

**PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL
« QUARTIER DES TREFLES » DE LA COMMUNE
D'ANDERLECHT**

Évaluation conformément à l'art. 68 du CoBAT

Évaluation



COLOPHON

Projet :

Plan particulier d'affectation du sol « Quartier des Trèfles »
de la commune d'Anderlecht
Évaluation conformément à l'art. 68 du CoBAT
Évaluation

Maître d'ouvrage :

Commune d'Anderlecht
Service du Développement urbain
Place du Conseil 1
1070 Anderlecht

Auteur :

Antea Belgium S.A.
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen

T : +32(0)3 221 55 00

F : +32 (0)3 221 55 01

www.anteagroup.be

TVA : BE 414.321.939

RPM Anvers 0414.321.939

IBAN : BE81 4062 0904 6124

BIC : KREDBEBB

Référence :

42168730011/ivm

Date :

21 décembre 2018

25 janvier 2019

12 avril 2019

24 avril 2019

statut / révision :

Rapport version 1

Rapport version 2

Rapport version 3

Rapport version 4

Responsable :

Cedric Vervaet, Account Manager

Contrôle :

Inge Van der Mueren, consultante senior

Collaborateurs :

Inge Van der Mueren, Chef de projet

Giel Vanhoutte, consultant

Dirk Bosmans, consultant

© Antea Belgium S.A. 2019

Sans l'accord écrit préalable d'Antea Group, aucune partie ou extrait de ce texte ne peut être ni publié, ni introduit dans une base de données, ni copié, ni reproduit de quelque forme que ce soit.

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1	RAPPORT	2
1	INTRODUCTION	3
1.1	CONTEXTE REGLEMENTAIRE	3
1.2	STRUCTURE DE L'ÉVALUATION	3
2	METHODOLOGIE	4
2.1	GENERALITES	4
2.2	INDICATEURS PERTINENTS AU NIVEAU DU PPAS	5
2.3	METHODES D'ANALYSE DES INDICATEURS	7
3	LE PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL « QUARTIER DES TREFLES »	18
3.1	SITUATION	18
3.2	OBJECTIF DU PPAS « QUARTIER DES TREFLES »	18
4	ÉVALUATION PAR THEME	21
4.1	ENVIRONNEMENT HUMAIN	25
4.2	DEVELOPPEMENT SPATIAL	27
4.3	ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	30
4.4	DEVELOPPEMENT DE LA NATURE	33
4.5	CYCLE DE L'EAU	38
4.6	MATERIAUX	40
4.7	ÉNERGIE	41
4.8	MOBILITE	42
5	RESUME DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS	48
6	CONCLUSION	54

PARTIE 1 RAPPORT

1 Introduction

1.1 Contexte réglementaire

Le Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) « Quartier des Trèfles » a été approuvé par le Conseil communal lors de la séance du 22 novembre 2012 et ensuite par l'arrêté du Gouvernement du 28 mars 2013 (publié au Moniteur belge, le 22 avril 2013). Le plan d'affectation du sol est en vigueur depuis plus de 5 ans. Conformément aux articles 68 et 39 du CoBAT, un suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre des plans particuliers d'affectation du sol et des éventuelles mesures correctrices à engager doit être déposé auprès du conseil communal tous les 5 ans (à partir du 1^{er} septembre 2017). Le public doit également en être informé conformément à l'article 112 de la nouvelle loi communale.

Cette étude vise non seulement l'évaluation du PPAS « Quartier des Trèfles », mais également le développement d'une méthodologie qui puisse être appliquée pour les évaluations ultérieures du PPAS. L'objectif est de formuler, grâce à l'évaluation, des ambitions supplémentaires en matière de durabilité pour le quartier. La méthodologie est basée sur le baromètre Quartiers Durables (version test – version 2016) en cours d'élaboration à Bruxelles Environnement.

1.2 Structure de l'évaluation

L'évaluation du PPAS « Quartier des Trèfles » a été réalisée au moyen du baromètre Quartiers Durables en cours d'élaboration à Bruxelles Environnement. L'instrument a été mis à la disposition de la commune d'Anderlecht à titre « d'expérience » afin d'évaluer le PPAS du « Quartier des Trèfles » et de vérifier ainsi si cette méthodologie peut également être appliquée pour d'autres évaluations de PPAS.

Ce rapport se compose des chapitres suivants :

1. Introduction
2. Méthodologie
3. PPAS « Quartier des Trèfles »
4. Évaluation par thème
5. Résumé des principales recommandations
6. Conclusion

2 **Méthodologie**

2.1 **Généralités**

Le baromètre pour des Quartiers Durables a pour objectif primaire de stimuler une amélioration des pratiques de l'aménagement du territoire et de la construction en faveur de la qualité de vie de tous les bruxellois, en éclairant les acteurs (développeurs et autorités planificatrices) sur la qualité d'un projet de développement à l'échelle d'un quartier, quel que soit le stade du projet. Le baromètre pour des Quartiers Durables est a priori destiné à être utilisé comme outil d'aide à la conception par les urbanistes qui conçoivent des quartiers.

L'outil permet l'évaluation et la réflexion sur un projet lors de ses différentes phases : la phase de diagnostic (état initial du quartier), les ambitions (basées sur le diagnostic et les prérogatives du maître d'ouvrage), la phase de planification (Masterplan, PPAS...), la phase de conception (quartier imaginé) et la phase opérationnelle (chantier et quartier florissants). Dans cette étude, l'outil est testé en tant qu'aide à l'évaluation d'un PPAS. Le baromètre pour des Quartiers Durables utilisé concerne une version test – version 2016, en cours d'élaboration à Bruxelles Environnement.

Le niveau d'ambition initialement fixé est déterminé à l'aide du PPAS disponible (principalement les prescriptions urbanistiques) et du rapport d'incidences environnementales (RIE). Concrètement, le baromètre Quartiers Durables sera complété sur base des informations disponibles (diagnostic basé sur le RIE, stratégie basée sur les prescriptions du PPAS et recommandations du RIE) et un niveau d'ambition y sera ensuite attribué.

Pour évaluer le plan, le baromètre Quartiers Durables sera ensuite complété à nouveau pour l'ensemble des projets qui sont déjà réalisés/autorisés actuellement dans le périmètre. À cet effet, il y a lieu de vérifier si le niveau d'ambition initialement fixé a été atteint et/ou si ce niveau d'ambition peut être adapté. Si cela s'avère nécessaire et pertinent, les projets réalisés/autorisés dans les environs seront également pris en compte. Si le niveau d'ambition fixé n'est pas atteint ou si le niveau d'ambition est relevé, des mesures seront proposées pour les projets futurs. La méthodologie du schéma, Figure 2-1 ci-dessous, a été utilisée.

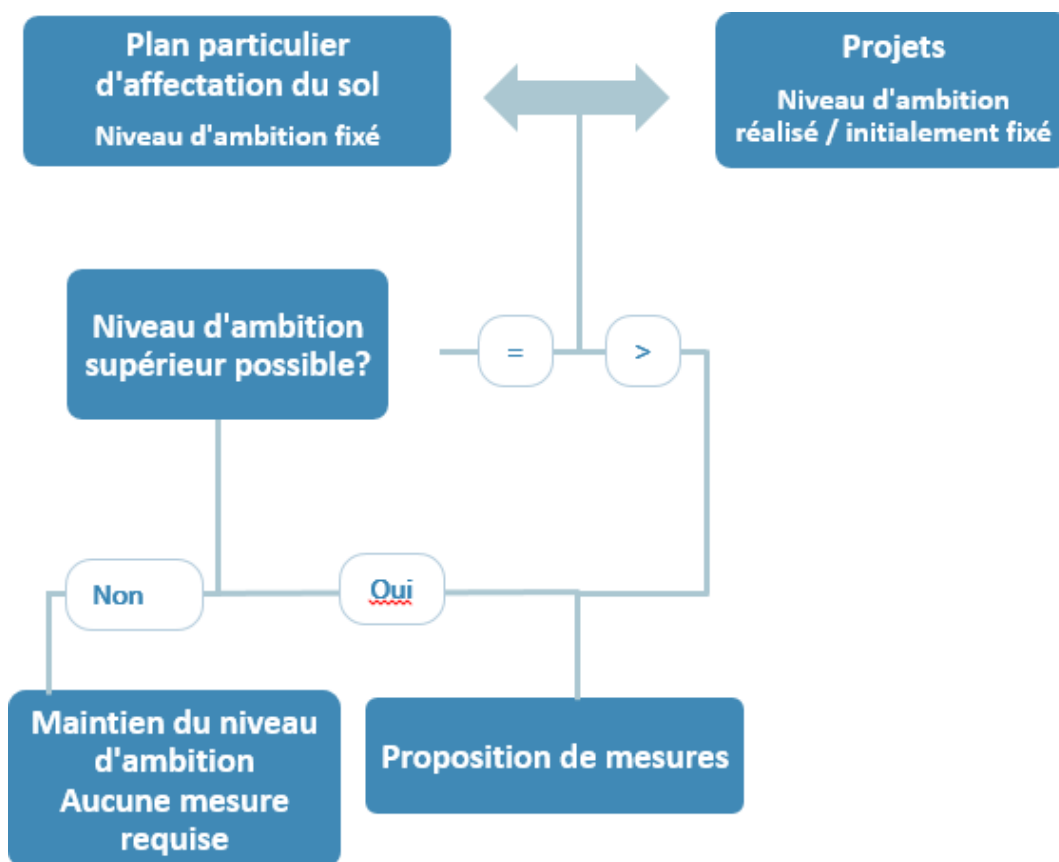


Figure 2-1: Arbre décisionnel pour la proposition de mesures.

Si le niveau d'ambition de l'ensemble des projets réalisés/ autorisés n'atteint pas le niveau d'ambition initialement fixé, des mesures sont proposées afin d'essayer d'atteindre quand même le niveau d'ambition initialement fixé.

Si le niveau d'ambition de l'ensemble des projets réalisés/autorisés est le même que le niveau d'ambition initialement fixé, on vérifie d'abord s'il est possible d'atteindre un niveau d'ambition supérieur. Si oui, des mesures sont proposées afin d'atteindre ce niveau d'ambition supérieur. Si non, aucune mesure supplémentaire n'est proposée.

Enfin, il y a lieu de vérifier si les indicateurs pour lesquels aucun niveau initial d'ambition ne peut être déduit du PPAS/EIE sont pertinents pour le périmètre. Dans ce cas, cet indicateur est complété uniquement pour l'ensemble des projets réalisés/complétés et, sur cette base, un niveau d'ambition sera imposé pour les projets ultérieurs.

2.2 Indicateurs pertinents au niveau du PPAS

L'analyse du PPAS et du RIE révèle qu'il est pertinent d'examiner la plupart des indicateurs de la version test du baromètre des Quartiers Durables. Le tableau ci-dessous énumère, par thème, les indicateurs qui seront examinés. Vu que peu de données sont disponibles par rapport aux chantiers se déroulant dans le périmètre du PPAS et que la gestion d'un chantier est déterminée par la législation urbanistique et la législation environnementale régionale en vigueur, les chantiers ne sont traités que dans une mesure limitée. Pour ce qui est de projets futurs (individuels), il vaut par conséquent mieux utiliser la version du baromètre Quartiers Durables au niveau du projet. L'évaluation se limite dans ce cas à d'éventuelles recommandations afin de réduire les nuisances liées aux chantiers.

Tableau 2-1 Indicateurs à examiner.

Thème	Indicateur
HUM – Environnement humain	Stimuler la vitalité sociale du quartier <ul style="list-style-type: none"> • Densification qualitative • Offre programmatique complète • Mutualisation des espaces
	Rendre le quartier inclusif <ul style="list-style-type: none"> • Différenciation du logement • Prix abordables
	Stimuler la vitalité commerciale et économique du quartier <ul style="list-style-type: none"> • Dynamique économique • Emploi
	Rendre le quartier adaptable aux changements de contexte
SPA – Développement spatial	Les espaces ouverts comme épine dorsale du quartier <ul style="list-style-type: none"> • Continuité • Structuration et typologie • Les espaces ouverts comme terreau de l'écosystème
	Animation et contrôle social <ul style="list-style-type: none"> • Vivacité • Bien-être • Ludique
	Développer une identité locale <ul style="list-style-type: none"> • Valorisation du patrimoine
	Créer des espaces facilement adaptables au changement de contexte
PHY – Environnement physique	Utilisation parcimonieuse et efficace du sol
	Vers une minimisation des impacts physiques sur l'environnement <ul style="list-style-type: none"> • Qualité des sols • Qualité et mouvements de l'air • Confort acoustique • Confort visuel
NAT – Développement de la nature	Mettre en place une stratégie écologique et paysagère
	Organiser le quartier, adapter l'infrastructure et le bâti <ul style="list-style-type: none"> • Coefficient de biotope par surface • Évaluation de la qualité écologique et paysagère
WAT – Cycle de l'eau	Gérer le milieu naturel
	Traduire la stratégie hydraulique en stratégie paysagère
	Adapter l'infrastructure et le bâti aux cycles de l'eau <ul style="list-style-type: none"> • Gestion des eaux de pluie • Consommation et rejets d'eau
	Améliorer la présence de l'eau dans le quartier

MAT – Matières	Valorisation des matériaux et structures présents in situ Actions et infrastructures pour la prévention et le tri des déchets
ENE – Energie	Concevoir le quartier de manière bioclimatique Un bâti et une infrastructure de quartier efficaces en énergie Production et utilisation des sources d'énergie renouvelable
MOB – Mobilité	Insertion dans le réseau existant Adapter l'infrastructure et le bâti <ul style="list-style-type: none"> • Inciter au cheminement doux • Stationnement et entretien du vélo • Gestion du stationnement automobile • Gestion de la circulation automobile Permettre les alternatives à la voiture privée et développer les services à la mobilité

L'onglet MAN (gestion de projet et participation) n'a pas été inclus dans cette évaluation car peu de données ont été trouvées par rapport à la communication adaptée à l'égard des habitants du quartier lors de l'étude et de la réalisation des nombreux projets immobiliers au niveau du périmètre du PPAS. Il est remarqué qu'en général, il est intéressant d'inclure un volet « participation » dans les projets. Un comité de quartier « Comité des Trèfles » existe (<http://comitedestrefles.be/>, date de consultation : 22/03/2019).

L'onglet VISION n'a pas été pris en compte car le PPAS « Quartier des Trèfles » définit déjà une vision de l'évolution possible de ce quartier. Celle-ci reste d'actualité.

2.3 Méthodes d'analyse des indicateurs

2.3.1 Sources d'information

Le Tableau 2-2 indique les sources d'information qui ont été utilisées pour recueillir les données nécessaires à l'évaluation. A ce propos, les résultats de l'évaluation « baromètre PPAS » ont été utilisés pour vérifier si les recommandations du RIE étaient toujours d'actualité.

Le Tableau 2-3 présente les demandes de permis utilisées pour réaliser l'évaluation.

Tableau 2-2 Sources d'information pour l'évaluation des indicateurs.

Thème	Indicateur	Source d'information au niveau du PPAS	Source d'information pour l'évaluation
HUM Environnement humain	Stimuler la vitalité sociale du quartier <ul style="list-style-type: none"> • Densification qualitative • Offre programmatique complète • Mutualisation des espaces 	RIE : <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 1 : Domaine socio-économique • Chap. 2 : Urbanisme et patrimoine • Chap. 10 : Déchets • Chap. 12 : Être humain 	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant la possibilité de réaliser la place centrale
	Rendre le quartier inclusif <ul style="list-style-type: none"> • Différenciation du logement • Prix abordables 	RIE : Chap. 1 : Domaine socio-économique	Visite de terrain 2017 Demandes de permis disponibles, sites web des projets réalisés (p.ex. https://www.pointwest.be/) Site web http://monitoringdesquartiers.brussels/
	Stimuler la vitalité commerciale et économique du quartier <ul style="list-style-type: none"> • Dynamique économique • Emploi 	RIE : Chap. 1 : Domaine socio-économique	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant les plans de De Lijn
	Rendre le quartier adaptable au changement de contexte	RIE + PPAS : aucune information disponible	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant les plans de De Lijn
SPA Développement spatial	Les espaces ouverts comme épine dorsale du quartier <ul style="list-style-type: none"> • Continuité • Structuration et typologie • Les espaces ouverts comme terreau de 	RIE : <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 2 : Urbanisme et patrimoine • Chap. 3 : Mobilité • Chap. 7 : Eaux usées et pluviales 	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant les plans de De Lijn, aménagement du bassin tampon tel que

Thème	Indicateur	Source d'information au niveau du PPAS	Source d'information pour l'évaluation
	l'écosystème	<ul style="list-style-type: none"> Chap. 8 : Faune et flore 	prévu dans le PPAS
	Animation et contrôle social <ul style="list-style-type: none"> Animation Bien-être Ludique 	RIE : <ul style="list-style-type: none"> Chap. 2 : urbanisme et patrimoine Chap. 3 : Mobilité Chap. 8 : Faune et flore Chap. 12 : Être humain 	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant les plans de De Lijn
	Développer une identité locale <ul style="list-style-type: none"> Valorisation du patrimoine 	RIE : Chap. 2 : Urbanisme et patrimoine	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant les plans de De Lijn
	Créer des espaces facilement adaptables au changement de contexte	RIE : Chap. 2: Urbanisme et patrimoine	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant les plans de De Lijn
PHY Environnement physique	Utilisation parcimonieuse et efficace du sol	RIE : Chap. 7 : Eaux usées et pluviales	Visite sur le terrain en juin 2017 Orthophotoplan 2017 Demandes de permis
	Vers une minimisation des impacts physiques sur l'environnement <ul style="list-style-type: none"> Qualité des sols Qualité et mouvements de l'air Confort acoustique 	RIE : <ul style="list-style-type: none"> Chap. 6 : Sols et eaux souterraines Chap. 4 : Acoustique et vibrations Chap. 5 : Microclimat Chap. 11 : Qualité de l'air 	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant les plans de De Lijn

Thème	Indicateur	Source d'information au niveau du PPAS	Source d'information pour l'évaluation
NAT Développement de la nature	Confort visuel	PPAS : prescriptions (hauteur) RIE : Chap. 5 : Microclimat	Visite sur le terrain en juin 2017
	Mettre en place une stratégie écologique et paysagère	RIE : <ul style="list-style-type: none"> Chap. 7 : Eaux usées et pluviales Chap. 8 : Faune et flore 	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant l'aménagement du bassin tampon tel que prévu dans le PPAS
	Organiser le quartier, adapter l'infrastructure et le bâti	Coefficient de biotope par surface <ul style="list-style-type: none"> Diagnostic : calcul sur base de l'orthophoto 2012 PPAS : calcul sur base des chiffres chap. 7, p. 13/25 	Coefficient de biotope par surface <ul style="list-style-type: none"> Diagnostic : calcul sur base de l'orthophoto 2017 PPAS : calcul sur base des chiffres chap. 7, p. 13/25
	<ul style="list-style-type: none"> Coefficient de biotope par surface Évaluation de la qualité écologique et paysagère 	RIE : <ul style="list-style-type: none"> Chap. 7 : Eaux usées et pluviales Chap. 8 : Faune et flore 	Visite sur le terrain en juin 2017
WAT Cycle de l'eau	Gérer le milieu naturel	RIE + PPAS : aucune information sur la gestion	Aucune information sur la gestion
	Traduire la stratégie hydraulique en stratégie paysagère	RIE : Chap. 7 : Eaux usées et pluviales	Visite sur le terrain en juin 2017
	Adapter l'infrastructure et le bâti aux cycles de l'eau	RIE : Chap. 7 : Eaux usées et pluviales Calcul de la superficie active sur base des chiffres chap. 7, p. 13/25	Visite sur le terrain en juin 2017 Calcul basé sur l'orthophotoplan 2017 Demandes de permis (chiffres indiqués concernant le revêtement, le calcul de la

Thème	Indicateur	Source d'information au niveau du PPAS	Source d'information pour l'évaluation
			surface active des projets spécifiques) Bruxelles Environnement, fiche d'information bâtiments exemplaires 2012, TREFLES (189)
	Améliorer la présence de l'eau dans le quartier	RIE : Chap. 7 : Eaux usées et pluviales	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant l'aménagement du bassin tampon tel que prévu dans le PPAS
MAT Matières	Valorisation des matériaux et structures présents in situ	RIE : Chap. 2: Urbanisme et patrimoine	Visite sur le terrain en juin 2017 Consultation de la commune d'Anderlecht concernant les plans de De Lijn
	Actions et infrastructures pour la prévention et le tri des déchets	RIE : Chap. 10 : Déchets	Visite sur le terrain en juin 2017
ENE Energie	Concevoir le quartier de manière bioclimatique	RIE : Chap. 9 : Énergie	Visite sur le terrain en juin 2017
	Un bâti et une infrastructure de quartier efficaces en énergie	RIE : Chap. 9 : Énergie	Visite sur le terrain en juin 2017
	Production et utilisation des sources d'énergie renouvelable	RIE : Chap. 9 : Énergie	Visite sur le terrain en juin 2017
MOB Mobilité	Insertion dans le réseau existant	RIE : <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 3 : Mobilité • Chap. 12 : Être humain 	Visite sur le terrain en juin 2017

Thème	Indicateur	Source d'information au niveau du PPAS	Source d'information pour l'évaluation
	Adapter l'infrastructure et le bâti <ul style="list-style-type: none"> • Inciter au cheminement doux • Stationnement et entretien du vélo • Gestion du stationnement automobile • Gestion de la circulation automobile 	RIE : <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 3 : Mobilité • Chap. 12 : Être humain 	Visite sur le terrain en juin 2017
	Permettre les alternatives à la voiture privée et développer les services à la mobilité	RIE : Chap. 3 : Mobilité	Visite sur le terrain en juin 2017 Cartes stations Cambio et Villo : https://mobilite-mobiliteit.brussels

Tableau 2-3: Demandes de permis consultées.

N° dossier*	Titre de la demande	Adresse	Permis accordé
<u>Rue Delwart</u>			
49536-PUFD	Permis modificatif 01/PFD/479420 : modifier les jardins potagers et les cabanons aux abords de l'école « Les Trèfles »	Rue Delwart 36 – 40 (lien école rue Van Damme 8)	15/03/16
48936-PU	démolir des bâtiments vétustes	Rue Delwart 76	22/01/15
<u>Route de Lennik</u>			
48905-PUFD	Voirie et travaux d'égouttage dans la zone du projet « Quartier des Trèfles »	« Quartier des Trèfles » - Route de Lennik	21/05/15
48874-PU	construire une maison de repos	Route de Lennik	18/06/15
50180-PU-PEB	Construire une résidence de services pour personnes âgées Bouwen van een service residentie voor bejaarden	Route de Lennik (lien 48874-PU)	06/03/2018
<u>Rue James Cook</u>			
48303-PUFD	Réaménager la rue James Cook et création d'une extension à l'avenue Eugène Baie dans le cadre de la création de l'école « Les Trèfles »	Rue James Cook – Avenue Eugène Baie	11/04/14
48170-PUFD	Construire une école d'enseignement maternel et primaire ainsi qu'une salle de sport - Réaménager le trottoir de la rue James Cook (côté école)	James Cook	25/10/13

* Pour l'évaluation, seuls les plus grands projets (permis) ont été pris en compte. Les petites modifications des bâtiments existants n'ont pas été considérées.

2.3.2 Compléter le baromètre Quartiers Durables - PPAS

Dans un premier temps, le baromètre Quartiers Durables a été complété en tenant compte du PPAS. À cette occasion, la situation de référence (phase de diagnostic) au moment de l'établissement du PPAS a été décrite pour chaque indicateur sur base des données disponibles dans le RIE et le PPAS. Ensuite, il a été analysé dans quelle mesure le PPAS met en œuvre cet indicateur :

- d'une part, en donnant une description des incidences (comme indiqué dans le RIE) et,
- d'autre part, en déduisant l'indicateur des prescriptions urbanistiques du PPAS.

Lorsque des données spécifiques ne sont pas disponibles (directement) dans le PPAS ou le RIE, il a été vérifié si celles-ci :

- pouvaient être déduites/calculées à partir d'autres données dans le RIE (par exemple, coefficient de biotope par surface) ;
- ou si des recommandations ont été formulées à ce sujet dans le RIE : par exemple, optimisation de l'utilisation des matériaux de démolition et des terres excavées.

C'est seulement si aucune information n'a pu être retrouvée sur base de cette analyse que le baromètre indique qu'« aucune information n'est disponible » (par exemple, proportion d'habitations adaptées aux PMR).

La mesure dont le PPAS préconisait de mettre en œuvre l'indicateur et les recommandations formulées dans le RIE, déterminent ensuite le niveau d'ambition du PPAS. Le niveau d'ambition est attribué sur base d'une échelle à trois niveaux :

- étoile pleine : recommandation ambitieuse ou effet positif important (répond à une problématique initialement présente) ;
- demi-étoile : la recommandation est assez poussée (en général à cause d'une incidence négative notable) ;
- étoile vide : l'incidence ou la recommandation ne dépasse pas le niveau «standard».

Certains indicateurs ne sont pas d'application vu le contexte du site et des explications ne sont pas émises pour ceux-ci.

2.3.3 Compléter le baromètre Quartiers Durables en fonction de l'évaluation

Ensuite, le baromètre des Quartiers Durables a été complété en tenant compte de l'échantillon des projets sélectionnés (compris dans le périmètre du PPAS, voir Tableau 2-3). La situation de référence (phase de diagnostic) au moment de l'évaluation a été décrite en l'occurrence sur base des données théoriques disponibles et d'une reconnaissance sur le terrain. Ensuite sera expliquée la mesure dans laquelle les incidences constatées correspondent aux incidences prévues dans le RIE et/ou traduisent les recommandations du RIE (telles qu'elles sont formulées dans le baromètre des Quartiers Durables dans la ligne «PPAS»). Cela a permis de déterminer le niveau d'ambition :

- étoile pleine : une recommandation ambitieuse est suivie parfaitement ou le niveau d'ambition va plus loin que la recommandation proposée ;
- demi-étoile : une recommandation de ce niveau d'ambition est suivie parfaitement ou une recommandation plus poussée de la ligne « PPAS » (étoile pleine) est suivie partiellement ;
- étoile vide : une recommandation de ce niveau d'ambition est suivie parfaitement ou une recommandation plus poussée de la ligne « PPAS » (demi-étoile ou étoile pleine) est suivie partiellement.

Ensuite il est vérifié si le niveau d'ambition initial est atteint :

- atteint : si des incidences positives ressortent des projets déjà réalisés et/ou si les recommandations du RIE ont été réalisées complètement, le niveau d'ambition initial est atteint ;

- non atteint : si les incidences (positives) ne sont pas ressorties de l'analyse ou seulement en partie et/ou si les recommandations du RIE n'ont pas été réalisées ou seulement en partie, le niveau d'ambition initial n'est pas atteint et des recommandations complémentaires sont formulées.



Si les incidences (positives) prédites ne se sont pas présentées ou seulement en partie et/ou si les recommandations du RIE n'ont pas été réalisées ou seulement en partie, le baromètre indique le niveau «non atteint» et des recommandations complémentaires sont formulées afin d'atteindre quand même le niveau d'ambition initial. La non-réalisation du niveau d'ambition peut s'expliquer, d'une part, par le degré de réalisation du plan au moment de l'évaluation et, d'autre part, par une situation de référence modifiée. L'évaluation a été axée sur des mesures qui peuvent être prises dans le contexte actuel du plan. Le cas échéant, il a été convenu d'indiquer si et quand une modification du PPAS est conseillée.

Pour les incidences (positives) qui ne se sont pas (encore) présentées ou pour des recommandations qui n'ont pas (encore) été satisfaites, il faut enfin faire référence aux recommandations du RIE qui restent d'application.

- Certains indicateurs ne sont pas d'application vu le contexte du site et des explications ou de recommandations supplémentaires ne sont pas émises pour ceux-ci.

Un exemple est repris dans le Tableau 2-4 ci-dessous.

Tableau 2-4 Extrait du Baromètre Quartiers Durables.

64 Le plan assure-t-il une connexion du maillage actif au réseau existant dans les quartiers alentours et assure-t-il un cheminement continu et direct pour les piétons et les vélos (périmètres région, opérationnel et d'étude) ?			
Plan Particulier d'Affectation du Sol	Diagnostic RIE	Ambitions PPAS/RIE	Stratégie PPAS
	<p>Itinéraires cyclables dans le périmètre d'étude: rocade B (l'Avenue Frans Van Kalken, rue de Veeveyde, place de la Vaillance + canal Bruxelles-Charleroi), itinéraire cyclable communal dans la rue Frans Hals, piste cyclable sur la chaussée de Mons et le long du boulevard Maurice Carême. Liaisons piétonnes via square Jean Hayet (escaliers, donc pas accessibles aux cyclistes et PMR). Sentiers le long des terrains de football et des potagers urbains. Le Quartier la Roue et entourant la place Bizet sont relativement coupés du Parc des Etangs.</p>	 recommandation ambitieuse	<p><i>Il y a 5 entrées pour piétons et cyclistes, la liaison piétonne au centre sera exclusivement réservée aux "modes doux" et devra être accessible aux cyclistes et PMR, circulation rapide possible vers les transports en commun. La liaison cycliste vers le quartier des Etangs n'est pas possible à cause des escaliers existants. Des pistes cyclables devront être créées et sécurisées afin de favoriser ce mode de déplacement à l'origine et à destination notamment de l'école. (n° 78 SP1A)</i></p>
Évaluation	État d'avancement 2017	Ambition atteinte?	Recommandations supplémentaires
	<p>Cheminement piéton et cycliste présent entre la Route de Lennik et la Rue Delwart qui donne sur le square Jean Hayet. Pas de piste cycliste dans le reste du périmètre.</p>	 non atteint	<p><i>La recommandation de créer et sécuriser des pistes cyclables afin de favoriser ce mode de déplacement à l'origine et à destination notamment de l'école reste d'application. A cause du manque des traversées initialement prévues à hauteur du site De Lin, en particulier les routes alternatives entre l'école et la future gare RER doivent être améliorées.</i></p>

2.3.4 Évaluation suivante

Conformément à l'article 68 et 39 du CoBAT, une évaluation doit être effectuée tous les 5 ans. L'utilisation du baromètre Quartiers Durables permet de compléter à nouveau le baromètre lors de l'évaluation suivante pour l'ensemble des projets réalisés à ce moment. Sur ce plan, on peut repartir de la ligne « évaluation » qui a été complétée pendant l'évaluation précédente. La comparaison de cette évaluation avec la précédente constitue en fait la base pour l'attribution du niveau d'ambition. Il convient en effet de vérifier dans quelle mesure les nouveaux projets mettent en œuvre les recommandations de l'évaluation précédente. Si nécessaire, le lien avec le PPAS peut à nouveau être établi afin de vérifier si le niveau d'ambition initial a été atteint entre-temps.

3 *Le Plan particulier d'Affectation du Sol « Quartier des Trèfles »*

3.1 *Situation*

Le PPAS « Quartier des Trèfles » est situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht. Le périmètre est délimité par la chaussée de Mons, la rue des Trèfles, la rue Delwart, la rue James Cook, la rue du Bouquet, la rue Pierre Schlosser et la rue Alexandre Pierrard.

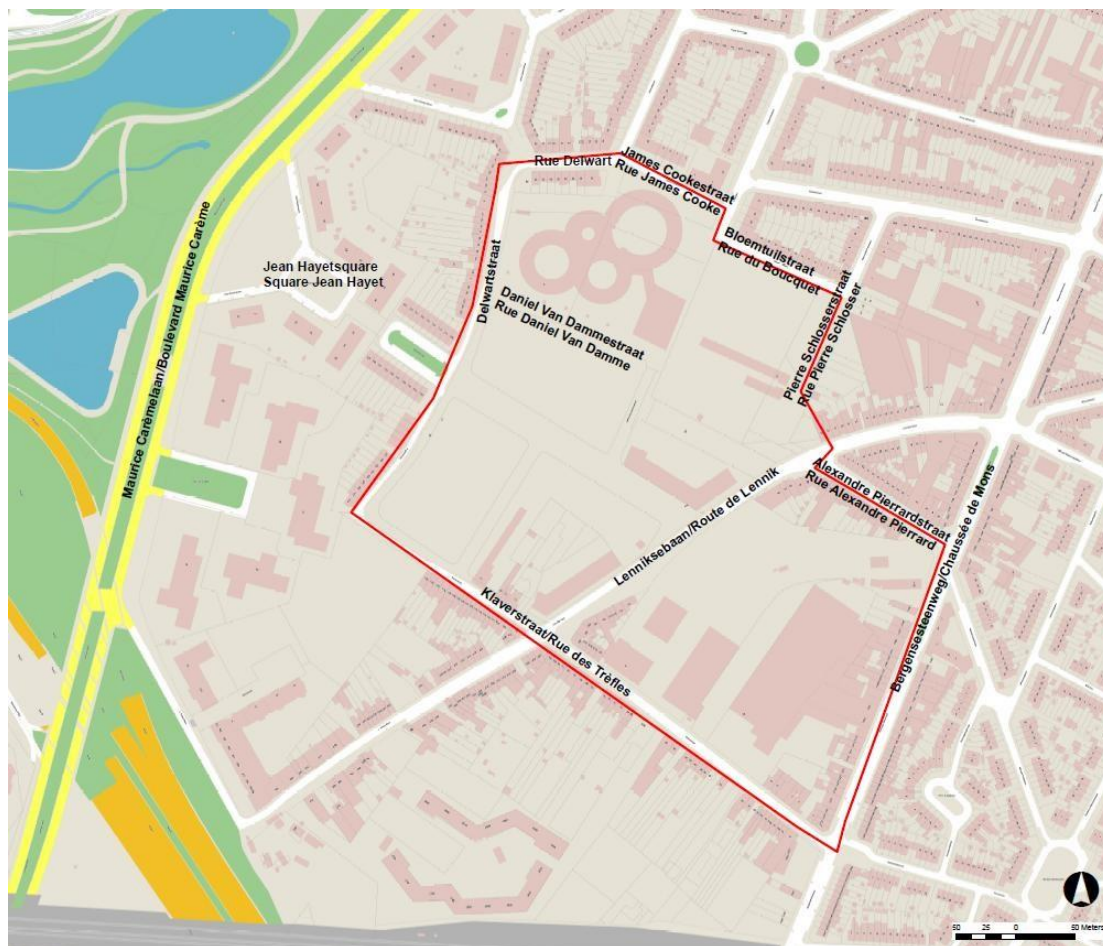


Figure 3-1 : Localisation indicative du PPAS « Quartier des Trèfles » (Source : Brugis).

3.2 *Objectif du PPAS « Quartier des Trèfles »*

L'objectif du PPAS, initié en 2002, vise la reconversion des parcelles des sociétés EGTA et De Lijn entre la chaussée de Mons et la route de Lennik, mais aussi l'urbanisation des parcelles non bâties entre la rue Delwart et la route de Lennik tout en créant une liaison piétonne verdurisée entre le parc des Étangs et le quartier de La Roue et une coupure au niveau de la route de Lennik.

Le plan d'aménagement est conforme aux prescriptions du PRAS qui détermine plusieurs affectations dans cette zone :

- zone d'habitation typique (7ha 94a 32ca)
- zone de mixité (6a 40ca)
- zone de forte mixité (4ha 90a 88ca)
- zone de sport et de loisirs en plein air (1ha 46a 27ca)

Vie sociale

Le développement du site couvert par ce PPAS permettra de répondre au besoin accru en logements à Anderlecht et en Région de Bruxelles-Capitale. Cet aménagement permettra également de développer des installations scolaires et infrastructures d'accueil pour l'enfance et la petite enfance et de renforcer les infrastructures de sports et loisirs en plein air existantes sur le site (plus précisément en relation avec le développement du logement).

Ce nouveau quartier sera doté d'habitations, d'équipements socioculturels et d'entreprises à caractère urbain. Des activités administratives y sont également autorisées.

Le logement se retrouvera sous diverses formes : soit des immeubles à appartements, soit des maisons unifamiliales.

Considérée comme noyau vital d'un nouveau quartier de liaison, une place entourée de petits commerces et de services au public doit être prévue au centre du PPAS.

Cette place sera exclusivement réservée aux piétons. La circulation automobile devant desservir les bâtiments trouvera sa place le long des façades opposées à celles entourant ce lieu privilégié.

Les dégagements seront identiques sur les quatre côtés de la place. Cet espace permettra l'installation de terrasses et d'étalages de vente en rapport direct avec les commerces installés aux rez-de-chaussée de bâtiments, comportant trois ou quatre niveaux.

Les activités majeures du genre marché, brocante et manifestations culturelles se dérouleront dans la partie centrale et basse de la place. Son raccord avec le dégagement périphérique se fera par des bacs à plantations et des escaliers larges pouvant servir de gradins.

Le périmètre du PPAS contient des propriétés communales dont notamment les terrains situés entre la rue Delwart, la rue James Cook et l'avenue Eugène Baie. D'une superficie de plus ou moins 2 ha, cette partie du territoire peut, de par sa situation, accueillir un établissement scolaire afin de répondre favorablement au manque de places dans les écoles communales étant donné le développement urbain. L'implantation de cet établissement scolaire ainsi que son programme ont été approuvés par le Conseil communal en séance du 21 juin 2007.

Pour préserver le caractère aéré du site, il est important de répondre aux objectifs du PRD en matière de maillage vert et de conférer un caractère résidentiel à la zone d'habitat (du PRAS et du PPAS). En cours de réflexion, la commune a souhaité maintenir une certaine proportion de jardins potagers sur le site.

Urbanisme

Le PPAS doit relier les différents tissus urbains existants, par l'urbanisation des terrains non bâtis entre la route de Lennik et la rue Delwart. Ces tissus urbains se caractérisent par des façades tantôt sur alignement, tantôt sur front de bâtisse obligatoire (derrière une zone de recul), par des gabarits moyens de rez-de-chaussée + 2 étages + toiture. Pour intégrer les nouvelles constructions aux constructions existantes dans les alentours, les caractéristiques urbanistiques proposées par le PPAS sont donc les suivantes :

- implantation : sur alignement ou sur front de bâtisse obligatoire ;
- gabarits :
 - rez + 2 étages + toiture jusqu'à maximum ;
 - rez + 3 étages + toiture ;
- toitures : à versants ou plates.

Mobilité

Dans le but de desservir le nouveau quartier par une circulation strictement locale, tout en évitant la circulation de transit, le PPAS prévoit de couper la route de Lennik grâce à l'installation d'une place et d'un cheminement piéton. La circulation au sein du PPAS sera organisée comme suit :

- voiries résidentielles locales (circulation en boucle et à sens unique) ;

- voiries résidentielles de desserte (circulation sur le pourtour du site, double sens) ;
- voirie interquartier piétonne (circulation sur contre-allées carrossables locales) ;
- voirie de transit interrompue (route de Lennik coupée assurant l'accès aux équipements et à la plaine sportive).

La rue piétonne qui débouche sur la place sera agrémentée d'aires de repos et de jeux ainsi que d'espaces verts. Cet axe qui, au départ, est une liaison entre deux sites, deviendra par ses aménagements une promenade entrecoupée d'activités diverses. Afin de ne pas mettre certains bâtiments en valeur par rapport à d'autres, les accès à la place se feront de préférence par ses angles.

Une attention toute particulière sera donnée au parking lié aux différentes affectations du quartier. Les déplacements piétons et cyclistes seront privilégiés avec une attention particulière pour les personnes à mobilité réduite.

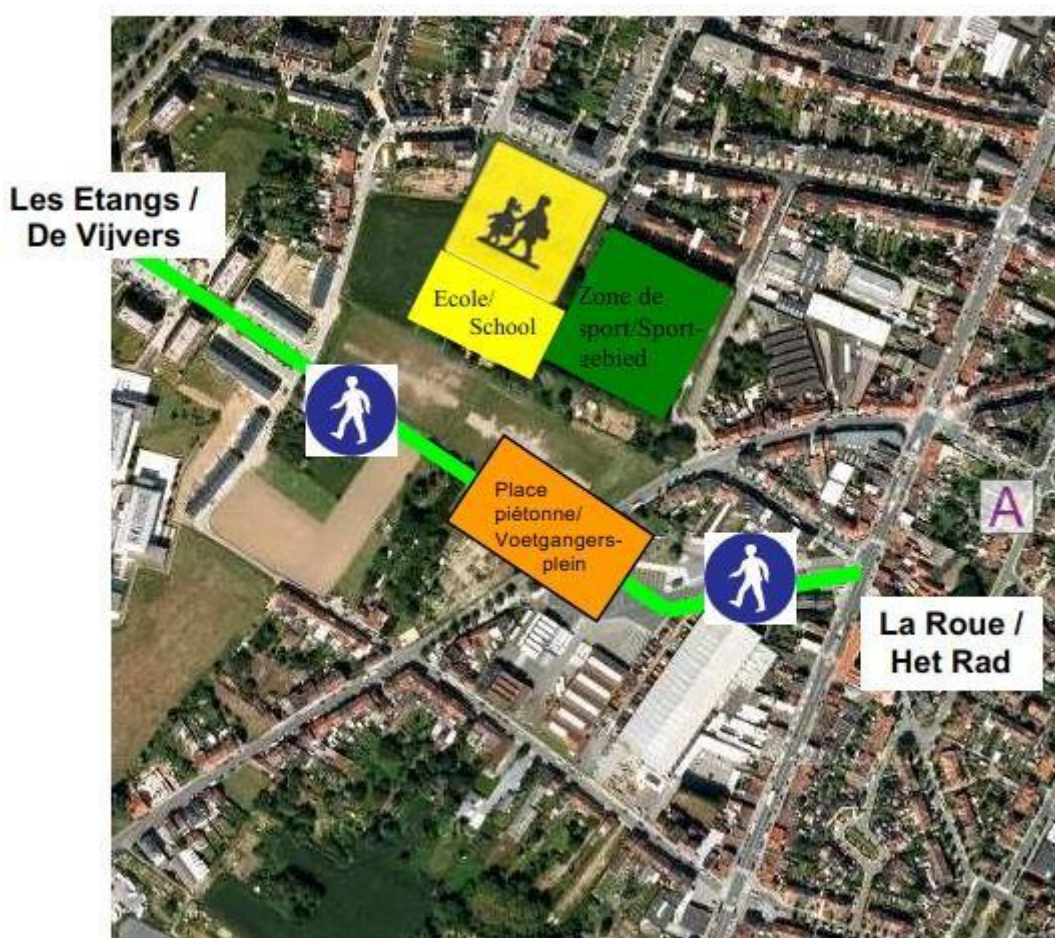


Figure 3-2 : Résumé de la philosophie du PPAS « Quartier des Trèfles ».

Vous pouvez retrouver le plan d'affectation du sol et les prescriptions du PPAS « Quartier des Trèfles » sur le site web de la commune d'Anderlecht (<https://www.anderlecht.be/>), sous la rubrique vivre/travailler, Développement Urbain, Plan Particulier d'Affectation du Sol. Vous pouvez le consulter également à l'administration communale.

4 Évaluation par thème

Les chapitres suivants expliquent les résultats de l'évaluation par thème. Pour une explication plus détaillée des différents éléments, nous vous renvoyons au baromètre complété en Annexe 3. Un glossaire du baromètre et du présent rapport est repris en Annexe 5. La Figure 4-1 présente la situation de propriété au moment de l'élaboration du PPAS et la Figure 4-2 présente la situation de propriété actuelle. La Figure 4-3 présente les projets réalisés les plus importants et la nouvelle infrastructure routière (flèches noires). A titre de comparaison, un orthophotoplan datant de la période de l'élaboration du PPAS est présenté. Un orthophotoplan de la situation en 2017 est également repris en Annexe 2. A titre d'information, les cartes 'situation existante de fait' et « photo aérienne » du PPAS sont reprises en Annexe 1. Ces cartes donnent la situation de référence au moment de l'élaboration du PPAS.

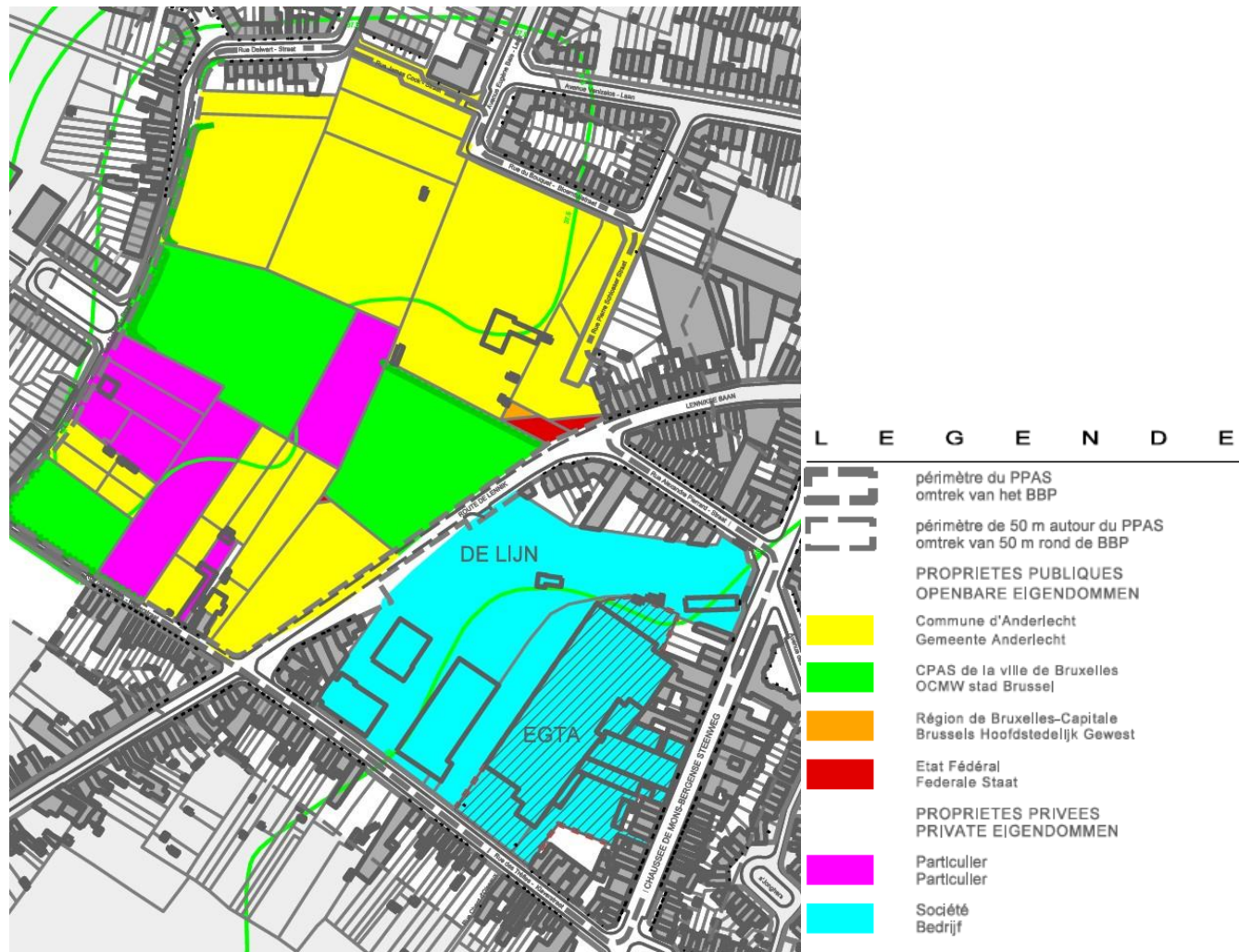


Figure 4-1: Situation de propriété pendant l'élaboration du PPAS (Source : RIE du PPAS « Quartier des Trèfles » – carte 05).

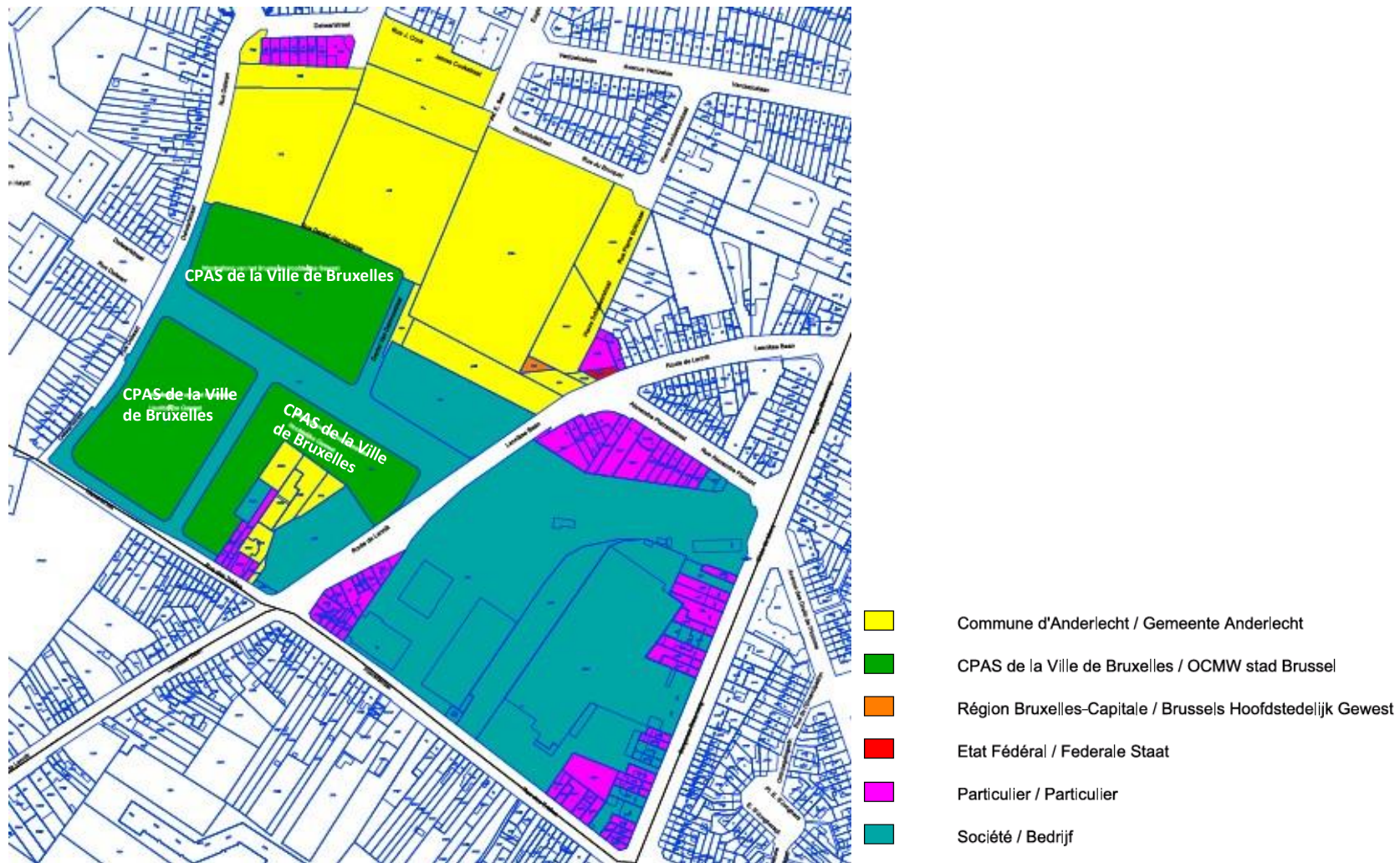


Figure 4-2: Situation de propriété pendant l'évaluation – informations cadastrales 2018 (Source : Anderlecht, 2019).

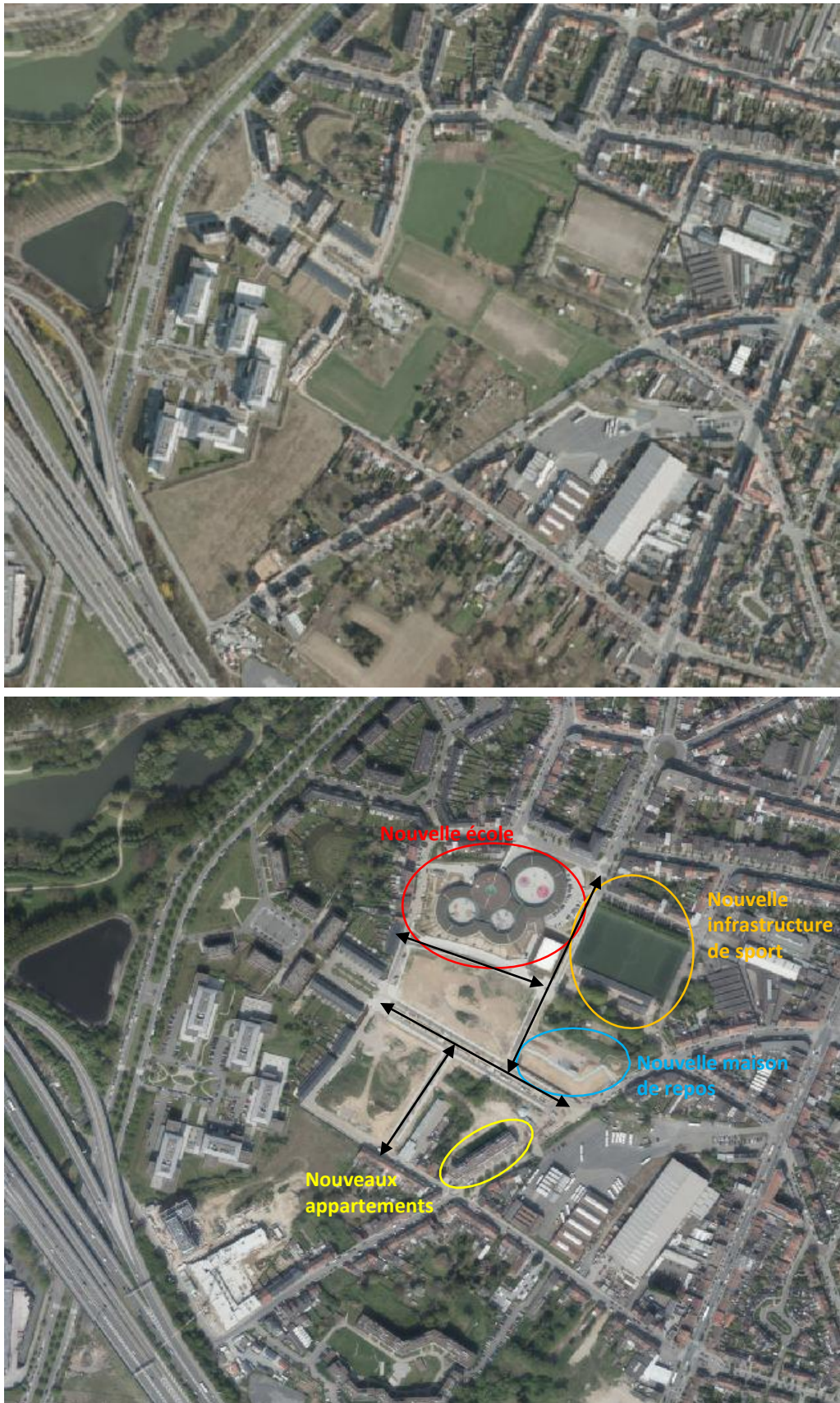


Figure 4-3 : Orthophotoplan datant de la période de l'élaboration du PPAS (au-dessus) et orthophotoplan avec indication des projets réalisés et en cours les plus importants dans le périmètre du PPAS (en-dessous) (Source : Orthophotoplan , 2009 et 2017).

4.1 Environnement humain

4.1.1 Stimuler la vitalité sociale du quartier

Un élément important du PPAS concerne le développement d'une place piétonne centrale. Cette place devrait être planifiée conformément au PPAS à hauteur du site existant de De Lijn (voir § 3.2). Au moment de l'évaluation, ce site est toutefois toujours utilisé par De Lijn et la commune a également reçu des signaux indiquant que le dépôt de bus ne déménagerait pas immédiatement.



Figure 4-4 : Site de De Lijn au moment de l'élaboration du PPAS (au-dessus, Source: reportage photographique du RIE) et au moment de l'évaluation (en dessous, Source: visite sur le terrain juin 2017).

Des activités commerciales pourraient être implantées au rez-de-chaussée autour de cette place et la liaison piétonne prévue relierait la place aux activités commerciales existantes le long de la chaussée de Mons. Si la place ne peut être réalisée parce que le dépôt de bus ne déménage pas, il est recommandé de prévoir un petit programme commercial le long de la liaison piétonne. Ce programme doit se limiter aux services de proximité, en particulier au niveau du carrefour de la rue Pierre Schlosser et de la route de Lennik.

Par ailleurs, au moment de l'évaluation, une nouvelle école était déjà présente dans le quartier, mais il manquait encore une crèche, une place de jeux et une maison de quartier. Les recommandations du RIE de prévoir une crèche (intégrée ou non à l'école), un espace vert ludique et une maison de quartier restent par conséquent valables.



Figure 4-5 : Nouvelle école située entre la Rue Delwart, la Rue James Cook et la nouvelle Rue Daniel Van Damme (Source: visite sur le terrain juin 2017).

4.1.2 *Rendre le quartier inclusif*

Les projets actuels concernent uniquement des appartements et ne prévoient pas de diversification des typologies résidentielles. Ils présentent toutefois l'avantage de pouvoir atteindre de plus grandes densités, ce qui convient à la localisation de ce quartier près d'une future gare RER. Par ailleurs, les recommandations du RIE restent également valables pour encourager les logements aux profils socioprofessionnels supérieurs, sans pour autant créer un quartier destiné exclusivement à ces profils.



Figure 4-6 : Nouveaux appartements à hauteur de la Route de Lennik (Source: visite sur le terrain juin 2017).

4.1.3 Stimuler la vitalité commerciale et économique du quartier

Étant donné que le dépôt de bus de De Lijn est toujours présent dans le quartier, il subsiste une offre d'emplois pour des profils moins qualifiés. De nouvelles entreprises ou activités commerciales ne sont pas encore présentes. Il est recommandé de stimuler au maximum les fonctions générant de l'emploi étant donné la localisation du quartier près d'une future gare RER.

4.1.4 Rendre le quartier adaptable au changement de contexte

Étant donné les indications que De Lijn ne quittera pas son site immédiatement, le contexte actuel ne correspond pas à celui que le PPAS a anticipé. Il ressort de l'évaluation que le plan ne peut être adapté que dans une mesure limitée au changement de contexte (voir aussi plus loin). Il est donc nécessaire d'anticiper une situation dans laquelle De Lijn restera présente dans le périmètre à long terme.

4.2 Développement spatial

4.2.1 Les espaces ouverts comme épine dorsale du quartier

Au moment de l'évaluation, le dépôt de bus de De Lijn était toujours présent dans le périmètre. Par conséquent, plusieurs espaces structurants ne peuvent pas encore être réalisés, à savoir la place centrale et les liaisons piétonnes correspondantes entre la route de Lennik et la chaussée de Mons. En attendant le départ de De Lijn, il est donc recommandé de compenser l'absence de ces espaces structurants à un autre endroit dans le périmètre. Les alternatives suivantes sont proposées à cet effet :

- Alternative 1 : examiner le réaménagement possible du site De Lijn
En collaboration avec De Lijn, les possibilités de réaménagement de leur site peuvent être examinées afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et d'organiser les activités sur un site plus petit, de sorte que la liaison piétonne entre la route de Lennik et la chaussée de Mons puisse

au moins être réalisée. Dans cette alternative, il n'est toutefois pas possible de finaliser l'îlot le long de la rue A. Pierrard et de développer des activités commerciales le long de la liaison piétonne.



Figure 4-7 : Alternative 1 – adaptation de la liaison piétonne (flèche rouge) par réaménagement du site de De Lijn (Source: Orthophotoplan, 2017).

- Alternative 2 : réaménagement de la rue A. Pierrard + côté sud des terrains de sport
 Cette alternative part du maintien du site de De Lijn dans sa forme actuelle et prévoit la liaison piétonne le long de la rue A. Pierrard qui doit être réaménagée à cet effet. À hauteur des terrains de sport, il s'agit de la liaison piétonne au nord de la maison de repos qui a déjà été prévue dans le plan. Celle-ci peut éventuellement être élargie conformément à l'affectation «zones d'équipements d'intérêt collectif pour infrastructures de sports et d'activités de loisirs en plein air». Cette alternative offre également l'opportunité de conserver et/ou de compenser les arbres à haute tige à hauteur de la liaison piétonne élargie. La liaison piétonne sera alors reliée aux terrains de sport et autres fonctions publiques (école), ce qui peut remplacer la connexion prévue avec les activités commerciales.



Figure 4-8: Alternative 2 – adaptation de la liaison piétonne (flèches rouges) en cas du maintien du site de De Lijn dans sa forme actuelle (Source: Schéma des affectations PPAS Quartier des Trèfles).

- Alternative 3 : aménager les zones résiduelles comme aire de jeu ou petite place. Cette alternative comprend l'aménagement de zones résiduelles existantes, comme la parcelle triangulaire située à l'angle de la route de Lennik et de la nouvelle route, comme aire de jeu ou petite place (telle que localisé sur l'orthophotoplan ci-dessous).



Figure 4-9: Alternative 3 – aménagement de zones résiduelles existantes – localisation de la parcelle résiduelle triangulaire (cercle rouge) (Source: Orthophotoplan 2018).

En ce qui concerne la connexion au maillage actif, une partie de la liaison piétonne et cyclable a déjà été réalisée mais la recommandation de réaliser des liaisons cyclables, en particulier entre l'école et la future gare RER reste d'application.

En ce qui concerne le maillage bleu-vert, le périmètre du plan comportait beaucoup d'espaces verts, sur lesquels empiètent les développements actuels et prévus. La présence d'arbres et de haies le long des nouvelles routes et sur des terrains non encore développés, de nouvelles plantations et des jardins potagers à hauteur de l'école compensent quelque peu la perte de végétation. Par ailleurs, le bassin d'orage à l'air libre dont l'installation a été recommandée dans l'EIE et qui doit être installé à l'ouest du périmètre, n'a pas encore pu être réalisé parce que la liaison avec le « Quartier des Trèfles » doit

passer sur un domaine privé. Toutefois, des bassins d'orage à l'air libre ont déjà été prévus à hauteur de l'école. Les recommandations suivantes du RIE restent valables :

- dans le cadre de projets futurs centrés sur le périmètre, encourager la plantation d'arbres et de buissons ;
- conserver des arbres à haute tige à proximité des terrains de sport ;
- prévoir la plantation d'arbres à haute tige et de buissons indigènes sur le parking en bordure des terrains de sport, des zones de stationnement et aux abords de la nouvelle école ;
- aménager 2 zones supplémentaires de jardins potagers ;
- aménager le bassin d'orage à l'air libre prévu.

En outre, il est recommandé de prévoir aussi, dans la mesure du possible, des dispositifs paysagers de gestion d'eau de pluie dans le cadre de nouveaux projets immobiliers en intégrant le principe général « récupération- rétention – évacuation ».

4.2.2 Animation et contrôle social

Dans ce thème également, l'aménagement de la place centrale est un élément important du plan étant donné que des activités commerciales pourraient être implantées dans les rez-de-chaussée bordant cette place. Si la place ne peut être réalisée parce que le dépôt de bus est conservé, il est recommandé de prévoir un plus petit programme commercial le long de la liaison piétonne. Ce programme doit se limiter aux services de proximité, en particulier au niveau du carrefour de la rue Pierre Schlosser et de la route de Lennik.

En ce qui concerne l'utilisation des espaces verts au sein du site, il ressort de l'évaluation que les terrains de sport et jardins potagers nécessaires sont effectivement prévus. Ceux-ci ne sont pas encore tous présents de sorte que les recommandations du RIE pour leur réalisation complète, restent valables. Toutefois, il s'agit ici de zones clairement délimitées, alors que des espaces verts sont également nécessaires pour des activités informelles. Il faut dès lors continuer à y travailler.

4.2.3 Développer une identité locale

Les bâtiments existants et les éléments patrimoniaux étaient toujours présents dans le périmètre au moment de la visite sur terrain. Un permis de lotir a été délivré pour le site EGTA mais aucun permis d'urbanisme n'a encore été demandé. Pour le reste, rien n'indique que des éléments patrimoniaux seront démolis. Il n'y a pas d'éléments paysagers particuliers dans le périmètre. La recommandation du RIE de limiter les revêtements en dur dans les futurs îlots bâtis au nord de la route de Lennik reste toutefois valable.

4.2.4 Créer des espaces facilement adaptables au changement de contexte

Dans le RIE, différents scénarios de développement du site ont été étudiés, mais aucun de ces scénarios n'a déjà été réalisé sur le terrain. De manière générale, il est recommandé d'étudier aussi en détail un scénario avec maintien du site de De Lijn, tant dans le cas où le PPAS est maintenu dans sa forme actuelle que dans le cas où il serait revu. Les éléments importants à cet égard sont l'intégration qualitative du dépôt de bus dans le nouveau quartier en intégrant les fonctions et l'urbanité de la place prévue dans le PPAS (p.ex. la perméabilité, espaces extérieurs partagés).

4.3 Environnement physique

4.3.1 Utilisation parcimonieuse et efficace du sol

Au moment de l'évaluation, l'ensemble du terrain dans le périmètre était bâti à environ 50 %. Ceci est conforme au PPAS et au RIE, étant donné qu'ils indiquaient à l'époque que 2/3 de la superficie totale pouvaient être revêtus en dur. Différents projets vont également beaucoup plus loin que cette estimation (nouvelle école : 44 % de surface perméable ; maison de repos : 56 % de surface perméable).

4.3.2 Minimiser des impacts sur l'environnement physique

La figure suivante présente l'inventaire de l'état du sol. Il s'agit d'un inventaire créé sur base de reconnaissances de sol effectuées et de permis d'environnement délivrés. De ce fait, l'inventaire est donc régulièrement mis à jour. L'inventaire a été consulté pour la dernière fois lors de la finalisation du présent rapport (janvier 2019).

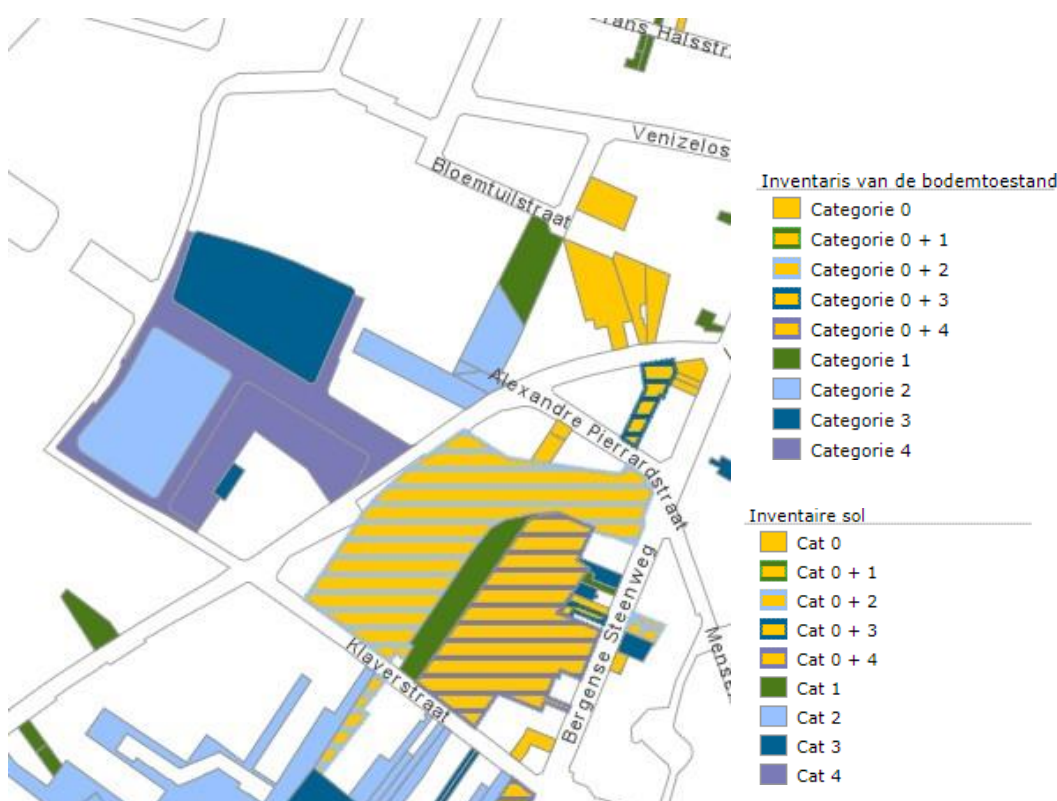


Figure 4-10 : Inventaire de l'état du sol au niveau du périmètre du PPAS (Source: géoportail IBGE, 2019).

Des reconnaissances d'état du sol ont été réalisées dans la zone sud-ouest du PPAS (y compris la liaison piétonne entre la route de Lennik et la rue Delwart et la zone au sud de la nouvelle école). La zone du futur îlot bâti au sud-ouest présente une légère pollution sans risques (catégorie 2). Dans la zone au niveau de la nouvelle voirie, de l'école temporaire et au sud de la nouvelle école, des études détaillées supplémentaires ont été effectuées (2016). La zone au niveau de la nouvelle voirie et de l'école temporaire est polluée et des recherches complémentaires sont en cours. Une gestion des risques, un assainissement ou une approche n'ont pas été proposés. Des mesures de sécurité, des mesures de suivi ou des restrictions d'utilisation ne sont pas d'application actuellement. Pour la zone au sud de la nouvelle école et pour une petite zone à l'est de l'école temporaire, une évaluation des risques a déjà été effectuée (2017). Ces zones sont polluées sans risques. Ici non plus, des mesures de sécurité, des mesures de suivi ou des restrictions d'utilisation ne sont pas d'application actuellement. Enfin, la nouvelle voirie au niveau de la rue Pierre Schlosser a été évaluée à l'aide d'une reconnaissance de l'état du sol. Cette zone est en partie non polluée et en partie légèrement polluée sans risques.

Le site de De Lijn avait déjà été assaini lorsque le plan a été établi. Il convient toutefois de vérifier si l'assainissement est compatible avec l'affectation prévue (habitat). Etant donné que De Lijn est cependant toujours présente, cette recommandation ne doit pas encore être exécutée immédiatement. Le site d'EGTA est également pollué, mais une étude détaillée, une étude de risque ou un assainissement n'ont pas encore été effectués. La mesure proposée de contrôler au niveau du projet si la nouvelle affectation a été prise en compte lors de l'étude du sol, reste valable.

En matière de pollution de l'air, le site est toujours confronté à une pollution diffuse en raison du trafic sur le réseau routier environnant (dont le ring). Pour le reste, les émissions atmosphériques se limitent aux émissions de chauffage des bâtiments présents. La nouvelle école a été construite conformément à la norme passive. Les chantiers présents entraînaient des nuisances dues à la poussière au moment de l'évaluation. Les mesures visant à encourager des déplacements doux dans le périmètre et à aménager des aires de livraison pour les PME et les magasins dans le périmètre restent valables. La mise en place d'un réseau de chauffage urbain ou l'installation de chaudières peu énergivores restent également utiles. Par ailleurs, il est recommandé d'accorder suffisamment d'attention aux mesures visant à éviter les nuisances dues à la poussière causée par les chantiers (en cours et à venir). Ces mesures doivent être imposées et contrôlées. Les risques possibles de ces nuisances dues à la poussière en relation avec la pollution du sol constatée doivent être identifiés et évités en concertation avec Bruxelles Environnement et la commune (car délivre les autorisations «chantier»).



Figure 4-11 : Nuisances dues à la poussière à cause du chantier à hauteur de la rue Delwart et de la rue des Trèfles (Source: visite sur le terrain juin 2017).

Les émissions sonores à hauteur du périmètre sont également déterminées par le trafic routier environnant, les sites d'EGTA et de De Lijn, les activités sportives, la voie de chemin de fer 50A et les passages d'avions provenant de l'aéroport national. Entre-temps, des mesures ont déjà été prises à hauteur du ring pour limiter les nuisances sonores (murs antibruit) et plusieurs immeubles en construction font également office de tampon antibruit entre le périmètre et le ring/chemin de fer. Dans le périmètre, le trafic de transit n'est plus possible sur la route de Lennik en raison des chantiers et une zone 30 a été introduite, lesquels auront un effet positif sur les émissions sonores liées au trafic dans le périmètre. Les nouvelles routes ont été aménagées en asphalte, ce qui limite également les émissions sonores. La cour de récréation de la nouvelle école se trouve à l'intérieur de l'îlot et le rideau d'arbres à hauteur des terrains de sport est toujours présent, ce qui limite également les nuisances sonores par l'école et les terrains de sport. Par ailleurs, différents chantiers présents à l'intérieur et autour du périmètre constituent pour le moment des sources de bruit supplémentaires. Les mesures suivantes du RIE restent d'application :

- Veiller à l'aménagement et au revêtement de la rue des Trèfles et de la rue Delwart ;

- Disposer les installations de ventilation de manière à ne pas occasionner de nuisances sonores ;
- Conserver le rideau d'arbres à hauteur des terrains de sport ;
- Border d'arbres la liaison piétonne entre la chaussée de Mons et la rue Delwart ;
- Utiliser des matériaux absorbants pour l'espace public ;
- Prévoir une isolation acoustique des nouveaux bâtiments.

Aucune information n'est disponible concernant l'optimisation de l'utilisation des matériaux/la réutilisation des terres et des matériaux de démolition sur le site. La recommandation du RIE de suivre le guide de gestion des déchets de construction et de démolition reste d'application ainsi que :

- Éviter autant que possible les déchets de construction et stimuler l'écoconstruction pour encourager la valorisation ;
- Réutiliser les matériaux sur le site ;
- Recycler les déchets.

Pour l'utilisation de terres excavées, le code de bonnes pratiques en matière d'utilisation de terres de comblement et de remblai est d'application.

4.4 Développement de la nature

4.4.1 Mettre en place une stratégie écologique et paysagère

Au moment de l'élaboration du plan, le « Quartier des Trèfles » était très vert. L'aménagement de la zone conformément au PPAS n'entraîne donc pas de renforcement des valeurs naturelles. Plusieurs éléments verts présents ont en effet déjà disparu. Les nouveaux arbres et haies le long de la liaison piétonne entre la route de Lennik et la rue Delwart, le maintien des rideaux d'arbres le long de la route de Lennik, la rue James Cook, la rue Delwart, la rue A. Pierrard et les terrains de sport, la nouvelle végétation et les jardins potagers au niveau de l'école et le nombre limité d'arbres et de groupes d'arbres encore présents au sein des futurs îlots bâtis ont toutefois été valorisés et créent des liaisons naturelles qui compensent l'effet négatif de la disparition des éléments verts. Les recommandations du RIE restent valables, en particulier :

- dans le cadre de nouveaux projets compris dans le périmètre du plan, il faut encourager la plantation d'arbres et de buissons ;
- conserver des arbres à haute tige à proximité des terrains de sport ;
- prévoir la plantation d'arbres à haute tige et de buissons indigènes sur le parking en bordure des terrains de sport, des zones de stationnement et aux abords de la nouvelle école ;
- aménager 2 zones supplémentaires de jardins potagers.

En outre, il est recommandé de consulter un expert pour les projets spécifiques afin d'aménager les zones vertes et de planter des espèces indigènes. Une liste des espèces végétales indigènes et conseillées est reprise en Annexe 4.



Figure 4-12 : Parcelles agricoles à hauteur du carrefour rue des Trèfles/rue Delwart au moment de l'élaboration du PPAS (au-dessus, source : reportage photographique du RIE) et chantier présent lors de la visite sur le terrain en juin 2017 (en-dessous).



Figure 4-13 : Parcelles non-bâties à hauteur de la rue James Cook au moment de l'élaboration du PPAS (au-dessus, source : reportage photographique du RIE) et nouvelle école sur ces parcelles au moment de l'évaluation (en-dessous, source : visite sur le terrain juin 2017).



Figure 4-14 : Chemin entre les terrains de sport au moment de l'élaboration du PPAS (au-dessus, source : reportage photographique du RIE) et la nouvelle voirie entre la nouvelle école et le nouveau terrain de sport (en-dessous, source : visite sur le terrain juin 2017).



Figure 4-15 : Rideau d'arbres le long des terrains de sport au moment de l'élaboration du PPAS (au-dessus, source : reportage photographique du RIE) et au moment de l'évaluation (en-dessous, source : visite sur le terrain juin 2017).

4.4.2 Organiser le quartier, adapter l'infrastructure et le bâti

Le coefficient de biotope par surface est passé d'environ 0,60 à environ 0,49. Sur base du RIE, un coefficient de biotope par surface de 0,57 a été calculé et n'est donc pas atteint pour le moment. Cela s'explique entre autres par le manque de toitures vertes sur les bâtiments qui étaient déjà présents avant l'établissement du PPAS. Il est donc recommandé d'exiger pour les nouveaux bâtiments un coefficient de biotope par surface d'au moins 0,6.

Par ailleurs, il est apprécié que différentes zones naturelles soient créées à l'intérieur du périmètre du plan, comme la plantation d'arbres de l'alignement, la création des toits verts, la création des bassins d'orage à l'air libre et la création de jardins potagers.



Figure 4-16 : Toiture verte sur la salle de sport de l'école et les nouveaux jardins potagers à côté de l'école (Source: visite sur le terrain juin 2017).

4.4.3 Gérer le milieu naturel

Aucune information n'est disponible sur la gestion menée à hauteur des différentes zones naturelles.

4.5 Cycle de l'eau

4.5.1 Traduire la stratégie hydraulique en stratégie paysagère

Le périmètre du PPAS ne comporte pas de ruisseaux, de sources ou de mares. Les éléments hydrographiques les plus proches sont artificiels, à savoir le voûtement du Neerpedebeek (en-dessous de la rue des Trèfles), pièces d'eau du parc des Etangs et le canal Bruxelles-Charleroi.

Le Neerpedebeek reste en pertuis sous la rue des Trèfles. À hauteur de la nouvelle école, 2 bassins d'orage à l'air libre ont été prévus, ce qui est jugé positif. Lors de l'établissement du PPAS, un bassin d'orage à l'air libre a été proposé à l'ouest du périmètre pour y raccorder l'évacuation des eaux pluviales du nouveau quartier. Ce bassin n'avait cependant pas encore pu être construit au moment de l'évaluation. En effet, le raccordement du nouveau quartier à ce bassin tampon devrait passer par un domaine privé, ce qui n'est pas possible actuellement. C'est pourquoi, au moment de l'évaluation, la possibilité du raccordement de l'évacuation des eaux pluviales de l'ensemble de la zone au Neerpedebeek en pertuis a été étudiée, alors que le RIE avait indiqué que ce n'était pas souhaitable en raison du débit supplémentaire important qui pourrait entraîner plus de risques d'inondation. Il sera par conséquent nécessaire d'installer un bassin d'orage à l'intérieur du périmètre pour recueillir les eaux pluviales avant leur déversement dans le Neerpedebeek. Ce bassin peut être souterrain s'il n'est pas possible de libérer assez d'espace pour installer un bassin à l'air libre. Pour les projets individuels, il est recommandé aussi de miser autant que possible sur l'infiltration, l'utilisation d'eaux pluviales et le ralentissement de l'évacuation des eaux pluviales vers les égouts (débit de déversement

maximal de 5 l/s.ha). La consultation du facilitateur eau de Bruxelles Environnement pour chaque projet concret est conseillée également. Du reste, il est préférable, comme pour l'école, de prévoir dans la mesure du possible des dispositifs paysagers de gestion d'eau de pluie dans le cadre de nouveaux projets immobiliers en intégrant le principe général «écupération- rétention – évacuation».



Figure 4-17: Neerpèdebeek en pertuis à hauteur du périmètre du PPAS.



Figure 4-18: Bassin d'orage à l'air libre à hauteur de l'école (Source : visite sur le terrain juin 2017).

4.5.2 Adapter l'infrastructure et le bâti aux cycles de l'eau

Au moment de l'évaluation, tout le terrain dans le périmètre était perméable à raison de 50 % environ. Ce pourcentage est conforme au PPAS et au RIE, qui avaient spécifié à l'époque qu'un tiers de la superficie totale resterait perméable. Différents projets vont également beaucoup plus loin que cette estimation (nouvelle école : 44 % de surface perméable ; maison de repos : 56% de surface perméable).

Par ailleurs, la surface active pour les nouveaux projets est aussi limitée que possible (par exemple, toitures vertes et façades vertes pour l'école, limitation de la surface imperméable pour l'école et la maison de repos). Il est recommandé de continuer sur cette voie dans les projets futurs. Pour atteindre un niveau d'ambition plus élevé, l'aménagement des accès pour les voitures et les piétons dans les zones de recul en revêtement semi-perméable au lieu d'un revêtement imperméable est recommandé.

En ce qui concerne l'utilisation de zones déjà revêtues pour de nouvelles fonctions, on peut affirmer que cela n'est pas encore d'application pour le moment, étant donné que les nouveaux projets au moment de l'évaluation ont été et sont principalement exécutés sur les terrains perméables précédemment. Comme De Lijn n'a pas encore déménagé, ce site n'entre pas encore en compte pour une reconversion. Pour le site EGTA, un permis de lotir a déjà été approuvé.

En matière d'utilisation de l'eau, aucune information détaillée émanant des nouveaux projets n'est disponible. Pour la nouvelle école, par exemple, la récupération des eaux pluviales, l'utilisation et le ralentissement de l'évacuation de l'eau rejetée vers les égouts ont été intégrés dans le projet : toitures et façades vertes, 2 citernes d'eau de pluie qui couvrent environ 37 % de la consommation d'eau utilisée sur le site, 2 bassins d'orage à l'air libre, un parking drainant et des fossés tampons. Ici aussi, il est recommandé de consulter le facilitateur eau et le facilitateur Bâtiment Durable de Bruxelles Environnement pour l'élaboration de projets spécifiques.

En ce qui concerne la structure de la gestion de l'eau, les projets sont tous gérés individuellement au moment de l'évaluation, à défaut de structure commune. Il est donc recommandé de prévoir un bassin tampon et d'orage au niveau du quartier (et de consulter à cet effet le facilitateur eau et le facilitateur Bâtiment Durable de Bruxelles Environnement pour son élaboration).

4.5.3 Améliorer la présence d'eau dans le quartier

Tout comme au moment de l'élaboration du PPAS, l'eau n'est pratiquement pas visible dans le quartier. Seuls les bassins d'orage à l'air libre de l'école constituent une amélioration limitée sur ce plan. Le bassin tampon recommandé dans le RIE à l'ouest du périmètre n'a pas encore pu être réalisé. Nous renvoyons à la recommandation précitée de prévoir plus de bassins d'orage et tampons à l'air libre dans le quartier.

4.6 Matériaux

4.6.1 Valorisation des matériaux et structures présents in situ

Les bâtiments et l'infrastructure routière qui étaient déjà présents au moment de l'établissement du plan l'étaient toujours dans le périmètre au moment de l'évaluation. Un permis de lotir a été délivré pour le site EGTA mais aucun permis d'urbanisme n'a encore été demandé.

Aucune information n'est disponible concernant l'optimisation de l'utilisation des matériaux/la réutilisation des terres et des matériaux de démolition sur le site. La recommandation du RIE de suivre le guide de gestion des déchets de construction et de démolition reste d'application ainsi que :

- Éviter autant que possible les déchets de construction et stimuler l'écoconstruction pour encourager la valorisation ;
- Réutiliser les matériaux sur le site ;
- Recycler les déchets.

Pour l'utilisation de terres excavées, le code de bonnes pratiques en matière d'utilisation de terres de comblement et de remblais est d'application. A noter la présence de terres polluées dans le périmètre (voir § 4.3.2)

4.6.2 Actions et infrastructures pour la prévention et le tri des déchets

En ce qui concerne la stimulation du tri des déchets, l'absence de point de compostage collectif dans le quartier a été constatée lors de l'évaluation. La recommandation du RIE d'en prévoir un (par ex. à hauteur des jardins potagers) ainsi que d'établir un plan pour sa gestion et son suivi, reste par conséquent valable.

Par ailleurs, au moment de l'élaboration du PPAS, 2 sites de bulles à verre étaient présents dans le quartier. Ceux-ci avaient disparu au moment de l'évaluation, de sorte que les recommandations du RIE restent valables : prévoir des bulles à verre enterrées à hauteur de l'accès à la nouvelle école, de la nouvelle place centrale ou du parking à proximité des terrains de sport.

4.7 Énergie

4.7.1 Concevoir le quartier de manière bioclimatique

Il ressort du RIE que les toitures à versant telles que définies dans le plan possèdent en majorité une orientation propice à l'utilisation de l'énergie solaire (sud-sud-ouest et est-sud-est). Le bâti le long de la rue des Trèfles présente une orientation favorable à la réalisation d'habitations passives. Les gabarits moyens des immeubles à appartements permettent un recours optimal à l'énergie solaire. Étant donné que les nouveaux bâtiments ont été construits conformément au PPAS, aucune recommandation supplémentaire n'est formulée à ce sujet.

4.7.2 Un bâti et une infrastructure efficaces en énergie

En matière de compacité, il apparaît que les nouveaux bâtiments se trouvent près d'îlots déjà construits (route de Lennik, rue James Cook). Les recommandations du RIE restent valables pour les projets futurs :

- Lutter contre les pertes d'énergie par des constructions suffisamment compactes :
 - à volume constant, cela implique de privilégier des formes compactes et simples ;
 - à forme constante, cela implique de préférer de grands bâtiments ;
- Privilégier les mitoyennetés, comme elles consomment en général moins d'énergie grâce à la minimisation des pertes par transmission.

Pour l'élaboration de ces mesures, il est recommandé de consulter le facilitateur Bâtiment Durable de Bruxelles Environnement pour de futurs projets.

4.7.3 Production et utilisation de sources d'énergie renouvelables

Le RIE recommande l'implantation d'une chaufferie centrale dans les îlots. Il n'y avait pas encore d'installation centrale au moment de l'évaluation. L'école a recours à la cogénération (pour une partie de l'eau chaude sanitaire du hall sportif). La recommandation visant à installer une chaufferie centrale reste donc valable.

4.8 Mobilité

4.8.1 Insertion dans le réseau existant

En ce qui concerne les transports publics, le périmètre du PPAS se trouve dans les zones B et C selon le règlement régional d'urbanisme. Les nouvelles habitations et l'école ont été aménagées dans la zone C, le complexe sportif et la maison de repos dans la zone B. Selon le RIE, la zone est bien desservie par les transports en commun.

- **Métro** : Ligne 5 Erasmus – Herrmann-Debroux
- **Bus** :
 - De Lijn: Lignes 170 (Bruxelles-midi, Sint-Pieters-Leeuw, Halle), 171 (Bruxelles-midi, Halle), 172 (Bruxelles-midi, Leerbeek), 141 (Bruxelles-Kapelle, Sint-Martens-Lennik, Leerbeek), 142 (Bruxelles-Kapelle, Gaasbeek, Leerbeek), 144 (Bruxelles-midi, Sint-Pieters-Leeuw, Leerbeek), 145 (Bruxelles-midi, Sint-Pieters-Leeuw, Herfelingen)
 - STIB: 75 (exclusivement intra-Anderlecht entre CERIA et le quartier Bon Air)
- **Tram** : 81 (remplacé le soir par la ligne 31)

Actuellement la plupart de ces lignes sont toujours présentes :

- **Métro** : Ligne 5 Erasmus – Herrmann-Debroux
- **Bus** :
 - De Lijn: Lignes 170 (Bruxelles-midi, Sint-Pieters-Leeuw, Halle), 171 (Bruxelles-midi, Halle), 141 (Bruxelles, Leerbeek), 142 (Bruxelles, Leerbeek), 144 (Bruxelles, Leerbeek), 145 (Bruxelles, Sint-Pieters-Leeuw, Pepingen)
 - STIB: 75 (exclusivement intra-Anderlecht entre CERIA et le quartier Bon Air)
- **Tram** : 81

De plus, les lignes de bus 153 (Anderlecht-Drogenbos-Ninove), 154 et 155 (Anderlecht-Drogenbos-Halle) sont localisées sur la chaussée de Mons et la ligne de bus 810 (Halle-Ruisbroek-Dilbeek) est localisée sur le boulevard Maurice Carème.

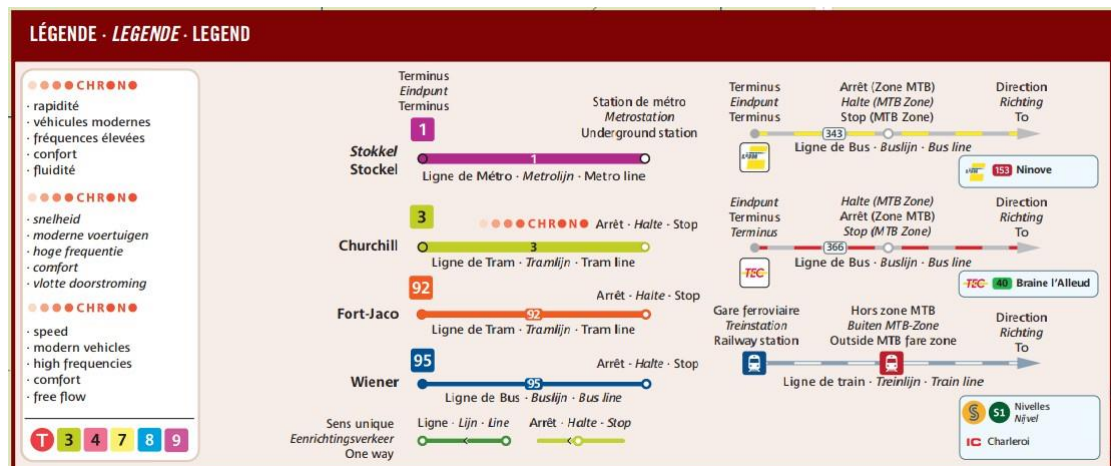


Figure 4-19 : Transports publics au niveau du périmètre (Source : Plan des réseaux STIB, 2019).

Aucune recommandation supplémentaire n'est dès lors formulée.

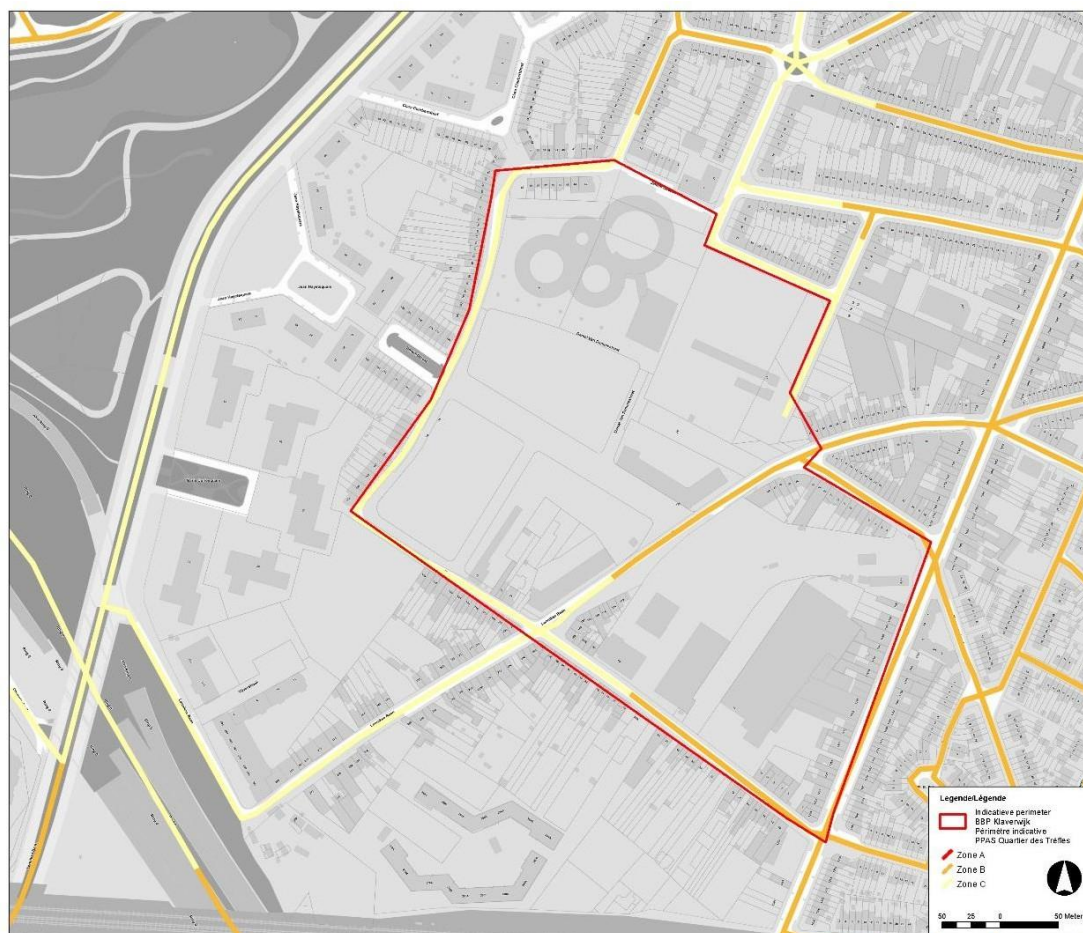


Figure 4-20 : Accessibilité au transport public conformément au RRU (Source : Brugis).

En ce qui concerne la circulation dans le quartier, le RIE a proposé une circulation à sens unique dans le quartier ainsi qu'une modification du sens unique dans la rue Delwart au profit de l'école et un réaménagement de cette rue à hauteur du carrefour avec la rue des Trèfles pour limiter la vitesse. L'évaluation a permis de constater que l'inversion du sens unique dans la rue Delwart avait bien eu lieu. La route de Lennik a été temporairement fermée pendant les travaux (sauf au trafic local), empêchant le trafic de passage. La rue Delwart (à hauteur du carrefour avec la rue des Trèfles) n'a pas encore été réaménagée en fonction de la limitation de vitesse. Cette recommandation reste par conséquent valable.

Concernant la réflexion sur la liaison piétonne, nous renvoyons au § 4.2.1 à la page 27.

Aucun itinéraire cyclable régional n'était présent dans le périmètre lors de l'élaboration du PPAS. Au moment de l'évaluation, l'itinéraire régional C passe par la partie nord-est de la zone de plan (via la route de Lennik, la rue A. Pierrard et la rue P. Schlosser).

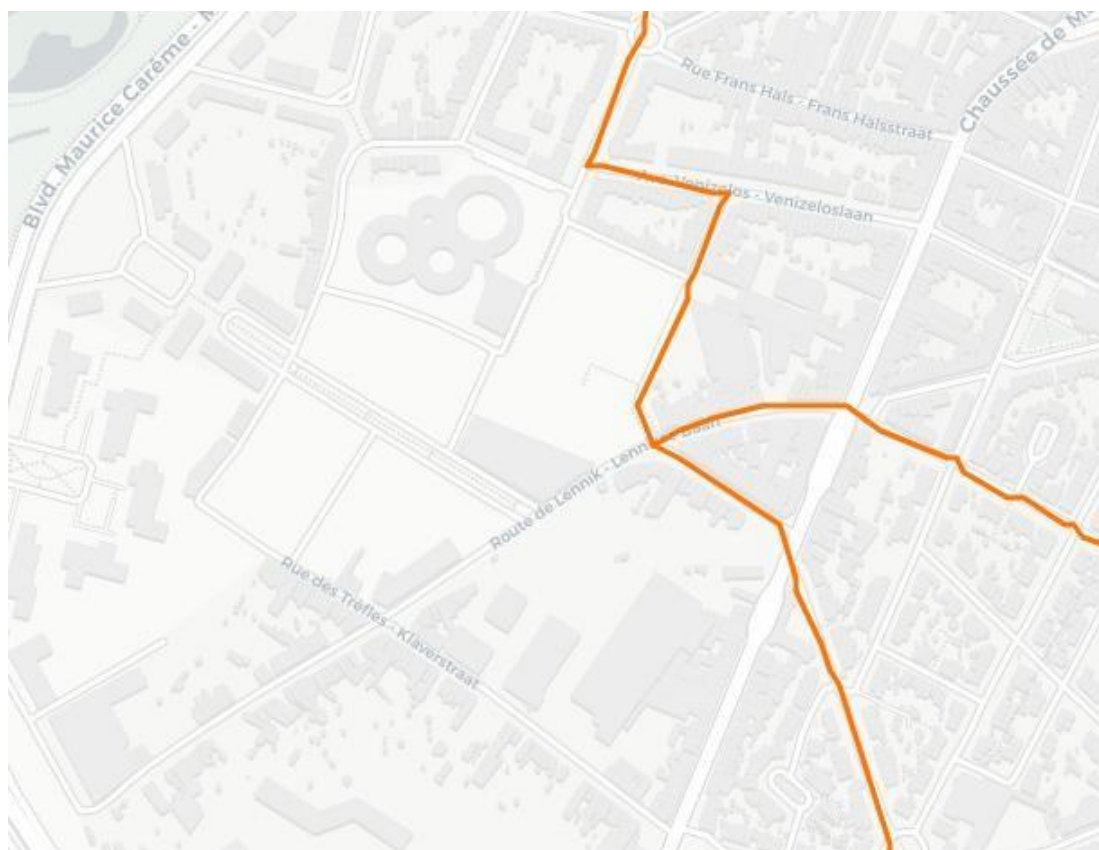


Figure 4-21 : Itinéraire cyclable régional C à hauteur du périmètre (Source : Bruxelles mobilité, 2019).

4.8.2 Adapter l'infrastructure et le bâti

Concernant l'implantation des commerces et services, nous renvoyons au § 4.1.1 (page 25).

En ce qui concerne les parkings à vélos, l'évaluation a permis de constater que des râteliers à vélos étaient installés le long de la liaison piétonne et qu'un parking à vélos de 93 places avait été prévu à hauteur de l'école. La recommandation d'aménager des emplacements à vélos à hauteur de la rue Pierre Schlosser reste par conséquent valable. L'aménagement de parkings à vélos dans les futurs immeubles à appartements, est couvert par la législation applicable (Règlement Régional d'Urbanisme).



Figure 4-22 : râteliers à vélos le long de la nouvelle liaison piétonne (Source : visite sur le terrain juin 2017).

Aucun itinéraire des transports en commun ne passe dans le périmètre. Comme De Lijn était toujours présente sur son site au moment de l'évaluation, l'accès des bus à ce site doit rester garanti, comme le prévoient les recommandations.

En matière de parking pour voitures, il a été constaté qu'un parking et un Kiss&Ride étaient prévus à hauteur de la nouvelle école. Les nouvelles routes disposent de places de parking clairement délimitées. Le stationnement de longue durée sur la rue est limité. Un nouveau parking n'a pas encore été aménagé à hauteur des terrains de sport. Celui-ci doit donc encore être aménagé. Le parking public sous la place centrale n'a pas encore pu être réalisé étant donné que De Lijn est toujours présent sur son site. Comme aucun programme commercial n'a été réalisé actuellement, et comme il est proposé au § 4.1.1 de prévoir un petit programme commercial qui se limite à des services de proximité qui en principe ne génèrent pas de trafic automobile, la réalisation d'un parking public n'est pas jugée nécessaire.



Figure 4-23 : Kiss&Ride à hauteur de la nouvelle école (Source : visite sur le terrain juin 2017).

En ce qui concerne la circulation dans le quartier, le RIE propose de limiter la vitesse à 30 km/h maximum dans tout le quartier. Cette recommandation a été mise en pratique mais aucune infrastructure n'a encore été prévue sur les routes existantes pour réduire la vitesse (comme des ralentisseurs et resserrements).

Les nouvelles habitations se trouvent principalement le long de la route de Lennik où, au moment de la visite sur le terrain, aucun trafic de transit n'était possible (en raison du chantier). En fonction des projets futurs, les recommandations du RIE doivent encore être mises en œuvre :

- Aménagement des routes locales en rues à sens unique, de sorte que la circulation interne s'effectue en boucle à sens unique ;
- Aménagement des «routes périphériques» à double sens.

Le RIE recommande également la mise en place d'aires de livraison (communes) pour les commerces. Comme il n'y a pas encore de commerces, ces zones n'ont pas encore été aménagées. Cette recommandation reste donc valable pour les projets futurs.

4.8.3 Permettre des alternatives à la voiture privée et développer des services à la mobilité

Les nouvelles habitations se trouvent à environ 1 km de la station Cambio la plus proche « Bizet » et à 400 m de la station Villo «La Roue». Il n'y a pas de services de vélos dans ou à proximité du quartier. Toutefois, un magasin de vélos est installé dans la rue des Trèfles. C'est pourquoi il est recommandé d'envisager l'aménagement d'une nouvelle station de voitures et vélos partagés. En l'occurrence, les nouveaux utilisateurs éventuels dans les environs du quartier doivent également être pris en compte (habitants du quartier «La Roue», logements (d'étudiants) au sud du périmètre). Par ailleurs, il est recommandé de prévoir une borne de réparation de vélos dans ou à proximité du périmètre.

5 Résumé des principales recommandations

Thème	Evaluation	Recommandation	Relation avec le PPAS
Environnement humain	Comme le dépôt de bus de De Lijn est toujours présent dans le périmètre, la place piétonne centrale et les activités commerciales prévues autour de cette place ne peuvent être réalisées actuellement.	Si le dépôt de bus est conservé, il est recommandé de prévoir un petit programme commercial (se limitant à des services de proximité) le long de la liaison piétonne, en particulier au niveau du carrefour de la rue Pierre Schlosser et de la route de Lennik.	Les zones en question peuvent déjà être affectées pour des commerces suivant les surfaces autorisées au maximum par le ou les plan (s) supérieur(s) en vigueur. Il faut vérifier si une adaptation du PPAS est souhaitable afin de prévoir du commerce en priorité.
	Le quartier se trouve près d'une future gare RER, d'où l'intérêt d'y intégrer de nouvelles entreprises et des activités commerciales.	Il est recommandé d'étudier un scénario dans lequel De Lijn reste présent dans le quartier à long terme. Il est recommandé de stimuler au maximum les fonctions générant de l'emploi.	Il faut vérifier si une adaptation du PPAS est nécessaire pour le scénario dans lequel De Lijn reste présent dans le quartier.
Développement spatial	Comme De Lijn est toujours présent dans le périmètre, plusieurs espaces structurants ne peuvent pas encore être réalisés, à savoir la place centrale et les liaisons piétonnes correspondantes entre la route de Lennik et la chaussée de Mons.	Trois alternatives sont proposées afin de compenser ces espaces structurants : <ul style="list-style-type: none"> • <u>Alternative 1 : examiner le réaménagement possible du site De Lijn.</u> En collaboration avec De Lijn, les possibilités de réaménagement de leur site peuvent être examinées afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et d'organiser les activités sur un site plus petit, de sorte que la liaison piétonne entre la route de Lennik et la chaussée de Mons puisse au moins être réalisée. Dans cette alternative, il n'est toutefois pas possible de finaliser l'îlot le long de la rue A. 	Les alternatives proposées sont conçues de manière à ce qu'elles ne nécessitent pas d'adaptation du PPAS. <ul style="list-style-type: none"> • Alternative 1 : La liaison peut être réalisée dans l'affectation «zones de voirie et d'espace public non structurant». • Alternative 2 : Celle-ci est possible dans les affectations «zones de voirie et d'espace public non structurant» et «zones d'équipements d'intérêt collectif pour infrastructures de sports et d'activités de loisir en plein air».

Thème	Evaluation	Recommandation	Relation avec le PPAS
		<p>Pierrard et de développer des activités commerciales le long de la liaison piétonne.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Alternative 2 : réaménagement de la rue A. Pierrard + côté sud des terrains de sport</u> Cette alternative part du maintien du site de De Lijn dans sa forme actuelle et prévoit la liaison piétonne le long de la rue A. Pierrard qui doit être réaménagée à cet effet. À hauteur des terrains de sport, il s'agit de la liaison piétonne au nord de la maison de repos qui a déjà été prévue dans le plan. Celle-ci peut éventuellement être élargie conformément à l'affectation «zones d'équipements d'intérêt collectif pour infrastructures de sports et d'activités de loisir en plein air». Cette alternative offre également l'opportunité de conserver et/ou de compenser les arbres à haute tige à hauteur de la liaison piétonne élargie. La liaison piétonne sera alors reliée aux terrains de sport et autres fonctions publiques (école), ce qui peut remplacer la connexion prévue avec les activités commerciales. • <u>Alternative 3 : aménager les zones résiduelles comme aire de jeu ou petite place.</u> Cette alternative comprend l'aménagement de zones résiduelles existantes, comme la parcelle triangulaire située à l'angle de la route de Lennik et de la nouvelle route, comme aire de jeu ou petite place. 	<p>L'avantage est le fait qu'après la réalisation de l'axe au niveau du site de De Lijn, l'axe le long de la rue Alex Pierrard et les terrains de sport continuent à fonctionner au sein du réseau des espaces publics.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alternative 3 : Ceci peut être réalisé dans l'affectation «zones de voirie et d'espace public non structurant». Ceci également continue à fonctionner après la réalisation de l'axe au niveau de De Lijn.

Thème	Evaluation	Recommandation	Relation avec le PPAS
Environnement physique	Pendant la visite de terrain pour l'évaluation, on a constaté des nuisances dues à la poussière. L'inventaire de l'état du sol révèle qu'une pollution du sol a été constaté au niveau d'un certain nombre de terrains à bâtir.	Il est recommandé d'accorder suffisamment d'attention aux mesures visant à éviter les nuisances dues à la poussière pendant les chantiers (en cours et à venir). Ces mesures doivent être imposées et contrôlées. Les risques possibles de ces nuisances dues à la poussière en relation avec la pollution constatée doivent être identifiés et évités en concertation avec Bruxelles Environnement et la commune (car délivre les autorisations «chantier»).	
Développement de la nature	<p>Vu qu'au moment de l'élaboration du PPAS, le périmètre était en grande partie non bâti, plusieurs éléments verts disparaissent dans le périmètre. Ceux-ci sont partiellement compensés par de nouveaux éléments verts (arbres et haies au niveau de la nouvelle voirie, nouvelles plantations et jardins potagers à hauteur de la nouvelle école).</p> <p>Le coefficient de biotope par surface est passé d'environ 0,60 à environ 0,49. Le coefficient de biotope par surface de 0,57, calculé sur la base du RIE, n'est pas atteint pour le moment.</p>	<p>Les recommandations suivantes sont faites afin de compenser la disparition des zones vertes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • exiger pour les nouveaux bâtiments un coefficient de biotope par surface d'au moins 0,6 ; • dans le cadre de projets futurs centrés sur le périmètre, encourager la plantation d'arbres et de buissons ; • conserver des arbres à haute tige à proximité des terrains de sport ; • prévoir la plantation d'arbres à haute tige et de buissons indigènes sur le parking en bordure des terrains de sport, des zones de stationnement et aux abords de la nouvelle école ; • Aménager 2 zones supplémentaires de jardins potagers ; • Consulter un expert afin d'aménager les zones vertes ; 	Des jardins potagers dans l'affectation «zones pour cours et jardins avec des jardins potagers ou jardins collectifs»

Thème	Evaluation	Recommandation	Relation avec le PPAS
Cycle de l'eau	<p>Lors de l'établissement du PPAS, un bassin d'orage à l'air libre a été proposé à l'ouest du périmètre. Ce bassin n'avait cependant pas encore pu être construit au moment de l'évaluation.</p> <p>C'est pourquoi la possibilité du raccordement de l'évacuation des eaux pluviales de l'ensemble de la zone au Neerpedebeeck en pertuis a été étudiée, alors que le RIE avait indiqué que ce n'était pas souhaitable en raison du débit supplémentaire important qui pourrait entraîner plus de risques d'inondation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Planter des espèces indigènes. <p>Il sera nécessaire d'installer un bassin d'orage à l'intérieur du périmètre pour recueillir les eaux pluviales avant leur déversement dans le Neerpedebeeck. Ce bassin peut être souterrain s'il n'est pas possible de libérer assez d'espace pour installer un bassin à l'air libre.</p> <p>Pour les projets individuels, il est recommandé aussi de miser autant que possible sur l'infiltration, l'utilisation d'eaux pluviales et le ralentissement de l'évacuation des eaux pluviales vers les égouts (débit de déversement maximal de 5 l/s.ha).</p> <p>En ce qui concerne la gestion de l'eau, il est recommandé de prévoir un bassin d'orage et tampon pour le quartier.</p> <p>Il est également conseillé de consulter le facilitateur eau de Bruxelles Environnement pour chaque projet concret, d'aménager les accès pour les voitures et les piétons dans les zones de recul en revêtement semi-perméable au lieu d'un revêtement imperméable et de prévoir dans la mesure du possible des dispositifs paysagers de gestion d'eau de pluie dans le cadre de nouveaux projets immobiliers en intégrant le principe général «récupération- rétention – évacuation».</p>	<p>Actuellement le PPAS ne comprend pas de directives concernant les eaux pluviales sauf l'obligation de collecter les eaux pluviales des arrières bâtisses sur les parcelles privées. Le PPAS peut inclure des mesures qui signifient un resserrement vis-à-vis du Règlement régional d'urbanisme.</p> <p>Actuellement le PPAS ne comprend pas de réglementation en fonction de la gestion de l'eau pour les zones communes et collectives. Le PPAS peut incorporer de l'espace pour l'infiltration et rétention des eaux pluviales en tant qu'affectation possible.</p>

Thème	Evaluation	Recommandation	Relation avec le PPAS
Matériaux	<p>Pour l'utilisation de terres excavées, le code de bonnes pratiques en matière d'utilisation de terres de comblement et de remblais est d'application</p> <p>A noter la présence de terres polluées dans le périmètre qui ne peuvent pas simplement être utilisées sur un autre terrain.</p> <p>Il n'y a pas de point de compostage collectif ni de bulles à verre présents dans le quartier.</p>	<p>Il est recommandé de prévoir un point de compostage collectif (par exemple à hauteur des jardins potagers) ainsi que d'établir un plan pour sa gestion et son suivi.</p> <p>De plus il est recommandé de prévoir des bulles à verre au niveau de l'entrée de l'école, de la place centrale ou au parking près des terrains de sport.</p>	
Energie	<p>Les nouveaux bâtiments ont été construits conformément au PPAS.</p> <p>Actuellement, il n'y a pas encore d'installation centrale.</p>	<p>Les recommandations du RIE de lutter contre les pertes d'énergie par des constructions suffisamment compactes et en privilégiant les mitoyennetés, restent d'application.</p> <p>Pour l'élaboration concrète de ces mesures, il est recommandé de consulter le facilitateur Bâtiment Durable de Bruxelles Environnement pour de futurs projets.</p> <p>La recommandation de prévoir une chaufferie centrale reste d'application.</p>	
Mobilité	<p>En ce qui concerne les parkings à vélos, l'évaluation a permis de constater que des râteliers à vélos étaient installés le long de la liaison piétonne et qu'un parking à vélos avait été prévu à hauteur de l'école.</p>	<p>Les recommandations suivantes sont présentées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager des emplacements à vélos à hauteur de la rue Pierre Schlosser • Examiner l'aménagement d'une nouvelle station de voitures et vélos partagés. En 	<p>Actuellement le PPAS ne prévoit pas de directives spécifiques en fonction des voitures partagées. Ceci peut être repris si cela se révèle nécessaire (limiter le nombre d'emplacements de parking en prévoyant une voiture partagée).</p>

Thème	Evaluation	Recommandation	Relation avec le PPAS
	<p>Les nouvelles habitations se trouvent à environ 1 km de la station Cambio la plus proche «Bizet» et à 400 m de la station Villo «La Roue». Il n’y a pas de services de vélos dans ou à proximité du quartier. Toutefois, un magasin de vélos est installé dans la rue des Trèfles.</p>	<p>l’occurrence, les nouveaux utilisateurs éventuels dans les environs du quartier doivent également être pris en compte (habitants du quartier «La Roue», logements (d’étudiants) au sud du périmètre).</p> <ul style="list-style-type: none">• prévoir une borne de réparation de vélos dans ou à proximité du périmètre	

6 Conclusion

L'exécution de l'évaluation du Plan particulier d'Affectation du Sol du « Quartier des Trèfles » au moyen du baromètre Quartiers Durables (version test – version 2016) établi par Bruxelles Environnement permet de tirer les conclusions suivantes.

En ce qui concerne la méthodologie

La version choisie du baromètre Quartiers Durables au niveau du plan est utilisée comme instrument pour évaluer les incidences sur l'environnement d'un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) dans le cadre des objectifs fixés. L'instrument permet d'évaluer l'effet global des projets déjà réalisés dans le périmètre du plan et de vérifier si le niveau d'ambition souhaité est atteint. Des mesures visant à améliorer les futurs projets peuvent également être présentées. Il est important de pouvoir retrouver suffisamment d'informations dans le RIE qui a été établi au moment de l'élaboration du PPAS de manière à pouvoir visualiser la situation de référence au moment de l'élaboration du plan. C'est la seule manière de déterminer le niveau d'ambition initial pour les différents indicateurs. Il est dès lors recommandé de prévoir l'utilisation de l'instrument dès l'établissement du plan d'affectation du sol afin qu'un niveau d'ambition puisse également être déterminé à ce moment pour les différents indicateurs. En outre, l'instrument permet moins facilement d'indiquer une éventuelle nécessité d'adaptation du PPAS. En effet, les modifications apportées aux visions stratégiques ne sont contenues que de manière implicite dans l'instrument, de sorte qu'elles s'expriment moins bien. Il y a un certain nombre d'indicateurs qui tendraient à examiner une modification du PPAS.

En ce qui concerne le Plan particulier d'Affectation du Sol « Quartier des Trèfles »

Les incidences environnementales telles que prévues dans le RIE établi lors de l'élaboration du PPAS Quartier des Trèfles ont été évaluées en fonction des indicateurs figurant dans le baromètre des Quartiers Durables. Des recommandations ont été formulées lorsque l'évaluation a révélé que le niveau d'ambition visé n'avait pas (encore) été atteint pour un indicateur déterminé. Si nécessaire, le contexte modifié sur le terrain a été décrit et de nouvelles recommandations ont été formulées à ce sujet. Les principales recommandations sont énumérées ci-dessous.

Comme le dépôt de bus de De Lijn est toujours présent dans le périmètre, l'un des principaux objectifs du PPAS ne peut être réalisé, à savoir une place centrale et un axe piétonnier entre la chaussée de Mons et la rue Delwart. Par ailleurs, le contexte a également été adapté en ce sens que le quartier se trouve à proximité d'une future gare RER, d'où l'intérêt de l'intégration de nouvelles entreprises et activités commerciales. À cet égard, il est donc recommandé d'étudier un scénario dans lequel De Lijn restera présent dans le quartier et de vérifier si une adaptation éventuelle du PPAS est nécessaire à cet effet. L'évaluation réalisée est basée sur le maintien du PPAS dans sa forme actuelle et formule déjà plusieurs recommandations. Par conséquent, ces recommandations peuvent être réalisées en tenant compte des prescriptions actuelles.

- Comme la place n'est pas encore prévue, les activités commerciales ne peuvent pas non plus y être réalisées. Il est donc recommandé de prévoir un petit programme commercial le long de la liaison piétonne. Ce programme doit se limiter aux services de proximité, en particulier au niveau du carrefour de la rue Pierre Schlosser et de la route de Lennik.
- Par ailleurs, plusieurs espaces structurants ne peuvent pas encore être réalisés de ce fait, à savoir la place centrale et les liaisons piétonnes correspondantes entre la route de Lennik et la chaussée de Mons. Trois alternatives sont donc proposées pour compenser ces espaces structurants à un autre endroit du périmètre.
 - Alternative 1 : examiner le réaménagement possible du site De Lijn
En collaboration avec De Lijn, les possibilités de réaménagement de leur site peuvent être examinées afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et d'organiser les activités sur un site plus petit, de sorte que la liaison piétonne entre la route de Lennik et la chaussée de Mons puisse au moins être réalisée. Dans cette alternative, il n'est toutefois pas possible de finaliser l'îlot le long de la rue A. Pierrard et de développer des activités commerciales le long de la liaison piétonne.

- Alternative 2 : réaménagement de la rue A. Pierrard + côté sud des terrains de sport
 Cette alternative part du maintien du site de De Lijn dans sa forme actuelle et prévoit la liaison piétonne le long de la rue A. Pierrard qui doit être réaménagée à cet effet. À hauteur des terrains de sport, il s'agit de la liaison piétonne au nord de la maison de repos qui a déjà été prévue dans le plan. Celle-ci peut éventuellement être élargie conformément à l'affectation « zones d'équipements d'intérêt collectif pour infrastructures de sports et d'activités de loisir en plein air ». Cette alternative offre également l'opportunité de conserver et/ou de compenser les arbres à haute tige à hauteur de la liaison piétonne élargie. La liaison piétonne sera alors reliée aux terrains de sport et autres fonctions publiques (école), ce qui peut remplacer la connexion prévue avec les activités commerciales.
- Alternative 3 : aménager les zones résiduelles en plaine de jeux ou petite place
 Cette alternative comprend l'aménagement de zones résiduelles existantes, comme la parcelle triangulaire située à l'angle de la route de Lennik et de la nouvelle route, comme aire de jeu ou petite place.

En ce qui concerne l'eau, lors de l'élaboration du PPAS, un bassin tampon à l'air libre a été proposé à l'ouest du périmètre pour y raccorder l'évacuation des eaux pluviales du nouveau quartier. Ce bassin n'avait cependant pas encore pu être construit au moment de l'évaluation. C'est pourquoi la possibilité du raccordement de l'évacuation des eaux pluviales de l'ensemble de la zone au Neerpedebeek en pertuis a été étudiée, alors que le RIE avait indiqué que ce n'était pas souhaitable en raison du débit supplémentaire important qui pourrait entraîner plus de risques d'inondation. Il sera par conséquent nécessaire d'installer un bassin tampon d'orage à l'intérieur du périmètre pour recueillir les eaux pluviales avant leur déversement dans le Neerpedebeek. Ce bassin peut être souterrain s'il n'est pas possible de libérer assez d'espace pour installer un bassin à l'air libre. Pour les projets individuels, il est recommandé aussi de miser autant que possible sur l'infiltration, l'utilisation d'eaux pluviales et le ralentissement de l'évacuation des eaux pluviales vers les égouts (débit de déversement maximal de 5 l/s.ha). Un bassin tampon et d'orage central pour le quartier est également recommandé en matière de gestion de l'eau. La consultation du facilitateur eau et du facilitateur Bâtiments Durables de Bruxelles Environnement pour chaque projet concret est conseillée également.

En outre, différentes recommandations sont encore formulées afin d'atteindre et/ou de relever les niveaux d'ambition relatifs au milieu physique, à la nature, à l'eau et à l'énergie :

- prendre des mesures pour éviter les nuisances dues à la poussière pendant les chantiers (en cours et à venir) ;
- imposer un coefficient de biotope par surface d'au moins 0,6 pour les projets futurs ;
- encourager la plantation d'arbres et de buissons dans le cadre de projets futurs centrés sur le périmètre ;
- conserver des arbres à haute tige à proximité des terrains de sport ;
- prévoir la plantation d'arbres à haute tige et de buissons indigènes sur le parking en bordure des terrains de sport, des zones de stationnement et aux abords de la nouvelle école ;
- aménager 2 zones supplémentaires de jardins potagers ;
- consulter un expert pour aménager les espaces verts ;
- planter des espèces indigènes ;
- aménager les accès pour les piétons et voitures dans les zones de recul en revêtement semi-perméable au lieu d'un revêtement imperméable ;
- prévoir autant que possible des dispositifs paysagers de gestion d'eau de pluie dans le cadre de nouveaux projets immobiliers en intégrant le principe général «récupération- rétention – évacuation»;
- prévoir une chaufferie centrale.

En matière de mobilité, les recommandations suivantes sont encore d'application :

- aménagement d'emplacements de vélos dans la rue Pierre Schlosser ;
- étudier l'aménagement d'une nouvelle station de voitures et vélos partagés ; en l'occurrence, les nouveaux utilisateurs éventuels dans les environs du quartier doivent également être pris en compte (habitants du quartier «La Roue», logements (d'étudiants) au sud du périmètre) ;
- prévoir une borne de réparation de vélos dans ou à proximité du périmètre.

PARTIE 2 ANNEXES

- ANNEXE 1 SITUATION EXISTANTE DE FAIT AU MOMENT DE L'ELABORATION DU PPAS**
- ANNEXE 2 SITUATION EXISTANTE DE FAIT ET DE DROIT AU MOMENT DE L'EVALUATION**
- ANNEXE 3 BAROMETRE QUARTIERS DURABLES POUR LE PPAS « QUARTIER DES TREFLES »**
- ANNEXE 4 INFO-FICHE « ESPECES VEGETALES INDIGENES ET CONSEILLEES »**
- ANNEXE 5 GLOSSAIRE**

Annexe 1 Situation existante de fait au moment de l'élaboration du PPAS

Carte 2 : Localisation – périmètre d'étude/photo aérienne

Cartes 3a et 3b : situation existante de fait

Annexe 2 Situation existante de fait et de droit au moment de l'évaluation

Orthophotoplan 2017

Situation existante de droit 2017

Annexe 3 Baromètre Quartiers Durables pour le PPAS « Quartier des Trèfles »

Un glossaire attaché au baromètre est repris en Annexe 5.

Annexe 4 Info-fiche « Espèces végétales indigènes et conseillées »

Annexe 5 Glossaire

B

Barrière urbaine

Barrière physique créant un effet de coupure, allongeant les cheminements et empêchant la continuité des parcours en modes actifs.

Exemples : voies de chemin de fer, voie d'eau, îlot très large, ...

C

Charte de Quartier Durable

Contrat d'objectifs entre plusieurs partenaires. Elle permet d'imposer des objectifs de performances dans les contrats de cession de terrain et aussi d'intégrer des objectifs de performance dans les cahiers des charges. Cette charte doit être donnée à tous les partenaires et constitue le socle de culture commune.

Coefficient de biotope par surface

Le coefficient de biotope par surface est le rapport sur tout le terrain entre les surfaces écoaménageables et la superficie totale du terrain.

Le mode de calcul de ce coefficient est défini par la formule suivante :

$\sum (\text{surfaces éco-aménageables} \times \text{facteur de pondération respectif}) \geq \text{superficie du terrain} \times \text{coefficient de biotope}$. Les types de surfaces écoaménageables ainsi que leur facteur de pondération sont identifiés dans le tableau ci-dessous :

TYPE DE SURFACE	FACTEUR DE PONDÉRATION	DESCRIPTION
Surface imperméable	0,0	La surface ne laisse passer ni l'air, ni l'eau. Aucune végétation. Ex. : béton, asphalte, aménagement avec sous-sol imperméable.
Surface partiellement imperméable	0,3	La surface laisse passer l'eau et l'air. Aucune végétation. Ex. : klinkers, dalles de mosaïque, dalles avec sous-couche de sable ou de gravier.
Surface semi-ouverte	0,5	La surface laisse passer l'eau et l'air. Infiltration possible. Végétation présente. Ex. : gravier couvert d'herbe, dalles gazon, etc.
Surface avec végétation sur couche de substrat fine	0,5	Surface avec végétation (extensive) sur les façades, constructions souterraines ou toits plats avec une couche de substrat de moins de 20 cm.
Surface avec végétation sur couche de substrat épaisse	0,7	Surface avec végétation (intensive) sur les constructions souterraines ou toits plats avec une couche de substrat de plus de 20 cm.
Surface avec végétation en pleine terre	0,8	Végétation en pleine terre (ex. : pelouse)
Surface avec végétation variée en pleine terre	1,0	Végétation en pleine terre avec une diversité biologique importante (ex. : arbres, buissons, prairies fleuries, étangs, etc.).
Façades vertes (hauteur min. d'1,80 m)	0,4	Végétation intensive (couvrant > 50 %) sur ou le long de façades, murs de jardin, etc. (surface sur le plan vertical).

Comité de pilotage Voir Structure de coordination

Compacité

La compacité d'un quartier peut-être mesurée via l'indice P/S. Il permet d'estimer le nombre moyen d'étages que présentent les constructions, puisqu'il rapporte la surface totale de plancher brute (P) sur la superficie d'emprise au sol des bâtiments (S). Optimiser ce rapport permet de libérer de la surface au sol pour des espaces ouverts, mais aussi une meilleure performance énergétique.

Coordinateur de projet

Nommé par le comité de pilotage, il est responsable du suivi des engagements techniques, financiers et juridiques.

E

Équipe de projet multidisciplinaire

Équipes de projets constituées de différents types d'experts intervenant à différents stades du projet (diagnostic, masterplan, conception, travaux, ...)

Exemples de spécialités : Architecture, urbanisme, paysage, vitalité sociale, participation citoyenne, économie (sociale, circulaire, résiliente...), microclimat, acoustique, hydrologie, écologie, matériaux, performance énergétique, mobilité, analyse financière, ...

Espace ouvert structurant

Espaces non bâtis, tant verts que minéralisés, tant publics que privés, permettant une meilleure compréhension du quartier (lisibilité), de ses espaces publics et de la hiérarchie entre ces espaces et les voiries et entre espace public ou plus privé.

Exemples : développement de perspectives et de vues ouvertes, identification de points de repères, mise en valeur du patrimoine (bâti ou non) par l'éclairage, mise en place d'éléments ponctuant les parcours (végétation, art,...), choix des matériaux, leur couleur, leur agencement et le type de pose, choix du mobilier urbain,....

Espaces extérieurs partagés

Espaces extérieurs, verts ou non, publics ou semi-privés, ouverts ou non aux quartiers alentours.

Exemples : Jardins/cours partagé(e)s, espaces destinés à l'agriculture collective (non-professionnelle), à l'élevage collectif,...

Espaces extérieurs transformables

Solutions qui permettent dès la conception du projet, de moduler physiquement les espaces selon les fonctions désirées/nécessaires en fonction de l'évolution des usages et des besoins. Une attention particulière est donnée à l'emplacement, l'accessibilité, etc.

F

Façade calme

Façade dont le Lden est inférieur de 20 dB(A) à celui de la façade la plus exposée.

Fonctions écosystémiques

Services naturellement rendus par les écosystèmes. Un écosystème de qualité sera plus performant et pourra rendre plus de services.

Exemples : services récréatifs, bien être, productifs, qualité des eaux, lutte contre les îlots de chaleur, ...

G

Gestion différenciée

Façon de gérer les espaces verts en milieu urbain qui consiste à ne pas appliquer à tous les espaces la même intensité ni la même nature de soins, mais bien les adapter aux caractéristiques et fonctions de ces espaces.

Exemples : Fauche tardive, pré fleuris, tonte différenciée, paillage, parterres de vivaces, haies diversifiées, ...

Gestion par typologie d'espace vert Voir Gestion différenciée

I

Indigène

Une espèce végétale est indigène en Belgique si la Belgique se situe dans la zone de diffusion naturelle de l'espèce.

L

Logements sociaux

Logements fournis dans le cadre d'une politique sociale, permettant l'accès à un logement dont le loyer est calculé sur base des revenus.

M

Maillage actif

Maillage piétonnier, maillage cyclable. Trottoirs, pistes cyclables, promenades, chemins, sentiers, passages empruntés par les modes actifs.

Maillage bleu

Trame bleue du réseau écologique bruxellois. Il comprend les eaux de surface et le cycle de l'eau en général.

Maillage vert

Trame verte du réseau écologique bruxellois. Il comprend les espaces verts et continuités vertes.

Maitre d'ouvrage

Personne (morale, privée ou publique) pour le compte de laquelle sont réalisés les ouvrages de bâtiment ou d'infrastructure.

N

Noyau commercial de proximité

Petite zone de centralité offrant les services de plusieurs commerces de proximité (ex : pharmacie, boulangerie, épicerie, librairie...). Il peut être situé dans ou hors du quartier.

P

Participation

Le degré de participation se définit sur une échelle de 5 : l'information, la sensibilisation (formation), la consultation, la concertation, la coproduction. Les parties prenantes comprennent les habitants et usagers (présents et futurs), les investisseurs, les institutions, les entreprises et les associations.

Parties prenantes

Acteur activement ou passivement concerné par le projet, dont les intérêts peuvent être affectés positivement ou négativement par sa réalisation ou non réalisation.

Elles sont de trois types : les parties prenantes techniques (bureaux d'études, promoteur immobilier, financier...), les parties prenantes institutionnelles (maitre d'ouvrage, institutions publiques), les parties prenantes locales (institutions privées, associations locales, futurs utilisateurs du site).

Périmètre d'étude

(Aussi périmètre d'observation) Périmètre élargi par rapport au périmètre opérationnel, permettant de remettre en contexte le quartier étudié. Ce périmètre est à définir en fonction du projet, par exemple sur base des secteurs statistiques ou quartiers du monitoring.

Périmètre opérationnel

Périmètre de l'intervention, défini par le maitre d'ouvrage

Pertes de transmission

Les pertes par transmission reprennent toutes les pertes de chaleur à travers les éléments séparatifs entre le bâtiment et l'environnement extérieur, le sol et des structures voisines non chauffées.

Pollution des sols

Lorsque le site contient une ou plusieurs parcelle(s) en catégorie 0, ou même parfois des parcelles hors inventaire, le sol peut présenter une mauvaise qualité. Il est essentiel de répondre au moins à la question « y a-t-il une pollution ou non? » pour éviter de coûteuses surprises.

R

Réseau écologique

Réseau visant une protection des zones centrales et un renforcement des zones de développement afin d'assurer un meilleur accueil de la nature à Bruxelles. Les zones de liaison établissent des corridors écologiques entre les zones centrales et de développement.

Ressources économiques et sociales

Acteur économique ou social clé, tel que association sans but lucratif, coopérative, guichet d'entreprise local, maison de l'emploi, entreprises travaillant en insertion socio-professionnelle, acteurs publics, PME, etc., possédant des savoir-faire dans divers domaines d'activités (production, service, artisanat, industriel, restauration, secteur bancaire, création de bijoux, production de bois, ...), avec des surfaces dédiées existantes ou prévues au sein du quartier et ses alentours.

S

Spécialisation du réseau

Hiérarchisation des voiries en fonction de leur typologie et du type de fonctions qu'elles desservent.

Stratégie de développement territorial

Choix stratégiques en matière de développement économique basés sur le diagnostic, les forces/faiblesses et opportunités/menaces du territoire ainsi que les ressources mobilisables. Une bonne stratégie s'appuie sur une sélection d'acteurs dynamiques, repose sur des données concrètes, répond à des attentes du territoire et s'articule avec la stratégie globale de la commune/région. Elle aboutit sur un programme d'actions décidé de manière commune entre les acteurs.

Structure de coordination

(Aussi Comité de pilotage) Elle définit les orientations du projet, orchestre sa mise en œuvre et valide les différentes étapes. Elle associe souvent le maître d'ouvrage et les institutions publiques parties prenantes du projet.

Surface active

Surface d'un espace pondérée par le coefficient de ruissellement du revêtement pour une pluie courante. La surface active correspond donc à la surface effective qui génère un ruissellement et informe donc sur l'imperméabilité d'une surface.

T

Typologie d'espace vert

Types de milieux semi-naturels.

Exemples : zone de fauchage tardif ou de prairie fleurie, haie d'espèces mélangées, zone humide ou plan d'eau temporaire ou non, pelouse, ...

V

Vitalité sociale

Ressources non monétaires des quartiers et leurs impacts sur la satisfaction et le bien-être des habitants.

Z

Zone de confort acoustique

Quartiers d'habitation exposés à un niveau sonore inférieur à un Lden de 55 dB(A) et présentant une faible densité d'activités génératrices de nuisances sonores (industries, transports, Horeca, commerces, soirées, commissariats ou caserne de pompiers) ou espaces verts de plus de 1ha où le niveau de bruit des transports terrestres est inférieur à un Lden de 55 dB(A) sur au moins 50% de leur superficie ou longueur.

Zone de trafic apaisé

Zone munie d'aménagements visant à limiter la vitesse de circulation des véhicules dans un objectif de cohabitation des usages. Ce sont par exemple des zones 30, des zones de rencontres, ou des espaces partagés.