



Password : KL4712



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

DOSSIER n° 2012660

MODIFICATION DU PERMIS D'ENVIRONNEMENT N° 650147

Contenu du document

	Page :
ARTICLE 1. Décision	2
ARTICLE 2. Durée de l'autorisation.....	2
ARTICLE 3. Conditions d'exploitation.....	2
A. <i>Modalités d'application</i>	2
A.1. Dispositions modificatives ou abrogatoires	2
A.2. Délai d'application des conditions d'exploitation.....	2
A.3. Documents à tenir à disposition.....	2
B. <i>Conditions techniques particulières</i>	2
C.1. Mobilité - Charroi.....	3
ARTICLE 4. Antécédents et documents liés à la procédure	5
ARTICLE 5. Justification de la décision (motivations)	5
ARTICLE 6. Ordonnances, lois, arrêtés fondant la décision	6

ARTICLE 1. DÉCISION

Le permis d'environnement de référence 650147 délivré par Bruxelles Environnement est modifié par la présente décision.

Celle-ci vise la modification des conditions d'exploitation relatives au stationnement des véhicules et l'affectation des emplacements.

Titulaire :

Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale -
Parking Brussels
N° d'entreprise : 0833.260.781

Lieu d'exploitation :

« CERIA »
Chaussée de Mons / bretelle du Ring
1070 Anderlecht

ARTICLE 2. DURÉE DE L'AUTORISATION

La présente décision est valable jusqu'au 1^{er} janvier 2029.

ARTICLE 3. CONDITIONS D'EXPLOITATION

A. Modalités d'application

A.1. DISPOSITIONS MODIFICATIVES OU ABROGATOIRES

Les conditions d'exploitation relatives au stationnement du permis d'environnement n° 650147 et figurant en son article 4. C.4. sont complétées par les conditions de la présente décision, figurant au point C.1. ci-dessous.

A.2. DÉLAI D'APPLICATION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Les conditions d'exploitation fixées dans cet article sont d'application immédiate.

A.3. DOCUMENTS À TENIR À DISPOSITION

Tous documents et données nécessaires au contrôle du respect des conditions du permis doivent être tenus à disposition de l'autorité compétente.

B. Conditions techniques particulières

Les conditions techniques particulières du permis d'environnement de référence **650147** restent entièrement d'application.

C. Conditions générales

C.1. MOBILITÉ - CHARROI

1. *EMPLACEMENTS VELOS*

1.1. Gestion

1.1.1. Les zones de parage pour vélos doivent être signalées visiblement pour tous les utilisateurs potentiels en ce compris les visiteurs et les livreurs.

1.1.2. Les zones de parage pour vélos et les zones de livraisons doivent être régulièrement entretenues et maintenues en bon état de propreté. L'interdiction de parage des deux-roues à moteur doit être clairement signalée à proximité des zones de parage pour vélos.

1.2. Conception

1.2.1. Nombre d'emplacements vélos

Au minimum 277 emplacements de stationnement pour vélos doivent être aménagés.

1.2.2. Aménagement des emplacements vélos

Les emplacements vélos sont couverts pour être protégés des intempéries.

Ces emplacements sont situés au rez-de-chaussée.

Ils sont situés de préférence à proximité soit des accès à la circulation interne de la Station de Metro, soit de l'entrée du parking ou encore du parking bus.

Les emplacements vélos sont facilement repérables et bien éclairés. Le rangement des vélos doit pouvoir se faire sans effort, ni difficulté. La hauteur minimale sous plafond des emplacements est de 2 mètres. Les espaces de manœuvre sont suffisants et conçus de manière à ce que les cyclistes ne soient pas mis en danger par les véhicules motorisés.

Chaque vélo, rangé dans un emplacement doit pouvoir être attaché à un support défini au paragraphe suivant.

Le support est ancré et difficilement démontable. Le support choisi doit être adapté aux vélos et cadenas habituels. Le support doit être conçu de manière à permettre au moins l'attache du cadre et de la roue avant du vélo. **Les systèmes de type pince roues simples sont dès lors interdits.** Les matériaux utilisés sont solides, résistants aux chocs, au vol ainsi qu'à la fatigue mécanique.

1.2.3. Accès aux emplacements vélos

Le cheminement des cyclistes pour accéder aux emplacements doit être sécurisé, facile et ne comporter aucun obstacle. Une attention particulière sera apportée pour limiter au maximum le nombre de portes et de marches.

2. STATIONNEMENT

2.1. Gestion

2.1.1. Répartition et affectation des 1.320 emplacements autorisés dans la présente décision, soit :

- **1.072 emplacements sont à destination des utilisateurs du parking de transit ;**
- 13 emplacements sont à destination de voitures partagées ;
- 50 emplacements sont destinés aux riverains du projet Novacity ;
- **185 emplacements sont destinés à la société VPD.**

- 2.1.2. Les 50 emplacements destinés aux riverains du projet Novacity ne peuvent être affectés exclusivement aux riverains que jusqu'à la date du 01/02/2028.
- 2.1.3. Les 185 emplacements destinés à la société VPD ne peuvent être affectés à celle-ci que jusqu'à la date du 01/01/2029.**
- 2.1.4. Concernant les 1.072 emplacements autorisés dans la présente décision qui sont affectés à du parking public de type « P+R¹ » :
- Tout usager a la possibilité d'accéder aux infrastructures de stationnement en échange d'une redevance. Les modes de gestion et de tarification accordent toujours, en journée, la priorité aux usagers pouvant justifier que leur destination finale est bien située à une distance minimale du parking :
 - o De 3 arrêts, pour les distances parcourues en transports en commun ;
 - o Ou de 2 km de rayon centré sur le parking, pour les distances parcourues en mode actif.
 - Ainsi, avant d'octroyer un tarif préférentiel à un usager, l'exploitant s'assure que la destination finale de celui-ci répond bien aux critères repris au point ci-dessus ;
 - Le parking est considéré comme un parking public de type « P+R » tant que la proportion d'usagers entrant sur le site en heure de pointe du matin, sans bénéficier de tarifs préférentiels (tels définis au point ci-dessus), ne dépasse pas 20% de la totalité des usagers entrant sur le site au cours de la même période ;
 - Ce ratio, appelé « Facteur A_{P+R} », reflète la proportion de véhicules arrivant dans le parking en heures de pointe du matin (noté HPM et couvrant la période de 6h00 à 10h00) ne pouvant justifier de tarifs préférentiels, sur les 5 jours ouvrables d'une semaine type (hors vacances scolaires et hors périodes de soldes). Il est déterminé sur la base de la moyenne arithmétique suivante (\sum des véhicules entrés dans le parking en HPM ne bénéficiant pas d'un tarif préférentiel au cours des 5 jours ouvrables) / (\sum des véhicules entrés dans le parking en HPM au cours des 5 jours ouvrables), calculée en pourcentage ; le chiffre obtenu étant arrondi à l'unité inférieur.
 - Il est interdit de proposer des tarifs préférentiels à des usagers liés aux affectations visées par le CoBrACE (activités de bureaux, de production de biens immatériels ou de haute technologie) qui ne répondent pas aux conditions d'octroi des tarifs préférentiels tels que définis au point ci-dessus ;
 - Le parking peut également être ouvert aux riverains du quartier ; on entend par riverains du quartier, toute personne pouvant attester d'une domiciliation dans un rayon de maximum 700 m d'une entrée piétonne au parking.

2.2. Conception

- 2.2.1. L'exploitant met en place un système de marquage permettant d'identifier les 13 emplacements réservés aux véhicules partagés, **ainsi que les 185 emplacements réservés à la société VPD** (par ex. par un marquage au sol différencié ou affichage d'une plaque signalétique).

2.3. Contrôle d'accès et système de monitoring de la zone « P+R » du parking

- 2.3.1. L'exploitant met en place un contrôle d'accès et un système de monitoring permettant de vérifier le respect des conditions d'accès définies au point 2.1.4. Il sera fourni annuellement à BE les données statistiques suivantes le démontrant :

¹ P+R : Park and Ride

- Les histogrammes représentant le nombre d'entrées dans le parking, heure par heure, durant les cinq jours ouvrables d'une semaine type de l'année écoulée, hors vacances scolaires et hors périodes de soldes ; ces données permettront de distinguer les véhicules liés aux usagers bénéficiant de tarifs préférentiels des autres usagers ;
- La valeur du « Facteur A_{P+R} » calculé sur cette semaine type.

2.4. Autres conditions générales imposées en matière de gestion de la zone « P+R » du parking

- 2.4.1. La sortie des véhicules stationnés dans le parking est garantie 7 jours sur 7, 24h/24.
- 2.4.2. Une signalisation en tout temps bien visible et repérable depuis la voirie publique doit être mise en place à proximité et en amont des accès au parking.
- 2.4.3. En cas de changement du nombre d'emplacements, l'exploitant doit demander et obtenir, au préalable, une autorisation de modification de son permis d'environnement (en conformité avec l'article 7bis et/ou 64 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement) de la part de Bruxelles Environnement.
- 2.4.4. Dans l'éventualité où le Facteur A_{P+R} excéderait 20%, l'exploitant sera tenu de soumettre un plan d'action visant à réduire ce facteur l'année qui suis, sous peine de s'exposer à la réglementation CoBrACE.

C.2. AUTRES CONDITIONS GÉNÉRALES

Les autres conditions générales du permis d'environnement de référence **650147** restent entièrement d'application.

Antécédents et documents liés à la procédure

- Permis d'environnement n° 650147 délivré en date du 07/12/2017 ;
- Demande de modification des conditions d'exploitation en vertu de l'article 64 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, introduite en date du 08/12/2025 ;
- Transmission au demandeur du projet de modification le 19/12/2025 ;
- Réception des remarques du demandeur sur le projet le 19/12/2025.

ARTICLE 4. JUSTIFICATION DE LA DÉCISION (MOTIVATIONS)

La modification des conditions d'exploitation telle que sollicitée n'entraîne pas d'aggravation des dangers ou nuisances pour l'environnement et la santé humaine. En effet, le parking P+R Ceria dispose d'une capacité totale de 1.320 emplacements de stationnement. Actuellement, le parking est sous-utilisé avec, en moyenne, 852 entrées journalières. En retirant les 185 places demandées en exploitation pour la société VPD, ainsi que les 63 autres emplacements dédiés aux riverains et aux voitures partagées, le taux d'occupation des places de type P+R reste de 79%, ce qui laisse encore des places de stationnement disponibles pour les usagers. De plus, les 185 emplacements sollicités dans la présente demande le sont à titre temporaire pour une durée maximale de 3 ans.

Ce parking « P+R » est ainsi rendu accessible en priorité en journée aux usagers effectuant un tel report modal en leur octroyant des tarifs préférentiels.

Afin que celui-ci contribue efficacement à cet objectif dans la durée, la présente décision impose la mise en place d'un système de gestion et de monitoring permettant de vérifier que le parking est bien fréquenté, en heure de pointe du matin, par au moins 80% d'usagers effectuant un report modal et bénéficiant, ainsi, d'un tarif préférentiel.

Dans ces conditions, ces emplacements ne sont pas soumis au Livre 2, titre 3, chapitre 3 du Code Bruxellois de l'air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (CoBrACE) concernant le stationnement hors voirie.

Les données ainsi récoltées, conformément à l'art. 4 § C.4, seront couvertes par la confidentialité des informations commerciales conformément à l'article 10, §2, 4° de l'ordonnance du 18 mars 2004 sur l'accès à l'information relative à l'environnement et à l'aménagement du territoire dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le permis d'environnement peut dès lors être modifié suivant cette proposition de modification des conditions d'exploitation.

Les conditions ajoutées ou adaptées concernent la mobilité et le stationnement. Ces adaptations sont nécessaires afin d'assurer une bonne gestion et utilisation du parking.

Dès lors, conformément à l'article 64 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, le permis de référence 650147 est modifié par la présente décision.

1. Les installations sont existantes et dès lors, la présente décision doit entrer en vigueur dès sa notification.
2. L'analyse du dossier a permis de constater que le parking dispose toujours d'une capacité suffisante pour le stationnement des navetteurs et que l'affectation de 185 emplacements à la société VPD n'entraîne pas d'augmentation des nuisances.
3. Le demandeur n'a pas formulé de remarques sur le projet.
4. Le respect des conditions reprises ci-dessus tend à assurer la protection contre les dangers, nuisances ou inconvénients que, par leur exploitation, les installations en cause sont susceptibles de causer, directement ou indirectement, à l'environnement, à la santé ou à la sécurité de la population.

ARTICLE 5. ORDONNANCES, LOIS, ARRÊTÉS FONDANT LA DÉCISION

- Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et ses arrêtés d'exécution.
- Ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe 1A.
- Code bruxellois de l'aménagement du territoire du 9 avril 2004.
- Ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie.
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 janvier 2014 relatif à l'enregistrement des chargés de l'évaluation des incidences, au service d'accompagnement et aux agents chargés du contrôle, au sens du Chapitre 3, du Titre 3, du Livre 2 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie.
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol.

Barbara DEWULF
Directrice générale adjointe