REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT

DEMANDE DE PERMIS DE LOTIR

Chaussée de Roodebeek - rue Dries - 2ième division, section C/5, n°17f

DOCUMENT N°6

RAPPORT D'INCIDENCES

Echelle : -

DEMANDEUR :

Signature : M. D. De Kayser
Directeur Général

SBGE
Société Bruxelloise de Gestion de l'Eau
Boulevard de l'Impératrice 17
B-1000 Bruxelles

Téléphone : 02/505.47.10
Télécopie : 02/505.47.11
info@sbge.be

AUTEUR DE PROJET :

Signature :

Olivier CHENU
Architecte (isaslb) Urbaniste (ulb)
RUE JONNIAUX N°16
B-1040 BRUXELLES

Téléphone : 02/733.14.73
Courriel : chenu.olivier@skynet.be

	Date-Datum	Modification - Wijziging
A	16/08/2018	Document de travail
B	26/10/2018	Document provisoire
C	04/12/2018	
D		
E		
F		
	Nom fichier :	0510-2 pl 02 e.dwg

Décision

Demande de permis de lotir
Chaussée de Roodebeek – Rue Dries
à Woluwe-Saint-Lambert
2ième division, section C, n° 17f

Demande de permis de lotir

Rapport d'incidences

Demandeur :

SBGE

Boulevard de l'Impératrice 17-19
1000 Bruxelles
N° d'entreprise : BE-0884.649.502

Auteur du rapport :
Olivier CHENU
Architecte (isasbl) Urbaniste (ulb)
Rue Jonniaux, 16
B-1040 BRUXELLES

Tél/fax: 32/2/733.14.73
e-mail : chenu.olivier@skynet.be

	Date	Modification		Date	Modification
A	16/08/2018	Document de travail	G		
B	26/10/2018	Document provisoire	H		
C	04/12/2018		I		
D			J		
E			K		
F			L		

TABLE DES MATIÈRES

1. JUSTIFICATION DU PROJET, OBJECTIFS ET CALENDRIER 3

1.1 OBJET DE LA DEMANDE, PRÉSENTATION DU SITE 3
1.1 JUSTIFICATION DU PROJET ET DE LA DEMANDE ; SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS ENVISAGÉES ; PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX DU DEMANDEUR 14
1.2 ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION QUI ONT ÉTÉ EXAMINÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET UNE INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DE SON CHOIX, EU ÉGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT 14
1.3 INSTALLATIONS CLASSÉES AU SENS DE L'ORDONNANCE RELATIVE AU PERMIS D'ENVIRONNEMENT. 14
1.4 CALENDRIER 15
1.5 CHANTIER 15
1.6 AIRES GÉOGRAPHIQUES 15
1.7 REMARQUE 15

2. ÉVALUATION DES INCIDENCES 16

2.1 LA FAUNE ET LA FLORE 16
2.2 L'ENVIRONNEMENT SONORE 20
2.3 LE SOL 23
2.4 L'EAU 24
2.5 LE CLIMAT 26
2.6 L'ÉNERGIE 26
2.7 L'AIR 27
2.8 LES DÉCHETS 28
2.9 L'URBANISME, LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE IMMOBILIER 28
2.10 LES DOMAINES SOCIAL ET ÉCONOMIQUE 34
2.11 LA MOBILITÉ GÉNÉRALE 37
2.12 L'ÊTRE HUMAIN 45
2.13 L'INTERACTION ENTRE CES FACTEURS 46

3. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 47

4. ANNEXES 50

1. JUSTIFICATION DU PROJET, OBJECTIFS ET CALENDRIER

1.1 OBJET DE LA DEMANDE, PRÉSENTATION DU SITE

1.1.1 Objet et délimitation de la demande, faits générateurs de rapport d'incidences

Le présent rapport d'incidences accompagne une demande de permis lotir relative à la parcelle cadastrale comprenant le bassin d'orage « Roodebeek ». Les plans et prescriptions joints à la demande prévoient 4 lots :

- Lot 1 pour immeubles d'au maximum 84 appartements avec un parking couvert de maximum 96 emplacements. Une zone est également prévue pour un équipement d'intérêt collectif ou de service public (jusqu'à 1.026 m² de superficie de plancher y compris un logement de fonction ce qui porte le nombre total de logements à 85). Des activités sont implantables au rez-de-chaussée le long de la chaussée de Roodebeek : commerces avec une surface commerciale nette de moins de 1.000 m², équipement d'intérêt collectif ou de service public.
- Lots 2, 3 et 4 pour des bâtiments techniques et, accessoirement, administratifs liés au bassin d'orage. Les lots 2 et 3 prévoient au maximum 2 emplacements de parcage chacun.

Ces constructions sont prévues par le PPAS n°14bis en vigueur (A.G. 13/07/2006) auquel la présente demande se conforme. Elles seront établies sur le bassin d'orage qui a techniquement été conçu de manière à pouvoir les supporter moyennant le respect de diverses contraintes. Après obtention du permis de lotir, l'édification des constructions nécessitera en outre l'obtention préalable de permis d'urbanisme et, le cas échéant, de permis d'environnement.

IGN – 1/10.000 – Ed. 1 - 31/3 sud et 31/4 sud – 1994 - Localisation du site et rayon de 500 mètres autour du site

La demande de permis de lotir ne prévoit ni création, ni suppression, ni modification de voiries ; elle est entièrement conforme au PPAS n°14bis. Ce dernier comportait un rapport d'incidences ; il n'a fait l'objet ni d'une étude d'incidences, ni d'un rapport sur les incidences environnementales.

La réalisation d'un rapport d'incidences se justifie en vertu de l'article 142 du CoBAT[1] et de l'annexe B dudit Code :

- 26 : garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (…) comptant de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques.
- 24° : création d'équipements sportifs, culturels, de loisirs, scolaires et sociaux dans lesquels plus de 200 m2 sont accessibles aux utilisations de ces équipements.

Sauf mention contraire, les photos du présent rapport ont été prises par l'auteur en juillet 2018 et par après. Les sites web consultés l'ont été durant la même période.

1.1.2 Description du site

Le site du bassin d'orage est localisé à Woluwe-Saint-Lambert entre la chaussée de Roodebeek, la rue Dries et des parcelles privées.

Le site, appartenant initialement à la Commune de Woluwe-Saint-Lambert, a été acquis pour le franc symbolique par la Région de Bruxelles-Capitale en 1993 afin d'y construire un bassin d'orage ; la Région s'est engagée recéder gratuitement à la Commune un droit de superficie sur le terrain après construction du bassin[2]. A cette occasion, la Région a également acheté une parcelle qui n'appartenait pas à la commune de Woluwe-Saint-Lambert. La parcelle et le bassin d'orage ont été vendus à la SBGE en 2006. Depuis, les modalités de la rétrocession ont évolué.

Le site comprend à ce jour le bassin d'orage de 40.000 m³ en sous-sol, trois bâtiments techniques dont un abrite également des services administratifs de la SBGE[3] et quelques installations techniques émergeant de la dalle supérieure du bassin d'orage :

- Une rampe d'accès carrossable couverte au bassin d'orage (accès par le bâtiment technique sis chaussée de Roodebeek).
- Trois bouches de ventilation du bassin d'orage ; il s'agit de prises d'air. Les rejets d'air sont en toiture des bâtiments techniques.
- Une ancienne aire de stationnement située à l'angle de la chaussée de Roodebeek et de la rue Dries.
- Des murets situés à l'implantation des façades arrière des futurs bâtiments à ériger.
- Des taques donnant accès à des dispositifs d'équilibre de la nappe aquifère.

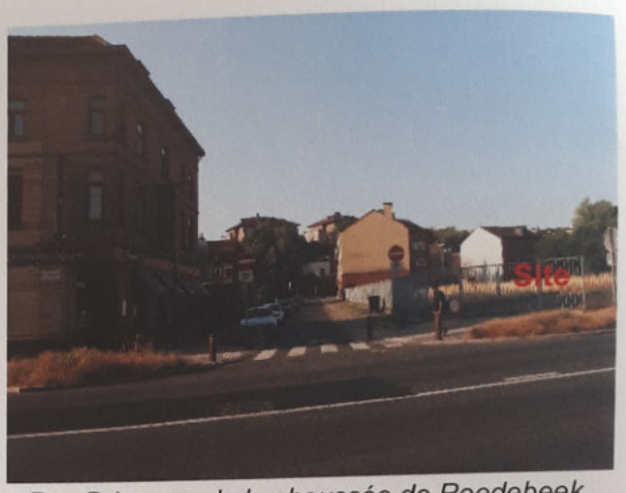
[1] Code bruxellois de l'aménagement du territoire.
[2] La Région assurant cependant la gestion et l'entretien dudit bassin.
[3] Société Bruxelloise de Gestion de l'Eau

Prise de vue en 2017 (UrbIs-Fot – source : Brugis) et limites du site

Rue Dries : bâtiment technique à l'angle de la rue

Vue de la rue Dries

Rue Dries vue de la rue Moonens



Rue Dries vue de la chaussée de Roodebeek

Vue panoramique du site à partir du parking en toiture du Delhaize « Roodebeek »

Vue panoramique du site à partir de la chaussée de Roodebeek depuis le clos Marinus

Vue du bâtiment technique du site (chaussée de Roodebeek) ; accès à la rampe carrossable

Vue à partir de la chaussée de Roodebeek

Cheminée d'aération (prise d'air) et bâtiment technique de la chaussée de Roodebeek à l'arrière-plan

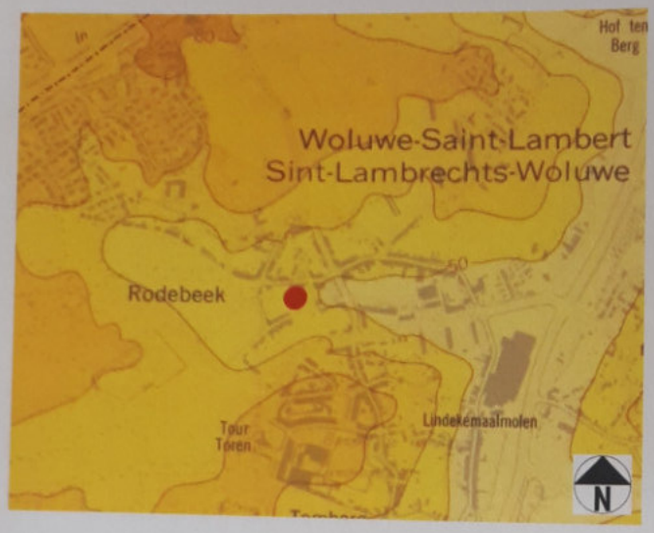
Bâtiment technique (chaussée de Roodebeek) et rampe d'accès couverte

Espace entre les deux bâtiments techniques de la rue Dries

Bouquet d'arbres situé sur le talus ouest du site

Relief du site

Le site se trouve sur le thalweg du Roodebeek qui passe actuellement dans un pertuis sous la rue Dries et se déverse dans le bassin d'orage du site lorsque cela est nécessaire.



Carte du relief de la région - légende

Le site est plat puisqu'il qu'il s'agit de la dalle supérieure du bassin d'orage recouvert d'une dalle de protection, d'une couche drainante ainsi que d'une couche de terre (30 cm) avec une pelouse (fauchage tardif). Toutefois, le relief des environs est assez accentué ; en conséquence des différences de niveaux assez importantes apparaissent en périphérie du site en certains endroits :

- Il y a un talus sur la limite ouest du site.
- L'espace existant entre les deux bâtiments techniques de la rue Dries est bien plus bas que le niveau de cette rue.

Talus en limite ouest du site

Différence de niveau entre le site et la rue Dries (entre les deux bâtiments techniques)

Le plan de situation existante joint à l'appui de la demande indique des niveaux sur le pourtour du site.

- La chaussée de Roodebeek et le tronçon Nord-Sud de la rue Dries sont légèrement plus hauts que le niveau de la pelouse: entre 7 cm et 62 cm plus haut.
- Les jardins des riverains sont également plus haut : de 3,85 mètres à environ 1,35 mètres (un talus est indiqué au plan).

Situation cadastrale

Le site fait l'objet d'une seule parcelle cadastrale: 2ième division, section C, n° 17f.

Extrait officieux du plan cadastral (source Cadgis)

Le site est décrit plus en détails dans les chapitres suivants, en fonction des thèmes abordés.

1.1.3 Description des environs.

Le site se trouve en seconde couronne de la région le long d'une voirie interquartier (chaussée de Roodebeek) à proximité d'un petit noyau commercial local (place Verheyleweghen). Le quartier est principalement voué à l'habitation mais dispose de nombreux équipements à proximité : maison communales à 500 mètres, divers établissements scolaires, divers espaces verts, station de métro à 400 mètres à pied des limites du site, arrêts de bus au droit du site.

Le style de bâti varie selon les artères :

- Rue Dries et certaines portions de la chaussée de Roodebeek : il s'agit d'anciennes voies au bâti ancien (petites maisons unifamiliales) à l'exception notable d'un ensemble de maisons contemporaines érigé en face du site.
- Autres voiries : maisons unifamiliales, petits immeubles à appartements dont la construction date d'après-guerre (principalement dans les années '50 et '60 ainsi que d'autres constructions plus récentes).

Il existe des immeubles de logements de plus grand gabarit à plus grande distance du site (avenue des Iles d'Or, avenue Paul Hymans) et qui sont visibles depuis le site.

PRAS (A.G. 03/05/2001) – carte n°1 – Situation existante de fait, rayon de 500 mètres centré sur le site et localisation du site

L'accessibilité automobile est très bonne : proximité du boulevard de la Woluwe et de l'avenue Paul Hymans procurant des accès aisé au ring et au centre-ville lorsqu'il n'y a pas de congestion.
Malgré la présence du bassin d'orage, le quartier reste très souvent soumis à des inondations en cas de forts épisodes pluviaux (voir chapitre « Eau » à ce sujet).
Les environs sont décrits plus en détail dans les chapitres suivants, en fonction des thèmes abordés et suivant la nécessité.

1.1.4 Rapport avec les parcelles voisines

Rue Dries n°42

Bâtiment voisin du site

Il s'agit d'un petit immeuble à appartements R+2+toiture plate.

Rue Cayershuis n°6 à 18

Jardin du n°6 à 18 vu des limites du site

Il s'agit d'un immeuble à appartements R+2+ toiture à versants dont le profond jardin d'étend en pente vers le site.

Chaussée de Roodebeek, n°241

Bâtiment voisin du site

Vue arrière du bâitment voisin du site

Il s'agit d'une maison unifamiliale récente R+2+toiture plate.

Parcelles situées de l'autre côté des voiries

Rue Dries n°45 à 55

Ensemble de maisons contemporaines situé en face du site (rue Dries)

Il s'agit d'un ensemble de maisons unifamiliales de style contemporain de gabarit R+2+ toiture plate ; une des maisons a fait l'objet d'une surélévation d'un niveau.

Rue Dries (sans n°)
Il s'agit d'une friche servant de parking à l'air libre. Le PPAS en vigueur sur le site permet d'y érige du logement avec un gabarit de R+2+toiture à versants.

Parking situé en face du site

Immeubles situé à l'angel de la rue Dries et de la chaussée de Roodebeek

Chaussée de Roodebeek n°207
Il s'agit d'une maison de commerce R+2+toiture à versants occupée au rez-de-chaussée par un restaurant.

Chaussée de Roodebeek, côté pair

Il s'agit de maisons unifamiliales et de petits immeubles à appartements de gabarit R+2 à R+3 avec des toitures à versants.

Front bâti en face du site sur la chaussée de Roodebeek

1.1.5 Projets aux alentours

Il est prévu une extension d'une située place de la Saint-Famille à +/-300 mètres du site.
À part cela, nous n'avons pas connaissance de projets significatifs à proximité directe du site.

Il faut noter que le PPAS en vigueur sur le site prévoit du logement de gabarit R+2 le long de la rue Dries en face du site ; il n'y a toutefois pas de projet concret à notre connaissance.

1.1.6 Description du projet

L'objectif du demandeur est de permettre la passation de l'acte de rétrocession à la Commune d'une partie de la parcelle concernée : le lot 1. Dans la foulée, l'objectif de la Commune est de développer, selon des modalités à préciser en temps utiles, un projet de logements conformément au PPAS n°14bis en vigueur sur le site. La structure du bassin d'orage a été conçue dès le départ pour pouvoir soutenir des immeubles. Des découpes sont prévues pour le passage des impétrants des futures constructions. Le PPAS n°14bis a été établi en tenant compte de ces impératifs techniques ; il prévoit notamment pour le périmètre de la demande de permis de lotir :

- Des immeubles de logements de gabarit R+3+T le long de la chaussée de Roodebeek ; des commerces ou autres activités[7] peuvent être implantés au rez-de-chaussée.
- Des immeubles de logements de gabarit R+2+T le long de la rue Dries (tronçon Nord-Sud).
- La possibilité d'implanter un parking de un niveau en intérieur d'îlot.
- La verdurisation de l'intérieur d'îlot.
- Une zone réservée pour l'implantation de jardins.
- Diverses servitudes relatives aux installations techniques du bassin d'orage.

La demande de permis de lotir se conforme entièrement au PPAS n°14bis. Elle prévoit en outre:

- Diverses servitudes complémentaires relatives notamment à l'accès et à l'entretien des bâtiments existants (techniques, administratifs, bassin d'orage).
- L'imposition de faire le parking et non plus la simple possibilité de la réaliser.

Aucun phasage n'est prévu.

Le nombre maximal de logements prévu est de 84 pour une superficie maximale de plancher de 8.416 m² à laquelle il faut ajouter 4.524 m² pour le parking situé en intérieur d'îlot. Ces logements peuvent être répartis en plusieurs immeubles. Le nombre de logements pourrait être réduit si des commerces ou autres activités sont implantés au rez-de-chaussée de la chaussée de Roodebeek. La superficie maximale de planchers pouvant être affectée aux commerces est de 1.141 m² ; toutefois la superficie de commerces ou autres activités ne peut dépasser 250 m² par immeuble et par projet et la surface commerciale nette ne peut dépasser 1.000 m².
Le rapport P/S maximal projeté est de 2,29. Le taux d'imperméabilisation actuel est de 99% ; le taux projeté est de 100%.

A l'instar du PPAS n°14bis, les prescriptions de la demande de permis de lotir n'excluent pas la possibilité de réaliser des maisons unifamiliales ni la possibilité de réaliser un petit espace vert public en intérieur d'îlot.[8]

1.1.7 Intervenants

Le demandeur est la Société Bruxelloise de Gestion de l'Eau. Cette société a été créée le 27/10/2006 en exécution de l'ordonnance établissant un cadre pour la politique de l'eau du 20/10/2006. Constituée sous forme de société anonyme de droit public, l'objet principal est d'assurer l'assainissement public des eaux résiduaires urbaines. Le contrat de gestion conclu avec le Gouvernement fixe les obligations et détermine un nombre de tâches à exécuter. Pour assurer sa mission d'assainissement des eaux résiduaires urbaines, la SBGE dispose d'importantes installations dont le bassin d'orage du Roodebeek (40.000 m³).

---

[7] des équipements collectifs ou de service public de quartier, des locaux pour professions libérales médicales ou paramédicales.

[8] La réalisation d'un petit espace vert public en intérieur d'îlot est une potentialité à long terme qui a été inscrite au PPAS étant donné que le propriétaire est public. Il n'entre pas dans les intentions de la Commune de réaliser cet espace vert à court ou à moyen terme.

1.2 JUSTIFICATION DU PROJET ET DE LA DEMANDE ; SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS ENVISAGÉES ; PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX DU DEMANDEUR

L'idée de prévoir des constructions sur la dalle supérieure du bassin d'orage remonte aux années '90. Le bassin a été conçu d'emblée pour pourvoir accueillir des immeubles de logements[9] ; le PPAS n°14bis (A.G. 13/07/2006) encadre le principe de cet aménagement. Ce projet de logements entre dans le cadre de la politique de logement de la Commune de Woluwe-Saint-Lambert.

La réalisation d'un permis de lotir est nécessitée par la rétrocession d'une partie de la parcelle concernée à la Commune ; le mode de rétrocession étant un de ceux repris à l'article 103 du CoBAT[10].

1.3 ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION QUI ONT ÉTÉ EXAMINÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET UNE INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DE SON CHOIX, EU ÉGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT.

La réalisation d'un projet de logements à cet endroit a été prévue de longue date et nécessite de nombreuses étapes. L'obtention d'un permis de lotir n'est qu'une étape parmi d'autres. Chacune a intégré le projet de logements à son niveau. Les principales étapes précédant la demande de permis de lotir sont les suivantes :

- Cession du terrain à la région et principe de rétrocession à la Commune.
- Élaboration d'un PPAS et détermination du programme.
- Conception et réalisation du bassin d'orage en tenant compte d'un projet de logement.
- Approbation définitive du PPAS.

En 2006, le terrain et le bassin d'orage ont été vendu à la SBGE.

La demande de permis de lotir doit donc tenir compte de contraintes de deux ordres :

- Contraintes de stabilité puisqu'il est prévu de construire sur le bassin d'orage.
- Contraintes réglementaires : respect du PPAS n° 14bis.

L'affectation, les dimensions des constructions, leur implantation, les principales servitudes ainsi que d'autres aspects sont donc fixés par ces contraintes. Aucune autre solution n'a donc été envisagée.

Certains aspects ont été précisés dans la demande de permis de lotir notamment au sujet des servitudes. Le principal concerne la réalisation du parking couvert en intérieur d'îlot qui n'était qu'une potentialité dans le PPAS. Dans la demande de permis de lotir, le parking doit impérativement être réalisé.

1.4 INSTALLATIONS CLASSÉES AU SENS DE L'ORDONNANCE RELATIVE AU PERMIS D'ENVIRONNEMENT

Le lotissement d'un terrain n'est pas soumis à permis d'environnement. Les constructions à ériger après obtention du permis de lotir nécessiteront préalablement un permis d'urbanisme ; en fonction des installations[11] qu'elles comporteront, elles nécessiteront éventuellement un permis d'environnement.

---

[9] Avec commerce au rez de la chaussée de Roodebeek
[10] Code bruxellois de l'aménagement du territoire
[11] Installations au sens de l'ordonnance relative au permis d'environnement.

1.5 CALENDRIER

Les phases et délais estimés sont les suivants :

- Obtention du permis de lotir : septembre 2019.
- Cession du lot n°1 à la Commune de Woluwe-Saint-Lambert

1.6 CHANTIER

Étant donné la nature de la demande (permis de lotir), l'organisation du chantier n'est pas encore déterminée. Les prescriptions littérales ne précisent rien à ce sujet ; ce qui est par ailleurs habituel. Dès lors, le présent rapport se limite à l'évaluation des incidences de ce qui peut être déduit de manière évidente du dossier de demande. Pour d'autres aspects, les recommandations générales sont d'application ; elles ne sont cependant pas détaillées ici. Les chantiers seront soumis à permis d'environnement de classe 3 (déclaration).

La réalisation des bâtiments prévus dans la demande de permis de lotir ne nécessitera aucune fondation puisque celles-ci sont déjà réalisées.

1.7 AIRES GÉOGRAPHIQUES

Les aires géographiques ont été définies comme suit :

- Site : sol, énergie, déchets
- Site et les parcelles voisines : faune et flore, environnement sonore, eau, climat, air, urbanisme
- Site et ses accès sur les voiries publiques qui le desservent : mobilité (hors stationnement) et être humain
- Site dans un rayon de 200 mètres à pied autour du site : stationnement
- Le quartier en général : domaines social et économique

1.8 REMARQUE

La demande de permis de lotir est soumise à rapport d'incidences en vertu de l'article 142 du CoBAT. Seules les dispositions de la demande de permis de lotir sont susceptibles d'acquérir une valeur réglementaire en cas d'octroi. Le présent rapport d'incidences n'acquiert en aucun cas cette valeur.

2. ÉVALUATION DES INCIDENCES

2.1 LA FAUNE ET LA FLORE

Aire géographique

Le périmètre objet de la demande de permis.

Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Le taux de verdurisation général du site sera influencé.
- Le bien ne comprend aucune faune particulière ; les incidences seront donc réduites dans ce domaine.
- Conservation des arbres existants.

Évaluation des incidences au regard de la situation existante et description des mesures visant à réduire, éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives.

La situation existante

Cadre général

Extrait de la carte d'évaluation biologique (fond de plan ancien) et localisation du site

La carte d'évaluation biologique[12] indique une haute valeur biologique sur la moitié sud du site mais la situation décrite date d'avant la construction du bassin d'orage. Actuellement, le site, hors constructions hors-sol, est recouvert d'une pelouse sur la dalle supérieure du bassin ; elle est traitée en fauchage tardif ce qui améliore sa biodiversité.
La zone de haute valeur biologique située au sud du site est également construite.

Il y a des zones de haute valeur biologique aux alentours proches : parc de Roodebeek, Val d'Or.

La carte n°3 (Maillages vert et bleu) du PRDD n'indique rien sur le site ou sur les voiries qui le longent. La promenade verte passe sur la place de la Sainte-Famille soit à +/-300 mètres du site. La carte n°1 du PRAS reprend l'îlot concerné avec un intérieur de bonne qualité. L'inventaire du

[12] Carte d'évaluation biologique version 2.1., Instituut voor Milieubeheer – IBGE, 2000

patrimoine naturel ne mentionne aucun arbre remarquable sur le site ou dans l'îlot concerné par le site.

Le site Natura 2000 le plus proche est à plus de 800 mètres à l'est des limites du site. Le site n'est ni classé, ni sauvegardé. Aucune procédure de classement ou d'inscription sur la liste de sauvegarde n'est en cours concernant le site.

Perception de la verdurisation et verdurisation en place
Le site ne comprend que quelques recrus : un bosquet près de la limite ouest du site, quelques arbres le long de la rue Dries et un arbre isolé à côté du bâtiment technique de la chaussée de Roodebeek.

Bosquet d'arbres (vue prise en 2005-2006)

Bosquet d'arbres actuellement

Il s'agit de saules blancs des saules marsault et de bouleaux ainsi que d'un noisetier. La clôture ouest est progressivement envahie de lierre arborescent se développant à partir de lierre rampant sur le talus. Il y a +/-25 mètres de renouée du Japon sur le talus ; il s'agit d'une plan invasive à éradiquer. Le talus comprend également quelques arbustes (saules, buddleia). Les arbres qui se trouvent entre les deux bâtiments techniques le long de la rue Dries disposent de moins de terre que ceux situés sur le talus ; ils ont bien plus soufferts de la sécheresse que les autres.
Toute cette végétation peut être qualifiée de pionnière.

Le site constitue une étendue moyennement verdurisée et inaccessible mais visuellement importante. Les alentours du site ne sont pas pour autant dépourvus de poches de végétation :

- Le clos Marinus comprend de beaux arbres très visibles à partir de la chaussée.
- La place Verheyleweghen comprend un square arboré.
- L'axe « chemin des Deux Maisons - rue Vervloesem » comprend des arbres d'alignement sur sa berme centrale.
- Une parcelle non bâtie entre les n°41 et 45 de la rue Dries comprend de grands arbres.

Coefficient de Biotope par Surface
Le Coefficient de Biotope par Surface (CBS)[13] est égal à 0,51 :

Situation existante	Superficie	Part sup.	CBS	Sup CBS
Superficies bâtiments	796 m²	11%	0	0 m²
Superficie bâtiments (toitures vertes extensives; 30 cm)	6.275 m²	83%	0,6	3.765 m²
Superficies non bâties hors-sol imperméables	401 m²	5%	0	0 m²

[13] Cfr « Recommandation Pratique TER05 – Maximiser la Productivité Écologique », IBGE, octobre 2008

Surfaces semi-perméables	0 m²	0%	0,3	0 m²
Pleine terre	57 m²	1%	1	57 m²
Total	7.528 m²	100%	**0,51**	3.822 m²

Tableau 1

Faune
Nous n'avons pas constaté de faune indésirable. La minéralisation et la faible qualité biologique du site n'offre pas beaucoup opportunité pour la faune. Toutefois, la mise ne place du fauchage tardif améliore la situation.

La situation projetée

En matière de verdurisation, c'est la « zone de dalle plantée » qui contribue à la verdurisation du projet. Sont imposés :

- Une épaisseur de terre végétale de 55 cm au moins 80% de la zone.
- Une conception paysagère et verdurisée.
- Une variété d'essences locales.

Les plantations futures présenteront une plus grande diversité que la végétation actuelle (prescription 2.6.3. : « *La plantation dans cette zone doit favoriser la variété et notamment le choix d'essences indigènes* »).

Coefficient de Biotope par Surface
Le CBS passera de 0,51 à 0,30. Étant donné la présence du bassin d'orage, il est difficile de faire mieux. Ce coefficient est atteint en tenant compte du minimum de 80% de verdurisation de la « zone de dalle plantée » et en supposant son extension maximale. Il est quasi certain que l'extension sera maximale étant donné le nombre d'emplacements de parcage à loger. Par ailleurs, Bruxelles-Environnement recommande un CBS de 0,3 en cas de constructions industrielles ou mixtes ; le site peut être assimilé à ce type de construction étant donné la présence du bassin d 'orage et, en conséquence, le projet respecte la recommandation de Bruxelles-Environnement.

Situation projetée	Superficie	Part sup.	CBS	Sup CBS
Superficie bâtiments (toitures plates; terrasses)	2.863 m²	38%	0	0 m²
Superficie bâtiments (toitures vertes extensives; max 6 cm)	0 m²	0%	0,5	0 m²
Superficie bâtiments (toitures vertes intensives; min 6 cm)	0 m²	0%	0,7	0 m²
Dalles gazon sur pleine terre (passage occasionnel)	0 m²	0%	0,5	0 m²
Murs de clôture et de soutènement vert		0%	0,5	0 m²
Pleine terre	57 m²	1%	1	57 m²
Espaces verts sur dalles (au moins 60cm);	3.611 m²	48%	0,6	2.167 m²
Surfaces non bâties hors-sol perméables	997 m²	13%	0	0 m²
Total (sauf murs)	7.528 m²	100%	**0,30**	2.224 m²

Tableau 2

Pour améliorer le coefficient CBS, il aurait fallu permettre des toitures plates qui pourraient être verdurisée également ; elle ne l'aurait toutefois pas été à 100% étant donné la présence probable de terrasses accessibles en cas d'étages en retrait, d'équipements techniques et de panneaux solaires. Si on considère que la moitié des toitures :

- est verdurisée de manière extensive (6 cm de substrat au maximum), le CBS serait de 0,39.
- est verdurisée de manière intensité (60 cm de substrat au minimum), le CBS serait de 0,41.

Le gain est appréciable mais cela ne permet de d'atteindre le CBS de 0,6 recommandé par Bruxelles-Environnement pour des projets de logements neufs (en situation normale sans bassin d'orage).

Arbres
La conservation des arbres sur le talus ouest dépendra de l'étendue du parking à ériger. Il serait possible au mieux de loger de 83 à 105 emplacements de parcage sur la zone de dalle plantée avec des caves et des locaux techniques minimaux. La différence provient de l'interprétation de la servitude de tour d'échelle dont question à l'article 1.16.2. des prescriptions littérales. Cela ne tient pas compte des locaux vélos ni d'une chaufferie commune par exemple. En conséquence, le parking devra s'étendre au maximum s'il faut rencontrer les normes actuelles de stationnement (RRU, titre VIII). Dès lors, les arbres ne pourront être conservés sauf à déroger à ces normes.

Les autres arbres ne pourront subsister car ils sont des dans zones de bâtisse.

La zone de dalle plantée doit être verdurisée à raison de 80% de sa surface avec un minimum de 55 cm. Ce minimum ne permet pas de planter des arbres.

PRAS : prescription 0.2.
Le projet est conforme car il prévoit au minimum 80% de la zone de dalle plantée devant être verdurisée avec au moins 55 cm de terre soit 3.668 m² ce qui représente 49% de la superficie du site.

PRAS : prescription 0.6.
Étant donné la présence du bassin d'orage, les prescriptions impose les mesures propres à préserver l'intérieur de l'îlot en imposant que 80% de la zone de dalle plantée devant être verdurisée avec au moins 55 cm de terre.

RRU
Les prescriptions imposent 55 cm de terre plutôt que 60 cm ; cela résulte de la capacité portante de la dalle du bassin d'orage. Les capacités portantes sont reprises dans les prescriptions 1.16. Il reviendra à l'ingénieur en stabilité des futurs projets de produire une note de calcul montrant le respect des servitudes. Pour de plus grande épaisseur, de la terre allégée pourrait être utilisée.

Jardin – entretien
L'intérieur d'îlot sera entretenu par la copropriété. Les prescriptions prévoient la possibilité de faire des passages à partir de la voie publique.

Faune
Les nouvelles plantations fourniront un nouveau cadre de vie pour la faune.

Chantier
Il conviendra d'éradiquer la renouée du Japon dans les règles pour être certain de l'éradication et pour éviter la dispersion ; en effet, un petit morceau de cette espèce invasive permet un redéveloppement rapide. Il conviendra de contacter les voisins à ce sujet ; en effet, il ne sert à rien d'éradiquer sur le site en cas de présence de renouée sur les parcelles voisines.

2.2 L'ENVIRONNEMENT SONORE

Aire géographique

Environnement sonore :
- La parcelle concernée par la demande de permis, les voiries au droit du site, le premier front bâti au droit du site le long de ces voiries ainsi que l'intérieur de l'îlot concerné par la demande.

Domaine vibratoire :
- Le périmètre objet de la demande.

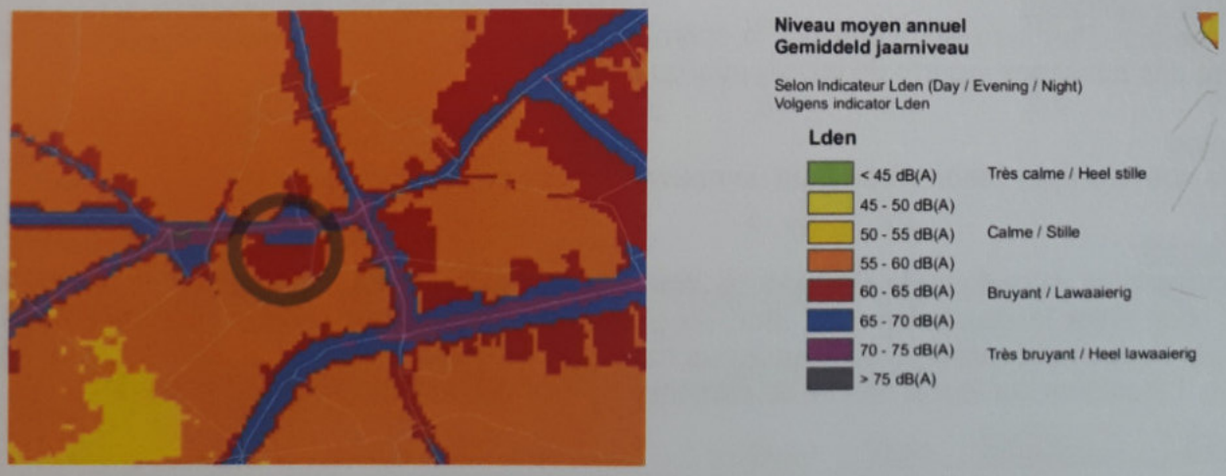
Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Nuisances sonores dues à la circulation des véhicules des futurs occupants et visiteurs du projet.
- Nuisances sonores dues aux installations techniques bâtiments prévus (logements et commerces).
- Nuisances sonores dues aux commerces selon leur nature.
- Nuisances sonores dues au chantier.
- Nuisances vibratoires générées par la vanne existante en sous-sol entre les bâtiments techniques du bassin d'orage sis le long de la rue Dries.

Évaluation des incidences au regard de la situation existante et description des mesures visant à réduire, éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives.

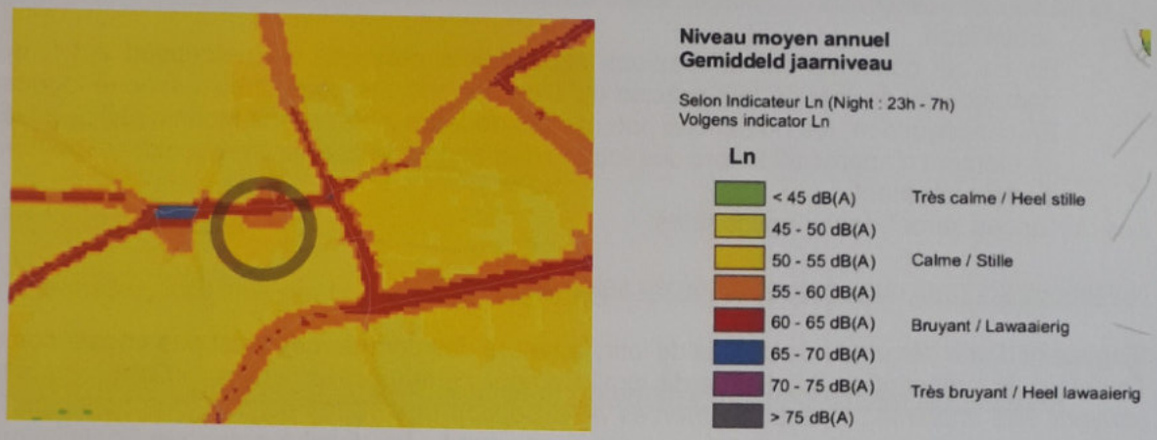
La situation existante

Actuellement, le site est composé d'un terrain privé non accessible au public et de trois bâtiments techniques et administratif de la SBGE. Une clôture (grille métallique) de +/-2,25 mètres de haut est implantée à l'alignement et sur les limites avec les parcelles voisines.
Bruxelles-Environnement dispose de données synthétiques sous forme de cartes qui indiquent les niveaux de bruit moyen annuel selon les sources de bruit (trafic routier, avions, chemin de fer, tram et métro) ainsi que selon l'ensemble de ces sources (carte multi-exposition). Le site n'est pas impacté par le métro ou le train. Les niveaux moyens annuels multi-exposition sont illustrés ci-dessous (indicateur « global » c'est-à-dire « jour, soirée, nuit »).



Carte de multi-exposition – Année 2006 – Semaine – Lden – Multi-exposition (source : Bruxelles-Environnement)

Sur la carte du niveau annuel moyen (indicateur Lden : « **jour, soirée, nuit** ») le site se trouve dans une zone bruyante à très bruyante (55 à 75 dB(A)). ; L'effet de l'ouverture d'îlot s'exprime clairement sur cette carte ; l'intérieur d'îlot est « bruyant » alors que dans les îlots fermés, il



Carte de multi-exposition – Année 2006 – Semaine – Ln - Nuit – Multi-exposition (source : Bruxelles-Environnement)

Sur la carte du niveau annuel moyen (indicateur Ln : « **nuit** ») le site se trouve dans une zone calme à bruyante (45 à 65 dB(A)) ; l'intérieur d'îlot est mentionné comme calme mais toutefois plus bruyant que les intérieurs des îlots voisins qui sont fermés.

Sur ces deux cartes, l'effet de l'ouverture de l'îlot est bien visible. Les nuisances sont créées par le trafic automobile sur la chaussée de Roodebeek qui draine des flux de l'ordre de 1.100 evp/h aux pointes du matin et de la fin d'après-midi (voir chapitre « Mobilité générale » à ce sujet).

Situation projetée

Configuration générale du projet

Le projet visant à former un front bâti continu en refermant l'îlot, les nuisances actuelles générées par la circulation des véhicules sur la chaussée de Roodebeek seront stoppées par les futurs bâtiments. Il en résultera une amélioration de la situation en intérieur d'îlot.

Nuisances sonores dues aux véhicules et au charroi générés par le projet.

Les flux de véhicules générés par le projet resteront réduits : 63 evp/h[15] le matin et 33 evp/h l'après-midi à répartir sur les trajets possibles. Il s'agit d'une moyenne sur une heure, ce qui n'exclut pas que des véhicules peuvent être concentrés sur une petite portion de temps. La chaussée de Roodebeek supportant un peu plus de 1.100 evp/h (deux sens confondus), l'augmentation de trafic et de pollution sonore sera négligeable. En ce qui concerne la rue Dries, les flux relevés sont de 12 evp/h le matin et 5 evp/h l'après-midi (tronçon perpendiculaire à la chaussée de Roodebeek). L'augmentation relative sera importante mais de manière absolue, la circulation et les incidences sonores resteront très réduites ; en effet, il y aura sur le tronçon perpendiculaire à la chaussée, 75 evp/h le matin et 38 evp/h l'après-midi.

Nuisances sonores dues aux installations techniques du projet

S'agissant d'une demande de permis de lotir, les installations techniques ne sont pas encore connues et seront traitées lors des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement. Les principales installations techniques prévisibles sont :

[15] evp/h = équivalent véhicule particulier par heure (de pointe); voir chapitre « Mobilité générale »

- La ventilation des parkings.
- Le cas échéant, les installations de désenfumage du parking. Ces installations ne sont censées fonctionner qu'en cas de sinistre.
- Les installations de chauffage. Elles seront modernes et performantes d'un point de vue acoustique.
- En ce qui concerne les affectations secondaires prévues, la prescription 2.3.1. de la demande de permis de lotir précise qu'elles doivent être compatibles avec le logement. En conséquence, les nuisances potentielles de leurs installations techniques constituent un élément d'appréciation lors des futures demandes de permis d'urbanisme et de permis d'environnement.

Les nuisances seront donc négligeables.

Nuisances sonores dues aux commerces selon leur nature.

S'agissant d'une demande de permis de lotir, la nature des commerces n'est pas encore connue. Toutefois, la prescription 2.3.1. interdit explicitement certains commerces : «*Dans ces zones, peuvent être implantés : - des commerces à l'exception des boîtes de nuit, des dancings, des salles de jeux, des lunaparks et des commerces de nuit […]* ». Il est à noter que l'installation de ces commerces interdits nécessite un permis d'urbanisme[16] ; ce qui permet un contrôle et des sanctions supplémentaires de la part des autorités compétentes en cas d'infraction.

Au sujet des commerces, la prescription 2.6.1. qui concerne l'intérieur de l'îlot prévoit que :

> « *Toute extension à l'air libre d'une activité commerciale située dans les immeubles à rue y est interdite. En aucun cas ne sont autorisés dans cette zone des stockages et autres entreposages en plein air. Le parcage de véhicule à l'air libre y est interdit.* »

Ainsi, à titre d'exemple, il ne pourrait avoir de terrasse de restaurant en intérieur d'îlot. Cette prescription concourt donc à éviter les nuisances sonores que pourraient générer certains commerces en intérieur d'îlot.

Nuisances vibratoires générées par la vanne existante située sous le bâtiment technique de la rue Dries.

Extrait des documents littéraux du PPAS n°14bis en vigueur sur le site :

> *« La présence d'une vanne du bassin d'orage rue Dries entre les deux bâtiments techniques existants rend impossible l'implantation de logements entre ces deux bâtiments. En effet, cette vanne produit d'importantes vibrations qui ne manqueraient pas de se transmettre à un bâtiment qui serait érigé à sa verticale. En outre, cette vanne est susceptible d'entrer en action à toute du jour ou de la nuit en fonction des intempéries. L'implantation d'un immeuble de logement cet endroit n'est donc pas appropriée. »*

S'agissant d'une installation existante, il n'est pas ici question d'incidences du projet sur l'environnement mais de l'inverse. Le projet de lotissement ne prévoit aucun logement à proximité directe de cette vanne. Toutefois, il serait utile d'évaluer la propagation des vibrations dans la structure du bassin d'orage qui servira de fondations aux futurs immeubles de logements afin d'évaluer les nuisances possibles. Le cas échéant, des mesures anti-vibratoires pourraient être prises en temps utiles lors de la conception des futurs immeubles.

Chantier

Le chantier n'est pas encore organisé à ce jour. La réglementation et les normes en vigueur seront respectées. Le chantier fera l'objet d'une déclaration de classe 3 pour laquelle le Collège des Bourgmestre et Échevins à la possibilité d'imposer des conditions.

[16] Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12/12/2002 relatif aux changements d'utilisation soumis à permis d'urbanisme (et modification du 03/06/2004).

bassins d'orage dimensionnés sur base de la pluie de projet sont à même de faire face aux orages les plus sévères. Le seul cas où le dimensionnement sur base de la pluie de projet a été insuffisant est celui de l'orage du 10.09.2005 où le niveau de précipitation a atteint 56,2 mm en 1 h ; à comparer avec le record du siècle à Uccle qui est de 43 mm en 1 h en 1962.
Il apparait que le dimensionnement des bassins d'orage sur base de la pluie de projet (pluie théorique de 20,4 mm en 1/2h et 25,2 mm en 1h sans coefficient d'abattement spatial) permet de faire face à des orages réels et donc non uniformément répartis sur le bassin versant, d'une intensité beaucoup plus élevée.

La pelouse joue également un rôle de rétention. En 2006, les caves du restaurant situé en face du site avaient été inondées ; il s'agissait d'eau qui refoulait des égouts ; le restaurateur, questionné à l'époque, mentionnait que cela n'était pas rare. Le site n'est donc pas à l'abri d'inondations malgré le bassin d'orage.

Lors des orages du 26 juillet 2018, le pluviomètre « Roodebeek » situé sur le bassin a enregistré une pluie de 23,8 mm durant 1 heure ; le bassin d'orage a été rempli à 72% de sa capacité maximale[18]. Il y a néanmoins eu des inondations en aval (rue Vervloesem et chaussée de Roodebeek à 50 mètres du site, cours Paul-Henri Spaak…) probablement à cause des égouts surchargés et des eaux non captées par le bassin d'orage.

Rétention d'eau et infiltration
Le taux d'imperméabilisation du site est élevé : 99%. Il n'y a de pleine terre que le long de la limite mitoyenne ouest. Il n'est évidemment pas possible ni souhaitable d'envisager de l'infiltration à cet endroit.

Situation projetée

Les immeubles projetés ne comprendront pas de sous-sol en raison de la présence du bassin d'orage. Les prescriptions reprennent une série de recommandations à prendre lors de la réalisation des constructions :

> *« Toute demande de permis d'urbanisme contient les mesures adéquates pour protéger les constructions projetées des inondations. Le dossier de demande de permis contiendra ainsi une énumération et une justification des dispositions prises pour protéger les ouvrages projetés des inondations.*
>
> *L'accès du parking comporte un dispositif réduisant le risque d'irruption d'eau venant de la rue (tel que par exemple un « casse-vitesse », ou une barrière anti-inondation, une différence de niveau …).*
>
> *Sans préjudice aux études architecturales et techniques à venir, les principes suivants sont recommandés :*
> - *Le niveau des rez-de-chaussée des appartements est situé, en tout point, plus haut d'au moins 15 cm que le niveau du trottoir (sans préjudice à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite).*
> - *Le niveau de la dalle de roulement du parking en intérieur d'îlot sera surélevée par rapport au niveau du trottoir et non pas positionné au plus près du niveau de la dalle supérieure du bassin d'orage. »*

[18] Source : http://www.flowbru.be/fr/bruxelles-stations-de-mesures. L'entièreté de l'épisode pluvial a duré 1h05 pour un total 34,5 mm de précipitations avec une pointe de 75,6 mm/h (mesurée sur 5 minutes). En 2018, il y a eu une autre pluie importante : 30,3 mm durant une heure le 24/05/2018 ; l'entièreté de l'épisode pluvial a duré 1h15 pour un total 37,3 mm de précipitations avec une pointe de 96 mm/h (mesurée sur 5 minutes).

Notons toutefois que la réalisation du projet ne nécessitera aucune démolition ; il n'y aura d'excavation que si le parking projeté doit prendra la place du talus en limite ouest du site. Or ces deux phases sont généralement celles qui produisent plus de nuisances sonores (travail en lui-même et charroi induit). Comme les fondations existent déjà, aucun pieu ne sera utilisé.

2.3 LE SOL

Aire géographique

La parcelle concernée par la demande de permis.

Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Stabilité du bassin d'orage
- Stabilité des constructions voisines

Évaluation des incidences au regard de la situation existante et description des mesures visant à réduire, éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives.

Situation existante

Le bassin d'orage a été conçu en tenant compte de la réalisation du projet de logement au-dessus. Il a été tenu compte des contraintes d'implantations dans le PPAS en vigueur sur le site.

Le site n'est pas repris à la carte de l'état du sol[17]. Il se trouve dans une extension de site archéologique mais étant donné la présence du bassin d'orage, cette information n'est pas pertinente ici.

Situation projetée

Le sol ne sera pas touché ni par le chantier, ni par le projet étant donné la présence du bassin d'orage en sous-œuvre. Il n'y a donc aucune incidence du point de vue de l'archéologie et du point de vue de la pollution du sol.

Le bassin d'orage a été conçu de manière à supporter les constructions prévues par la demande de permis de lotir et le PPAS en vigueur sur le site. Il incombera aux futurs demandeurs des permis d'urbanisme et de leurs bureaux d'ingénieur conseil en stabilité de produire les notes techniques prouvant que les servitudes en la matière seront respectées.

Il n'y aura d'excavation que si le parking projeté doit prendra la place du talus en limite ouest du site

Chantier
Un état des lieux des constructions voisines sera réalisé à charge du demandeur ou de l'entrepreneur.

[17] http://geoportal.ibgebim.be/webgis/inventaire_sol.phtml

2.4 L'EAU

Aire géographique

La parcelle concernée par la demande de permis.

Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Eaux de ruissellement : eaux de pluie qui ne sont pas captées par le réseau d'égouttage.
- Eaux usées : qualité des eaux rejetées.
- Eau de ville : consommation d'eau.

Évaluation des incidences au regard de la situation existante et Description des mesures visant à réduire, éviter ou supprimer les incidences négatives.

Situation existante

Les voiries longeant le site sont munies de réseau de distribution d'eau et d'égouts.

Le niveau de la nappe phréatique n'est pas connu. Étant donné la position du site dans la topographie locale, il est très probable que la nappe soit très proche de la surface.
Le site se ne trouve pas dans une zone de protection des captages d'eau souterraine destinée à la consommation humaine.

Inondations

Extrait de la carte « Aléa et risque d'inondations – Source Bruxelles-Environnement et localisation du site en rouge

Carte aléa d'inondation: version 2013

- Aléa faible
- Aléa moyen
- Aléa élevé

D'après la carte « Aléa et risque d'inondations » de Bruxelles-Environnement, le site se trouve dans une zone d'aléa d'inondation faible. Une zone d'aléa faible à élevé se trouve à l'aval du site.

Le collecteur du Roodebeek passe sous la rue Dries et un autre collecteur passe sous la chaussée de Roodebeek.

La présence du bassin d'orage a évidemment réduit le risque d'inondation en aval. Le bassin d'orage fonctionne correctement mais il ne peut faire face à des conditions hydrologiques pour lesquelles il n'a pas été conçu. La pluie de projet utilisée pour le dimensionnement des bassins d'orage est une pluie théorique construite sur base de valeurs statistiques d'occurrence 10 ans et sans coefficient spatial d'abattement, c'est-à-dire que la pluie est considérée comme uniformément répartie sur le bassin versant considéré. En pratique, il a été constaté que les

L'épaisseur de terre imposée dans la zone de dalle plantée a été fixée de manière à conserver au moins le même volume de terre qu'en situation existante ; ainsi le même volume tampon est conservé.

Les eaux rejetées à l'égout seront des eaux usées ménagères ainsi que des eaux de ruissellement. La consommation annuelle d'eau peut être estimée à 12.000 m³ par an. Le bassin d'orage comprend des réservations pour le passage des canalisations vers l'égout public.

Les prescriptions imposent l'installation de citernes d'eau de pluie à usage domestiques. Les prescriptions ne mentionnent pas de citerne tampon à installer. Elles le seront donc conformément à la législation en vigueur lors de l'octroi des permis d'urbanisme.

2.5 LE CLIMAT

Aire géographique

Le climat : le site, ses alentours directs.

Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

Évaluation des incidences au regard de la situation existante et Description des mesures visant à réduire, éviter ou supprimer les incidences négatives.

Situation existante

Les bâtiments existant sur le site sont conformes au PPAS.

Situation projetée

Le projet respecte strictement le PPAS en vigueur sur le site. Le projet prévoit des constructions implantées à l'alignement avec des gabarits adaptés aux constructions existantes du quartier ; il en résulte qu'il n'aura pas de privation particulière d'ensoleillement.

2.6 L'ÉNERGIE

Aire géographique

Le périmètre objet de la demande.

Éléments susceptibles d'être influencés, inventaire des incidences prévisibles

Les constructions devront satisfaire à la réglementation en vigueur au moment de l'octroi des permis d'urbanisme. Les prescriptions permettent la pose de capteurs solaires en toiture.

Évaluation des incidences au regard de la situation existante et Description des mesures visant à réduire, éviter ou supprimer les incidences négatives.

Situation existante

Les bâtiments existant sont techniques et administratifs qui répondent aux normes de l'époque où ils ont été construits.

Situation projetée

Le bâti projet est mitoyen ce qui est favorable du point de vue énergétique. Les bâtiments répondront aux normes en vigueur au moment de l'instruction des permis d'urbanisme et d'environnement.

2.7 L'AIR

Aire géographique

Le site et les alentours directs.

Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Nuisances dues aux éventuelles installations techniques de ventilation.
- Nuisances dues aux véhicules et au charroi générés par le projet.
- Nuisances dues à l'occupation en intérieur d'îlot.
- Nuisances dues au chantier.

Évaluation des incidences au regard de la situation existante et Description des mesures visant à réduire, éviter ou supprimer les incidences négatives.

Situation existante

Actuellement, le site comprend trois cheminées d'aération du bassin d'orage. Il s'agit de prises d'air et non de rejet d'air. Les rejets d'air de la ventilation du bassin d'orage sont situés en toiture des bâtiments techniques existants ; en conséquence les odeurs sont évacuées sans incommoder les environs.

Situation projetée

Les nuisances dues aux éventuelles installations techniques de ventilation seront traitées dans les demandes de permis d'environnement.

Le charroi supplémentaire sera d'au maximum 63 véhicules par heure[19] durant l'heure de pointe du matin 33 véhicules par heure en fin de journée. Ces flux restent réduits.

Les nuisances dues à l'éventuelle installation technique de ventilation du parking en intérieur d'îlot seront traitées dans les demandes de permis d'environnement.

[19] Voir à ce sujet le chapitre « Mobilité générale »

Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

Urbanisme : l'utilisation du sol, l'accessibilité du site, la densité de construction, la volumétrie et l'aspect des constructions en regard des constructions voisines.

Paysage : vue du site à partir des espaces public voisins.

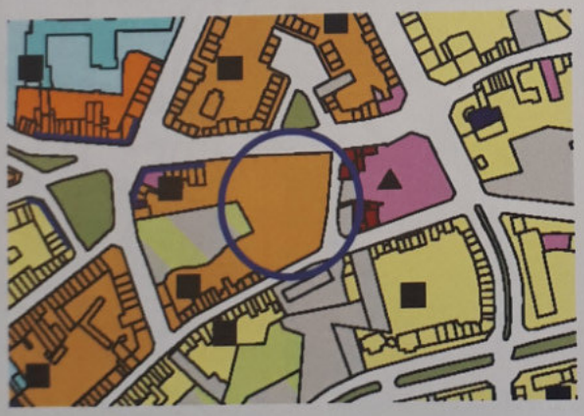
La situation existante de droit

Plan Régional de Développement Durable (A.G. 12/07/2018)

La carte n°1 (Armature spatiale et vision pour Bruxelles) localise le site à proximité directe d'un centre de quartier (place Verheyleweghen). La carte n°2 (Grandes ressources foncières), n'indique rien concernant le site et ses alentours proches (500 mètres). La carte n°3 (Maillages vert et bleu) n'indique rien sur le site ou sur les voiries qui le longent. La promenade verte est indiquée sur la place de la Sainte-Famille à +/-300 mètres à pied du site. La carte n°4 (Espace public et rénovation urbaine) indique que le site est à la limite d'un noyau d'identité locale existant (place Verheyleweghen). La carte n°5 (Développement économique) indique un liseré de noyau commercial autour de la place Verheyleweghen. La carte n°6 (Réseau structurants de mobilité) n'indique rien concernant le site. Dans un rayon de 500 mètres, il indique la ligne de métro et la station Tomberg. La carte n°7 (Réseau cyclable) indique un itinéraire cyclable sur la rue Dries et la rue Moonens. Un aitre itinéraire cyclable passe à moins de 300 mètres du site.

Plan Régional d'Affectation du Sol (A.G. 03/05/2001 et modifications)

Les diverses modifications cartographiques du PRAS ne concernent pas le site et ses abords directs (dans un rayon de 500 mètres) ; ce sont donc les cartes de l'A.G. 03/05/2001 qui sont présentées).

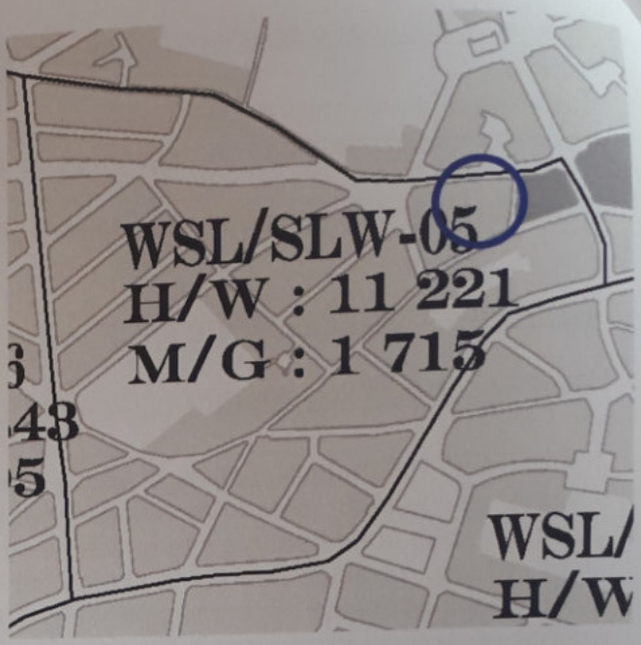


Carte n°1 de la situation existante de fait (3/6) et localisation du site.

Carte n°2 de la sutiation existante de droit (3/6) et localisation du site.

La carte n°1 du PRAS reprend le site en mixité globale par îlot « faible ». L'intérieur d'îlot y est mentionné comme étant de bonne qualité. La carte n°2 mentionne un PPAS en vigueur. Il s'agit du PPAS n°14 qui a été depuis entièrement modifié par le PPAS n°14bis (A.G. 13/07/2006).

Carte n° 3 : affectation du sol (3/6) et localisation du site.



Carte n°4 des superficies de bureaux admissibles par maille et par type de zone (1/2) et localisation du site.

La carte n° 3 reprend l'îlot concerné par la demande en « Zone d'habitation ». La carte n° 4 indique un solde admissible de superficies de bureaux de 11.221 m² pour les zones d'habitat. Le solde actualisé au 23/07/2018 est de 11.092 m² (http://www.casba.irisnet.be/PRAS/ListeMaille.htm).

Carte n°5 " Voies de communications : voiries " et localisation du site.

Carte n°6 " Voies de communications : transports en commun " et localisation du site.

La carte n°5 indique la présence d'un itinéraire cyclable rues Dries/Moonens ainsi qu'une voirie principale (avenue P. Hymans). La carte n° 6 indique la présence de la ligne de métro 1.

<u>Plan Communal de Développement (A.G 02/04/2015)</u>

(Sans valeur réglementaire)

La commune de Woluwe-Saint-Lambert dispose d'un plan communal de développement. Le « *projet de logement sur la dalle du bassin d'orage chaussée de Roodebeek et maintien d'un espace vert* » est mentionné en page 33 dans le chapitre « Dynamiques communales ». Le PPAS n°14bis est mentionné comme toujours « actif » (page 38) ; le chapitre « PPAS » (page 120) n'envisage pas la modification ou l'abrogation de ce PPAS.

La présente demande de permis est compatible avec le PCD.

Plan Particulier d'affectation du Sol

Le PPAS n°14bis (A.G. 13/07/2006) est en vigueur. La demande de permis de lotir est conforme à ce plan d'aménagement.

Extrait du plan d'affectation du PPAS n° 14bis

Permis de lotir non périmé

Néant

Permis d'urbanisme déjà octroyé récemment

Néant hormis les permis octroyés et réalisés concernant le bassin d'orage, ses bâtiments techniques et administratif.

Règlements

- Les titres I à IV et VI à VIII du Règlement régional d'urbanisme (A.G. 21/11/2006)
- Règlement sur les bâtisses de l'Agglomération de Bruxelles pour les articles restant d'application (titre XIII).
- Règlement général sur les bâtisses communal (12/11/1956 et modification).

Pour les matières non traitées (entièrement) dans les prescriptions, les règlements s'appliquent. Les demandes de permis de lotir échappent au champ d'application du RRU. L'administration régionale de l'urbanisme estime toutefois depuis peu que les dérogations au RRU doivent être mentionnées dans une demande de permis de lotir. Pour autant que de besoin, la dérogation suivante est sollicitée :

- Les prescriptions de la demande de permis de lotir prévoient un minimum de 55 cm de terre en zone de dalle plantée alors que le RRU impose un minimum de 60cm.
  Motivation : les 55 cm ont été fixés lors des calculs de stabilité du bassin d'orage.

Plan d'alignement

L'alignement est défini par le PPAS en vigueur sur le site. Le projet le respecte.

Patrimoine immobilier remarquable

Le site n'est ni classé, ni sauvegardé et ne fait l'objet d'aucune procédure de classement ou procédure d'inscription sur la liste de sauvegarde. Le site n'est pas à l'inventaire. Le site ne se trouve dans aucune zone de protection de bien classé.

Il n'y a, dans les environs immédiats (îlots voisins), ni biens classés, ni biens inscrit sur la liste de sauvegarde, ni biens pour lesquels une procédure en cours de classement ou d'inscription sur la liste de sauvegarde.

L'inventaire du patrimoine architectural n'indique concernant le site ou aux alentours directs visibles du site.

Il n'y a donc pas d'incidences.

Servitudes

Le PPAS n°14bis grève le bien de servitudes au bénéfice du bassin d'orage. La demande de permis de lotir retranscrit ces servitudes et en prévoit d'autres.

Autres aspects :

- Périmètre de préemption : néant.
- Inventaire des sites industriels désaffectés : néant.
- Plan d'expropriation, Arrêté d'expropriation : néant.
- Réserves naturelles, forestières et parcs naturels : néant.
- Bâtiments déclarés insalubres : néant.
- Zones Natura 2000 : le site n'est pas repris dans une zone Natura 2000.

Conclusion

Le projet est conforme aux plans ; il comprend une dérogation au RRU résultant de la situation particulière du site (portance de la structure du bassin d'orage).

Évaluation des incidences au regard de la situation existante de fait et Description des mesures visant à réduire, éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives.

L'urbanisme

Actuellement, le périmètre concerné par la demande est verdurisé (fauche tardive), bien tenu, visible depuis l'espace public, visible depuis les jardins voisins et inaccessible au public. L'utilisation de ce périmètre va changer fondamentalement : l'aménagement projeté prévoit la fermeture de l'îlot sur l'alignement par des immeubles de logements (R+3+T et R+2+T) ; l'intérieur de l'îlot va rester majoritairement verdurisé. Il ne sera plus visible depuis l'espace public ; il constituera un jardin privé à l'instar des autres jardins des îlots du quartier. Tant en situation existante que projetée, la verdurisation en intérieur d'îlot n'est pas en pleine terre mais sur dalle. L'accessibilité de la toiture verte projetée en intérieur d'îlot n'est pas précisée dans la demande à l'exception d'une bande de 10 mètres à partir de l'arrière des constructions projetées ; cette bande sera utilisée comme jardin privatif. Le type de gestion de l'intérieur d'îlot n'est pas encore arrêté à ce jour.

L'emprise au sol va passer de 12,6% à 100% au maximum en raison du parking projeté en intérieur d'îlot. Toutefois, il se peut que le parking ne couvre pas l'entièreté de la « Zone de dalle plantée ». Le PPAS n° 14bis en vigueur sur le site et la demande de permis de lotir imposent que 80% de la toiture du parking soit verdurisé (avec au minimum, 0,55 mètre de terre arable). Les jardins voisins sont situés en surplomb par rapport au site : ils sont de 1,35 mètre à 3,85 mètres plus haut[20] que la pelouse existante (y compris les 30 cm de terre). Le volume du parking, couvert par une toiture jardin, sera très atténué à cause de ce relief. Selon la prescription 2.6.2., la hauteur maximale du parking (terre comprise, ne dépasse pas la hauteur d'un mur mitoyen normal pour les propriétés voisines les plus basses.

Vue vers la rue Dries (vue prise en 2005-2006)[21].

Vue vers la chaussée de Roodebeek (vue prise en 2005-2006)

La densité de construction hors-sol (P/S) va passer de 0,17 à 2,29. Les gabarits prévus sont R+3+T sur la chaussée de Roodebeek. Ce gabarit est présent à l'angle de la rue Dries et de la chaussée de Roodebeek ainsi qu'aux angles de la chaussée et du clos Marinus. Rue Dries, le

[20] selon niveaux repris sur le « As build » EX/2091/ARC/14 du bassin d'orage

[21] Des photos de 2005-2006 sont montrées car à l'époque le talus est bien visible. Actuellement, la végétation a poussé et il n'est presque pas visible.

gabarit prévu est R+2+T ; le PPAS n°14bis prévoit un gabarit identique de l'autre côté de la rue ainsi que pour les autres zones de bâtisses présentes sur le bassin d'orage rue Dries. La valeur du P/S est atteinte également à cause du parking en intérieur d'îlot qui doit être pris en compte dans le calcul du rapport P/S puisqu'il est situé au rez-de-chaussée.

Au sujet de l'aspect des constructions, la demande de permis de lotir respecte les prescriptions du PPAS n°14bis.

Patrimoine immobilier.

Pour rappel, le site n'est ni classé, ni sauvegardé et ne fait l'objet d'aucune procédure de classement ou procédure d'inscription sur la liste de sauvegarde. Le site n'est pas à l'inventaire. Le site ne se trouve dans aucune zone de protection de bien classé. Il n'y a, dans les environs immédiats (îlots voisins), ni biens classés, ni biens inscrit sur la liste de sauvegarde, ni biens pour lesquels une procédure en cours de classement ou d'inscription sur la liste de sauvegarde.

L'inventaire du patrimoine architectural n'indique concernant le site ou aux alentours directs visibles du site.

La publication « Histoire et mémoire à Woluwe-Saint-Lambert »[22] n'indique rien concernant le site ou les fronts bâtis situés en face du site. La brochure « Woluwe-Saint-Lambert à la carte »[23] non plus. La publication « Le patrimoine à Woluwe-Saint-Lambert »[24] mentionne à proximité du site :

- L'aménagement de la place Verheyleweghen a été réalisé par René Pechère (1908-2002) en 1964.
- Sculpture « Le Folklore » de Pierre Bertrand inaugurée en 2016 lors du réaménagement du clos Marinus.

Le projet n'aura aucune incidence sur le patrimoine immobilier des environs.

Le paysage

Le projet s'intègre au tissu urbain tant au niveau de la typologie, des gabarits que de l'implantation ; ces éléments sont définis par le PPAS auquel la demande de permis de lotir se conforme.

Le chantier

Les fondations sont déjà réalisées en tenant compte des constructions à vernir. Le sol a déjà eu l'occasion de se tasser à cause du poids du bassin d'orage et de son contenu. Il ne devrait pas y avoir d'incidences au sujet de la stabilité des immeubles voisins.

2.10 LES DOMAINES SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

[22] « Histoire et Mémoire à Woluwe-Saint-Lambert », édité par la commune de Woluwe-Saint-Lambert à l'occasion de la journée du patrimoine 2014.
[23] « Woluwe Saint-Lambert à la carte », édité par la Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Direction des Monuments et Sites, 2011.
[24] « Le Patrimoine à Woluwe-Saint-Lambert », édité par la commune de Woluwe-Saint-Lambert, non daté (2015 ou après).

Aire géographique

Le périmètre objet de la demande et le noyau commercial.

Éléments susceptibles d'être influencés et Inventaire des incidences prévisibles

- Impôt des Personnes Physiques (centimes additionnels) : en augmentation.
- Précompte immobilier (centimes additionnels) : en augmentation.
- Vitalité du noyau commercial.
- Équipements dans le quartier.

Évaluation des incidences au regard de la situation existante - Description des mesures visant à réduire, éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives.

Situation existante

Actuellement, le site ne comprend aucun logement. Il est inaccessible au public. Il procure quelques emplois pour l'entretien et la maintenance du bassin d'orage. Ce dernier à une utilité publique évidente.

Les environs proches comprennent des commerces dont une grande surface alimentaire à proximité directe et divers commerces dans le noyau commercial Verheyleweghen. Le quartier est pourvu d'équipements scolaires. Le parc de Roodebeek se trouve à +/-300 mètres du site.

Situation projetée

Logement

Le type de logement n'est pas un choix du demandeur du permis de lotir ; ce sera le choix du futur propriétaire du bien loti. Toutefois, le nombre maximal de logements a été basé sur une moyenne de 100 m² brut par logement (au sens du PRAS, çàd communs et locaux techniques hors sol compris non compris la zone de dalle plantée).

A raison de 2,5 personnes par appartement, la réalisation du projet va attirer, au maximum, quelques 213 habitants nouveaux contribuant à la vitalité du quartier ; lequel comprend tant des commerces de proximité, qu'une grande surface. Divers services sont offerts dans les environs.

Si la superficie maximale de commerce, d'équipements ou de locaux pour professions libérales médicales ou paramédicales est implantée, le nombre de logements serait réduit à 74 et la population nouvelle à 185. Par contre, les commerces pourraient fournir 11 emplois.

Commerce

Il n'y a pas de commerce sur le site en situation existante. La nature du commerce n'est pas encore connue mais certains commerces ne sont pas autorisés (les boîtes de nuit, les dancings, les salles de jeux, les lunaparks et les commerces de nuit) et il s'agira d'unité de 250 m² de superficie de plancher au maximum.

L'article 4/2 du COBAT prévoit d'accorder une attention particulière dans différents domaines au sujet du commerce de plus de 400 m² de surface commerciale nette : la protection des consommateurs, la sécurité, la salubrité, l'accessibilité, la circulation, le stationnement et l'intégration dans l'environnement urbanistique.
La surface commerciale nette n'est pas calculable avec précision actuellement mais les prescriptions limitent la surface commerciale nette à moins de 1.000 m² ce qui est logique étant donné que la superficie de plancher de la zone pouvant accueillir du commerce est de 1.141 m² (locaux relatifs aux logements compris : hall, locaux poussettes…). La protection des consommateurs sera une matière à assurer par les futurs exploitants ; en tout cas le projet prévoit

des espaces de vitrines permettant d'exposer clairement la nature des futurs commerces ainsi que les informations légales. Au sujet de la sécurité, les futures demandes de permis d'urbanisme feront l'objet d'un avis du SIAMU. Le projet ne prévoit pas d'accès de parking sur la chaussée de Roodebeek ce qui éviter les conflits potentiels entre véhicules et chalands. Au sujet de la salubrité, il s'agira de locaux neufs ; la ventilation et le chauffage seront prévus conformément aux normes. Au niveau des conditions de circulation, les locaux devront être accessibles aux PMR en vertu du RRU. Les commerces sont accessibles par le trottoir qui a une largeur de 1,90 à 2,4 mètres. Le site est accessible par des lignes de bus. Le projet ne prévoit pas d'emplacements de parcage pour les commerces. Au sujet de l'intégration urbanistique, il y a déjà des commerces dans ce tronçon de la chaussée. Les commerces prévus soutiendront donc l'activité déjà existante et ils permettraient de relier le noyau commercial de la place Verheyleweghen aux commerces situés plus à l'est (restaurant italien, Delhaize, concessionnaire automobile, commerce de literie, commerce de décoration).

Les prescriptions imposent des vitrines commerciales et interdisent certains dispositifs pouvant réduire ou supprimer la participation des vitrines à l'animation du noyau commercial :

> « *Aucun local d'archive, de stockage de dépôt de matériel n'est placé contre les façades à rue.*
> *Sont interdits :*
> - *L'usage de matériaux et/ou de tonalités de matériaux sans harmonie avec la façade.*
> - *L'obturation de baies, de l'intérieur et/ou de l'extérieur par toute forme de support.*
> - *Les vitrages réfléchissants, non transparents et les verres fumés.* »

Équipement d'intérêt collectif ou de service public
(et locaux pour professions libérales médicales ou paramédicales qui sont à considérer comme des équipements au sens du glossaire du PRAS).
Il est possible d'implanter :

- +/-1.000 m² de superficie de plancher le long de la chaussée de Roodebeek. Il s'agit là d'une potentialité. La superficie ne peut être déterminée avec précision car zone qui fait 1.141 m² au sol doit comporter les accès aux logements situés aux étages.
- +/-1.000 m² de superficie de plancher le long de la rue Dries[25]. Cette zone d'équipement est prévue par le PPAS en vigueur sur le site. Il n'est donc pas possible d'y implanter une autre activité.

Leur nature n'est pas connue à ceci près que le long de la chaussée de Roodebeek, il doit s'agir professions médicales ou paramédicales.

L'utilité publique du bassin d'orage subsiste ainsi que les emplois qui y sont liés.

Divers
En cas de réalisation du projet, le revenu de l'Impôt des Personnes Physiques (centimes additionnels) et du précompte immobilier (centimes additionnels) seraient en augmentation.

Chantier

Le chantier ne devrait pas perturber de commerce à proximité.

[25] 1.026 m² sur base de 4 niveaux (sous-sol compris) et d'un étage sous toiture compté à 75% d'un niveau entier.

2.11 LA MOBILITÉ GÉNÉRALE

Aire géographique

Le quartier (voir point 1.7.)

Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Les flux de circulation automobile sur la rue Dries et la chaussée de Roodebeek.
- Le stationnement de véhicules dans le quartier.
- Les piétons, PMR et cyclistes au droit des accès pour véhicules prévus (voir chapitre « Être humain »). Les cyclistes sur la rue Dries (itinéraire cyclable).

Évaluation des incidences au regard de la situation existante et description des mesures visant à réduire, éviter ou supprimer les incidences négatives.

La commune dispose d'un Plan Communal de Mobilité (en vigueur depuis le 16/12/2013).

Stationnement : situation existante

Carte des zones de stationnement[26]

Nous sommes en zone C du RRU. Les voiries proches du site sont soit en zone bleue, soit non réglementées.

Un relevé des emplacements de stationnement en voirie et de leur occupation a été réalisé le mardi 29/05/2018 de 9h10 à 9h40 et de 22h15 à 22h45 dans le périmètre indiqué sur l'illustration ci-après. En matinée, le taux d'occupation était de 88% et en soirée de 110%. Pour rappel, un taux d'occupation compris entre 80% et 90% montre qu'il y a une bonne optimisation entre occupation et besoin. Au-delà de 90%, cela devient problématique. Il n'y a pas de parking public à proximité directe du site.

[26] Source : http://fr.woluwe1200.be/wp-content/uploads/2015/03/plan-stationement-0618-1.pdf

Périmètre du comptage de stationnement et sens de circulation

Le quartier se caractérise par sa fonction résidentielle et un noyau commercial situé le long de la place Verheyleweghen. Le Delhaize « Roodebeek » est le plus grand commerce à proximité du site (entrée des piétons à l'angle de la chaussée de Roodebeek et de la rue Vervloesem ; accès véhicules sur la rue Vervloesem).

L'accessibilité du quartier est assurée par :

- L'avenue G. Henri, la chaussée de Roodebeek, et la rue Vervloesem ; ces deux dernières permettant de rejoindre la toute proche avenue P. Hymans (voirie principale).
- La ligne de métro 1 (station Tomberg à moins de 400 mètres à pied du site).
- Les bus 28 et 29 (arrêts à proximité directe du site).
- Un itinéraire cyclable (rue Dries et rue Moonens).

En conséquence, même si nous sommes en zone C (RRU, titre VIII), la desserte en transport public est néanmoins bonne grâce au métro.

Carte n° du PCM « Structure du réseau des voiries » (septembre 2013)

Plan du réseau des transports en commun (et localisation du site.
(source : https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/resource/Plan_tiny/index.html)

La chaussée de Roodebeek comprend un trottoir en bon état variant de 1,90 à 2,4 mètres au droit du site. La chaussée fait 13,15 mètres de large ; elle est à double sens avec stationnement longitudinal des deux côtés. La vitesse y est limitée à 50 km/h ; la priorité de droite y est de mise. Il s'agit d'une voirie communale.

La rue Dries comprend un trottoir en bon état de 1,95 mètre de large au droit du site dont il est séparé par une bande engazonnée. La chaussée fait 5,25 mètres de large. La rue est à sens unique (limité) vers la chaussée de Roodebeek avec stationnement d'un côté. La rue est en Zone 30. Le tronçon Est-Ouest de cette rue comprend une piste cyclable qui se prolonge rue Moonens. Il s'agit d'une voirie communale.

Trottoir chaussée de Roodebeek le long du site

Chaussée de Roodebeek le long du site

Rue Dries

Piste cyclable rue Dries se prolongeant rue Moonens

Le carrefour entre la chaussée de Roodebeek, le clos Marinus et la rue Dries a été réaménagé il y a trois ans. Côté Nord, un trottoir continu a été aménagé ; des oreilles raccourcissent les traversées piétonnes et un îlot central a été aménagé sur la chaussée.

Passages piéton au carrefour Dries/Roodebeek

Cyclistes

Un ICR passe rue Dries/rue Moonens et les rues du quartier sont des SUL.
En ce qui concerne les vélos partagés :

- Il existe une station Villo place Verheyleweghen à moins de 100 mètres à pied du site.
- Le vélo partagé voit également plusieurs autres opérateurs à Bruxelles en free-floating dont les services sont inexistants actuellement dans le quartier. Ils ne manqueront pas de se développer au fur et à mesure de la réalisation du quartier étant donné les bonnes opportunités dans un rayon très facilement accessible à vélo.

Voitures partagées

En ce qui concerne les voitures partagées,

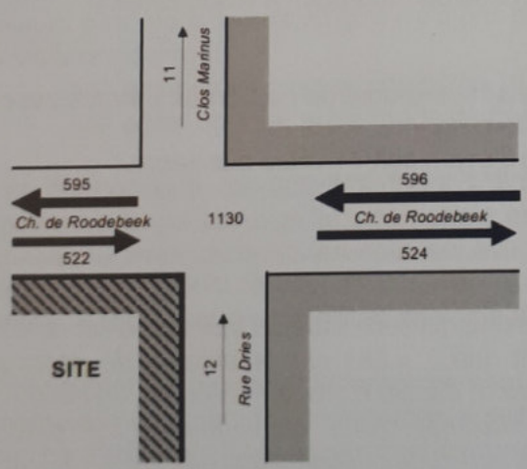
- La station Cambio la plus proche est située à la station de métro Roodebeek soit à moins de 500 mètres à pied du site.
- Quant aux autres opérateurs ZipCar, Zen Car, Ubeeqo, DriveNow, ils travaillent sans stations. Le site n'est pas dans la zone d'activité de DriveNow mais il en est tout proche.

En matière de situation future, d'autres opérateurs pourraient s'installer à Bruxelles : Car2Go, Poppy…

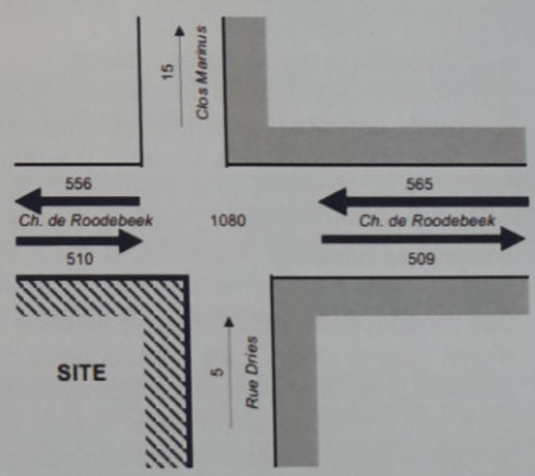
Circulation : situation existante

Les sens de circulation sont repris dans l'illustration du paragraphe « Stationnement : situation existante ».

Les flux de circulation ont été mesurés à la pointe du matin et à la pointe du soir au carrefour de la rue Dries, du clos Marinus et de la chaussée de Roodebeek. Les résultats détaillés de ces comptages sont repris en annexe. Les schémas suivants indiquent l'importance relative des flux selon les voiries. Il faut noter que des travaux de voirie des travaux sur la rue Dries à hauteur des n°161-211 (à 300 mètres du site) ont pu réduire le flux sur cette voirie (les voitures pouvaient passer en roulant sur le trottoir).



Flux de circulation automobile relevé de 7h30 à 9h00 en evp/h[27].



Flux de circulation automobile relevé de 16h50 à 17h50 en evp/h.

Il faut noter que des travaux de voirie des travaux sur la rue Dries à hauteur des n°161-211 (à 300 mètres du site) ont pu réduire le flux sur cette voirie (les voitures pouvaient passer en roulant

[27] evp/h : équivalent véhicule particulier par heure

sur le trottoir). Lors d'un comptage réalisé en 2005 par nos soins au même endroit, les flux sur la rue Dries était de 27 evp/h entre 7h30 et 8h30 et de 10 evp/h de 16h à 17h.
Nous avons pu faire les constatations suivantes :

Comptage in situ le 25/05/2018 de 7h30 à 9h.

- Flux importants sur la chaussée dans les deux sens, quasi nul sur Dries et Marinus. La chaussée de Roodebeek joue donc bien son rôle de voirie interquartier.
- Vitesse des véhicules : allure normale sauf quelques rares exceptions.
- Beaucoup de poids lourds pour ce type de quartier : bus STIB, cars scolaires mais très peu de camions.
- Files :
    - Ralentissement récurrents à l'approche du rond-point « Roodebeek – Vervloesem » de 7h55 à 8h53. Files remontant jusque la rue Dries et même le rond-point avec avenue Abbé Jean Heymans
    - Il y a eu une seule fois un petit ralentissement dans l'autre sens (quelques minutes).
- Conditions particulières : s
    - Livraisons au Delhaize « Roodebeek » : il y a déjà des livraisons à 7h25 (2 camions sur l'aire de livraison et un camion en attente en double file). Quelques manœuvres sont nécessaires pour entrer et sortir du garage Delhaize.
- Nombre significatifs de piétons : 137 piétons à l'heure dont de nombreux parents avec des petits enfants (maternelle et landaus). Pas de rang.
- Nombre significatifs de vélo : 6,3% du nombre d'evp/h soit 71 vélo par heure.

Comptage in situ le 25/05/2018 de 16h50 à 17h50.

- Flux importants sur la chaussée, quasi nul sur Dries et Moonens. La chaussée de Roodebeek joue donc bien son rôle de voirie interquartier.
- Vitesse des véhicules : allure normale sauf quelques rares exceptions.
- Pas de flux significatif de piétons de piétons.
  Beaucoup de poids lourds pour ce type de quartier : bus STIB, cars scolaires mais très peu de camions.
- Files :
    - Un ralentissement récurrents à l'approche du rond-point « Roodebeek – Vervloesem ».
- Conditions particulières : néant.
- Nombre significatifs de piétons : 156 piétons à l'heure dont de nombreux parents avec des petits enfants (maternelle et landaus). Pas de rang.
- Nombre significatifs de vélo : 5% du nombre d'evp/h soit 71 vélos par heure.

Projet : le parking

Les prescriptions imposent la réalisation d'un parking qui sera situé en intérieur d'îlot et recouvert d'une toiture jardin. Les prescriptions prévoient que *« Les emplacements de parcage sont affectés prioritairement aux logements prévus sur le bassin d'orage ; en outre, un emplacement pour un véhicule automobile (d'un gabarit maximal d'une camionnette) est réservé au gestionnaire du bassin d'orage en application des servitudes décrites aux articles 1.16.2. et 1.16.4 et afin de permettre l'exercice de ses missions de surveillance et d'entretien.».*

Le nombre précis d'emplacements de parking n'est pas déterminé dans les prescriptions qui se réfèrent à la législation en vigueur lors de la délivrance des permis d'urbanisme. La superficie de la « Zone de dalle plantée » est de 4.525 m². . Il serait possible au mieux de loger de 83 à 105 emplacements de parcage sur la zone de dalle plantée avec des caves et des locaux techniques minimaux. La différence provient de l'interprétation de la servitude de tour d'échelle dont question à l'article 1.16.2. des prescriptions littérales. Cela ne tient pas compte des locaux vélos ni

d'équipement techniques particuliers comme une chaufferie commune par exemple. En conséquence, le parking devra s'étendre au maximum s'il faut rencontrer les normes actuelles de stationnement (RRU, titre VIII).

Conception du parking

Le parking n'est pas encore conçu à ce jour. En matière d'emplacements pour vélos, la réglementation en vigueur au moment des permis d'urbanisme devra être appliquée.

Fonctionnement du parking

La demande de permis impose une zone où l'accès du parking doit être prévu ; elle se trouve rue Dries à proximité du lot 3. Étant donné les niveaux relatifs de l'espace public et de la dalle du bassin d'orage, il est logique que l'accès du parking soit situé à cet endroit. Créer un accès sur la chaussée de Roodebeek aurait présenté deux désavantages :

- Le cordon commercial aurait été interrompu.
- Étant donné les flux de circulation existante, l'entrée et la sortie des véhicules auraient pu perturber le trafic.

Effets du projet : stationnement.

Le parking est destiné prioritairement aux futurs habitants du projet (au maximum 84 logements). Il sera donc possible d'approcher de très près les requis actuellement en matière de stationnement automobile pour les logements. Il est question que le futur RRU diminue les requis en la matière.
Le quartier bénéficie d'une assez bonne desserte en transports publics grâce au métro. Le nombre d'emplacements sera conforme à ce que le RRU prescrit ; cela peut être considéré comme suffisant en tenant compte de l'évolution des mentalités. Le quartier dispose de bonnes connexions cyclistes vers le centre de la Région (ICR rue Dries).
En ce qui concerne les visiteurs des logements du projet, un taux de 0,15 visiteur (automobilistes)/logement présent simultanément entraîne une demande de 13 emplacements en voirie. Il faut noter qu'il n'est généralement jamais prévu qu'un projet de logements doive comprendre des emplacements de parcage pour visiteurs in situ et que le RRU ne l'impose d'ailleurs pas. Nous avons vu qu'il n'y a pas de disponibilité de stationnement en voire en soirée. Les visiteurs devront :

- soit essayer de trouver une place, quitte à parcourir une distance plus grande à pied,
- soit opter pour un autre mode de transport ou le co-voiturage.

En ce qui concerne les activités du lot 1, il ne sera probablement pas possible de prévoir des emplacements de parcage in situ hormis en sous-sol de la zone d'équipements qui pourrait accueillir 10 emplacements en sous-sol avec un accès par le parking à ériger dans la zone de dalle plantée. Le RRU n'impose pas d'emplacements pour ces activités. En ce qui concerne la clientèle, il reste des disponibilités en voirie durant la journée en semaine.

En respectant un seuil de 0,85 emplacement de parage par logement, il est possible de réserver 10 emplacements pour les commerces/activités du lot 1 (1 par 100 m² de superficie de plancher) ce qui peut convenir. Cette vision de moindre motorisation des ménages se perçoit déjà au travers de certains faits. La part de ménages ne disposant pas de voiture est en augmentation en Région de Bruxelles-Capitale[29] :

- 25% pour la période 1999-2004.
- 38% pour la période 2005-2010.
- 45% pour la période 2012-2016.

[29] Source : http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/mobilite-et-transport#.Wz4PQuQUlaQ

Le nombre d'abonnés Cambio est passé de 6.222 en 2010 à 13.131 en 2017[30]. Une voiture Cambio remplace de 15 à 16 véhicules en propriété privée[31]. Il y a maintenant plusieurs autres opérateurs de voiries partagées et il existe également de services de covoiturage et de partage de véhicules entres particuliers. La demande de permis de lotir permet donc de réaliser une solution satisfaisante mais c'est au stade des permis d'urbanisme et d'environnement de classe 1B que la chose devra être traitée finement en fonction de la législation qui sera en vigueur à ce moment.

Effets du projet : mobilité

Les hypothèses de mobilité reprises au tableau en annexe mènent à estimer les flux de circulation générés par le projet en tenant compte de pointes de 1h30 le matin et de trois heures dans l'après-midi et de 84 logements (annexe : dernière page) :

Matin :

- flux horaire maximum OUT : 54 véhicules amenés à s'insérer sur la chaussée de Roodebeek à partir de la rue Dries
- flux horaire maximum IN : 9 véhicules

Après-midi :

- flux horaire maximum OUT : 5 véhicules
- flux horaire maximum IN : 28 véhicules venant par la rue Dries.

Le flux le plus important (54 véhicules le matin, soit 1 véhicule par minute en moyenne) est à mettre en relation à la situation existante constatée. La chaussée de Roodebeek est à même de recevoir ce trafic supplémentaire. Le flux dans le carrefour passerait de 1.130 evp/h à 1.184 evp/h. Comme les véhicules pourraient marquer un temps d'attente sur la rue Dries avant de s'insérer sur la chaussée de Roodebeek, il serait préférable que l'accès du parking soit situé le plus loin possible du carrefour ce que prévoit les prescriptions.

A l'heure de pointe de l'après-midi, les véhicules passent par la rue Dries (tronçon Est/Ouest). Les files constatées sur la chaussée de Roodebeek sont sans influence pour ces véhicules à ce moment.

Les flux de circulation passant rue Dries ne devraient causer aucun danger pour les cyclistes (flux réduit, piste bien visible). La largeur de la porte d'accès devrait avoir une largeur généreuse afin de faciliter la manœuvre des véhicules et de favoriser la vue entre usagers

A ces flux il faut ajouter ceux résultant des activités. Il s'agit d'une vingtaine de véhicules mais si ces véhicules sont logés dans le parking à ériger, cela signifie que le nombre d'emplacements de parcage pour les logements diminue d'autant et les flux estimés ci-dessus doivent être réduits à la baisse proportionnellement.

Cyclistes

La réglementation en vigueur lors de l'instruction de permis d'urbanisme devra être appliquée. Le RRU impose un emplacement au moins par logement ; Bruxelles-Environnement tend à imposer 1 emplacement par chambre. Les grands vélos sont de plus en plus courants (vélo cargo, tandems…) ; ils constituent une réelle alternative à la voiture. La quantité et le type d'emplacements devront être traités au stade des permis d'environnement et d'urbanisme en fonction de la législation qui sera d'application à ce moment. En effet, l'espace disponible est limité puisqu'il n'est pas possible de réaliser un sous-sol ; ajouter des emplacements vélos impliquera de diminuer le nombre d'emplacements pour automobiles. Le juste équilibre ne pourra être trouvé qu'avec un projet précis (types et taille des logements de commerces….).

[30] Source : http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/mobilite-et-transport#.Wz4PQuQUlaQ
[31] Source Cambio ; Le Soir du 25/05/2018.

Chantier

Étant donné la situation du stationnement dans le quartier, si les véhicules relatifs au chantier arrivent avant que les riverains du quartier ne partent il pourrait y avoir des problèmes de stationnement. Il s'agit toutefois d'une situation temporaire ; la situation devra être réévaluée en temps utiles. Par ailleurs, certains véhicules pourraient stationner dans le parking lorsqu'il sera réalisé.

2.12 L'ÊTRE HUMAIN

Aire géographique

Sécurité objective et subjective :

- La parcelle concernée par la demande de permis, les voiries au droit du site ainsi que les propriétés jouxtant le site, le solde non loti du site.

Santé :

- Le parking bâti en intérieur d'îlot.

Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- La sécurité objective et subjective des piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes sur les voiries longeant le site.
- Sécurité des propriétés jouxtant le site et du solde non loti.
- Santé et sécurité des personnes dans le parking bâti.

Évaluation des incidences au regard de la situation existante et description des mesures visant à réduire, éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives.

Situation existante

Actuellement, le site est composé d'un terrain privé non accessible au public et de trois bâtiments (techniques et administratif). Une clôture (grille métallique) de +/-2,25 mètres ceinture le site. Des caméras de surveillance permettent un contrôle visuel du site.

Situation projetée

La réalisation d'un projet de logements augmentera le contrôle social aux abords du site ; le solde non loti en bénéficiera aussi. Les prescriptions du permis de lotir reprennent les contraintes du PPAS n°14bis relatives aux vitrines commerciales : vitrines contribuant à l'animation du noyau commercial, pas de façade aveugle ou de stockage en façade…

L'accès du parking situé en intérieur d'îlot sera placé rue Dries à proximité du lot 1. À cet endroit le trottoir fait 1,95 m de large (plus une bande gazonnée) ce qui assure une bonne visibilité des usagers faibles. En outre, le parking sera de plein pied avec le trottoir. Le carrefour « Dires/Roodebeek/Marinus » a été récemment réaménagé avec des traversées piétonnes adéquates ce qui est favorable pour la sécurité des piétons.

La sécurité des propriétés jouxtant le site sera améliorée étant donné la fermeture de l'îlot.

La sécurité et la santé des personnes dans le parking souterrain sont des aspects qui seront traités dans les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement. Il ne s'agit pas d'un parking de type « public » ouvert à tous mais d'un parking privé à accès réglementé.

Le chantier

Le chantier sera clôturé et respectera les normes et règlements.

2.13 L'INTERACTION ENTRE CES FACTEURS

Les interactions circulation/être humain en ce qui concerne la sécurité sont déjà traitées dans les chapitres respectifs.

Nous n'avons pas relevé d'autres interactions.

3. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Le présent rapport d'incidences accompagne une demande de permis lotir relative à la parcelle cadastrale comprenant le bassin d'orage « Roodebeek ». Les plans et prescriptions de la demande prévoient 4 lots :

- Lot 1 pour immeubles d'au maximum 84 appartements avec un parking couvert de maximum 96 emplacements. Une zone est également prévue pour un équipement d'intérêt collectif ou de service public. Des activités sont implantables au rez-de-chaussée le long de la chaussée de Roodebeek : commerces avec une surface commerciale nette de moins de 1.000 m², équipement d'intérêt collectif ou de service public.
- Lots 2, 3 et 4 pour des bâtiments techniques et, accessoirement, administratifs liés au bassin d'orage. Les lots 2 et 3 prévoient au maximum 2 emplacements de parcage chacun.

Ces constructions sont prévues par le PPAS n°14bis en vigueur (A.G. 13/07/2006) auquel la présente demande se conforme. Le bassin d'orage sur lequel les constructions sont projetées a été prévu à cet effet.

La parcelle concernée par la demande de permis de lotir est un domaine de la Région de Bruxelles-Capitale. Le demandeur du permis est la SGBE . Le permis de lotir ne sert qu'à pouvoir rétrocéder le lot 1 à la Commune. Le permis de lotir pourrait être obtenu en environ 6 mois. Ensuite, la rétrocession du terrain à la Commune se fera de manière à éviter la péremption du permis de lotir.

Étant donné la nature de la demande (permis de lotir), l'organisation du chantier n'est pas encore déterminée. Toutefois, le chantier sera clôturé et respectera les normes et règlements. Il ne nécessite aucune démolition ni aucune excavation. Or ce sont principalement ces phases de chantier qui provoquent des poussières. Il y aura d'autant moins de déchets et matières à évacuer.

La réalisation d'un projet de logements augmentera le contrôle social aux abords du site. La sécurité des propriétés jouxtant le site sera améliorée étant donné la fermeture de l'îlot. La sécurité et la santé des personnes dans le parking souterrain sont un aspect qui sera traité dans les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement.

Le coefficient du biotope par surface du site (sur dalle) va passer de 0,51 à 0,30 ce qui reste un bon coefficient étant donné la présence du bassin d'orage.. Les plantations futures présenteront une plus grande diversité que la pelouse actuelle (fauche tardive). Les arbres existants devront probablement être supprimés pour pouvoir fournir un nombre suffisant d'emplacement dans le parking. Aucune incidence particulière n'est à relever au niveau de la faune.

A l'exception du talus situé en limite ouest du site, le sol ne sera pas touché ni par le chantier, ni par le projet étant donné la présence du bassin d'orage en sous-œuvre.

Le bassin d'orage fonctionne correctement mais il ne peut faire face à des conditions hydrologiques pour lesquelles il n'a pas été conçu. Des précautions devront être prises lors des demandes de permis d'urbanisme. Les prescriptions en mentionnent plusieurs à titre indicatif. Les eaux rejetées à l'égout seront des eaux usées ménagères ainsi que des eaux de ruissellement. Les prescriptions imposent l'installation de citernes d'eau de pluie à usage domestique.

Le projet prévoit des constructions sur le pourtour d'îlot avec des gabarits adaptés aux constructions existantes du quartier ; il en résulte qu'il n'aura pas de privation particulière d'ensoleillement.

Les nuisances dues aux éventuelles installations techniques de ventilation seront traitées dans les demandes de permis d'environnement. Les flux supplémentaires de circulation restent réduits ; il en sera de même pour les nuisances sonores et la pollution de l'air qui y sont attachées.

Les locaux poubelles sont intégrés dans chaque bâtiment et ventilés. Les logements ne produiront que des déchets ménagers. La nature des commerces éventuels sur chaussée de Roodebeek n'est pas encore connue.

L'utilisation du bien à lotir va changer fondamentalement : l'aménagement projeté prévoit la fermeture de l'îlot sur l'alignement par des immeubles de logements (R+3+T et R+2+T) ; l'intérieur de l'îlot va rester majoritairement verdurisé. Il ne sera plus visible depuis l'espace public ; il constituera un jardin privé à l'instar des autres jardins des îlots du quartier. Le type de gestion de l'intérieur d'îlot n'est pas encore arrêté à ce jour. L'emprise au sol va passer à 100% au maximum en raison du parking projeté en intérieur d'îlot. Toutefois, il se peut que le parking ne couvre pas l'entièreté de la « Zone de dalle plantée ». Le PPAS n° 14bis en vigueur sur le site et la demande de permis de lotir imposent que 80% de la toiture du parking soit verdurisé (avec au minimum, 0,55 mètre de terre arable). Les jardins voisins sont situés en surplomb par rapport au site : ils sont de 1,35 mètre à 3,85 mètres plus haut[33] que la pelouse existante (y compris les 30 cm de terre). Le volume du parking, couvert par une toiture jardin, sera très atténué à cause de ce relief. La densité de construction (P/S) va passer à 2,29.

Il n'y a aucun bien classé ou sauvegardé (ou procédure en cours) sur le site ou à proximité directe. Le projet s'intègre au tissu urbain tant au niveau de la typologie, des gabarits que de l'implantation ; ces éléments sont définis par le PPAS auquel la demande de permis de lotir se conforme.

A raison de 2,5 personnes par appartement, la réalisation du projet va attirer, au maximum, quelques 213 habitants nouveaux contribuant à la vitalité du quartier ; lequel comprend tant des commerces de proximité, qu'une grande surface alimentaire.

Des relevés de stationnement et de circulation ont été réalisés pour bien cerner la situation existante en la matière. Le nombre précis d'emplacements de parking n'est pas déterminé dans les prescriptions qui se réfèrent à la législation en vigueur lors de la délivrance des permis d'urbanisme. La superficie de la « Zone de dalle plantée » est de 4.525 m². . Il serait possible au mieux de loger de 83 à 105 emplacements de parcage sur la zone de dalle plantée avec des caves et des locaux techniques minimaux. Cela ne tient pas compte des locaux vélos ni d'équipement techniques particuliers comme une chaufferie commune par exemple. En conséquence, le parking devra s'étendre au maximum s'il faut rencontrer les normes actuelles de stationnement (RRU, titre VIII). Le parking est destiné prioritairement aux futurs habitants du projet (au maximum 84 logements). Il sera donc possible d'approcher de très près les requis actuellement en matière de stationnement automobile pour les logements. Il est question que le futur RRU diminue les requis en la matière. La demande de permis de lotir permet de réaliser une solution satisfaisante mais c'est au stade des permis d'urbanisme et d'environnement de classe 1B que la chose devra être traitée finement en fonction de la législation qui sera en vigueur à ce moment.

Les flux de circulation supplémentaires générés par les futurs logements seraient les suivants :
Matin :
- flux horaire maximum OUT : 54 véhicules amenés à s'insérer sur la chaussée de Roodebeek à partir de la rue Dries
- flux horaire maximum IN : 9 véhicules

Après-midi :
- flux horaire maximum OUT : 5 véhicules

[33] selon niveaux repris sur le « As build » EX/2091/ARC/14 du bassin d'orage

- flux horaire maximum IN : 28 véhicules venant par la rue Dries.

Le flux le plus important (54 véhicules le matin, soit 1 véhicule par minute en moyenne) est à mettre en relation à la situation existante constatée. La chaussée de Roodebeek est à même de recevoir ce trafic supplémentaire. Le flux dans le carrefour passerait de 1.130 evp/h à 1.184 evp/h. Comme les véhicules pourraient marquer un temps d'attente sur la rue Dries avant de s'insérer sur la chaussée de Roodebeek, il serait préférable que l'accès du parking soit situé le plus loin possible du carrefour ce que prévoit les prescriptions.
A l'heure de pointe de l'après-midi, les véhicules passent par la rue Dries (tronçon Est/Ouest). Les files constatées sur la chaussée de Roodebeek sont sans influence pour ces véhicules à ce moment.

En matière de vélo, la réglementation en vigueur lors de l'instruction de permis d'urbanisme devra être appliquée. L'espace disponible est limité puisqu'il n'est pas possible de réaliser un sous-sol ; ajouter des emplacements vélos impliquera de diminuer le nombre d'emplacements pour automobiles. Le juste équilibre ne pourra être trouvé qu'avec un projet précis (types et taille des logements de commerces….).

L'avis des pompiers a été sollicité.

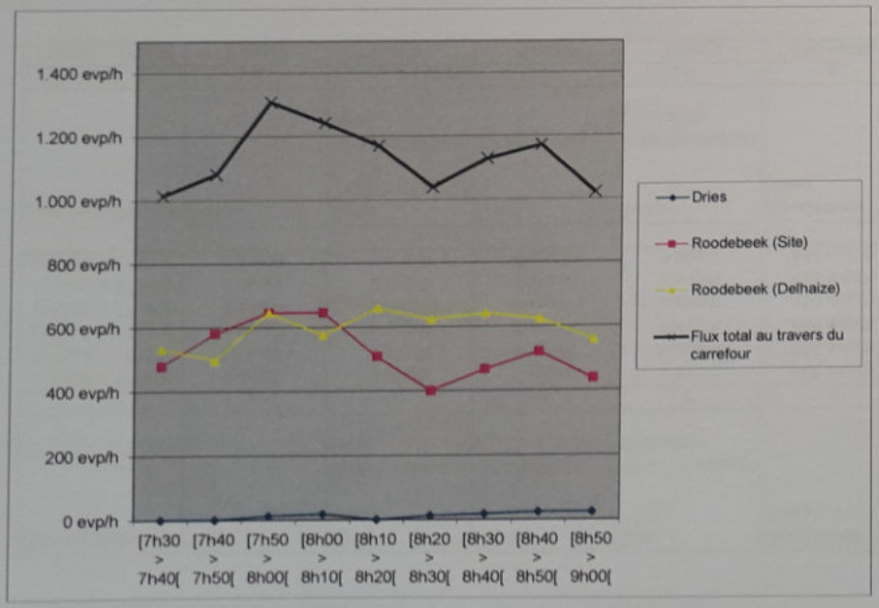
oooooooooooooooooo

O. Chenu, urbaniste

Mesurages réalisés in situ le mardi 29/05/2018 au droit carrefour "Roodebeek-Dries"
Temps sec, ciel bleu, chaud, visiblité bonne

Flux de véhicules	Dries	Dries vers Roodebeek (site)	Dries vers Marinus	Dries vers Roodebeek (Delhaize)	Roodebeek (Site)	Roodebeek (Site) vers Roodebeek (Delhaize)	Roodebeek (Site) vers Marinus	Roodebeek (Delhaize)	Roodebeek (Delhaize) vers Roodebeek (Site)	Roodebeek (Delhaize) vers Marinus	Flux total au travers du carrefour
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k = a + e + h
[7h30 > 7h40[	0 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	480 evp/h	480 evp/h	0 evp/h	534 evp/h	528 evp/h	6 evp/h	1.014 evp/h
[7h40 > 7h50[	0 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	582 evp/h	582 evp/h	0 evp/h	498 evp/h	492 evp/h	6 evp/h	1.080 evp/h
[7h50 > 8h00[	12 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	12 evp/h	648 evp/h	642 evp/h	6 evp/h	648 evp/h	648 evp/h	0 evp/h	1.308 evp/h
[8h00 > 8h10[	18 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	18 evp/h	648 evp/h	642 evp/h	6 evp/h	576 evp/h	558 evp/h	18 evp/h	1.242 evp/h
[8h10 > 8h20[	0 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	510 evp/h	498 evp/h	12 evp/h	660 evp/h	648 evp/h	12 evp/h	1.170 evp/h
[8h20 > 8h30[	12 evp/h	6 evp/h	0 evp/h	6 evp/h	402 evp/h	402 evp/h	0 evp/h	624 evp/h	612 evp/h	12 evp/h	1.038 evp/h
[8h30 > 8h40[	18 evp/h	6 evp/h	0 evp/h	12 evp/h	468 evp/h	456 evp/h	12 evp/h	642 evp/h	636 evp/h	6 evp/h	1.128 evp/h
[8h40 > 8h50[	24 evp/h	24 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	522 evp/h	522 evp/h	0 evp/h	624 evp/h	624 evp/h	0 evp/h	1.170 evp/h
[8h50 > 9h00[	24 evp/h	18 evp/h	0 evp/h	6 evp/h	438 evp/h	438 evp/h	0 evp/h	558 evp/h	558 evp/h	0 evp/h	1.020 evp/h

Flux de véhicules	Dries	Dries vers Roodebeek (site)	Dries vers Marinus	Dries vers Roodebeek (Delhaize)	Roodebeek (Site)	Roodebeek (Site) vers Roodebeek (Delhaize)	Roodebeek (Site) vers Marinus	Roodebeek (Delhaize)	Roodebeek (Delhaize) vers Roodebeek (Site)	Roodebeek (Delhaize) vers Marinus	Flux total au travers du carrefour
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k = a + e + h
[7h30 > 8h30[	7 evp/h	1 evp/h	0 evp/h	6 evp/h	545 evp/h	541 evp/h	4 evp/h	590 evp/h	581 evp/h	9 evp/h	1.142 evp/h
[7h30 > 9h00[	12 evp/h	6 evp/h	0 evp/h	6 evp/h	522 evp/h	518 evp/h	4 evp/h	596 evp/h	589 evp/h	7 evp/h	1.130 evp/h

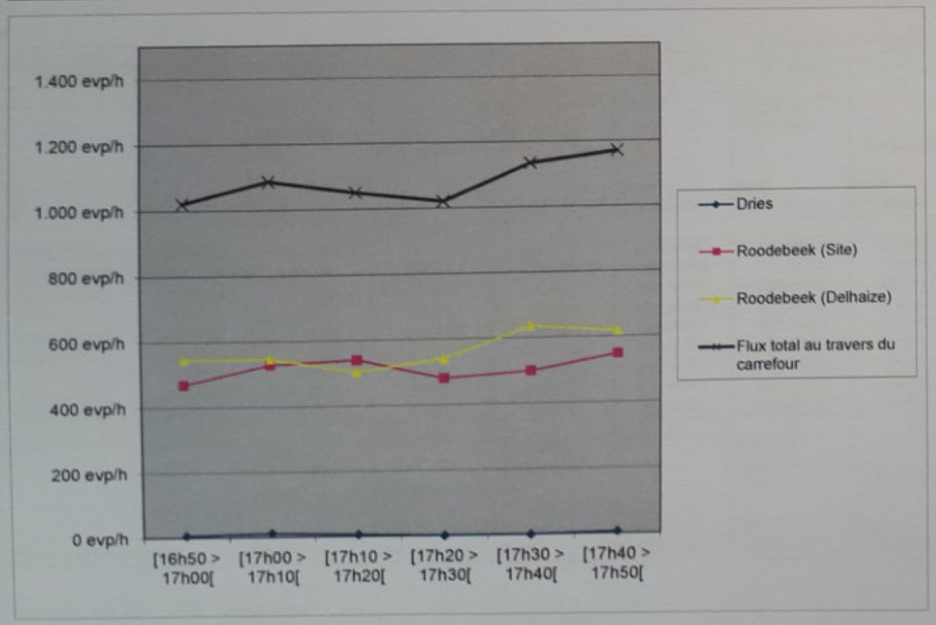


O. Chenu, urbaniste

Mesurages réalisés in situ le mardi 29/05/2018 au droit carrefour "Roodebeek-Dries"
Chaud et lourd puis plus frais et venteux, jour

Flux de véhicules	**Dries**	Dries vers Roodebeek (site)	Dries vers Marinus	Dries vers Roodebeek (Delhaize)	**Roodebeek (Site)**	Roodebeek (Site) vers Roodebeek (Delhaize)	Roodebeek (Site) vers Marinus	**Roodebeek (Delhaize)**	Roodebeek (Delhaize) vers Roodebeek (Site)	Roodebeek (Delhaize) vers Marinus	**Flux total au travers du carrefour**
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k = a + e + h
[16h50 > 17h00[	**6 evp/h**	0 evp/h	0 evp/h	6 evp/h	**468 evp/h**	462 evp/h	6 evp/h	**546 evp/h**	534 evp/h	12 evp/h	**1.020 evp/h**
[17h00 > 17h10[	**12 evp/h**	0 evp/h	0 evp/h	12 evp/h	**528 evp/h**	522 evp/h	6 evp/h	**546 evp/h**	540 evp/h	6 evp/h	**1.086 evp/h**
[17h10 > 17h20[	**6 evp/h**	6 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	**540 evp/h**	540 evp/h	0 evp/h	**504 evp/h**	504 evp/h	0 evp/h	**1.050 evp/h**
[17h20 > 17h30[	**0 evp/h**	0 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	**480 evp/h**	474 evp/h	6 evp/h	**540 evp/h**	516 evp/h	24 evp/h	**1.020 evp/h**
[17h30 > 17h40[	**0 evp/h**	0 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	**498 evp/h**	492 evp/h	6 evp/h	**636 evp/h**	630 evp/h	6 evp/h	**1.134 evp/h**
[17h40 > 17h50[	**6 evp/h**	6 evp/h	0 evp/h	0 evp/h	**546 evp/h**	546 evp/h	0 evp/h	**618 evp/h**	600 evp/h	18 evp/h	**1.170 evp/h**

Flux de véhicules	**Dries**	Dries vers Roodebeek (site)	Dries vers Marinus	Dries vers Roodebeek (Delhaize)	**Roodebeek (Site)**	Roodebeek (Site) vers Roodebeek (Delhaize)	Roodebeek (Site) vers Marinus	**Roodebeek (Delhaize)**	Roodebeek (Delhaize) vers Roodebeek (Site)	Roodebeek (Delhaize) vers Marinus	**Flux total au travers du carrefour**
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k = a + e + h
[16h50 > 17h50[	**5 evp/h**	2 evp/h	0 evp/h	3 evp/h	**510 evp/h**	506 evp/h	4 evp/h	**565 evp/h**	554 evp/h	11 evp/h	**1.080 evp/h**

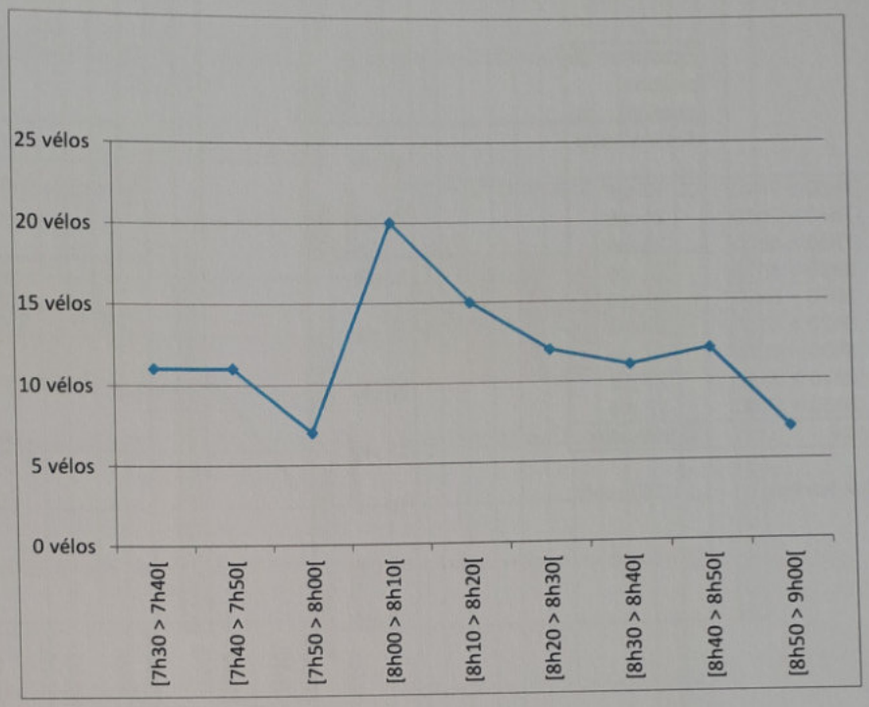


Mesurages réalisés in situ le mardi 29/05/2018 au droit carrefour "Roodebeek-Dries"
Temps sec, ciel bleu, chaud, visiblité bonne

	Nombre de vélos passant dans le carrefour
[7h30 > 7h40[	11 vélos
[7h40 > 7h50[	11 vélos
[7h50 > 8h00[	7 vélos
[8h00 > 8h10[	20 vélos
[8h10 > 8h20[	15 vélos
[8h20 > 8h30[	12 vélos
[8h30 > 8h40[	11 vélos
[8h40 > 8h50[	12 vélos
[8h50 > 9h00[	7 vélos
Total	**106 vélos**

Flux horaire 71 vélos/h

6,3%



Mesurages réalisés in situ le mardi 29/05/2018 au droit carrefour "Roodebeek-Dries"
Chaud et lourd puis plus frais et venteux, jour

	Nombre de vélos passant dans le carrefour
[16h50 > 17h00[	9 vélos
[17h00 > 17h10[	7 vélos
[17h10 > 17h20[	6 vélos
[17h20 > 17h30[	8 vélos
[17h30 > 17h40[	17 vélos
[17h40 > 17h50[	7 vélos
Total	**54 vélos**

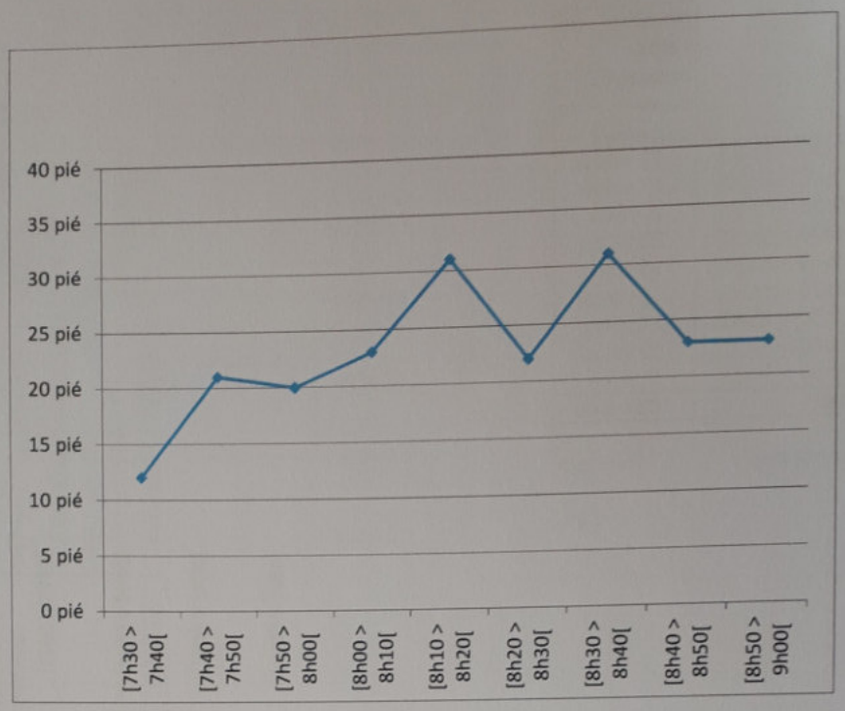
Flux horaire 54 vélos/h

5%

Mesurages réalisés in situ le mardi 29/05/2018 au droit carrefour "Roodebeek-Dries"
Temps sec, ciel bleu, chaud, visiblité bonne

	Nombre de piétons passant au droit du site
[7h30 > 7h40[	12 pié
[7h40 > 7h50[	21 pié
[7h50 > 8h00[	20 pié
[8h00 > 8h10[	23 pié
[8h10 > 8h20[	31 pié
[8h20 > 8h30[	22 pié
[8h30 > 8h40[	31 pié
[8h40 > 8h50[	23 pié
[8h50 > 9h00[	23 pié
Total	**206 pié**

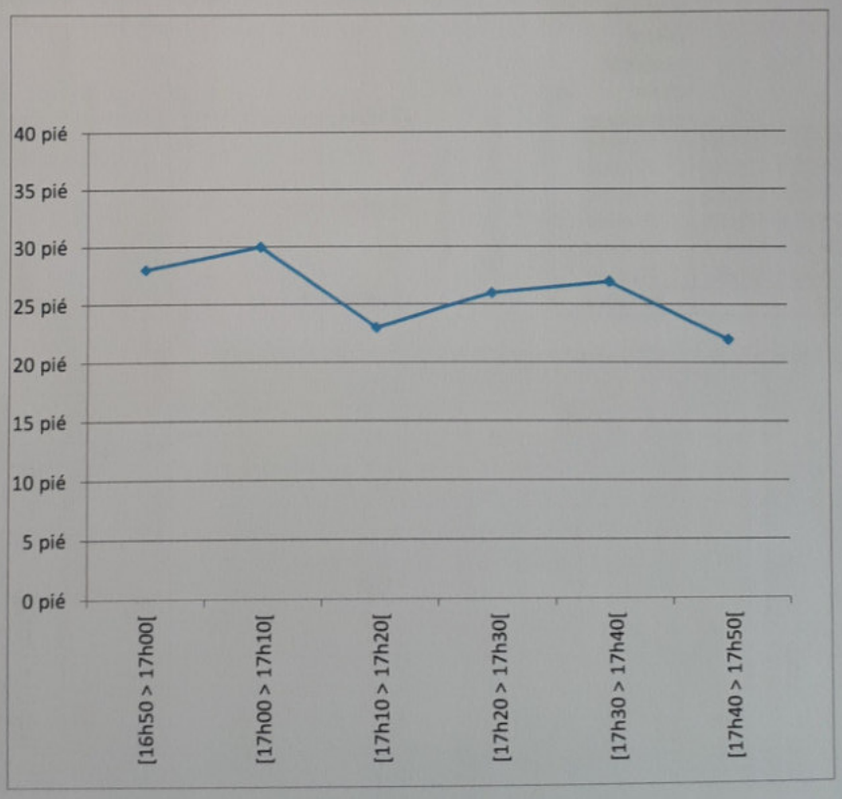
Flux horaire 137 pié/h



Mesurages réalisés in situ le mardi 29/05/2018 au droit carrefour "Roodebeek-Dries"
Chaud et lourd puis plus frais et venteux, jour

	Nombre de piétons passant au droit du site
[16h50 > 17h00[	28 pié
[17h00 > 17h10[	30 pié
[17h10 > 17h20[	23 pié
[17h20 > 17h30[	26 pié
[17h30 > 17h40[	27 pié
[17h40 > 17h50[	22 pié
Total	**156 pié**

Flux horaire 156 pié/h



Relevé du stationnement en voirie

Relevé en semaine "matinée" le mardi 29/05/2018 de 9h10 à 9h40

Section	Distance du site	Gestion	Offre	Nbr. véh. comptés	Véh. en stat illicite	Véh. dvt garage	Nbr. de garages	% d'occ	Offre sans garage	Véh. sans garage	% d'occ (sans garage)
			a	b	c	d	e	f=b/a	g=a-e	h=b-d	i=h/g
Dries (tronçon N-S)			11	8	0	0	0	73%	11	8	73%
Moonens			19	10	0	3	12	53%	7	7	100%
Dries (tronçon E-O)			28	15	0	3	12	54%	16	12	77%
Cayershuis			32	13	1	2	20	41%	12	11	92%
Verheyleweghen			8	8	0	0	0	100%	8	8	100%
Roodebeek(site)			43	30	2	0	13	70%	30	30	100%
Marinus			23	18	2	0	0	78%	23	18	78%
Roodebeek (Delhaize)			12	5	2	0	5	42%	7	5	71%
Vervloesem			13	7	0	0	1	54%	12	7	58%
Petit parking			9	5	0	0	0	56%	9	5	56%
TOTAL			**176**	**107**	**7**	**8**	**63**	61%	**113**	**99**	88%

Nombre d'emplacements disponibles : 14

Relevé en semaine "soirée" le mardi 29/05/2018 de 22h15 à 22h45

Section	Distance du site	Gestion	Offre	Nbr. véh. comptés	Véh. en stat illicite	Véh. dvt garage	Nbr. de garages	% d'occ	Offre sans garage	Véh. sans garage	% d'occ (sans garage)
			a	b	c	d	e	f=b/a	g=a-e	h=b-d	i=h/g
Dries (tronçon N-S)			11	7	0	0	0	64%	11	7	64%
Moonens			19	13	0	5	12	68%	7	8	114%
Dries (tronçon E-O)			28	22	0	5	12	80%	16	17	109%
Cayershuis			34	20	1	1	22	59%	12	19	158%
Verheyleweghen			8	8	0	0	0	100%	8	8	100%
Roodebeek(site)			43	34	0	1	13	79%	30	33	110%
Marinus			23	24	2	0	0	104%	23	24	104%
Roodebeek (Delhaize)			12	8	1	0	5	67%	7	8	114%
Vervloesem			13	8	0	0	1	62%	12	8	67%
Petit parking			9	8	0	0	0	89%	9	8	89%
TOTAL			**178**	**136**	**4**	**12**	**65**	77%	**113**	**124**	110%

Nombre d'emplacements disponibles : -11

O.Chenu - Urbaniste

MOBILITE DES FUTURS HABITANTS
HYPOTHESES

Stationnement - Hypothèses pour approcher la demande en stationnement

85 ménages :		
0 maisons et		
85 appartements		
2% des ménages possèdent 3 voitures	soit 2 ménages	et 5 véhicules
24% des ménages possèdent 2 voitures	soit 20 ménages	et 41 véhicules
64% des ménages possèdent 1 voiture	soit 54 ménages	et 54 véhicules
10% des ménages ne possèdent pas de voiture	soit 9 ménages	et 0 véhicules
100%	Total	100 véhicules

Pour information : INS

2001 Woluwe-St-Lambert 29% : 0 véhicule, 53% : 1 véhicule; 14% : 2 véhicules; 1% : 3 ou plus; 3% non spécifié.
(non spécifié reporté sur 1, 2 et 3 ou + véhicules)

100 véhicules "habitants"	soit 1,18 véhicules par logement
21 emplacements "visiteurs"	soit 0,25 emplacements par logement
122 emplacements au total	**soit 1,43 véhicules par logement**

Offre du projet

Sur espace privé :	
105 emplacements dans les constructions	soit 1,24 par logement
Sur espace public :	
0 emplacements rue la rue nouvelle	soit 0,11 par logement
9 emplacements en voirie publique existante	
Total espaces publics et privés :	
114 emplacements	soit 1,34 par logement

Mobilité - Hypothèses : déplacements pendulaires domicile travail aux heures de pointe

80% des ménages font habituellement des mouvements pendulaires aux heures de pointe
soit 68 ménages
20% des ménages ne font pas de mouvements pendulaires
soit 17 ménages
(retraités, horaires décalés, télétravail, travail à la maison, sans travail...)

95% des ménages effectuent le mouvement pendulaire aux heures de pointe (5% de vacances, maladie, congé...)
soit 65 ménages

90% des déplacements pendulaires se font en véhicules particuliers (hypothèse Iris tendentiel - défavorable)
soit 58 ménages

En conclusion :
68% des ménages effectuent le mouvement pendulaire chaque jour en véhicule particulier
soit 69 véhicules

Mobilité - Hypothèses : autres déplacements (domicile - école - domicile)

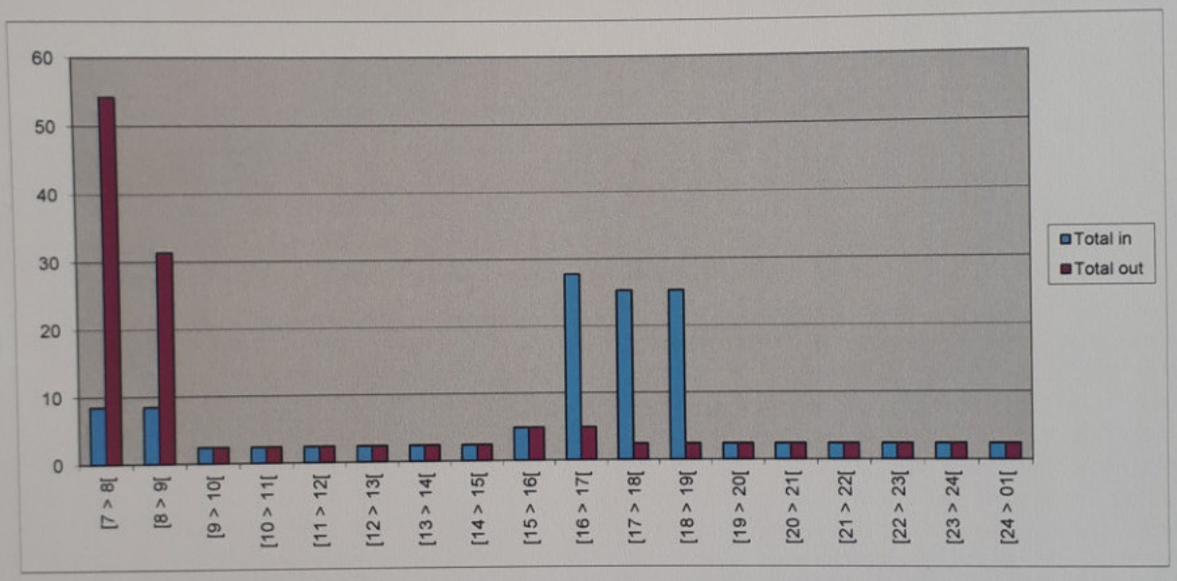
20% des ménages effectuent un déplacement entre 7h et 9h	17 véhicules
20% des ménages effectuent un déplacement entre 15h et 17h	17 véhicules
Se déplacent aux pointes :	86 véhicules
Ne se déplacent pas aux pointes :	15 véhicules

Mobilité - Hypothèses : autres déplacements en journée et en soirée

20% des ménages effectuent un déplacement entre 9h et 17h	17 véhicules
20% des ménages effectuent un déplacement entre 18h et 1h du matin	17 véhicules

Mobilité - Hypothèses : visiteurs

0% des ménages reçoivent un visiteur simultanément (pas d'emplacements in situ)	soit 0 véhicules

MOBILITE DES FUTURS HABITANTS
HYPOTHESES

Heure	Mouvement pendulaire out	Mouvement pendulaire in	Autre mouvement out	Autre mouvement in	Visiteurs out	Visiteurs in	Total out	Total in	Total
[7 > 8[	46		9	9	0	0	54	9	63
[8 > 9[	23		9	9	0	0	31	9	40
[9 > 10[			2	2	0	0	2	2	5
[10 > 11[			2	2	0	0	2	2	5
[11 > 12[			2	2	0	0	2	2	5
[12 > 13[			2	2	0	0	2	2	5
[13 > 14[			2	2	0	0	2	2	5
[14 > 15[			2	2	0	0	2	2	5
[15 > 16[			5	5	0	0	5	5	10
[16 > 17[		23	5	5	0	0	5	28	33
[17 > 18[		23	2	2	0	0	2	25	28
[18 > 19[		23	2	2	0	0	2	25	28
[19 > 20[			2	2	0	0	2	2	5
[20 > 21[			2	2	0	0	2	2	5
[21 > 22[			2	2	0	0	2	2	5
[22 > 23[			2	2	0	0	2	2	5
[23 > 24[			2	2	0	0	2	2	5
[24 > 01[			2	2	0	0	2	2	5
TOTAUX	**69**	**69**	**61**	**61**	**0**	**0**	**129**	**129**	**259**