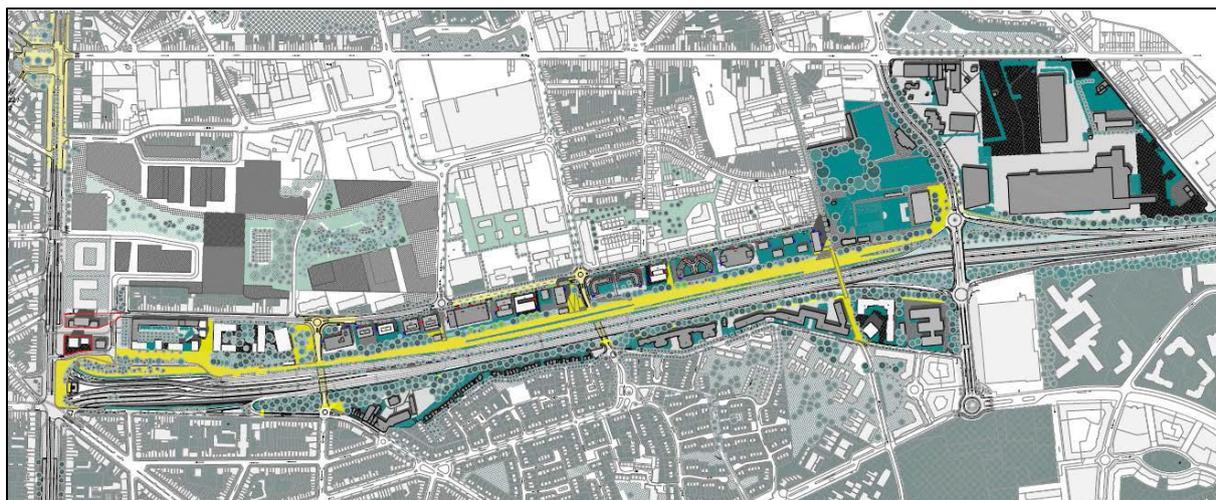
Ce projet est piloté par BELIRIS. Une discussion entre les acteurs concernés est en cours.

Il est inscrit au sein du plan pluri-annuel d'investissement de la STIB et est fixé à l'horizon 2021<sup>3</sup>. Cependant, il est peu probable que ce projet voie le jour à cet horizon temporel, en raison notamment de la nécessité de modification du PRAS pour ce faire.

#### 2.2.1.3 Projet Masterplan Parkway E40

Ce projet vise le **réaménagement de la pénétration de l'autoroute E40 dans la ville**, en **rationnalisant le nombre de bandes** et en créant une **entrée de ville verdurisée**.

<sup>3</sup> Source : Investissements, STIB, 2018 [en ligne], ref. internet : [http://www.stib-mivb.be/article.html?!=fr&\\_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f#contentBodyList8](http://www.stib-mivb.be/article.html?!=fr&_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f#contentBodyList8).



**Figure 3 : Projet Masterplan Parkway**  
(Source : ADT-ATO)

L'étude « **Parkway de Bruxelles** », inscrite dans la ligne droite du **Schéma Directeur** « RTBF-VRT », poursuit les **objectifs stratégiques** suivants :

- « revalorisation de l'image de l'entrée Est de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- meilleure intégration de l'autoroute E40 dans la ville, grâce à sa transformation en boulevard urbain, via la réduction du nombre de bandes de circulation ;
- renforcement des connexions piétonnes et cyclables entre les quartiers situés de part et d'autre du boulevard ainsi réaménagé ;
- création d'un nouvel espace public le long du futur boulevard urbain, ayant vocation à accueillir de nombreux nouveaux usages (récréatifs, sportifs, événementiels, mobilité alternative, etc.) appelé "SuperSurface" ;
- réduction de l'impact de l'axe (auto) routier sur les quartiers ;
- renforcement de la mixité de fonctions au sein des quartiers par la reconversion de certaines parcelles aujourd'hui affectées en bureaux vers des fonctions de logement et d'équipements de service public. »

Le Masterplan Parkway a été approuvé en janvier 2017 par le Gouvernement régional.

#### **2.2.1.4 Requalification urbaine du boulevard Reyers**

Le **boulevard Auguste Reyers** fait l'objet d'une **requalification** visant à retransformer cet axe semi-autoroutier **en un boulevard urbain de qualité**.

Cette opération de requalification urbaine appelle une **adaptation de la capacité automobile sur l'axe de la Moyenne ceinture**, dans la continuité de la **suppression du viaduc Reyers** et de l'**abandon du projet de tunnel routier sous Meiser**<sup>4</sup>.

Suite à la **suppression du viaduc Reyers**, une phase provisoire d'aménagement de boulevard sera mise en œuvre dans l'attente de la conception du **projet définitif**. Elle nécessite néanmoins d'offrir une **situation optimale pour la circulation des différents modes de transport**.

Un certificat d'urbanisme a été introduit en juillet 2017.

<sup>4</sup> Le projet de réalisation d'un tunnel tram long est néanmoins conservé sous Meiser.

### 2.2.1.5 Regionet Leuven – De Lijn

Le projet Regionet Leuven a pour objet d'améliorer les déplacements entre Leuven et les pôles d'activités qui lui sont liés, dont la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'au sein du pôle urbain.

S'inscrivant dans une ambition de développement d'une mobilité durable, il a vocation à soutenir un report modal au profit du vélo et des transports en commun. Pour ce faire, il s'attache à rationaliser et renforcer le réseau de lignes de transport en commun desservant Leuven, notamment au niveau de l'axe reliant cette dernière à la région bruxelloise, qui transite actuellement par la chaussée de Louvain, située à la limite nord de l'aire d'étude.

Le projet est actuellement en cours de définition par les acteurs publics concernés, notamment la société De Lijn.

### 2.2.1.6 Projets de modification de la desserte – STIB

#### 2.2.1.6.1 Bus

Le Plan Bus de la STIB a été adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et est en cours de déploiement. Il prévoit notamment les modifications décrites ci-après, relatives aux lignes desservant l'aire d'étude :

- **Bus 12 – Septembre 2019**

L'itinéraire de la ligne sera simplifié ; celui-ci transitera par la place Meiser sans passer par la rue Colonel Bourg. Dès lors, seul l'arrêt Meiser sera desservi au sein de l'aire d'étude. La ligne sera opérée toute la journée, y compris en soirée. Elle sera prolongé jusqu'à l'arrêt Trône.

- **Bus 21 – Septembre 2019**

L'itinéraire de la ligne sera modifié. En lien avec les modifications prévues de la ligne 12, la ligne 21 ne desservira plus Brussel Airport. Elle reliera les arrêts Luxembourg (Ixelles) et Maes (Evere) en passant par la chaussée de Haecht.

- **Bus 28 – Septembre 2020**

L'itinéraire de la ligne sera prolongé jusqu'à la Gare Centrale. La portion d'itinéraire comprise entre les arrêts Brabançonne et Jamblinne de Meux ne sera dès lors plus desservie.

- **Bus 63 – Septembre 2020**

L'itinéraire de la ligne sera modifié entre les arrêts Saint-Josse et Meiser. Celle-ci empruntera la chaussée de Louvain et ne desservira plus l'arrêt Plasky, situé en périphérie de l'aire d'étude. La ligne sera prolongée jusqu'au shopping Cora Woluwe (Woluwe-Saint-Lambert).

- **Bus 80 – Septembre 2019**

L'itinéraire de la ligne sera modifié à partir de l'arrêt Bordet Station en direction de Haren ; la ligne sera prolongée dans le centre de Haren, jusqu'à l'arrêt Omnisport Haren.

Outre les actions prévues dans le cadre du Plan Bus, la STIB envisage également de renforcer la fréquence de la ligne de bus 79 ; l'intervalle de passage aux arrêts serait réduit, passant de 12 à 10 minutes.

A noter que dans le cadre de la mise en œuvre de la Low Emission Zone en Région de Bruxelles-Capitale, la STIB sera progressivement amenée à remplacer ses véhicules routiers. Dans ce cadre, l'augmentation de la capacité du matériel roulant d'une ligne peut être envisagée.

### 2.2.1.6.2 Tram

La STIB souhaiterait améliorer l'offre proposée par la ligne de tram 7, desservant actuellement l'axe des boulevards de la Moyenne Ceinture, notamment en renforçant la fréquence de passage.

Pour ce faire, l'itinéraire de la ligne 25, en tronc commun avec la ligne 7 sur une partie de son trajet, devrait être modifié. L'un des tracés actuellement considéré desservirait le centre de l'îlot Reyers et circulerait entre les arrêts Rogier, Meiser et Gulledele.

Ce projet est cependant tributaire de la création de la ligne de métro Nord (actuellement attendue à l'horizon 2030 en ce qui concerne la section Albert-Bordet), la réalisation de ce dernier permettant de réaffecter le matériel roulant actuellement exploité sur les lignes de prémétro 3 et 4 à la desserte de la Moyenne Ceinture.

## 2.2.2 Au sein du site

### 2.2.2.1 Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) 2017-2020

Dans le cadre du Plan de Déplacements d'Entreprise 2017-2020, des **objectifs de transfert modal** et de rationalisation des déplacements sont fixés. Ils concernent les déplacements domicile-travail des membres du personnel ainsi que leurs déplacements professionnels. Ils sont repris au sein du tableau ci-après. La répartition modale actuelle, basée sur l'enquête mobilité réalisée en 2017, est présentée en page 22 (cf. 2.3.2 Caractéristiques de la demande en déplacements).

Mode	Objectifs 2020 [en % par rapport à 2017]
<b>DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL</b>	
Voiture	-10%
Covoiturage	0%
Moto	+3%
Train	+2%
STIB	+2%
De Lijn	0%
TEC	0%
Navette	0%
Vélo	+2%
Marche	+1%
<b>DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS</b>	
Voiture personnelle ou de société	-15%
Voiture de service <sup>5</sup>	+5%
Moto	+5%
Taxi	0%
Transports en commun	+1%
Vélo	+4%
Marche	0%

**Tableau 1 : Objectifs modaux 2020 – Déplacements domicile-travail & professionnels**  
(Source : PDE 2017-2020, RTBF, 2017)

<sup>5</sup> Les voitures de services sont des véhicules appartenant à la RTBF et mis à disposition du personnel dans le cadre de leurs déplacements professionnels. Ces véhicules sont stationnés sur le site quand ils ne sont pas utilisés, notamment la nuit. Les voitures de société sont des véhicules mis à disposition de certains membres du personnel pour leurs déplacements domicile-travail et professionnels. En dehors des horaires de présence du travailleur en bénéficiant, ces véhicules ne sont pas stationnés sur le site.

Pour soutenir ces objectifs, la mise en œuvre des **actions** suivantes est prévue :

- Organisation d'évènements réguliers de **promotion de l'usage du vélo** :
  - o Évènement mensuel : formation & accompagnement de cyclistes débutants par un cycliste expérimenté sur un ou plusieurs trajets ;
  - o Évènement bimensuel : ateliers de réparation de vélo en partenariat avec la VRT ;
- Possibilité, pour le **personnel disposant d'une voiture de société**, de bénéficier également d'un **abonnement de transports en commun** et d'un **abonnement à un service de vélos en libre-service** ;
- **Analyse de la pertinence** de mise en place d'un « **Paquet Mobilité** » à l'intention du personnel ;
- Intervention dans les **frais de déplacements des cyclistes** pour leurs déplacements domicile-travail à raison de 0,23 €/km ;
- Dispositifs encourageant l'**usage des transports en commun dans le cadre des déplacements professionnels** ;
- Agrandissement de la **flotte de vélos de service** : mise à disposition de 5 vélos supplémentaires<sup>6</sup>, utilisables par le personnel pour leurs déplacements professionnels ainsi que pour leurs déplacements entre le site et des arrêts de transport en commun ;
- Construction de **vestiaires** et de **douches supplémentaires** à l'attention des cyclistes ;
- Autorisation du **télétravail** à partir du domicile et de bureaux satellites, à raison d'en moyenne un jour par semaine pour environ 200 membres du personnel.

### 2.2.2.2 Projet VRT

En plus de ses fonctions actuelles, le nouveau bâtiment de la VRT sera également un centre culturel et de rencontres. Travailleurs et studios devraient déménager fin 2021. Quant aux travaux, ils devraient débuter courant 2018.

La superficie du bâtiment sera de 55 000 m<sup>2</sup>, soit moins que les 95 000 m<sup>2</sup> de l'édifice actuel de la VRT.

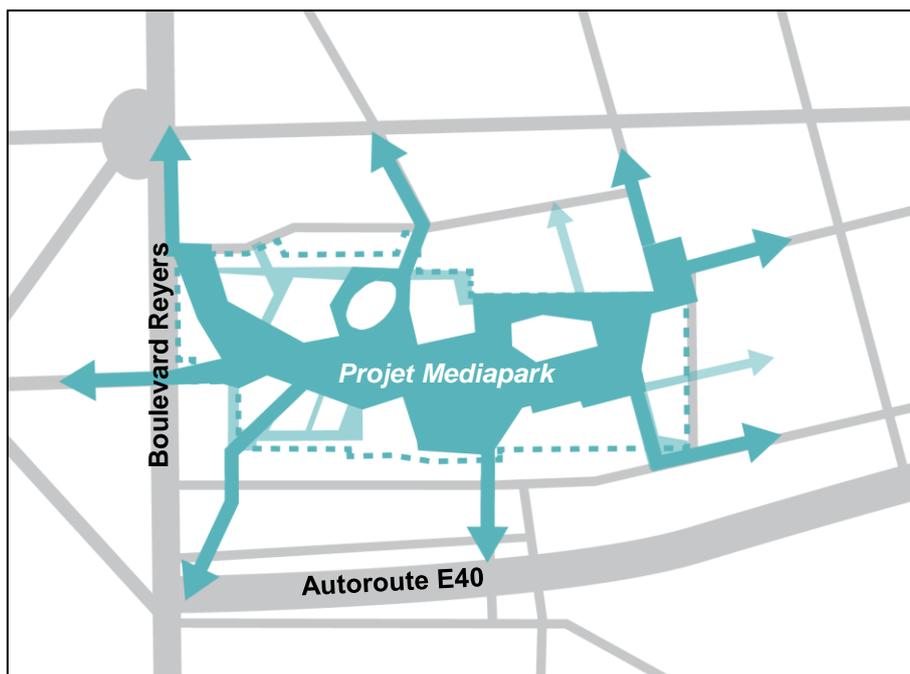
Le nombre projeté de places de stationnement sur le site est de 1 085 places (en ce compris celles des véhicules de service).

### 2.2.2.3 Projet Mediapark Brussels (« pôle média »)

Il vise le **développement d'une cité des médias** et d'un **nouveau quartier mixte** sur le site « Reyers ».

Le site doit permettre de créer une **continuité urbaine** en interaction avec le boulevard Reyers d'un côté et l'avenue Mommaerts de l'autre. Le projet plaide lui aussi pour la requalification en profondeur de l'axe du boulevard Reyers sous la forme d'un boulevard urbain. Celui-ci devra permettre de connecter, via un lien fort, ce nouveau pôle, et en particulier le projet d'esplanade Reyers et de parc urbain, au quartier avoisinant Plasky.

<sup>6</sup> En 2017, 2 vélos de service sont à disposition des membres du personnel pour leurs déplacements professionnels ainsi que pour leurs déplacements entre le site et des arrêts de transport en commun.



**Figure 4 : Ambition pour le Mediapark Brussels « Un parc programmé actif et connecteur »**  
(Source : ADT-ATO, 2015, Conférence de presse)

En ce qui concerne la mobilité, le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Mediapark, en cours d'adoption par le Gouvernement régional, a pour ambition de renforcer les connexions de l'îlot avec les quartiers avoisinants et de permettre sa traversée par les piétons et cyclistes. La circulation des véhicules motorisés serait circonscrite aux espaces périphériques, à l'exception de celle des véhicules techniques (livraisons, etc.) et de transports en commun.

Est également envisagé un renforcement de la desserte en transports en commun ; le site serait traversé du nord au sud par une ligne du réseau STIB, bus ou tram. Un arrêt serait créé au cœur de l'îlot.

## 2.3 Situation existante de fait

### 2.3.1 Avant-propos

L'examen de la situation existante repose sur les documents de référence disponibles et sur notre connaissance du terrain sur les conditions qui prévalaient avant l'entame du chantier du projet en cours de rénovation des tunnels Reyers.

Les conditions de chantier qui prévalent à l'heure où l'étude est réalisée ne permettent pas la réalisation de comptages de circulation ordinairement utilisés pour caractériser les conditions de circulation.

### 2.3.2 Caractéristiques de la demande en déplacements

Dans le cadre de la réalisation du Plan de Déplacements d'Entreprise 2017-2020, des données caractérisant la demande en transport induite par son activité ont été collectées par la RTBF. Elles sont présentées ci-après.

#### 2.3.2.1 *Membres du personnel*

Une **enquête mobilité** a été réalisée en 2017 auprès des membres du personnel travaillant au sein du périmètre d'intervention. Le taux de réponses s'est élevé à 34 %<sup>7</sup>. L'échantillon est considéré par la RTBF comme représentatif des pratiques de mobilité de l'ensemble du personnel.

##### 2.3.2.1.1 Lieu de résidence

Un peu moins de **50 %** des membres du personnel résident en **Région de Bruxelles-Capitale** selon les résultats de l'enquête mobilité.

**Entre 25 et 30 %** des travailleurs habitent en **périphérie** de celle-ci, au sein d'une commune du Brabant Wallon (plus de 20 %) ou du Brabant Flamand (environ 5 %).

Les membres du personnel dont le domicile se situe hors de l'aire urbaine bruxelloise résident majoritairement en province du **Hainaut** (plus de 10 %), en province de **Liège** (plus de 5 %) et en province de **Namur** (également plus de 5 %).

##### 2.3.2.1.2 Déplacements domicile-travail

###### 2.3.2.1.2.1 *Horaire de déplacement*

Toujours selon les résultats de l'enquête menée en 2017 :

- **52 %** des membres du personnel réalisent leurs déplacements de manière **habituelle**<sup>8</sup> **en heure de pointe** (entre 7h et 10h ainsi qu'entre 15h et 19h) ;

<sup>7</sup> L'enquête a été diffusée auprès de 1331 employés internes de la RTBF. 537 d'entre eux y ont répondu, correspondant à un taux de réponses de 40% (537 / 1331 = 40 %). Les réponses ont été extrapolées à l'ensemble des 1586 employés fréquentant le site, en ce compris les 255 employés externes (intérimaires, consultants externes, etc.), correspondant à un taux de réponses de 34 % après extrapolation (537 / 1586 = 34 %).

<sup>8</sup> Ce pourcentage correspond aux membres du personnel disposant d'un horaire de travail fixe les amenant à se déplacer durant les heures mentionnées. Le reste des travailleurs dispose d'un horaire fixe hors heure de pointe, d'un horaire de travail

- **7 %** effectuent des déplacements en lien avec le site selon des **horaires fixes, hors heure de pointe** ;
- **42 %** des membres du personnel se déplacent vers ou depuis le site selon des **horaires variables ou irréguliers**.

Les horaires variables ou irréguliers sont notamment induits par les **fonctions d'antennes** de la RTBF (liées aux diffusions télévisées et radiophoniques) :

- 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).

### 2.3.2.1.2.2 Mode de déplacement

Comme renseigné au sein du tableau ci-après, le mode de déplacement principal<sup>9</sup> des travailleurs de la RTBF est majoritairement la voiture (49 %), seul (46 %) ou à plusieurs (3 %). Les transports en commun, train, métro, tram et bus, sont utilisés par 40 % des membres du personnel. On notera que seuls les réseaux de la SNCB et de la STIB sont concernés, les travailleurs n'empruntant apparemment pas ou peu les lignes de bus du réseau De Lijn, malgré la présence d'arrêt à proximité du périmètre d'intervention.

Cette apparente sous-utilisation des réseaux De Lijn et TEC peut s'expliquer :

- Soit par une offre ne rencontrant pas les besoins du personnel de la RTBF, notamment du fait de son amplitude horaire ;
- Soit par l'absence d'usagers de ces réseaux parmi les répondants de l'enquête.

Les modes de déplacements actifs, la marche et le vélo, sont utilisés par respectivement 3 % et 6 % du personnel.

Mode	Nombre de travailleurs	%
<b>Voiture individuelle</b>	729	46%
<b>Covoiturage</b>	48	3%
<b>Moto</b>	32	2%
<b>Train</b>	285	18%
<b>STIB</b>	349	22%
<b>De Lijn</b>	0	0%
<b>TEC</b>	0	0%
<b>Navette</b>	0	0%
<b>Vélo<sup>10</sup></b>	95	6%
<b>Marche</b>	48	3%
<b>Total</b>	<b>1586</b>	<b>100%</b>

**Tableau 2 : Mode de déplacement principal des membres du personnel pour leurs déplacements domicile-travail (Source : PDE 2017-2020, RTBF, 2017)**

flottant ou d'un horaire irrégulier. On considère que ceux-ci ne se déplacent pas de manière habituelle durant les heures de pointe.

<sup>9</sup> Par mode principal, on entend celui utilisé sur la plus grande partie du trajet.

<sup>10</sup> L'ensemble du personnel cycliste réside en Région de Bruxelles-Capitale. Leur durée moyenne de déplacement varie entre 5 et 40 minutes.

Au regard de la répartition modale identifiée au sein des entreprises de plus de 100 personnes implantées en Région de Bruxelles-Capitale<sup>11</sup>, les pratiques de déplacement domicile-travail du personnel de la RTBF présentent les particularités suivantes :

- L'usage de la voiture et la pratique du covoiturage sont plus élevés de respectivement 10 % et 1,5 % par rapport à la moyenne régionale ;
- Le recours au train est moins important que dans les autres entreprises de la région d'environ 15 % ;
- L'usage des transports en commun urbains est plus élevé d'environ 3 % ;
- La pratique au vélo est plus importante à raison d'environ 3 % également.

### 2.3.2.1.3 Déplacements professionnels

Le nombre de déplacements professionnels réalisés par les membres du personnel de la RTBF est estimé, toujours selon les résultats de l'enquête mobilité 2017, à 170 déplacements par jour en moyenne.

Les modes de transport utilisés pour les réaliser sont spécifiés au sein du tableau ci-après. Les déplacements professionnels sont effectués à 90 % à l'aide de véhicules individuels motorisés (voiture ou taxi), dont 33 % à l'aide de voiture de service. Les déplacements restant sont réalisés en transports en commun (9 %) ou à vélo (1 %).

Mode	Nombre de déplacements	%
<b>Voiture personnelle ou de société</b>	94	55%
<b>Voiture de service</b>	56	33%
<b>Moto</b>	0	0%
<b>Taxi</b>	3	2%
<b>Transports en commun</b>	15	9%
<b>Vélo</b>	2	1%
<b>Marche</b>	0	0%
<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>100%</b>

**Tableau 3 : Nombre de déplacements professionnels réalisés par jour selon le mode (Source : PDE 2017-2020, RTBF, 2017)**

### 2.3.2.2 Visiteurs

La RTBF reçoit sur son site deux types de visiteurs :

- Les **visiteurs** liés aux fonctions administratives du site, dénommés « visiteurs » au sein de ce chapitre ;
- Le **public** de certaines des émissions diffusées par la RTBF depuis le site Reyers, dénommé « public » dans la suite de ce chapitre.

#### 2.3.2.2.1 Visiteurs liés aux fonctions administratives

Sur base des données annuelles, le nombre de visiteurs accueillis au sein du bâtiment de la RTBF est évalué à **125 visiteurs par jour** en moyenne.

<sup>11</sup> Source : Bruxelles Environnement, Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale, Bilan de la situation 2014, 2016

L'usage de modes de déplacements motorisés individuels (voiture, moto ou taxi) est encore une fois prédominant ; il concerne 80 % des visiteurs. On soulignera que le recours à un service de taxi est élevé (15 %). 13 % des visiteurs utilisent les transports en commun et 7 % les modes actifs.

Mode	Nombre de visiteurs	%
<b>Voiture</b>	75	60%
<b>Moto</b>	6	5%
<b>Taxi</b>	19	15%
<b>Transports en commun</b>	16	13%
<b>Autocar</b>	0	0%
<b>Vélo</b>	6	5%
<b>Marche</b>	3	2%
<b>Total</b>	<b>125</b>	<b>100%</b>

**Tableau 4 : Mode de déplacement des visiteurs  
(Source : PDE 2017-2020, RTBF, 2017)**

La RTBF évalue qu'environ 25 % de ses visiteurs proviennent de la Région de Bruxelles-Capitale et 75 %, de l'extérieur de celle-ci.

#### 2.3.2.2.2 Public des émissions

Certaines des émissions diffusées par la RTBF depuis le site Reyers accueillent du **public**. Ces émissions sont les suivantes :

- L'émission « La Tribune », diffusée tous les lundis soir à 20h30, accueille entre 50 et 80 personnes ;
- L'émission « A Votre Avis », diffusée tous les mercredis soir à 21h50, accueille entre 40 et 70 personnes ;
- L'émission « 69 minutes Sans Chichis », diffusée deux fois par mois le mercredi soir à 20h30, accueille environ 80 personnes.

Le public n'est autorisé à pénétrer sur le site qu'à pied. Il arrive généralement 30 à 40 minutes avant le début des émissions, soit, compte-tenu des horaires ci-dessus, entre 19h45 et 21 heures.

Le mode de transport utilisé par le public n'est pas connu.

On reprend ci-dessous à titre indicatif la répartition modale des déplacements effectués en lien avec la région de Bruxelles-Capitale.

Mode	%
<b>Voiture - conducteur</b>	32,90%
<b>Voiture - passager</b>	9,70%
<b>Moto (vélomoteur)</b>	0,80%
<b>Taxi</b>	0,20%
<b>Tramway STIB</b>	5,80%
<b>Métro STIB</b>	6,90%
<b>Autobus STIB</b>	4,30%
<b>Autobus De Lijn</b>	1,20%
<b>Autobus TEC</b>	0,20%
<b>Train</b>	9,40%
<b>Marche</b>	25,30%
<b>Vélo</b>	2,50%
<b>Autre</b>	0,90%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

**Tableau 5 : Mode principal utilisé pour les déplacements en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale**  
(Source : Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, K. LEBRUN *et al.*, 2013)

#### 2.3.2.2.3 Autres visiteurs

Dans le cadre de visites guidées des installations audiovisuelles de la RTBF, le site accueille également des groupes de visiteurs.

Il s'agit généralement de groupes scolaires ou du troisième âge, accédant au site en car.

La fréquence de ces visites ainsi que le nombre de visiteurs par visite n'est pas connu.

#### 2.3.2.3 Livraisons & véhicules de service

Le nombre de livraisons est estimé **au maximum à 4 livraisons par jour** par la RTBF :

- Livraisons de colis postaux : 1 livraison en camionnette par jour ;
- Livraisons de produits de nettoyage : 2 livraisons en camionnette par semaine ;
- Livraison liées à la cuisine : 1 livraison en poids lourd par jour.

Il s'agit strictement de livraisons entrantes, relatives au fonctionnement et à l'entretien du bâtiment (nettoyage, courrier, restauration, etc.).

La RTBF dispose sur le site Reyers de 51 véhicules de service :

- 1 moto ;
- 18 camionnettes ;
- 32 voitures.

Dans le cadre du PDE 2017-2020, il a été estimé qu'environ 38 de ces véhicules étaient en moyenne utilisés par jour.

Deux vélos de service sont également utilisables par les membres du personnel pour réaliser leurs déplacements professionnels.

### 2.3.2.4 Synthèse

Sur base des données récoltées en 2017 dans le cadre de la réalisation du PDE, les flux de déplacements induits par la RTBF ont été déduits<sup>12</sup>. Sont pris en compte les déplacements des membres du personnel, les déplacements des visiteurs ainsi que les livraisons. Les résultats sont présentés par modes au sein du tableau ci-après.

Mode de transport	Nombre de mouvements par jour				Total
	Déplacement domicile-travail	Déplacement professionnel	Déplacement des visiteurs	Livraisons & véhicules de service	
Voiture et camionnette	1506	306	188	72	<b>2072</b>
Camion	0	0	0	8	<b>8</b>
Moto	64	0	12	0	<b>76</b>
Transport collectif	1268	31	32	0	<b>1330</b>
Vélo	190	3	12	0	<b>206</b>
Piéton	96	0	6	0	<b>102</b>
<b>Total</b>	<b>3124</b>	<b>340</b>	<b>250</b>	<b>80</b>	<b>3794</b>

**Tableau 6 : Nombre de mouvements induits par jour par la RTBF selon le type de mode de transport & le motif de déplacement (Source : Agora 2018 sur base du PDE 2017-2020)**

Dès lors, le trafic induit par la RTBF en 2017 sur les voiries adjacentes est estimé à :

- **2156 véhicules/jour** ou 2126 EVP.<sup>13</sup>/jour ;
- **1330 trajets en transports en commun/jour** ;
- **206 vélos/jour** ;
- **102 piétons/jour**.

Selon les hypothèses posées, 50 % de ces mouvements sont des mouvements de sortie du périmètre d'intervention et 50 %, des mouvements d'entrée.

## 2.3.3 Accessibilité du site et de ses abords pour les modes actifs

### 2.3.3.1 Offre à destination des piétons

Pour rappel, la demande en déplacements effectués à pied relative à la RTBF est évaluée à **102 mouvements par jour**. Le nombre de piétons se déplaçant vers ou à destination du site est quant à lui estimé à 51 dont 48 membres du personnel et 3 visiteurs.

<sup>12</sup> La synthèse se base sur les hypothèses suivantes :

- Un travailleur effectue 2 mouvements par jour dans le cadre de ses déplacements domicile-travail (1 entrant et 1 sortant du périmètre) ;
- Un déplacement professionnel génère 2 mouvements (1 entrant et 1 sortant du périmètre) ;
- Un visiteur effectue 2 mouvements dans le cadre de sa visite (1 entrant et 1 sortant du périmètre) ;
- Une livraison engendre 2 mouvements (1 entrant et 1 sortant du périmètre).

<sup>13</sup> Équivalent Véhicule Particulier (EVP)

## 2.3.3.1.1 Aux abords du site

Aux abords du site, la présence de deux axes de circulation routière importants, le boulevard Reyers à l'ouest et l'autoroute E40 au sud contraignent les itinéraires pédestres :

- Le boulevard Reyers ne peut être traversé par les piétons qu'à hauteur de la place Meiser au nord-ouest, du carrefour Diamant au sud-ouest et du tunnel pédestre situé à hauteur de l'avenue Emile Max entre ces deux points ;
- L'autoroute E40 peut être traversée à hauteur du carrefour Diamant au sud-ouest et de l'avenue de Mars au sud-est.

L'accès au site étant limité aux membres du personnel et visiteurs annoncés, il constitue lui-même un obstacle aux déplacements piétons au sein du quartier.

Les cheminements entre les accès et les arrêts de transport collectifs présents au sein de l'aire d'étude sont caractérisés au sein du tableau ci-après (cf. Figure 5, page 30).

L'accès à chaque ligne, selon le plus court chemin, est incluse à l'analyse de l'accessibilité du site en transports en commun (cf. 2.3.4.4 Accès au site depuis les arrêts de transports en commun, page 38).

Nom	Arrêt		Accès au site le plus proche	Distance
	Lignes	Exploitant		
Meiser	S4 S5 S7 S9	SNCB	2 Carabiniers	575 m
Meiser	B63	STIB	2 Carabiniers	385 m
	T62 T25	STIB	2 Carabiniers	425 m
	T7	STIB	2 Carabiniers	260 m
RTL House	B21	STIB	2 Carabiniers	635 m
Mommaerts	B21	STIB	2 Carabiniers	975 m
Carène	B21 B79 B80	STIB	1 Colonel Bourg	905 m
Colonel Bourg	B21 B79 B80	STIB	1 Colonel Bourg	490 m
RTBF	B21 B79	STIB	1 Colonel Bourg	55 m
Février	B80	STIB	1 Colonel Bourg	620 m
Divin Sauveur	B21 B79	STIB	1 Colonel Bourg	730 m
Diamant	B12 B21 B29	STIB	1 Colonel Bourg	285 m
	B28 B79	STIB	1 Colonel Bourg	345 m
	T7 T25	STIB	1 Colonel Bourg	275 m
Meiser	B318 B351 B358 B410	De Lijn	2 Carabiniers	375 m
Lebrun	B318 B351 B358 B410	De Lijn	2 Carabiniers	380 m
Genève	B318 B351 B358 B410	De Lijn	2 Carabiniers	670 m
Grosjean	B318 B351 B358 B410	De Lijn	2 Carabiniers	925 m
VRT	B178	De Lijn	2 Carabiniers	45 m

**Tableau 7 : Caractéristiques des cheminements entre les arrêts de transports collectifs et les accès au site**

Des aménagements ne permettant pas la circulation des PMR sont signalés<sup>14</sup> sur ces itinéraires. On soulignera également que peu d'arrêts du périmètre disposent d'un aménagement (hauteur de quais, absences d'escaliers, etc.) permettant l'accès des PMR aux véhicules. Les seuls arrêts permettant un accès sont les suivants<sup>15</sup> :

- Colonel Bourg ;
- Carène ;
- Lebrun ;
- Genève (avec aide) ;
- Grosjean (avec aide).

<sup>14</sup> Source : Rapport sur les incidences environnementales – PAD Médiapark, Agence F. Leclercq + BUUR, 2018

<sup>15</sup> Les arrêts listés sont ceux recensés comme étant accessibles par les opérateurs STIB et De Lijn.

Les pôles multimodaux Meiser et Diamant ne sont pas encore accessibles aux PMR.

Au sein de l'aire d'étude, les trottoirs des voiries communales suivantes sont considérés comme étant en mauvais ou très mauvais état<sup>16</sup> :

- Place des Carabiniers : Trottoir en mauvais état ;
- Avenue de Mars : Trottoir en mauvais état ;
- Avenue Emile Max : Trottoir en très mauvais état ;
- Rue Jules Lebrun : Trottoir en mauvais état.

Leur réaménagement est planifié dans les prochaines années.

On notera que dans le cadre des travaux de réfection du tunnel Reyers, les itinéraires de circulation des piétons sont temporairement modifiés au niveau du carrefour Diamant.

#### 2.3.3.1.2 Accès au site

L'ensemble du site étant grillagé, les accès piétons sont définis et dès lors limités.

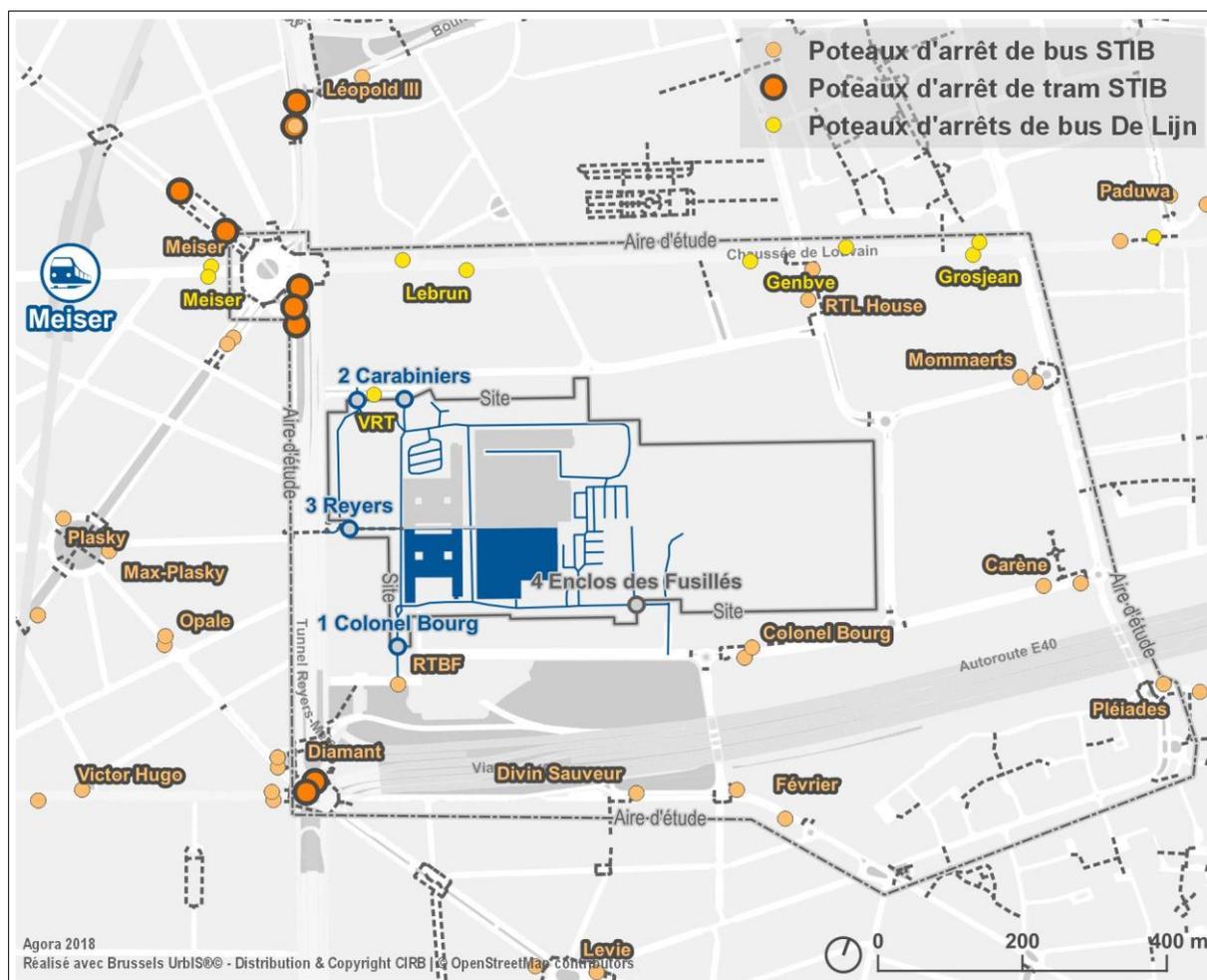
En situation existante, les piétons peuvent pénétrer sur le site via **3 accès** :

- L'accès 1 situé rue Colonel Bourg ;
- L'accès 2 situé place des Carabiniers ;
- L'accès 3 situé boulevard Reyers.

L'accès 4 situé au niveau de l'enclos des Fusillés existe mais ne peut être emprunté. Il n'est plus exploité pour des raisons de sécurité depuis 2016.

---

<sup>16</sup> Source : Plan Trottoirs – État des trottoirs, Commune de Schaerbeek, 2018



**Figure 5 : Accès piétons : Localisation & arrêt de transports en commun**

Les accès sont contrôlés ; ils sont munis d'un lecteur de badge. L'accès 1 situé rue Colonel Bourg est également doté d'un poste de gardiennage.

Du fait des dispositifs de contrôle d'accès, tous les usagers du site ne peuvent emprunter tous les accès. Le tableau ci-après synthétise les accès utilisables selon le type d'utilisateur considéré (membre du personnel ou visiteur).

Accès	Dispositif de contrôle d'accès	Usage
Accès 1 rue Colonel Bourg	Badge / Poste de garde	Personnel & visiteurs
Accès 2 place des Carabiniers	Badge	Personnel
Accès 3 boulevard Reyers	Badge	Personnel
Accès 4 enclos des Fusillés	-	-

**Tableau 8 : Accès piétons - Dispositif de contrôle d'accès et usage**

### 2.3.3.1.3 Sur le site

Sur le site, les voiries sont équipées de trottoirs permettant la circulation des piétons jusqu'à l'accès principal des locaux de la RTBF.

Des traversées piétonnes sécurisées sont aménagées en chaussée sur les itinéraires reliant les accès au site et les accès aux bâtiments.

Les infrastructures de déplacement piétonnes sont peu accessibles aux PMR ; la présence d'escaliers, l'absence d'inflexions de trottoir au droit des traversées piétonnes ainsi que la qualité du

revêtement ou encore la présence d'obstacles sur les trottoirs compliquent la circulation de ces usagers entre les accès au site et les bâtiments.

### 2.3.3.2 Offre à destination des cyclistes

Pour rappel, la demande en déplacements effectués à vélo relative à la RTBF est évaluée à **206 mouvements par jour**. Le nombre de cyclistes se déplaçant vers ou à destination du site est quant à lui estimé à 103 ; 97 cyclistes membres du personnel (dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail ou de leurs déplacements professionnels) ainsi que 6 cyclistes visiteurs.

À ces cyclistes utilisant le vélo en tant que mode de déplacement principal s'ajoutent, selon les résultats de l'enquête mobilité 2017, 16 membres du personnel utilisant le vélo en combinaison avec un autre mode de déplacement. Ceux-ci arrivent et partent du site à vélo ; ils stationnent dès lors ce dernier sur le site.

#### 2.3.3.2.1 Aux abords du site

Le site est desservi par le **réseau d'Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR)** :

- L'**ICR B** passe à l'est du site, avenue Léon Grosjean. Itinéraire circulaire de deuxième couronne, il lie les différents ICR radiaux liant le centre-ville aux communes périphériques ;
- L'**ICR 1b** passe au nord du site, avenue Courtens. Il relie Evere et Zaventem au centre-ville en passant par le parc Josaphat et le boulevard du Jardin Botanique ;
- L'**ICR 2a** passe au sud du site, avenue de Roodebeek, avenue des Cerisiers et rue Aimé Smekens. Il lie Woluwe-Saint-Lambert et Wezembeek au centre-ville en passant par le parc du Cinquantenaire et la rue de la Loi.

L'itinéraire de la **Promenade Verte** rejoint, quant-à-lui celui de l'ICR B à l'est du site, avenue Léon Grosjean.

À l'horizon 2025, le site sera encadré par 3 itinéraires du **RER Vélo** :

- Au nord, l'itinéraire 9.B passera avenue Courtens ;
- À l'ouest, l'itinéraire 7.11 transitera boulevard Reyers ;
- Au sud, l'itinéraire 10.5.B passera avenue de Mars pour se diriger vers l'est en longeant la rue Colonel Bourg.

Ce réseau reliera les communes bruxelloises aux communes périphériques, notamment à Zaventem et Malines.

Les voiries desservant le site sont pourvues d'**infrastructures cyclables** de différents types :

- La **chaussée de Louvain** est dotée d'un couloir réservé aux bus et aux vélos dans un sens et d'une piste cyclable marquée dans l'autre ;
- L'**avenue Léon Grosjean** est dotée d'une piste cyclable suggérée dans les deux sens de circulation ;
- La portion de l'**avenue Jacques Georgin** comprise entre l'avenue Mommaerts et la rue Colonel Bourg est dotée de pistes cyclables marquées dans les deux sens de circulation ;
- La **rue Henri Evenepoel** est dotée de pistes cyclables suggérées dans les deux sens de circulation ;
- La rue **Colonel Bourg** est dotée de pistes cyclables marquées dans sa portion ouest et de d'une piste cyclable marquée dans un sens et suggérée dans l'autre dans sa portion est ;
- L'**avenue de Mars** est dotée d'une piste cyclable suggérée dans le sens nord-sud ;
- Le **giratoire de la place Meiser** est doté d'un couloir réservé aux bus et aux vélos ;
- Le **carrefour Diamant** est doté de pistes cyclables marquées en amont des lignes d'effet de feux et de sas vélos pour certains mouvements.

Les carrefours Diamant et Meiser sont signalés<sup>17</sup> comme des carrefours dangereux pour les cyclistes compte tenu de la complexité des mouvements des véhicules motorisés.

Six stations de **vélos en libre-service** Villo ! sont par ailleurs implantées au sein de l'aire d'étude.

Nom	Localisation	Capacité	Accès au site le plus proche	Distance
RTL	Chaussée de Louvain, 701	25 places	2 Carabiniers	670 m
Meiser	Place Général Meiser, 1	25 places	2 Carabiniers	275 m
Jules Lebrun	Rue Jules Lebrun, 2	25 places	2 Carabiniers	450 m
Colonel Bourg	Rue Colonel Bourg, 106	25 places	1 Colonel Bourg	430 m
Carene	Avenue Léon Grosjean, 79	20 places	1 Colonel Bourg	1025 m
Diamant	Avenue de Roodebeek	20 places	1 Colonel Bourg	330 m

**Tableau 9 : Station Villo ! situées au sein de l'aire d'étude**

On notera que la station Diamant est temporairement fermée dans le cadre des travaux de réfection du tunnel Reyers.

#### 2.3.3.2.2 Accès au site

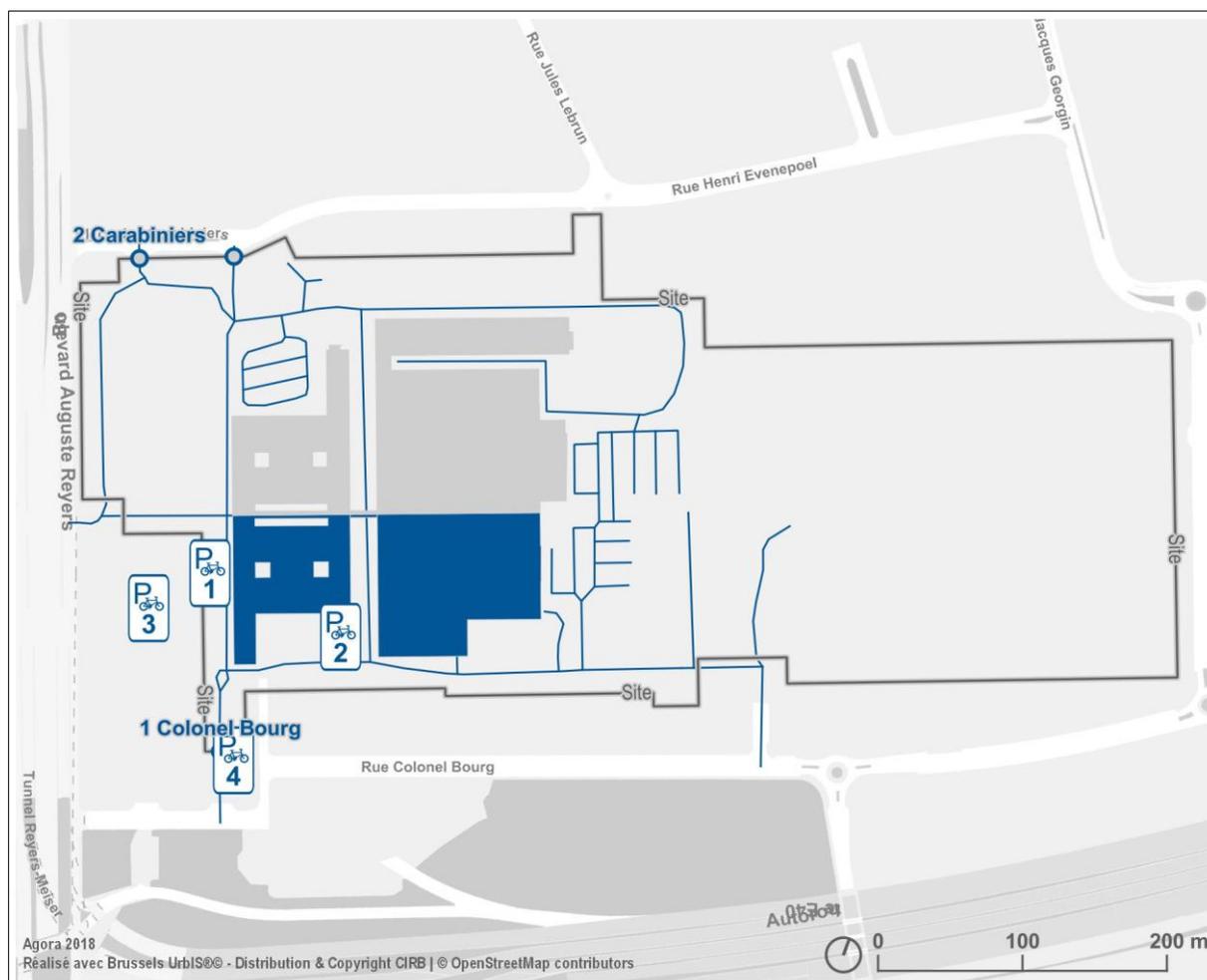
Comme les accès piétons, les accès cyclables au site sont définis et limités par la présence d'une clôture entourant le site.

Les accès empruntables par les cyclistes sont au nombre de 2 :

- L'accès 1 situé rue Colonel Bourg ;
- L'accès 2 situé place des Carabiniers.

Les accès 3 et 4 ne peuvent être empruntés par les cyclistes ; le premier étant équipé d'un tourniquet d'entrée et le second n'étant plus exploité pour des raisons de sécurité.

<sup>17</sup> Source : Master Plan Mediapark, CITEC *et al.*, 2014 & Plan Communal de Mobilité de la Commune de Schaerbeek, Planeco, 2009.



**Figure 6 : Accès cyclables : Localisation**

Du fait des dispositifs de contrôle d'accès, tous les usagers du site ne peuvent emprunter tous les accès. Le tableau ci-après synthétise les accès utilisables selon le type d'utilisateur considéré (membre du personnel ou visiteur).

Accès	Dispositif de contrôle d'accès	Usage
Accès 1 rue Colonel Bourg	Badge / Poste de garde	Personnel & visiteurs
Accès 2 place des Carabiniers	Badge	Personnel
Accès 3 boulevard Reyers	-	-
Accès 4 enclos des Fusillés	-	-

**Tableau 10 : Accès cyclables - Dispositif de contrôle d'accès et usage**

On notera que les visiteurs cyclistes sont invités à stationner leur vélo dans la zone prévue à cet effet au niveau de l'accès 1. Ils ne peuvent pas circuler à vélo au sein du site.

On soulignera également que l'aménagement actuel du boulevard Reyers ne permet la traversée de celui-ci qu'en trois points :

- Au niveau du carrefour Meiser au nord ;
- Au niveau du carrefour Diamant au sud ;
- Au niveau de l'accès au site 3 boulevard Reyers, via un passage sous-terrain.

Cet axe de circulation constitue un obstacle pour les usagers du site. L'impraticabilité cyclable de l'accès 3 peut de plus les amener à devoir allonger leur itinéraire pour y pénétrer.

## 2.3.3.2.3 Sur le site

Les voiries du site ne sont pas dotées d'aménagements spécifiques dédiés à la circulation des cyclistes.

La RTBF est dotée de 4 zones de stationnement pour vélos, totalisant 113 places, dont 103 places à destination du personnel et 10 à destination des visiteurs. Les supports de stationnement sont du type U renversé.

N°	Capacité	Aménagement	Usage
1	42 places	Couvert & non sécurisé	Personnel
2	36 places	Couvert & sécurisé	Personnel
3	25 places	Couvert & non sécurisé	Personnel
4	10 places	Non couvert & non sécurisé	Visiteurs

**Tableau 11 : Zone de stationnement pour cyclistes**

Seule la zone de stationnement n°2 est aménagée au sein d'un local sécurisé auquel seul les cyclistes ont accès. Cependant, on soulignera que l'ensemble des zones de stationnement évoquées sont aménagées au sein du site, dont l'accès est contrôlé.

Comme expliqué précédemment, les visiteurs sont invités à se stationner au niveau de la zone de stationnement n°4.

La capacité actuelle de stationnement permet d'accueillir l'ensemble des cyclistes utilisant le vélo comme mode de déplacement principal et recensés dans le cadre de l'enquête mobilité réalisée par la RTBF en 2017 ; 97 cyclistes membre du personnel et 6 cyclistes visiteurs, soit 103 cyclistes au total.

On soulignera cependant que le nombre de places de stationnement pour vélo existantes actuellement est inférieur au nombre total de cyclistes identifié dans le cadre l'enquête ; aux 97 membres du personnel cyclistes utilisant le vélo en tant que mode de déplacement principal s'ajoute, selon celle-ci, 16 membres du personnel utilisant le vélo en complément d'un autre mode de transport. Ceux-ci se stationnent également sur le site.

L'**adéquation entre offre et demande** en stationnement pour vélo est synthétisée au sein du tableau ci-après.

Usagers	Demande [en nombre de cyclistes]	Offre [en nombre de places]	Offre - Demande
Membres du personnel	113. <sup>18</sup>	103	-10
Visiteurs	6	10	+4
<b>Total</b>	<b>119</b>	<b>113</b>	<b>-6</b>

**Tableau 12 : Adéquation de l'offre en stationnement pour vélo en situation existante au regard de la demande**

#### **Remarque méthodologique**

On soulignera que cette adéquation est évaluée en retenant l'approche retenue par l'arrête du 1 juin 2017 relatif aux plans de déplacements d'entreprises, à savoir, que la demande en stationnement pour vélo équivaut au nombre de cyclistes usagers du site. En pratique cependant, la demande en stationnement varie au cours de la journée, tous les cyclistes n'étant pas forcément présents au même moment.

<sup>18</sup> Pour rappel, 113 cyclistes se stationnant sur le site dont :

- 95 utilisant le vélo comme mode de déplacement principal pour effectuer leurs déplacements domicile-travail ;
- 16 utilisant le vélo dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, en combinaison avec un autre mode de déplacement, pour effectuer la portion de leur trajet comprise entre le site et leur mode de déplacement principal ;
- 2 utilisant le vélo dans le cadre de leurs déplacements professionnels.

### 2.3.4 Accessibilité du site et de ses abords en transports en commun

Pour rappel, la demande en déplacements effectués en transports en commun relative à la RTBF est évaluée à **1330 mouvements par jour**. Le nombre d'usagers des transports en commun se déplaçant vers ou à destination du site est quant à lui estimé à 665 dont 649 membres du personnel et 16 visiteurs.

On soulignera que, d'après les résultats de l'enquête mobilité menée auprès des travailleurs en 2017, les membres du personnel utilisent **exclusivement les réseaux opérés par la STIB et la SNCB** dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. L'offre proposée par les opérateurs De Lijn et TEC n'est pas mobilisée. En ce qui concerne les déplacements professionnels des travailleurs et ceux des visiteurs, les données disponibles ne spécifient pas le réseau utilisé.

A noter que les membres du personnel ne disposant pas d'une voiture de société bénéficient d'un remboursement intégral de leur abonnement de transports en commun (SNCB, STIB, De Lijn et TEC). Une mesure du PDE prévoit d'étendre ce remboursement à l'ensemble du personnel y compris ceux disposant d'une voiture de société.

#### 2.3.4.1 Type de services

En situation existante, la **desserte des transports en commun** de l'aire d'étude est assurée par les services listés ci-après.

→ **Trains du réseau suburbain S**, opérés par la SNCB et desservant la station Meiser :

- Train S4 reliant Vilvorde à Alost ;
- Train S5 reliant Enghien à Malines ;
- Train S7 reliant Halle à Malines ;
- Train S9 reliant Braine-l'Alleud à Louvain.

→ **Trams**, opérés par la STIB :

- Tram 7 circulant entre les arrêts Heysel (Laeken) et Vanderkindere (Uccle) ;
- Tram 25 circulant entre les arrêts Gare du Nord (Schaerbeek) et Boondael Gare (Ixelles) ;
- Tram 62 circulant entre les arrêts Cimetière de Jette (Jette) et Eurocontrol (Haren).

Les services 7 et 25 suivent le tracé des boulevards de la Moyenne Ceinture. Ils circulent au sein des tunnels de préméto entre les arrêts Meiser et Boileau, au sud de Montgomery. Aucune intervention n'est prévue qui pourrait affecter la qualité de leur service.

En 2017, la vitesse commerciale des services de tram opérés par la STIB s'élevait à 15,3 km/h en heure de pointe, 15,6 km/h en heure creuse et 17,2 km/h en soirée.<sup>19</sup>

→ **Bus**, opérés par la STIB :

- Bus 12 entre circulant entre les arrêts Luxembourg (Ixelles) et Brussels Airport (Zaventem). Il s'agit d'une ligne rapide ne desservant qu'un nombre restreint d'arrêts entre ses terminus. Elle n'est pas opérée en soirée ni le weekend ;
- Bus 21 circulant entre les arrêts Luxembourg (Ixelles) et Permeke (Evere). En soirée et le weekend, elle remplace la ligne 12 et est dès lors prolongée jusqu'à l'arrêt Brussels Airport ;
- Bus 28 circulant entre les arrêts Brabançonne (Schaerbeek) et Konkel (Woluwe-Saint-Pierre) ;
- Bus 29 circulant entre les arrêts De Brouckère (Bruxelles) et Hof ten Berg (Woluwe-Saint-Lambert) ;
- Bus 63 circulant entre les arrêts Gare Centrale (Bruxelles) et Cimetière de Bruxelles (Evere) ;

<sup>19</sup> Source : Statistiques 2017, STIB, 2017 [en ligne], ref. internet : < [http://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/WEBSITE\\_RES/Attachments/Corporate/Statistiques/2017/STIB\\_RA2017\\_Statistiques\\_FR\\_HDok.pdf](http://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/WEBSITE_RES/Attachments/Corporate/Statistiques/2017/STIB_RA2017_Statistiques_FR_HDok.pdf)>

- Bus 79 circulant entre les arrêts Schuman (Bruxelles) et Crainhem (Woluwe-Saint-Lambert) ;
- Bus 80 circulant entre les arrêts Porte de Namur (Ixelles) et Maes (Evere).

Dans le cadre du Plan Bus, les itinéraires des lignes 12, 21, 28, 63 et 80 seront modifiées (cf. 2.2.1.6 Projets de modification de la desserte – STIB

, page 18). Ces modifications n'interviennent pas au sein de l'aire d'étude. On soulignera cependant que la ligne 63 ne desservira plus l'arrêt Plasky, situé en périphérie de cette dernière.

En 2017, la vitesse commerciale des services de bus opérés par la STIB s'élevait à 14,8 km/h en heure de pointe, 15,3 km/h en heure creuse et 19,1 km/h en soirée.<sup>20</sup>

- **Bus**, opérés par la société De Lijn :
  - Bus 178 circulant entre Maaseik et Bruxelles. La ligne est actuellement déviée en raison des travaux de réfection du tunnel Reyers.
  - Bus 318, 351, 358 et 410 circulant entre Louvain et Bruxelles.

Dans le cadre du projet Regionet Leuven, en cours de définition par les acteurs publics concernés, cette desserte routière pourrait être modifiée au cours des années à venir.

#### 2.3.4.2 Desserte territoriale de l'aire d'étude

Au total, 19 lignes de transports en commun desservent un arrêt situé au sein de l'aire d'étude. Elles permettent un accès direct au site, sans correspondance, depuis l'est de la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie :

- Les lignes de bus opérées par la STIB permettent un accès au cadran nord-est du territoire régional, du centre-ville aux communes de deuxième couronne, voire périphériques ;
- Les lignes de tram, suivant les tracés des boulevards de la Moyenne Ceinture, permettent un accès aux communes de première couronne, situées dans la partie est de la région, au nord & au sud ;
- Les lignes de bus opérées par la société De Lijn permettent un accès aux communes périphériques, implantées à l'est de l'aire d'étude, entre la Région de Bruxelles-Capitale et Louvain, ainsi qu'au nord du centre-ville bruxellois ;
- Les lignes de trains permettent un accès à la partie est de la région ainsi qu'aux communes et pôles périphériques implantés au nord-ouest (ligne S4) et au sud-ouest (S7).

#### 2.3.4.3 Fréquence de passage

Les fréquences de passage varient selon les services considérés :

- Les **services longue distance ferrés** (lignes S4, S5, S7 et S9) sont opérés selon une fréquence de passage faible, à raison de 1 ou 2 passages par heure, mais constante au cours de la journée ;
- Le **service longue distance routier** (ligne De Lijn 178) est opérée uniquement aux heures de points dans un seul sens : en direction de Bruxelles le matin et en direction de Maaseik le soir ;
- Les **services moyenne distance routiers** (lignes De Lijn 318, 351, 358 et 410) sont opérés selon une fréquence faible (entre 1 et 2 passages par heure) à moyenne (4 passages par heure) ;
- Les **services courte distance routiers et ferrés** (lignes STIB de bus et de tram) sont opérés selon une fréquence moyenne (entre 5 et 6 passages par heure) à élevée (10 passages par heure) en heure de pointe du matin et du soir.

<sup>20</sup> Idem

En ce qui concerne les services longue et moyenne distance, on soulignera que ces lignes sont opérées en tronçon commun sur une partie de leur trajet. Cela augmente les fréquences de passage des services sur la portion d'itinéraire considérée. Par exemple, les lignes de train S4, S5 et S7 sont opérées en tronçon commun entre Meiser et Vilvoorde. Un usager désirant se rendre à Vilvoorde bénéficiera dès lors d'une fréquence cumulée de 4 trains par heure.

À noter que les amplitudes horaires des services ne permettent pas aux employés travaillant en lien avec les fonctions d'antenne de se déplacer en transports en commun ; certains arrivant sur site avant 4 heures du matin et d'autres le quittant après 1 heure.

Ligne	Origine	Destination	Fréquence [en nombre moyen de passage/h]				
			Matin [de 5h à 7h]	Heures de pointe – Matin [de 7h à 9h]	Heures creuses [de 9h à 16h]	Heures de pointe – Soir [de 16h à 18h]	Soir [de 18h à 20h]
<b>TRAIN</b>							
S4	Vilvoorde	Alost	0	1	1	1	1
S4	Alost	Vilvoorde	0	1	1	1	1
S5	Enghien/Grammont	Malines	2	2	2	2	2
S5	Malines	Enghien/Grammont	2	2	2	2	2
S7	Hal	Malines	0	1	1	1	1
S7	Malines	Hal	0	1	1	1	1
S9	Braine-l'Alleud	Louvain	1	1	1	1	1
S9	Louvain	Braine-l'Alleud	1	1	1	1	1
<b>TRAM</b>							
7	Vanderkindere	Heysel	6	10	8	10	4
7	Heysel	Vanderkindere	10	10	8	10	4
25	Rogier	Boondaal Gare	7,5	10	8	10	4
25	Boondaal Gare	Rogier	7,5	10	8	10	4
62	Eurocontrol	Cimetière de Jette	5	5	3,75	5	3
62	Cimetière de Jette	Eurocontrol	2	5	3,75	5	3
<b>BUS</b>							
12	Luxembourg	Brussels Airport	2,5	6	4	6	0
12	Brussels Airport	Luxembourg	3	6	4	6	0
21	Luxembourg	Brussels Airport	1,5	5	4	5	3
21	Brussels Airport	Luxembourg	4	5	4	5	3
28	Brabantçonnée	Konkel	1,5	6	5	6	3
28	Konkel	Brabantçonnée	2	6	5	6	3
29	De Brouckère	Hof ten Berg	2	10	6	10	4
29	Hof ten Berg	De Brouckère	3	10	6	10	4
63	Cimetière de Bruxelles	Gare Centrale	4	10	5,5	10	4
63	Gare Centrale	Cimetière de Bruxelles	2,5	10	5,5	10	4
79	Schuman	Kraainem	2	5	4	5	3
79	Kraainem	Schuman	1,5	5	4	5	3

Ligne	Origine	Destination	Fréquence [en nombre moyen de passage/h]				
			<i>Matin</i> [de 5h à 7h]	<i>Heures de pointe – Matin</i> [de 7h à 9h]	<i>Heures creuses</i> [de 9h à 16h]	<i>Heures de pointe – Soir</i> [de 16h à 18h]	<i>Soir</i> [de 18h à 20h]
80	Porte de Namur	Maes	3	10	5	10	3
80	Maes	Porte de Namur	2,5	10	5	10	3
178	Maaseik	Brussel	0	2	0	0	0
178	Brussel	Maaseik	0	0	0	2	0
318	Leuven	Brussel	2	2	2	2	2
318	Brussel	Leuven	2	2	2	2	2
351	Leuven	Brussel	2	1,5	1	1,5	2
351	Brussel	Leuven	1	2	1	2	1
358	Leuven	Brussel	4,5	3,5	3	4	2
358	Brussel	Leuven	3	4	3	4	2
410	Leuven	Brussel	2	2	1	2	1,5
410	Brussel	Leuven	3	1,5	1,5	2	1,5

**Tableau 13 : Fréquence de passage des lignes de transports en commun desservant l'aire d'étude.<sup>21</sup>**

#### 2.3.4.4 Accès au site depuis les arrêts de transports en commun

Les arrêts de transports en commun implantés au sein de l'aire d'étude sont présentés ci-avant (cf. 2.3.3.1.1 Aux abords du site, page 28).

Le tableau ci-après présente les caractéristiques des cheminements piétons entre l'entrée principale des locaux de la RTBF et les différents services de transports en commun, par ligne.

Ligne	Origine	Destination	Arrêt le plus proche de l'entrée des bâtiments		
			<i>Nom</i>	<i>Distance</i> [en mètres]	<i>Itinéraire</i>
<b>TRAIN</b>					
S4	Vilvorde	Alost	Meiser	810	Via accès 2
S4	Alost	Vilvorde	Meiser	810	Via accès 2
S5	Enghien/Grammont	Malines	Meiser	810	Via accès 2
S5	Malines	Enghien/Grammont	Meiser	810	Via accès 2
S7	Hal	Malines	Meiser	810	Via accès 2
S7	Malines	Hal	Meiser	810	Via accès 2
S9	Braine-l'Alleud	Louvain	Meiser	810	Via accès 2
S9	Louvain	Braine-l'Alleud	Meiser	810	Via accès 2
<b>TRAM</b>					
7	Vanderkindere	Heysel	Diamant	400	Via accès 1
7	Heysel	Vanderkindere	Diamant	400	Via accès 1

<sup>21</sup> Les informations reprises au sein du tableau sont issues des données horaires diffusées par les exploitants pour un jour ouvrable de semaine, en dehors des vacances scolaires.

Ligne	Origine	Destination	Arrêt le plus proche de l'entrée des bâtiments		
			Nom	Distance [en mètres]	Itinéraire
25	Rogier	Boondael Gare	Diamant	400	Via accès 1
25	Boondael Gare	Rogier	Diamant	400	Via accès 1
62	Eurocontrol	Cimetière de Jette	Meiser	670	Via accès 3
62	Cimetière de Jette	Eurocontrol	Meiser	670	Via accès 3
<b>BUS</b>					
12	Luxembourg	Brussels Airport	Diamant	430	Via accès 1
12	Brussels Airport	Luxembourg	Diamant	430	Via accès 1
21	Luxembourg	Brussels Airport	RTBF	210	Via accès 1
21	Brussels Airport	Luxembourg	Plasky	410	Via accès 3
28	Brabançonne	Konkel	Diamant	425	Via accès 1
28	Konkel	Brabançonne	Diamant	425	Via accès 1
29	De Brouckère	Hof ten Berg	Plasky	410	Via accès 3
29	Hof ten Berg	De Brouckère	Plasky	410	Via accès 3
63	Cimetière de Bruxelles	Gare Centrale	Plasky	410	Via accès 3
63	Gare Centrale	Cimetière de Bruxelles	Plasky	410	Via accès 3
79	Schuman	Kraainem	RTBF	210	Via accès 1
79	Kraainem	Schuman	Diamant	500	Via accès 1
80	Porte de Namur	Maes	Colonel Bourg	655	Via accès 1
80	Maes	Porte de Namur	Colonel Bourg	655	Via accès 1
178	Maaseik	Brussel	VRT	230	Via accès 3
178	Brussel	Maaseik	VRT	230	Via accès 3
318	Leuven	Brussel	Meiser	600	Via accès 3
318	Brussel	Leuven	Meiser	600	Via accès 3
351	Leuven	Brussel	Meiser	600	Via accès 3
351	Brussel	Leuven	Meiser	600	Via accès 3
358	Leuven	Brussel	Meiser	600	Via accès 3
358	Brussel	Leuven	Meiser	600	Via accès 3
410	Leuven	Brussel	Meiser	600	Via accès 3
410	Brussel	Leuven	Meiser	600	Via accès 3

**Tableau 14 : Caractéristiques des itinéraires d'accès aux services de transports en commun**

On soulignera que le boulevard Reyers ainsi que les carrefours Meiser et Diamant constituent des obstacles à la circulation des usagers des transports en commun :

- Les carrefours susmentionnés, de par leur taille, génèrent des détours, notamment du fait des positions des traversées piétonnes ;
- Le boulevard Reyers ne peut être traversé, en dehors de ces carrefours, que via le tunnel sous-terrain localisé au niveau de l'accès 3 du site.

### 2.3.5 Accessibilité du site en véhicules motorisés

Les chantiers en cours ne permettant pas la réalisation de comptages représentatifs, la caractérisation des conditions de circulation repose sur les données de comptages disponibles.

Pour rappel, la demande en déplacements effectués en véhicules motorisés relative à la RTBF est évaluée à **2156 mouvements par jour, dont 2072 mouvements de voiture et camionnettes, 8 mouvements de véhicules lourds (véhicules de livraisons et véhicules techniques de la RTBF) et 76 mouvements de motos**. Le nombre de véhicules circulant depuis ou à destination du site est quant à lui estimé à 1078 dont 785 véhicules générés par des déplacements domicile-travail, 153 générés par des déplacements professionnels, 100 par des déplacements de visiteurs et 40 par des livraisons.

En tenant compte des données disponibles concernant la répartition des mouvements au cours de la journée<sup>22</sup>, on estime que l'activité de la RTBF induit les flux de circulation routière repris au sein du tableau ci-après.

Période	Mouvements [en EVP/h]	
	Entrants	Sortants
Heure de pointe du matin [de 9h à 10h]	248	26
Heure de pointe du soir [de 17h à 18h]	14	257

**Tableau 15 : Estimation des flux de circulation routière induit par la RTBF aux heures de pointes**

#### 2.3.5.1 Conditions de circulation aux abords du site

Le site est encadré au nord, à l'ouest et au sud par des axes routiers du réseau primaire de la Région de Bruxelles-Capitale :

- La chaussée de Louvain au nord, voie principale ;
- Le boulevard Reyers à l'ouest, voie métropolitaine, dotée au sein de l'aire d'étude de contre-allées incluses au réseau de voies principales ;
- L'autoroute E40 au sud.

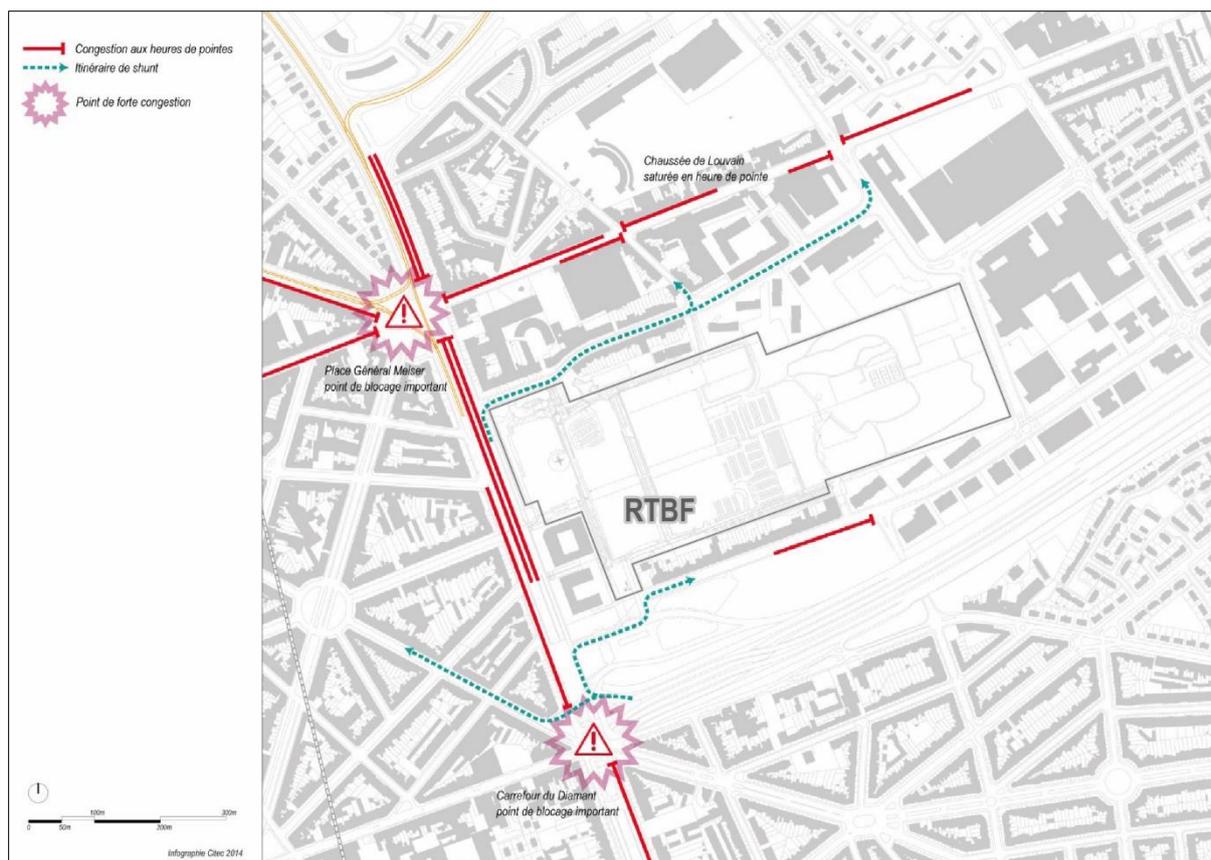
Les voiries d'accès au site appartiennent quant à elles au réseau secondaire :

- La place des Carabiniers et la rue Evenepoel au nord, voiries de quartier ;
- La rue Colonel Bourg au sud, voie interquartier.

Implanté à proximité d'un des principaux accès routier à la Région de Bruxelles-Capitale, les conditions de circulation sur les voiries de l'aire d'étude sont généralement contraintes, particulièrement en heure de pointe.

Les principales problématiques générées par cette congestion sont résumées comme suit par le bureau d'études CITEC (2014).

<sup>22</sup> Source : Entrées et sorties véhicules à l'accès n°3 (rue Colonel Bourg) le mardi 30 mars 2010 in Rapport d'incidence – Démolition d'une partie du siège RTBF : Note complémentaire au rapport d'incidence, Esher *et al.*, 2018.



**Figure 7 : Conditions de circulations aux abords du site  
(Source : CITEC, 2014)**

On notera que sont soulignés :

- des phénomènes de **trafic de fuite** au sein des voiries connectées au site (place des Carabiniers et rue Evenepoel ainsi que rue Colonel Bourg) ;
- des **remontées de files** rue Colonel Bourg, au carrefour avec l'avenue de Mars, sur l'un des itinéraires d'accès à l'autoroute E40.

Les volumes de trafic suivants sont rapportés<sup>23</sup> sur les voiries du périmètre d'étude aux heures de pointes du matin et du soir :

- « 720 véh./h (8h – 9h) et 550 véh./h (18h-19h) depuis l'E40 vers Diamant ;
- 5.400 véh./h (8h – 9h) et 4.100 véh./h (18h-19h), deux sens confondus, sur le bd. Auguste Reyers ;
- 600 véh./h (8h – 9h) et 700 véh./h (18h-19h) sur le bd. Léopold III dans le sens vers Bruxelles ;
- 1.500 véh./h (8h – 9h) et 1.400 véh./h (18h-19h), deux sens confondus, sur la Chaussée de Louvain ;
- 420 véh./h (8h – 9h) et 300 véh./h (18h-19h), deux sens confondus, sur la Rue Colonel Bourg ;
- 900 véh./h (8h – 9h) et 930 véh./h (18h-19h), deux sens confondus, sur l'Avenue des Cerisiers ;
- 925 véh./h (8h – 9h) et 800 véh./h (18h-19h), depuis Reyers, sur l'avenue du Diamant. »

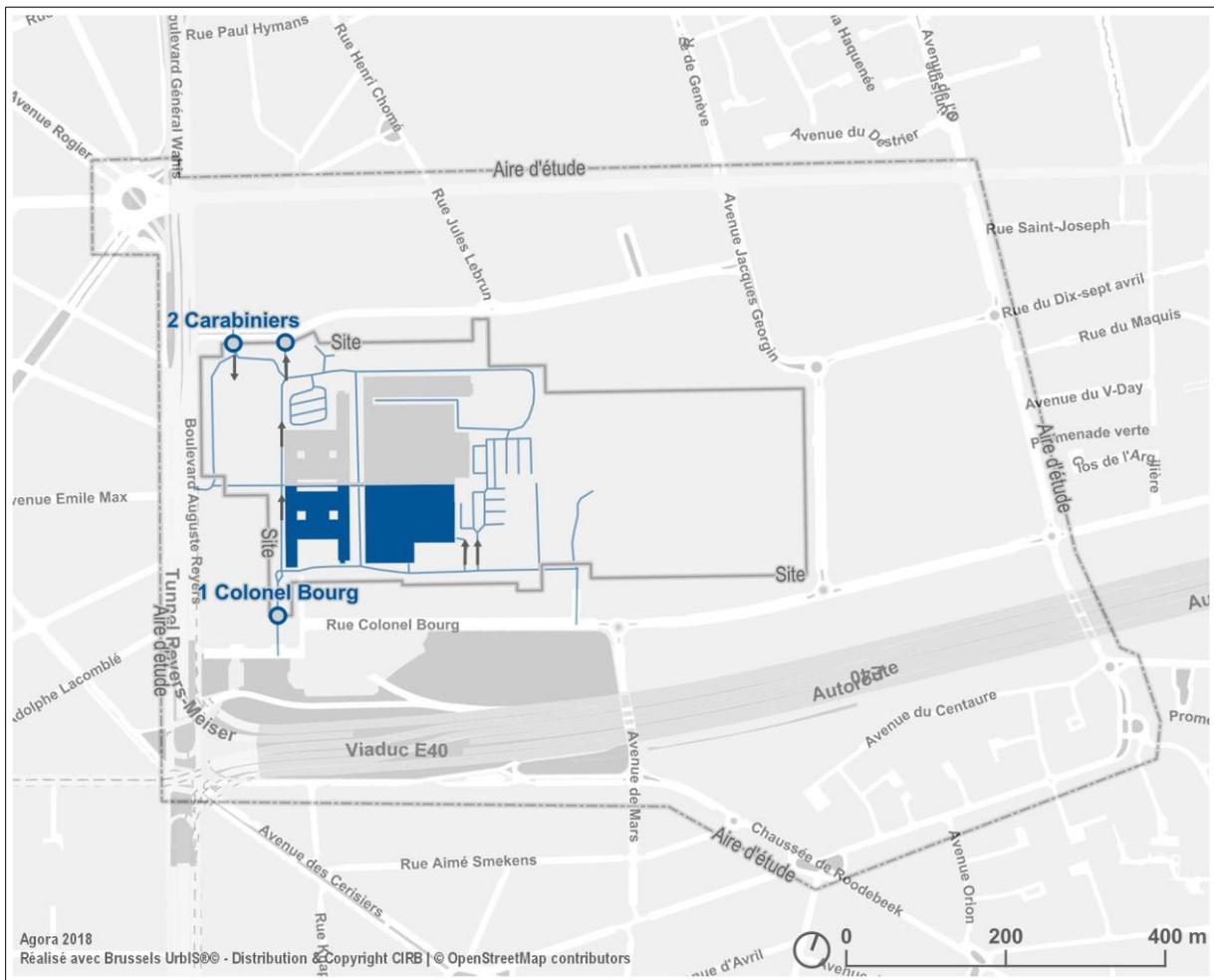
<sup>23</sup> Source : Bruxelles Mobilité, Comptages réalisés en 2013 par le bureau d'études AME sprl

**2.3.5.2 Organisation des accès motorisés au site**

Comme précédemment, les accès au site des véhicules motorisés sont limités et contrôlés.

Les véhicules peuvent pénétrer via les accès suivants :

- L'accès 1 situé rue Colonel Bourg ;
- L'accès 2 situé place des Carabiniers – avec une entrée et une sortie distinctes



**Figure 8 : Accès des usagers motorisés : Localisation**

On rappellera qu'un accès supplémentaire existe, au niveau de l'enclos des Fusillés mais qu'il n'est plus exploité pour des raisons de sécurité depuis 2016.

Du fait des dispositifs de contrôle d'accès, tous les usagers du site ne peuvent emprunter tous les accès. Le tableau ci-après synthétise les accès utilisables selon le type d'usager considéré (membre du personnel ou visiteur).

Accès	Dispositif de contrôle d'accès	Usage
Accès 1 rue Colonel Bourg	Badge / Poste de garde	Personnel & visiteurs
Accès 2 place des Carabiniers	Badge	Personnel
Accès 4 enclos des Fusillés	-	-

**Tableau 16 : Accès des usagers motorisés : Dispositif de contrôle d'accès et usage**

L'ensemble des membres du personnel dispose d'un badge d'accès lui permettant d'accéder au site en véhicules motorisés. Ils peuvent emprunter les accès 1 ou 2. Dans les faits, les membres du personnel de la RTBF utilisent majoritairement l'accès 1. Les flux découlant de cette répartition à l'heure de pointe du matin et du soir sont estimés ci-après.

Période	Mouvements [en EVP/h]					
	Site		Accès 1		Accès 2	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
Usage <sup>24</sup>	100%		87%		13%	
Heure de pointe du matin [de 9h à 10h]	248	26	216	23	28	3
Heure de pointe du soir [de 17h à 18h]	14	257	12	224	2	29

**Tableau 17 : Estimation des flux de circulation routière induit par la RTBF aux heures de pointes selon les accès**

Les visiteurs doivent quant à eux obligatoirement se présenter à l'accès 1. Il s'agit strictement de visiteurs liés aux fonctions administratives de la RTBF, le public des émissions n'étant pas autorisé à pénétrer en voiture sur le site.

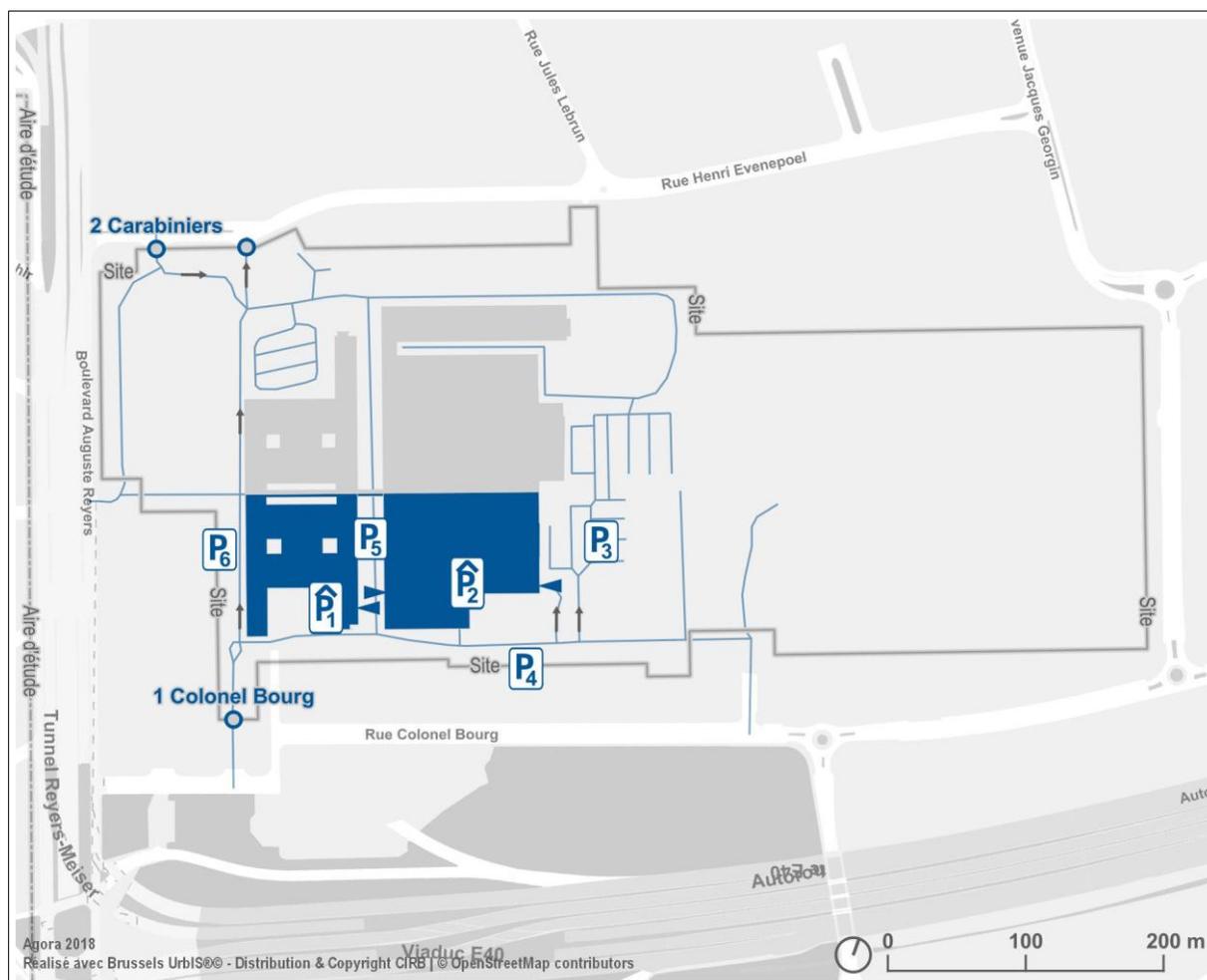
On soulignera qu'actuellement, un parking provisoire est loué à destination du personnel au sein du bâtiment « Silver », adjacent à la limite ouest du site. Parmi les véhicules évoqués au sein du tableau précédent, certains pénètrent aujourd'hui sur le site via cet accès temporaire.

### 2.3.5.3 Organisation de la circulation sur le site

Les voiries du site sont empruntables dans les deux sens de circulation, à l'exception de la voirie située à l'ouest, liant l'accès 1 à l'accès 2.

Les sens de circulation permettent les accès aux zones de stationnement situées en voirie, hors-voirie ainsi qu'en sous-sol.

<sup>24</sup> Source : Rapport d'incidence – Démolition d'une partie du siège RTBF : Note complémentaire au rapport d'incidence, Esher et al., 2018.



**Figure 9 : Circulation motorisée et zones de stationnement au sein du site**

Les places réservées aux visiteurs (P6) sont implantées à proximité de l'entrée principale des bâtiments, de même que les places réservées aux PMR (P5 & P6), et sont accessibles depuis l'accès 1.

### 2.3.6 Accessibilité du site pour les véhicules de livraisons & les véhicules techniques

Pour rappel, le nombre de livraisons est estimé à **environ 2 livraisons par jour** en moyenne dans le cadre du PDE, soit **4 mouvements par jour**. Il s'agit de livraisons relatives au fonctionnement et à l'entretien du bâtiment (nettoyage, courrier, restauration, etc.).

Les livraisons sont effectuées entre 6 heure et 14 heures.<sup>25</sup>

Environ 38 des 51 véhicules de service de la RTBF (ou véhicules techniques) sont utilisés par jour, soit environ 76 mouvements. Le site est notamment fréquenté par des camions de régie.<sup>26</sup> Il s'agit de véhicules de très grand gabarit, aux rayons de giration importants.

<sup>25</sup> Source : Note explicative – Demande de permis d'urbanisme et d'environnement, MDW / V+, 2017

<sup>26</sup> Source : Demandes de permis d'urbanisme et d'environnement 1A - Note préparatoire à l'étude d'incidences relative au nouveau siège de la RTBF à Bruxelles, ARIES, 2018

### 2.3.6.1 Sur le site

Le site est doté de 4 zones de stationnement<sup>27</sup> pour les véhicules de livraisons et les véhicules techniques, implantées dans la partie sud du site :

- P2 & P3 - Rue Intérieure : 4 places réservées aux livraisons des fournisseurs externes ;
- P1 - Rue des Décors : quais de chargement / déchargement avec accès direct au montage du restaurant ainsi qu'aux ateliers de décors ;
- P4 - Parking couvert du charroi : stationnement des camions de régie et autres véhicules techniques.



**Figure 10 : Accès au site et aux zones de stationnement des véhicules techniques et de livraisons**  
(Source : STRATEC et al., 2018)

Les véhicules de livraisons ne se stationnent pas à l'extérieur du site.

### 2.3.6.2 Accès au site

Les véhicules de livraisons peuvent pénétrer sur le site via les 3 accès carrossables existants. Leur usage est cependant variable, comme précisé au sein du tableau ci-après.

Accès	Usage
Accès 1 rue Colonel Bourg	Accès principal pour l'ensemble des véhicules de livraisons
Accès 2 place des Carabiniers	Accès possible mais non utilisé
Accès 4 enclos des Fusillés	Accès secondaire, principalement utilisé pour les véhicules semi-remorques se rendant dans les zones de livraisons situées à l'est du site

**Tableau 18 : Accès des véhicules de livraisons**

<sup>27</sup> Source : Rapport d'incidence – Démolition d'une partie du siège RTBF : Note complémentaire au rapport d'incidence, Esher et al., 2018

### 2.3.6.3 Aux abords du site

Pour accéder au site, les itinéraires théoriques vers le site des véhicules de livraisons et des véhicules sont décrits ci-après. Ces itinéraires s'appuient sur le respect de la hiérarchie des voiries ainsi que sur les interdictions de circulation des véhicules lourds au sein des voiries communales.

- Les véhicules en **provenance du nord-ouest** de l'aire d'étude peuvent emprunter le boulevard Reyers jusqu'au carrefour Diamant. Ils font alors demi-tour au carrefour pour s'engager dans la rue Colonel Bourg et pénétrer sur le site via l'accès 1. Pour repartir vers le nord-ouest, ils empruntent la rue Colonel Bourg jusqu'au carrefour Diamant où ils repartent vers le nord via le boulevard Reyers ;
- Les véhicules en **provenance du sud-ouest** de l'aire d'étude peuvent emprunter le boulevard Reyers ou l'avenue de Roodebeek jusqu'au carrefour Diamant et pénétrer sur le site via la rue Colonel Bourg et l'accès 1. Pour repartir vers les sud-ouest, ils empruntent le même itinéraire en sens inverse ;
- Les véhicules en **provenance du nord-est** de l'aire d'étude peuvent emprunter la chaussée de Louvain et ensuite l'avenue Georgin jusqu'à la rue Colonel Bourg. Pour repartir vers le nord-est, ils empruntent le même itinéraire en sens inverse ;
- Les véhicules en **provenance de l'E40** (sud-est de l'aire d'étude) peuvent emprunter la bretelle de sortie menant à l'avenue Colonel Bourg et pénétrer sur le site via l'accès 1. Pour repartir vers l'autoroute, les véhicules de moins de deux essieux peuvent emprunter la rue Colonel Bourg, l'avenue de Mars et l'avenue de Roodebeek. Cette dernière étant référencée au sein du Plan Iris II comme une voirie « interdite aux véhicules de plus de deux essieux sauf circulation locale », les camions de régie doivent théoriquement emprunter la chaussée de Louvain jusqu'à l'avenue des Communautés pour emprunter l'autoroute en sens inverse. On notera qu'aucune signalisation ne concrétise actuellement cette interdiction.

En cas de circulation aux heures de pointes, les véhicules techniques et de livraison participent aux phénomènes de congestion signalés aux carrefours Diamant et Meiser<sup>28</sup> ainsi qu'au niveau de la sortie de l'autoroute E40 vers l'avenue Colonel Bourg et au carrefour entre l'avenue de Mars et l'avenue de Roodebeek<sup>29</sup>.

### 2.3.7 Accessibilité du site pour les services d'intervention

Les véhicules d'intervention peuvent accéder au site par **chacun des accès carrossables**, soit :

- Au départ de l'accès RTBF depuis la rue Colonel Bourg qui est l'accès principal ;
- Au départ de l'accès VRT depuis la rue Evenepoel ;
- Au départ de l'accès de l'Enclos des Fusillés qui, bien que fermé, reste accessible aux services d'intervention.

Ces **accès** sont tous équipés de **portiques suffisamment dimensionnés pour permettre le passage des véhicules d'intervention**.

**L'accessibilité des véhicules d'intervention est assurée sur l'ensemble du site.**

<sup>28</sup> Source : Rapport sur les incidences environnementales – PAD Médiapark, Agence F. Leclercq + BUUR, 2018.

<sup>29</sup> Source : Rapport d'incidence – Démolition d'une partie du siège RTBF : Note complémentaire au rapport d'incidence, Esher et al., 2018.

## 2.3.8 Stationnement des véhicules motorisés

### 2.3.8.1 Aux abords du site en voirie

#### 2.3.8.1.1 Modalités de gestion du stationnement

L'ensemble des voiries comprises au sein de l'aire d'étude font l'objet de mesures de gestion du stationnement définies dans le cadre du Plan de Stationnement Communal. Les mesures de gestion du stationnement s'appliquent de 9h à 21h.

Toutes les voiries au nord de l'E40 sont sous le régime de la **zone verte** qui privilégie la rotation moyenne mais prioritaire pour les riverains. En zone verte la redevance en *tarif 2* s'applique comme suit :

<b>Première demi-heure</b>	0,50€
<b>Seconde demi-heure</b>	1,50€
<b>Deuxième heure</b>	2€
<b>Par heure supplémentaire</b>	2€

Le premier quart d'heure est gratuit selon les modalités indiquées sur les horodateurs. Le *tarif 1* est de 25€ par période de 4h30.

Au sud de l'E40, l'avenue de Roodebeek est en **zone bleue**, zone qui privilégie la rotation douce. Le stationnement y est gratuit mais limité à une durée de 2h conformément à l'article 27 du Code de la route.

Avenue Georgan, le stationnement n'est pas réglementé<sup>30</sup>. Certains emplacements sont cependant réservés :

- Dans la section de l'avenue comprise entre la chaussée de Louvain et l'avenue Mommaerts, 7 emplacements sont réservés aux véhicules de livraison ;
- Dans la section de l'avenue comprise entre l'avenue Mommaerts et la rue Colonel Bourg, certains emplacements sont réservés au stationnement des camions.

<sup>30</sup> Source : Mobigis, Bruxelles Mobilité, Ref. internet : <<http://data-mobility.irisnet.be/mobigis/fr/>>

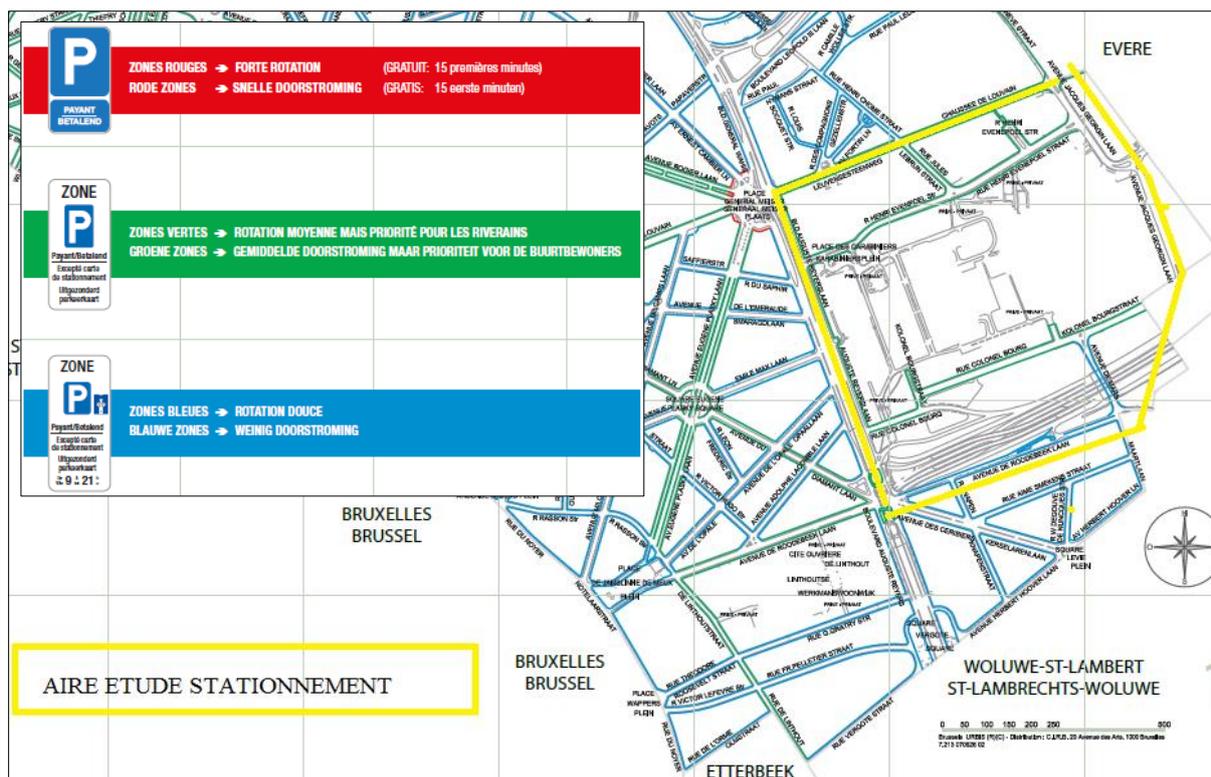


Figure 11 : Gestion du stationnement en voirie (Source : site de la commune de Schaerbeek)

La Commune de Schaerbeek propose des **cartes de stationnement** utilisables au sein du périmètre d'étude, notamment :

- Une carte pour **riverains** d'une validité d'un an ;
- Une carte pour **visiteurs** d'une validité d'un jour, sous forme d'un carnet de tickets à gratter, uniquement accessibles aux habitants de la commune ou aux entreprises y ayant leur siège social ;
- Une carte pour **professionnels** d'une validité d'un an. Les tarifs varient selon la période de validité journalière (jusqu'à 18 ou 21 heures) ainsi qu'en fonction des dimensions des véhicules et du nombre de carte. Elles ne peuvent être acquises que par l'entreprise et non directement par ses employés.

Valable jusque		Tarifs selon le nombre de cartes			
	↔	1-5 cartes	6-20 cartes	21-30 cartes	par carte suppl.
18:00	< 4,9 m	200€/carte	300€/carte	600€/carte	800€/carte
	> 4,9 m	300€/carte	500€/carte	750€/carte	850€/carte
21:00	< 4,9 m	400€/carte	600€/carte	1200€/carte	1600€/carte
	> 4,9 m	600€/carte	1000€/carte	1500€/carte	1700€/carte

Figure 12 : Tarif d'achat d'une carte communale de stationnement pour professionnels (Source : Commune de Schaerbeek)

2.3.8.1.2 Occupation du stationnement

L'occupation du stationnement a été relevée en journée le mardi 2 octobre 2018 entre 9h30 et 11h30 et de nuit entre 22h et 24h00, sur les voiries comprises au sein de l'aire géographique. La rue Colonel

Bourg en sa section comprise au droit de l'accès RTBF, ainsi que le boulevard Reyers, n'ont pas fait l'objet de relevés compte tenu de la situation de chantier en cours. L'objectif était de vérifier si des évolutions marquantes étaient relevées par rapport aux données d'occupation réalisées précédemment dans le cadre de l'étude du PAD.

La représentation cartographique de la demande en journée et de nuit est illustrée ci-après.

En **journée**, la **pression est importante** avec des taux d'occupation compris entre 80 à 100% pour l'ensemble des voiries contiguës au site. Seuls quelques voiries plus à l'est de l'aire d'étude affichent des taux légèrement inférieurs.

De **nuit**, la situation est sensiblement différente et la **demande à l'évidence en lien avec la fonction résidentielle**. On observe que les sections où la demande est moindre sont celles où la présence de bureaux est plus marquée (est de l'avenue Evenepoel, est de la rue Mommaerts, est de la rue Colonel Bourg).

Des observations faites, il ressort assez bien que la fonction administrative et commerciale du quartier induit une demande de stationnement en journée qui, ajoutée à celle des riverains, conduit à des taux d'occupation importants sur presque l'ensemble de l'aire d'étude.

La situation nocturne montre aussi l'importante demande en lien avec les riverains, demande qui ne peut que s'accroître au vu des développements immobiliers en cours, comme ceux de la rue J. Georgin (ancien site Vlan) bien avancé en octobre 2018.

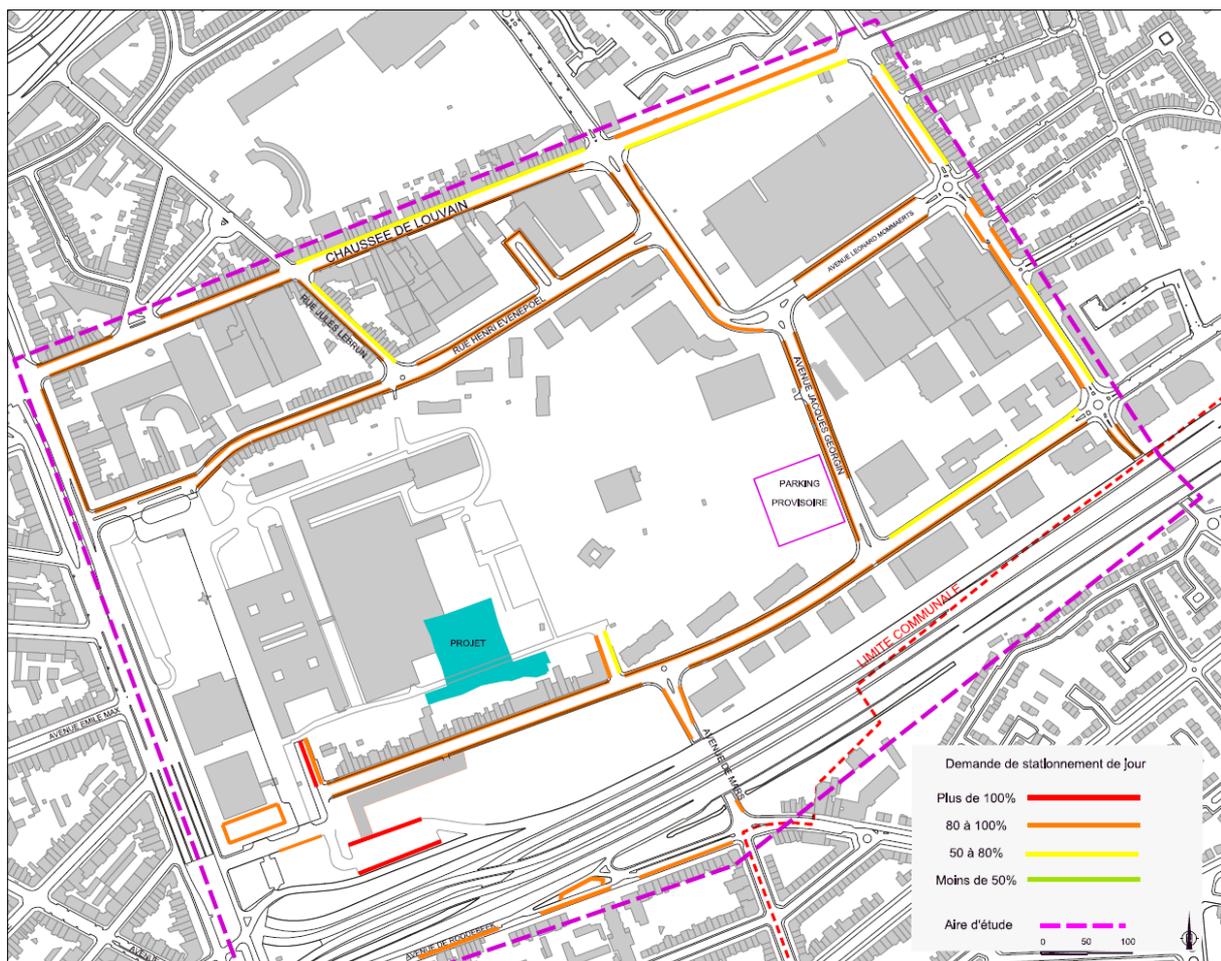


Figure 13 : Occupation du stationnement de jour

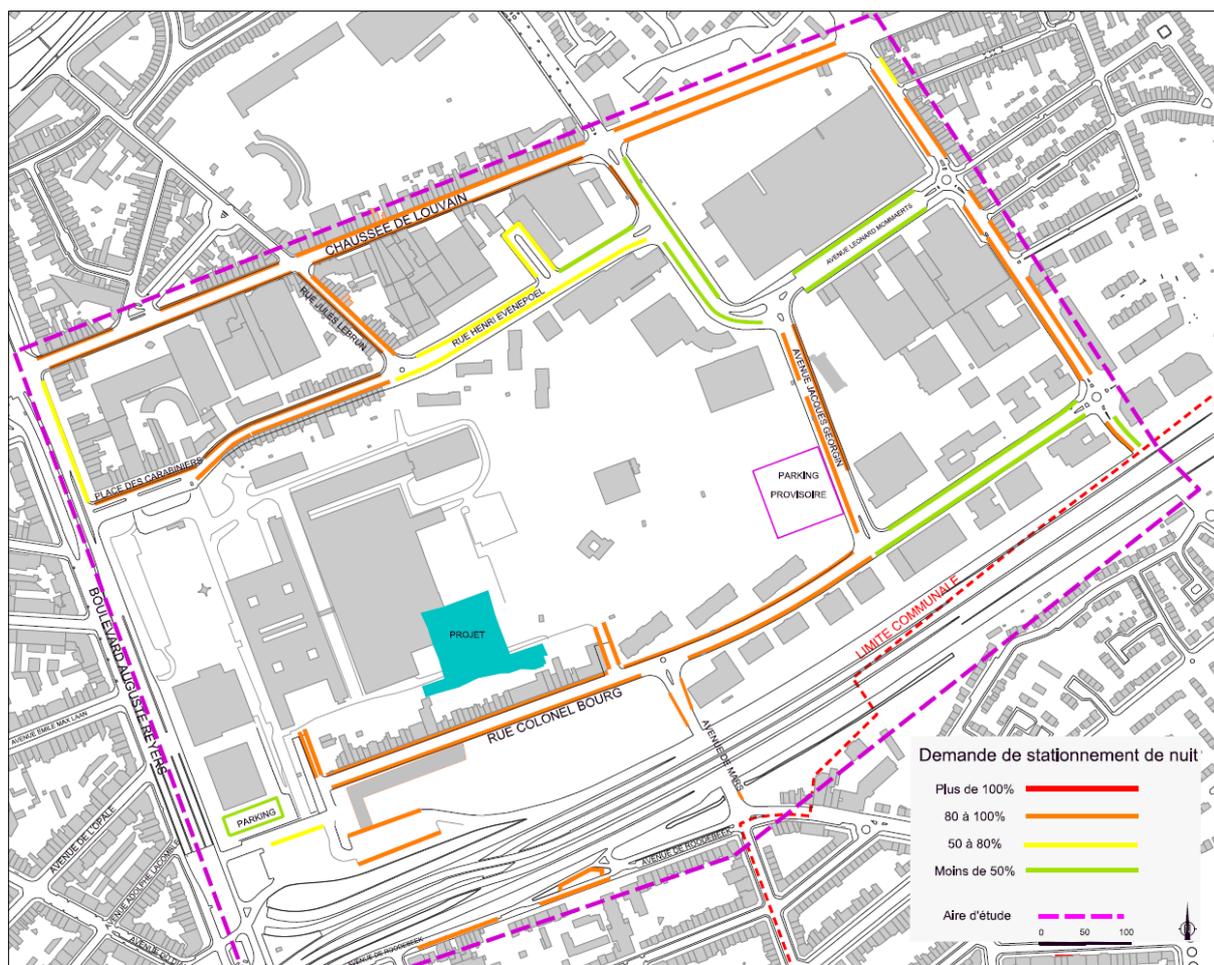


Figure 14 : Occupation du stationnement de nuit

### 2.3.8.2 Aux abords du site hors voirie

Excepté le parking provisoire réalisé rue Colonel Bourg et le parking aménagé en bout de l'E40, **aucun parking public** n'est recensé au sein de l'aire d'étude.

Le parking provisoire organisé rue Colonel Bourg a une capacité de 49 emplacements. Il s'inscrit en « compensation » des places supprimées en voiries du fait du chantier de rénovation des tunnels Reyers.

Le parking de dissuasion sis à la fin de l'E40 est davantage un parking de fait qu'un réel parking de dissuasion tel que figurant au PRAS. Il n'en est pas moins utile, comme en atteste son occupation mais nous ne pouvons garantir qu'il est effectivement utilisé en lien avec les transports en commun. Son utilisation est actuellement gratuite.

Sa capacité résiduelle consécutivement à la réalisation du projet de logements est de  $\pm 55$  emplacements.

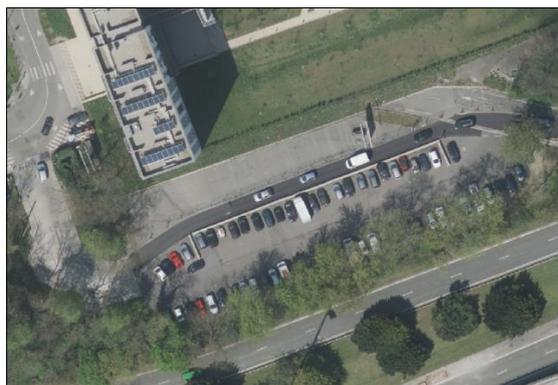
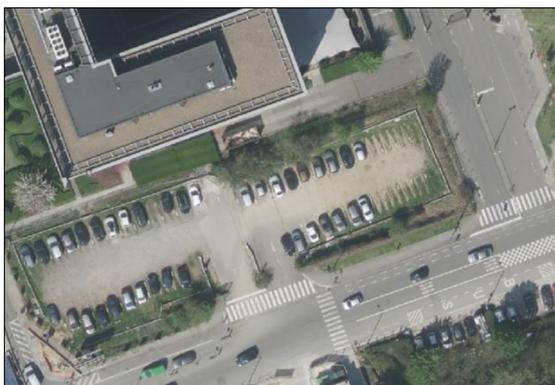


Photo 1 : Parking provisoire rue Colonel Bourg

Photo 2 : Parking de "dissuasion" à la fin de l'E40

Les seuls **parkings privés** accessibles sont ceux accessoires des commerces spécialisés ou de grandes surfaces, comme c'est le cas avenue J. Georgin ou encore chaussée de Louvain.

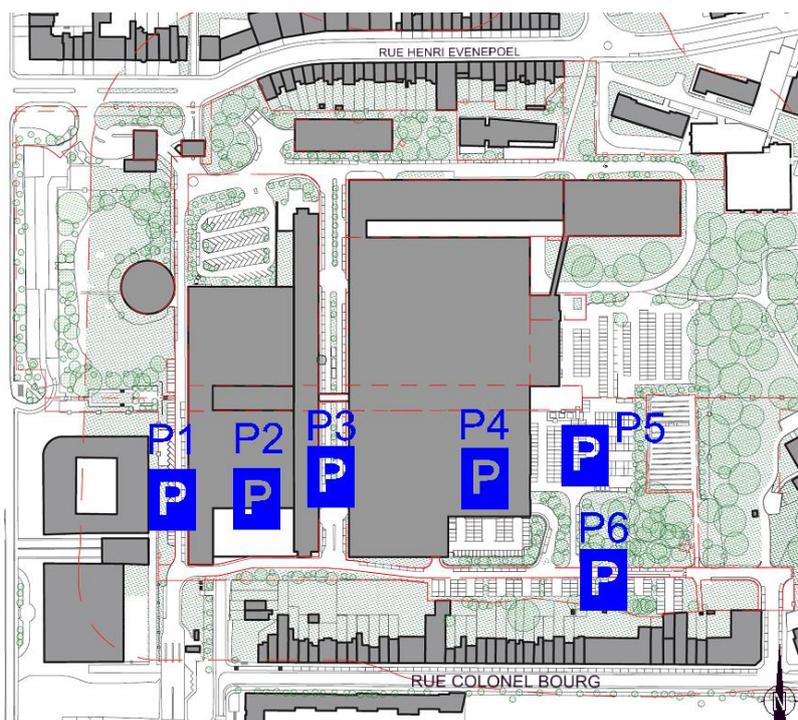
Un parking, géré par un opérateur privé, existe également rue Colonel Bourg. Les emplacements de stationnement actuellement disponibles peuvent être loués par des entreprises et mis à disposition de leurs usagers.

### 2.3.8.3 Sur le site

#### 2.3.8.3.1 Offre de stationnement

L'**offre de stationnement** sur le site représente quelques **572 emplacements** pour voitures, qui se répartissent en 209 places couvertes et 363 places à ciel ouvert, ainsi que 10 places pour motos et scooters.

Les parkings P2 et P4 sont couverts ; les autres parkings disséminés sur le site sont à ciel ouvert.



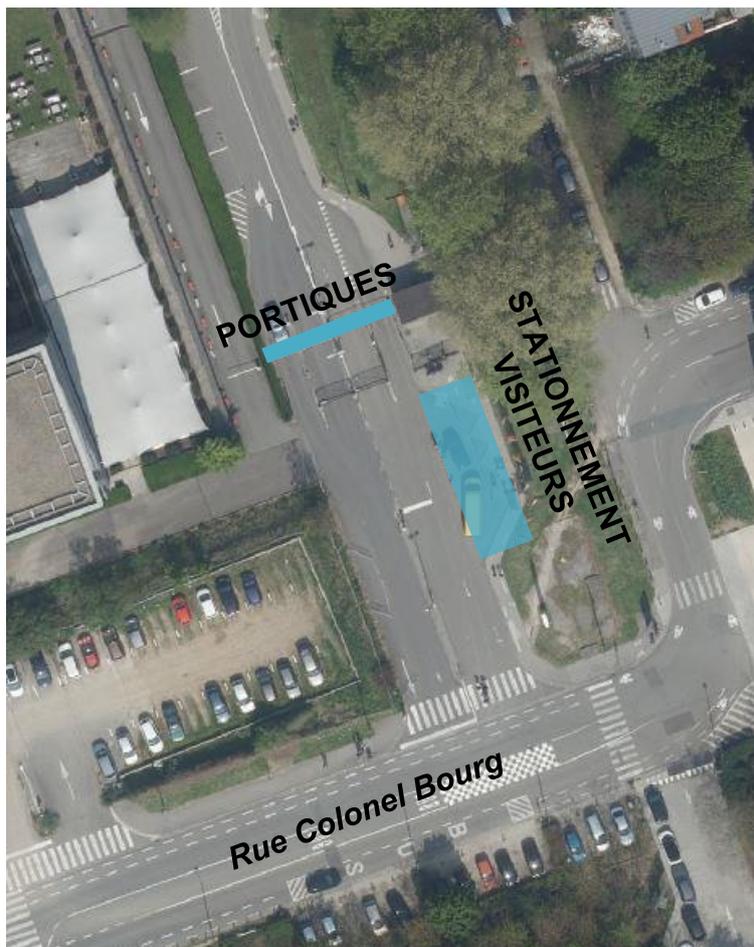
**Figure 15 : Localisation des parkings RTBF**

Comme le souligne le tableau ci-après, la majorité de la capacité de stationnement n'est pas réservée à un usage spécifique et peut donc être mobilisée par le personnel.

Usage	Capacité [en nombre de places]
<i>Membres du personnel automobilistes</i>	500
<i>Personnes à Mobilité Réduite</i>	3
<i>Membres du personnel covoitureurs</i>	4
<i>Membres du personnel motards</i>	9
<i>Visiteurs</i>	11
<i>Livraisons</i>	4
<i>Véhicules de service - voitures</i>	32
<i>Véhicules de service - camionnettes</i>	18
<i>Véhicules de service - motos</i>	1
<b>Total</b>	<b>582</b>

**Tableau 19 : Capacité de stationnement en situation existante selon l'usage**

On soulignera qu'aucun espace de stationnement n'est prévu sur le site à destination des cars de visiteurs ou des taxis. Selon les informations communiquées par la RTBF, ceux-ci chargent et déchargent leurs visiteurs sur la section de voirie comprise entre les portiques de l'accès 1 et la rue Colonel Bourg. 4 places de stationnement y sont aménagées à destination des visiteurs. Elles ne sont cependant pas réservées à un type particulier de véhicule.



**Figure 16 : Localisation des places de stationnement visiteurs aménagés au niveau de l'accès 1 Rue Colonel Bourg**

(Fonds de plan : Brussels UrbIS®© - Distribution & Copyright CIRB, Orthophotoplan 2017)

#### 2.3.8.3.2 Demande en stationnement

Selon des relevés d'occupation du stationnement effectués sur le site en 2015<sup>31</sup>, le taux d'occupation moyen des parkings était compris entre 80 et 100% un jour de semaine, de 20 à 25% un samedi et de 30% la nuit.

<sup>31</sup> En février 2015, deux relevés d'occupation du stationnement ont été effectués sur le site : l'un par la RTBF, qui concernait le stationnement des voitures et camionnettes, la seconde par le bureau d'études Scan&CTRL, qui concernait les voitures et camionnettes ainsi que les motos.

Les résultats de ces relevés sont synthétisés au sein du tableau ci-après.

Véhicule	Heure	Taux d'occupation [en %]
Voitures	09:00	69,7%
	13:00	96,2%
	17:00	61,9%
Motos	09:00	88,9%
	13:00	200,0%
	17:00	111,1%
<b>Total</b>	<b>09:00</b>	<b>70,0%</b>
	<b>13:00</b>	<b>97,7%</b>
	<b>17:00</b>	<b>62,6%</b>

**Tableau 20 : Taux d'occupation des parkings en 2015 selon la période de la journée par l'ensemble des usagers**

Les taux d'occupation selon la période de la journée montrent que la capacité est en mesure d'accueillir la demande en matinée ainsi qu'en fin d'après-midi. On observe par contre que la capacité de stationnement **approche de la saturation à 13 heures**. Cette variation du taux d'occupation est cohérente au regard des horaires du personnel lié aux fonctions d'antenne de la RTBF :

- Le personnel travaillant pour les émissions matinales arrive sur le site à partir de 4h et y reste jusqu'en début d'après-midi ;
- Le personnel travaillant pour les journaux télévisés arrive sur le site dès 11h et y reste jusqu'à minimum 20h30, voire bien plus tard.

Ces taux d'occupation montrent que le **parc de stationnement est largement sous exploité le week-end et la nuit**.

La **demande en stationnement considérée dans le cadre de la réalisation de cette étude** est celle relevée en 2015 et présentée au sein du tableau ci-après.

Véhicule	Heure	Demande [en nombre de véhicules]
Voitures	09:00	417
	13:00	575
	17:00	370
Motos	09:00	8
	13:00	18
	17:00	10
<b>Total</b>	<b>09:00</b>	<b>425</b>
	<b>13:00</b>	<b>593</b>
	<b>17:00</b>	<b>380</b>

**Tableau 21 : Demande en stationnement en situation existante considérée dans le cadre de l'analyse**

En répartissant cette demande proportionnellement à la capacité de stationnement affectée à chaque type d'usagers, on obtient les résultats suivants :

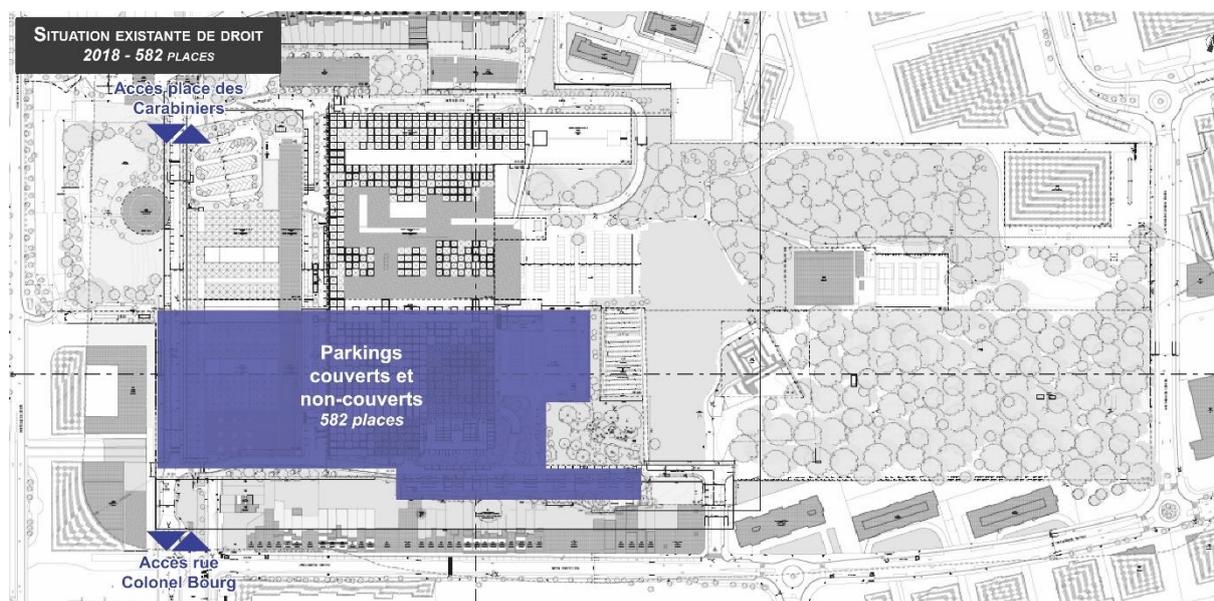
Véhicule	Heure	Demande [en nombre de véhicules]			
		Personnel	Visiteurs	Véhicules de service	Livraisons
Voitures	09:00	370	8	36	3
	13:00	510	11	50	4
	17:00	328	7	32	3
Motos	09:00	7	0	1	0
	13:00	16	0	2	0
	17:00	9	0	1	0
<b>Total</b>	09:00	<b>377</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>3</b>
	13:00	<b>526</b>	<b>11</b>	<b>52</b>	<b>4</b>
	17:00	<b>337</b>	<b>7</b>	<b>33</b>	<b>3</b>

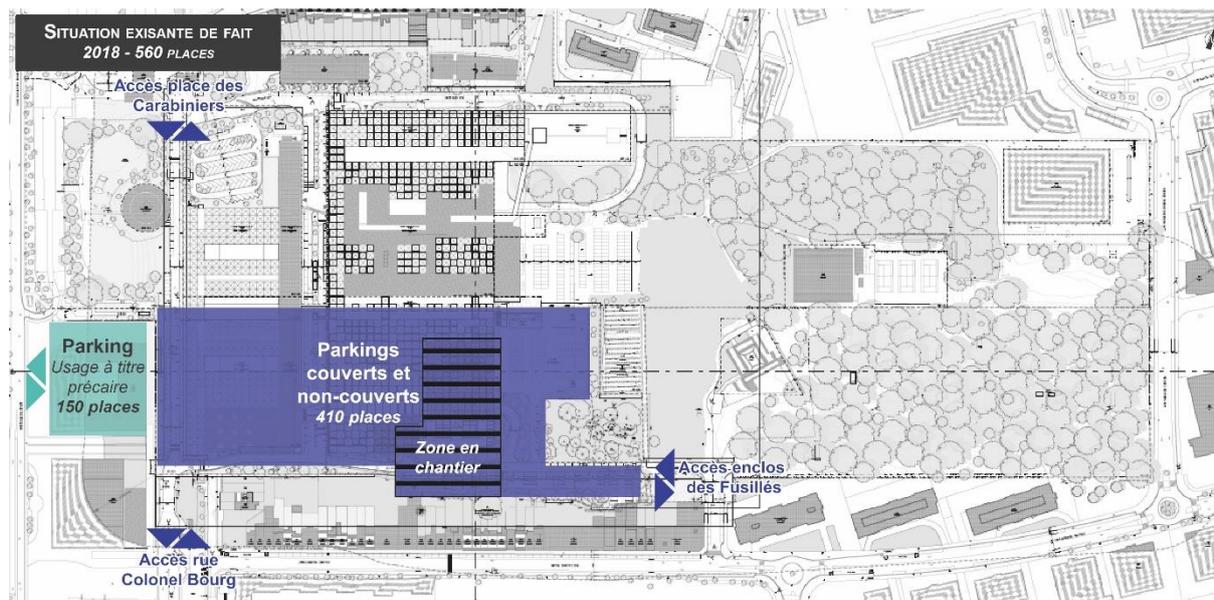
**Tableau 22 : Demande en stationnement en situation existante selon la demande considérée dans le cadre de l'analyse**

Ce choix méthodologique est motivé par les points soulevés ci-après :

- La demande relevée en 2015 est cohérente avec les observations effectuées sur site lors du lancement de l'étude, à savoir début septembre 2018 ;
- La demande en stationnement existante à ce jour ne peut être déterminée du fait d'un chantier en cours modifiant l'organisation du stationnement sur le site. Les figures ci-après résument la différence, en matière de capacité de stationnement, entre la situation existante de droit, présentée précédemment, et celle existante de fait.

On soulignera également que la RTBF redéfinit actuellement sa **politique de gestion des espaces de stationnement**, notamment, en supprimant le caractère nominatif des places de stationnement ainsi qu'en implémentant progressivement un système de réservation obligatoire pour les membres du personnel. Cette politique a vocation à réduire l'usage de la voiture individuelle auprès des travailleurs de la RTBF dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. Étant donné les exigences horaires induites par les fonctions d'antennes évoquées ci-avant, une capacité de 77 places leur est réservée en permanence.





**Figure 17 : Comparaison de la capacité de stationnement existante de droit et de celle existante de fait**

Une autre approche méthodologique, basée sur les mouvements d'entrées et de sorties des véhicules au niveau des accès du site, a été considérée dans le cadre de cette étude afin d'évaluer la demande en stationnement. L'absence de données à certains accès a cependant conduit à l'abandon de cette approche ; les résultats des analyses obtenus ne correspondant pas à la situation observée sur site.

### 3 SITUATION PROJETÉE ET ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET

#### 3.1 Avant-propos

Les incidences du projet sur la mobilité en situation projetée considèrent les phases suivantes de mise en œuvre :

- La **phase transitoire (ou situation projetée transitoire)** : 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. Pour rappel, cette phase s'étendra, selon le planning prévisionnel, jusqu'à la fin de l'année 2021 ;
- La **phase définitive (ou situation projetée définitive)** : les activités de la RTBF sont implantées au sein du nouveau bâtiment. Le parking provisoire est supprimé. Toujours selon le planning prévisionnel du projet, cette phase sera effective à partir de 2022.

#### 3.2 Demande en déplacements

La demande de déplacements induite par l'activité de la RTBF ne sera que peu modifiée en situation projetée, au cours de la phase transitoire et de la phase définitive, aucune modification majeure de l'activité n'étant générée par le projet.

Sont cependant pris en compte les objectifs de report modal fixés par la RTBF dans le cadre du Plan de Déplacements d'Entreprise 2017-2020 (cf. Situation existante). Ceux-ci concerne les déplacements domicile-travail et professionnels des membres du personnel. Le nombre de mouvements en découlant est présenté au sein du tableau ci-après. Les mouvements liés aux déplacements des visiteurs ainsi qu'aux livraisons sont inchangés par rapport à la situation existante.

Mode de transport	Nombre de mouvements par jour				
	Déplacement domicile-travail	Déplacement professionnel	Déplacement des visiteurs	Livraisons	Total
<b>Voiture et camionnette</b>	1190	272	188	72	<b>1722</b>
<b>Camion</b>	0	0	0	8	<b>8</b>
<b>Moto</b>	158	18	12	0	<b>188</b>
<b>Transport collectif</b>	1396	34	32	0	<b>1462</b>
<b>Vélo</b>	254	18	12	0	<b>284</b>
<b>Piéton</b>	126	0	6	0	<b>132</b>
<b>Total</b>	<b>3124</b>	<b>342</b>	<b>250</b>	<b>80</b>	<b>3796</b>

**Tableau 23 : Nombre de mouvements induits par jour par la RTBF selon le type de mode de transport & le motif de déplacement en situation projetée (Source : Agora, 2018 sur base du PDE 2017-2020)**

Dès lors, le **trafic induit par la RTBF** en situation projetée sur les voiries adjacentes est estimé à :

- **1918 véhicules/jour** ou 1832 EVP<sup>32</sup>/jour ;
- **1462 trajets en transports en commun/jour** ;
- **284 vélos/jour** ;
- **132 piétons/jour**.

<sup>32</sup> Équivalent Véhicule Particulier (EVP)

### **Remarque méthodologique**

Selon le calendrier du PDE 2017-2020, les objectifs de report modal évoqués ci-avant ont été fixés compte tenu d'une atteinte de ceux-ci au 30 juin 2020. En janvier 2021, de nouveaux objectifs seront définis dans le cadre du PDE 2020-2023 pour une atteinte théorique de ceux-ci au 30 juin 2023.

Au cours de la période de validité du permis relatif à cette étude, 5 à 6 PDE<sup>33</sup> différents seront ainsi définis et mis en œuvre par la RTBF, chacun fixant de nouveaux objectifs de report modal.

Considérant les ***inconnues inhérentes à ces futurs objectifs***, ainsi qu'à leur atteinte, la demande en déplacement induite par les activités de la RTBF considérée dans le cadre de l'évaluation des incidences de ce projet sur l'environnement est la suivante :

- En **situation projetée transitoire**, la demande en déplacement se situera entre celle identifiée dans le cadre de l'**enquête mobilité 2017** et celle induite par la mise en œuvre du PDE 2017-2020 ;
- En **situation projetée définitive**, la demande en déplacement sera égale à celle découlant des **objectifs** de report modal fixés dans le cadre du **PDE 2017-2020**.

On rappellera que la présente étude n'a pas vocation à établir la politique de mobilité de la RTBF, ni la répartition modale pouvant en découler, mais bien à évaluer les incidences du projet compte tenu de la politique de mobilité définie par la RTBF.

## **3.3 Accessibilité du projet et de ses abords pour les modes actifs**

### **3.3.1 Accessibilité piétonne**

Sur base des objectifs du PDE 2017-2020 de la RTBF, on anticipe que **66 usagers** se rendront par jour à pied au sein du nouveau bâtiment, dont 63 membres du personnel et 3 visiteurs.

#### **3.3.1.1 En situation projetée transitoire**

Durant la phase transitoire de mise en œuvre du projet, les actuels **accès piétons au site** sont maintenus :

- Les **membres du personnels** pénètrent sur le site via les accès contrôlés 1 Colonel Bourg, 2 Carabiniers ou 3 Reyers ;
- Les **visiteurs** se présentent au poste de garde situé au niveau de l'accès 1 Colonel Bourg.

Les **circulations sur le site** entre l'accès principal des bâtiments et les accès piétons 1, 2 et 3 sont également maintenues telles qu'actuellement.

Un parking provisoire est prévu à l'est du site. L'accès piéton à celui-ci sera implanté avenue Georgan. Il ne permettra cependant pas de rejoindre les bâtiments de la RTBF, aucun cheminement pédestre n'étant prévu sur le site entre ceux-ci et le parking provisoire.

#### **3.3.1.2 En situation projetée définitive**

En phase définitive, le nombre d'**accès piétons au site** sera augmenté. L'accès 4 enclos des Fusillés, actuellement inutilisé pour des raisons de sécurité, redeviendra empruntable par les membres du personnel de la RTBF ainsi que par celui des autres fonctions présentent au sein de l'ilot.

<sup>33</sup> Selon que la date de délivrance du permis corresponde ou non à la date de début d'un PDE.

Accès	Usage en situation existante	Usage en situation projetée définitive
Accès 1 rue Colonel Bourg	Personnel & visiteurs	Personnel & visiteurs
Accès 2 place des Carabiniers	Personnel	Personnel
Accès 3 boulevard Reyers	Personnel	Personnel
Accès 4 enclos des Fusillés	-	Personnel

**Tableau 24 : Accès piétons : Usage en situation existante et en situation projetée définitive**

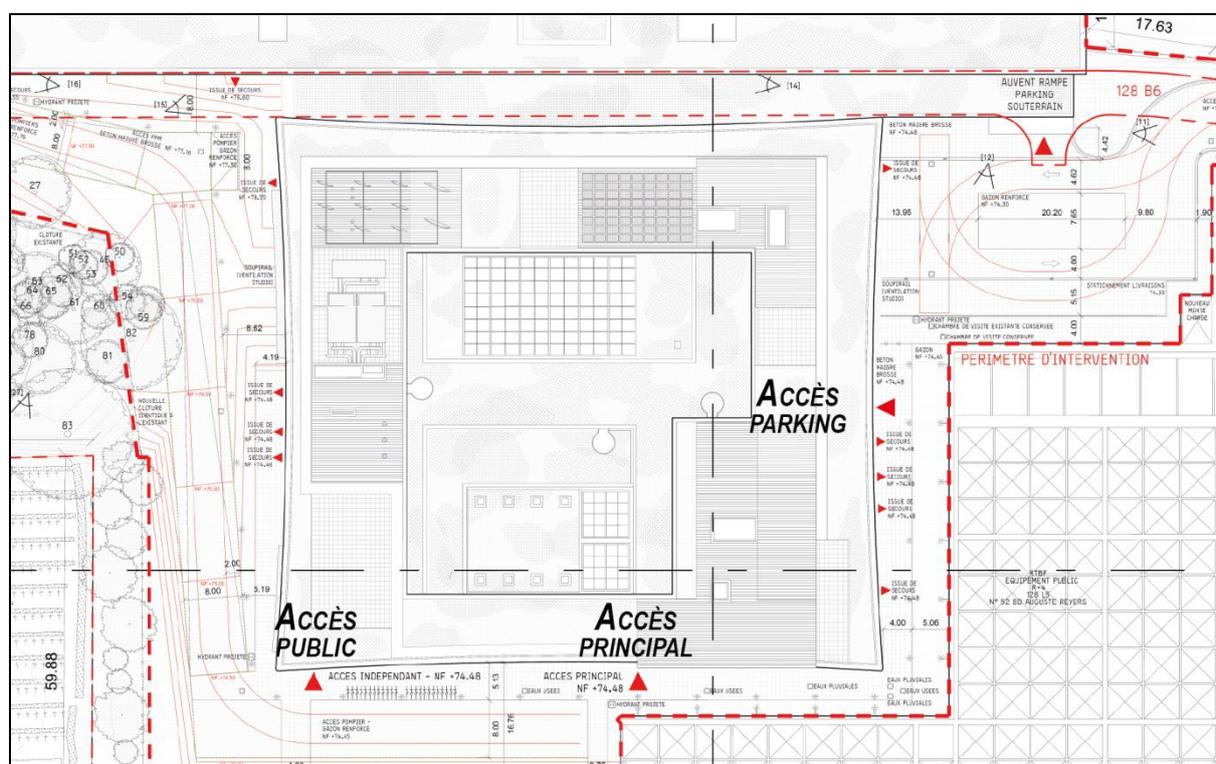
On soulignera que, l'accès principal des locaux de la RTBF étant déplacé vers l'est de l'îlot du fait du projet, les itinéraires piétons entre les accès au site existants et l'accès au bâtiment seront modifiés :

- L'itinéraire depuis l'accès 1 sera allongé d'environ 160 mètres ;
- L'itinéraire depuis l'accès 2 sera allongé d'environ 165 mètres ;
- L'itinéraire depuis l'accès 3 sera allongé d'environ 85 mètres ;
- L'itinéraire depuis l'accès 4, existant mais non exploité actuellement, sera raccourci d'environ 245 mètres.

Le bâtiment projeté sera doté de deux accès, situés sur sa façade nord :

- L'accès principal au centre de la façade ;
- L'accès public à son extrémité est.

Un troisième accès est prévu sur la façade ouest du bâtiment. Celui-ci permettra d'accéder directement au parking sans avoir à transiter par les locaux de la RTBF. Il est notamment destiné aux éventuels usagers externes, tels que des riverains, à disposition desquels la RTBF mettrait une partie de la capacité de son parking.



**Figure 18 : Accès piétons au bâtiment  
(Fond de plan : MDW/V+, 2017)**

Ces accès seront reliés aux accès du site par des cheminements piétons d'une largeur praticable de 2 mètres minimum. Doté d'un revêtement de pavés béton et d'une pente de 4% maximum, ils seront aisément accessibles y compris à la circulation des PMR, conformément au Règlement Régional d'Urbanisme.

### 3.3.2 Accessibilité cycliste

Sur base des objectifs du PDE 2017-2020 de la RTBF, on anticipe que **142 usagers** se rendront quotidiennement à vélo jusqu'au nouveau bâtiment, dont 136 membres du personnel et 6 visiteurs.

À ces cyclistes utilisant le vélo en tant que mode de déplacement principal s'ajoutent des membres du personnel utilisant le vélo en combinaison avec un autre mode de déplacement, pour effectuer la portion de leur trajet comprise entre le site et leur mode de déplacement principal. En tenant compte des objectifs de report modal fixés par la RTBF, ceux-ci seront au nombre de 21 à l'horizon 2020.

On rappellera également que le plan d'actions du PDE 2017-2020 prévoit l'acquisition de **5 vélos de service** supplémentaires. Cette mesure portera à 7 le nombre de vélos de ce type potentiellement présents sur le site.

#### 3.3.2.1 En situation projetée transitoire

##### 3.3.2.1.1 Accès au site

Les **accès** cyclistes au site sont maintenus tels qu'actuellement en situation projetée transitoire :

- Les **membres du personnels** accèdent sur le site via les accès contrôlés 1 Colonel Bourg, 2 Carabiniers ;
- Les **visiteurs** se présentent au poste de garde situé au niveau de l'accès 1 Colonel Bourg et y stationnent leur vélo.

##### 3.3.2.1.2 Capacité des zones de stationnement

Les zones de stationnement existantes sont également maintenues, pour les visiteurs et les membres du personnel (cf. 2.3.3.1.3 Sur le site, page 30).

Comme souligné précédemment, la **capacité** des zones de stationnement pour vélo existantes actuellement (113 places), ne permet pas d'accueillir, en même temps, le nombre total de cyclistes identifié dans le cadre de l'enquête mobilité 2017 (119 cyclistes).

De plus, si les objectifs de report modal fixés par la RTBF dans le cadre de son PDE sont atteints, le nombre de cyclistes s'élèvera à 163 à l'horizon 2020.

Le tableau ci-après présente le nombre théorique de cyclistes usagers du site par an, entre 2017 et 2020, compte tenu d'une croissance linéaire de ce dernier et des objectifs du PDE. On rappellera que ces objectifs ne concernent que l'usage du vélo par les membres du personnel ; le nombre de visiteurs cyclistes est dès lors constant.

Année	Nombre de cyclistes		
	Membres du personnel	Visiteurs	Total
<b>2017</b> <i>Enquête mobilité</i>	113	6	<b>119</b>
2018	128	6	<b>134</b>
2019	143	6	<b>149</b>
<b>2020</b> <i>Objectifs PDE</i>	157	6	<b>163</b>

**Tableau 25 : Croissance linéaire du nombre de cyclistes usagers du site, entre 2017 et 2020, sur base des objectifs de report modal fixés dans le cadre du PDE 2017-2020**

### 3.3.2.2 En situation projetée définitive

#### 3.3.2.2.1 Accès au site

En situation projetée définitive, le nombre existant d'**accès cyclables au site** sera maintenu :

- Les visiteurs emprunteront l'accès 1 situé rue Colonel Bourg ;
- Les membres du personnel emprunteront l'accès 1 ou l'accès 2 situé place des Carabiniers.

#### 3.3.2.2.2 Accès aux zones de stationnement

L'implantation des **zones de stationnement vélos** sera modifiée :

- Le **stationnement à destination du personnel** sera localisé au niveau -1 du parking en sous-sol, au sein d'un local sécurisé.

Il sera accessible via un ascenseur, reliant le niveau -1 et un accès situé au rez-de-chaussée, au niveau de la façade ouest du bâtiment. D'une profondeur de 2,8 mètre et d'une largeur de 2,3 mètres, il pourra accueillir 1 à 2 cyclistes à pied et leur vélo. Le projet ne spécifie pas si cet ascenseur sera ou non réservé à l'usage des cyclistes. En cas de panne ou de maintenance, un autre ascenseur pourra être utilisé par les cyclistes pour accéder à la zone de stationnement.

Les portes situées sur l'itinéraire d'accès au local seront des portes battantes.

Des vestiaires, des douches (10) et des sanitaires (6) seront directement accessibles depuis ce local.

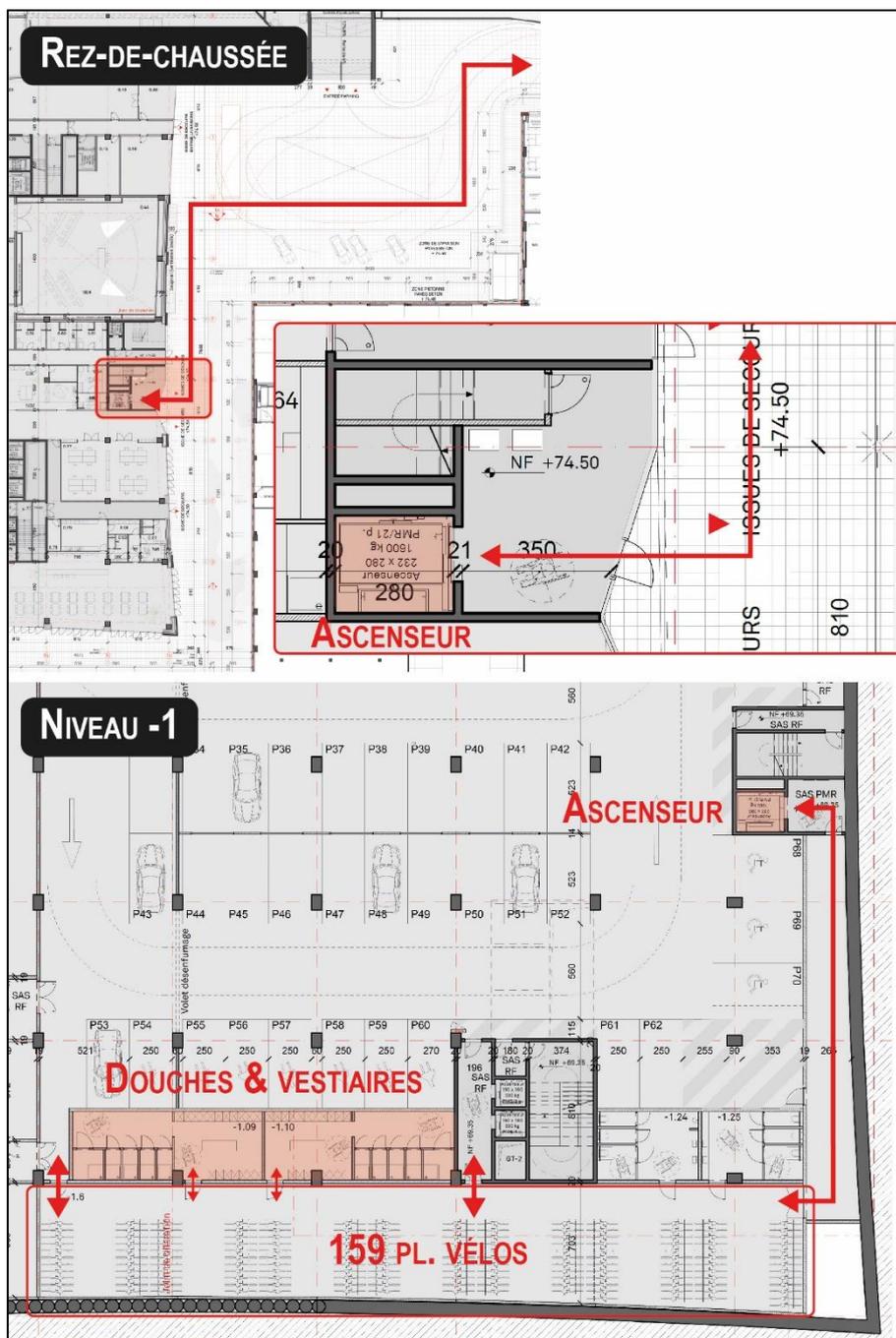
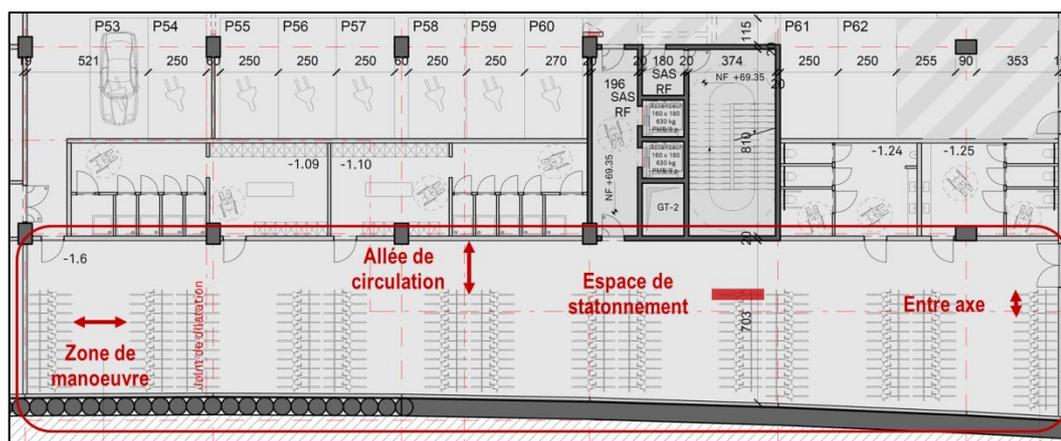


Figure 19 : Accès à la zone de stationnement vélos à destination du personnel (Fond de plan : MDW/V+, 2017)

Les dimensions relatives au stationnement des vélos au sein du local sont reprises au sein du tableau ci-après.



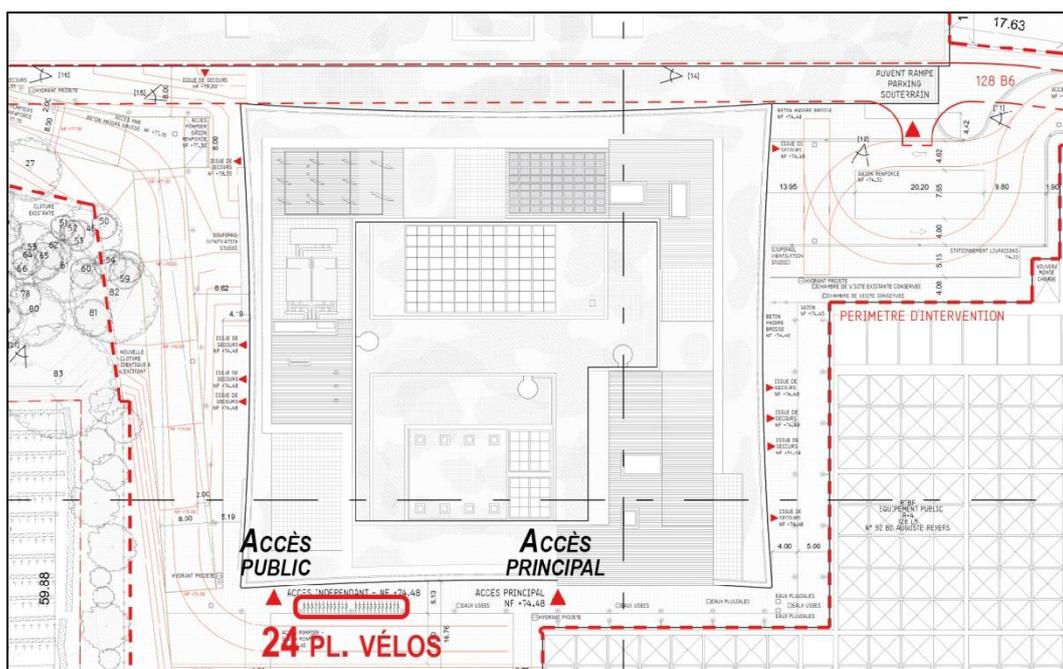
		Prévu au sein du projet	Recommandé <sup>34</sup>	
LOCAL	Longueur des espaces de stationnement	1,80 mètre	2 mètres – min. 1,80 mètre	
	Entre axe	0,5 mètre	0,75 mètre	
	Largeur des zones de manoeuvre	2,5 mètres	1,80 mètre	
	Largeur des allées de circulation	2,20 mètres	Entre 2 et 3 mètres	
ACCÈS	Dimension des ascenseurs	2,3 mètres x 2,8 mètres	min. 2 mètres de profondeur	
	Largeur du couloir d'accès au local	1,90 mètre	min. 1,20 mètre	
	Largeur des portes d'accès au local	Simple	0,90 mètre	1 mètre – min. 0,90 mètre
		Double	1,80 mètre	2 mètres – min. 1,80 mètre

Tableau 26 : Dimensions relatives à l'aménagement du local de stationnement vélo

Certains des aménagements prévus dans le cadre du projet ne présentent pas les dimensions recommandées par l'administration régionale.

- Le **stationnement à destination des visiteurs** sera localisé au rez-de-chaussée, aux abords du bâtiment, entre les 2 accès au bâtiment (public et principal) et à moins de 20 mètres de ceux-ci. Il ne sera ni couvert ni sécurisé. Les visiteurs pourront y accéder en empruntant la voirie reliant l'accès 1 Colonel Bourg à la façade ouest du bâtiment. Aucun aménagement spécifique des abords n'est prévu entre la voirie en question et la zone de stationnement. Sur l'itinéraire reliant ces deux points, un revêtement en pavés béton de 4 mètres de large est prévu.

<sup>34</sup> Source : Bruxelles Environnement, Guide Bâtiment Durable, Les locaux et abris vélo fermés



**Figure 20 : Zone de stationnement vélos à destination des visiteurs  
(Fond de plan : MDW/V+, 2017)**

On soulignera que, les zones de stationnement étant déplacées, les itinéraires d'accès à celles-ci depuis les accès au site seront modifiés :

- Pour les **membres du personnel cyclistes** accédant actuellement au site via l'accès 1 rue Colonel Bourg et 2 place des Carabiniers, les itinéraires d'accès aux zones de stationnement seront allongés (l'augmentation de la distance variant suivant la zone de stationnement actuellement utilisée) ;
- Pour les **visiteurs cyclistes** accédant au site depuis l'accès 1, l'itinéraire permettant de rejoindre la zone de stationnement dédiée sera allongé. Cependant, la trajet que les visiteurs devront effectuer à pied après avoir stationné leur vélo sera réduit, la zone de stationnement étant située à moins de 20 mètres de l'accès principal du bâtiment en situation projetée.

### 3.3.2.2.3 Capacité des zones de stationnement

Les capacités de stationnement pour vélos prévues dans le cadre du projet sont reprises au sein du tableau ci-après.

Usage	Capacité de stationnement en situation existante	Capacité de stationnement en situation projetée définitive
Stationnement réservé aux membres du personnel	103 places	159 places
Stationnement accessibles aux visiteurs	10 places	24 places

**Tableau 27 : Capacité de stationnement vélo en situation existante et en situation projetée définitive**

Différents **prescrits réglementaires** régionaux relatifs aux zones de stationnement pour vélo à prévoir doivent être considérés :

(1) Les prescriptions du Titre VIII du **Règlement Régional d'Urbanisme**

L'**article 17** spécifie que le nombre d'emplacements de stationnement pour vélo est fixé sur base d'une proposition motivée du Demandeur en ce qui concerne les **surfaces de plancher affectées aux activités de service public**.

En ce qui concerne les **surfaces affectées aux activités de bureau**, l'**article 13** prescrit quant à lui un ratio d'une place de stationnement par 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Dans les deux cas, ces emplacements doivent réunir les conditions suivantes :

- « 1° être sécurisés ;
- 2° être d'accès aisé depuis la voie publique ;
- 3° être couverts ;
- 4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat. »

(2) Les prescriptions de l'**arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux Plans de Déplacements d'Entreprise**

Les prescriptions techniques de l'annexe III de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2017 stipulent que les zones de stationnement doivent comprendre « un nombre suffisant d'emplacements vélos, permettant d'accueillir les travailleurs et les visiteurs qui rejoignent le site à vélo, augmenté de 20%. Le nombre d'emplacements vélos ne peut être inférieur à un cinquième du nombre d'emplacements de parking pour véhicules motorisés à disposition exclusive de l'entreprise ».

« Les emplacements vélos sont :

- facilement repérables et bien éclairés ;
  - pour les travailleurs, couverts de manière à être protégés des intempéries ;
  - dans la mesure du possible, localisés à proximité des entrées ou noyaux de circulation verticale ;
  - autant que possible de plain-pied ou, à défaut, accessibles par une pente douce, en veillant à minimiser le nombre de portes et de marches à franchir ;
  - situé au maximum à un niveau de différence par rapport à la voie publique si l'accès se fait par une rampe de parking et le cheminement y menant doit garantir la sécurité des utilisateurs ;
- Si l'accès au parking vélo se fait par un ascenseur, celui-ci a une profondeur d'au minimum 2m ».

Les tableaux ci-après détaillent l'**application de ces prescrits** en situation projetée définitive. En ce qui concerne la **demande**, on retient les **objectifs fixés par le PDE 2017-2020** de la RTBF à l'horizon 2020 ; 142 cyclistes utilisant le vélo comme mode de déplacement principal et 21 cyclistes utilisant le vélo en combinaison avec un autre mode de déplacement, pour effectuer la portion de leur trajet comprise entre le site et leur mode de déplacement principal, soit **163 cyclistes au total**.

**(1) RÈGLEMENT RÉGIONAL D'URBANISME**

Surfaces de plancher du projet	Affectées aux activités de service public	30 757 m <sup>2</sup>
	Affectées aux activités de bureau	7 327 m <sup>2</sup>
	<b>Total</b>	<b>38 084 m<sup>2</sup></b>

► **APPLICATION DES ARTICLES 17 ET 13**  
Conformément au RRU

Nombre d'emplacements sécurisés prescrits	En lien avec les activités de bureaux	37 pl.
	En lien avec les activités de service public	Proposition motivée
	<b>Total</b>	<b>37 pl. (bureaux) + proposition motivée (service public)</b>

► **APPLICATION DE L'ARTICLE 17 UNIQUEMENT**  
Pour information uniquement, le RRU prescrivant l'application des articles 13 et 17

Nombre d'emplacements sécurisés prescrits	Proposition motivée
---	---------------------

► **APPLICATION DE L'ARTICLE 13 UNIQUEMENT**  
Pour information uniquement, le RRU prescrivant l'application des articles 13 et 17

Nombre d'emplacements sécurisés prescrits		<b>191 pl.</b> <sup>35</sup>
Nombre d'emplacements prévus au sein du projet	<b>Sécurisés à destination des travailleurs</b>	<b>159 pl.</b>
	Non sécurisés à destination des visiteurs	24 pl.
	<b>Total</b>	<b>183 pl.</b>

**(2) ARRÊTÉ RELATIF AUX PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE**

Nombre de personnes rejoignant le site à vélo selon les objectifs PDE 2017-2020	Travailleurs	157 cyclistes
	Visiteurs	6 cyclistes
	<b>Total</b>	<b>163 cyclistes</b>
Nombre d'emplacements prescrits	Nombre de personnes rejoignant le site à vélo augmenté de 20 %	<b>196 cyclistes.</b> <sup>36</sup>
	1/5ème des places pour véhicule motorisés	<b>Min. 119 pl.</b>
Nombre d'emplacements prévus au sein du projet	A destination des travailleurs	159 pl.
	A destination des visiteurs	24 pl.
	<b>Total</b>	<b>183 pl.</b>

**Tableau 28 : Capacité des zones de stationnement pour vélo en situation projetée définitive - Comparaison des prescrits réglementaires**

<sup>35</sup> 38 084 m<sup>2</sup> / 200 m<sup>2</sup> = 191

<sup>36</sup> 163 + (163 x 20 %) = 196

La capacité de stationnement prévue en situation définitive est en mesure d'accueillir la demande en stationnement vélo actuelle mais pas celle découlant des objectifs de report modal définis dans le cadre du PDE 2017-2020.

Comme le souligne le Tableau 28, la **capacité des zones de stationnement pour vélos prévues dans le cadre du projet** :

- N'est **pas conforme** aux normes prescrites par **l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux Plan de Déplacements d'Entreprise** : le nombre d'emplacements prévus (183 places) est supérieur à un cinquième des places de stationnement prévues pour véhicules motorisés (119 places) mais inférieur au nombre de personnes qui rejoindront le site à vélo à l'horizon 2020 augmenté de 20 % (196 cyclistes) ;
- **Est conforme** aux normes prescrites par **l'application des articles 13 et 17 du RRU** : le projet comprend 37 emplacements de stationnement sécurisés pour les usagers des surfaces de bureau (article 13) et propose 146 places supplémentaires dont 122 sécurisées à destination des travailleurs et 24 non sécurisées à destination des visiteurs.

Les caractéristiques des aménagements (dimensions et couvertures) doivent être revues pour correspondre aux recommandations régionales.

On soulignera également que le projet ne réserve pas de zone de stationnement spécifique aux vélos de service.

### **3.4 Accessibilité du projet et de ses abords en transports en commun**

Sur base des objectifs du PDE 2017-2020 de la RTBF, on anticipe que **731 usagers** par jour emprunteront les transports en commun pour se rendre sur le site, dont 715 membres du personnel et 16 visiteurs.

#### **3.4.1 En situation projetée transitoire**

En situation projetée transitoire, le projet n'a pas d'incidences sur l'accessibilité du site en transport collectif, les actuels **accès piétons au site** étant maintenus (cf. 3.3.1 Accessibilité piétonne, page 58).

On soulignera cependant que cette accessibilité sera modifiée pour les usagers des lignes de bus 12 et 63, opérées par la STIB, du fait de la **mise en œuvre du Plan Bus** (cf. Livret A – B. Mobilité) :

- La **ligne 12** ne desservira plus l'arrêt Diamant. L'arrêt le plus proche du site sera dès lors l'arrêt Meiser. Celui-ci est situé à environ 525 mètres de l'entrée principale des bâtiments de la RTBF (en situation transitoire), selon un itinéraire transitant par l'accès 2 Carabiniers ;
- La **ligne 63** ne desservira plus l'arrêt Plasky. L'arrêt le plus proche de site sera dès lors l'arrêt Meiser.

#### **3.4.2 En situation projetée définitive**

##### **3.4.2.1 Desserte du site**

Selon le PAD Mediapark, en cours d'adoption par le Gouvernement régional, le site serait traversé du nord au sud par une ligne du réseau STIB. Un arrêt serait créé au cœur de l'îlot.

Une ligne de bus est évoquée. Cependant, la STIB examine actuellement la modification de l'itinéraire de la ligne de tram 25. L'un des tracés considéré est celui d'un itinéraire desservant le centre de l'îlot Reyers et circulant entre les arrêts Rogier, Meiser et Gulledele.

Ce projet est cependant tributaire de la création de la ligne de métro Nord (cf. 2.2.1.6.2 Tram, page 19).

### 3.4.2.2 Accès au site depuis les arrêts de transport en commun

En situation projetée définitive, les accès piétons au site seront modifiés (cf. 3.3.1 Accessibilité piétonne, page 58).

Les accès empruntables selon le type d'utilisateur sont listés pour rappel ci-après :

- L'accès 1, situé rue Colonel Bourg (membres du personnel et visiteurs) ;
- L'accès 2 Carabiniers, 3 Reyers et 4 enclos des Fusillés (membres du personnel).

L'ouverture de l'accès 4 aux piétons permettra de réduire la distance des itinéraires d'accès vers l'arrêt Colonel Bourg, qui sera desservi par les lignes de bus 21, 79 et 80 après la mise en œuvre du Plan Bus STIB.

Le déplacement des bâtiments de la RTBF vers l'est allongera de quelques centaines de mètres les itinéraires vers les arrêts de transports en commun situés à l'ouest du site et du boulevard Reyers.

Lignes	Origine	Destination	Arrêt le plus proche de l'entrée des bâtiments						$\Delta$ [en m]
			Situation existante			Situation projetée			
			Nom	Distance [en m]	Itinéraire	Nom	Distance [en m]	Itinéraire	
<b>TRAIN</b>									
S4	Vilvorde	Alost	Meiser	810	Via accès 2	Meiser	1105	Via accès 2	<b>295</b>
S4	Alost	Vilvorde	Meiser	810	Via accès 2	Meiser	1105	Via accès 2	<b>295</b>
S5	Enghien/ Grammont	Malines	Meiser	810	Via accès 2	Meiser	1105	Via accès 2	<b>295</b>
S5	Malines	Enghien/ Grammont	Meiser	810	Via accès 2	Meiser	1105	Via accès 2	<b>295</b>
S7	Hal	Malines	Meiser	810	Via accès 2	Meiser	1105	Via accès 2	<b>295</b>
S7	Malines	Hal	Meiser	810	Via accès 2	Meiser	1105	Via accès 2	<b>295</b>
S9	Braine- l'Alleud	Louvain	Meiser	810	Via accès 2	Meiser	1105	Via accès 2	<b>295</b>
S9	Louvain	Braine- l'Alleud	Meiser	810	Via accès 2	Meiser	1105	Via accès 2	<b>295</b>
<b>TRAM</b>									
7	Vanderkin dere	Heysel	Diamant	400	Via accès 1	Diamant	585	Via accès 1	<b>185</b>
7	Heysel	Vanderkin dere	Diamant	400	Via accès 1	Diamant	585	Via accès 1	<b>185</b>
25	Rogier	Boondael Gare	Diamant	400	Via accès 1	Diamant	585	Via accès 1	<b>185</b>
25	Boondael Gare	Rogier	Diamant	400	Via accès 1	Diamant	585	Via accès 1	<b>185</b>
62	Eurocontro l	Cimetière de Jette	Meiser	670	Via accès 3	Meiser	925	Via accès 2	<b>255</b>
62	Cimetière de Jette	Eurocontrol	Meiser	670	Via accès 3	Meiser	925	Via accès 2	<b>255</b>
<b>BUS</b>									
12	Luxembou rg	Brussels Airport	Diamant	430	Via accès 1	Meiser	820	Via accès 2	<b>390</b>
12	Brussels Airport	Luxembourg	Diamant	430	Via accès 1	Meiser	820	Via accès 2	<b>390</b>
21	Luxembou rg	Brussels Airport	RTBF	210	Via accès 1	RTBF	395	Via accès 1	<b>185</b>
21	Brussels Airport	Luxembourg	Plasky	410	Via accès 3	Colonel Bourg	360	Via accès 4	<b>-50</b>

Lignes	Origine	Destination	Arrêt le plus proche de l'entrée des bâtiments						$\Delta$ [en m]
			Situation existante			Situation projetée			
			Nom	Distance [en m]	Itinéraire	Nom	Distance [en m]	Itinéraire	
28	Brabançonne	Konkel	Diamant	425	Via accès 1	Diamant	610	Via accès 1	185
28	Konkel	Brabançonne	Diamant	425	Via accès 1	Diamant	610	Via accès 1	185
29	De Brouckère	Hof ten Berg	Plasky	410	Via accès 3	Plasky	825	Via accès 3	415
29	Hof ten Berg	De Brouckère	Plasky	410	Via accès 3	Plasky	825	Via accès 3	415
63	Cimetière de Bruxelles	Gare Centrale	Plasky	410	Via accès 3	Meiser	820	Via accès 2	410
63	Gare Centrale	Cimetière de Bruxelles	Plasky	410	Via accès 3	Meiser	820	Via accès 2	410
79	Schuman	Kraainem	RTBF	210	Via accès 1	Colonel Bourg	360	Via accès 4	150
79	Kraainem	Schuman	Diamant	500	Via accès 1	Colonel Bourg	360	Via accès 4	-140
80	Porte de Namur	Maes	Colonel Bourg	655	Via accès 1	Colonel Bourg	360	Via accès 4	-295
80	Maes	Porte de Namur	Colonel Bourg	655	Via accès 1	Colonel Bourg	360	Via accès 4	-295
178	Maaseik	Brussel	VRT	230	Via accès 3	VRT	460	Via accès 2	230
178	Brussel	Maaseik	VRT	230	Via accès 3	VRT	460	Via accès 2	230
318	Leuven	Brussel	Meiser	600	Via accès 3	Meiser	800	Via accès 2	200
318	Brussel	Leuven	Meiser	600	Via accès 3	Meiser	800	Via accès 2	200
351	Leuven	Brussel	Meiser	600	Via accès 3	Meiser	800	Via accès 2	200
351	Brussel	Leuven	Meiser	600	Via accès 3	Meiser	800	Via accès 2	200
358	Leuven	Brussel	Meiser	600	Via accès 3	Meiser	800	Via accès 2	200
358	Brussel	Leuven	Meiser	600	Via accès 3	Meiser	800	Via accès 2	200
410	Leuven	Brussel	Meiser	600	Via accès 3	Meiser	800	Via accès 2	200
410	Brussel	Leuven	Meiser	600	Via accès 3	Meiser	800	Via accès 2	200

**Tableau 29 : Caractéristiques des itinéraires d'accès aux services de transports en commun en situation existante et en situation projetée**

### 3.5 Accessibilité du projet en véhicules motorisés

Pour rappel, sur base des résultats de l'enquête mobilité réalisée en 2017 la demande en déplacements effectués en véhicules motorisés relative à la RTBF est évaluée à **2156 mouvements par jour**.

La RTBF a par ailleurs fixé, dans le cadre du PDE 2017-2020, des objectifs de report modal en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. La demande en déplacements qui découlerait de la réalisation de ces objectifs est évaluée à **1918 mouvements par jour**.

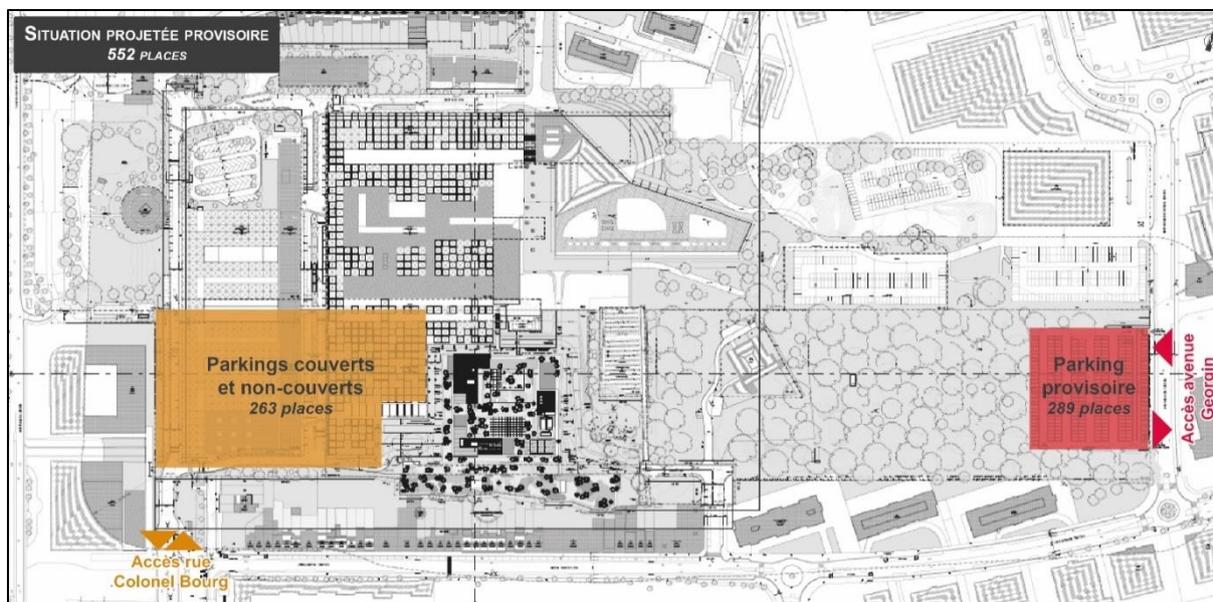
#### 3.5.1 En situation projetée transitoire

L'**accès au site** pour les véhicules motorisés, hors véhicules de livraisons et techniques, n'est pas modifié en situation projetée transitoire :

- Les véhicules des visiteurs utiliseront l'accès 1 Colonel Bourg, disposant d'un poste de garde ;

- Les véhicules des membres du personnel emprunteront l'accès 1 Colonel Bourg ou l'accès 2 Carabiniers.

Une partie des parkings existants étant inutilisable du fait du chantier, un parking provisoire sera aménagé à l'extrémité est du site.



**Figure 21 : Organisation du stationnement sur le site en situation projetée transitoire (Fond de plan : MDW/V+, 2017)**

Ce parking ne sera pas accessible via les voiries internes du site, les véhicules y pénétreront via un accès spécifique, situé rue GeorGIN. L'accès à ce parking sera contrôlé par badge.

Accès	Dispositif de contrôle d'accès	Usage
Accès 1 rue Colonel Bourg	Badge / Poste de garde	Personnel & visiteurs
Accès 2 place des Carabiniers	Badge	Personnel
Accès 5 parking provisoire rue GeorGIN	Badge	Personnel

**Tableau 30 : Accès des usagers motorisés : Dispositif de contrôle d'accès et usage en situation projetée transitoire**

Pour rejoindre les bâtiments de la RTBF, les *usagers se stationnant au sein du parking provisoire* devront rejoindre l'accès 1 Colonel Bourg. Aucun cheminement n'étant prévu au sein du site entre les bâtiments de la RTBF et ce parking, ils devront emprunter l'avenue GeorGIN et l'avenue Colonel Bourg. 785 mètres séparent la sortie du parking provisoire de l'accès 1, soit un trajet d'environ 9 minutes à pied. L'usage du parking provisoire sera réservé aux membres du personnel de la RTBF.

L'itinéraire du personnel automobiliste concerné par l'usage du parking provisoire sera modifié :

- Les véhicules en provenance du nord-ouest et du nord-est emprunteront la chaussée de Louvain pour pénétrer dans l'avenue GeorGIN ;
- Les véhicules en provenance du sud-ouest, du sud-est et de l'autoroute emprunteront la rue Colonel Bourg pour pénétrer dans l'avenue GeorGIN.

De ce fait, les charges de trafic seront modifiées sur ces itinéraires, de même que les conditions de circulation aux carrefours empruntés.

Compte tenu :

- de la répartition de la capacité de stationnement entre le parking provisoire et le reste du site<sup>37</sup> ;
- de la répartition des mouvements au cours de la journée<sup>38</sup> ;
- de la demande en déplacements estimée en lien avec les déplacements domicile-travail et professionnels effectués en voiture (cf. 3.2 Demande en déplacements, page 57),

on anticipe que le parking provisoire généra environ :

- En cas d'atteinte des **objectifs de report modal** fixés dans le cadre du **PDE 2017-2020**, 130 mouvements entrant et 14 sortant entre 9 et 10 heures ainsi que 7 mouvements entrant et 135 mouvements sortant entre 17 et 18 heures ;
- En cas de maintien de la **répartition modale** identifiée dans le cadre de l'enquête mobilité réalisée en **2017**, 150 mouvements entrant et 16 sortant entre 9 et 10 heures ainsi que 8 mouvements entrant et 156 mouvements sortant entre 17 et 18 heures.

Période	Mouvements [en EVP/h]	
	Entrants	Sortants
<b>OBJECTIFS DE REPORT MODAL PDE 2017-2020</b>		
Heure de pointe du matin [de 9h à 10h]	130	14
Heure de pointe du soir [de 17h à 18h]	7	135
<b>DEMANDE EN DÉPLACEMENTS 2017</b>		
Heure de pointe du matin [de 9h à 10h]	150	16
Heure de pointe du soir [de 17h à 18h]	8	156

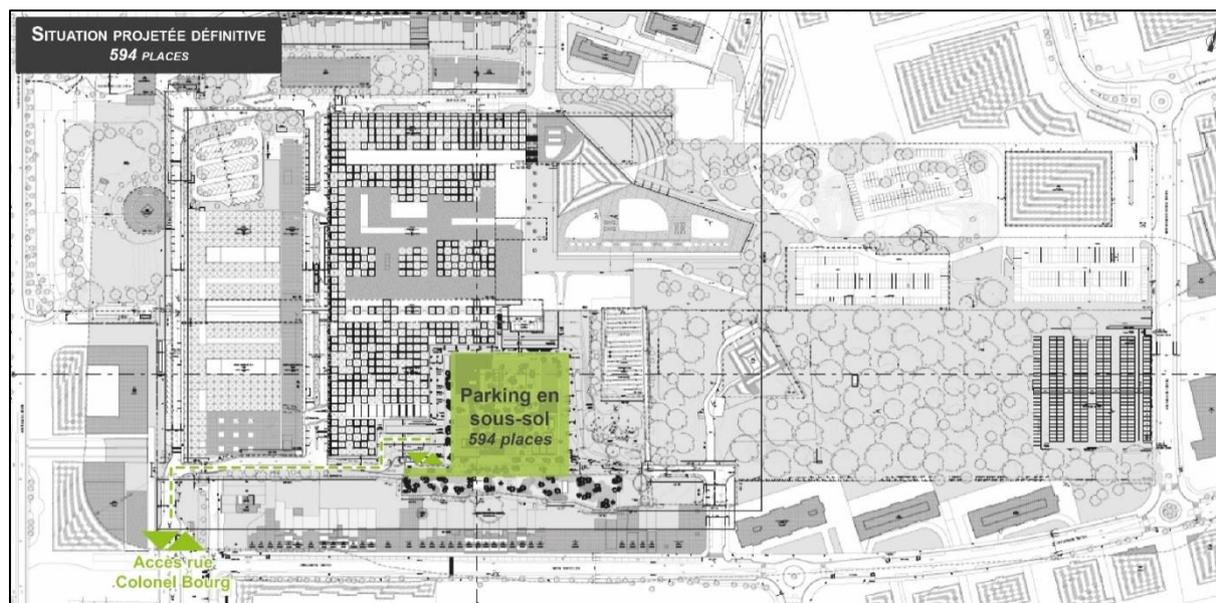
**Tableau 31 : Estimation des flux de circulation routière induit par le parking provisoire aux heures de pointes**

### 3.5.2 En situation projetée

En situation projetée définitive, les **accès carrossables 1 Colonel Bourg et 2 Carabiniers seront conservés**. L'accès 5 au parking provisoire situé avenue GeorGIN évoqué ci-avant n'existera plus et les effets des flux y pénétrant sur les conditions de trafic seront supprimés.

<sup>37</sup> La capacité de stationnement utilisable par le personnel automobiliste (477 places) sera implantée à 40 % au sein du site (188 places) et à 60 % au sein du parking provisoire (289 places).

<sup>38</sup> Source : Entrées et sorties véhicules à l'accès n°3 (rue Colonel Bourg) le mardi 30 mars 2010 in Rapport d'incidence – Démolition d'une partie du siège RTBF : Note complémentaire au rapport d'incidence, Esher *et al.*, 2018.



**Figure 22 : Organisation du stationnement sur le site en situation projetée définitive  
(Fond de plan : MDW/V+, 2017)**

L'ensemble des zones de stationnement sera localisé au sein du parking en sous-sol, situé sous le nouveau bâtiment, et accessible via un accès unique (entrée et sortie), implanté à l'ouest de celui-ci.

- Les visiteurs s'y rendront via l'accès 1 situé rue Colonel Bourg et la voirie interne au site, reliant celui-ci au futur accès du parking ;
- Les membres du personnel pourront emprunter l'accès 1 ou l'accès 2, situé place des Carabiniers, et rejoindront le parking sous-terrain via les voiries internes du site.

Le jour, les niveaux -2 et -3 du parking sous-terrain seront dédiés au stationnement des membres du personnel et des visiteurs. En dehors des heures de forte fréquentation du site, à savoir le soir et la nuit, le projet prévoit la mise à disposition des emplacements de ces deux niveaux à des usagers extérieurs à la RTBF.

Le niveau -1 sera majoritairement réservé au stationnement des véhicules de service de la RTBF.

Afin de séparer la zone de stationnement réservée aux véhicules de service de celle accessible aux véhicules des autres usagers (membres du personnel, visiteurs, riverains, etc.), des dispositifs de **contrôles d'accès** distincts sont prévus (cf. 3.8.1.2.1 Capacité de stationnement selon la localisation, page 78).

Des escaliers ainsi que des ascenseurs accessibles aux PMR (cf. 3.8.1.2.2 Capacité de stationnement dédiée aux PMR, page 81) permettront aux automobilistes de rejoindre les différents étages du bâtiment.

Deux types distincts de **groupes de circulations verticales** (ascenseurs & escaliers) sont prévus entre le parking sous-terrain et le rez-de-chaussée du futur bâtiment :

- Le **premier type** permettra de circuler entre le parking et l'intérieur du bâtiment. Il est destiné aux déplacements des usagers de la RTBF (membres du personnel, visiteurs, etc.) ;
- Le **second type** permettra de circuler entre le parking et les abords du bâtiment sans avoir à transiter par les locaux de la RTBF. Il est destiné aux usagers externes, (riverains, etc.), à disposition desquels la RTBF mettrait une partie de la capacité de son parking. Il mènera à l'accès piéton prévu sur la façade ouest du futur bâtiment (cf. 3.3.1.2 En situation projetée définitive, page 58).

### **3.6 Accessibilité du projet pour les véhicules de livraisons & les véhicules techniques**

Pour rappel, le nombre de véhicules de livraisons et de véhicules techniques circulant en lien avec le site est estimé à **40 par jour** en moyenne dans le cadre du PDE (2 véhicules de livraisons et 38 véhicules de service), soit **80 mouvements par jour**. Ces déplacements ne sont pas concernés par les objectifs de report modal fixés dans le cadre du PDE 2017-2020.

En situation projetée définitive, les livraisons liées à la restauration seront effectuées en camionnette (et non plus en camion).

#### **3.6.1 En situation projetée transitoire**

Du fait du chantier, la zone de livraison située la plus à l'est du site sera supprimée. Les livraisons seront réalisées sur l'une des 3 zones restantes.

Toujours du fait du chantier, l'accès 4 ne pourra plus accueillir le passage des camions de régie. L'ensemble des véhicules de livraisons et techniques pénétreront sur le site via l'accès 1 Colonel Bourg.

#### **3.6.2 En situation projetée définitive**

Les véhicules de livraisons et techniques, y compris les véhicules de régie de très grand gabarit, **accéderont au site** via l'accès 1 Colonel Bourg. Ils emprunteront la voirie interne au site jusqu'au niveau du bâtiment de la RTBF.

Au niveau de l'entrée du parking en sous-sol, situé à l'ouest du nouveau bâtiment, une zone réservée aux **opérations de chargement et déchargement de marchandises** est prévue (environ 5 mètres de large sur 37 mètres de long). Elle est complétée par un accès réservé à l'acheminement des livraisons au sein du bâtiment, intégré à la façade ouest de ce dernier. Une zone de demi-tour permettra aux véhicules de livraisons de repartir vers l'accès 1 une fois leurs opérations effectuées. Les dimensions de cette zone permettent la giration d'un véhicule semi-remorque.

Les **véhicules techniques de petit et moyen gabarit** de la RTBF (voitures et camionnettes) pourront accéder au parking en sous-sol depuis cette même zone. 70 emplacements de stationnement leur y seront réservés.

Les **véhicules de régie** de très grand gabarit bénéficieront d'une zone de stationnement dédiée au rez-de-chaussée du volume dit « de transition », mitoyen à la façade sud du nouveau bâtiment. Ce garage comprendra également 4 emplacements de stationnement pour camions.

L'article 18 du Chapitre 6 du Titre VIII du RRU spécifie que « *En cas de construction ou de reconstruction, [les immeubles qui contiennent des surfaces destinées aux bureaux, aux activités de haute technologie ou aux activités de production de biens immatériels et dont la superficie de plancher est supérieure à 10.000 m<sup>2</sup>] comportent au minimum une aire de livraison hors voirie accessible aux camions et dont la hauteur libre est de minimum 4,30 m* ».

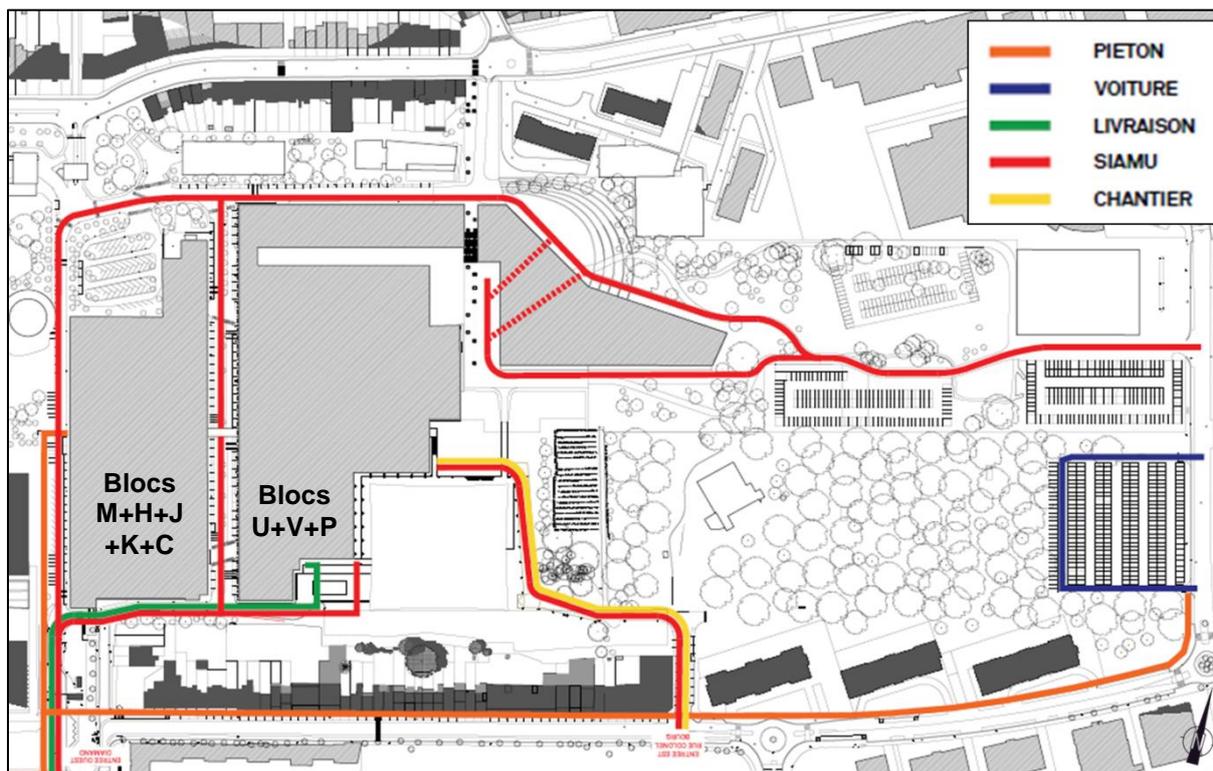
L'aire de livraison telle que projetée en situation définitive est conforme à la prescription du RRU.

### 3.7 Accessibilité du site pour les services d'intervention

#### 3.7.1 En situation projetée transitoire

En situation projetée transitoire, les véhicules des services d'intervention pourront accéder au site via :

- L'accès Colonel Bourg (entrée Diamant), accès principal au site de la RTBF, situé dans la section ouest de la rue Colonel Bourg ;
- L'accès enclos des Fusillés, situé dans la section est de la rue Colonel Bourg.



**Figure 23 : Itinéraire d'accès aux bâtiments des services d'intervention en situation projetée transitoire**  
(Source : MDW/V+, 2017)

Le premier permettra aux véhicules de rejoindre :

- les blocs M+H+J+K+C via la rue intérieure ou la route ouest ;
- la façade ouest des blocs U+V+P via la rue intérieure.

Le second donnera accès au chantier ainsi qu'à la façade est des blocs U+V+P.

Les locaux de la RTBF exploités durant le chantier seront également accessibles via le site de la VRT et un accès à celui-ci situé avenue GeorGIN.

#### 3.7.2 En situation projetée définitive

En situation projetée définitive, le bâtiment de la RTBF sera accessible via :

- L'accès Colonel Bourg, accès principal au futur bâtiment pour l'ensemble des usagers du site ;
- L'accès enclos des Fusillés, réservé aux piétons et aux véhicules des services d'intervention.

Il sera également accessible via le site de la VRT et un accès situé avenue GeorGIN.

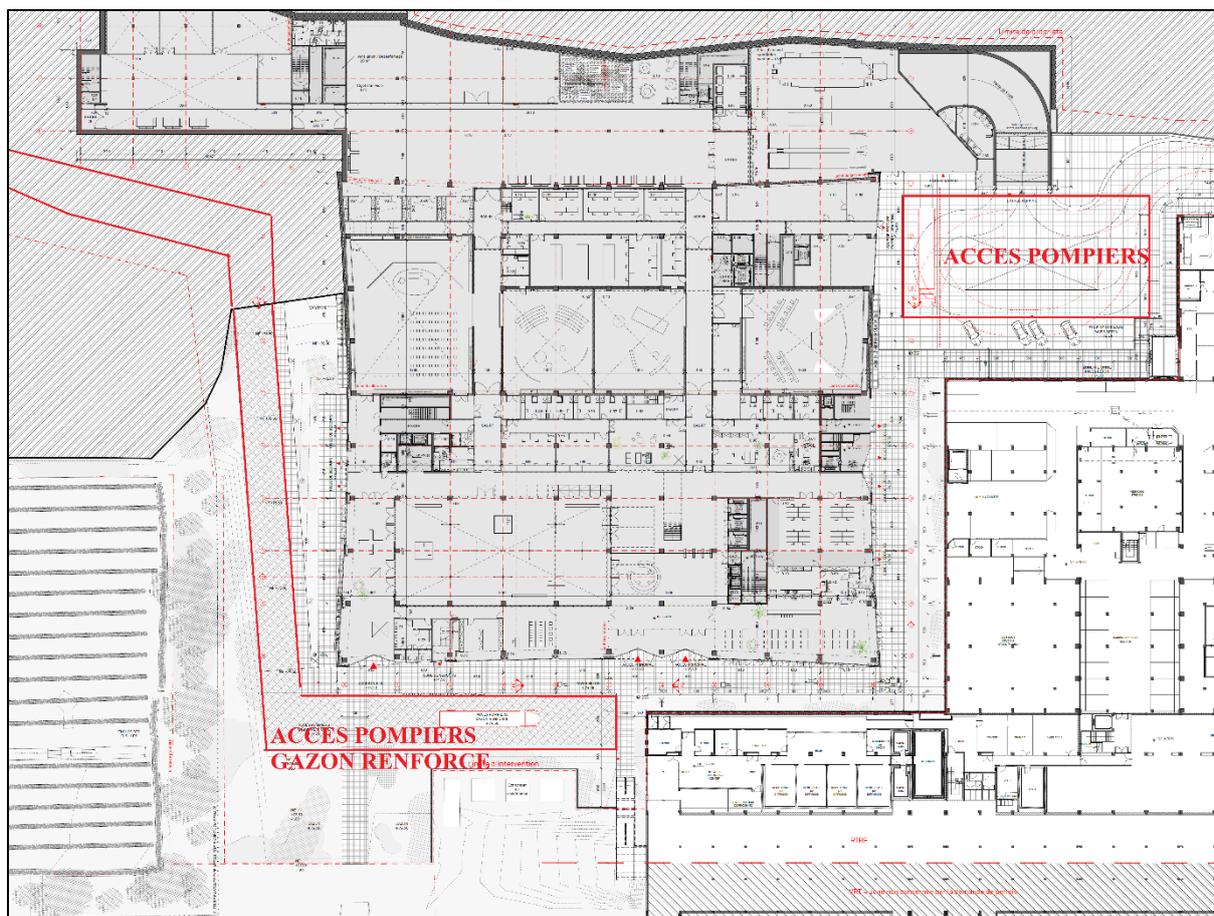
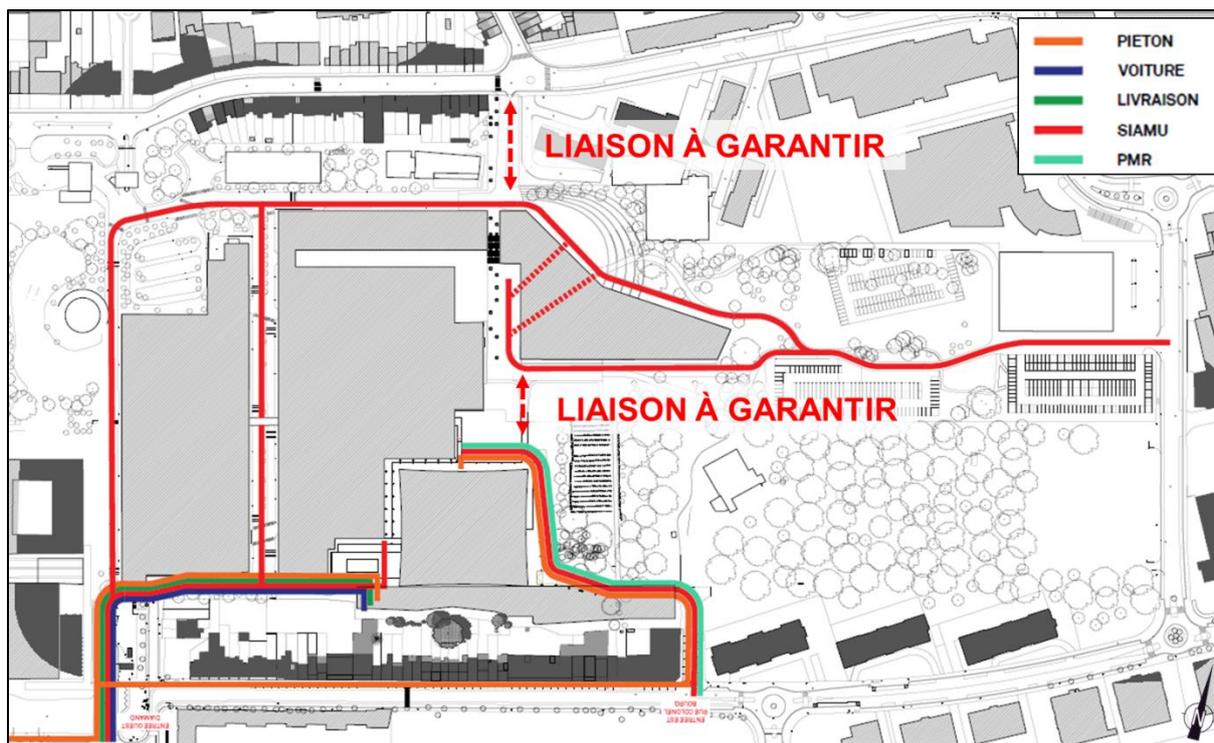


Figure 24: Accès au futur bâtiment des services d'intervention en situation projetée définitive (Source : MDW/V+, 2017)

Le premier permettra de rejoindre la façade ouest du futur bâtiment, via une chaussée carrossable, ainsi que le garage des véhicules de service de la RTBF et l'accès au parking. Le second donnera accès aux façades est et nord du futur bâtiment, via une allée en dalles gazon renforcées.

Les véhicules des services d'intervention en provenance du nord et de la chaussée de Louvain ne pourront pas entrer directement sur le site depuis la rue Evenepoel. Ils devront transiter par l'avenue Georjin.

### 3.8 Stationnement des véhicules motorisés

#### 3.8.1 Offre de stationnement

##### 3.8.1.1 En situation projetée transitoire

###### 3.8.1.1.1 Capacité de stationnement selon la localisation

La démolition d'une partie des bâtiments U et V entrainera la suppression de 319 places de stationnement existantes actuellement sur le site. Un parking provisoire de 289 places sera aménagé à l'extrémité est de celui-ci.

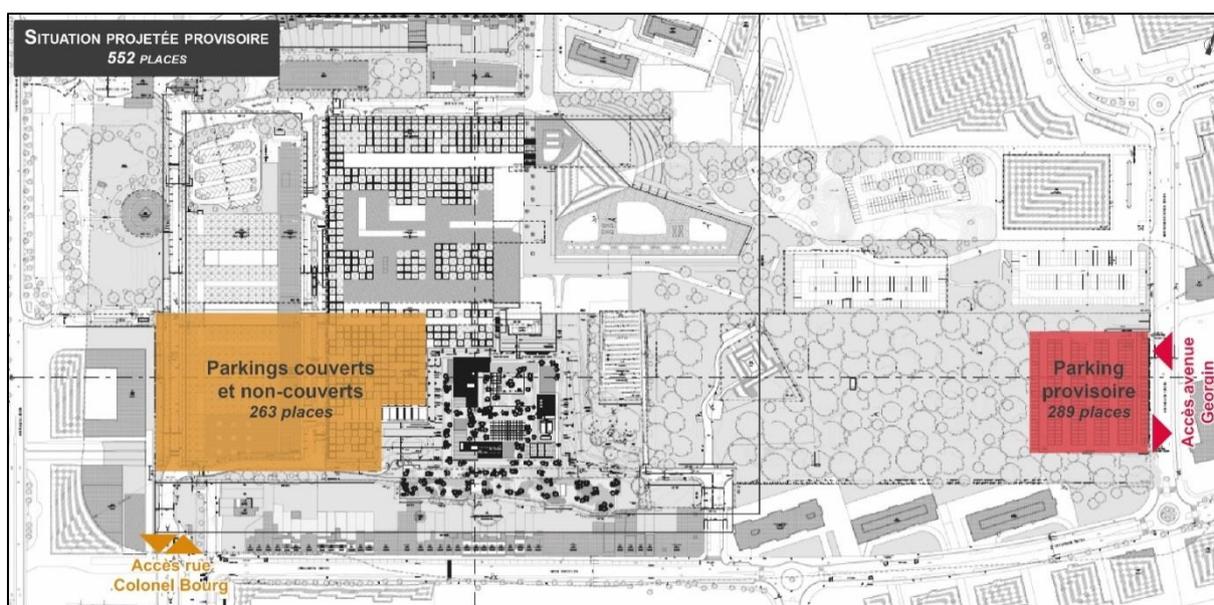


Figure 25 : Organisation du stationnement sur le site en situation projetée transitoire  
(Fond de plan : MDW/V+, 2017)

L'accès au parking sera contrôlé et réservé à l'usage des membres du personnel de la RTBF.

Identifiant	Capacité [en nombre de places]		
	Situation existante	Situation projetée transitoire	$\Delta$
P1	37	37	0
P2	147	147	0
P3	20	20	0
P4	144	49	-95
P5	102	0	-102
P6	122	0	-122
Parking provisoire	0	289	289
Parking pour motos	10	10	0
<b>Total</b>	<b>582</b>	<b>552</b>	<b>-30</b>

**Tableau 32 : Capacité de stationnement en situation projetée transitoire selon la localisation**

En situation projetée transitoire, la capacité de stationnement totale disponible sur le site s'élèvera à 552 emplacements, dont 10 emplacements pour véhicules deux-roues motorisés. Elle sera **réduite de 30 emplacements** par rapport à la situation existante.

#### 3.8.1.1.2 Capacité de stationnement destinée aux PMR

8 emplacements, situés à proximité de la sortie du parking et d'une largeur de 3,3 mètres, seront destinés aux PMR.

Le nombre, la localisation et le dimensionnement des places de stationnement réservées aux PMR au sein du parking provisoire rencontrent les prescriptions du RRU en la matière<sup>39</sup>. Les PMR se stationnant dans ce parking ne disposeront cependant pas d'un accès direct au futur bâtiment de la RTBF.

<sup>39</sup> Règlement Régional d'Urbanisme, Titre IV, Chapitre 3, Article 7

### 3.8.1.1.3 Capacité de stationnement selon l'usage

Les affectations des places de stationnement existantes seront conservées au sein des parkings maintenus en situation projetée transitoire.

Comme le souligne le tableau ci-après, seules les capacités de stationnement affectées au stationnement des PMR et des membres du personnel automobilistes seront modifiées.

Usage	Capacité [en nombre de places]		
	Situation existante	Situation projetée transitoire	$\Delta$
Membres du personnel automobilistes	500	462	-38
Personnes à Mobilité Réduite	3	11	8
Membres du personnel covoitureurs	4	4	0
Membres du personnel motards	9	9	0
Visiteurs	11	11	0
Livraisons	4	4	0
Véhicules de service - voitures	32	32	0
Véhicules de service - camionnettes	18	18	0
Véhicules de service - motos	1	1	0
<b>Total</b>	<b>582</b>	<b>552</b>	<b>-30</b>

**Tableau 33 : Capacité de stationnement en situation projetée transitoire selon l'usage**

Comme en situation existante, aucune zone de stationnement n'est explicitement réservée sur le site à destination :

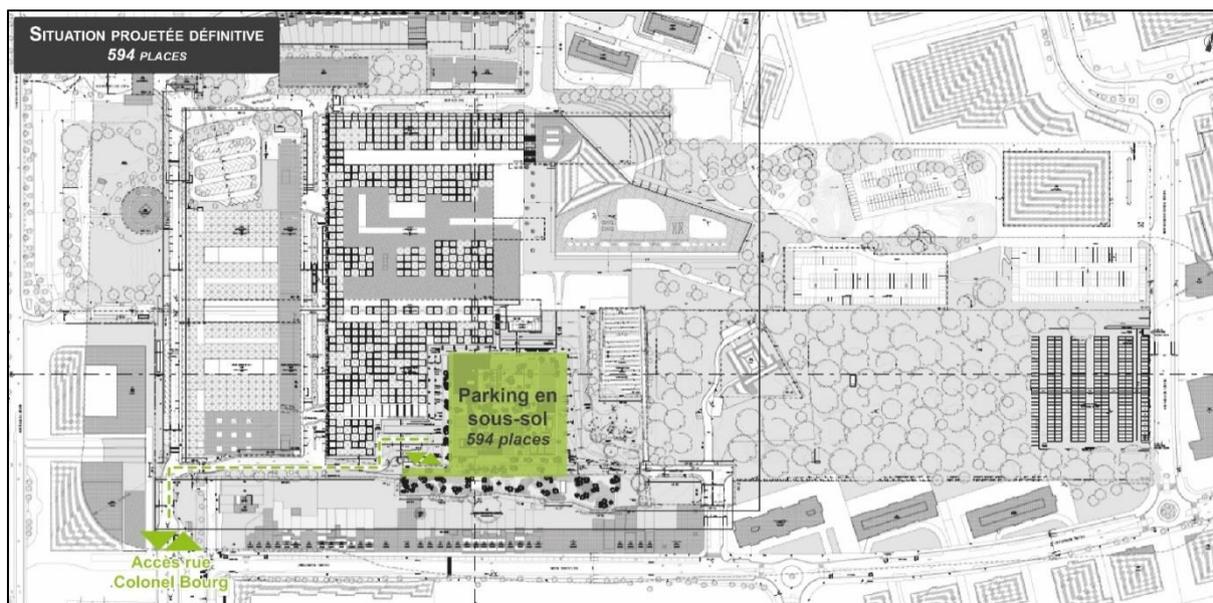
- Des cars transportant des groupes de visiteurs ;
- Des taxis.

En situation projetée transitoire, le nombre de places affectées au stationnement des membres du personnel automobilistes sera **réduite de 38 emplacements** par rapport à la situation existante.

### 3.8.1.2 En situation projetée définitive

#### 3.8.1.2.1 Capacité de stationnement selon la localisation

En situation projetée définitive, un parking hors voirie de 594 places sera aménagé sur 3 niveaux au sous-sol du futur bâtiment.



**Figure 26 : Organisation du stationnement sur le site en situation projetée définitive  
(Fond de plan : MDW/V+, 2017)**

Le jour, les niveaux -2 et -3 du parking sous-terrain seront dédiés au stationnement des membres du personnel et des visiteurs. En dehors des heures de forte fréquentation du site, à savoir le soir et la nuit, le projet prévoit la mise à disposition des emplacements de ces deux niveaux à des usagers extérieurs à la RTBF.

Le niveau -1 sera majoritairement réservé au stationnement des véhicules de service de la RTBF.

Afin de séparer la zone de stationnement réservée aux véhicules de service de celle accessible aux véhicules des autres usagers (membres du personnel, visiteurs, riverains, etc.), deux dispositifs de **contrôles d'accès** distincts sont prévus :

- Un **contrôle d'accès général (1)**, au niveau -1, en bas de la rampe d'accès menant au rez-de-chaussée. Celui-ci sera doté de 3 portiques :
  - o Un portique d'entrée réservé aux visiteurs ;
  - o Un portique d'entrée réservé aux membres du personnel ;
  - o Un portique de sortie ;
 Il permettra d'accéder aux 3 niveaux du parking.
- Un **contrôle d'accès (2)** à la zone de stationnement du niveau -1 réservée aux véhicules de la RTBF. Celui-ci sera doté d'un portique d'entrée et d'un portique de sortie.

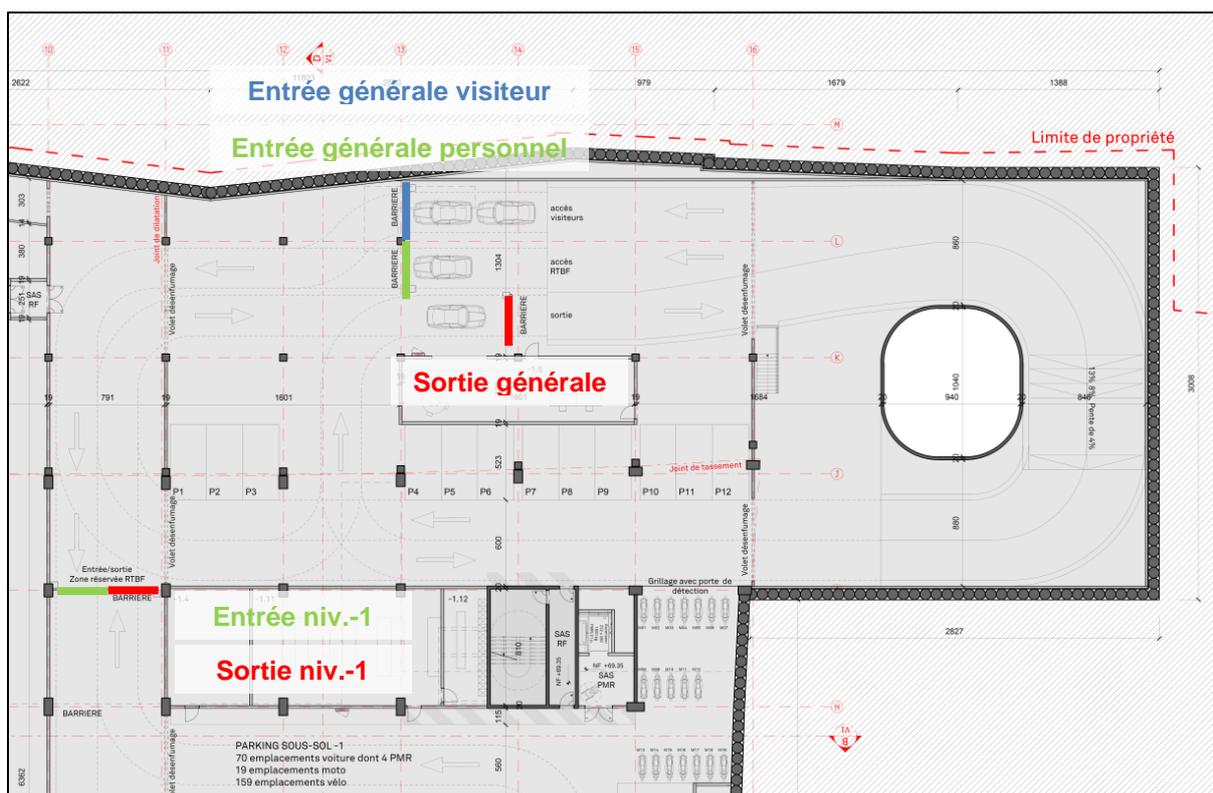


Figure 27 : Contrôle d'accès aux zones de stationnement en situation projetée définitive – Niveau -1 (Source : MDW/V+, 2017)

Capacité [en nombre de places]					
Situation existante	Situation projetée définitive			Total	Δ
	Sous contrôle d'accès général (1)	Sous contrôle d'accès spécifique (2)			
<b>Par niveau</b>					
-1	12	77	89		
-2	265	0	265		
-3	240	0	240		
<b>Par type de véhicule</b>					
Moto	10	0	44	44	34
Voiture et camionnette	572	492	58	550	-22
<b>Total</b>	<b>582</b>	<b>594</b>			<b>12</b>

Tableau 34 : Capacité de stationnement en situation projetée définitive selon la localisation

En situation projetée définitive, la capacité de stationnement totale disponible sur le site s'élèvera à 594 emplacements. Elle sera augmentée de 12 emplacements par rapport à la situation existante. Cette augmentation est le fait de la création de 34 places pour motos. Le nombre de places pour voitures et camionnettes est quant à lui réduit de 22 places.

### 3.8.1.2.2 Capacité de stationnement dédiée aux PMR

Les places de stationnement réservées aux **PMR** seront réparties entre les 3 niveaux du parking, à raison de 4 places par niveau.

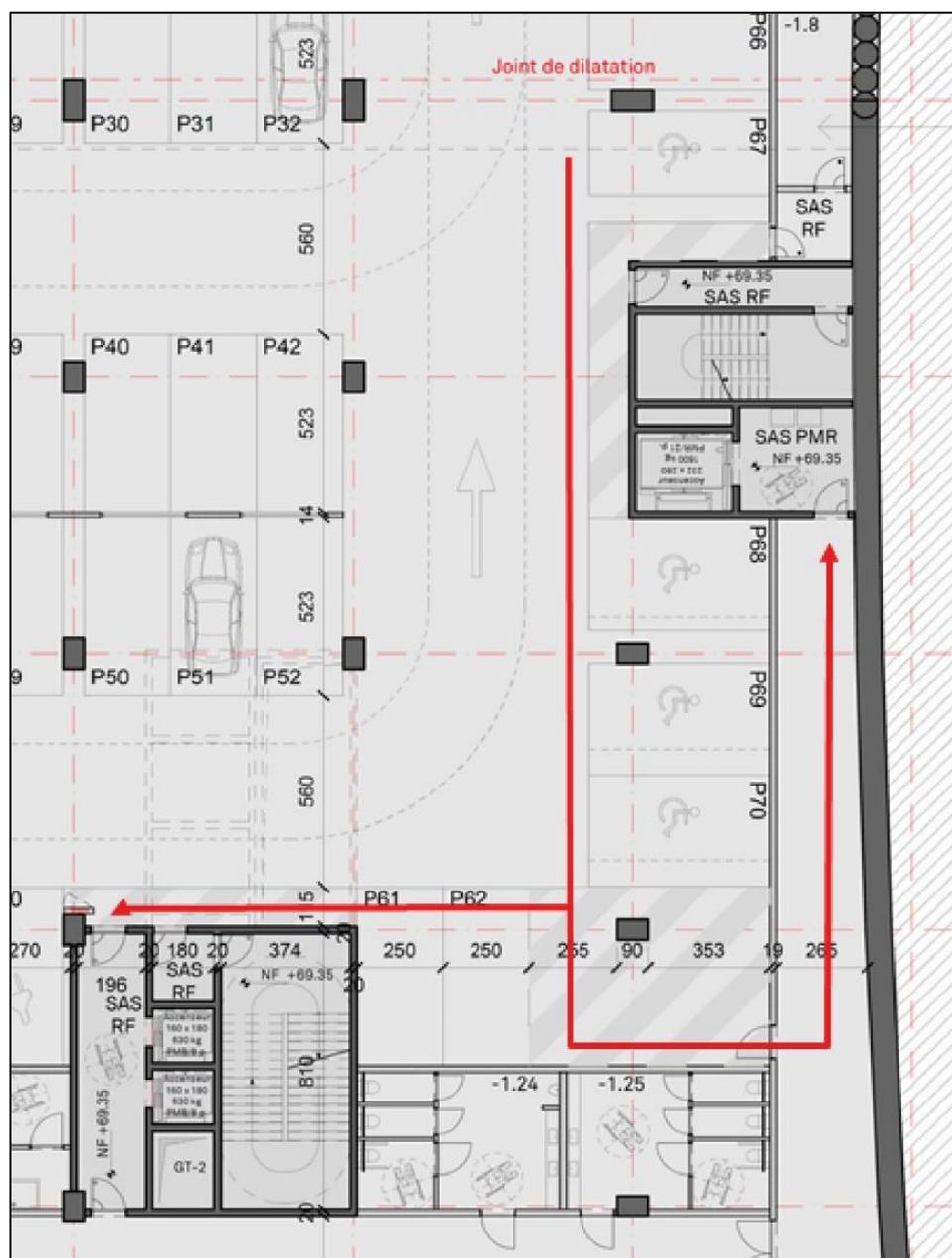
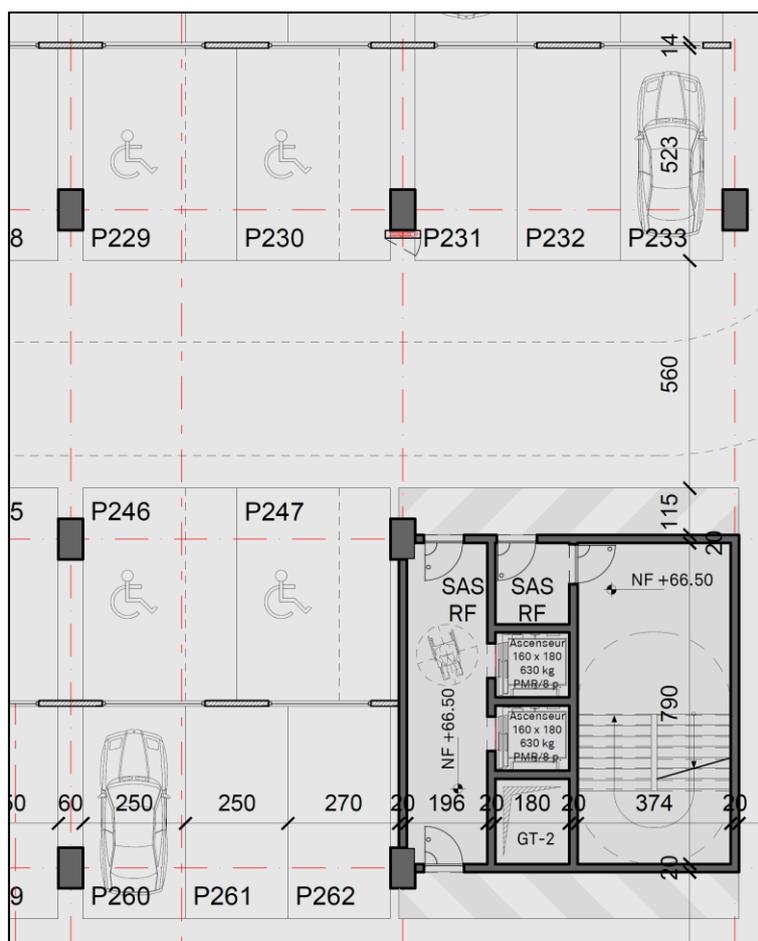


Figure 28 : Localisation des places de stationnement PMR au niveau -1 du parking  
(Source : MDW/V+, 2017)

Au niveau -1, une place sera dotée d'une largeur de 2,5 mètres et trois places d'une largeur de 3,3 mètres. Elles seront implantées à proximité de deux cages d'ascenseurs. Cependant, l'itinéraire d'accès à l'un des ascenseurs sera complexe.



**Figure 29 : Localisation des places de stationnement PMR aux niveaux -2 et -3 du parking (Source : MDW/V+, 2017)**

Aux niveaux -2 et -3 du parking, les emplacements PMR seront dotés d'une largeur de 3,3 mètres et localisés à proximité d'une cage d'ascenseurs.

Le nombre, la localisation et le dimensionnement des places de stationnement réservées aux PMR au sein du parking provisoire rencontrent les prescriptions du RRU en la matière<sup>40</sup> aux niveaux -2 et -3 du parking. Au niveau -1, leur localisation et dimensionnement ne rencontrent pas ces prescriptions.

### 3.8.1.2.3 Capacité de stationnement selon l'usage

Comme le souligne le tableau ci-après, les capacités de stationnement affectées aux différents **usages** et usagers seront modifiées dans le cadre du projet :

- Le nombre de places réservées au stationnement des PMR sera passer de 3 à 12 emplacements ;
- La capacité de stationnement des deux-roues motorisées sera augmentée de 35 places ;
- 10 places, équipées de bornes de rechargement, seront réservées au stationnement des véhicules électriques ;
- 12 places seront réservées au stationnement des visiteurs, dans la zone de stationnement sous contrôle d'accès général au niveau -1 ;
- Une aire de livraison est prévue à l'entrée du parking pour les livraisons ;
- La capacité résiduelle de stationnement sera affectée au stationnement des membres du personnel de la RTBF.

<sup>40</sup> Règlement Régional d'Urbanisme, Titre IV, Chapitre 3, Article 7

Le projet prévoit la mise à disposition des emplacements de stationnement implantés aux niveaux -2 et -3 du parking à des usagers extérieurs à la RTBF, en dehors des heures de forte fréquentation du site, à savoir le soir et la nuit. La capacité utilisable par ces usagers s'élèvera dès lors à 505 places, dont 25 places pour deux-roues motorisés.

Usage	Capacité [en nombre de places]		
	Situation existante	Situation projetée définitive	$\Delta$
Membres du personnel automobilistes	500	462	-38
Personnes à Mobilité Réduite	3	12	9
Membres du personnel covoitureurs	4	4	0
Membres du personnel motards	9	43	35
Visiteurs	11	12	1
Livraisons	4	0 (du fait de la création d'une aire de livraison)	-4
Véhicules de service voitures	32	32	0
Véhicules de service camionnettes	18	18	0
Véhicules de service motos	1	1	0
Véhicules électriques	0	10	10
<b>Total</b>	<b>582</b>	<b>594</b>	<b>12</b>

**Tableau 35 : Capacité de stationnement en situation projetée définitive selon l'usage**

Comme en situation existante, aucune zone de stationnement n'est prévue sur le site à destination :

- Des cars transportant des groupes de visiteurs ;
- Des taxis.

En situation projetée définitive, le nombre de places affectées au stationnement des membres du personnel automobilistes sera **réduite de 38 emplacements** par rapport à la situation existante.

### 3.8.2 Demande en stationnement

#### 3.8.2.1 Demande en stationnement des membres du personnel

##### 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking

Dans le cadre de son Plan de Déplacements d'Entreprise 2017-2020, la RTBF a fixé des objectifs de report modal pour les **déplacements domicile-travail des membres de son personnel** (cf. 2.2.2.1 Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) 2017-2020, page 19). Ceux-ci prévoient une modification de l'usage de la voiture et de la moto :

- Voiture (hors covoiturage) : - 158 usagers ;
- Moto : + 47 usagers.

Les besoins en stationnement des membres du personnel découlant de leurs pratiques modales, les objectifs définis sont vérifiés au sein de l'analyse ci-après.

Réalisée en 2 étapes, elle considère les profils des usagers actuels du parking en ce qui concerne leur fonction au sein de la RTBF ainsi que l'accessibilité de leur domicile à l'aide de modes de transport alternatifs aux véhicules motorisés.

### **Remarque méthodologique et limites**

L'analyse s'appuie sur les résultats de l'enquête mobilité réalisée par la RTBF auprès des membres de son personnel en 2017. On soulignera que le taux de réponse à celle-ci s'est élevé à 34 %.

On soulignera également que, sur base des données de l'année 2018, le taux de renouvellement du personnel de la RTBF s'élève à 7 % (environ 100 personnes).

Il n'est dès lors en aucun cas certain que les conclusions de la présente analyse puissent s'appliquer aux futurs membres du personnel, les nouveaux employés accueillis chaque année pouvant ne pas résider dans les mêmes communes que les travailleurs qu'ils remplacent. Cette limite est renforcée par l'étendue de la zone de recrutement de la RTBF. En tant qu'établissement public national francophone, cette dernière emploie des travailleurs originaires de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa périphérie ainsi que de la Région wallonne.

### **Étape 1 : Évaluation du potentiel de report modal sur base de la fonction exercée**

Dans un premier temps, les répondants à l'enquête mobilité de 2017 déclarant utiliser la voiture ou la moto sont répartis en 2 groupes. Cette classification s'appuie sur les besoins en déplacement induits par la fonction professionnelle du répondant. On rappellera en effet que les activités de la RTBF, de par leur nature, contraignent les déplacements de certains membres du personnel : horaires variables ou irréguliers et déplacements professionnels réalisés à l'aide du véhicule personnel.

Les **groupes** sont les suivants :

- **GROUPE 1** : Les membres du personnel pour lesquels un **changement modal est envisageable** compte tenu des impératifs de déplacement induits par leur fonction. Il s'agit des membres du personnel qui :
  - o **se rendent sur le site durant les heures de pointes des transports en commun** (entre 7 et 10 heures ainsi qu'entre 15 et 19 heures) ;  
**ET**
  - o ne réalisent pas de **déplacements professionnels à l'aide de leur véhicule personnel.**
  
- **GROUPE 2** : Les membres du personnel pour lesquels un changement modal n'est pas envisageable. Cette seconde catégorie regroupent les membres du personnel qui :
  - o **se rendent sur le site en dehors des heures de pointes des transports en commun** (entre 7 et 10 heures ainsi qu'entre 15 et 19 heures) ;  
**ET/OU**
  - o réalisent des **déplacements professionnels à l'aide de leur véhicule personnel.**

Nombre de membres du personnel utilisant, pour se rendre sur le site		Groupe
<i>La moto</i>	<i>La voiture (hors covoiturage)</i>	

<b>DÉTAIL ÉTAPE 1</b>			
<b>Horaire fixe en heures de pointe des transports en commun</b>			
Déplacements professionnels effectués à l'aide du véhicule personnel	2	136	<b>GROUPE 2</b>
Déplacements professionnels effectués à l'aide d'autres modes de transport que le véhicule personnel	2	62	<b>GROUPE 1</b>
Pas de déplacements professionnels	5	192	<b>GROUPE 1</b>
<b>Horaire fixe hors heures de pointe des transports en commun</b>			
Déplacements professionnels effectués à l'aide du véhicule personnel	0	18	<b>GROUPE 2</b>
Déplacements professionnels effectués à l'aide d'autres modes de transport que le véhicule personnel	0	3	<b>GROUPE 2</b>
Pas de déplacements professionnels	0	47	<b>GROUPE 2</b>
<b>Horaire flottant ou flexible</b>			
Déplacements professionnels effectués à l'aide du véhicule personnel	2	56	<b>GROUPE 2</b>
Déplacements professionnels effectués à l'aide d'autres modes de transport que le véhicule personnel	0	3	<b>GROUPE 2</b>
Pas de déplacements professionnels	2	30	<b>GROUPE 2</b>
<b>Horaire irrégulier</b>			
Déplacements professionnels effectués à l'aide du véhicule personnel	2	59	<b>GROUPE 2</b>
Déplacements professionnels effectués à l'aide d'autres modes de transport que le véhicule personnel	9	41	<b>GROUPE 2</b>
Pas de déplacements professionnels	7	83	<b>GROUPE 2</b>

<b>BILAN ÉTAPE 1</b>		
<b>GROUPE 1</b> : Changement modal envisageable compte tenu de la fonction	7	254
<b>GROUPE 2</b> : Changement modal non-envisageable compte tenu de la fonction	25	475
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>729</b>

## **Étape 2 : Évaluation du potentiel de report modal sur base de la localisation du domicile**

Dans un second temps, les répondants du GROUPE 1 (7 motards et 254 automobilistes) sont répartis en 2 sous-groupes. Cette seconde classification s'appuie sur l'accessibilité, depuis le site, des communes de résidence des travailleurs à l'aide des différents modes de transport alternatifs à la voiture et la moto.

- **SOUS-GROUPE 1.A** : Changement modal envisageable, compte tenu de la localisation du domicile, au profit :
  - o de la **marche** : La commune de résidence du membre du personnel est comprise dans une zone accessible à pied depuis le site en environ 15 minutes (1,25 kilomètre autour du site) ;
  - o au profit du **vélo** : La commune de résidence du membre du personnel est comprise dans une zone accessible à vélo depuis le site en environ 30 minutes (7 kilomètres autour du site) ;
  - o au profit des **transports en commun** :
    - Bus : La commune de résidence du membre du personnel est desservie par une ligne de bus (STIB et DE LIJN) desservant le site ;
    - Tram : La commune de résidence du membre du personnel est desservie :
      - par une des lignes de tram desservant le site ;
      - par une ligne de bus permettant une correspondance avec la ligne de tram à haut niveau de service desservant le site (ligne Chrono 7) ;
    - Train : La commune de résidence du membre du personnel est desservie, en moins d'environ 45 minutes, par une des lignes du réseau SNCB transitant par la station Meiser.
- **SOUS-GROUPE 1.B** : Changement modal inenvisageable compte tenu de la localisation du domicile.

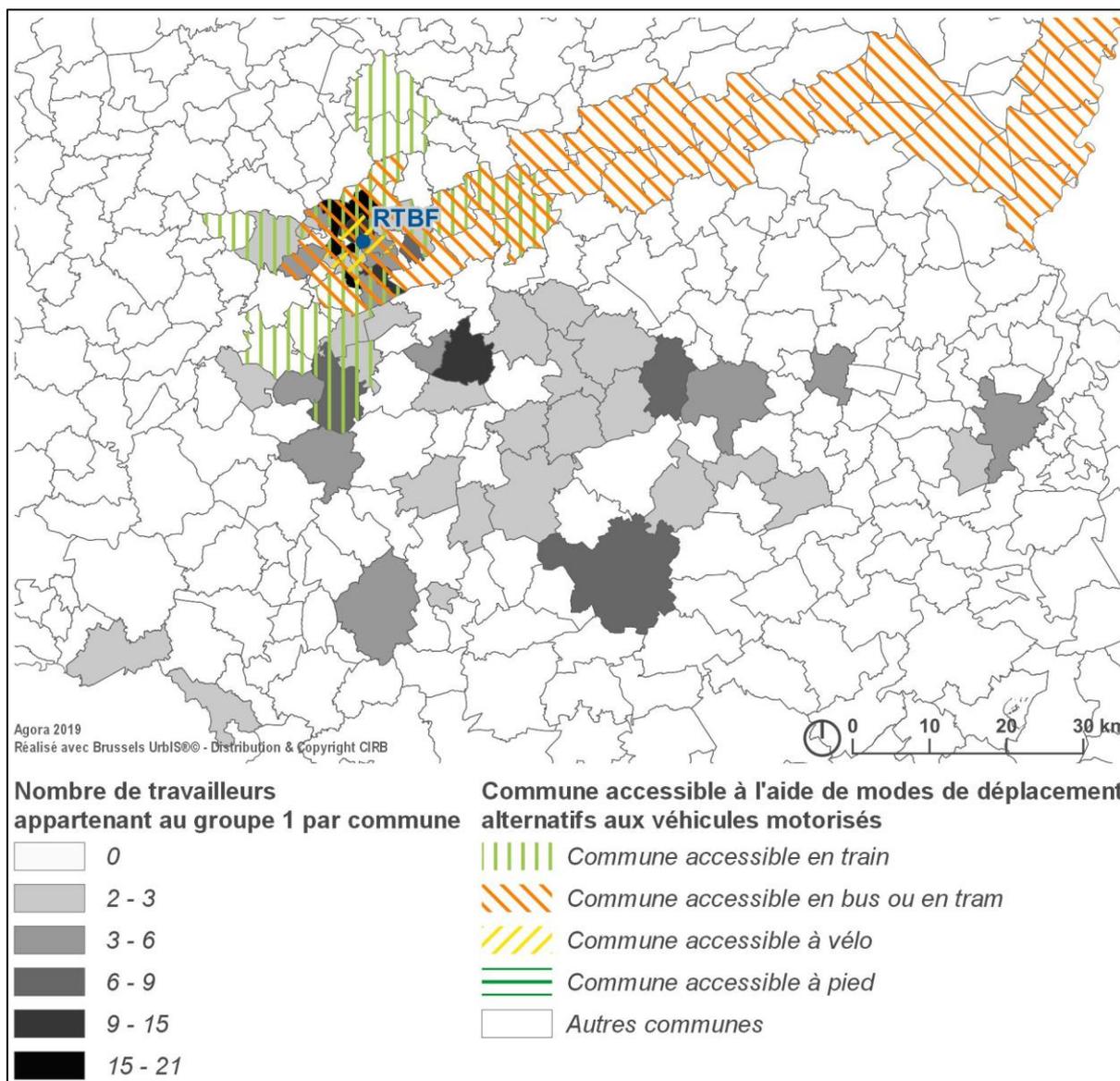


Figure 30 : Évaluation du potentiel de changement modal des membres du personnel usagers du parking sur base de la localisation du domicile

Nombre de membres du personnel utilisant, pour se rendre sur le site	
La moto	La voiture (hors covoiturage)

BILAN ÉTAPE 2		
<b>SOUS-GROUPE 1.A</b> : Changement modal envisageable compte tenu de la localisation du domicile	7	124
<b>SOUS-GROUPE 1.B</b> : Changement modal inenvisageable compte tenu de la localisation du domicile	0	130
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>254</b>

Les objectifs fixés dans le cadre du PDE correspondant à une diminution de 158 automobilistes, ils apparaissent ambitieux au regard des résultats de l'analyse, ceux-ci identifiant un potentiel de changement modal pour 124 automobilistes.

Concernant les objectifs relatifs à la part modale de la moto, on soulignera que le PDE est peu ambitieux ; il préconise une augmentation de 47 motards alors que la présente analyse suggère qu'un potentiel de changement modal existe pour 9 de ces usagers.

En **conclusion**, les objectifs de report modal du PDE 2017-2020 (-158 automobilistes + 47 motards = -111 usagers des modes motorisés) sont inférieurs de 20 au potentiel de report modal identifié dans le cadre de l'analyse (-124 automobilistes -7 motards = -131 usagers des modes motorisés).

Le report modal potentiel identifié dans le cadre de la présente analyse est dès lors plus ambitieux que le report modal envisagé par la RTBF dans le cadre de son PDE.

**Outre la demande en stationnement découlant des résultats de l'enquête mobilité menée en 2017, la suite de l'étude considère dès lors la demande en stationnement induite compte tenu du potentiel de report modal identifié dans le cadre de la présente analyse.**

### 3.8.2.1.2 Demande en stationnement globale

Sur base de l'extrapolation à l'ensemble des membres du personnel des résultats de l'**enquête mobilité**, menée par la RTBF en 2017, la demande en stationnement globale est le fait de :

- 753 membres du personnel **automobilistes**<sup>41</sup> ;
- 32 membres du personnel **motards**.

En considérant le **potentiel de report modal** identifié dans le cadre de la présente étude (cf. 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking, page 83), la demande en stationnement à l'horizon 2020 pourrait être réduite du fait de la diminution du nombre d'usagers des modes de transport motorisés :

- 629 membres du personnel **automobilistes**<sup>42</sup> ;
- 25 membres du personnel **motards**.

Il s'agit du nombre absolu d'usagers qui se déplacent en voiture ou deux-roues motorisés. Ils ne se stationnent pas tous sur le site<sup>43</sup> et ne sont pas tous présents au même moment, comme le souligne les relevés d'occupation du stationnement sur le site (cf. Tableau 20 : Taux d'occupation des parkings en 2015 selon la période de la journée par l'ensemble des usagers, page 54).

### 3.8.2.1.3 Variation de la demande en stationnement au cours de la journée

Comme le souligne les relevés de stationnement présentés précédemment, la demande en stationnement varie au cours de la journée (cf. Tableau 20 : Taux d'occupation des parkings en 2015 selon la période de la journée par l'ensemble des usagers, page 54).

Sur cette base, on estime le nombre de véhicules stationnés en même temps à **527 véhicules à 13 heures**, dont :

- 510 voitures ou camionnettes, soit 68 % de la demande globale ;
- **17** deux-roues motorisés, soit **53** % de la demande globale.

<sup>41</sup> 729 automobilistes se déplaçant seuls, générant un besoin de stationnement équivalent à 729 voitures, auxquels s'ajoutent 48 covoitureurs, générant, à raison de 2 personnes par voiture, un besoin de stationnement équivalent à 24 voitures.

<sup>42</sup> 605 automobilistes se déplaçant seuls, générant un besoin de stationnement équivalent à 605 voitures, auxquels s'ajoutent 48 covoitureurs, générant, à raison de 2 personnes par voiture, un besoin de stationnement équivalent à 24 voitures.

<sup>43</sup> Un nombre approximatif de 3 véhicules sont stationnés en voirie.

En prenant en compte le **potentiel de report modal** identifié dans le cadre de la présente étude (cf. 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking, page 83), la demande en stationnement des membres du personnel pourrait être réduite. Le nombre de véhicules maximal stationnés en même temps au sein du parking s'élèverait alors à **439 véhicules à 13 heures** dont :

- 426 voitures ;
- 13 motos.

### **3.8.2.2 Demande en stationnement des véhicules de livraisons et des véhicules techniques**

La flotte de **véhicules techniques motorisés** de la RTBF n'est pas amenée à être modifiée en situation projetée. La demande en stationnement induite par ces véhicules s'élèvera dès lors à 51 places de stationnement dont :

- 50 places pour voitures et camionnettes ;
- 1 place pour moto.

On rappellera cependant que le plan d'actions du PDE 2017-2020 prévoit l'acquisition de **5 vélos de service** supplémentaires. Cette mesure portera à 7 le nombre de vélos de ce type.

Ces véhicules techniques sont des véhicules de service affectés au site Reyers. Ils resteront dès lors stationnés au sein du parking la nuit.

La demande en stationnement induite par les **véhicules de livraisons** sera relocalisée en situation projetée définitive au sein de la zone de chargement et de déchargement dédiée (cf. 3.6 Accessibilité du projet pour les véhicules de livraisons & les véhicules techniques, page 73).

### **3.8.2.3 Demande en stationnement du fait des visiteurs**

La demande en stationnement induite par les **visiteurs** des fonctions administratives de la RTBF n'est pas amenée à être modifiée en situation projetée. Actuellement, selon le PDE, 75 visiteurs se rendent par jour en voiture sur le site.

La demande en stationnement induite par les membres du **public** des émissions de la RTBF n'est pas connue parce que le public n'a pas accès au parking et stationne en voirie.

### 3.8.3 Adéquation de l'offre en stationnement au regard de la demande

Deux cas de figure sont envisagés :

- **Cas de figure 1** : La répartition modale des membres du personnel n'est pas modifiée. Elle équivaut à celle identifiée dans le cadre de l'enquête mobilité 2017. À la période la plus chargée de la journée, la demande en stationnement totale anticipée sur le site s'élèverait dès lors à 575 voitures et 18 motos ;

Véhicules	Heure	Demande [en nombre de véhicules par période]				Total
		Personnel	Visiteurs	Véhicules de service	Livraisons	
Voitures	09:00	370	8	36	3	417
	13:00	510	11	50	4	575
	17:00	328	7	32	3	370
Motos	09:00	8	0	0	0	8
	13:00	17	0	1	0	18
	17:00	9	0	1	0	10

**Tableau 36 : Demande en stationnement totale anticipée sur le site compte tenu de la répartition modale des membres du personnel identifiée dans le cadre de l'enquête mobilité 2017**

- **Cas de figure 2** : La répartition modale des membres du personnel est modifiée. Elle équivaut à celle découlant du potentiel de report modal identifié dans le cadre de la présente étude (cf. 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking, page 83). À la période la plus chargée de la journée, la demande en stationnement totale anticipée sur le site s'élèverait dès lors à 491 voitures et 14 motos.

Véhicules	Heure	Demande [en nombre de véhicules par période]				Total
		Personnel	Visiteurs	Véhicules de service	Livraisons	
Voitures	09:00	309	8	36	3	356
	13:00	426	11	50	4	491
	17:00	274	7	32	3	316
Motos	09:00	6	0	0	0	6
	13:00	13	0	1	0	14
	17:00	7	0	1	0	8

**Tableau 37 : Demande en stationnement totale anticipée sur le site compte tenu du potentiel de report modal des membres du personnel identifié**

Suivant le cas de figure considéré, l'adéquation entre offre et demande en stationnement anticipée varie.

**Cas de figure 1**

Comme le souligne le tableau ci-après, des **déficits de stationnement** sont anticipés en situation projetée transitoire et définitive à 13 heures, **période la plus chargée de la journée**, compte-tenu de la **répartition modale actuelle** des usagers de la RTBF :

- En **situation projetée transitoire**, on anticipe, à cette période un déficit de 33 places pour voiture et de 8 places pour moto, soit au total 41 places manquantes ;
- En **situation projetée définitive**, à 13 heures, on anticipe un déficit de 21 places pour voiture. Le parking pour motos disposera quant à lui d'une réserve de capacité.

**Le matin et le soir**, des **réserves de capacité** seront disponibles et pourront dès lors potentiellement être mise à disposition d'usagers externes.

Véhicule	Heure	Offre [en nombre de places]	Demande [en nombre de véhicules]	Offre - Demande	Taux d'occupation [en %]
<b>SITUATION PROJETÉE TRANSITOIRE</b>					
Voitures	09:00	542	417	+125	76,9%
	13:00	542	575	-33	106,1%
	17:00	542	370	+172	68,3%
Motos	09:00	10	8	+2	80,0%
	13:00	10	18	-8	180,0%
	17:00	10	10	0	100,0%
<b>SITUATION PROJETÉE DÉFINITIVE</b>					
Voitures	09:00	550	414 <sup>44</sup>	136	75,3%
	13:00	550	571	-21	103,8%
	17:00	550	367	183	66,8%
Motos	09:00	44	8	+36	18,2%
	13:00	44	18	+26	40,9%
	17:00	44	10	+34	22,7%

**Tableau 38 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés en situation projetée transitoire et définitive au regard de la demande existante selon l'enquête mobilité 2017**

**Cas de figure 2**

Si le **report modal potentiel**, relatif aux déplacements domicile-travail des membres du personnel et identifié dans le cadre de la présente étude, est atteint, la **capacité de stationnement** prévue en situation projetée transitoire et définitive **sera en mesure d'accueillir la demande en stationnement** extrapolée.

On soulignera cependant, comme l'illustre le tableau ci-après, qu'en situation projetée transitoire, **des motards pourraient être amenés à se stationner sur des places de stationnement pour voiture** inoccupées.

<sup>44</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.

Véhicule	Heure	Offre [en nombre de places]	Demande [en nombre de véhicules]	Offre - Demande	Taux d'occupation [en %]
<b>SITUATION PROJÉTÉE TRANSITOIRE</b>					
Voitures	09:00	542	356	+186	65,7%
	13:00	542	491	+51	90,6%
	17:00	542	316	+226	58,3%
Motos	09:00	10	6	+4	60,0%
	13:00	10	14	-4	140,0%
	17:00	10	8	+2	80,0%
<b>SITUATION PROJÉTÉE DÉFINITIVE</b>					
Voitures	09:00	550	353 <sup>45</sup>	+197	64,2%
	13:00	550	487	+63	88,5%
	17:00	550	313	+237	56,9%
Motos	09:00	44	6	+38	13,6%
	13:00	44	14	+30	31,8%
	17:00	44	8	+36	18,2%

**Tableau 39 : Adéquation de l'offre en stationnement pour véhicules motorisés en situation projetée transitoire et définitive au regard de la demande découlant du potentiel de report modal des membres du personnel identifié**

Compte tenu de la **répartition modale actuelle** des usagers de la RTBF (*cas de figure 1*), la **capacité de stationnement** prévue dans le cadre du projet **ne sera pas à même d'accueillir la demande** en stationnement telle qu'elle existe actuellement à la période de la journée la plus chargée, à savoir à 13 heures, et ce en situation projetée transitoire et définitive. Un déficit de 41 places (dont 33 places pour voiture et 8 places pour moto), est anticipé en situation projetée transitoire et de 21 places pour voiture en situation projetée définitive. Le matin et le soir, des réserves de capacité seront disponibles.

Étant donné le **potentiel de report modal** relatif aux déplacements domicile-travail des membres du personnel et identifié dans le cadre de la présente étude (*cas de figure 2*), la **capacité de stationnement** prévue dans le cadre du projet en situation projetée transitoire et définitive **pourra accueillir la demande** en stationnement attendue à toutes les périodes de la journée. À la période la plus chargée, une réserve de capacité de 51 places pour voiture est anticipée en situation projetée transitoire et de 93 places (dont 63 places pour voiture et 30 places pour moto) en situation projetée définitive. Elles pourront dès lors être réaffectées à d'autres usages ou neutralisées.

En situation projetée transitoire, on soulignera que quelques places pour voiture pourraient être, dans ce cas de figure, occupées par des motos, un déficit de 4 places étant anticipé à 13 heures.

<sup>45</sup> Idem remarque précédente (cf. Tableau 36, page 84).

## **4 ANALYSE DES INCIDENCES DES ALTERNATIVES & VARIANTES**

### **4.1 Alternative « zéro »**

Le maintien du site dans sa configuration actuelle n'entraînerait pas de problématiques majeures en matière de mobilité en situation projetée, l'ensemble des usagers des différents modes de déplacements pouvant actuellement accéder au site.

Cependant, l'aménagement existant **ne rencontre pas les standards actuels en matière de déplacements des piétons et des cyclistes** :

- Pour les usagers se rendant sur le site de la RTBF, le nombre d'accès empruntables à vélo est limité et les aménagements des espaces extérieurs ne permettent pas un déplacement optimal des Personnes à Mobilité Réduite ;
- Pour les usagers du quartier se déplaçant à pied ou à vélo, le site constitue un obstacle, celui-ci n'étant pas traversable.

Le site présente également un déficit de capacité de stationnement pour le personnel, comme le souligne les résultats des relevés de stationnement réalisés en 2015. Pour rappel, selon ces données, le taux d'occupation des parkings s'élève à environ 100 % en début d'après-midi.

L'alternative « zéro » ne permet pas d'assurer une bonne adéquation entre offre et demande de stationnement (parking sauvage sur le site, emplacement pris en location chez des tiers, etc.). Elle n'est donc pas recommandée.

### **4.2 Alternatives « zéro+ »**

Afin d'améliorer les conditions d'accès au site en situation projetée en cas de maintien de son aménagement actuel, les améliorations listées ci-après sont recommandées.

En ce qui concerne l'**accessibilité piétonne**, il est recommandé au Demandeur de rendre l'ensemble des cheminements reliant les accès pédestres au site et l'entrée principale du bâtiment accessible aux PMR.

Il est également recommandé au Demandeur d'envisager la création de cheminements piétons permettant la traversée du site a minima, du nord au sud. Afin de maintenir le niveau de sécurité existant, différents types d'aménagements peuvent être envisagés afin d'isoler les bâtiments de la RTBF des zones de passage, tels que des cheminements clôturés.

Il est enfin recommandé au Demandeur de rouvrir à l'usage des membres du personnel arrivant sur le site à pied l'accès situé à proximité de l'enclos des Fusillés.

En ce qui concerne l'**accessibilité cyclable**, il est recommandé au Demandeur de rendre accessibles aux membres du personnel cyclistes les accès situés boulevard Reyers et à proximité de l'enclos des Fusillés.

Il est également recommandé au Demandeur de relever en quatre périodes de l'année l'usage des parkings vélos et d'augmenter la capacité de ceux-ci en cas de constat de dépassement régulier. L'ensemble des zones de stationnement destinées aux membres du personnel doivent être couvertes et sécurisées et celles destinées aux visiteurs, couvertes.

En ce qui concerne le **stationnement**, il est également recommandé au Demandeur de développer une **politique de gestion du stationnement** à l'attention de ses employés favorisant l'usage des

modes de déplacements alternatifs aux véhicules motorisés (voiture, camionnette, moto). Selon le potentiel de report modal identifié dans le cadre de la présente étude sur base des résultats de l'enquête mobilité réalisée en 2017 (cf. 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking, page 83), une partie du personnel se rendant en voiture ou en moto sur le site pourrait y accéder à l'aide de modes alternatifs. Ces travailleurs se déplacent durant les heures de pointe des transports en commun et n'effectuent pas de déplacements professionnels à l'aide de leur véhicule personnel :

- 30 d'entre eux habitent en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale et pourraient potentiellement se rendre en transports en commun sur le site ;
- 101 d'entre eux résident en Région de Bruxelles-Capitale et pourraient se rendre à pied, à vélo et/ou en transports en commun sur le site.

Pour accueillir la demande en stationnement actuelle, il est recommandé au Demandeur 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.**

L'alternative « zéro + » est 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.

### 4.3 Alternative de localisation

L'alternative de localisation n'est pas étudiée (cf. 2. Présentation du site et du projet).

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

Pour rappel, le parking provisoire de 289 places est prévu pour l'usage des membres du personnel. Si celui-ci n'est pas réalisé, la capacité de stationnement à destination du personnel s'élèvera, sur le site, à 197 places (188 places<sup>47</sup> pour voiture et 9 places pour motos) en situation projetée transitoire.

Usage	Capacité [en nombre de places]		
	Situation projetée transitoire avec parking	Situation projetée transitoire sans parking	Δ
Membres du personnel automobilistes	462	181	-281
Personnes à Mobilité Réduite	11	3	-8
Membres du personnel covoitureurs	4	4	0
Membres du personnel motards	9	9	0
Visiteurs	11	11	0
Livraisons	4	4	0
Véhicules de service - voitures	32	32	0
Véhicules de service - camionnettes	18	18	0
Véhicules de service - motos	1	1	0
<b>Total</b>	<b>552</b>	<b>263</b>	<b>-289</b>

**Tableau 40 : Comparaison des capacités de stationnement selon l'usage en situation projetée transitoire avec ou sans parking provisoire**

<sup>47</sup> 181 places Personnel + 3 places PMR + 4 places Covoiturage = 188 places

Deux cas de figure peuvent être considérés dans le cadre de cette alternative :

- (1) Le parking provisoire n'est pas réalisé et **aucune capacité de stationnement supplémentaire** aux 197 places évoquées ci-avant n'est proposée aux membres du personnel ;
- (2) Le parking provisoire n'est pas réalisé sur le site mais la capacité de stationnement destinée aux membres du personnel est augmentée par l'**utilisation de parkings tiers vacants**.

#### 4.4.1 Absence de création d'un parking provisoire sur site

Comme illustré au sein du tableau ci-après, la non réalisation du parking provisoire, combinée à une absence d'augmentation de la capacité de stationnement destinée aux membres du personnel, entrainera un **déficit**, compte tenu de la **répartition modale actuelle** des usagers de la RTBF, d'environ **320 places pour voiture** à la période de la journée la plus chargée. Si le **report modal potentiel**, relatif aux déplacements domicile-travail des membres du personnel et identifié dans le cadre de la présente étude (cf. 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking, page 83), est atteint, le **déficit** anticipé s'élèvera à environ **230 places pour voiture** à la période de la journée la plus chargée.

NB : Le Tableau 41 ne considère que l'offre et la demande en stationnement destinée ou induite par les **membres du personnel** de la RTBF. Les données diffèrent des lors de celles des tableaux similaires présentés précédemment, qui comprenaient également la demande en stationnement induite par les véhicules techniques, de livraisons et des visiteurs des fonctions administratives de la RTBF.

Véhicule	Heure	Offre [en nombre de places]	Demande [en nombre de véhicules]	Offre - Demande	Taux d'occupation [en %]
<b>DEMANDE SELON ENQUETE MOBILITÉ 2017</b>					
Voitures	09:00	253	417	-164	164,8%
	13:00	253	575	-322	227,3%
	17:00	253	370	-117	146,2%
Motos	09:00	10	8	+2	80,0%
	13:00	10	18	-8	180,0%
	17:00	10	10	0	100,0%
<b>DEMANDE SELON REPORT MODAL POTENTIEL IDENTIFIÉ</b>					
Voitures	09:00	253	356	-103	140,7%
	13:00	253	491	-238	194,1%
	17:00	253	316	-63	124,9%
Motos	09:00	10	6	+4	60,0%
	13:00	10	14	-4	140,0%
	17:00	10	8	+2	80,0%

**Tableau 41 : Adéquation de l'offre et de la demande en stationnement pour véhicules motorisés du personnel en situation projetée transitoire en cas de non réalisation du parking provisoire**

En cas de réalisation du chantier sans aménagement du parking provisoire, on anticipe dès lors un **report de stationnement au sein des voiries adjacentes au site**. À la période de la journée la plus chargée, ce report serait compris entre :

- un équivalent de **324<sup>48</sup> places pour voiture**, si aucun des membres du personnel ne modifie ses pratiques de déplacement malgré la réduction drastique de la capacité de stationnement (cf. Tableau 41 – Demande selon enquête mobilité 2017) ;
- un équivalent de **239 places pour voiture<sup>49</sup>**, si la diminution de la capacité de stationnement incite les membres du personnel le pouvant à utiliser des modes de déplacements alternatifs à la voiture pour se rendre sur le site (cf. Tableau 41 – Demande selon report modal potentiel identifié).

On rappellera que les zones de stationnement existantes à proximité du site, en et hors voirie, présentent à l'heure actuelle un taux d'occupation important, particulièrement en journée. Bien qu'étant pour la plupart réglementées (cf. 2.3.8 Stationnement des véhicules motorisés, page 47), une augmentation de leur occupation ne peut être exclue. Des membres du personnel pourraient en effet :

- choisir de s'acquitter des redevances de stationnement prévues en zone verte ;
- développer des pratiques de stationnement illégales, soit en ne s'acquittant pas de la redevance, soit en stationnant leur véhicule sur des espaces résiduels (trottoirs, traversées piétonnes, etc.).

Dans les deux cas, les usagers actuels du stationnement entreraient en concurrence pour le stationnement avec les membres du personnel de la RTBF. Les usagers d'autres modes de déplacement pourraient conséquemment voir diminuer leur sécurité et leur confort.

L'alternative d'un chantier sans parking provisoire et sans augmentation de la capacité de stationnement à destination des membres du personnel de la RTBF occasionnerait des **nuisances** au sein du quartier, pour les usagers actuels des espaces de stationnement voire, en cas de développement de pratiques de stationnement illégales, pour ceux des autres modes de déplacement (piétons, cyclistes principalement).

#### 4.4.2 Utilisation d'un parking tiers vacant

La perspective de non réalisation du parking provisoire se traduit par la nécessité de **relocaliser** cette demande dans un parking tiers.

Si ce **parking n'est pas situé à proximité du site (plus de 10 minutes à pied)**, son organisation suppose la mise en place d'une navette, entre la localisation en question et le site.

Avantage	Inconvénient
Transfert aisé entre le parking et la RTBF	Coût Organisation Allongement de la durée du déplacement

**Tableau 42 : Avantages et inconvénients d'une navette**

Le principe d'une navette présente plus d'inconvénients que d'avantages (cf. Tableau 42) et n'est donc pas recommandé.

Si ce parking devait être **situé à proximité du site**, quatre types d'infrastructures pourraient être mobilisés :

- Les **parkings d'immeubles de bureaux vacants**

Les parkings implantés au sein de bâtiments actuellement inoccupés situés à proximité du site ne peuvent faire l'objet que d'une convention d'occupation précaire, les places étant liées aux

<sup>48</sup> À raison de 4 places pour moto pouvant être aménagées au sein de 1 place pour voiture, le déficit total de stationnement anticipé s'élève à 322 places voiture + (8 places moto / 4) = 324 places voiture

<sup>49</sup> À raison de 4 places pour moto pouvant être aménagées au sein de 1 place pour voiture, le déficit total de stationnement anticipé s'élève à 238 places voiture + (4 places moto / 4) = 239 places voiture

surfaces de bureaux mises en location. Leur disponibilité ne peut donc être garantie en situation projetée transitoire. De plus, on soulignera qu'une telle location est potentiellement contraire à la réglementation régionale<sup>50</sup>.

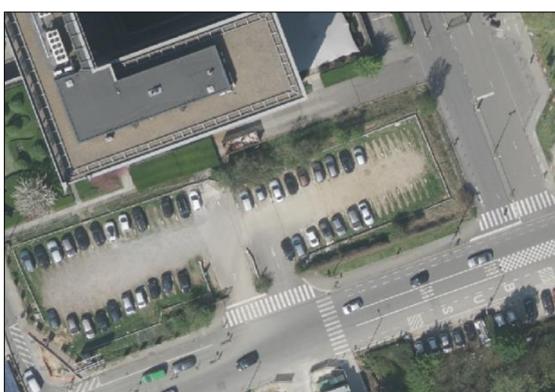
***La viabilité de cette option ne peut être garantie au stade actuel du projet. Elle repose de plus sur des acteurs tiers.***

- Les **parkings publics temporaires** existants

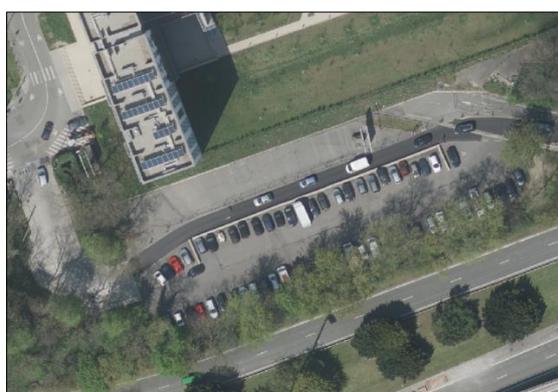
Les parkings hors voirie situés à proximité de l'accès 1 rue Colonel Bourg, ne peuvent être mobilisés, étant déjà fortement utilisés.

Leur capacité est évaluée à :

- Parking provisoire rue Colonel Bourg : environ 50 places ;
- Parking de « dissuasion » à la fin de l'E40 : environ 60 places.



**Photo 3 : Parking provisoire rue Colonel Bourg**



**Photo 4 : Parking de «dissuasion» à la fin de l'E40**

Sur base de la Photo 4, le parking situé à l'extrémité de l'E40 semblerait pouvoir être augmenté. Cependant :

- La capacité supplémentaire pouvant être créée est évaluée à environ 25 places, ce qui ne permet pas de répondre à la demande anticipée ;
- En cas d'augmentation de la capacité, les nuisances liées seraient supportées notamment par les habitants de l'immeuble de logements situé au n°5-21 de la rue Colonel Bourg ;
- Le parking est utilisé et ne présente pas à l'heure actuelle de réserve de capacité ;
- Le parking en question est un espace public, il est difficile d'envisager la privatisation d'un espace public à des fins privées.

***Cette option, seule, ne permet pas de répondre aux besoins de stationnement anticipés des membres du personnel de la RTBF.***

- Les **parkings privés** hors voirie

Un parking, géré par un opérateur privé, existe rue Colonel Bourg, au numéro 17. Les emplacements de stationnement actuellement disponibles peuvent être loués par des entreprises et mis à disposition de leurs usagers.

<sup>50</sup> On fait ici référence au Titre VIII du RRU ainsi qu'à l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie.

***La viabilité de cette option ne peut être garantie au stade actuel du projet. Elle implique une contractualisation entre la RTBF et l'opérateur en question.***

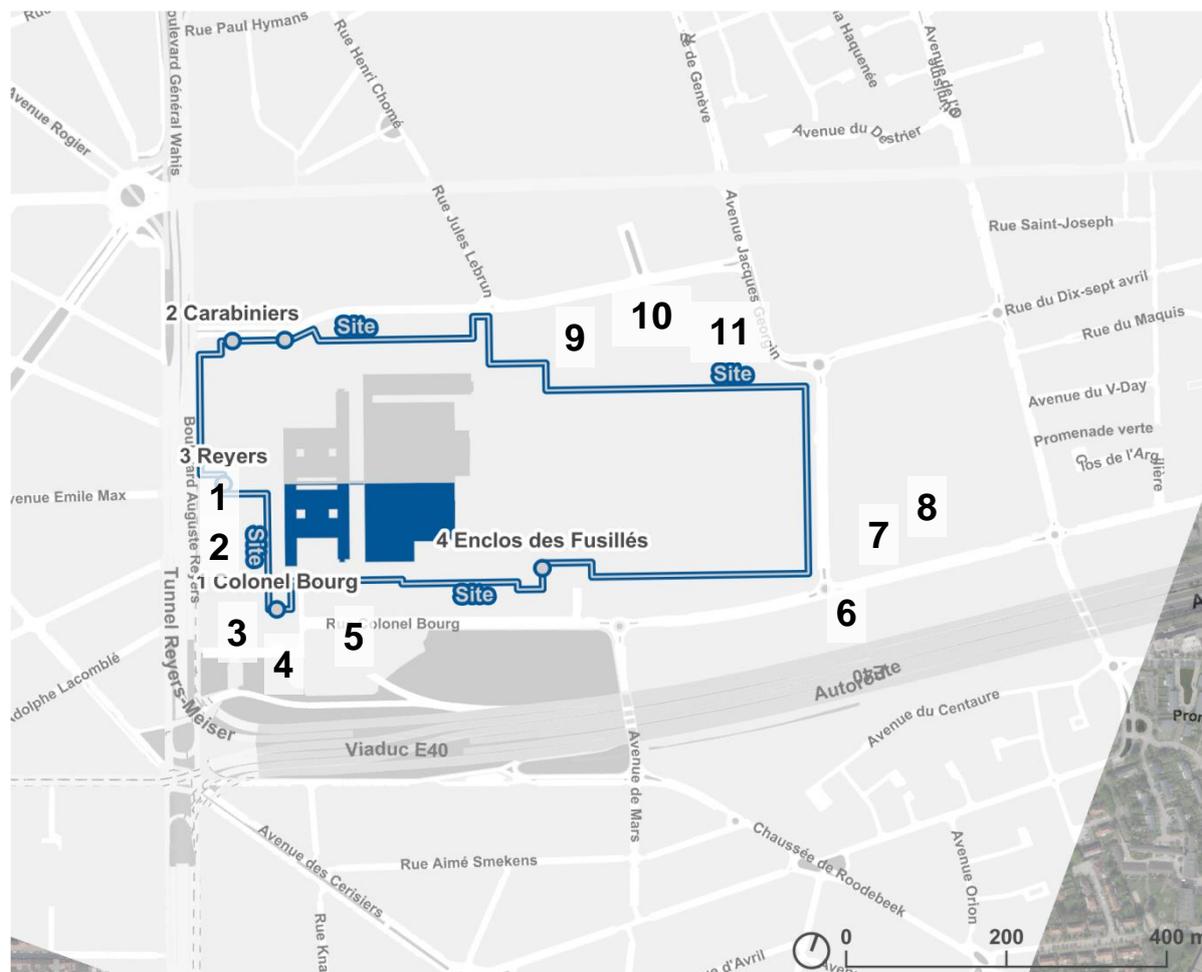
- Les **sites** vacants ou partiellement inoccupés

Certains sites, implantés à proximité du bâtiment actuel de la RTBF et ne constituant pas des immeubles de bureaux, pourraient potentiellement accueillir tout ou partie de la demande en stationnement des membres du personnel, moyennant ou non des aménagements complémentaires.

Leur usage en tant que parking(s) temporaire(s) impliquerait une contractualisation entre la RTBF et leurs propriétaires respectifs.

***La viabilité de cette option ne peut être garantie au stade actuel du projet. Elle repose de plus sur des acteurs tiers.***

L'ensemble de ces infrastructures sont localisées ci-après.



Ref.	Type
1	Parkings d'immeubles de bureaux vacants
2	Parkings d'immeubles de bureaux vacants
3	Parkings publics temporaires
4	Parkings publics temporaires
5	Parkings privés hors voirie
6	Parkings d'immeubles de bureaux vacants
7	Parkings d'immeubles de bureaux vacants
8	Parkings d'immeubles de bureaux vacants
9	Sites vacants ou partiellement inoccupés
10	Sites vacants ou partiellement inoccupés
11	Sites vacants ou partiellement inoccupés

**Figure 31 : Localisation des parkings ou sites tiers pouvant potentiellement accueillir la demande en stationnement des membres du personnel de la RTBF en situation projetée transitoire à proximité du site**  
**(Source : Commune de Schaerbeek, Département Urbanisme-Environnement)**

Compte tenu de ce qui précède et des besoins évalués, nous estimons qu'une capacité de stationnement s'élevant, a minima, à **239 places pour voiture**, supplémentaire à celle maintenue au sein du site, est nécessaire aux membres du personnel. Elle doit être située à proximité du site, dans un périmètre accessible à pied en moins de 10 minutes à partir de l'accès principal du bâtiment existant.

Différentes infrastructures pourraient potentiellement accueillir cette capacité de stationnement. Leur disponibilité réelle est cependant inconnue, celles-ci étant en majorité des propriétés privées.

#### **4.5 Variante de gestion de l'eau**

Sans objet.

#### **4.6 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, situé rue Evenepoel.

Afin de limiter les zones riveraines soumises aux externalités engendrées par le passage des véhicules de livraisons et de réduire les aménagements relatifs à ces flux, un accès unique logistique au site pourrait être envisagé. Les véhicules circuleraient sur le site via voirie traversant l'îlot.

Deux possibilités existent :

- **Axe traversant est-sud**, entre l'avenue Georgin et la rue Colonel Bourg
  - o Avantage : possibilité pour les véhicules logistiques de la VRT de rejoindre le sud du site et l'autoroute plus rapidement ;
  - o Inconvénients :
    - Traversée d'un îlot destiné à accueillir un espace public ;
    - Accès impossible à la zone logistique de la RTBF depuis l'est et le sud ;
    - Concentration des entrées et sorties de véhicules lourds en face d'un ensemble de logements, avenue Georgin.
- **Axe traversant nord-sud**, entre la rue Colonel Bourg et la rue Evenepoel
  - o Avantage : possibilité pour les véhicules logistiques de la VRT de rejoindre le sud du site et l'autoroute plus rapidement ;
  - o Inconvénients :
    - Traversée d'un îlot destiné à accueillir un espace public ;
    - Accès impossible à la zone logistique de la RTBF depuis le nord ;
    - Suppose l'utilisation de l'accès situé à proximité de l'enclos des Fusillés, avec passage à proximité de logements.

Dans les deux cas, l'aire de livraison prévue à l'ouest du bâtiment de la RTBF dans le cadre du projet ne serait pas accessible. 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. Un accès unique augmenterait de plus le trafic, et dès lors les nuisances, au droit de l'accès en question.

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 et engendreraient des développements de circulation en intérieur d'îlot sur un futur espace public.

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

Sans objet.

## 4.8 Variante d'accès des véhicules

Pour rejoindre le futur bâtiment de la RTBF, quatre accès peuvent être envisagés :

### (1) Accès situé boulevard Reyers

*Accès existant pour les piétons, maintenu en situation projetée*

- Pour les **cyclistes**, un accès boulevard Reyers renforcerait l'accessibilité au site depuis le quartier Plasky, situé à l'ouest du boulevard, via le passage sous-terrain existant ;
- Pour les **véhicules motorisés légers**, un accès boulevard Reyers allongerait l'itinéraire parcouru au sein de l'îlot jusqu'aux zones de stationnement situées sous le futur bâtiment par rapport à l'itinéraire induit par l'accès envisagé dans le cadre du projet rue Colonel Bourg ;
- Pour les **véhicules motorisés lourds**, techniques et de livraison, outre l'allongement évoqué ci-dessus, un accès boulevard Reyers induirait une manœuvre supplémentaire. Étant donné les rayons de braquage nécessaires à la circulation des véhicules de régie, l'emprise des carrefours accueillant ces manœuvres réduirait les espaces de circulation dédiés à d'autres modes ou d'autres usages.

### (2) Accès situé place des Carabiniers

*Accès existant pour les piétons, cyclistes et véhicules légers, maintenu en situation projetée*

Pour les **véhicules lourds**, l'accès place des Carabiniers allongerait l'itinéraire parcouru au sein de l'îlot et augmenterait le nombre de manœuvres nécessaires pour rejoindre le parking et la zone réservée aux véhicules de livraisons du futur bâtiment.

### (3) Accès situé à proximité de l'enclos des Fusillés

*Accès existant pour les véhicules lourds, non maintenu en situation projetée*

- L'accès des **piétons** est prévu en situation projetée via l'enclos des Fusillés ;
- L'accès des **cyclistes** renforcerait l'accessibilité au site depuis les quartiers situés au sud-est du site ;
- L'accès des **véhicules légers** via l'enclos des Fusillés générerait un flux de trafic motorisé devant les façades du futur bâtiment et à proximité des bâtiments résidentiels implantés rue Colonel Bourg. Il allongerait et complexifierait de plus l'itinéraire d'accès des véhicules entre le site et le boulevard Reyers. La configuration du projet ne permet pas d'envisager un tel accès ;
- L'accès des **véhicules lourds** via l'enclos des Fusillés ne permettrait pas d'accéder au parking et aire de livraison du projet.

### (4) Accès situé avenue Georgin

*Accès inexistant, prévu dans le cadre du projet VRT*

- L'accès des **piétons** et des **cyclistes** renforcerait l'accessibilité au site depuis les quartiers situés à l'est du site. Il nécessiterait l'aménagement de cheminements dédiés au sein du site ;
- L'accès des **véhicules légers** et **lourds** via la rue Georgin ne permettrait pas d'accéder au parking et aire de livraison du projet.

Des accès supplémentaires pour piétons et cyclistes, notamment avenue Georgin, renforcent l'accessibilité du projet. Aucun accès supplémentaire pour véhicules motorisés n'est recommandé.
--

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

Cf. 4.4 Alternative d'un chantier sans parking provisoire, page 94.

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

Afin de réduire l'impact du chantier sur l'environnement, il peut être considéré de réduire l'emprise du parking provisoire ou de l'aménager, en totalité, à un autre endroit au sein de l'îlot. Pour rappel, celui-ci est destiné à accueillir la demande de stationnement du personnel se déplaçant en voiture.

### 4.10.1 Réduction de la capacité du parking provisoire

Comme démontré précédemment, un **déficit de stationnement est anticipé** en situation projetée transitoire en cas de maintien de la **répartition modale actuelle** des usagers de la RTBF (cf. 3.8.3 Adéquation de l'offre en stationnement au regard de la demande, page 90).

Pour rappel, ce déficit s'élèverait, à la période la plus chargée de la journée, à savoir à 13 heures :

- À 33 places pour voiture ;
- À 8 places pour moto.

À raison de 4 motos pouvant être stationnées au sein d'une place pour voiture, le déficit total anticipé s'élève à un équivalent de 35 places pour voiture.

Cependant, si le **report modal potentiel**, relatif aux déplacements domicile-travail des membres du personnel et identifié dans le cadre de la présente étude (cf. 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking, page 83), est atteint, certaines places de stationnement pour voiture pourraient se trouver inoccupées.

En effet, à 13 heures, on anticipe que :

- **51** places de stationnement pour voiture seront libres ;
- **4** places de stationnement pour moto seraient manquantes.

En transformant **1** place pour voiture existantes en **4** places pour moto<sup>51</sup>, on anticipe que **50** places de stationnement pour voitures seront libres à la période de la journée la plus chargée.

Dès lors, une réduction d'environ **50** places pourrait être envisagée au sein du parking provisoire. Cependant, elle serait conditionnée **à l'atteinte, avant le début des travaux de construction du futur bâtiment, du report modal potentiel** identifié dans le cadre de la présente étude concernant les déplacements domicile-travail des membres du personnel.

Compte tenu du **report modal potentiel** identifié dans le cadre de la présente étude concernant les déplacements domicile-travail des membres du personnel, la **capacité du parking provisoire minimale recommandée** s'élève à **239 places**. Une **réduction de 50 emplacements** est dès lors possible par rapport à la capacité envisagée dans le cadre du projet.

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.

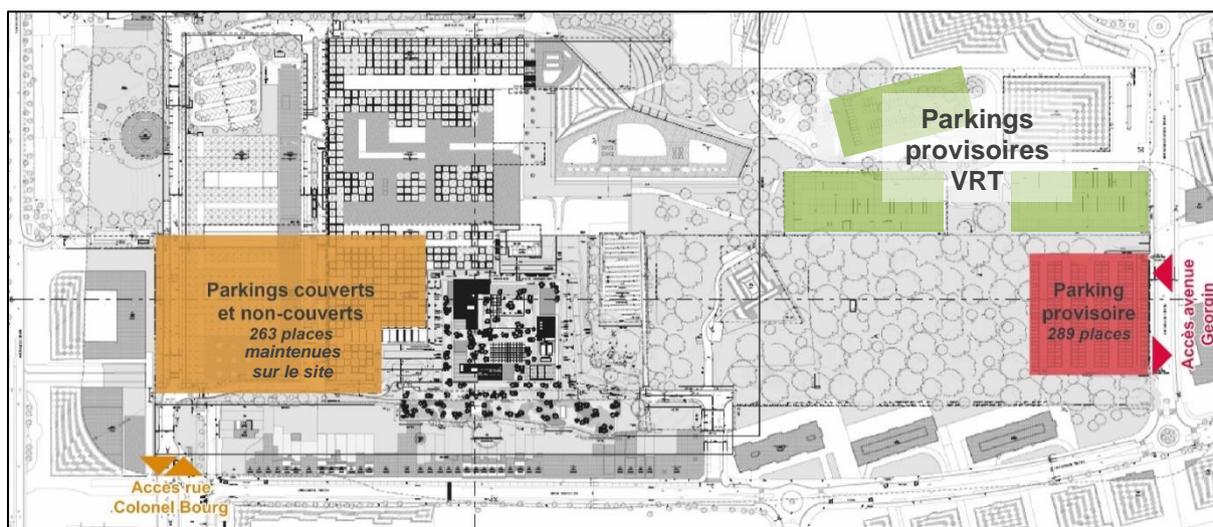
<sup>51</sup> À raison de 4 places de stationnement pour moto aménageables au sein d'une place de stationnement pour voiture.

#### 4.10.2 Aménagement du parking provisoire à un autre endroit au sein de l'îlot

L'aménagement du parking provisoire à un autre endroit sur le site de la RTBF que celui proposé dans le cadre du projet n'est pas recommandé (cf. 2. Présentation du site et du projet).

Il pourrait cependant être implanté sur le site mitoyen appartenant à la VRT.

Comme le souligne la figure ci-après, aucune emprise encore disponible ne sera en mesure d'accueillir le parking provisoire. Cependant, une infrastructure mutualisée, regroupant les 3 parkings provisoires de la VRT et celui de la RTBF, peut-être envisagée.



**Figure 32 : Localisation des parkings de la RTBF maintenus sur le site en situation projetée transitoire ainsi que des parkings provisoires de la VRT et de la RTBF**

La mutualisation des parkings provisoires de la VRT et de la RTBF peut être envisagée du point de vue de la mobilité.

Il est cependant recommandé :

- De prévoir une capacité de, a minima, 239 places pour voiture à l'attention des usagers de la RTBF, telle qu'évalué précédemment (cf. 4.10.1 Réduction de la capacité du parking provisoire, page 102) ;
- De mutualiser l'infrastructure sans mutualiser l'usage. En effet, un usage mutualisé peut rendre plus complexe le renforcement et le suivi d'une politique de gestion du stationnement contraignante. Les espaces de stationnement de la RTBF seront dès lors réservés au stationnement de ses usagers.

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.

## 5 RECOMMANDATIONS

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

En **situation projetée transitoire et définitive**, il est recommandé au Demandeur de 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 notamment 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 (cf. 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking, page 83). Ces mesures doivent notamment consister en :

- Implémenter une **politique de gestion du stationnement** sur le site permettant de soutenir le report modal évoqué ci-après (cf. 5.8 Stationnement des véhicules motorisés, page 113) ;
- Soutenir la **pratique du covoiturage** en mettant à disposition du personnel covoitureur certains des véhicules de service afin qu'ils puissent effectuer, en cas de besoin, leur trajet retour vers leur domicile ;
- Limiter le recours des membres du personnel à leur véhicule personnel dans le cadre de leurs **déplacements professionnels** :
  - o en systématisant le recours aux véhicules de service (voiture, moto et vélo) ;
  - o en proposant des titres de transports en commun non nominatifs ;
  - o en augmentant la flotte de vélos de service ;
- Proposer une **indemnité cyclable** d'un montant égal à celui fixé chaque année par l'administration fiscale.

Il est également recommandé au Demandeur de respecter 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.

Les plans d'actions des PDE constitueront dès lors des **documents contraignants**, notamment en ce qui concerne la capacité des zones de stationnement pour vélo sur le site.

### 5.2 Accessibilité piétonne

#### 5.2.1 **Situation projetée transitoire**

En **situation projetée transitoire**, il est recommandé au Demandeur, de rendre accessibles aux PMR, à l'aide de dispositifs de chantier provisoire :

- L'accès piéton existant boulevard Reyers (sous réserve d'un accord avec la VRT, co-propriétaire) ;
- Les cheminements piétons entre les accès au site accessibles aux PMR et l'entrée principale du bâtiment.

#### 5.2.2 **Situation projetée définitive**

En **situation projetée définitive**, il est recommandé au Demandeur :

- De réaménager les cheminements piétons existants sur le site, maintenus dans le cadre du projet et actuellement inaccessibles aux PMR, afin de les rendre accessibles à ces derniers, en ce compris les traversées piétonnes (inflexion de trottoir, absence de devers, dalle de guidage, etc.) ;

- De rendre accessible aux PMR l'accès piéton existant situé boulevard Reyers (sous réserve d'un accord avec la VRT, co-proprétaire) ainsi que de maintenir un itinéraire praticable entre celui-ci et le futur bâtiment via les voiries du site existantes actuellement, en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RTBF et de la VRT ;
- De maintenir l'accessibilité piétonne au bâtiment depuis le nord de celui-ci et le pôle multimodal Meiser en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RTBF et de la VRT ;
- De permettre, sous réserve d'acceptation du principe par le partenaire concerné, l'accès des piétons au bâtiment via le site de la VRT et l'accès prévu par celle-ci avenue Georgan. Pour ce faire, un cheminement accessible aux piétons devrait être aménagé (cf. Figure 33) ;

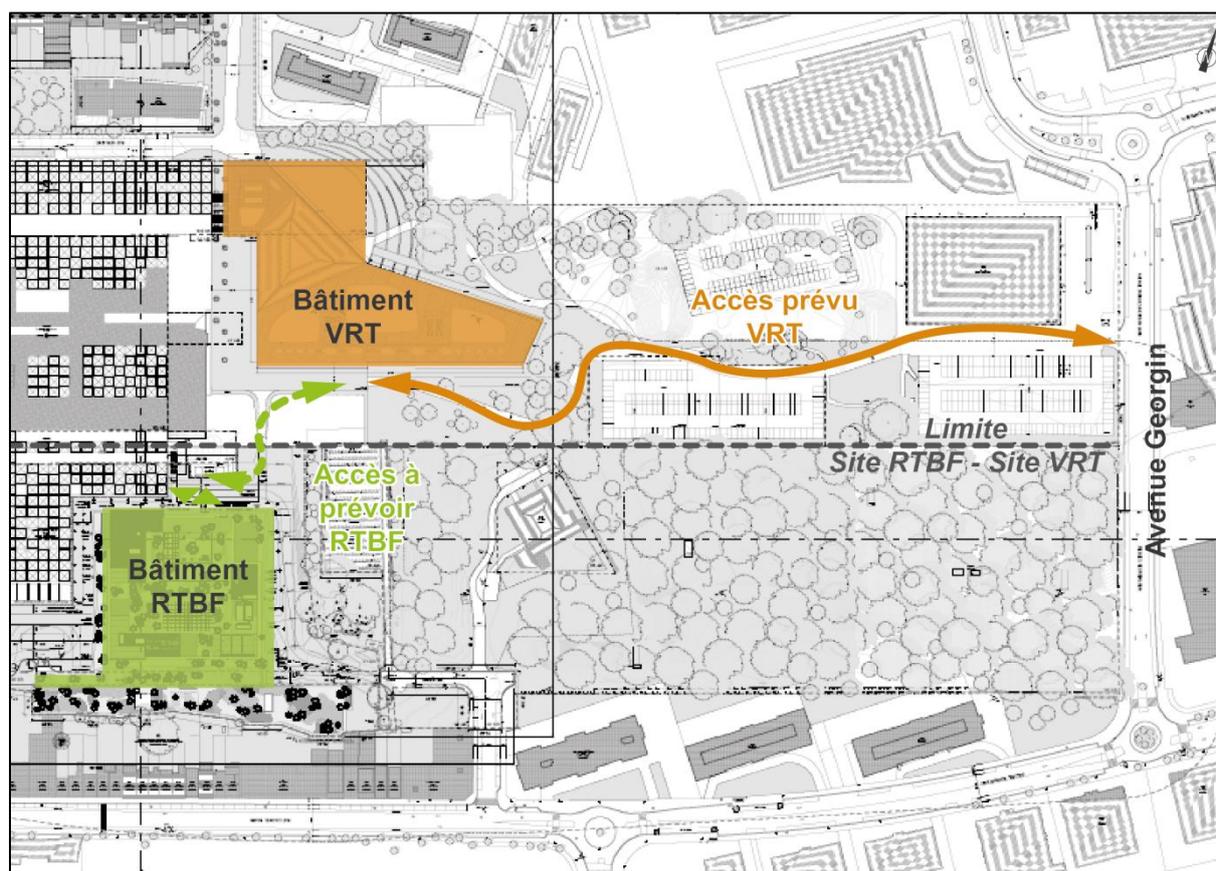


Figure 33 : Accès piéton & cyclable supplémentaire recommandé  
(Fond de plan : MDW/V+, 2017)

- De 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).

## 5.3 Accessibilité cyclable

### 5.3.1 Situation projetée transitoire

En situation projetée transitoire, il est recommandé au Demandeur :

- De rendre l'accès existant boulevard Reyers accessible aux cyclistes, à l'aide de dispositifs de chantier provisoires (sous réserve d'un accord avec la VRT, co-proprétaire) ;

- D'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. Cela permettra de porter la capacité totale de stationnement du site à 143 places. Cette capacité équivaut au nombre de cyclistes se rendant sur le site, selon les résultats de l'enquête mobilité réalisée en 2017, augmenté de 20 % ;
- À dater de la délivrance du permis, d'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. Compte tenu d'une période de 24 mois entre la délivrance du permis et le déménagement en question, une augmentation de 16 emplacements est recommandée durant la première année et de 17 emplacements au cours de la seconde.

### 5.3.2 Situation projetée définitive

En **situation projetée définitive**, afin d'améliorer l'accessibilité cyclable au site, il est recommandé au Demandeur :

En ce qui concerne la **gestion** de l'accessibilité cyclable de proposer aux visiteurs cyclistes un système de **consigne** au sein du bâtiment, pouvant notamment accueillir des vélos pliables. Pour ce faire, les espaces de stockage prévus permettront le rangement de charges d'environ 15 kg et d'objets de 91x81x78 cm.<sup>52</sup>

En ce qui concerne les **infrastructures de déplacement et de stationnement** :

- De doter les zones de stationnement pour vélos prévues à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment de **supports de types « A » inversé**, séparé d'une distance de 1 mètre. Ce type d'attaches répond aux recommandations du Vadémécum Vélo de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir être stable, sécurisée (en proposant deux points d'attache du cadre) et confortable ;
- De prévoir a minima **2 %<sup>53</sup> de places de stationnement accessibles aux vélos spéciaux**. Ces emplacements doivent être dotés d'une largeur de minimum 1 mètre et d'une longueur de minimum 2,55 mètres (idéalement de 2,65 mètres). L'espace de manœuvre situé derrière l'emplacement doit disposer d'une longueur de minimum 2,55 mètres également. L'espacement des supports recommandé permet le stationnement, entre deux arceaux, soit de 2 vélos classiques, soit de 1 vélo spécial ;
- De 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. 8 de ces emplacements auront une longueur de 2,55 mètres, permettant de stationner des vélos cargo. Un vélo cargo occupant deux emplacements, 4 de ceux-ci peuvent être accueillis sur 8 places. On notera que les dimensions de l'ascenseur menant au local permettent son utilisation par des vélos cargo.

Cette capacité de stationnement peut être atteinte en remangeant le local de stationnement prévu dans le cadre du projet, en réorganisant les équipements sanitaires destinés aux cyclistes ainsi qu'en supprimant deux places de stationnement pour voitures au sein de ce niveau du parking (cf. **Figure 34**).

<sup>52</sup> Ces recommandations sont basées sur les caractéristiques de différents modèles de vélos pliants.

<sup>53</sup> Ce pourcentage correspond au pourcentage de vélos cargo identifié comme étant en circulation à Bruxelles en 2018. Source : Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale : Comptage et analyse des données – Rapport 2018, Pro Vélo & Bruxelles Mobilité, 2019



**Figure 34 : Principe d'aménagement proposé de la zone de stationnement destinée aux membres du personnel cyclistes**

La capacité de stationnement du local s'ajoutera aux 24 emplacements prévus à l'extérieur du site, à destination des visiteurs cyclistes. Au total, 200 emplacements seront dès lors disponibles.

Ce nombre d'emplacements, synthétisé au sein du tableau ci-après, est recommandé compte tenu des objectifs de report modal fixés dans le cadre du PDE 2017-2020 et du potentiel de report modal identifié dans le cadre de la présente étude.

	<b>Nombre de vélos devant pouvoir être accueillis sur le site<sup>54</sup></b>	<b>Nombre d'emplacements à prévoir</b>
<b>Vélos classiques</b> Emplacements de 2 m de long	192 vélos	192 emplacements
<b>Vélos spéciaux</b> Emplacements de 2,55 mètres de long	4 vélos	8 emplacements <sup>55</sup>
<b>Total</b>	<b>196 vélos</b>	<b>200 emplacements</b>

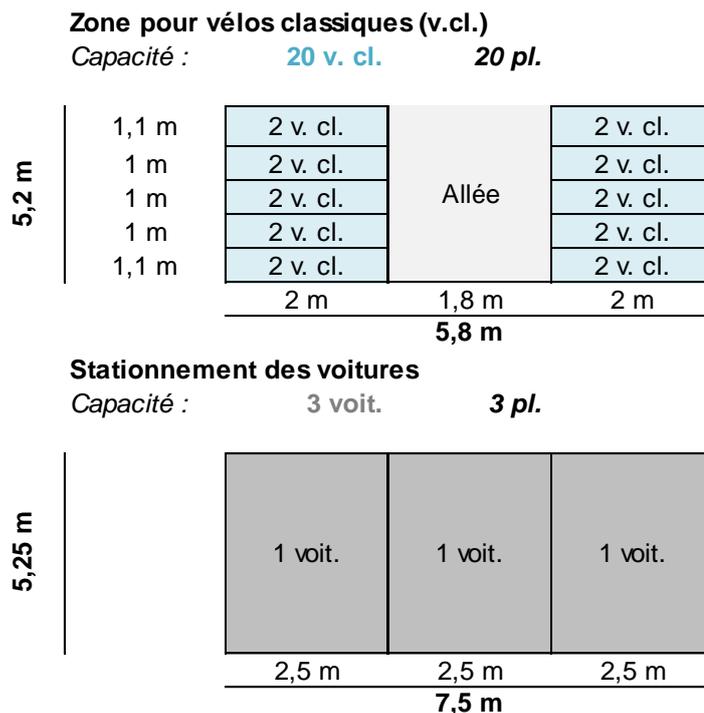
**Tableau 43 : Capacité de stationnement pour vélo recommandée en situation projetée définitive**

- D'adapter, tous les trois ans, jusqu'au terme du permis d'environnement, en fonction de l'usage, la capacité de stationnement pour vélo disponible au sein du site conformément à l'annexe III de l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux Plans de Déplacements d'Entreprise. 2 % de la capacité totale de stationnement permettra le stationnement de vélos cargo.

La création de zones de stationnement supplémentaires pour vélo sera en priorité proposée sur des emplacements de stationnement pour véhicules motorisés existants. Afin de garantir la bonne lisibilité de l'organisation du stationnement pour vélo au sein du futur bâtiment, ces zones supplémentaire seront aménagées à proximité du local de stationnement pour vélo réservé aux membres du personnel, ainsi que des infrastructures sanitaires pour cyclistes, prévus dans le cadre du projet au niveau -1 du parking.

<sup>54</sup> Nombre de personnes rejoignant le site à vélo selon les objectifs de report modal fixés dans le cadre du PDE 2017-2020, et du potentiel de report modal identifié dans le cadre de la présente étude, augmenté de 20 %.

<sup>55</sup> A raison d'un vélo spécial pouvant être stationné sur la largeur de deux emplacements pour vélos classiques.



**Figure 35 : Principe d'aménagement d'emplacements de stationnement pour vélo au sein de places de stationnement pour voiture**

À raison de 20 places de stationnement pour vélo aménageables sur 3 places de stationnement pour voiture, la capacité potentielle de la zone de stationnement pour vélo aménageable au niveau -1 du parking, au sein de la zone de stationnement réservée à la RTBF, s'élève à 300 emplacements couverts et sécurisés supplémentaires (cf. Figure 36).

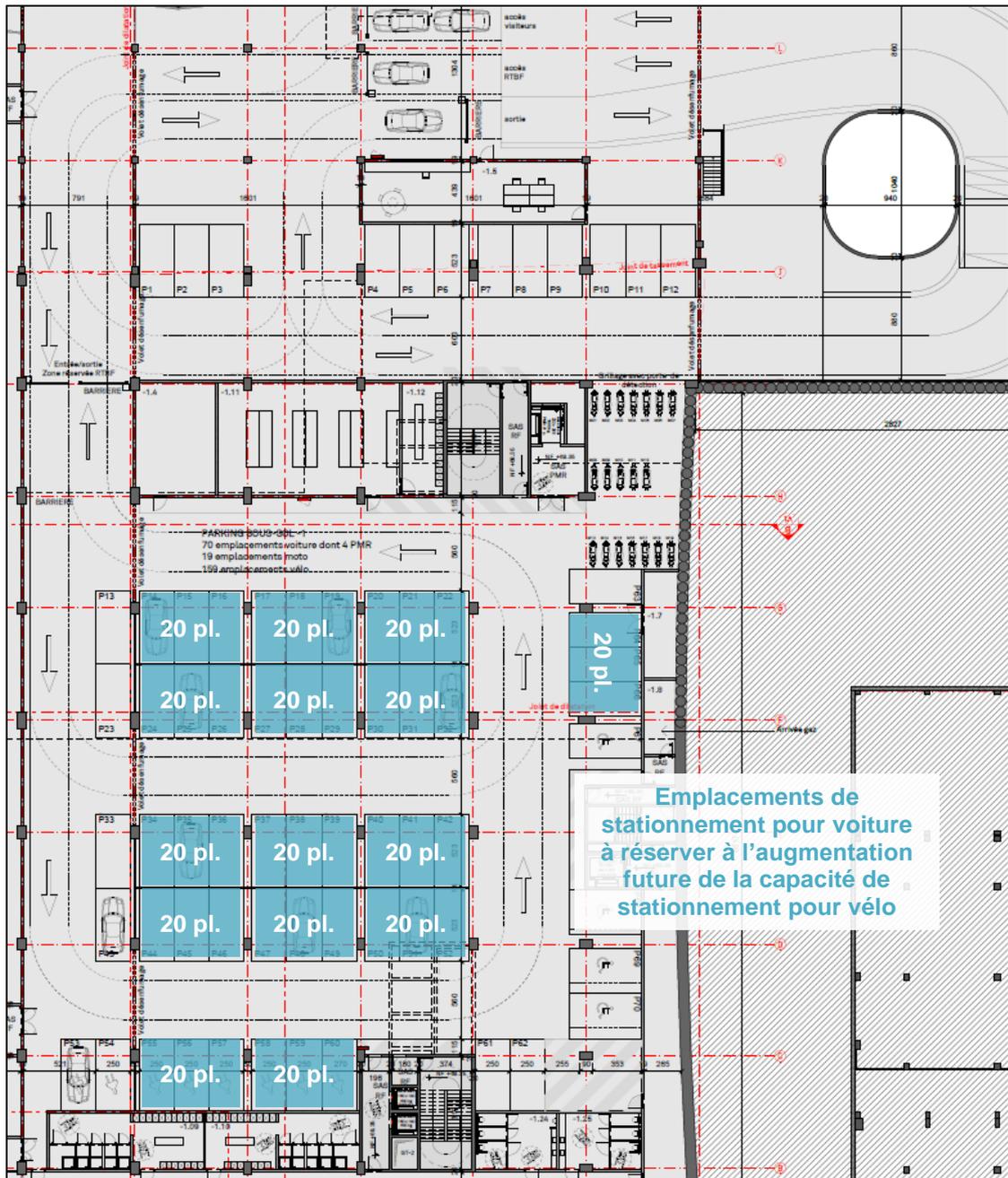
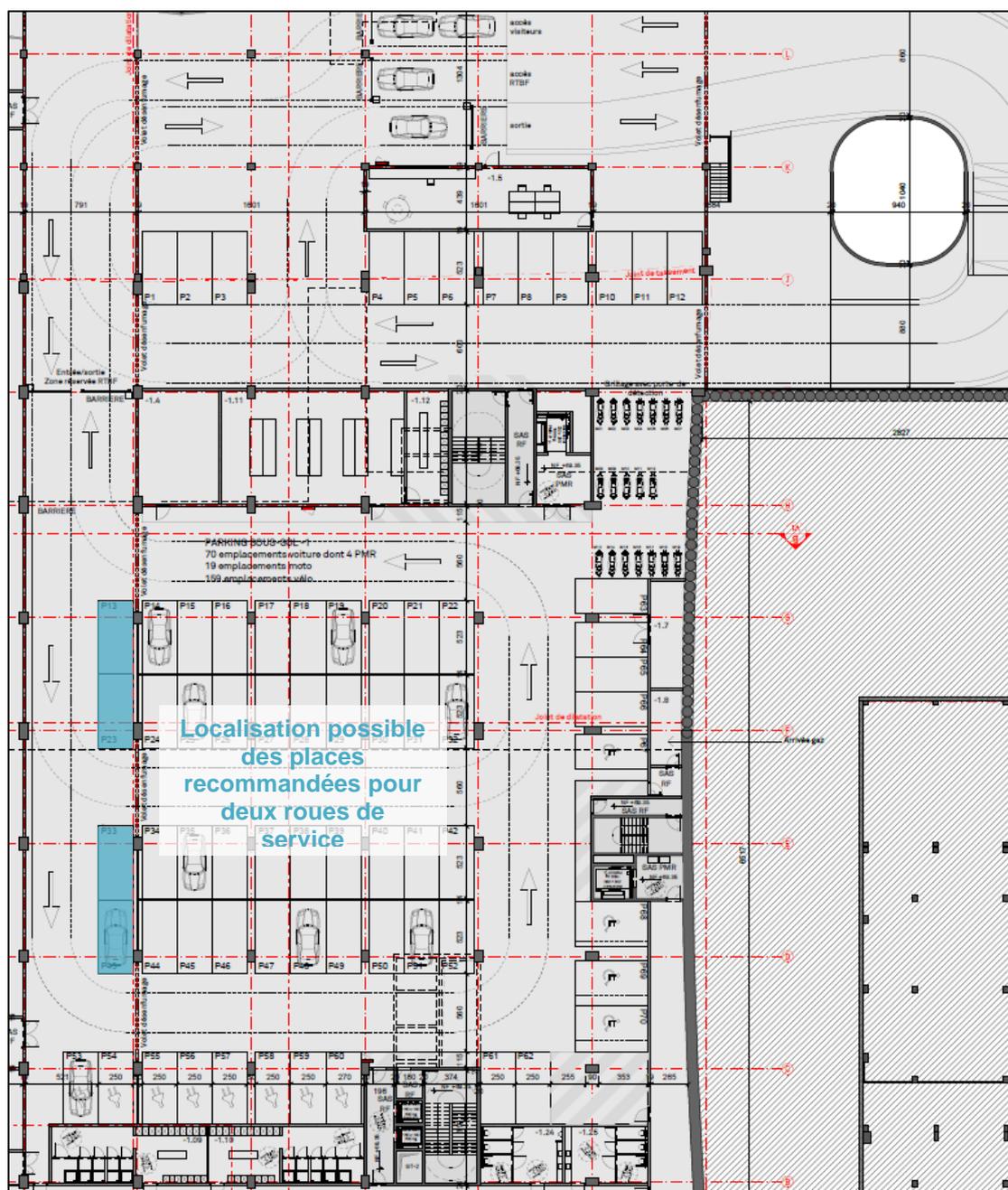


Figure 36 : Capacité potentielle de la zone de stationnement pour vélo aménageable au niveau -1 du parking

Une capacité supérieure pourrait être atteinte en cas de réorganisation et de réduction des largeurs des allées de circulation ;

- D'aménager 8 emplacements de **stationnement pour véhicules deux roues de service**, motorisés ou non, au sein de la zone dédiée au stationnement des véhicules de la RTBF, prévue au niveau -1 du parking du futur bâtiment. Ces places seront réservées à l'actuelle moto de la RTBF ainsi qu'aux 7 vélos de service (2 vélos actuels et 5 vélos supplémentaires acquis d'ici 2020). Afin de permettre le stationnement de vélos classiques, de vélos cargo ou de motos, ces places seront dotées d'une largeur de 1,2 mètre et d'une longueur de 2,55 mètres (idéalement 2,65 mètres). Comme illustré au sein de la Figure 37, ces emplacements peuvent être aménagés sur 2 places pour voiture ;



**Figure 37 : Possibilités de localisation des places pour deux roues de service recommandées au niveau -1 du futur bâtiment**

- De couvrir et éclairer la zone de **stationnement** pour vélos destinée aux **visiteurs** ;
- De renforcer l'**accessibilité de la zone de stationnement réservée à l'usage des membres du personnel** située au niveau -1 depuis le rez-de-chaussée du bâtiment en aménageant une rampe d'accès. L'espace de circulation des cyclistes au sein de la rampe leur sera exclusivement réservé. Cet espace sera doté d'une largeur permettant le croisement de deux cyclistes et d'une pente :
  - o De maximum 22 % en cas de rampe empruntable par les cyclistes à pied accompagné de leur vélo ou de rampe mobile ;
  - o De maximum 10 % en cas de rampe empruntable à vélo.

- À défaut, l'accessibilité de la zone de stationnement sera renforcée par :
- L'ajout d'un ascenseur à côté de l'ascenseur prévu. Celui-ci ne circulera qu'entre le rez-de-chaussée et le niveau -1. Il sera réservé exclusivement à l'usage des cyclistes ;
  - La réservation de l'usage de l'ascenseur déjà prévu dans le cadre du projet à l'usage exclusif des cyclistes aux heures de pointe d'arrivée et de départ du personnel ;
- De modifier comme suit certaines **dimensions des accès et des espaces de la zone de stationnement réservée à l'usage des membres du personnel** :
    - Largeur des **zones de manœuvre** :
      - situées au droit des emplacements pour vélos classiques : 1,8 mètre au lieu de 2,5 mètres ;
      - au droit des emplacements pour vélos spéciaux : 2,55 mètres au minimum ;
    - Largeur de l'**allée de circulation** et du **couloir d'accès** au local : 2 x 1,2 mètre, soit 2,4 mètres au minimum. Cette largeur permet le croisement deux cyclistes à pied poussant leur vélo ;
  - De prévoir des **portes coulissantes** entre le local de stationnement pour vélos et les vestiaires et sanitaires afin que celles-ci ne constituent pas un obstacle pour les cyclistes circulant au sein de l'allée de circulation ;
  - De **supprimer les obstacles**, tels que des portes, sur l'itinéraire entre le local de stationnement vélo et l'extérieur du bâtiment. À défaut, les ouvertures doivent être dotées de portes coulissantes à ouverture automatique d'une largeur minimale de 90 centimètres ;
  - De doter l'accès extérieur au local de stationnement vélo, situé en façade ouest du futur bâtiment, d'une **porte coulissante à ouverture automatique** ;
  - De maintenir l'**accessibilité cyclable** au site depuis le nord de celui-ci et le pôle multimodal Meiser, en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RTBF et de la VRT ;
  - De rendre accessible aux cyclistes, par un aménagement adéquat, l'**accès situé à proximité de l'enclos des Fusillés** et menant à la rue Colonel Bourg ;
  - De permettre, sous réserve d'acceptation du principe par le partenaire concerné, l'**accès** des cyclistes au bâtiment via le site de la VRT et l'accès prévu par celle-ci **avenue Georgin**. Pour ce faire, un cheminement accessible aux cyclistes devra être aménagé (cf. Figure 33) ;
  - De rendre accessible aux cyclistes l'**accès existant boulevard Reyers** (sous réserve d'un accord avec la VRT, co-proprétaire) ainsi que de maintenir un itinéraire cyclable praticable entre celui-ci et le futur bâtiment via les voiries du site existantes actuellement, en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RTBF et de la VRT.

Il est également recommandé à la Région de Bruxelles-Capitale de créer une **station de vélos en libre-service** au sein du site, à destination notamment des usagers de la RTBF et de la VRT. Compte tenu de l'implantation des stations existantes à proximité, et d'une aire d'attractivité de 300 mètres par station, la localisation de cette station supplémentaire est conseillée dans la partie centre-ouest du site. Il est cependant recommandé de l'implanter entre les futurs bâtiments de la RTBF et de la VRT afin :

- qu'elle soit accessible durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RTBF et de la VRT ;
- qu'elle puisse être utilisée par les usagers de la future ligne de transport en commun envisagée à terme pour desservir le site (cf. 2.2.2.3 Projet Mediapark Brussels (« pôle média »), page 20).

Sa capacité devra être déterminée par la Région de Bruxelles-Capitale sur base de l'offre et la demande identifiées à proximité à l'horizon 2022.

## 5.4 Accessibilité du projet et de ses abords en transports en commun

Afin d'améliorer l'accessibilité en transport en commun au site, il est recommandé :

- A la Région de Bruxelles-Capitale, de renforcer l'accessibilité du site depuis les pôles multimodaux Meiser et Diamant par :
  - o en **situation projetée transitoire et définitive**, l'amélioration des cheminements piétons et des itinéraires cyclables ;
  - o en **situation projetée définitive**, l'intégration de traversées sécurisées de plain-pied dans le cadre du projet de réaménagement du boulevard Reyers ;
- À la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'aux opérateurs de transports en commun, de renforcer la desserte du site en transport en commun en prenant en compte les besoins spécifiques de la RTBF, notamment en ce qui concerne l'amplitude horaire des services, dans le cadre de projets de développement de leur réseaux respectifs.

## 5.5 Accessibilité du projet en véhicules motorisés

En situation **projetée définitive**, dans le cadre de la mise à disposition d'emplacements de stationnement situés aux niveaux -2 et -3 du parking sous-terrain à des usagers extérieurs à la RTBF (riverains, etc.) à certaines périodes de la journée, la circulation de ceux-ci entre l'extérieur du site et le parking en sous-sol devra être garantie durant les périodes concernées. Il est recommandé d'organiser ces circulations comme suit :

- Circulation des usagers en véhicules motorisés :
  - o Entrée et sortie du site via l'accès principal situé rue Colonel Bourg ;
  - o Entrée et sortie du parking sous-terrain via l'accès unique situé à l'ouest du futur bâtiment ;
- Circulation des usagers à pied :
  - o Entrée et sortie du site via l'ensemble des accès piétons ;
  - o Entrée et sortie du parking sous-terrain via l'accès piéton prévu en façade ouest du bâtiment. Celui-ci permet de rejoindre le parking sans avoir à transiter par les locaux de la RTBF (cf. 3.3.1.2 En situation projetée définitive, page 58).

## 5.6 Accessibilité du projet pour les véhicules de livraisons & les véhicules techniques

Néant.

## 5.7 Accessibilité du site pour les services d'intervention

En situation **projetée définitive**, il est recommandé au Demandeur de maintenir, en plus des accès prévus dans le cadre du projet, un accès au bâtiment depuis la rue Evenepoel pour les véhicules des services d'intervention.

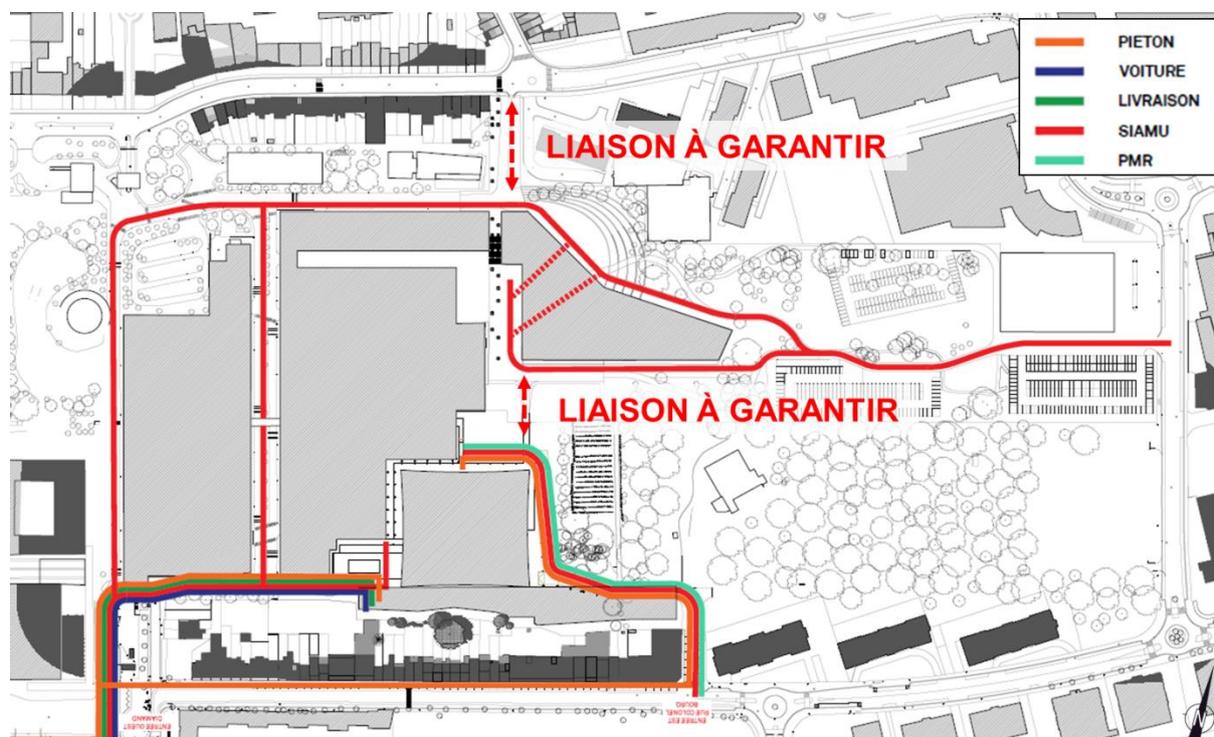


Figure 38 : Accessibilité des véhicules des services d'intervention recommandée en situation projetée définitive  
(Source : MDW/V+, 2017)

Cet accès ne sera pas utilisable en situation projetée transitoire, l'emprise en question étant incluse à la zone de chantier du projet de construction du siège de la VRT.

## 5.8 Stationnement des véhicules motorisés

### 5.8.1 Situation projetée transitoire

En **situation projetée provisoire**, compte tenu de la demande en stationnement anticipée sur base des données disponibles, il est recommandé au Demandeur :

En ce qui concerne la **capacité de stationnement** :

- De poursuivre l'implémentation d'une politique de gestion du stationnement favorisant l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et à la moto afin de diminuer à minima de 84 voitures et de 4 motos la demande en stationnement des membres du personnel à la période de la journée la plus chargée avant le début du chantier, afin d'atteindre la répartition modale découlant du potentiel de report modal identifié dans le cadre de la présente étude (cf. 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking, page 83) ;

- De prévoir une capacité de stationnement supplémentaire à celle maintenue sur le site<sup>56</sup> en situation projetée transitoire de 239 places<sup>57</sup> pour voiture. Elle sera implantée dans un périmètre accessible à pied en moins de 10 minutes depuis l'accès principal du bâtiment et sera réservée à l'usage des membres du personnel ;
- En cas de mutualisation des parkings provisoires de la RTBF et de la VRT :
  - o De prévoir une capacité de 239 places à l'attention des usagers de la RTBF ;
  - o De mutualiser l'infrastructure sans mutualiser l'usage<sup>58</sup> ; les espaces de stationnement de la RTBF doivent être réservés au stationnement de ses usagers ;
- De réaménager 1 place de stationnement pour voiture en 4 places de stationnement pour moto. Compte tenu de la demande extrapolée sur base potentiel de report modal des membres du personnel dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail identifié au sein de la présente étude, 4 places pour moto supplémentaires sont nécessaires en situation projetée transitoire ;
- De 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 ;
- De transformer les 4 places de stationnement actuellement réservées aux visiteurs, situées en amont des portiques de l'accès 1 rue Colonel Bourg, en zone de stationnement de courte durée (cf. **Figure 16**, page 53). Celle-ci permettra aux visiteurs automobilistes de se stationner pour s'annoncer à l'accueil sans gêner la circulation ainsi qu'aux cars et taxis de charger et décharger des visiteurs. Sa présence sera renseignée à l'aide d'un signal E9a accompagné d'un panneau additionnel de type VIIC portant la mention « 30 min ». D'une longueur maximale d'environ 22 mètres, cet espace serait en mesure d'accueillir soit un car et une voiture en attente, soit trois voitures en attente. L'aménagement actuel de la chaussée permettrait, si nécessaire, aux véhicules de faire demi-tour sans pénétrer sur le site ;
- De 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 17 heures au sein de ce dernier.

En ce qui concerne le **stationnement des PMR** :

- D'organiser les places de stationnement réservées aux PMR, devant être créées<sup>59</sup> 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, avec l'accord de la Région de Bruxelles-Capitale. La réservation de places PMR au sein d'un parking situé dans un périmètre accessible à pied en moins de 10 minutes (cf. recommandation ci-avant) ne permettrait pas une accessibilité PMR optimale.

Il est également recommandé à la Région de Bruxelles-Capitale et à la Commune de Schaerbeek de prévoir des mesures de gestion du stationnement des emplacements non réservés existants **avenue Georhin**.

<sup>56</sup> 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.

<sup>57</sup> Sur base de la demande en stationnement anticipée au regard du potentiel de report modal des membres du personnel dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail identifié au sein de la présente étude.

<sup>58</sup> La non mutualisation de l'usage est recommandée afin de faciliter le renforcement et le suivi d'une politique de gestion du stationnement favorisant l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et à la moto.

<sup>59</sup> Conformément à l'article 7 du chapitre 3 du titre IV du RRU, « Normes relatives aux accès aux parkings » des PMR.

## 5.8.2 Situation projetée définitive

En **situation projetée définitive**, il est recommandé au Demandeur :

En ce qui concerne la **capacité de stationnement** :

- De réaffecter, à dater du déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment, 4 emplacements pour voiture, situés au niveau -1 du parking. Ceux-ci seront aménagés au bénéfice :
  - o Du stationnement des véhicules deux roues de service (1 moto et 7 vélos) : -2 places pour voitures / + 8 places pour véhicules deux roues, à raison de 4 emplacements pour véhicules deux roues sur 1 emplacement pour voiture (cf. 5.3.2 Situation projetée définitive, page 106) ;
  - o De l'augmentation de la capacité du local de stationnement pour vélo réservé aux membres du personnel : -2 places pour voitures (cf. *idem*).
- Également à dater du déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment, de prévoir la capacité de stationnement suivante au sein du parking en sous-sol :

Types	Niv. -1		Niv. -2	Niv. -3	Total
	Contrôle d'accès RTBF	Contrôle d'accès général			
Voitures du personnel		425			<b>425</b>
Voitures PMR		12			<b>12</b>
Voitures de service	50				<b>50</b>
Motos du personnel		13			<b>13</b>
Motos de service	1				<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>501</b>			<b>501</b>

**Tableau 44 : Capacité de stationnement du parking en sous-sol recommandée pour répondre aux besoins des membres du personnel et des véhicules de service**

Les 93 places de stationnement excédentaires, pour voiture et moto, prévues au sein du parking dans le cadre du projet seront :

- o réaménagées en zones de stationnement pour vélo supplémentaires, conformément à la recommandation formulée précédemment ;
  - o 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) ;
  - o à défaut, neutralisées ou réaffectées à un usage autre qu'au stationnement de véhicules motorisés.
- De 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 (cf. 8.1 Politique de gestion du stationnement, page 131). Dans le cas présent, il peut être envisagé d'interdire l'accès des membres du personnel engagés à dater du déménagement des activités de la RTBF au sein du futur bâtiment pour des fonctions :
    - o amenant à se rendre sur le site durant les **heures de pointes des transports en commun** (entre 7 et 10 heures ainsi qu'entre 15 et 19 heures) ;  
**ET**
    - o n'impliquant pas la réalisation de **déplacements professionnels à l'aide d'un véhicule personnel**.

Des dérogations doivent rester possibles mais être accordées au cas par cas par la RTBF moyennant motivation argumentée ;

- De 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, 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.

La diminution annuelle de la capacité de stationnement sera déterminée par le Demandeur en appliquant la procédure décrite ci-après :

- (1) **Deux relevés d'utilisation des zones de stationnement du parking** seront réalisés **chaque année**.

Ces relevés présenteront les caractéristiques suivantes :

- Ils seront effectués en mai et octobre ;
- Ils concerneront l'ensemble des places de stationnement existantes au sein du parking au moment du relevé ;
- Ils seront effectués, le mardi ou le jeudi, un jour ouvrable en dehors des vacances scolaires, aux périodes suivantes :
  - Entre 8 et 9 heures ;
  - Entre 11 et 12 heures ;
  - Entre 13 et 14 heures ;
  - Entre 17 et 18 heures ;

Seront consignés, au cours de ces relevés :

- L'heure et la date du relevé ;
- Pour chaque place de stationnement réservée aux usagers de la RTBF :
  - Son caractère occupé ou inoccupé au moment du relevé ;
  - Son usage dédié : véhicules de service, visiteurs, membres du personnel ou autre ;
  - S'il s'agit d'une place pour voiture ou pour moto ;
  - S'il s'agit ou non d'une place réservée aux PMR ;
  - S'il s'agit ou non d'une place de rechargement pour voiture ou moto électrique ;
  - S'il s'agit ou non d'une place de covoiturage ;
- Le nombre de voitures stationnées au sein d'une place de stationnement réservée à des usagers externes à la RTBF ;
- Le nombre de motos stationnées au sein d'une place de stationnement réservée à des usagers externes à la RTBF ;
- Le nombre de voitures stationnées au sein du parking mais en dehors d'un emplacement marqué ;
- Le nombre de motos stationnées au sein du parking mais en dehors d'un emplacement dédié.

- (2) Le nombre de places de stationnement excédentaires sera égal à la moyenne du nombre de places répondant aux trois caractéristiques suivantes :

- Dédiées à l'usage des membres du personnel ;
- ET inoccupées ;
- ET non réservée aux PMR ;

La moyenne sera calculée pour la période de la journée totalisant, en mai et en juin des trois années considérées, le nombre de véhicules stationnés le plus élevé. Elle sera calculée distinctement pour les voitures et les motos.

- (3) Les places de stationnement dédiées à l'usage du personnel ainsi identifiées comme excédentaires, pour moto d'une part et pour voiture d'autre part, seront :
- en priorité, réaménagées en zones de stationnement pour vélo supplémentaires, conformément à la recommandation formulée précédemment ;
  - à défaut, réservées au stationnement de véhicules autres que ceux des membres du personnel (véhicules de service, véhicules du public des émissions, véhicules de riverains ou autres usagers du quartier) ;
  - à défaut, neutralisées ou réaffectées à un usage autre qu'au stationnement de véhicules motorisés.
- (4) Les résultats du relevé, ainsi que le nombre de places identifiées comme excédentaires et leur devenir proposé, seront annexés, pour avis et approbation de l'administration régionale compétente, au formulaire « plan de déplacements d'entreprise » prévu au sein de l'Article 4 de l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux Plans de Déplacements d'Entreprise.

La capacité de stationnement dédiée à l'usage des membres du personnel ne pourra être inférieure à la capacité nécessaire au stationnement des véhicules des membres du personnel dont la fonction implique d'effectuer des déplacements qui, de par leur nature, ne peuvent être réalisés qu'en véhicule motorisé, telles que certaines fonctions d'antennes ;

- Comme recommandé ci-avant, de ne pas réserver d'emplacements à des catégories spécifiques de membres du personnel, hormis aux véhicules de livraisons, aux véhicules techniques (également appelé « véhicules de service ») et aux véhicules de PMR, pour permettre un usage optimal de la capacité de stationnement ;
- De 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 ;
- D'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. D'une longueur totale d'environ 38 mètres, elle serait en mesure d'accueillir :
  - Une zone d'arrêt pour car de minimum 15 mètres ;
  - Une zone d'arrêt pour véhicules de livraison de minimum 15 mètres ;
  - Une zone d'arrêt pour taxis de minimum 5,5 mètres.

Ces zones seraient organisées longitudinalement et nécessiteraient dès lors une largeur de minimum 2,5 mètres.

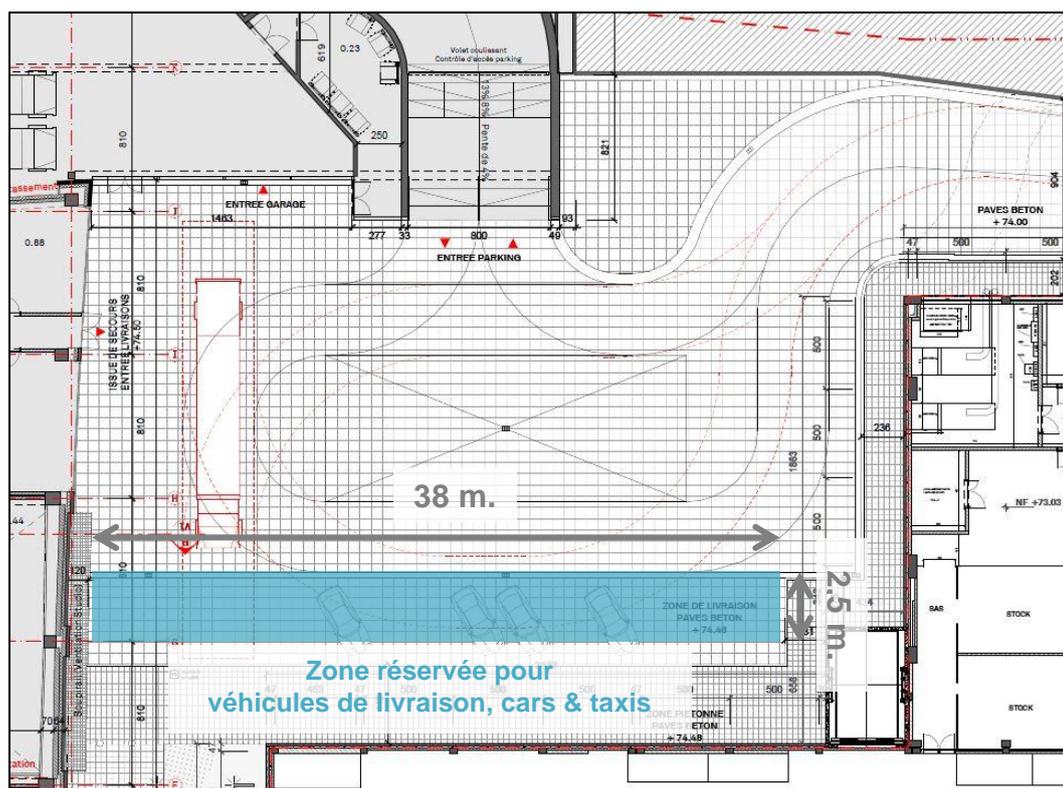


Figure 39 : Zone de chargement et déchargement des visiteurs pour cars et taxis recommandées

En ce qui concerne le **stationnement des PMR** :

- De relocaliser, au niveau -1 du parking du futur bâtiment, les places de stationnement réservées aux PMR au plus près des ascenseurs et de les doter d'un marquage de 3,3 mètres de largeur.

## 6 SYNTHÈSE

Le tableau ci-dessous présente la synthèse des incidences et recommandations pour cette thématique :

### 6.1 Situation projetée transitoire

Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Demande en déplacements</b>	Objectifs de réduction de la part modale des véhicules motorisés (voiture et moto) pour les déplacements domicile-travail, fixés à l'horizon 2020 dans le cadre du PDE, inférieurs au potentiel de report modal identifié sur base de la fonction et de l'accessibilité du domicile des membres du personnel depuis le site de la RTBF.	Mettre en place des mesures (cf. 5.1 Demande en déplacements et politique de déplacement d'entreprise, page 104) 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.
<b>Accessibilité à pied</b>	Inaccessibilité, pour les PMR, de certaines infrastructures existantes et risque de complexification des déplacements de ces usagers (accès et cheminements) sur le site durant le chantier.	Rendre accessibles aux PMR, à l'aide de dispositifs de chantier provisoire : <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'accès piéton existant boulevard Reyers (sous réserve d'un accord avec la VRT, co-proprétaire) ;</li> <li>- Les cheminements piétons entre les accès au site accessibles aux PMR et l'entrée principale du bâtiment.</li> </ul>
<b>Accessibilité à vélo</b>	Inadéquation entre offre et demande de stationnement existante. Risque de renforcement de cette inadéquation en cas d'atteinte des objectifs modaux du PDE et du report modal potentiel identifié dans le cadre de la présente étude.	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, afin d'atteindre une capacité totale sur le site de 143 places.  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.

Élément étudié	Incidences	Recommandations
	Accès existant situé boulevard Reyers inaccessible aux cyclistes.	Rendre accessible 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).
<b>Accessibilité en transports en commun</b>	Cheminements piétons et cyclables inconfortables entre le site et les pôles de transport en commun Meiser et Diamant.	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.  <b>Recommandation adressée à la Région de Bruxelles-Capitale</b>
<b>Stationnement des véhicules motorisés</b>	Risque de déficit de places de stationnement pour voiture sur le site à 13 heures.	Poursuivre l'implémentation d'une politique de gestion du stationnement afin de diminuer a minima de 84 voitures et de 4 motos <sup>60</sup> la demande en stationnement des membres du personnel à la période de la journée la plus chargée avant le début du chantier. Les différentes formes de politique de gestion du stationnement pouvant être développées par la RTBF sont évoquées en annexe.  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.
	Capacité de stationnement existante réduite du fait de l'emprise du chantier.	Prévoir une capacité de stationnement supplémentaire à celle maintenue sur le site en situation projetée transitoire de, a minima, 239 places <sup>61</sup> pour voiture, réservées à l'usage des membres du personnel et située dans un périmètre accessible à pied en moins de 10 minutes.

<sup>60</sup> Sur base de la demande en stationnement anticipée au regard du potentiel de report modal des membres du personnel dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail identifié au sein de la présente étude (cf. 3.8.2.1.1 Profil des usagers du parking et potentiel de report modal, page 83).

<sup>61</sup> 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 conséquence.

Élément étudié	Incidences	Recommandations
	Accès complexe des PMR au bâtiment depuis les places qui leur sont réservées, dans le cadre du projet, au sein du parking provisoire.	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 sollicitée par le Demandeur à la Région de Bruxelles-Capitale</b>
	Déficit anticipé de 4 places <sup>62</sup> pour moto sur le site.	Créer 4 places de stationnement pour moto sur 1 place de stationnement pour voiture.
	Absence de zone de dépose pour cars et taxis sur le site.	Transformer les 4 places de stationnement réservées aux visiteurs, situées à l'accès 1 rue Colonel Bourg, en zone de stationnement de courte durée destinée aux visiteurs automobilistes, aux cars et aux taxis.
	Stationnement des membres du public des émissions de télévision de la RTBF à l'extérieur du site.	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.
	Risque d'appropriation des places de stationnement non réservées et non réglementées existantes avenue Georgin par les usagers de la RTBF.	Réglementer l'usage des emplacements de stationnement non réservés existants avenue Georgin.  <b>Recommandation adressée à la Région de Bruxelles-Capitale et la Commune de Schaerbeek</b>

<sup>62</sup> Sur base de la demande en stationnement anticipée au regard du potentiel de report modal des membres du personnel dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail identifié au sein de la présente étude.

## 6.2 Situation projetée définitive

Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Demande en déplacements</b>	Idem situation projetée transitoire. Aucun objectif de report modal n'a été défini après 2020.	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.  Respecter <sup>63</sup> les plans d'actions des PDE qui seront transmis par la RTBF à l'administration régionale et ce pendant l'entièreté de la période de validité du permis.
	Cheminements piétons existants sur le site non réaménagés pour la circulation des PMR dans le cadre du projet.	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.
<b>Accessibilité à pied</b>	Accès piéton existant boulevard Reyers inaccessible aux PMR.	Rendre accessible aux PMR l'accès piéton existant situé boulevard Reyers (sous réserve d'un accord avec la VRT, co-proprétaire) 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 RBTF et de la VRT.
	Risque d'entrave de la circulation des piétons sur le site au cours de la phase ultérieure du projet (démolition des bâtiments existants).	Maintenir l'accessibilité piétonne 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.
	Absence d'accès et de cheminement piéton sur le site entre le futur bâtiment et l'avenue Georjgin.	Permettre, sous réserve d'acceptation du principe par le partenaire concerné, l'accès des piétons au bâtiment via le site de la VRT et l'accès prévu par celle-ci avenue Georjgin, jusqu'à la mise-en-œuvre des accès prévus au sein du PAD.

<sup>63</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.

Élément étudié	Incidences	Recommandations
	Ruptures de cheminements piétons au sein du quartier induites par la configuration de l'îlot (axes nord-sud et est-ouest).	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).
<b>Accessibilité à vélo</b>	Risque d'inadéquation entre offre et demande de stationnement pour vélos.	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 au sein du site, conformément à l'arrêté PDE. 2 % de la capacité totale de stationnement permettra le stationnement de vélos cargo.
	Risque de supports de stationnement inadaptés.	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.
	Absence de places de stationnement pour vélos spéciaux (ex : vélo cargo).	Prévoir a minima 2 % de places de stationnement accessibles aux vélos spéciaux (ex : vélo cargo).
	Absence d'espaces de stationnement réservés aux vélos de service.	Aménager, sur 2 places pour voiture, 8 emplacements de stationnement pour véhicules deux roues de service 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 <sup>64</sup> ainsi qu'à l'attention de l'actuelle moto.
	Zone de stationnement pour visiteurs cyclistes non couverte.	Couvrir et éclairer la zone de stationnement pour vélos destinée aux visiteurs.

<sup>64</sup> La RTBF dispose actuellement de 2 vélos de services. L'acquisition de 5 vélos supplémentaires est prévue dans le cadre du plan d'actions du PDE 2017-2020.

Élément étudié	Incidences	Recommandations
	Absence de consigne pour les visiteurs cyclistes.	Proposer aux visiteurs cyclistes un système de consigne au sein du bâtiment, pouvant notamment accueillir des vélos pliables.
	Infrastructures d'accès à la zone de stationnement pour vélo réservée au personnel inadaptées.	<p>Renforcer l'accessibilité de la zone de stationnement réservée à l'usage des membres du personnel 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.</p> <p>Redimensionner certains accès et espaces de la zone de stationnement réservée au personnel : largeur des zones de manœuvre, de l'allée de circulation et du couloir d'accès au local.</p> <p>Prévoir des portes coulissantes entre le local de stationnement pour vélos et les vestiaires et sanitaires.</p> <p>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.</p> <p>Doter l'accès extérieur au local de stationnement vélo, situé en façade ouest du futur bâtiment, d'une porte coulissante à ouverture automatique.</p>
	Absence d'accès au site pour les cyclistes à proximité de l'enclos des Fusillés.	Rendre accessible aux cyclistes, par un aménagement adéquat, l'accès situé à proximité de l'enclos des Fusillés et menant à la rue Colonel Bourg.
	Risque d'entrave de la circulation des cyclistes sur le site au cours de la phase ultérieure du projet (démolition des bâtiments existants).	Maintenir l'accessibilité au site depuis le pôle multimodal Meiser, en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RBTF et de la VRT.

Élément étudié	Incidences	Recommandations
	Absence d'accès et de cheminement cyclable sur le site entre le futur bâtiment et l'avenue Georgin.	Permettre, sous réserve d'acceptation du principe par le partenaire concerné, l'accès 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.
	Accès piéton existant boulevard Reyers inutilisable par les cyclistes, inadapté au passage des cyclistes.	Rendre accessible aux cyclistes l'accès existant boulevard Reyers (sous réserve d'un accord avec la VRT, co-proprétaire) ainsi que maintenir un itinéraire cyclable praticable entre celui-ci et le futur bâtiment via les voiries du site existantes actuellement, en ce compris durant la phase de démolition des bâtiments existants de la RTBF et de la VRT.
	Absence de station Villo ! sur le site.	<p>Implanter une station de vélos en libre-service au sein du site, à destination notamment des usagers de la RTBF et de la VRT.</p> <p><b>Recommandation adressée à la Région de Bruxelles-Capitale</b></p>
<b>Accessibilité en transports en commun</b>	Modification de l'accessibilité du site depuis les pôles multimodaux de transports en commun dans le cadre du projet de réaménagement du boulevard Reyers.	<p>Renforcer l'accessibilité du site depuis les pôles multimodaux Meiser et Diamant par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'amélioration des cheminements piétons et des itinéraires cyclables entre ces pôles et les accès du site ;</li> <li>- l'intégration de traversées sécurisées de plain-pied dans le cadre du projet de réaménagement du boulevard Reyers.</li> </ul> <p><b>Recommandation adressée à la Région de Bruxelles-Capitale</b></p>
	Modification de la desserte en transports en commun du site par les réseaux de la STIB et de la société De Lijn dans le cadre des projets de développement menés par les autorités régionales et ces opérateurs.	<p>Prendre en compte les besoins spécifiques de la RTBF, notamment en ce qui concerne l'amplitude horaire des services, dans le cadre des projets menés.</p> <p><b>Recommandation adressée à la Région de Bruxelles-Capitale ainsi qu'à la STIB et à la société De Lijn</b></p>

Élément étudié	Incidences	Recommandations
<b>Accessibilité du projet en véhicules motorisés</b>	Absence d'accès définis au site et au parking sous-terrain pour les usagers extérieurs à la RTBF dans le cadre de la mutualisation envisagée de certaines des zones de stationnement.	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 entre ces niveaux et l'extérieur du site à pied et en véhicules motorisés.
<b>Accessibilité du site pour les services d'intervention</b>	Absence d'accès direct entre la rue Evenepoel et le futur bâtiment pour les véhicules des services d'intervention.	Maintenir un accès au bâtiment depuis la rue Evenepoel pour les véhicules des services d'intervention, en plus des accès prévus dans le cadre du projet.
<b>Stationnement des véhicules motorisés</b>	Risque de surdimensionnement du parking sous-terrain ; l'offre de stationnement prévue dans le cadre du projet étant supérieure à la demande anticipée compte tenu du potentiel de report modal des membres du personnel dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail.	<p>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 service (cf. Tableau 44). Les places de stationnement excédentaires seront réaffectées tel que recommandé.</p> <p>Poursuivre et renforcer la politique de gestion du stationnement implémentée en situation projetée transitoire. Celle-ci devra restreindre l'accès des membres du personnel au parking selon des critères définis (cf. 5.8.2 Situation projetée définitive, page 115).</p> <p>De 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, au plus tard le 31 décembre, la <b>capacité de stationnement du parking</b> situé en sous-sol du futur bâtiment et dédiée à l'usage des membres du personnel, conformément à la procédure proposée.</p> <p>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.</p>

Élément étudié	Incidences	Recommandations
	Absence d'aire de dépose pour cars et taxis sur le site.	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.
	Localisation et marquage des places PMR inadéquate au niveau -1 du parking.	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.
	Stationnement du public des émissions de télévision de la RTBF à l'extérieur du site.	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.



## 7 CONCLUSION

La **demande en 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.

Au sein de son **Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) 2017-2020**<sup>65</sup>, 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 défini dans le cadre du PDE a ainsi 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 %). L'une des actions en cours de développement concerne la politique de gestion des espaces de stationnement du site ; pour inciter son personnel à utiliser des modes de déplacement alternatifs à la voiture, la RTBF implémente progressivement un système de réservation obligatoire, limitant l'accès des travailleurs automobilistes au parking.

Dans le cadre de l'analyse des incidences du projet, est à la fois considéré l'usage actuel des différents modes de transport et l'usage anticipé en cas d'atteinte des objectifs du PDE 2017-2020. Les **recommandations** sont 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. 3.8.2.1.1 Potentiel de report modal des usagers du parking, page 83).

Afin d'accueillir sur site les véhicules en **stationnement** générés par l'activité de la RTBF, le projet prévoit l'aménagement d'un parking provisoire, d'une capacité de 289 places, en fonction durant la phase de construction du futur bâtiment. Implanté à l'extrémité est de la parcelle de la RTBF, il sera accessible via l'avenue Georgan.

Dès la phase de construction terminée, le parking provisoire sera supprimé et le stationnement organisé au sein d'un parking situé au sous-sol du futur bâtiment. D'une capacité de 594 places, dont 44 places pour motos, il sera accessible via l'accès au site existant, situé rue Colonel Bourg (dit « accès Diamant »).

Compte tenu de la demande en stationnement induite par les usagers de la RTBF, une **capacité de stationnement, supplémentaire** à celle maintenue sur le site durant la phase de construction du futur bâtiment, doit être prévue. Il est recommandé de l'implanter dans un périmètre accessible à pied en moins de 10 minutes depuis l'accès principal du bâtiment. Sans celle-ci, environ 230 véhicules pourraient se trouver dans l'impossibilité de se stationner sur le site à 13 heures, période de la journée la plus chargée. Dans l'optique de réduire les incidences du chantier sur l'environnement, et notamment sur la faune et la flore, cette capacité de stationnement pourrait :

- être groupée avec les parkings provisoires de la VRT, au sein d'une infrastructure hors-sol mutualisée ;
- accueillie au sein d'une des 11 infrastructures de stationnement vacantes ou sous-utilisées identifiées au sein du périmètre d'étude.

On soulignera que ces deux alternatives reposant sur l'assentiment d'acteurs externes au projet (à savoir, la VRT et les propriétaires des infrastructures identifiées), leur faisabilité n'est pas garantie.

Dans tous les cas, il est recommandé de prévoir une capacité de stationnement provisoire, réservée au personnel de la RTBF, de **239 places**. Il est également recommandé à la RTBF de poursuivre l'implémentation de sa politique de gestion du stationnement afin d'atteindre, d'ici au démarrage des travaux, une réduction de la demande en stationnement d'au minimum 88 véhicules à 13 heures (84 voitures et 4 motos) ; les analyses effectuées soulignant un déficit en cas de maintien la part modale actuelle de la voiture auprès des membres du personnel.

Etant donné le potentiel de report modal des membres du personnel actuellement usagers du parking, la capacité de stationnement pourra être réduite au sein du futur bâtiment par rapport à celle proposée

<sup>65</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.

dans le cadre du projet. On anticipe ainsi qu'environ 90 places pourront être affectées à d'autres usages.

Le nombre de cyclistes étant amené à augmenter dès 2020, il est recommandé d'accroître le nombre d'emplacements de stationnement pour vélo :

- 30 places supplémentaires doivent être prévues, dès le démarrage du chantier, afin d'atteindre un total de 143 emplacements disponibles sur le site en situation projetée transitoire ;
- 17 places additionnelles doivent être aménagées au sein de la zone de stationnement réservée aux membres du personnel cyclistes au sein du futur bâtiment, afin d'atteindre un total de 200 emplacements.

Pour soutenir les objectifs de report modal de la RTBF tout en évitant l'augmentation de la pression de stationnement au sein des voiries adjacentes, une gestion transversale du stationnement pour vélo et véhicule motorisé est recommandée durant toute la durée de validité du permis. Elle sera contrôlée par l'administration régionale compétente au travers de l'obligation trisannuelle de Plan de Déplacements d'Entreprise à laquelle la RTBF est soumise. L'espace libéré du fait de la réduction des besoins en stationnement de la RTBF pourrait être mis à disposition du public des émissions en soirée ou encore à des usagers externes à la RTBF, tels que les riverains du quartier, en dehors des horaires de bureau.

Toujours dans l'optique de limiter la pression de stationnement en voirie, le futur bâtiment devra être doté d'une **zone de dépose pour cars et taxis**. Il est recommandé de mutualiser celle-ci avec l'**aire de livraison** prévue sur le site, à proximité de la façade ouest du futur bâtiment.

Outre l'adaptation progressive de la capacité de stationnement, il est recommandé d'améliorer l'**accessibilité des modes actifs** (piétons et cyclistes) au site de la RTBF, en situation projetée transitoire et définitive. Ces améliorations concernent notamment :

- la création d'un **cheminement au sein de l'îlot entre l'avenue Georgin et le futur bâtiment** ;
- le réaménagement de l'**accès existant boulevard Reyers** pour permettre son utilisation par les PMR et les cyclistes ;
- le **maintien de l'accessibilité piétonne et cyclable** sur le site, depuis les **pôles multimodaux** de transport en commun Meiser et Diamant. Durant la phase de construction du futur bâtiment, ces liaisons devront être garanties pour les usagers de la RTBF. À l'issue des travaux, elles devront être prises en compte et renforcées dans le cadre du réaménagement prévu du boulevard Reyers.

La création d'**accès supplémentaires pour véhicules motorisés**, qu'il s'agisse de véhicules légers (de membres du personnel et de visiteurs) ou de véhicules lourds (de service ou de livraison) n'est quant à lui pas recommandé. Ceux-ci génèreraient un allongement de l'itinéraire parcouru au sein de l'îlot pour atteindre le parking ou l'aire de livraison.

Compte tenu des objectifs régionaux en matière de mobilité, la **non réalisation du projet** n'est pas recommandée. L'aménagement du site ne rencontrant pas les standards actuels en matière de déplacements des piétons et des cyclistes, le maintien de l'accessibilité actuelle entraverait les changements de comportement attendus au bénéfice des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

## 8 ANNEXES

### 8.1 Politique de gestion du stationnement

Différents outils peuvent être envisagés par la RTBF afin de mettre en place une politique de gestion du stationnement :

- Une tarification de l'usage du parking ;
- Un accès garanti au parking un nombre de jour déterminé par an, par exemple, 30 jours par an ;
- Une interdiction complète d'accès au parking.

Dans tous les cas, la restriction de l'accès au parking des membres du personnel doit s'appuyer sur des critères définis sur base des spécificités de l'activité de la RTBF. Les critères à considérer sont les suivants :

- Métier (lié ou non aux fonctions d'antenne) ;
- Horaires de travail ;
- Lieu de résidence ;
- Déplacements professionnels à l'aide du véhicule personnel ;
- Chaîne de déplacement complexe ;
- Etc.