

Région De Bruxelles-Capitale  
**COMMUNE D'ANDERLECHT**



*Rapport sur les Incidences Environnementales  
du PPAS "Quartier des Trèfles"*

*PARTIE 3: Résumé Non Technique*

Vu et adopté provisoirement par le Conseil Communal en séance du: 29/03/2012  
Gezien en voorloopig aangenomen door de Gemeenteraad in zitting van:

Par ordonnance: Le Secrétaire communal: J. VERHULST Le Bourgmestre: G. VAN GOIDSENHOVEN  
Op last: De Gemeentesecretaris: De Burgemeester:

Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent plan a été déposé à l'examen public à la maison communale  
Het College van burgemeester en schepen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd  
du / van 01/06/2012 au / tot 30/06/2012

Par ordonnance: Le Secrétaire communal: J. VERHULST L'Echevine: A.-M. VANPEVENAGE  
Op last: De Gemeentesecretaris: De Schepen:

Vu et adopté définitivement par le Conseil Communal en séance du: 22/11/2012  
Gezien en definitief aangenomen door de Gemeenteraad in zitting van:

Par ordonnance: Le Secrétaire communal: J. VERHULST Le Bourgmestre: G. VAN GOIDSENHOVEN  
Op last: De Gemeentesecretaris: De Burgemeester:

Vu pour être annexé à l'Arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du :  
Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijk Regering van :

Le Ministre-Président : C. PICQUE  
De Minister-Voorzitter :

dressé, ce 12/02/2012 par:  
B. CLERBAUX & E. PINON

Chaussée de La Hulpe, 177 bte 5 - 1170 BRUXELLES  
Tél : 02 / 639.63.00. - Fax : 02 / 640.19.90.  
Auteur de projet agréé: Bruno CLERBAUX







**RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES  
DE L'AVANT-PROJET DE PPAS  
« QUARTIER DES TRÈFLES »  
RAPPORT FINAL**



***Partie 3***  
***Résumé non technique***

## Table des matières

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. QU'EST-CE QU'UN PLAN PARTICULIER D'AMÉNAGEMENT DU SOL (EN ABRÉGÉ "PPAS") ? .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. QUE CONTIENT UN PPAS ? .....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. COMMENT EST-IL ÉLABORÉ? POURQUOI ET À QUEL STADE FAUT-IL UN RAPPORT D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES?.....</b>	<b>5</b>
<b>1.4. QU'EST-CE QU'UN RAPPORT D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (EN ABRÉGÉ "RIE") ? .....</b>	<b>6</b>
1.4.1. <i>Qui élabore et qui paie le RIE ? .....</i>	<i>6</i>
1.4.2. <i>Quelles sont les conséquences du RIE pour le projet analysé ? .....</i>	<i>6</i>
<i>Quel est son contenu ? Qui contrôle sa qualité ? .....</i>	<i>7</i>
<b>1.5. QUEL EST LE RÔLE DU PRÉSENT RÉSUMÉ NON TECHNIQUE? QUELLES SONT SES LIMITES ? .....</b>	<b>8</b>
<b>1.6. SYNTHÈSE DES ACTEURS ET DOCUMENTS DE L'ETUDE.....</b>	<b>8</b>
<b>2. PRESENTATION DU PROJET DE PPAS QUARTIER DES TRÈFLES .....</b>	<b>9</b>
<b>2.1. LOCALISATION .....</b>	<b>9</b>
<b>2.2. TOPOGRAPHIE.....</b>	<b>10</b>
<b>2.3. DIMENSIONS.....</b>	<b>10</b>
<b>2.4. GRANDES CARACTÉRISTIQUES D'OCCUPATION DU SOL .....</b>	<b>10</b>
<b>2.5. PHILOSOPHIE INITIALE DU PPAS QUARTIER DES TRÈFLES .....</b>	<b>11</b>
<b>2.6. PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS PROGRAMMES.....</b>	<b>14</b>
2.6.1. <i>Evolution du programme en cours de procédure .....</i>	<i>14</i>
2.6.2. <i>Programme minimaliste et maximaliste .....</i>	<i>16</i>
2.6.3. <i>Philosophie du PPAS (2011).....</i>	<i>17</i>
<b>3. MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE PPAS : ENJEUX, INCIDENCES ET RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>18</b>
<b>3.1. DOMAINE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL.....</b>	<b>18</b>
3.1.1. <i>Enjeux .....</i>	<i>18</i>
3.1.2. <i>Incidences du projet de PPAS .....</i>	<i>18</i>
3.1.3. <i>Recommandations .....</i>	<i>21</i>
<b>3.2. URBANISME ET PATRIMOINE .....</b>	<b>22</b>
3.2.1. <i>Enjeux .....</i>	<i>22</i>
3.2.2. <i>Incidences du projet de PPAS .....</i>	<i>22</i>
3.2.3. <i>Recommandations .....</i>	<i>27</i>
<b>3.3. MOBILITÉ .....</b>	<b>28</b>
3.3.1. <i>Enjeux .....</i>	<i>28</i>
3.3.2. <i>Incidences du projet de PPAS .....</i>	<i>28</i>
3.3.3. <i>Recommandations .....</i>	<i>33</i>
<b>3.4. ACOUSTIQUE ET VIBRATIONS .....</b>	<b>35</b>
3.4.1. <i>Enjeux .....</i>	<i>35</i>
3.4.2. <i>Incidences du projet de PPAS .....</i>	<i>35</i>
3.4.3. <i>Recommandations .....</i>	<i>36</i>
<b>3.5. MICROCLIMAT .....</b>	<b>38</b>

3.5.1.	<i>Enjeux</i> .....	38
3.5.2.	<i>Incidences du projet de PPAS</i> .....	38
3.5.3.	<i>Recommandations</i> .....	39
<b>3.6.</b>	<b>SOL, SOUS-SOL ET EAUX SOUTERRAINES</b> .....	<b>40</b>
3.6.1.	<i>Enjeux</i> .....	40
3.6.2.	<i>Incidences du projet de PPAS</i> .....	40
3.6.3.	<i>Recommandations</i> .....	41
<b>3.7.</b>	<b>EAUX USEES ET PLUVIALES</b> .....	<b>42</b>
3.7.1.	<i>Enjeux</i> .....	42
3.7.2.	<i>Incidences du projet de PPAS</i> .....	42
3.7.3.	<i>Recommandations</i> .....	44
<b>3.8.</b>	<b>FAUNE ET FLORE</b> .....	<b>46</b>
3.8.1.	<i>Enjeux</i> .....	46
3.8.2.	<i>Incidences du projet de PPAS</i> .....	46
3.8.3.	<i>Recommandations</i> .....	47
<b>3.9.</b>	<b>ENERGIE</b> .....	<b>48</b>
3.9.1.	<i>Enjeux</i> .....	48
3.9.2.	<i>Incidences du projet de PPAS</i> .....	48
3.9.3.	<i>Recommandations</i> .....	49
<b>3.10.</b>	<b>DÉCHETS</b> .....	<b>51</b>
3.10.1.	<i>Enjeux</i> .....	51
3.10.2.	<i>Incidences du projet de PPAS</i> .....	51
3.10.3.	<i>Recommandations</i> .....	52
<b>3.11.</b>	<b>QUALITÉ DE L’AIR</b> .....	<b>53</b>
3.11.1.	<i>Enjeux</i> .....	53
3.11.2.	<i>Incidences du projet de PPAS</i> .....	53
3.11.3.	<i>Recommandations</i> .....	53
<b>3.12.</b>	<b>ÊTRE HUMAIN</b> .....	<b>54</b>
3.12.1.	<i>Enjeux</i> .....	54
3.12.2.	<i>Incidences du projet de PPAS</i> .....	54
3.12.3.	<i>Recommandations</i> .....	55

# 1. PREAMBULE

## 1.1. QU'EST-CE QU'UN PLAN PARTICULIER D'AMÉNAGEMENT DU SOL (EN ABRÉGÉ "PPAS") ?

Un PPAS est un des **6 grands types de documents** prévus en Région de Bruxelles-Capitale pour gérer l'aménagement du territoire et l'urbanisme selon le schéma suivant. Parmi ces documents on distingue les documents d'orientation et les documents réglementaires et ce selon les niveaux de pouvoir communal ou régional :

- les documents d'orientation consignent les grands objectifs à suivre pour la législature en cours (exemple : arrêter l'exode urbain) et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre (exemple : favoriser la fonction résidentielle); ils sont donc amendables après chaque élection puisqu'ils doivent traduire la politique de la majorité en place ;
- les documents réglementaires consignent les prescriptions obligatoires – quelle que soit la majorité en place (exemple : interdiction d'affecter telle zone à des bureaux) ; ils sont déduits des documents d'orientation.

	NIVEAU DE POUVOIR	
	Niveau régional (niveau "supérieur")	Niveau communal (niveau "inférieur")
Documents d'orientation	Plan Régional de Développement PRD + plan IRIS (plan des déplacements)	Plan Communal de Développement PCD
Documents réglementaires	Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS càd plan remplaçant le "plan de secteur")	<b>Plan Particulier d'Aménagement du Sol (PPAS – càd l'ancien "PPA" ou plan particulier d'affectation avant le changement d'appellation intervenu en 1992)</b>
	Règlement Régional d'Urbanisme (RRU : caractéristiques des constructions, habitabilité (hygiène, confort), chantiers, accessibilité aux handicapés, isolation, sécurité etc.	Règlements Communaux d'Urbanisme RCU

**Ces documents sont donc régis par une hiérarchie** c.à.d. que les plans "inférieurs" doivent (sauf due à une motivation bien balisée par la Loi), "préciser en les complétant" les plans "supérieurs".

Le PPAS est donc un document réglementaire c.à.d. à force obligatoire dont :

- les objectifs doivent être conformes aux orientations du PCD eux-mêmes conformes à ceux du PRD ;
- les prescriptions doivent être compatibles avec celles du PRAS et du RRU ; il peut toutefois déroger à ce dernier.

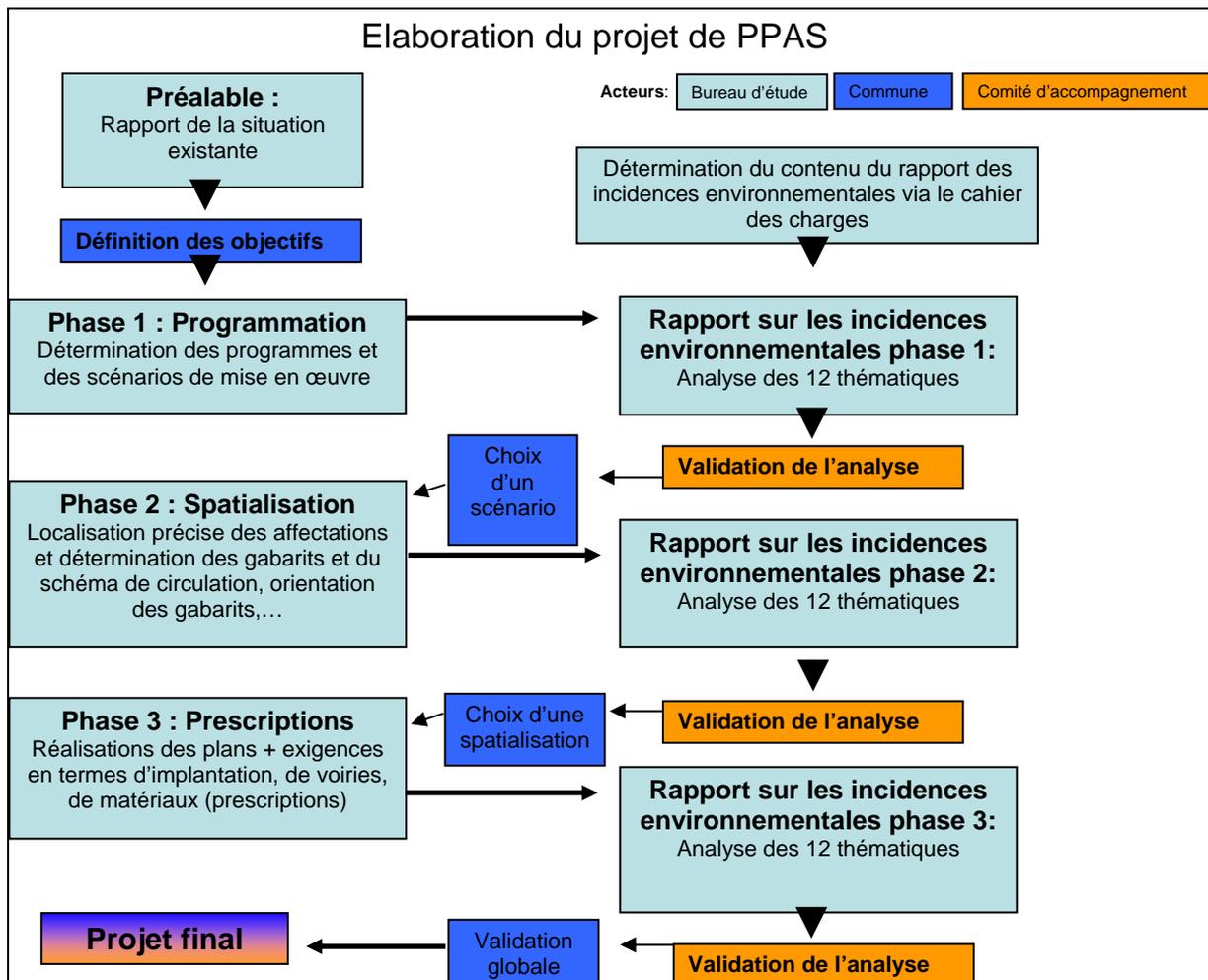
## 1.2. QUE CONTIENT UN PPAS ?

Un PPAS consigne, sur un morceau de territoire communal, le zonage des affectations autorisées (où peut-on implanter du logement, du bureau, de l'artisanat etc.), celui des gabarits autorisés (implantation, hauteur, forme du bâti) et celui des matériaux. Il se compose de prescriptions graphiques consignées sur des plans et de prescriptions littéraires consignées dans des textes.

### 1.3. COMMENT EST-IL ÉLABORÉ? POURQUOI ET À QUEL STADE FAUT-IL UN RAPPORT D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES?

Voici les principales étapes en vue de la mise en place d'un PPAS :

- a. Décision du conseil communal d'élaborer ou de réviser un PPAS + approbation du Gouvernement
- b. Elaboration du projet de PPAS et du rapport d'incidences environnementales (RIE) en plusieurs étapes:



- c. Elaboration du projet final après intégration des remarques éventuelles suite à la commission de concertation et enquête publique
- d. Approbation par la commune et le Gouvernement Régional

Le rapport d'incidences environnementales sert principalement à éclairer :

- le public et les instances consultées (commune, région) pour qu'ils donnent leur avis ;
- le demandeur, soit ici la commune d'Anderlecht, pour motiver sa décision en vue d'assurer la compatibilité du projet de PPAS avec les conclusions du RIE ;
- Le décideur (Région) pour motiver sa décision.

## 1.4. QU'EST-CE QU'UN RAPPORT D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (EN ABRÉGÉ "RIE") ?

Un RIE est l'étude des conséquences sur l'environnement d'un projet.

Dans le cas présent, il s'agit du projet de plan du PPAS « Quartier des Trèfles » initié par la **commune d'Anderlecht** (demandeur – Maître d'ouvrage) et élaboré, pour son compte, par **le bureau Clerbaux - Pinon** (auteur de projet désigné).

Ces conséquences portent sur les différents paramètres de notre environnement, qu'ils soient bâtis (urbanisme, patrimoine, ...) ou non (air, bruit, faune, flore,...).

Le RIE doit non seulement recenser les conséquences, positives et négatives, du projet analysé mais aussi des moyens prévus pour pallier aux conséquences négatives et prévisibles du projet. Elle doit également suggérer ses propres recommandations. Particulièrement dans les domaines où les moyens prévus par le gouvernement bruxellois apparaissent insuffisants ou font défaut.

Comme indiqué dans le point 1.3, le RIE est réalisé en parallèle aux objectifs et prescriptions du PPAS (par phase). Mais les nouvelles exigences en matière environnementale impliquent la mise au point d'une nouvelle méthodologie d'élaboration des PPAS qui intègre de façon étroite l'évaluation environnementale. Cette nouvelle philosophie s'est traduite par la modification en 2004 de la procédure d'élaboration des PPAS. Cette nouvelle procédure prévoit de débiter l'évaluation des incidences le plus en amont possible de l'étude.

Néanmoins, le cas du projet de PPAS « quartier des Trèfles » est particulier : l'élaboration de ce PPAS a débuté en 2002, soit avant l'entrée en vigueur de cette nouvelle méthodologie. Il en découle que ce plan n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale continue au cours de son élaboration.

Le rapport des incidences environnementales se rapporte donc à la dernière version du projet de PPAS qui date de juin 2005 (à laquelle a été intégrée une nouvelle école).

### 1.4.1. *Qui élabore et qui paie le RIE ?*

Le RIE est élaboré par **un bureau d'étude appelé "Chargé de RIE"**, dans ce cas le **bureau Clerbaux-Pinon**, qui doit impérativement être totalement indépendant du demandeur et de l'auteur de projet; ce bureau est choisi par le demandeur (commune d'Anderlecht) sur une liste de bureaux agréés par la Région ; l'agrément régional est délivré sur base de critères précis (présence des spécialistes requis, moyens techniques etc.) et doit être renouvelé tous les 15 ans sur examen du sérieux scientifique et de l'indépendance du bureau d'étude – ces 2 critères étant indispensables pour garantir une objectivité maximale.

Le Chargé de RIE est **rémunéré par le demandeur** lui-même subsidié par la région; c'est une position très inconfortable puisqu'il est, en quelque sorte, chargé de critiquer (parfois jusqu'à la recommandation d'abandon...) le projet de celui qui le paie.

### 1.4.2. *Quelles sont les conséquences du RIE pour le projet analysé ?*

Le RIE ayant analysé les incidences positives et négatives tout domaine confondu, il est la 'garantie' du bon aménagement des lieux. Le RIE est reconnu fiable et donc moralement et intellectuellement contraignant pour le décideur. Il fait partie intégrante de sa demande et est donc joint au dossier et à l'enquête publique.

## **Quel est son contenu ? Qui contrôle sa qualité ?**

Le RIE est constitué d'un **rapport (textes et cartes)** et d'un **résumé non technique**, qui s'effectue sur base d'un **cahier des charges** (c.à.d. un cahier consignait le contenu obligatoire de l'étude) élaboré par le bureau d'étude et soumis à l'AATL et à l'IBGE. Ce document est ensuite envoyé au collège pour validation et approuvé par un "**Comité d'accompagnement**" constitué expressément pour ce projet avec des experts des différentes administrations concernées (composition précise : cf. point 1.6 ).

Le rapport texte est réalisé sur base des études qui concernent les chapitres suivants :

- Domaines économique et social
- Urbanisme
- Mobilité
- Acoustique et vibrations
- Microclimat
- Sols et eaux souterraines
- Eaux usées et pluviales
- Faune et flore
- Energie
- Déchets
- Qualité de l'air
- Etre humain

La qualité du RIE est contrôlée, pendant son élaboration, par le Comité d'accompagnement lors de réunions régulières avec le Chargé d'étude faisant l'objet de **procès-verbaux**. C'est le Comité qui prononce la clôture du RIE c.à.d. sa conformité avec les exigences du cahier des charges et sa mise à l'enquête publique. Son rôle n'est donc pas de se prononcer sur la pertinence du projet analysé mais sur la fiabilité du RIE.

## 1.5. QUEL EST LE RÔLE DU PRÉSENT RÉSUMÉ NON TECHNIQUE? QUELLES SONT SES LIMITES ?

Comme son nom l'indique, le résumé non technique est un document destiné à reprendre, en des termes accessibles à tout un chacun, les conclusions du RIE. Les recommandations des différentes phases de l'étude se retrouvent également dans ce document.

Dès lors les personnes désireuses de prendre connaissance en détail des raisonnements effectués doivent se référer au rapport final et à l'atlas de carte en couleur qui sont soumis en même temps à l'enquête. Le dossier complet est disponible dans la langue de l'étude, le résumé non technique est quant à lui bilingue.

## 1.6. SYNTHÈSE DES ACTEURS ET DOCUMENTS DE L'ETUDE

7 groupes d'ACTEURS	qui élaborent...	...les documents suivants
Le DEMANDEUR :		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la commune d'Anderlecht</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La demande de PPAS</li> <li>▪ Désigne le bureau d'étude</li> </ul>
LE COMITÉ D'ACCOMPAGNEMENT		
Présidence et secrétariat		
AATL / Direction de l'Urbanisme	M. Corten	
Membres effectifs (voix délibérative)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ AATL/ Planification</li> <li>▪ AATL/ Direction Urbanisme</li> </ul>	Mme. Delacroix Mme. Buelinckx	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les procès-verbaux des réunions du Comité d'accompagnement ;</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ IBGE / Etude d'incidences et permis IA</li> </ul>	Mme Franchioly	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Commune d'Anderlecht / développement urbain</li> </ul>	Mme. Zege	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la déclaration de clôture de l'étude d'incidences.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ AED / Direction Politique des Déplacements</li> </ul>	M. Ceustermans	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SDRB / Direction Stratégie (membre invité)</li> </ul>	Mme. Jacques	
LE CHARGÉ du RIE		
Clerbaux-Pinon (B.Clerbaux, E.Pinon)		
Chée de La Hulpe 177 bte 5 / 1170 Bruxelles 02 / 639 63 00		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direction de l'étude</li> <li>▪ Coordination de l'étude</li> <li>▪ Equipe interne dévolue à l'étude : experts : L. Van Hove, V. Lippens, J.G Demailly, C. Bourgois</li> <li>▪ Experts sous-traitants : Mobilité : D. Hotton pour AME</li> </ul>	B. Clerbaux, Administrateur M. Pauwels, M. Hamal	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le cahier de charges du RIE ;</li> <li>▪ Le projet de plan contenant : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le PPAS :</li> <li>▪ Le rapport de la situation existante, des objectifs et des prescriptions</li> <li>▪ Le RIE: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Partie I Evaluation des incidences (rapport final) ;</li> <li>▪ Partie II Interactions entre facteurs ;</li> <li>▪ Partie III Résumé non technique ;</li> <li>▪ Annexes</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
LE PUBLIC (lors de l'enquête)		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les remarques sur le projet de PPAS et le RIE</li> </ul>
LA COMMISSION DE CONCERTATION		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avis sur le projet de PPAS et le RIE</li> </ul>
LE CONSEIL COMMUNAL		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Approuve le dossier</li> </ul>
LE GOUVERNEMENT		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règle la composition du CA</li> <li>▪ Règle le fonctionnement du CA</li> <li>▪ Approuve le PPAS et le RIE</li> </ul>

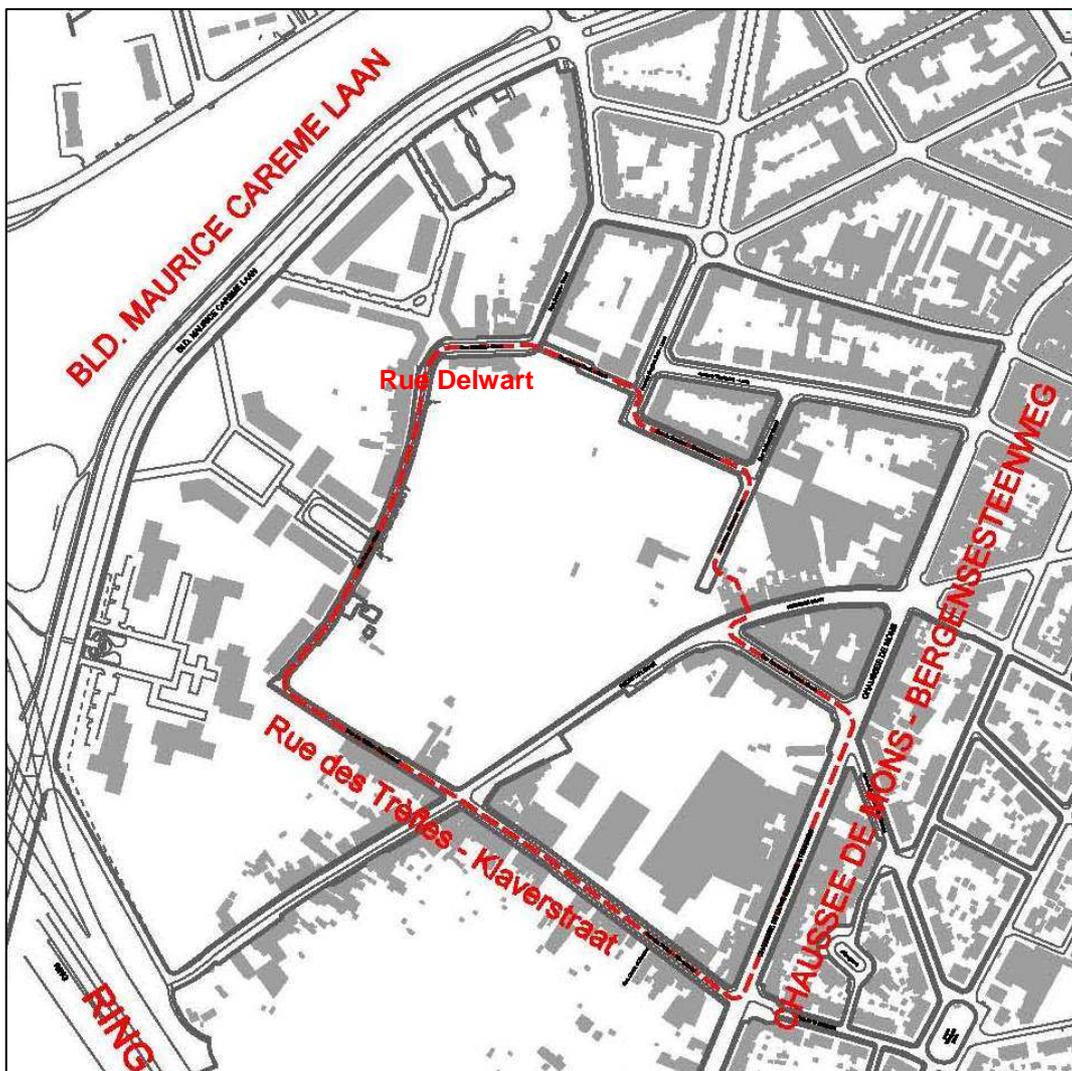
## 2. PRESENTATION DU PROJET DE PPAS QUARTIER DES TRÈFLES

### 2.1. LOCALISATION

Le projet de PPAS se situe sur la commune d'Anderlecht. Le périmètre de l'étude s'étend depuis la Chaussée de Mons vers le Boulevard Maurice Carême. Il est traversé par l'ancienne route de Lennik.

Il 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.

La figure ci-dessous reprend la délimitation exacte de celui-ci.





## 2.2. TOPOGRAPHIE

Il n'y a pas de variations de relief sur l'étendue du périmètre du PPAS. Le niveau des terrains remonte très progressivement depuis la chaussée de Mons jusqu'à la rue Delwart qui est implantée approximativement sur la crête entre la vallée de la Senne et la vallée du parc des Etangs.

## 2.3. DIMENSIONS

Le site s'étend sur 15hectares 60ares.

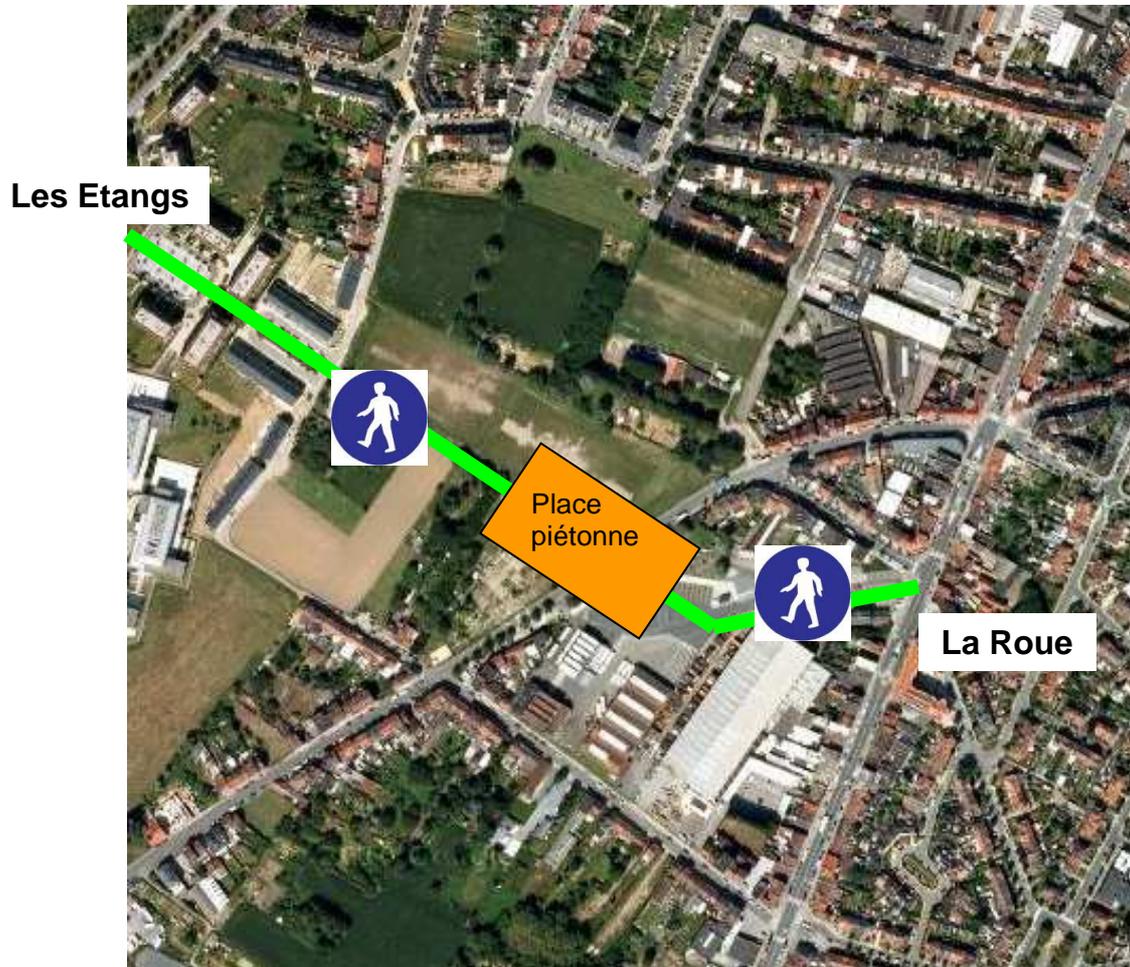
## 2.4. GRANDES CARACTÉRISTIQUES D'OCCUPATION DU SOL

Les terrains non bâtis, actuellement occupés par des plaines de sport, des terres cultivées et des friches sont situés entre la Route de Lennik et la Rue Delwart. Ils constituent la plus grande partie de la zone urbanisable du site. La plupart des parcelles sont des propriétés publiques, dont plus de la moitié propriété de la commune d'Anderlecht.

Les terrains bâtis se concentrent au sud de la route de Lennik autour des activités EGTA et de De LIJN. Localisées depuis le 19e siècle à Anderlecht, les sociétés EGTA et De LIJN comptent délocaliser leurs activités hors de la Région de Bruxelles-Capitale. Au total, ce sont près de 4ha de terrains et bâtiments industriels qui doivent être reconvertis.

## 2.5. PHILOSOPHIE INITIALE 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 Etangs et le quartier de La Roue et une coupure au niveau de la route de Lennik.



Les priorités du PRD et du PRAS (pour ce projet), en matière de logements, d'activités économiques, culturelles et de mobilité pour le site (inscrit en zone levier) sont -entre autres- les suivantes :

- Renforcer l'attractivité résidentielle
- Dynamiser l'ensemble des secteurs de l'économie
- Renforcer l'attractivité commerciale, culturelle et touristique
- Réconcilier la mobilité et la ville »

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

- Zone d'habitation (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)

Carte de la situation projetée – zonage



### Vie sociale

L'urbanisation du site Trèfles 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 (en rapport avec le développement du logement notamment).

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

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

Considéré comme noyau vital d'un nouveau quartier de liaison, il y aura lieu de prévoir au centre du PPAS une placette entourée de petits commerces et de services au public.

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.

Des 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 les rues Delwart, James Cook, l'avenue Eugène Baie. D'une superficie de plus ou moins 2ha, cette partie du territoire peut, de part sa situation, accueillir un équipement scolaire afin de répondre favorablement au manque de places dans les écoles communales étant donné le développement urbain. L'implantation de cet équipement 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 à la zone d'habitat (du PRAS et du PPAS) un caractère résidentiel. 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 implantations tantôt sur alignement, tantôt sur front de bâtisse obligatoire (derrière zone de recul), par des gabarits moyens de rez-de-chaussée +2 étages + toiture. Pour intégrer les nouvelles constructions aux constructions alentours existantes, les caractéristiques urbanistiques proposées par le PPAS, sont donc les suivantes :

- implantations : sur alignement ou sur front de bâtisse obligatoire
- gabarits : Rez + 2 étages+Toiture 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.

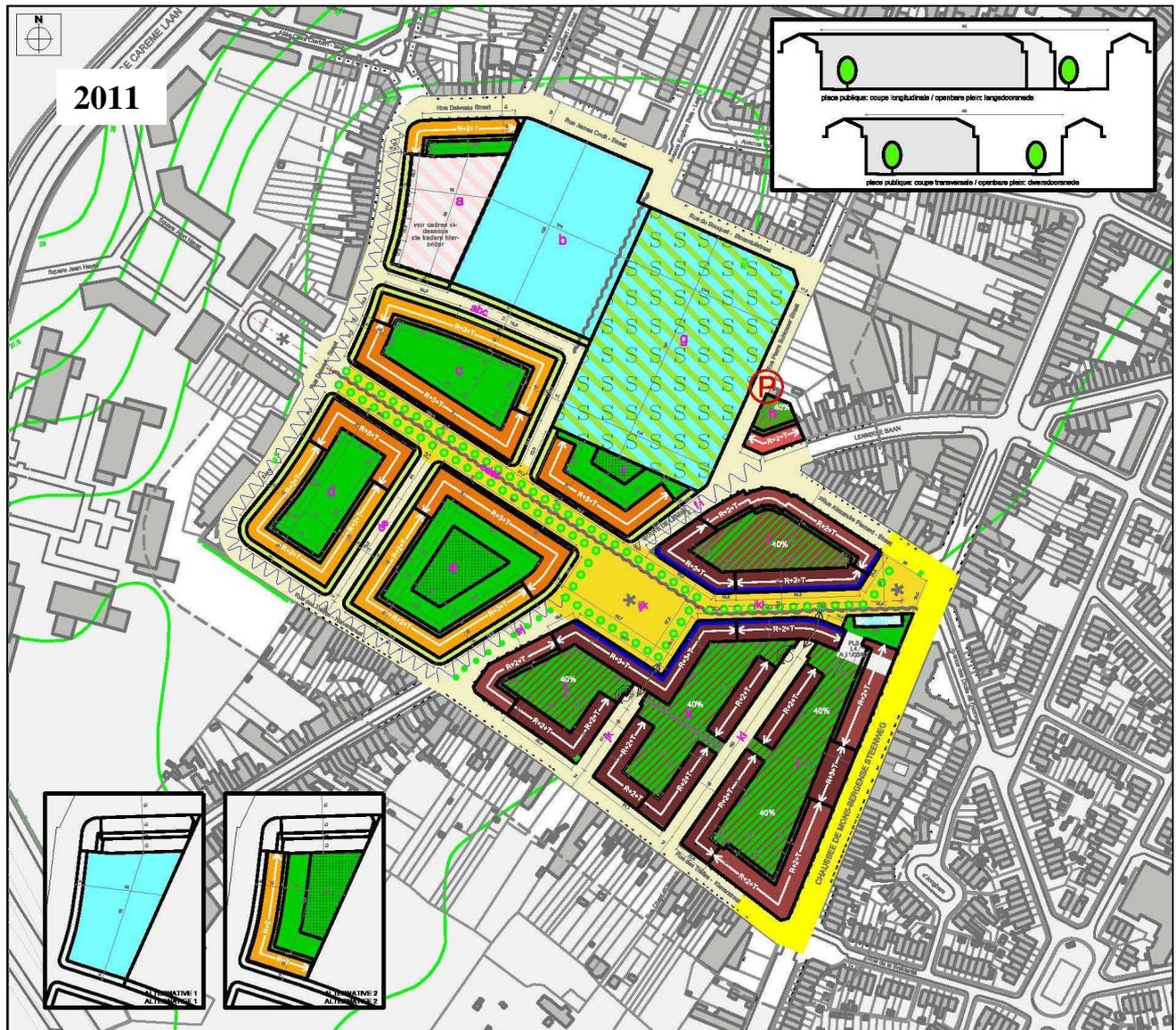
## **2.6. PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS PROGRAMMES**

### **2.6.1. Evolution du programme en cours de procédure**

- 2002 : Volonté communale de réaliser un PPAS sur le site « Trèfles » pour prévoir l'urbanisation des terrains non bâtis au nord de la route de Lennik et la reconversion des sites EGTA et DE LIJN au sud de la route de Lennik, suivant la procédure en deux phases : dossier de base et projet de PPAS
- 2005 : Arrêt de la procédure en fin de première phase suite aux modifications du CoBat qui stipule la nécessité d'élaborer un RIE en lien avec le PPAS. Le PPAS a défini à ce terme un ensemble résidentiel autour d'une place centrale et d'un cheminement piéton. Au sud de la route de Lennik, le programme est mixte (logements, entreprises et commerces), au nord de la route de Lennik, le programme est résidentiel et à la jonction des deux zones, une zone d'équipement à vocation d'activité de plein air renforce les installations de plein air existantes. 1/3 des logements sont prévus en immeubles à appartements, 2/3 des logements sont prévus en maisons unifamiliales.
- 2008 : Reprise de la procédure d'élaboration du PPAS accompagné d'un RIE. La commune modifie à l'occasion le programme assigné au PPAS en 2002 en insérant un équipement scolaire sur les parcelles communales qui avaient été affectées aux logements précédemment.
- 2010 : En cours de procédure PPAS-RIE (phase spatialisation du RIE), suite aux développements immobiliers en Région de Bruxelles-Capitale et aux nouveaux objectifs en termes de densité, le programme résidentiel initialement constitué principalement de maisons unifamiliales est progressivement transformé, sur demande de la commune, en programme résidentiel constitué principalement d'appartements. En découle la volonté d'opter pour l'analyse de deux programmes : un maximaliste et un minimaliste.



Evolution du programme



### 2.6.2. Programme minimaliste et maximaliste

L'estimation des nouvelles surfaces résultent de deux grands scénarios : un scénario minimaliste où les zones affectées aux unifamiliales et aux appartements ne sont affectées dans les faits qu'en maisons unifamiliales ; un scénario maximaliste où les zones affectées aux unifamiliales et aux appartements ne sont affectées dans les faits qu'en immeubles à appartements.

Pour les appartements, il a été prévu une superficie moyenne de 100m<sup>2</sup>.

Pour le scénario « unifamiliales » la superficie s'étendra de +/- 290 à 310m<sup>2</sup>.

Ces deux scénarios permettent d'étendre ou non la zone dévolue à l'équipement scolaire.

### 2.6.3. Philosophie du PPAS (2011)

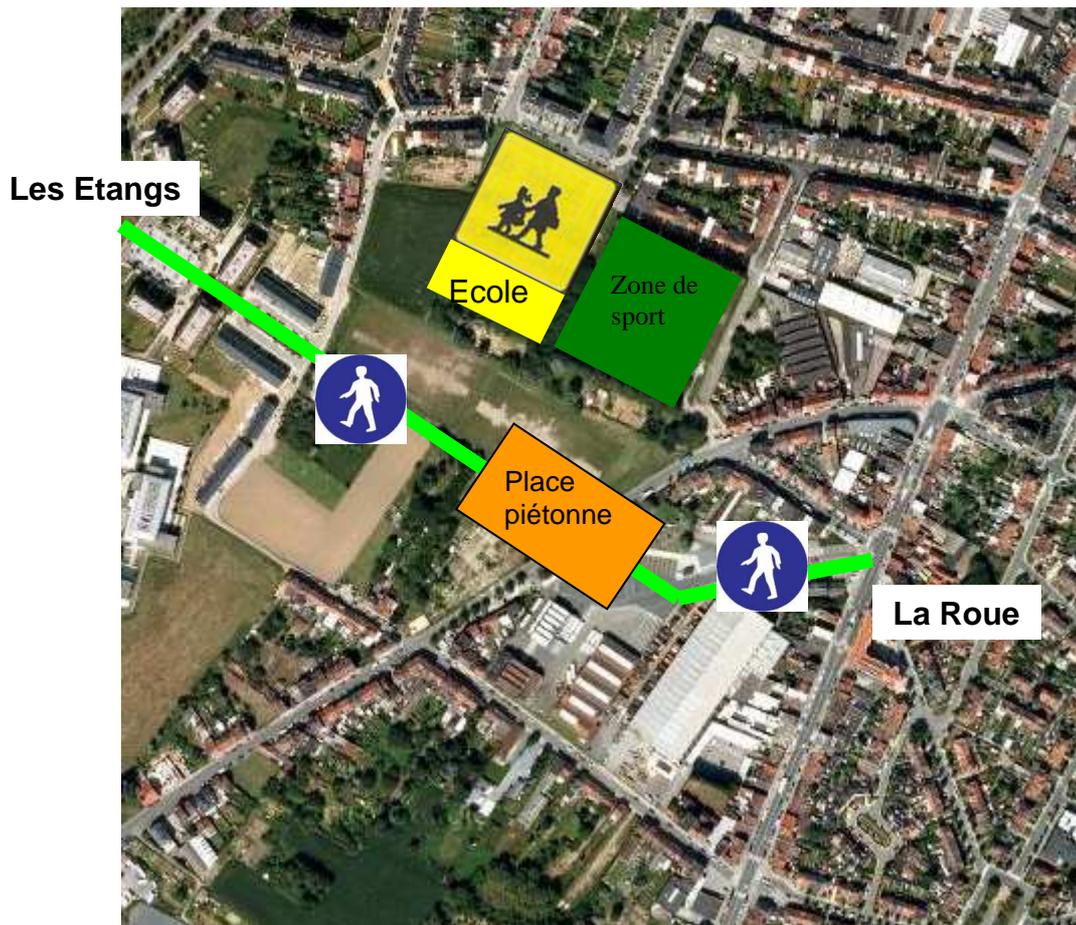


Schéma indicatif de spatialisation - Programme maximaliste avec équipement minimum

### 3. MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE PPAS : ENJEUX, INCIDENCES ET RECOMMANDATIONS

#### 3.1. DOMAINE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

##### 3.1.1. *Enjeux*

- Quel est le nombre d'habitants et d'employés induit par la mise en œuvre du PPAS ?
- Est-ce que le programme du PPAS est en adéquation avec les politiques sociales et économiques de la commune ?
- Est-ce que l'offre proposée en équipements est en adéquation avec le nombre de nouveaux habitants ?
- Quelles seront les incidences sur les fonctions existantes ?
- Est-ce qu'il y aura des expropriations ?

##### 3.1.2. *Incidences du projet de PPAS*

###### Quel est le nombre d'habitants et d'employés induit par la mise en œuvre du PPAS ?

Affectation	Scénario Max. + Max Equipement	Scénario Max. + Min Equipement	Scénario Min. + Max Equipement	Scénario Min. + Min Equipement
<b>Total habitants</b>	<b>3500</b>	<b>3750</b>	<b>3000</b>	<b>3100</b>
<b>Emplois</b>	<b>282</b>	<b>282</b>	<b>282</b>	<b>282</b>
<b>Elèves</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>750</b>

###### Est-ce que le programme du PPAS est en adéquation avec les politiques sociales et économiques de la commune ?

Le PPAS prévoit le réaménagement des terrains situés au sud de la Route de Lennik suite au départ annoncé depuis plusieurs années de deux activités occupant une grande partie des terrains : l'entreprise générale de construction EGTA et le dépôt de bus de l'entreprise de transport public De LIJN. Il est donc prévu un développement de nouvelles entreprises à caractère urbain et d'activités administratives. Celles-ci devront cependant être compatibles avec la fonction de logements et leur étendue devra rester limitée afin de ne pas déséquilibrer la mixité.

Le Plan Logement prévoit la construction de 130 logements sociaux et de 70 logements moyens à proximité directe du périmètre du PPAS. Le programme ne prévoit donc pas la création de logements sociaux. Cette option est cohérente car l'ajout d'un nombre important de logements de ce type pourrait induire un déséquilibre social en renforçant la concentration d'habitants financièrement fragilisés.

La mise en œuvre du programme maximaliste du PPAS permettra l'implantation de nouvelles constructions (+ extensions des constructions existantes) sur 148.500m<sup>2</sup>. À raison d'un prix de vente moyen de 2.500 euros TVAC le m<sup>2</sup> (estimation du bureau d'étude pour du neuf à Anderlecht) le réaménagement du PPAS Trèfles générera environ 371.000.000 euros. Pour le programme minimaliste se chiffre est de 351.000.000 euros. Le réaménagement des voiries coûtera approximativement 3.3 millions d'euros. Ces montants sont donnés à titre indicatif sur base d'une estimation des prix moyens à la construction (+ achat terrain) sur la

commune d'Anderlecht. Ils ne tiennent compte en aucun cas de l'évolution des marchés immobiliers ni d'une éventuelle spéculation immobilière.

Le gain final pour la commune n'a pas été évalué car impossible à calculer à ce stade de l'élaboration du PPAS.

### **Est-ce que l'offre proposée en équipements est en adéquation avec le nombre de nouveaux habitants ?**

La mise en œuvre du PPAS induira une demande supplémentaire en matière d'accueil de la petite enfance (crèche) et de scolarité du niveau inférieur (classes maternelles et primaires).

Cette demande sera proportionnelle au nombre d'enfants présents au sein des familles qui s'installeront dans les nouveaux logements. Ce nombre peut être estimé à partir des données démographiques décrivant la structure de la population à Anderlecht en 2007. Ces données ont été obtenues auprès du SPF Economie – Direction statistiques et information économiques.

	Proportion par tranche d'âge (année 2007)	Sc Max + Max équip.	Sc Max + Min équip.	Sc Min + Max équip.	Sc Min + Min équip.
Nombre de nouveaux habitants	/	3.500	3.750	3.000	3.100
Nombre d'enfants de 0 à 4 ans	7,9%	280	300	240	245
Nombre d'enfants de 5 à 9 ans	6,4%	220	240	190	200
Nombre d'enfants de 10 à 14 ans	5,8%	200	220	170	180
TOTAL enfants de 0 à 14 ans *	/	<b>700</b>	<b>760</b>	<b>600</b>	<b>625</b>

\* Ces totaux sont valables pour autant que le PPAS se développe prochainement

Quelque soit le scénario, les besoins en accueil scolaire maternel et primaire s'avèrent donc importants. Etant donné que l'analyse de la situation existante témoigne d'une saturation des écoles communales sur l'ensemble du territoire, cette analyse confirme l'utilité d'implanter une nouvelle école communale au sein du périmètre.

En matière d'équipement, le programme approuvé par le Conseil Communal suggérerait l'implantation d'un bureau de poste ou d'une église. Même si l'option d'implanter un bureau de poste à cet endroit paraissait pertinente en 2002, la politique actuelle de cet opérateur, partiellement privatisé depuis 2005, vise à réduire le nombre de bureaux de poste en les remplaçant par des Point-Post ouverts principalement au sein de commerces existants.

En découle la fermeture (nov. 2010) du bureau de poste existant à proximité directe du périmètre sur la chaussée de Mons au n°1164. Il n'est donc pas pertinent d'installer un bureau de poste sur le site.

### **Quelles seront les incidences sur les fonctions existantes ?**

#### ➤ Influence sur le logement

La mise en œuvre du PPAS induira un net renforcement de la fonction résidentielle au sein du périmètre du PPAS.

#### ➤ Influence sur les activités commerciales

Le projet de spatialisation prévoit d'autoriser l'implantation de commerces au sein des rez-de-chaussée des immeubles à appartements qui seront autorisés autour de la nouvelle place et du tronçon reliant celle-ci à la chaussée de Mons. Un liseré commercial figure sur le plan de spatialisation afin d'indiquer que les nouvelles activités commerciales ne peuvent se développer de façon significative qu'à cet endroit.

La surface maximale qui pourrait être occupée par les commerces peut donc être estimée sur base de la surface plancher des rez-de-chaussée de ces deux fronts bâtis, ce qui représente une borne maximale de 6.000m<sup>2</sup> de surfaces brutes.

Le potentiel commercial autorisé est donc élevé et pourrait entrer en concurrence avec les commerces existant le long de la chaussée de Mons et ainsi déforcer, à terme, la vitalité commerciale de cette zone.

Cependant, l'urbanisation du périmètre du PPAS induira une chalandise supplémentaire avec, à terme, environ 3.000 à 3.750 nouveaux habitants et 280 employés. Les habitants des 200 nouveaux logements réalisés dans le cadre du Plan Logement représentent également une chalandise supplémentaire (environ 700 personnes). Cette crainte peut donc être tempérée par le renforcement de la clientèle potentielle qui devrait assurer la viabilité des nouveaux commerces sans compromettre celle des commerces existants.

➤ Influence sur les activités économiques

La mise en œuvre du PPAS induira une modification du profil des activités économiques qui seront dès lors assurées par des petites et très petites entreprises, ce qui induira une diversification des domaines d'activités et des services offerts. Le PPAS assurera donc la tendance locale de maintien des activités économiques dans le tissu urbain. La mise en œuvre des PPAS se traduira par des retombées au niveau socio-économique, notamment en matière d'emplois créés dans le périmètre.

➤ Influence sur la fonction sportive et récréative

Le périmètre du PPAS assure actuellement une fonction sportive et récréative de proximité via l'exploitation des trois terrains de football dont deux sont accessibles à tous sans restriction (pas de barrières). La mise en œuvre du programme du PPAS induira la suppression d'un des trois terrains de football, l'autre étant relocalisé à côté du terrain maintenu tel quel le long de la rue du Bouquet. Cette suppression est largement compensée par l'extension des terrains affectés aux activités de sports et de plein air et par la délimitation d'une zone constructible destinée à accueillir un bâtiment sportif comprenant les locaux nécessaires à l'exploitation des terrains de football mais également des locaux destinés à la pratique d'autres disciplines.

Le programme du PPAS vise donc à renforcer cette fonction.

➤ Influence sur les jardins potagers

Actuellement, les potagers urbains exploités au sein du périmètre assurent une fonction sociale non négligeable. Le programme du PPAS prévoit l'urbanisation de la majeure partie des terrains non bâtis et donc de ces potagers. Afin de compenser cette perte, il est prévu d'affecter en potagers urbains, le centre de certains des intérieurs d'îlots (en respectant une profondeur de 15m pour les jardins privés).

La surface résultante est estimée à 0.4ha et n'atteindra pas les 1,3ha exploités actuellement, qui correspond à un sixième des terrains situés au nord de la Route de Lennik.

A l'échelle du périmètre du PPAS, cette fonction connaîtra donc une atténuation.

**Est-ce qu'il y aura des expropriations ?**

On peut identifier cinq activités/équipements dont le maintien n'est pas prévu dans le projet de spatialisation du PPAS :

- Le terrain accueillant des installations mobiles le long de la rue Delwart ;
- Les trois maisons existantes le long de la rue des Trèfles au nord du carrefour Trèfles/Lennik ;
- Les deux terrains de football inclus entre la Route de Lennik et la rue Delwart ;

- Les deux pistes de pétanque implantées au carrefour Trèfles/Lennik ;
- Les potagers urbains.

### **3.1.3.        *Recommandations***

- Assurer une connexion forte entre la chaussée de Mons et la nouvelle place publique afin d'assurer des synergies commerciales entre ces deux pôles (connexion au niveau des aménagements physiques mais aussi visuels)
- Prévoir l'aménagement au sein du périmètre d'un espace vert comprenant une plaine de jeux.
- Prévoir l'implantation d'une crèche intégrée ou non à l'équipement scolaire pour répondre à la très forte demande sur la commune d'Anderlecht.
- Prévoir l'implantation d'une maison de quartier (exemple : au niveau de l'ancienne gare vicinale).
- Approfondir les possibilités de création de nouveaux potagers urbains en intérieur d'îlots et sur les parcelles qui sont attenantes à l'école (rôle social + pédagogique) et ce dans le cadre du projet pour compenser ceux supprimés au sein du périmètre et analyser ainsi les possibilités de mise à disposition préférentielle à destination des exploitants des potagers existants.
- Maintien d'une zone de potager urbain
- Créations de nouvelles zones d'espaces récréatifs

## 3.2. URBANISME ET PATRIMOINE

### 3.2.1. Enjeux

- Combien de m<sup>2</sup> construits et de personnes supplémentaires le projet de PPAS pourra-t-il engendrer au maximum ?
- Le programme du PPAS est-il compatible avec l'environnement bâti existant ?
- La situation projetée par le PPAS est-elle conforme au contexte réglementaire ?
- Est-ce que le site possède des éléments classés ?
- Quels sont les projets à proximité du périmètre ?
- Est-ce que le PPAS s'inscrit dans la structure urbaine existante ?
- Est-ce que les gabarits prévus sont compatibles avec la fonctionnalité des bâtiments ?
- Est-ce qu'il y aura des voiries nouvellement créées ?

### 3.2.2. Incidences du projet de PPAS

#### Combien de m<sup>2</sup> construits et de personnes supplémentaires le projet de PPAS pourra-t-il engendrer au maximum ?

L'évaluation approximative du nombre de personnes induites par les différentes affectations résulte de deux scénarios : un scénario minimaliste avec un maximum de maisons unifamiliales et un scénario maximaliste avec un maximum d'immeubles à appartements. Par ailleurs, ces deux scénarios évoluent en fonction de l'extension possible de la zone d'équipement (école). La différence entre le programme maximaliste et minimaliste ne concerne que les terrains au nord de la route de Lennik.

***C'est à la commune d'Anderlecht que revient le choix d'opter pour le scénario maximaliste ou minimaliste.***

Affectation	Scénario Max. + Max Equipement		Scénario Max. + Min Equipement		Scénario Min. + Max Equipement		Scénario Min. + Min Equipement	
	Surface/ nombre	Habitants employés	S/ n°	Habitants employés	S/ n°	Habitants employés	S/ n°	Habitants employés
Maisons	/	/	/	/	86-93	430-465 hab	102-110	510-550 hab
Appartements	1.170	3.500 hab.	1.250	3.750 hab.	856	2.570 hab.	856	2.570 hab.
Equipement Scolaire *	19.000m <sup>2</sup>	750 élèves + 75 emplois	14.100m <sup>2</sup>	750 élèves + 75 emplois	19.000m <sup>2</sup>	750 élèves + 75 emplois	14.100m <sup>2</sup>	750 élèves + 75 emplois
Equipement sportif	1.450m <sup>2</sup>	3 emplois						
Autres équipements	900m <sup>2</sup>	9 emplois						
Commerces	6.090m <sup>2</sup>	120 emplois						
Entreprises	4.500m <sup>2</sup>	75 emplois						
<b>Total habitants</b>	<b>3.500</b>		<b>3.750</b>		<b>3.000</b>		<b>3.100</b>	
<b>Emplois</b>	<b>282</b>		<b>282</b>		<b>282</b>		<b>282</b>	
<b>Elèves</b>	<b>750</b>		<b>750</b>		<b>750</b>		<b>750</b>	

*\*Il s'agit de la surface constructible et non pas de la surface plancher. La commune souhaite implanter une école (maternelles + primaires) pouvant accueillir 750 élèves.*

La mise en œuvre du PPAS Trèfles implique l'arrivée de 3.000 à 3.750 nouveaux habitants.

Au nord de la route de Lennik, la fonction logement sera largement dominante par rapport à l'équipement scolaire et sportif (65.580m<sup>2</sup> en programme minimaliste – 78.420m<sup>2</sup> en programme maximaliste)

Au sud de la route de Lennik (EGTA + De LIJN) la fonction logement sera également dominante (46.000m<sup>2</sup> nouveaux + 10.000m<sup>2</sup> anciens) avec une part de commerces et d'entreprises ce qui correspond à la mixité des îlots qui bordent la chaussée de Mons.

#### **La densité du PPAS est-elle compatible avec l'environnement bâti existant ?**

Actuellement sur le site, les gabarits prédominants sont du rez-de-chaussée+1 étage et rez-de-chaussée+2 étages. Quelques bâtiments comprennent trois voire quatre étages. Quoique ne comprenant qu'un seul volume intérieur, le hangar exploité par EGTA est le bâtiment le plus élevé de la zone. Il culmine à plus de 15m.

Dans le projet de spatialisation, deux types de gabarit maximum sont prévus au sein des zones constructibles : rez-de-chaussée, deux étages et une toiture pouvant abriter un niveau supplémentaire (R+2+T) ; soit rez-de-chaussée, trois étages et une toiture (R+3+T).

Les gabarits maximum projetés sont donc soit supérieurs d'un étage, soit égaux aux gabarits des bâtiments existants au sein et autour du périmètre. A noter que les gabarits plus importants se concentreront au niveau du cheminement piéton là où la largeur entre deux façades est la plus élevée. Cette possibilité de légère densification est tout à fait acceptable et cohérente avec le contexte urbanistique du quartier.

La densité prévue au sein des terrains au nord de la route de Lennik résultera uniquement des nouvelles constructions prévues par le PPAS puisque le bâti préexistant est négligeable et sera progressivement supprimé. En dehors des terrains affectés en zone de sports et en fonction du programme qui sera choisit par la commune, le total des surfaces planchers prévues se situe entre 65.500m<sup>2</sup> et 78.400m<sup>2</sup>. Ces constructions s'implanteront sur une surface de 7ha. L'indicateur pour évaluer la densité est le P/S. Il s'agit du total des surfaces planchers des bâtiments divisé par la surface au sol de l'ensemble de la zone d'implantation. Le P/S dans cette zone varie de 1.25 (max logement - unifamiliales) à 1.37 (min logement – appartements). Sachant que les îlots existants dans le périmètre du PPAS ont un rapport de P/S de 0,85 (îlot Jean-Hayet Delwart) à 1,45 (Frans Hals). On constate que les P/S induits par le programme du PPAS, soit 0,9 (en zone d'équipement) et 1,37 sont donc comparables avec les densités des îlots proches.

Les surfaces planchers occupées par les activités productives et par les équipements présents au sud de la route de Lennik sont respectivement de 6% et 4%, ce qui est assez similaire à la moyenne des autres îlots bordant la chaussée de Mons. Le P/S est égal à 1.6

La proportion de commerces sera elle d'environ 10% des surfaces planchers totales.

Cette surface, quoiqu'importante, est comparable avec l'emprise commerciale existante autour de la place Bizet.

La mixité envisagée par le programme est donc raisonnable et similaire avec les îlots proches le long de la chaussée de Mons.

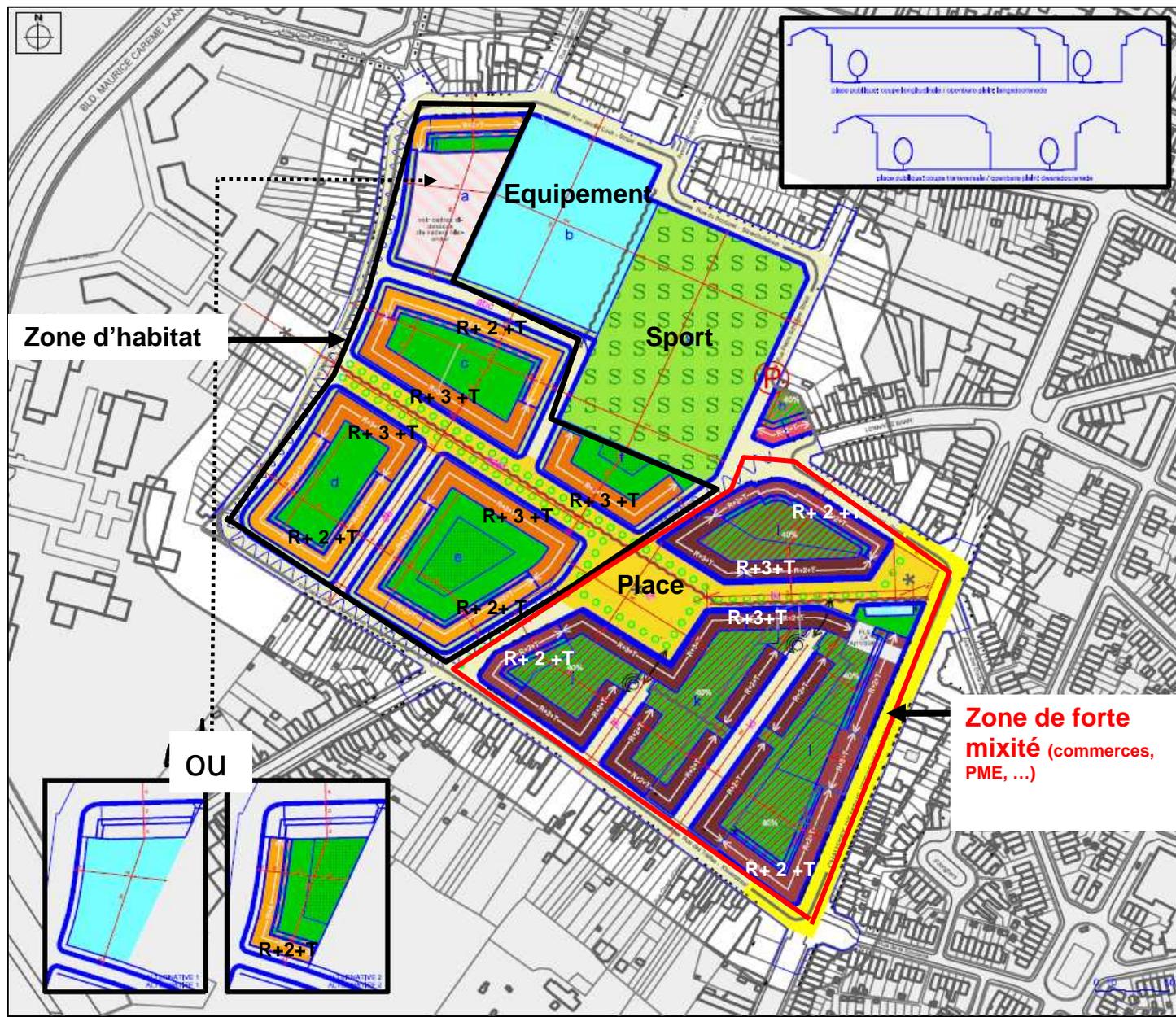


Schéma des affectations

### **La situation projetée par le PPAS est-elle conforme au contexte réglementaire ?**

Les affectations déterminées par le PRAS (plan régional d'affectation du sol) pour les terrains inclus au sein du PPAS sont les suivantes :

- au sud de la route de Lennik : zone de forte mixité
- au nord de la route de Lennik :
  - zone d'habitation pour la plupart des terrains
  - zone de sport pour les terrains de football et les surfaces annexes
  - zone de mixité sur une surface très réduite à l'angle de la route de Lennik et de la rue Pierre Schlosser.

Les surfaces planchers considérées dans cette analyse sont celles définies par le programme du PPAS.

La volonté du programme du PPAS est d'organiser les 6.090m<sup>2</sup> de commerces tout autour de la place et donc de développer une diversité de petits commerces (de 100 à 200m<sup>2</sup>) avec éventuellement une ou deux moyenne(s) surface(s).

Au niveau de la zone d'équipement, le PRAS autorise le développement des immeubles comprenant jusqu'à 1.500m<sup>2</sup> d'équipements (à condition de ne pas avoir des fonctions autres que le logement dans l'immeuble) voire même plus à condition qu'ils soient compatibles avec la destination principale et avec le voisinage. L'implantation de zone d'équipements est donc autorisée par les prescriptions du PRAS.

Au niveau des activités productives, le programme vise à implanter un total de 4.500m<sup>2</sup> de petites entreprises urbaines, les prescriptions du PRAS seront respectées si cette surface se répartit en plusieurs unités

Au niveau de la zone d'habitat, des professions libérales ainsi que des petits commerces pourront également s'implanter au sein de cette zone, ce qui est conforme aux prescriptions du PRAS si ces activités sont développées de manière accessoire à l'habitat.

Au niveau des 3 terrains de football au sein de cette zone, le programme du PPAS prévoit le maintien d'un terrain, la relocalisation d'un autre et la suppression du 3<sup>ème</sup>.

Le programme du PPAS est donc conforme au PRAS

### **Est-ce que les gabarits et la taille des îlots sont compatibles avec la fonctionnalité des bâtiments ?**

Dans le projet de spatialisation, deux types de gabarit maximum sont prévus au sein des zones constructibles : rez-de-chaussée, deux étages et une toiture pouvant abriter un niveau supplémentaire (R+2+T) ; soit rez-de-chaussée, trois étages et une toiture (R+3+T). Ces deux gabarits autorisent un étage en retrait dans le volume du gabarit autorisé.

Le plan de spatialisation permet la configuration de plusieurs îlots fermés, s'inspirant ainsi des îlots présents en partie nord du périmètre vers le boulevard Théo Lambert et au-delà de la chaussée de Mons au nord de la place de La Roue. Ils présentent des tailles relativement réduites. Leur disposition est comparable avec des îlots existants en bordure directe du périmètre et plus précisément l'îlot Venizelos/ Bouquet et l'îlot Pierrard/Route de Lennik.

Etant donné que l'espace non bâti en intérieur d'îlot n'est pas très important dans ce type d'aménagement, il est primordial de limiter l'étendue des constructions en intérieur d'îlot afin de maintenir suffisamment d'espace végétalisé.

Le plan de spatialisation prévoit également deux opérations d'urbanisation en intérieur d'îlot, sous la forme de lotissements linéaires. Les bâtiments projetés seront desservis par des voiries locales en sens unique traversant l'îlot depuis la rue des Trèfles vers la place et le nouvel axe structurant.

Il s'agit d'un mode d'implantation relativement peu courant dans la zone. Celui-ci se rapproche néanmoins du principe d'organisation présent dans la Cité jardin La Roue. Il s'agit de l'îlot délimité par la chaussée de Mons, l'avenue des Droits de l'Homme, la Place Ministre Wauters et la rue de la Solidarité. Celui-ci est traversé par une voirie étroite bordée de maisons unifamiliales. Cet îlot comprend en son centre la place Jonghers qui constitue un espace public non bâti offrant une zone d'ouverture au sein de l'îlot. Cette configuration offre différents avantages urbanistiques et sociaux.

Les jardins en intérieurs d'îlot bénéficient de beaux espaces tout en évitant les vis-à-vis importants.

Les gabarits et la taille des îlots sont donc compatibles avec les différentes fonctionnalités des bâtiments.

#### **Est-ce que le site possède des éléments classés ?**

Le périmètre du PPAS ne recèle pas de monuments, édifices ou sites classés.

Le seul immeuble présentant des caractéristiques architecturales particulières est l'ancienne gare vicinale occupée actuellement par la société « De Lijn ».

#### **Quels sont les projets à proximité du périmètre ?**

Dans le cadre du projet RER, d'importantes modifications vont être apportées à la ligne SNCB n°50A Gand-Ostende qui est présente à 200-300m de la limite sud du périmètre du PPAS. Une Gare RER sera également implantée le long de la chaussée de Mons.

La SLRB a également développé un projet de construction de 200 nouveaux logements sociaux à proximité de la route de Lennik. Le projet porte principalement sur des parcelles situées à l'intérieur de l'îlot délimité par la route de Lennik, la rue des Trèfles et le talus ferroviaire. Il consiste à construire un bâtiment qui comprendra un total de 130 logements sociaux et 70 logements moyens.

L'administration régionale compte également réaménager la chaussée de Mons (carrefour rue Van Lear, Brico plan-It ; tronçon entre la place Bizet et square Vandervelde).

La commune d'Anderlecht a obtenu du fonds Beliris un financement d'environ 2 millions d'euros pour réaliser des opérations de réaménagement de l'espace public au sein du quartier La Roue. Ce subside fédéral vise l'amélioration qualitative de l'espace public, notamment la place Ministre Wauters et les voiries voisines, ainsi qu'une meilleure gestion de la vitesse du trafic.

#### **Est-ce que le PPAS s'inscrit dans la structure urbaine existante ?**

Le projet de spatialisation prévoit la création d'un nouvel axe structurant modes doux reliant la chaussée de Mons à la rue Delwart, créant ainsi une liaison entre le Quartier La Roue et le quartier du Parc des Etangs via le nouveau quartier Maurice Carême (Square Delwart et square Jean Hayet).

Ce nouvel axe structure ainsi deux perspectives :

- une perspective entre la chaussée de Mons et la Route de Lennik ;
- une perspective entre la rue Delwart et la Route de Lennik. Celle-ci s'inscrit dans la perspective existante du nouveau square Delwart.

Cet axe induit le renforcement des liaisons suivantes :

- Le récent « quartier Delwart » est relié au pôle commercial de la chaussée de Mons et aux réseaux de transports publics (métro, bus et future station RER) ;
- le quartier « La Roue » est relié au quartier « Parc des Etangs » ;
- les futurs logements seront reliés à la chaussée de Mons (commerces + transports publics) et au quartier des « Parc des Etangs ».

L'espace non bâti au centre duquel est prévu la nouvelle place présente une longueur de 94m sur une largeur 68m. Ces distances sont mesurées de front bâti à front bâti. Une partie de cet espace sera dévolu à la circulation des véhicules en bordure de la place. Si l'on enlève ces espaces de circulation périphérique, les dimensions réellement dévolues à la place sont de 82m sur 50m, soit une superficie de 4.100m<sup>2</sup>. On peut comparer ces dimensions avec les dimensions de deux places existantes à proximité directe du périmètre (la Roue et Jean Hayet).

### **Est-ce qu'il y aura des voiries nouvellement créées ?**

La plupart des voiries existantes sont inchangées à l'exception de la rue des Trèfles (au nord du carrefour avec la route de Lennik) et de la rue Delwart (jusqu'à l'angle à proximité de l'allée Clara Clairbert) qui sont toutes les deux élargies à 15m. Des voiries internes seront créées.

### **3.2.3. *Recommandations***

- Favoriser le développement de petites unités d'exploitation, que ce soit au niveau des commerces et des activités productives.
- Viser à une conception de la place piétonne en concertation avec les riverains par exemple via l'organisation d'atelier participatif
- Minimiser les avancées de bâtisse afin de diminuer l'impact visuel des immeubles,
- Minimiser l'impact de la volumétrie (bâtiment, taille des fenêtres, etc.) et des habillages (couleur) des futures constructions afin de garder l'espace public le plus ouvert possible ;
- Aménager une promenade arborée au niveau du cheminement piéton ;
- Utiliser des matériaux qui, en premier lieu, sont en harmonie avec le site tout en veillant, en second lieu, à utiliser des matériaux de bonne qualité environnementale, celle-ci étant définie selon deux critères, la durabilité et l'empreinte écologique :
- Veiller à créer une architecture de qualité, présentant des caractéristiques propres, tout en mettant en valeur les espaces ouverts ;
- Limiter la minéralisation des intérieurs d'îlots et des zones de recul ;
- Favoriser l'installation de toitures vertes sur les toitures plates ;
- Aménager l'ancienne gare vicinale en zone d'équipement collectif (exemple : maison des jeunes).

### **3.3. MOBILITÉ**

#### **3.3.1. Enjeux**

- Quelle demande supplémentaire en transports le projet de PPAS va-t-il générer aux heures de pointe ?
- Quelles seront les incidences sur le trafic routier ?
- Quelle va être la charge supplémentaire sur la demande de parkings ?
- Qu'en est-il de la circulation modes doux ?

#### **3.3.2. Incidences du projet de PPAS**

##### **Quelle demande supplémentaire en transports le projet de PPAS va-t-il générer aux heures de pointe ?**

L'évolution future du trafic au sein du périmètre a été estimée sur base du programme du PPAS et des modélisations du Plan Iris 2. Parmi les deux scénarios envisagés pour le PPAS le scénario maximaliste est le plus contraignant (car il engendre un maximum de nouveaux habitants) c'est donc celui-ci qui a été retenu.

La mise en œuvre du programme maximaliste engendrera une réduction des flux induits par la reconversion des activités EGTA et de De LIJN. Par ailleurs, ce programme créera une augmentation des flux induits par la construction de 1.250 logements, 6.090m<sup>2</sup> de commerces, 4.500m<sup>2</sup> d'activités productives 20.450m<sup>2</sup> d'équipements scolaire et sportif. Cela se traduira par une demande pour l'ensemble du périmètre de ± 2.440 déplacements en mode mécanisé (vélo, transports publics, voitures) entre 6h et 10h dont plus du tiers rien que pour la desserte de la future école.

Plus précisément, le flux de voitures pour toute la zone sera d'environ 460 mouvements supplémentaires durant la période 8h00 – 9h00. La moitié de ces mouvements sera liée à la dépose des élèves de la nouvelle école communale prévue par le programme.

La demande en transports publics est quant à elle estimée à 360 mouvements supplémentaires durant la période 8h00-9h00.

##### **Quelles seront les incidences sur le trafic routier ?**

La mise en œuvre du PPAS vise à l'urbanisation des parcelles au nord de la route de Lennik avec la construction de ± 790 appartements (2.340 habitants) et d'une école de 750 élèves ainsi que la reconversion des parcelles au sud de la route de Lennik avec la construction de ± 460 appartements (soit 1.410 habitants) et autres activités (commerces, activités productives).

Au sein du PPAS, le schéma de circulation préconise une circulation périphérique à double sens (sauf à la rue Pierre Schlosser) et une circulation interne en boucle à sens unique autour des différents îlots. La colonne vertébrale de ce schéma de circulation reste le piétonnier qui coupe la route de Lennik et qui s'étend intégralement de la chaussée de Mons au square Jean Hayet.

L'objectif étant de préserver le caractère piétonnier du lieu tout en évitant la circulation de transit.

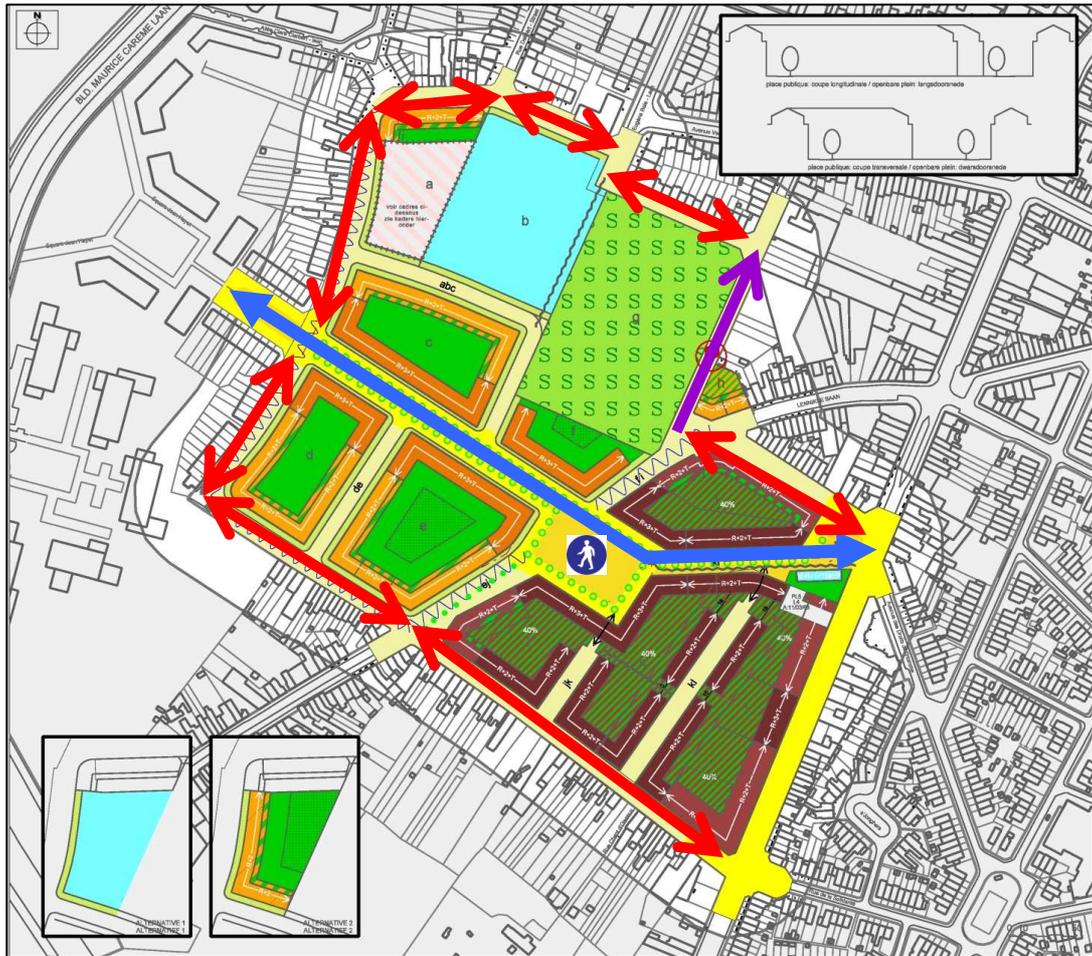
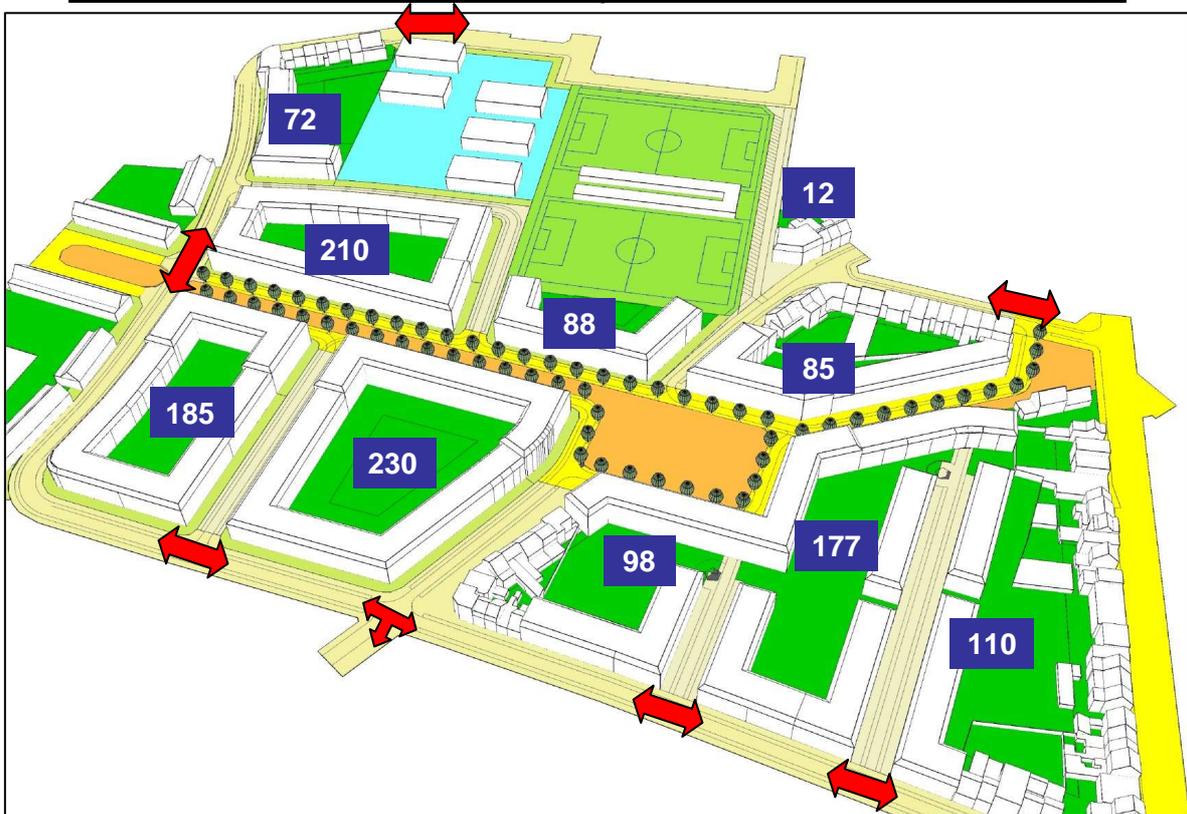


Schéma indicatif de la distribution des logements et de la circulation périphérique



Le trafic généré par les utilisateurs des terrains de football et du hall sportif ne devrait pas induire d'augmentation importante de flux puisque ces activités sont déjà en fonctionnement.

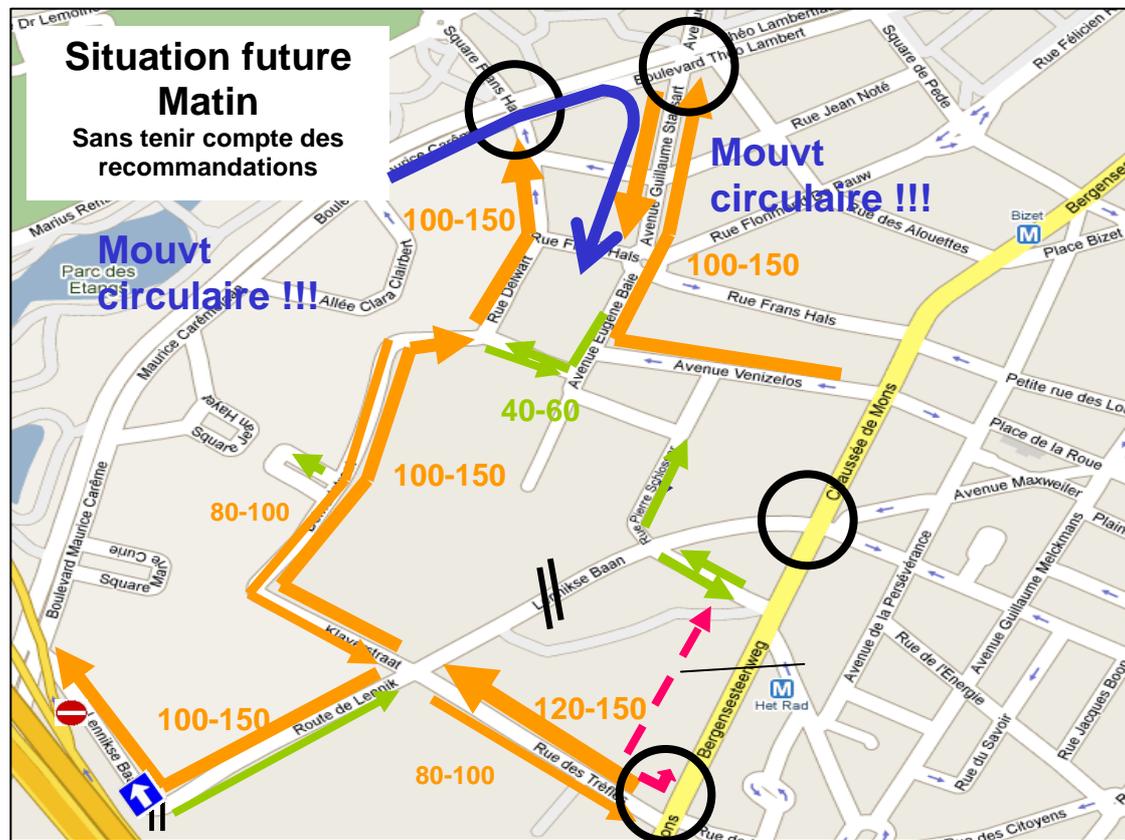
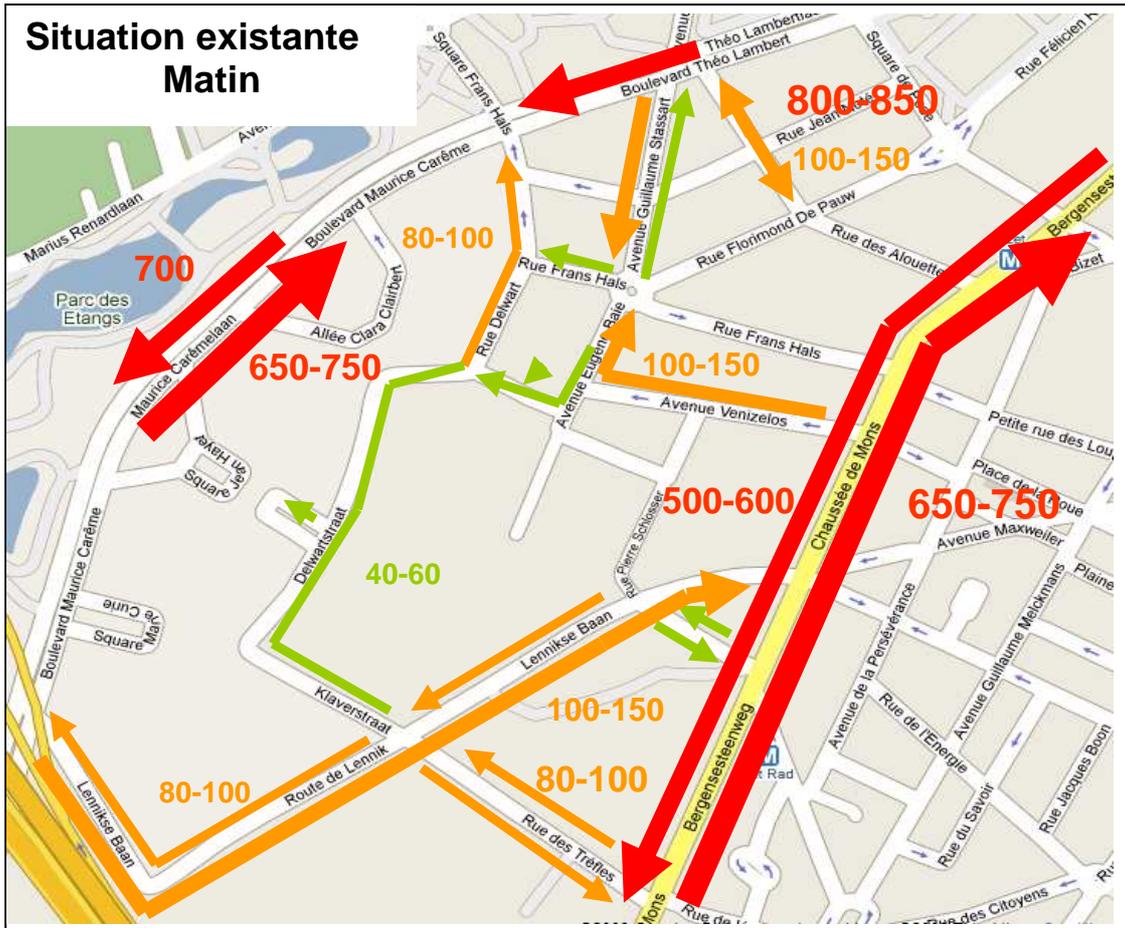
Par contre, le trafic engendré par les futurs habitants des logements de la SLRB (à l'extérieur du périmètre) viendra s'ajouter aux flux internes au PPAS sans toutefois être problématique.

A l'intérieur du quartier, le volume de circulation dans les différentes rues menant au projet présentera un accroissement significatif en valeur absolue mais les niveaux atteints ne seront pas de nature à provoquer des blocages significatifs.

En termes d'incidences sur le réseau de voiries, la mise en œuvre du projet ne devrait pas engendrer de blocage au niveau des divers raccordements sur le réseau principal.

Il ressort de la modélisation que le projet présente globalement la même répartition spatiale que la zone en générale. Cela signifie que les logements du projet sont bien équilibrés par rapport au réseau de voiries et son plan de circulation. La modélisation opérée dans cette phase de spatialisation démontre également que si le projet maximaliste devait être retenu par la commune celui-ci engendrerait inévitablement un flux supplémentaire de véhicules qui pourrait être absorbé (plus ou moins facilement) par ce schéma de circulation.

Celui-ci vise à favoriser le piétonnier tout en réduisant au maximum le trafic de transit au sein du périmètre. En l'état, l'incidence la plus négative est centrée sur les rues Delwart/Trèfles c'est pourquoi une série de recommandations spécifiques a été émise pour limiter le trafic et le transit sur ces voiries. À noter que le flux de transit sur la route de Lennik sera coupé et que le trafic sur le carrefour Mons/Trèfles reste problématique.



### Quelle va être la charge supplémentaire sur la demande de parkings ?

**Actuellement**, la plupart des voiries du périmètre permettent le stationnement latéral sur chacun de leurs côtés. Seules trois voiries dérogent à ce principe :

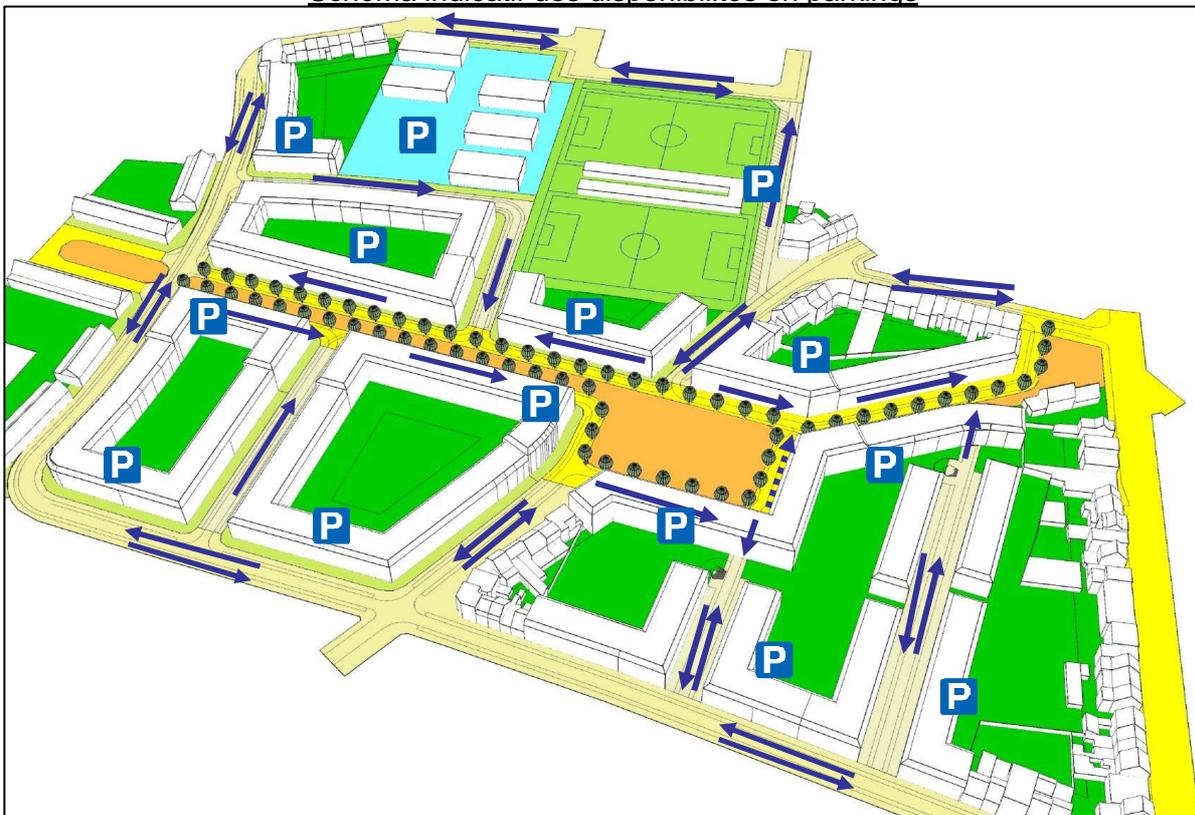
- Rue Delwart : pas de stationnement théoriquement possible étant donné que l'assiette de la voirie est trop étroite sur quasiment tout son tracé ;
- Tronçon sud de la route de Lennik au vu de la réduction de la largeur de celle-ci ;
- Tronçon nord de la rue des Trèfles : la faible largeur ne permet même pas le croisement de deux véhicules.

Par ailleurs, plusieurs zones du périmètre sont affectées au stationnement de véhicules hors-voirie comme le parking en bordure de la rue Pierre Schlosser (club RESF Anderlecht) ou le parking à l'angle de la route de Lennik/Trèfles.

**Dans le cadre de la situation projetée**, on considère toujours le programme maximaliste. Les simulations montrent que l'impact du projet sur la demande en stationnement est faible puisqu'il concerne la construction d'immeubles possédant leurs parkings en souterrain (postulat). Ainsi, au sein du PPAS, si l'on compte une surface moyenne de 100m<sup>2</sup> par logement, les zones de parking devront être prévues pour un total de minimum 1.260 emplacements à 1892 emplacements max. Cela permettra de libérer de l'espace pour le stationnement en voirie (700 places principalement à destination des commerces et activités productives) qui est bilatéral sur la majorité du périmètre et unilatéral le long du piétonnier.

Les emplacements de stationnement liés au personnel et au fonctionnement de l'établissement scolaire (± 40 véhicules) peuvent être aménagés en surface en s'intégrant dans des abords verdurisés et en souterrain en se confinant de préférence aux limites des constructions. Le bureau d'étude postule que les zones « kiss and ride » aux abords de l'école seront situées à proximité immédiate des entrées et seront dimensionnées en connaissance de cause afin de ne pas créer de gêne à la circulation.

Schéma indicatif des disponibilités en parkings



### **Quand est-il de la circulation modes doux ?**

Le site sera perméable en de nombreux endroits aux circulations piétonnes et cyclistes par l'intermédiaire de 9 entrées. Au centre du site, le faible relief est favorable à la liaison piétonne qui permettra de relier aisément les quartiers « la Roue » au quartier des Etangs. Elle pourra être exclusivement du type « mode doux ». Cette liaison piétonne devra être accessible aisément aux piétons, PMR et aux cyclistes. Au niveau des liaisons piétonnes avec l'extérieur du site, les accès auront lieu sur tout le pourtour du site ce qui garanti une rapidité de circulation notamment vers les transports en commun. Le cheminement piéton constituant l'épine dorsale en termes d'accessibilité au site, toutes les rues prévues dans ce PPAS y sont directement reliées. La largeur des trottoirs est également suffisante pour assurer les déplacements sécurisés dont notamment les liaisons vers les arrêts de transports en commun. 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.

### **3.3.3. *Recommandations***

Concernant la circulation au sein du périmètre : aménagements de voiries résidentielles locales avec une circulation en sens unique organisée en boucle. Aménagements de voiries résidentielles dites « de ceinture » avec une circulation à double sens permettant de desservir le pourtour du site. Aménagement d'une voirie à sens unique, rue P. Schlosser, permettant l'accès à la plaine de sport

Concernant la circulation autour du cheminement piéton: la circulation doit y être strictement locale, elle peut être organisée en boucle depuis les voiries secondaires qui y débouchent.

Afin d'éviter la circulation de transit au sud, il est recommandé de placer la route de Lennik en sens unique à partir du boulevard M. Carême sur la portion parallèle au ring et cela afin de ne pas entraver les flux de véhicules en provenance du projet SLRB.

Cette mesure aura un effet bénéfique sur le carrefour Mons/Trèfles.

De même il est recommandé de laisser la future voirie EGTA dite « traversante » afin de permettre plusieurs options de sortie aux futurs habitants de la zone de forte mixité.

Afin de limiter la vitesse dans la rue Delwart, il est fortement recommandé de dessiner au sol les cases de stationnement avec recourt si nécessaire au stationnement en chicane pour autant que cela engendre un minimum de gêne possible sur la perte de capacité en parking. Le recourt à des plantations ligneuses disposées en voirie et en alternance est une solution qui devrait être envisagée afin de limiter la vitesse des automobilistes (+ embellissement, cadre verdoyant, espace plus structurant, aspects environnementaux, etc.).

Des ralentisseurs types « plateaux ou dos d'ânes » devront être envisagés uniquement sur la nouvelle portion élargie de la rue Delwart. L'auteur de projet recommande d'éviter la mise en place de dispositifs ralentisseurs de types « dos d'âne » ou « plateau » dans les voiries étroites que sont Frans Hals et Delwart nord et cela pour des raisons évidentes de vibrations et de bruit (accélération) qui seront source de nuisance pour les riverains.

Dans la même optique, un réasphaltage de l'entièreté de la rue Delwart (de la rue des Trèfles à la rue Frans Hals) est nécessaire pour éliminer les nids de poules (vibrations pour les habitants à prendre en considération à cause de l'augmentation du flux de véhicules) et préserver la sécurité aux abords de l'école (projections, risques de chutes).

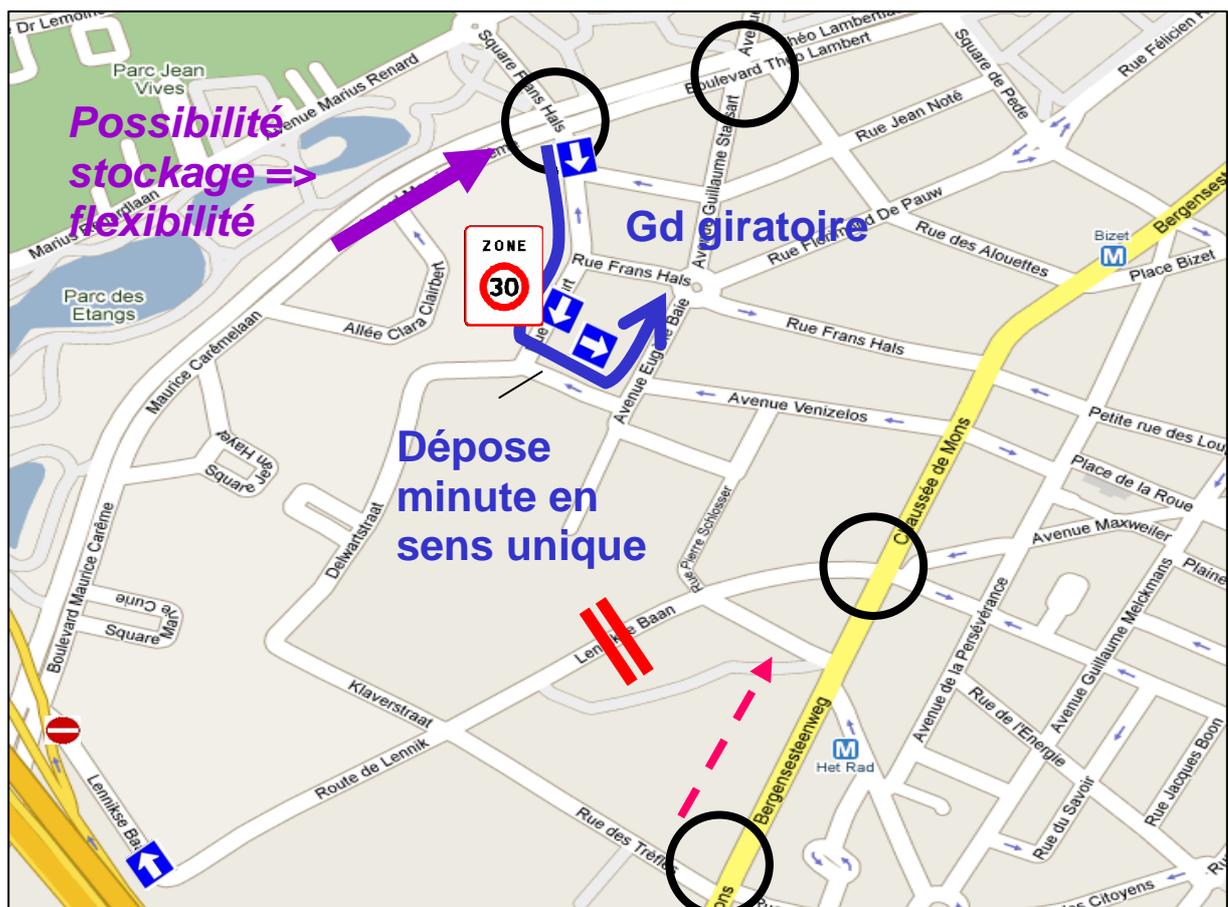
Afin d'augmenter la sécurité aux abords de la future école, il est recommandé la mise en sens unique de la rue James Cook (sens inverse par rapport à la situation actuelle) permettant l'installation d'un « Kiss and Ride » et une meilleure sécurité. L'ensemble des

rues situées dans le périmètre de l'école devront être placées en zone 30 avec les mesures de ralentissement et de visibilité qui s'imposent.

Afin de fluidifier le trafic au nord et d'empêcher le transit, il est recommandé d'inverser le sens unique de la rue Frans Hals, de mettre en sens unique la partie nord de la rue Delwart en réorientant les flux sortant vers G. Stassart Cela permet également de soulager la rue Frans Hals au niveau du giratoire Maurice Carême et de soulager la rue Delwart et Frans Hals du futur trafic périphérique des nouveaux usagés. En effet, cette portion des rues Delwart et Frans Hals est très étroite. Un report du trafic vers l'avenue Eugène Baie et l'avenue Guillaume Stassart s'avère plus judicieux compte tenu de la largeur de voirie plus importante et des espaces structurants qui les entourent (cfr, alignements d'arbres en voirie, recul plus important des maisons par rapport à la voirie). L'insertion sur le boulevard Théo Lambert est également plus facile par l'avenue Guillaume Stassart via l'îlot directionnel. Cette disposition s'accompagne d'une desserte plus aisée de la future école tout en diminuant le trafic de transit en provenance de la chaussée de Mons (nouvelle priorité de droite rue Frans Hals/Delwart).

Afin d'augmenter la disponibilité en parking principalement pour les commerces et activités productives, l'auteur de projet recommande l'installation d'un parking public sous la place piétonne.

### Synthèse des recommandations pour le périmètre du PPAS



## 3.4. ACOUSTIQUE ET VIBRATIONS

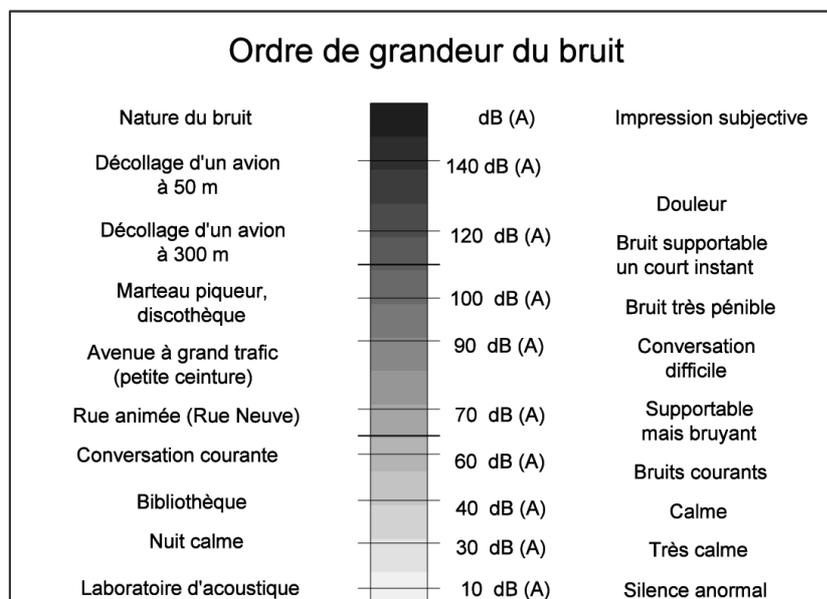
### 3.4.1. Enjeux

- Quand le bruit est-il gênant et y-a-t-il des normes pour le bruit ?
- La mise en œuvre du projet de PPAS va-t-elle provoquer une augmentation du bruit par rapport à la situation actuelle ?
- La mise en œuvre du projet de PPAS va-t-elle provoquer une augmentation des vibrations par rapport à la situation actuelle ?

### 3.4.2. Incidences du projet de PPAS

#### Quand le bruit est-il gênant et y-a-t-il des normes pour le bruit ?

La mesure de bruit le plus communément utilisée est le Décibel - noté dB(A) - traduisant, via une formule logarithmique, la pression sonore en échelle linéaire telle que l'oreille humaine la perçoit. L'échelle de bruit est donnée à la figure ci-dessous.



En analysant cette échelle, on constate qu'entre 60 et 70 dB(A), le bruit ressenti (impression subjective) passe de « bruit courant » à « bruit supportable mais bruyant ». La législation de la plupart des pays européens a intégré cette observation puisqu'en moyenne, elle a fixé la valeur de 65 dB(A), comme seuil au-delà duquel le bruit est nuisible à la santé. En Région Bruxelles-Capitale, une ordonnance « bruit » a été définie (17 juillet 1997). Elle limite les émissions sonores en fonction de la localisation du point où celles-ci sont ressenties, de la durée de la perturbation et des éventuels caractères tonal et impulsif de celles-ci.

Le Plan Bruit fixe la valeur de 65 dB(A)<sub>T=1h</sub> comme recommandation à ne pas dépasser en journée à l'extérieur.

#### La mise en œuvre du projet de PPAS va-t-elle provoquer une augmentation du bruit par rapport à la situation actuelle ?

La mise en œuvre du PPAS génèrera une ambiance sonore qui viendra se mélanger aux bruits déjà existants. Il est utile de rappeler à ce sujet que le périmètre immédiat du PPAS est situé le long d'un point noir de la convention Environnementale (Ring, ligne de train, chaussée de Mons). Et même si des améliorations ont été constatées depuis ces dernières

années (aménagement acoustique du ring, projet d'assainissement acoustique de la ligne 50A), les niveaux acoustiques en périphérie du site restent relativement proches du seuil d'intervention.

Les principales émissions sonores sont liées au trafic. Ainsi le projet de PPAS ne comprenant qu'un réseau de voiries interquartier et de quartier, l'augmentation du bruit au sein du périmètre ne sera donc pas significative compte tenu du bruit qui existe déjà et qui masquera en grande partie les bruits futurs.

Mais il est évident qu'une action à la source, permettant d'influencer le bruit émis par les voies de circulation est primordiale. C'est pourquoi il a été fortement conseillé de prendre des mesures urbanistiques et constructives pour limiter la propagation du bruit à ce niveau.

Quant aux émissions sonores liées aux futurs installations techniques, elles devraient se réduire à quelques ventilations de système de production de chaud et de froid, des recommandations ont également été émises afin d'en réduire les impacts.

Par contre, le fonctionnement de l'école communale aura un impact sur le plan de l'environnement sonore par le bruit généré pendant les périodes de récréation (sonnerie et cris des enfants) ainsi que par le trafic généré par la dépose et la reprise des enfants.

En effet, les déposes « minute » ou « Kiss and Ride » présentent l'avantage d'être particulièrement sécurisant. Cela étant, il faut s'attendre à ce que ces endroits produisent des nuisances sonores tels que :

- Bruit de portière ;
- Klaxons ;
- Accélération ;
- Bruit des moteurs.

#### **La mise en œuvre du projet de PPAS va-t-elle provoquer une augmentation des vibrations par rapport à la situation actuelle ?**

En matière de vibrations, le périmètre ne connaît pas de sources vibratoires importantes, hormis le passage des métros en sous-sol sous la chaussée de Mons. Une autre source est le passage des poids-lourds à faible distance des habitations. Ce type de trafic est principalement concentré sur la chaussée de Mons.

La mise en œuvre du projet de spatialisation ne devrait pas induire de nouvelles sources vibratoires significatives.

A court terme, des niveaux de vibration plus importants pourront être observés durant la période des chantiers, et en particulier lors de la démolition des immeubles et des dalles existants sur les parcelles EGTA et DE LIJN. Ce type de nuisances sera très temporaire et soumis aux conditions d'un permis « chantier ». Pour le long terme, il faudra accorder une attention particulière si des « dos d'âne » sont installés sur le site (risque de vibrations)

### **3.4.3. *Recommandations***

Recommandations pour agir à la source du bruit :

- Mise en œuvre d'aménagement local de voiries telles que ralentisseurs de vitesse, plateaux, chicanes et l'installation d'une zone 30.
- Mise en zone 30 d'une partie de la rue des Trèfles, des rues Delwart, James Cook, Eugène Baie, du Bouquet, Pierre Schlosser. Ainsi que les nouvelles voiries locales au sud de l'école.
- Une remise à neuf du revêtement de l'entièreté de la rue Delwart (de Trèfles à Frans Hals) et d'une partie de la rue des Trèfles contribuera à abaisser le niveau de bruit. Cette recommandation est indispensable si on considère l'augmentation du trafic résultant de la proximité de l'école et des nouveaux habitants. Le choix du type de revêtement sera prépondérant en termes de propagation du bruit routier.

- Veiller à modérer le trafic qui emprunte les rues des Trèfles et Delwart afin de limiter les nuisances dues au trafic pour les nouveaux et les anciens logements.

Au niveau de l'affectation du sol :

- La zone de forte mixité se situe du côté de la chaussée de Mons. Cette configuration permet de concentrer et de mieux « gérer » les bruits éventuels générés par les activités (commerces, bureaux, PME). Cette configuration permet également d'orienter le trafic (issu de la zone de forte mixité) principalement vers la chaussée de Mons en évitant la propagation du bruit du côté résidentiel existant (Delwart).

Au niveau de l'agencement des bâtiments et des espaces publics:

- Fermeture de l'îlot au sud de la rue Alexandre Pierrard. Cela apportera une protection acoustique des façades arrières et des jardins existants par rapport au bruit de la chaussée de Mons ;
- Conception du cheminement piéton en tant que zone tampon ;
- Implantation des cours de récréation à l'intérieur du front bâti de l'école afin de profiter de l'effet de réverbération et de protection acoustique pour les riverains ;
- Réalisation d'un parking souterrain permettant une disponibilité 'rapide' en parking (moins de circulation dans les voiries internes = moins de bruit).
- Les ventilations au niveau des immeubles à appartements doivent être disposées de telle manière à ne pas provoquer de nuisances pour les habitants.
- Utilisation de matériaux de construction réduisant la propagation du bruit.

Au niveau de l'agencement des masques :

- Maintien du rideau d'arbre au niveau de la zone de sport ;
- Installation d'un cheminement piéton bordé d'arbres depuis la chaussée de Mons jusqu'à la rue Delwart.
- Utilisation de 'matériaux' absorbants au niveau des espaces publics (exemples : haies, arbustes, pelouses, buttes,...).

Au niveau des accès chantier

- Il faut veiller à bien respecter la tranquillité des habitants vivants déjà dans le périmètre du PPAS et avoisinant. Les camions et engins de chantier doivent arriver sur le site par des axes rapides et des voiries de grandes envergures (Boulevard Maurice Carême > Lennik ; Chaussée de Mons > Trèfles). De plus, les heures normales de chantier doivent être strictement respectées. Si le chantier se fait en plusieurs phases, cette mesure doit évidemment être étendue à la tranquillité des nouveaux habitants. Prévoir, si nécessaire, des dispositifs antivibratoires.

Le PPAS est situé à proximité immédiate d'un point noir défini par la Convention Environnementale (Ring ouest, Ligne 50A, chaussée de Mons, métro). Lors de l'introduction des permis d'urbanisme, il est donc recommandé d'accorder une importance particulière à la diminution des nuisances acoustiques et vibratoires par le choix de matériaux absorbants au niveau des revêtements (matériaux et formes des nouvelles constructions, revêtements des espaces publics, isolation acoustique des immeubles, insonorisation des installations techniques). Cette recommandation devrait être appliquée d'office dans le cas où des blocs de bâtiments sont construits parallèlement à des constructions existantes et à des distances relativement proches comme ce sera le cas rue des Trèfles.

## 3.5. MICROCLIMAT

### 3.5.1. Enjeux

- Les constructions existantes sur le site vont-elles subir une perte d'ensoleillement ?
- La construction de nouveaux îlots est-elle susceptible de générer des zones d'inconforts aérodynamiques ?

### 3.5.2. Incidences du projet de PPAS

#### Les constructions existantes sur le site vont-elles subir une perte d'ensoleillement ?

##### **Ombres portées sur les immeubles existants le long de la chaussée de Mons :**

En situation actuelle, l'ensoleillement des jardins et des façades arrière des immeubles le long de la chaussée de Mons, est réduit en fin de journée par la présence de l'imposant hangar EGTA et d'un immeuble de bureaux. Les nouveaux bâtiments prévus à l'emplacement du hangar auront un plus faible gabarit, les conditions d'ensoleillement de ces façades arrière seront donc améliorées.

##### **Ombres portées sur les immeubles existants le long de la rue des Trèfles :**

Le projet prévoit la reconstruction de bâtiments à la place du hangar occupé par De LIJN. Ce hangar présente un rez-de-chaussée, un étage et une toiture. Les futurs immeubles pourront comprendre un étage supplémentaire mais seront deux fois moins profonds que le hangar. Les conditions d'ensoleillement des façades arrière ne devraient donc pas être modifiées de manière significative. Les conditions d'ensoleillement des façades des habitations existantes à proximité du carrefour entre la rue des Trèfles et la chaussée de Mons ne seront pas modifiées.

##### **Ombres portées sur les immeubles existants le long de la rue Alexandre Pierrard :**

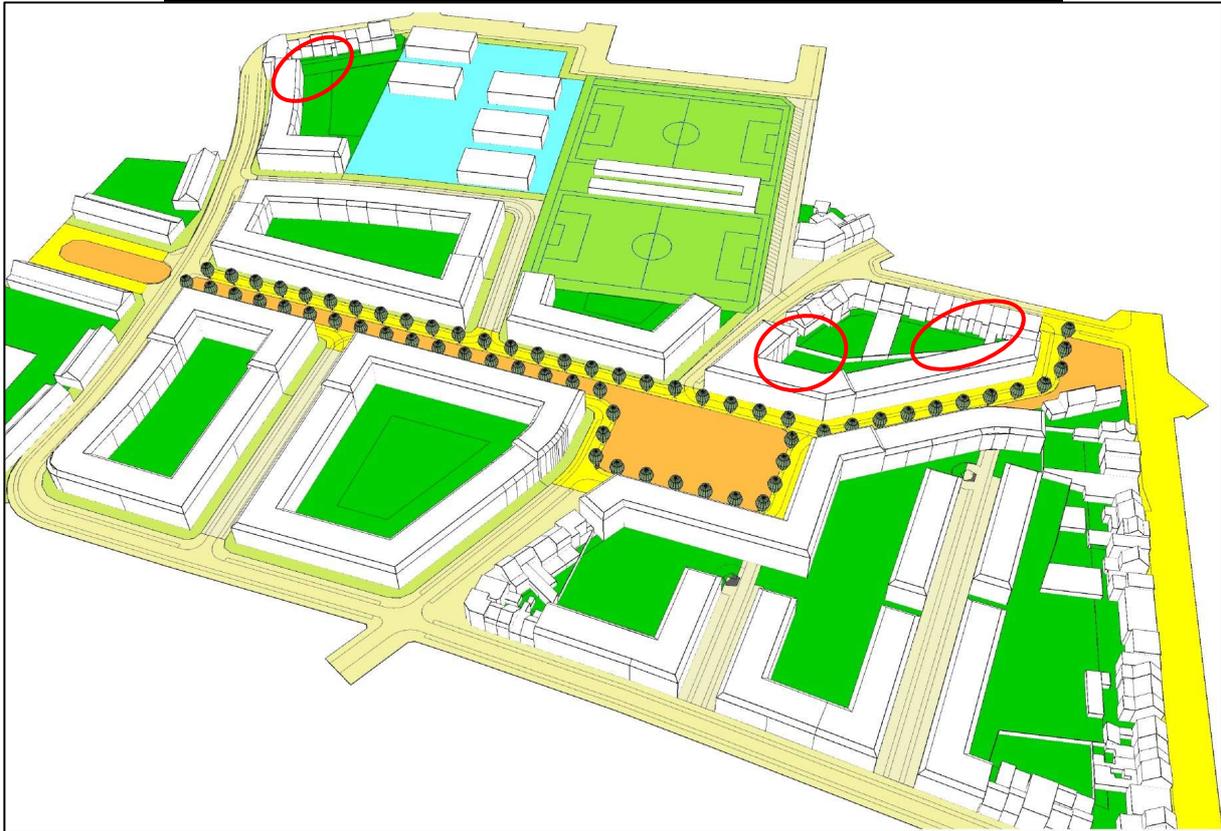
Le projet prévoit la construction d'un nouvel îlot d'immeubles entre la rue Alexandre Pierrard et l'axe modes doux. Les nouveaux immeubles seront implantés au sud des bâtiments existants et réduiront donc les conditions d'ensoleillement des façades arrière. Cet ombrage sera toutefois modéré en raison du gabarit maximum autorisé (un rez-de-chaussée + 3 étages + toiture). Les immeubles proches du carrefour avec la chaussée de Mons seront significativement touchés étant donné la forte compacité de l'îlot à cet endroit. Pour les autres constructions, l'ensoleillement restera globalement suffisant.

##### **Ombres portées sur les immeubles existants le long de la rue Delwart :**

Le projet prévoit la construction d'un petit îlot d'immeubles entre la rue Delwart et la nouvelle voirie bordant la zone d'équipement destinée à la nouvelle école communale. Les nouveaux immeubles seront implantés au sud des bâtiments existants et réduiront donc les conditions d'ensoleillement des façades arrière. Cet ombrage sera toutefois modéré et, suivant la course du soleil, seules les maisons de coin de la rue Delwart bénéficieront d'un moindre ensoleillement. Pour les autres constructions, les conditions d'ensoleillement, resteront globalement suffisantes. Le projet prévoit également la construction de trois tronçons d'immeubles face aux bâtiments existants mais n'auront pas d'impact significatif sur les conditions d'ensoleillement des bâtiments existants situés juste en dehors du périmètre le long de la rue Delwart.

**Les ombres portées entre les nouveaux bâtiments** se limiteront à une partie des jardins des bâtiments sud et ouest. Le piétonnier et la place piétonne ne souffriront que très peu des ombrages dus aux bâtiments.

### Schéma indicatif de spatialisation : problématique de l'ensoleillement



#### La construction de nouveaux îlots est-elle susceptible de générer des zones d'inconforts aérodynamiques (des zones avec des vents importants) ?

Deux principaux impacts aérodynamiques peuvent être observés en milieu urbain : la création de tourbillons induits par de grands bâtiments et l'effet canyon induit par une rue étroite rectiligne bordée de bâtiments élevés.

Le projet ne prévoit pas de bâtiments de grand gabarit mais crée deux voiries rectilignes bordées d'immeubles. Bien que ces voiries soient orientées dans le sens des vents dominants, elles ne sont pas considérées comme étroites (supérieures à 20m) et les immeubles ont un faible gabarit (rez-de-chaussée + un étage + une toiture). Les risques d'effet canyon seront donc négligeables. Par ailleurs, le piétonnier est orienté est-ouest, il n'est donc pas soumis directement aux vents dominants. Le ring et le chemin de fer (sur talus) protègent également des vents de sud.

#### **3.5.3. Recommandations**

- Éviter l'effet canyon dans les voiries rectilignes par la plantation d'arbres, une largeur de voirie de minimum 20m, des retraits ponctuels et une interruption du front bâti si nécessaire.
- Préserver le caractère aéré du site ainsi que des retraits suffisants pour éviter un vis-à-vis trop important.
- Privilégier la plantation d'arbres le long des voiries plus larges
- Prévoir l'aménagement de toitures « vertes » sur toutes les surfaces qui le permettent (même celles inférieures à 100m<sup>2</sup>).
- Prévoir des aménagements verts le long du piétonnier.

## 3.6. SOL, SOUS-SOL ET EAUX SOUTERRAINES

### 3.6.1. *Enjeux*

- Y-a-t-il des risques pour la stabilité des bâtiments ?
- Quelles sont les conséquences de la mise en œuvre du projet de PPAS sur les eaux souterraines ?
- Y-a-t-il un risque de pollution du sous-sol ?
- Y-a-t-il une présence d'infrastructures souterraines sensibles ?

### 3.6.2. *Incidences du projet de PPAS*

#### Y-a-t-il des risques pour la stabilité des bâtiments ?

Le sol du périmètre du PPAS est composé d'une couche superficielle de faible portance, sous laquelle se trouve une épaisse couche de sable présentant une bonne aptitude à la fondation. Cette couche superficielle peu compacte induit une contrainte qui peut être résolue notamment grâce à l'évacuation de cette couche par creusement d'un niveau de cave ou de parking souterrain.

Pour les immeubles à appartements, le projet prévoyait la réalisation d'un ou deux étages souterrains pour développer des parkings et des caves. La présence de cette couche superficielle n'induit donc pas de surcoût particulier dans le cas des immeubles à appartements et ne devrait pas induire de surcoût élevé pour les maisons unifamiliales.

En ce qui concerne la nappe phréatique, celle-ci n'est pas présente dans les 10 premiers mètres du sol. Etant donné que le projet prévoit l'implantation d'immeubles de gabarits limités qui ne disposeront que d'un ou deux niveaux souterrains (profondeur totale de 5 à 6m), la réalisation de ces niveaux souterrains ne devrait pas induire de problème de construction car leur base sera située au-dessus de la nappe phréatique.

Il est donc probable que les gabarits envisagés semblent conformes aux contraintes d'aptitude du sol.

#### Quelles sont les conséquences de la mise en œuvre du projet de PPAS sur les eaux souterraines ?

La mise en œuvre du PPAS entraînera une imperméabilisation de l'îlot Lennik/Delwart (environ 2/3 de la surface totale du projet de PPAS)

En revanche, la perméabilité de certaines zones sera maintenue (zone de sports, de jardins et de potagers) et la perméabilité globale de l'îlot Lennik/chaussée de Mons sera sensiblement augmentée par la création de jardins et d'espaces verts.

Si les eaux pluviales collectées au sein des nouvelles surfaces imperméabilisées sont rejetées au sein du réseau d'égouttage, l'alimentation de la nappe phréatique sera inévitablement réduite et entraînera donc une baisse du niveau de la nappe phréatique locale. Néanmoins, comme la surface du périmètre est relativement réduite par rapport à l'ensemble de la zone d'alimentation de la nappe locale, la baisse de niveau sera faible. Différentes mesures pourront être prises pour minimiser cette baisse de niveau comme favoriser les revêtements semi-perméables et prévoir des dispositifs de percolation des eaux pluviales collectées au sein des voiries (fossés infiltrant ou bassins d'orage).

Etant donné la nature sableuse des premières couches de sol, la diminution du niveau de la nappe ne devrait pas modifier les caractéristiques physiques des zones sur lesquelles s'appuieront les fondations des futurs bâtiments.

L'urbanisation et l'aménagement des espaces publics au sein du PPAS induiront donc une légère réduction de l'alimentation de la nappe phréatique mais qui ne devrait pas engendrer d'incidences négatives.

#### **Y-a-t-il un risque de pollution du sous-sol ?**

Le périmètre comprend différents terrains repris à l'inventaire légal des sols potentiellement pollués :

- Une pollution des sols aux hydrocarbures, sur une des parcelles exploitées par **De LIJN**, qui a été caractérisée et délimitée précisément. Bruxelles Environnement a octroyé un permis d'assainissement pour cette parcelle polluée.
- **Une petite partie du site EGTA** à cause de la présence ancienne d'une station de lavage de véhicules. Selon la réglementation en vigueur, EGTA devra procéder à une étude de reconnaissance du sol préalablement à toute transaction de vente de son terrain. Cette étude permettra de valider ou non la présence d'une pollution du sol et des eaux souterraines. En cas de détection d'une pollution, la réglementation impose la réalisation d'une étude de risque et d'un assainissement du sol si cette étude concluait à l'existence d'un risque pour la santé humaine ou pour l'environnement.

Le programme du plan a prévu que les sites EGTA et De LIJN puissent être reconvertis de manière indépendante, que ce soit l'un par rapport à l'autre mais également par rapport au reste du développement du périmètre.

L'organisation actuelle des voiries existantes permet d'envisager facilement un développement en phases autonomes.

En cas de retard induit par les éventuelles contraintes de dépollution, la mise en œuvre du reste du PPAS pourrait être poursuivie sans problème particulier.

La non-reconversion des parcelles De LIJN nuirait cependant à la cohérence urbanistique du programme car c'est sur ces terrains que le PPAS envisage de créer une partie de la liaison piétonne reliant le quartier des Etangs au quartier La Roue.

#### **Y-a-t-il une présence d'infrastructures sensibles ?**

Il n'y a pas d'infrastructure souterraine sensible en sous-sol du périmètre du PPAS, à l'exception d'une conduite de gaz naturel hors service (diamètre 500mm) enfouie sous la chaussée de Mons. Il faut également mentionner la présence du puits souterrain du Neerpedebeek sous la rue des Trèfles qui se trouverait à 3m sous le niveau de la voirie.

### **3.6.3. *Recommandations***

- Vérifier si le plan d'assainissement du site De LIJN a pris en considération le programme du PPAS visant à créer du logement à proximité ou au droit de la zone polluée et s'informer du statut de réalisation du plan d'assainissement
- S'assurer de la prise en considération de la reconversion du site EGTA lors de la réalisation de l'étude de caractérisation et de l'éventuelle étude de risque et plan d'assainissement qui en découleraient
- Vérifier la présence d'autres terrains repris à l'inventaire des sols potentiellement pollués au sein du périmètre du PPAS
- L'auteur de projet préconise également une réutilisation optimale des terres de déblais pour la remise à niveau du site

## 3.7. EAUX USEES ET PLUVIALES

### 3.7.1. *Enjeux*

- Le réseau de distribution est-il en mesure d'assurer l'alimentation en eau ?
- Le réseau d'égouttage est-il en mesure d'assurer l'évacuation des eaux usées ?
- Le réseau d'égouttage est-il en mesure d'assurer l'évacuation de ruissellement ?

### 3.7.2. *Incidences du projet de PPAS*

#### Le réseau de distribution est-il en mesure d'assurer l'alimentation en eau ?

Chaque Bruxellois consomme en moyenne 113 litres d'eau potable par jour. Plus de la moitié de cette consommation ne nécessite pas d'eau potable, par exemple, le jardin, le nettoyage des sols, la toilette, le lave-linge ...

La charge en eaux usées est communément évaluée sur base de la notion d'équivalent-habitant (ou EH) qui correspond à l'estimation de la quantité de pollution rejetée par un usager domestique. Pour évaluer la consommation maximale en eau de distribution, on considère que chaque EH consomme environ 120l d'eau par jour soit environ 43,8m<sup>3</sup> par an.

Il en découle que la consommation en eau annuelle induite par les nouvelles activités peut être estimée à un maximum de 176.000m<sup>3</sup> d'eau par an. Cette alimentation sera assurée par l'Intercommunale Bruxelloise de Distribution d'Eau, dénommée IBDE

Ce débit pourra être réduit en cas d'utilisation des eaux pluviales collectées dans les citernes d'eau de pluie.

#### Le réseau d'égouttage est-il en mesure d'assurer l'évacuation des eaux usées ?

Le périmètre du PPAS se trouve dans le bassin hydrographique de la Senne et dans le bassin de récolte des eaux usées de la station d'épuration Sud. Elle est opérationnelle depuis le 1<sup>er</sup> août 2000, elle présente une capacité de traitement d'eaux usées équivalente à 360.000 personnes.

La mise en œuvre totale du projet de PPAS représente une charge en équivalents-habitants estimée entre 3.350 EH et 4.100 EH (selon programme minimaliste ou maximaliste). Le réseau d'égouttage « Eaux usées » prévu au sein du PPAS devrait sans problème absorber ces débits. L'évacuation des eaux usées domestiques pourra être envisagée de manière gravitaire, via le réseau d'égouttage existant, vers le collecteur situé sous le boulevard Théo Lambert

A noter que la charge générée par le projet représente 0,9% de la capacité totale de la station d'épuration de Bruxelles sud. Afin d'éviter des problèmes de saturation du réseau de collecte des eaux, il convient toutefois de minimiser le rejet des eaux pluviales dans le réseau d'égouttage.

Le traitement des eaux usées par lagunage a été évalué dans le cadre de la présente étude mais il en découle que le caractère naturel-extensif de ce système n'est pas adapté au contexte urbain du site et à la densité d'habitants souhaités par les autorités communales et régionales.

#### Le réseau d'égouttage est-il en mesure d'assurer l'évacuation de ruissellement ?

La gestion des eaux pluviales est devenue un des challenges de ce 21<sup>ème</sup> siècle.

Les épisodes orageux de ces dernières années nous ont montré que la croissance des surfaces imperméabilisées est une problématique à prendre au sérieux par les gestionnaires. Il est désormais illusoire de se contenter de rejeter cette eau directement dans le réseau de collecte sans créer une inondation. Chaque année, près de 780litres d'eau de pluie tombent par mètre carré à Bruxelles. La majeure partie de cette eau ruisselle en

général du toit pour s'écouler dans les égouts avec les eaux usées. En cas de fortes précipitations, cela entraîne des quantités impressionnantes d'eau dans les conduits d'égouts provoquant des inondations. Et les gestionnaires de station d'épuration n'ont que faire de cette eau claire qui provoque une baisse du rendement d'épuration. Il faut donc envisager d'autres solutions comme le réseau séparatif, l'installation de fossés drainants, les citernes de récupération d'eau de pluie, les toitures végétale, le bassin d'orage, matériaux de voiries, etc...

Quant à la faisabilité du rejet vers le réseau hydrographique :

Le périmètre du PPAS est situé sur un plateau. Il ne comprend ni ruisseaux, ni sources, ni mares.

Le PPAS est longé par le pertuis souterrain du Neerpedebeek qui est implanté sous la rue des Trèfles. Ce pertuis véhicule les eaux du ruisseau du Neerpedebeek depuis le parc des étangs, en contrebas du boulevard Maurice Carême, jusqu'au canal, à l'écluse d'Anderlecht. Aucun rejet d'eaux usées n'est effectué dans le pertuis. Par contre, des rejets d'eaux usées domestiques sont constatés en amont du pertuis, au sein de la zone de Neerpede. Le pertuis du Neerpedebeek constitue donc une opportunité qui a été étudiée (avec le soutien de l'IBGE) pour évacuer les eaux de ruissellement vers le canal. **Il a été conclu que l'utilisation du pertuis du Neerpedebeek n'est pas recommandée pour le rejet de la totalité des eaux pluviales du PPAS** (diamètre incompatible avec les débits prévisibles, fiabilité des mesures au sein du pertuis,...).

Pour remédier à cette problématique, le site pourrait être divisé en deux zones : l'ancien site de De LIJN et EGTA (partie sud) pourrait envoyer ses eaux de ruissellement vers le pertuis du Neerpedebeek. Tandis que l'eau de ruissellement des ilots nord et de la place piétonne pourrait être envoyée par gravité vers un bassin d'orage avant d'alimenter les étangs de la Pede. Cette idée a séduit le gestionnaire des étangs de la Pede (service des espaces verts de la commune d'Anderlecht) ainsi que l'IBGE. En effet, ces étangs sont sous alimentés en eau, ce qui provoque un réchauffement et une stagnation prolongée de l'eau (> odeurs désagréables) ainsi qu'une prolifération d'algues. Cette solution pourrait donc rencontrer les intérêts de chacun (les promoteurs et la commune qui doivent se débarrasser de cette eau & les gestionnaires des étangs qui en ont besoin). En plus de cet avantage économique, il ne faut pas non plus négliger l'aspect esthétique et écologique d'un bassin d'orage naturel (berges naturelles) en lieu et place d'une pelouse tondue régulièrement.

### 3.7.3. **Recommandations**

- La totalité des eaux pluviales du PPAS ne pourra pas être envoyée vers le pertuis du Neerpedebeeck. En accord avec l'IBGE et le gestionnaire du Parc des Etangs, il est fortement conseillé d'envoyer la plus grosse partie de ces eaux (des toitures principalement) vers un bassin d'orage situé le long du Maurice Carême avant leurs rejets vers les étangs de la Pede.
- Utiliser des revêtements perméables ou semi-perméables tels que les pavés ou les klinkers drainants.
- Imposer des toitures verdurisées sur les toits plats et les suggérer sur les toitures à versant.
- Recommander le raccordement de cette citerne à au moins un WC, un robinet intérieur (garage ou buanderie) et un robinet extérieur.
- Délimiter des zones au sein desquelles des dispositifs enterrés d'infiltration des eaux pourraient être implantés, sous le cheminement piéton par exemple ;
- Rendre obligatoire la pose d'une citerne d'eau de pluie. Néanmoins à double trop-plein. Ce dispositif permettant le maintien d'un volume permanent et d'un volume tampon qui a pour rôle d'étaler l'écoulement des eaux de ruissellement. Cette citerne reprendra exclusivement les eaux collectées sur les toitures.
- En termes de volume, le Règlement Régional d'Urbanisme impose un ratio de minimum 33l/m<sup>2</sup> de surface de toiture projetée horizontalement
- Imposer l'installation de séparateurs d'hydrocarbure en voirie et en zone de parking.
- Imposer une récupération des eaux de pluie au niveau des terrains de sport (pour l'arrosage).

Schéma de principe du rejet possible des eaux pluviales du PPAS vers les étangs de la PEDE

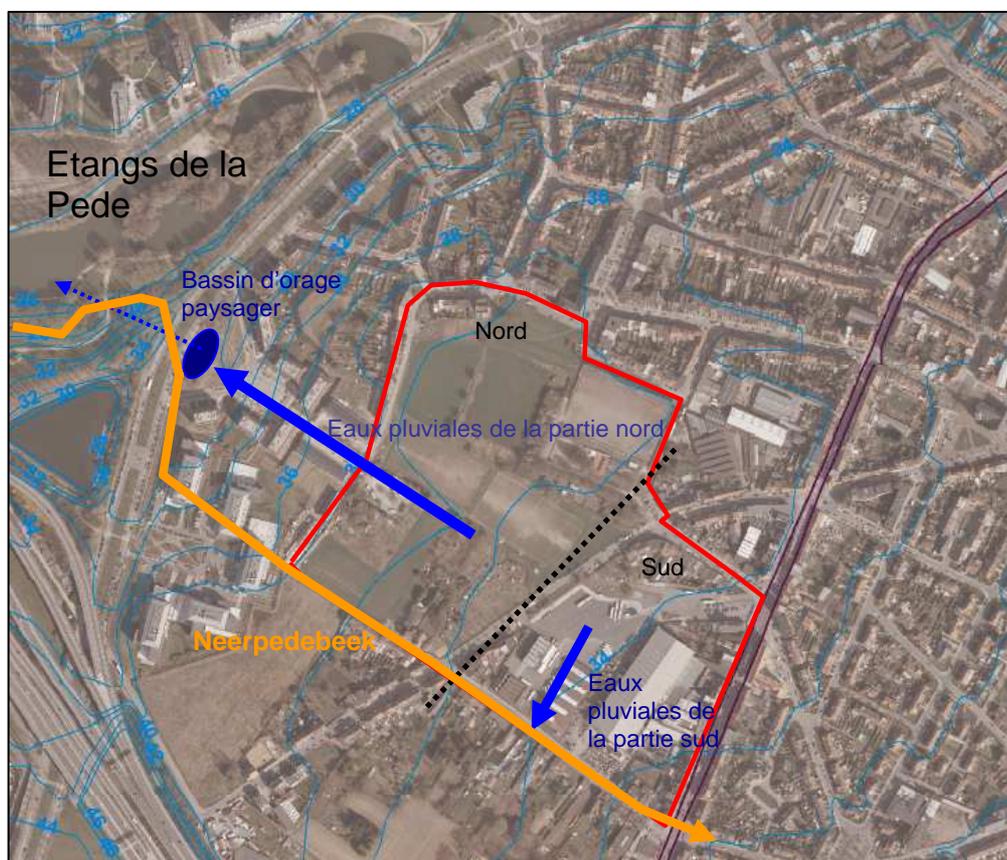
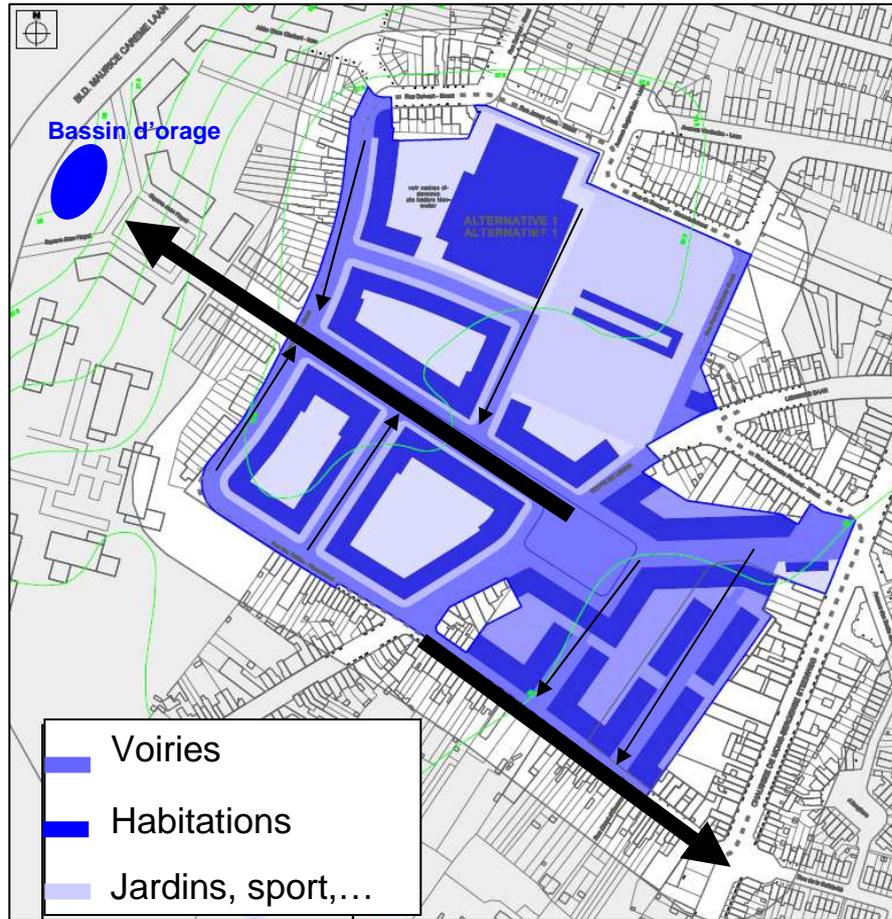


Schéma de principe du rejet possible des eaux pluviales du PPAS vers les étangs de la PEDE



## 3.8. FAUNE ET FLORE

### 3.8.1. *Enjeux*

- Quelles sont les incidences de la mise en œuvre du projet de PPAS sur la végétation existante ?
- Est-il possible de maintenir les alignements d'arbre au sein du périmètre ?
- Quelles sont les incidences sur les espaces verts ?

### 3.8.2. *Incidences du projet de PPAS*

#### Quelles seront les incidences de la mise en œuvre du projet de PPAS sur la végétation existante ?

Une grande partie de la végétation existante disparaîtra suite à la mise en œuvre du projet de PPAS : disparition des zones de taillis et de bosquets arborés, d'arbres à haute-tige, de haies, de trois parcelles agricoles encore en cours d'exploitation, de prairies et friches herbacées et d'une partie des potagers urbains. Cependant, hormis certains arbres haute-tige isolées, la végétation au sein du périmètre du PPAS ne présente pas d'intérêt biologique particulier. Par contre, les formations végétales présentes au sein du périmètre peuvent constituer des zones relais permettant à différentes espèces de se déplacer entre les espaces verts de la périphérie proche (Pajottenland), ces formations sont appelées à disparaître en vue de l'urbanisation du site.

#### Est-il possible de maintenir les arbres hautes-tiges existants au sein du périmètre ?

Le périmètre du PPAS comprend **quatre alignements d'arbres en voiries** (le long des rues suivantes : rue du Bouquet, rue Delwart, rue Alexandre Pierrard et route de Lennik). Le projet ne prévoit pas d'élargissement de trois premières voiries, de sorte que le maintien des arbres n'est pas compromis. En revanche, les marronniers présents le long de la route de Lennik devront être supprimés étant donné que le projet prévoit de réduire la largeur entre les habitations existantes et la rue de Lennik.

**Les alignements d'arbres hors voiries** (peupliers) qui bordent le terrain de football devront probablement être abattus dans le cadre du projet d'aménagement d'une pelouse synthétique sur le terrain existant. Ce type d'arbres ne présente pas une durée de vie très élevée, de sorte que ceux-ci auraient dû être remplacés à moyen terme. Les alignements d'arbres (charmes, tilleuls et cerisiers du Japon) présents autour des bâtiments annexes aux terrains de football ne pourront pas être maintenus. La suppression des cerisiers du Japon n'est pas considérée comme dommageable du point de vue biologique. En revanche, la suppression des deux autres alignements constitue une incidence négative significative en matière biologique au vu du caractère indigène de ces espèces et de leur contribution au développement et au maintien de la faune urbaine.

Le projet comprend également **quelques arbres isolés ou en bouquets**. Les arbres qui se trouvent dans la zone d'équipement destinée à l'implantation de l'école communale pourraient être maintenus en fonction du projet définitif qui sera retenu pour l'aménagement de l'école. Les arbres situés soit dans la zone d'emprise du nouveau terrain de football, soit à l'emplacement de la nouvelle voirie, soit à l'emplacement d'une zone constructible seront amenés à disparaître.

#### Quelles sont les incidences sur les espaces verts ?

Le projet prévoit le maintien ou l'aménagement de divers espaces verts :

- L'aménagement du cheminement piéton et de la place qui participera à la verdurisation du centre du site par l'implantation d'alignements d'arbres voire de haies

- Des aménagements verdurisés de différentes zones entourant l'école
- Le maintien d'une certaine proportion de jardins potagers sur le site
- Le maintien d'au moins deux terrains de football sur les trois existants et des aménagements périphériques qui maintiendront le caractère vert de cette partie du PPAS

### **3.8.3.        *Recommandations***

Le Chargé d'étude recommande :

- Le maintien si possible de l'alignement des marronniers le long de la route de Lennik ;
- Le maintien de l'alignement des charmes hautes-tiges et des tilleuls hautes-tiges ;
- Aménager le cheminement piéton avec des alignements d'arbres voire des haies qui permettront également de délimiter l'espace par rapport à la voirie ;
- Préserver les arbres sur le site de la nouvelle école, aménager un espace vert récréatif ;
- Préserver une ceinture végétale autour de la zone de sports et loisirs, si possible, encourager la plantation d'espèces arbustives et arborescentes au centre de la zone ;
- Favoriser l'aménagement des trois zones de jardins potagers ;
- Prévoir l'aménagement d'un bassin d'orage « à sec » planté en type « prairie de fauche » en contrebas du PPAS, le long du boulevard Maurice Carême.

## 3.9. ENERGIE

### 3.9.1. Enjeux

- La mise en œuvre du projet de PPAS est-elle compatible avec les contraintes d'alimentation et de distribution en gaz et électricité ?
- Est-il pertinent d'installer un système de chauffage urbain ?
- La disposition des futures constructions est-elle compatible avec l'utilisation de l'énergie solaire ?
- Les principes d'éco-construction peuvent-ils s'appliquer à ce projet de PPAS?

### 3.9.2. Incidences du projet de PPAS

#### **La mise en œuvre du projet de PPAS est-elle compatible avec les contraintes d'alimentation et de distribution en gaz et électricité ?**

Le périmètre du PPAS ne comprend pas d'infrastructures de transport d'énergie telles que des conduites de gaz haute pression et des lignes à haute tension. En revanche, l'ensemble des voiries incluses au sein du périmètre comprennent des infrastructures permettant une distribution locale d'électricité et de gaz pour les activités existantes. Afin de savoir si les réseaux existants permettront de répondre à la demande des futures activités qui seront développées, il faut établir des estimations des consommations futures en gaz et en électricité. Cependant, de nombreux paramètres influençant la demande future en gaz et électricité sont encore inconnus. D'après Sibelga, les réseaux existants ne permettent pas de répondre à cette demande mais ce futur potentiel sera pris en compte dans la planification des futurs investissements. De plus, la société s'engage à satisfaire les besoins spécifiques des nouvelles activités lorsque les projets lui seront soumis.

#### **Est-il pertinent d'installer un système de chauffage urbain ?**

Un réseau de chauffage urbain consiste à produire et à distribuer localement de l'énergie thermique. La chaleur est produite dans une chaufferie centrale et distribuée aux utilisateurs sous forme de vapeur ou d'eau chaude par un réseau de conduites. Plusieurs types de combustibles peuvent être utilisés: mazout, gaz naturel, sources d'eau chaude, biomasse (bois ou paille) et déchets ménagers. Ce type d'installation présente différents avantages économiques (coût compétitif, durée de vie, gain de place), sociaux (maintenance simplifiée, sécurité,...) et environnementaux. Le choix de l'implantation d'un réseau de chauffage urbain est une décision qui privilégie le long terme aussi bien pour les habitants que pour les propriétaires. La mise en place d'un réseau de chauffage urbain nécessite l'implantation de différents équipements supplémentaires mais le coût d'implantation est compensé par les avantages décrits ci-dessus. Concernant le choix du combustible, deux combustibles sont envisageables : le gaz naturel et la biomasse-bois. Les autres combustibles présentent en effet tous de nombreux inconvénients.

En raison de la nécessité d'infrastructures supplémentaires consommatrices d'espace pour le stockage du bois-biomasse, le recours au gaz naturel s'avère en première analyse, le plus judicieux.

#### **La disposition des futures constructions est-elle compatible avec l'utilisation de l'énergie solaire ?**

Une bonne orientation d'une habitation permet d'utiliser l'énergie solaire de deux manières :

- l'utilisation active de l'énergie solaire grâce à la pose des panneaux thermiques ou des panneaux photovoltaïques
- l'utilisation passive de l'énergie solaire grâce à l'augmentation des surfaces vitrées verticales

Pour l'utilisation active de l'énergie, les panneaux solaires actuels doivent présenter une inclinaison comprise entre 20° et 45° et être orientés le plus possible vers le sud, la limite étant l'orientation sud-est et sud-ouest.

Le projet induit deux grandes orientations des toitures à versant, ce qui correspond principalement aux maisons unifamiliales :

- une exposition sud-sud-ouest, qui est très favorable à l'utilisation active de l'énergie solaire ;
- une exposition est-sud-est, qui est favorable à l'utilisation active de l'énergie solaire.

Ces orientations sont donc globalement favorables à l'utilisation de l'énergie solaire.

Dans le cas de toitures plates, ce qui correspond principalement aux immeubles à appartements, on peut envisager la pose de panneaux inclinés reposant sur des structures légères qui peuvent être orientées dans n'importe quelle direction. L'orientation du bâtiment n'a donc aucune importance en termes techniques.

Pour l'utilisation passive de l'énergie solaire, l'orientation des constructions avec des mitoyennetés dans un axe est-ouest constitue une orientation favorable à la réalisation de maisons passives. Seuls les immeubles implantés le long de la rue des Trèfles dispose d'une orientation favorable. Cependant, ce paramètre n'est pas strictement limitatif et il est possible, moyennant une conception adéquate, de développer des immeubles passifs selon toutes les orientations.

La disposition des futures constructions est donc compatible avec l'utilisation de l'énergie solaire et les gabarits modérés des immeubles ne devraient pas générer d'obstacles à la captation optimale de l'énergie solaire.

#### **Les principes d'éco-construction peuvent-ils s'appliquer à ce projet ?**

Des matériaux de construction énergétiquement performants pourront être utilisés pour la réalisation de ce projet. En ce qui concerne le choix des matériaux, indépendamment de la méthode de construction, il dépendra du niveau de performance énergétique et de l'inertie que l'on veut atteindre. Comme exemple de types de matériaux, on peut citer l'ossature bois, la brique et les enduits extérieurs.

La construction des nouveaux immeubles devra également respecter certaines exigences minimales d'isolation des habitations imposées par la Région de Bruxelles-Capitale. Ces valeurs ne correspondent qu'à des exigences minimales de qualité et il est donc conseillé de faire mieux pour respecter les principes d'éco-construction.

L'utilisation d'énergies renouvelables sera compatible avec la réalisation du projet.

Des panneaux solaires thermiques et photovoltaïques ainsi que des toitures vertes pourront être installés sur les futures constructions.

### **3.9.3. *Recommandations***

- Réserver si besoin une zone pour l'implantation d'une chaufferie centrale ;
- Définir des prescriptions permettant l'implantation de chaufferies centrale au sein de certaines zones constructibles.
- Favoriser les déplacements modes doux
- Éviter que les installations de panneaux solaires n'induisent des impacts esthétiques négatifs depuis l'espace public
- Intégrer une zone permettant l'implantation d'une nouvelle cabine haute-tension
- Dans l'optique d'une conception optimisée des bâtiments de logements, il faut veiller à :
- Minimiser les pertes par transmission

- Minimiser les pertes par ventilation
- Maximiser les gains solaires hivernaux
- Pour limiter le risque de surchauffe dans les logements, il est recommandé de privilégier une possibilité de ventilation naturelle
- Au niveau solaire, il y a lieu de respecter la priorité suivante :
- L'utilisation de la surface de toiture pour l'installation de panneaux solaires thermiques
- L'utilisation de la surface de toiture résiduelle pour l'installation de panneaux solaires photovoltaïques
- Favoriser l'installation de toitures vertes (même sur des toitures inférieures à 100m<sup>2</sup>).

## 3.10. DÉCHETS

### 3.10.1. Enjeux

- A combien de tonnes/an peuvent être estimés les déchets générés par la mise en œuvre complète du projet de PPAS ?
- Quelles sont les possibilités de collecte des déchets sur le site ou à proximité du site ?
- Que deviendront les déchets de chantier ?

### 3.10.2. Incidences du projet de PPAS

#### **A combien de tonnes/an peuvent être estimés les déchets générés en cas de mise en œuvre complète du projet de PPAS ?**

Le meilleur déchet reste celui que l'on ne produit pas.

La mise en œuvre du PPAS engendrera une augmentation significative de la quantité de déchets au sein du périmètre par l'arrivée de 3.000 à 3.750 nouveaux habitants. A Bruxelles, on estime que chaque habitant génère en moyenne 360kg de déchets ménagers par an soit 1kg par jour. À noter que ce chiffre a doublé depuis 1970. Depuis 2003, les quantités ont tendance à se stabiliser (politique de sensibilisation, de prévention, nouvelle tarification,...).

Si l'on reporte ce chiffre à l'échelle du PPAS, la quantité de déchets qui sera produite par les nouveaux habitants est estimée entre 1.000 et 1.400 tonnes/an soit +/- 3,6 tonnes/jour.

Toutefois, la composition moyenne des ordures ménagères brutes collectées en vrac est appelée à évoluer fortement d'ici les prochaines années, notamment en raison de l'augmentation des collectes sélectives.

En ce qui concerne les déchets des activités productives, à l'échelle du PPAS ces entreprises devront demander un permis lors de leur mise en exploitation.

Le type de commerces n'étant pas défini dans un PPAS, il est impossible à ce stade d'évaluer la quantité et le type de déchets produits par ceux-ci.

#### **Quelles sont les possibilités de collecte des déchets sur le site ou à proximité du site?**

Vu la densité définie par le programme du PPAS et étant donné que la déchetterie régionale est facilement accessible depuis le périmètre d'étude, l'implantation d'une déchetterie, même de faible dimension, ne semble pas opportun, et ce même si la commune d'Anderlecht ne dispose plus de déchetterie communale.

Les ordures ménagères (sacs blancs) seront collectées deux fois par semaine, les emballages recyclables PMC (sacs bleus) ainsi que les déchets papier + carton (sacs jaunes) seront collectés 1 fois par semaine.

La collecte du verre en porte à porte n'étant pas organisé en Région bruxelloise, le verre sera déposé dans les bulles à verres présentes dans le quartier. Le périmètre comprend déjà actuellement quelques bulles à verre. Leur capacité pourrait être renforcée étant donné que le PPAS induira la création de logements qui accueilleront un certain nombre de nouveaux ménages et que ceux-ci généreront des quantités non négligeables d'emballages en verre. Ce type d'installation doit être préférentiellement implanté dans des lieux centraux où les gens se rendent pour d'autres motifs. A ce titre, des bulles à verre enterrées pourraient être installées à proximité de la zone d'accès à l'école, de la place publique ou du parking à l'air libre en bordure de la plaine sportive.

En ce qui concerne les déchets verts, il serait intéressant de prévoir l'implantation de points de compostage collectifs pour traiter les déchets organiques produits par les ménages et les exploitants des jardins, des zones de recul verdurisées et des potagers urbains.

#### **Que deviendront les déchets de chantier ?**

L'IBGE a publié le guide de gestion des déchets de construction et de démolition 2009.

Ce guide poursuit l'objectif d'être un outil pratique qui, dans le déroulement quotidien des chantiers, permet une gestion des flux de déchets saine et respectueuse de l'environnement. Le guide propose aussi des solutions pour la valorisation des différents types de déchets par la mise en place d'une hiérarchie de gestion de ceux-ci (types de déchets + types de chantiers : voirie – bâtiment) ainsi que l'installation du tri sur le chantier.

Des solutions sont également proposées pour réduire les incidences dues aux vibrations, à la poussière, au bruit et au charroi en phase de chantier.

### **3.10.3. Recommandations**

Le Chargé d'étude recommande de :

- Faciliter le tri sélectif au niveau des grandes entités de logements ;
- Veiller à prévoir suffisamment de lieux de collecte de déchets en fonction des nouveaux occupants prévus sur le site ;
- Favoriser si possible la mise en place de conteneurs enterrés pour des questions d'hygiène, d'esthétique, de nuisance sonore > il faut que cette fosse reste accessible aux camions-poubelles ;
- Afin d'optimiser les déplacements sur le site, il faudrait prévoir des locaux de stockage par bloc. Ceux-ci devraient dans la mesure du possible être localisés :
  - A proximité des cages d'ascenseurs ou des cages d'escaliers ;
  - De préférence au même niveau que les accès pour les camions-poubelles ;
- Prévoir une collecte régulière des déchets ménagers (cfr Bxl-Propreté) ;
- Prévoir une collecte régulière des déchets produits par la zone de sports et l'école ;
- Suivre le guide de gestion des déchets de construction et de démolition 2009, réduire au maximum les déchets de construction ;
- Favoriser l'éco-construction afin de favoriser au maximum le réemploi, la réutilisation in situ et le recyclage des déchets.
- Favoriser l'installation de zone de compostage (cfr jardins potagers en intérieur d'îlot)

## 3.11. QUALITÉ DE L'AIR

### 3.11.1. Enjeux

- La mise en œuvre du projet de PPAS aura-t-elle un impact sur la qualité de l'air ?

### 3.11.2. Incidences du projet de PPAS

#### La mise en œuvre du projet de PPAS aura-t-elle un impact sur la qualité de l'air ?

Actuellement le périmètre du PPAS est entouré par plusieurs voiries supportant un important trafic routier telles que la chaussée de Mons, le ring, l'avenue Maurice Carême. Cela a inévitablement des conséquences sur la qualité de l'air du périmètre du PPAS en augmentant la pollution liée aux émissions des gaz d'échappement du trafic automobile.

Par ailleurs, le périmètre proche ne présente pas d'activités industrielles significatives.

Le projet de PPAS donne la possibilité aux petites et moyennes entreprises (PME) et toutes petites entreprises (TPE) de s'établir sur le site. Ce redéploiement cadre avec le caractère artisanal des parcelles situées en abord de la Chaussée de Mons. En fonction de ces différentes affectations/reconversions et des activités pouvant en découler, l'auteur de projet suppose qu'au sein du périmètre, les émissions de gaz à effet de serre seront principalement émises par les installations de chauffage des différentes activités ainsi que par les déplacements motorisés au sein des voiries du PPAS.

Etant donné que des PME pourront s'installer, il n'est cependant pas exclu que certaines activités n'émettent pas également une grande quantité de poussière (menuiserie, travail de la pierre; exemple rue Frans Hals, etc...).

### 3.11.3. Recommandations

La dégradation prévisible de la qualité de l'air au sein du périmètre étant majoritairement liée à l'augmentation du trafic, il est utile de prendre les mesures adéquates afin de diminuer le trafic et de réduire les émissions nocives des véhicules. Ainsi, les futurs aménagements de voiries devront garder comme objectif le ralentissement général du trafic tout en maintenant sa fluidité (chapitre mobilité) :

- Favoriser les déplacements « modes doux » au sein du périmètre tout en limitant les déplacements motorisés (cfr cheminement piéton + circulation en boucle et en sens unique).
- Favoriser l'accès aux PME et la mise en place d'aires de livraisons pour les commerces (afin de ne pas devoir chercher indéfiniment une place de stationnement).
- En absence de chauffage urbain (cfr chapitre énergie) favoriser la mise en place d'installations de chauffage peu énergivores et émettant le moins possible de gaz à effet de serre.

## **3.12. ETRE HUMAIN**

### **3.12.1. Enjeux**

- Quelles sont les incidences du projet PPAS sur le cadre de vie des habitants situés dans et autour du périmètre ?
- Quelles sont les incidences du projet sur la sécurité des usagers ou des riverains ?
- Peut-on préserver les jardins potagers ?

### **3.12.2. Incidences du projet de PPAS**

#### **Quelles sont les incidences du projet PPAS sur le cadre de vie des habitants situés dans et autour du périmètre ?**

Le projet de PPAS prévoit le développement de nouveaux équipements collectifs tels qu'une école et une crèche communales. Ces équipements induiront une augmentation de l'offre d'accueil de proximité et amélioreront significativement le cadre de vie des habitants.

Le programme du PPAS vise également à restructurer des infrastructures sportives.

Ces nouveaux équipements amélioreront les conditions de pratique du football et offriront de nouvelles opportunités de pratiques sportives en salle. Les incidences dans ce domaine seront donc significativement positives.

En termes d'espaces publics, de nouvelles voiries seront créées au sein du périmètre et constitueront une opportunité intéressante pour mettre l'accent sur la convivialité des déplacements piétons et cyclistes.

Actuellement, le périmètre du PPAS est bordé par des commerces et des grandes surfaces tout le long de la chaussée de Mons. L'animation commerciale le long de cette chaussée sera renforcée par la création de nouveaux commerces et par l'augmentation de l'attractivité liée aux nouvelles activités implantées au sein du périmètre.

#### **Quelles sont les incidences du projet sur la sécurité des usagers ou des riverains ?**

La mise en œuvre du PPAS augmentera l'intensité du trafic automobile sur la plupart des voiries à l'intérieur du périmètre et en bordure de celui-ci. Cette augmentation de trafic sera une source inévitable d'accidents. Néanmoins, le projet permettra d'améliorer significativement les conditions de circulation sur la rue Delwart et l'extrémité de la rue des Trèfles et d'améliorer la sécurité au sein du tronçon de la route de Lennik.

La mise en œuvre du projet permettra aussi le renforcement du contrôle social en journée et en soirée, le renforcement de l'animation de quartier, la suppression de la zone de déchets sous le taillis et l'amélioration de l'éclairage public. En revanche, certains éléments pourraient avoir une incidence négative comme la fréquentation en soirée des terrains sportifs et de la place publique par des groupes pouvant générer du dérangement.

#### **Peut-on préserver les jardins potagers ?**

Le programme du PPAS prévoit l'urbanisation de la majeure partie des terrains non bâtis. Les potagers urbains actuels sont donc concernés. Afin de compenser cette perte, il est prévu d'affecter en potagers urbains le centre de certains des intérieurs d'îlots. Cependant, la surface résultante (0.4ha) n'atteindra pas les 1,3ha exploités actuellement.

### **3.12.3.      *Recommandations***

Le Chargé d'étude recommande de :

- Créer de nouveaux potagers urbains en intérieur d'îlots et sur les parcelles attenantes à l'école
- Les installations de la zone de sports seront intégrées au cadre du quartier de manière à faire coexister résidence et activité sportive. Il est néanmoins recommandé de maintenir ou de remplacer les arbres à hautes-tiges existants (limitant l'influence de l'éclairage).
- de planter de nouveaux alignements d'arbres à hautes-tiges et/ou de haies denses (filtration du bruit).
- D'établir des clôtures nécessaires à la sécurité.
- Aménager un parking public sous la place et des parkings privés sous les immeubles à appartements afin d'éviter une circulation inutile des usagers/riverains qui seraient à la recherche d'un stationnement.