

RAPPORT D'INCIDENCE

CHAPITRE 1 : AUTEUR DU RAPPORT D'INCIDENCES ET PREUVE DE SES COMPÉTENCES

CHAPITRE 2 : JUSTIFICATION ET DESCRIPTION DU PROJET, DE SES OBJECTIFS ET CALENDRIER DE SA RÉALISATION

Justification du projet :

Le présent rapport d'incidences s'inscrit dans le cadre d'une demande de permis mixte introduite en vue d'aménager un stationnement de 400 places, rue de Dobbelenberg 113-119. Les rubriques concernées sont les suivantes :

(25.) Parc de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteur en dehors de la voie publique comptant de 50 à 200 emplacements pour véhicules automobiles ;

(26.) Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnement couverts, salles d'exposition, etc.) comptant de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques ;

Description succincte du projet et du chantier :

Le stationnement est destiné à accueillir les véhicules privés des personnes se rendant à l'aéroport de Zaventem, offrant ainsi une alternative aux parkings publics de l'aéroport. Ce service est complété par un service de limousine électrique pour le transport des personnes et de leurs bagages, ainsi que par la possibilité de nettoyage extérieur des véhicules (à l'aide d'eau de pluie) avant leur restitution et de bornes de recharge électrique.

Le maître d'ouvrage souhaite aménager son site, actuellement utilisé comme un stationnement dont l'agencement est provisoire. Le propriétaire n'ayant pas initialement pris de mesures pour la gestion des eaux de pluie, le site est actuellement saturé. Bien que le risque d'inondation soit jugé faible par Bruxelles Environnement, le projet prévoit un aménagement plus écologique, incluant des zones drainantes et des citernes d'eau de pluie, afin d'améliorer le confort des employés et de garantir aux clients un service écologiquement responsable.

Historique :

Un permis d'urbanisme a été octroyé le 08/05/2013 dont l'objet de la demande était la construction de 2 bâtiments d'entrepôt (2000m²), l'aménagement d'une voirie privée et d'une aire de manœuvre. La situation de droit du site émane de ce dernier.

Un permis d'environnement (04/IPE/543071) a été octroyé en 2014. L'objet de la demande consistait en un centre de démontage de véhicules avec stockage de pièces détachées.

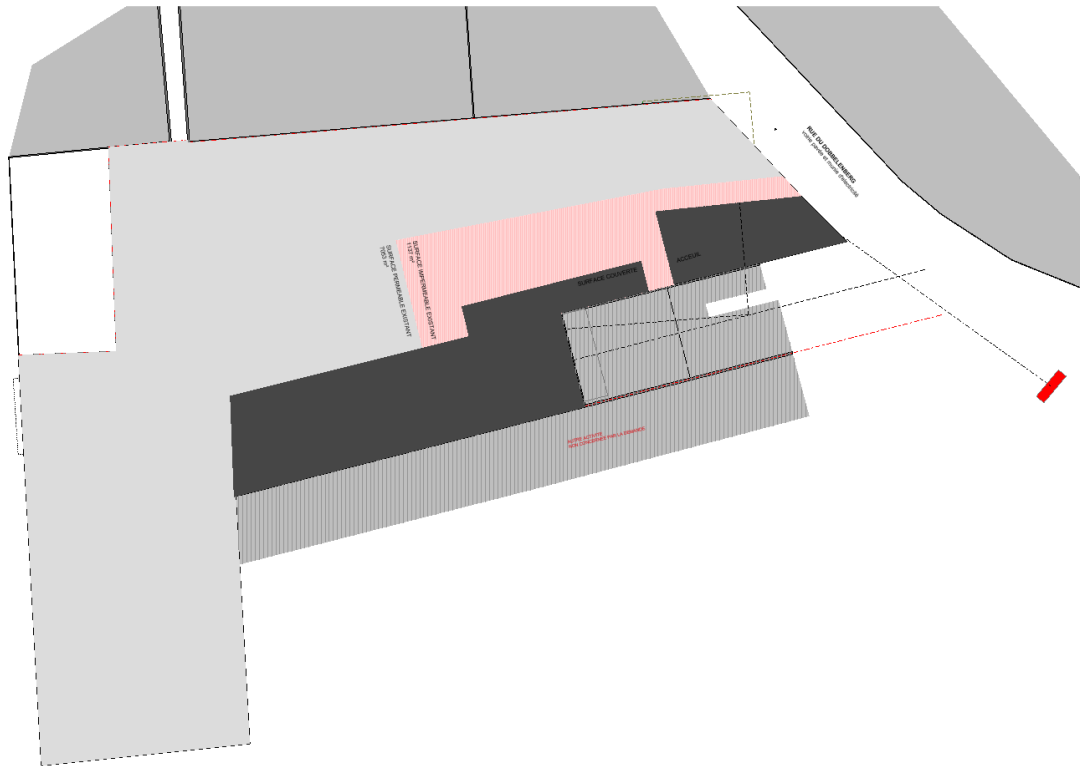
Présentation des objectifs généraux :

OBJET DE LA DEMANDE : Aménagement d'un stationnement de 313 places de stationnement

Les contraintes avec lesquels nous avons établi les plans sont les suivantes :

1. une proportion cohérente entre les zones perméables et imperméables

Sur le site, en partie hors bâtiment, nous avons initialement une surface de terrain de 8190 m² dont 1137 m² sont bétonnés (imperméables), nous laissant plus de 7053 m² à l'état de terrain brut (perméable).



Pour l'aménagement des circulations sur le site, nous avons limité l'utilisation de surfaces bétonnées afin de préserver 3 400 m² de surfaces permettant une infiltration directe (sol/gazon), ce qui représente près de la moitié de la surface totale disponible. Selon les outils fournis par Bruxelles Environnement pour la gestion des eaux pluviales au niveau de la parcelle, les surfaces d'infiltration prévues sont adéquates par rapport aux surfaces de ruissellement, et le projet optimise ces surfaces d'infiltration

2. maximisation des zones vertes et prévoir plantations :

Pour répondre aux objectifs de perméabilisation du sol tout en offrant un aménagement de qualité pour les employés et les clients, le projet prévoit l'intégration étendue de zones vertes sur l'ensemble du site. Cette approche comprend la plantation d'arbres et d'autres types de végétation.

- Perméabilisation du Sol :

La création de zones végétalisées favorise l'infiltration naturelle de l'eau de pluie, contribuant ainsi à la gestion durable des eaux pluviales. En augmentant la proportion de surfaces perméables, nous visons à réduire le ruissellement et à améliorer la recharge des nappes phréatiques.

- Amélioration de la Biodiversité :

Actuellement, le site ne présente pas de biodiversité significative. L'ajout de plantations diversifiées permettra de créer des habitats propices à une variété d'espèces végétales et animales, favorisant ainsi la biodiversité locale. Cette biodiversité contribuera à un écosystème plus équilibré et résilient.

- Effet sur l'Ombrage :

Les arbres et les plantations seront stratégiquement positionnés pour offrir de l'ombrage, ce qui contribue au confort thermique des espaces extérieurs et à la réduction des températures ambiantes. Cela contribuera également à temporiser l'infiltration naturelle du sol.

- Aménagement Esthétique et Fonctionnel :

Les zones vertes seront conçues pour améliorer l'esthétique du site, créant ainsi un environnement plus agréable et accueillant. Les plantations seront choisies en fonction de leur adaptabilité au climat local et de leur facilité d'entretien, garantissant un aménagement durable et fonctionnel.

- Contribution à l'Environnement Urbain :

En intégrant des espaces verts, le projet soutient les initiatives de développement durable et améliore la qualité de l'environnement urbain. Ces espaces contribueront à l'intégration harmonieuse du site dans son milieu, tout en apportant des bénéfices écologiques.

3. de sécurité SIAMU :

Compte tenu de l'activité du site, un passage de minimum 4 mètres de largeur a été prévu pour permettre au camion pompier d'intervenir en cas d'incident. D'autres dispositions ont été prises en termes de sécurité incendie comme des extincteurs, bornes, etc. placés à des distances réglementaires. Tout cela en concertation avec les services du SIAMU.

4. privatisation du stationnement

En résumé, la gestion des accès et la sécurité sur le site sont conçues pour assurer un fonctionnement optimal, avec un contrôle rigoureux des entrées et sorties, et une organisation claire des espaces réservés aux clients et au personnel.

- Contrôle d'Accès :

L'accès au site est réglementé pour des raisons de sécurité et de propreté. Les contrôles à l'entrée et à la sortie permettent de gérer les flux de véhicules et de personnes de manière efficace. Le système de contrôle vise à éviter les entrées non autorisées et à maintenir l'ordre sur le site.

- Accès Client :

Conformément au principe de fonctionnement de l'activité, l'accès des clients est limité à l'avant du stationnement. Cette mesure garantit que les clients accèdent uniquement aux zones spécifiquement prévues pour les interactions liées au service, optimisant ainsi la gestion des flux et la sécurité.

- Zone de Stationnement Permanent :

La majorité du site, dédiée au stationnement permanent, est réservée exclusivement au personnel. Cette zone est aménagée pour répondre aux besoins opérationnels du site et pour assurer une gestion efficace des véhicules. Le personnel a un accès dédié à ces espaces, ce qui permet de séparer clairement les zones de stationnement temporaire et permanent.

- Sécurité et Propreté :

La clôture et le contrôle d'accès contribuent à la sécurité générale du site, minimisant les risques de sécurité et de propreté. Les mesures en place permettent également de garantir un environnement de travail et de service propre et ordonné, essentiel pour le bon fonctionnement des opérations.

Fonctionnement du parking :

Les clients souhaitant stationner leur véhicule peuvent garantir leur place en effectuant une réservation en ligne. Ce système génère un QR code, qui peut être scanné à l'entrée du parking, au niveau des portiques de sécurité. Si aucune réservation préalable n'a été effectuée, il est possible de réserver sur place en se rendant à l'accueil, situé au 115, rue du Dobbelenberg.

Après avoir accédé au site et stationné leur véhicule dans la zone réservée aux clients, qui compte 35 places, un membre du personnel les assiste pour décharger leurs bagages et les charger dans une limousine électrique pour les conduire à l'aéroport. Le véhicule laissé dans la zone réservée sera ensuite déplacé par un autre membre du personnel vers une zone sécurisée située à l'arrière du site, accessible uniquement au personnel autorisé.

À la fin de leur séjour, les clients seront ramenés sur le site, où ils retrouveront leur véhicule dans la zone qui leur est réservée. Sur demande, un service de rinçage du véhicule à l'eau de pluie (sans produits chimiques) est également disponible.

Les quatre bornes de recharge électrique situées à l'extérieur de l'enceinte du site sont accessibles à tous.

Sept bornes de recharge électrique sont prévues sur le site pour permettre la recharge des limousines de service.



En vert, l'espace accessible au public comprenant la zone d'attente et la zone de recharge.
En bleu, le site géré et accessible uniquement par le personnel du site.

Délai de réalisation du projet :

Les travaux commenceront dès l'obtention du permis. Compte tenu de l'aménagement prévu, la durée des travaux ne devrait pas excéder 12 mois, ce qui inclut les délais de livraison des équipements tels que les bornes de recharge, les barrières, et autres.

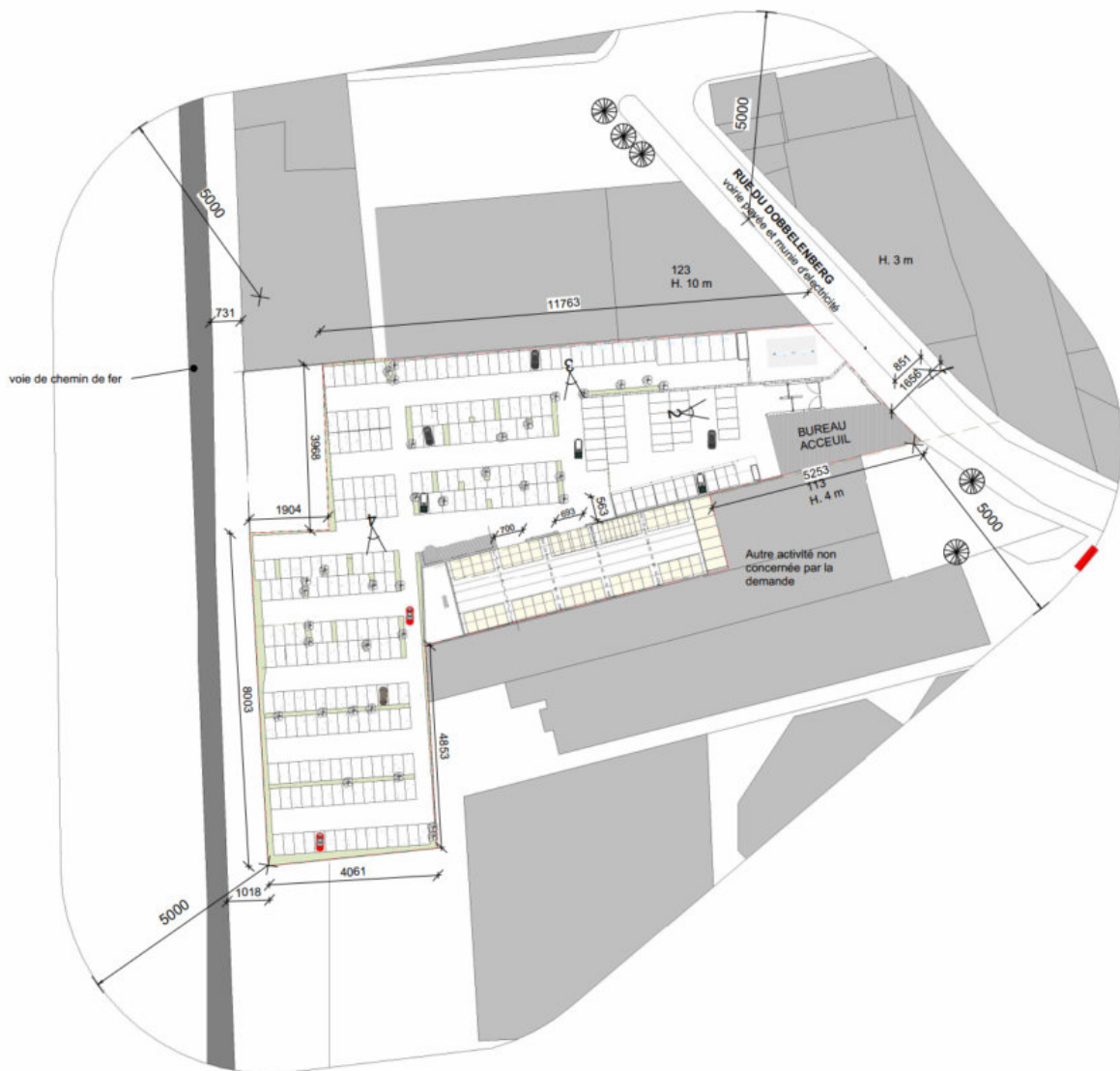
Le site, étant suffisamment spacieux pour l'assemblage et le stockage des matériaux, ne posera pas de problème de mobilité. Étant situé à proximité d'une voie ferrée et entouré d'activités industrielles et logistiques, les nuisances sonores seront limitées en raison de l'environnement environnant.

CHAPITRE 3 : ANALYSE DU PROJET PAR DOMAINE

3.1. L'URBANISME ET LE PAYSAGE

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE ADOPTÉE

L'aire géographique d'étude considérée pour l'analyse de l'urbanisme et le paysage comprend le terrain dans un rayon de 50m du projet.



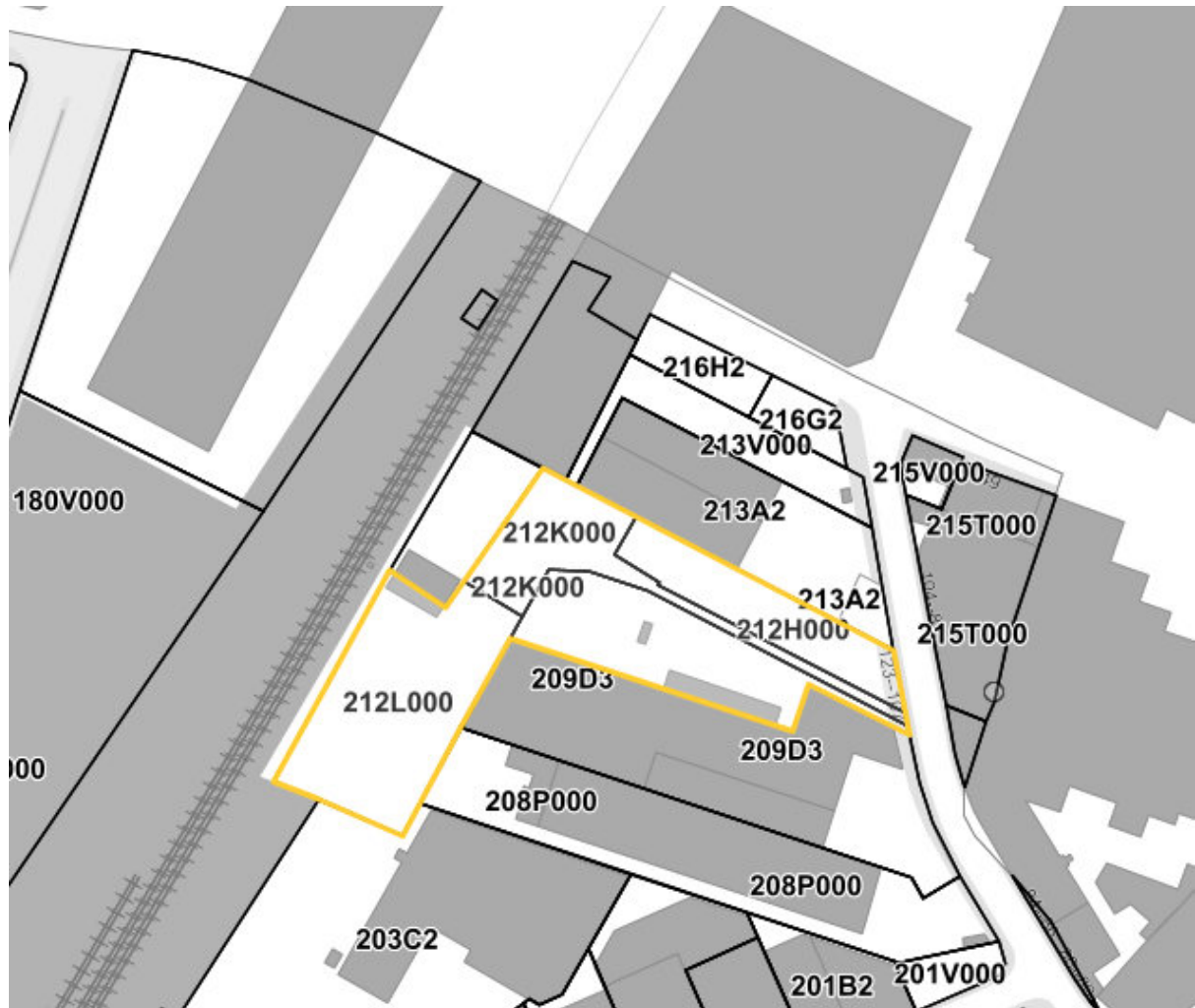
B. SITUATION EXISTANTE

La situation de droit du site émane du dernier permis octroyé (PU/522114 délivré le 08/05/2013 - Construction de 2 bâtiments d'entreposage (2.000 m²), aménagement d'une voirie privée et d'une aire de manœuvre.

En situation de fait, le site est utilisé comme un stationnement. Le bâtiment à front de rue (n°115, rue de Dobbelenberg) sert d'accueil tandis que l'entrepôt sert également de stationnement couvert aux voitures.

L'objet de la demande des permis d'environnement et d'urbanisme concerne les parcelles cadastrées section A, 21ème division, parcelles 209D3, 212H, 212K & 212L d'une contenance de 12 850 m2, propriété du demandeur.

L'accès au stationnement se fait via une entrée carrossable, à hauteur du n°115.



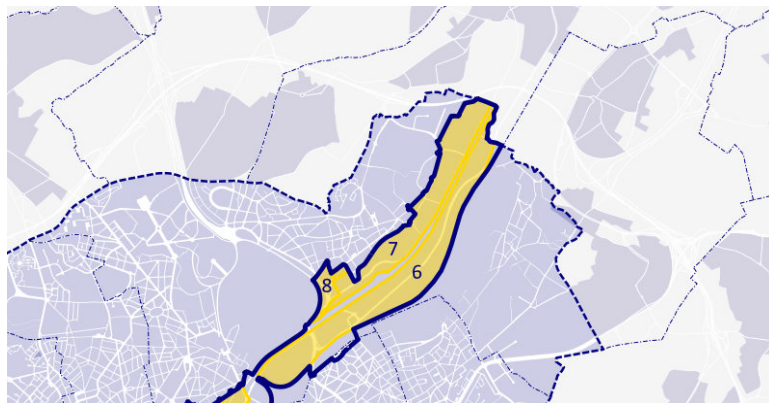
Sur les parcelles concernées, seul le terrain délimité en jaune fait partie de l'objet de la demande.

- (Projet de) Plan régional de développement (durable) - PRD(D)

Le PRD est défini comme « un plan d'orientation qui fixe les objectifs et priorités de développement de la Région, requis par les besoins économiques, sociaux, de déplacement et d'environnement. Depuis la réforme législative du 16 juillet 1998, le PRD ne contient plus de dispositions réglementaires relatives à l'affectation du sol et ne dispose, dès lors, plus que d'un volet indicatif ».

Projet de ville - Territoire du Canal, sites prioritaires de développement

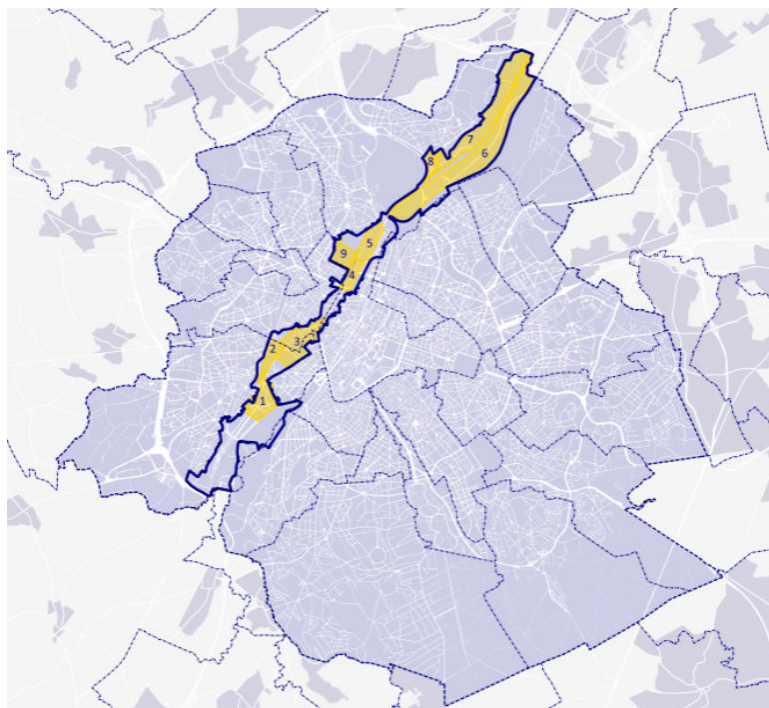
(carte 1)



Le terrain se situe à proximité des limites définies du territoire du Canal et plus particulièrement des sites prioritaires de développement qu'elle englobe : celle l'avant-port (6) et Schaerbeek-Formation (7).

L'activité de la demande pourrait s'inscrire parfaitement dans le cadre de cette zone de développement qui vise, entre autres, à promouvoir et développer ce type d'activité et notamment dans la zone concernée.

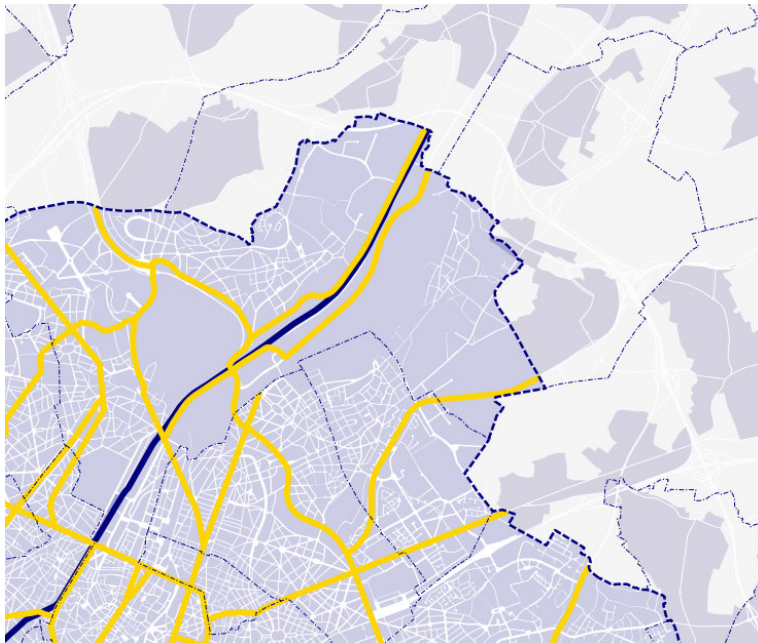
Néanmoins, entre ces zones et le site qui nous occupe se situe une contrainte physique de premier ordre qu'est la zone de chemin de fer.



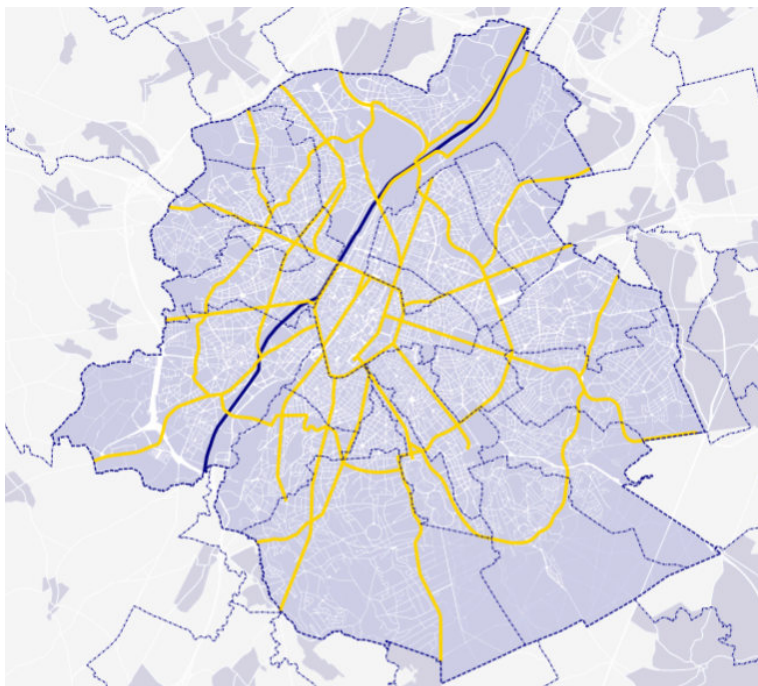
Territoire du Canal - Sites prioritaires de développement		1	Kanaalgebied Projectsites - Prioritaire ontwikkelingsites	
Limite régionale		Gewestgrens	Avant-port	6 De voorhaven
Limite communale		Gemeentegrens	Schaerbeek-Formation	7 Schaarbeek-Vorming
Réseau viarie		Wegennet	ZIR 4	8 GGB 4
			Tour & Taxis	9 Thurn & Taxis
Territoire du Canal		Kanaalgebied		
Sites prioritaires de développement		Prioritaire ontwikkelingsites		
Bassin de Biestebroek	1	Biestebroekdok		
Site Birmingham	2	Birminghamzone		
Quartier Heyvaert	3	Heyvaertwijk		
Bassin Béco	4	Becodok		
Bassin Vergote	5	Vergotedok		

Projet de ville - Réseau d'axes structurants patrimoniaux

(carte 2)

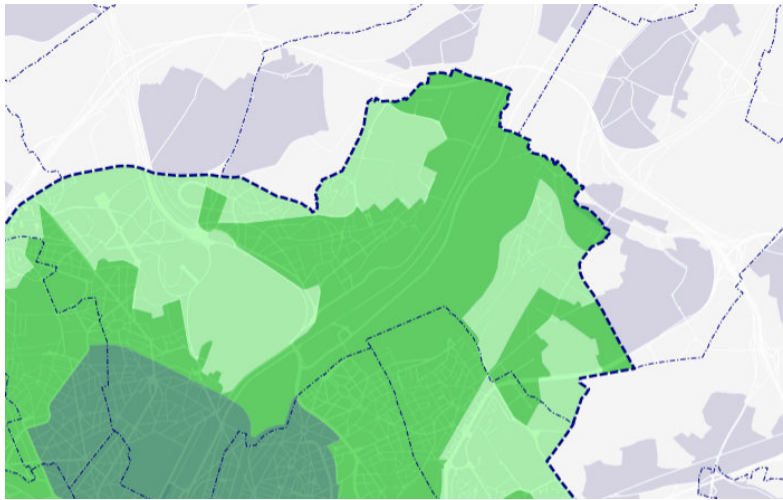


Le site se trouve à proximité des axes structurants, il s'agit en l'occurrence de la voie ferrée.. L'activité de la demande résonne bien avec ces axes étant donné l'objet de la demande. L'activité du site couplée à ces axes pourrait inciter des personnes à opter pour la mobilité douce puisqu'à proximité quasi-immédiate du site.

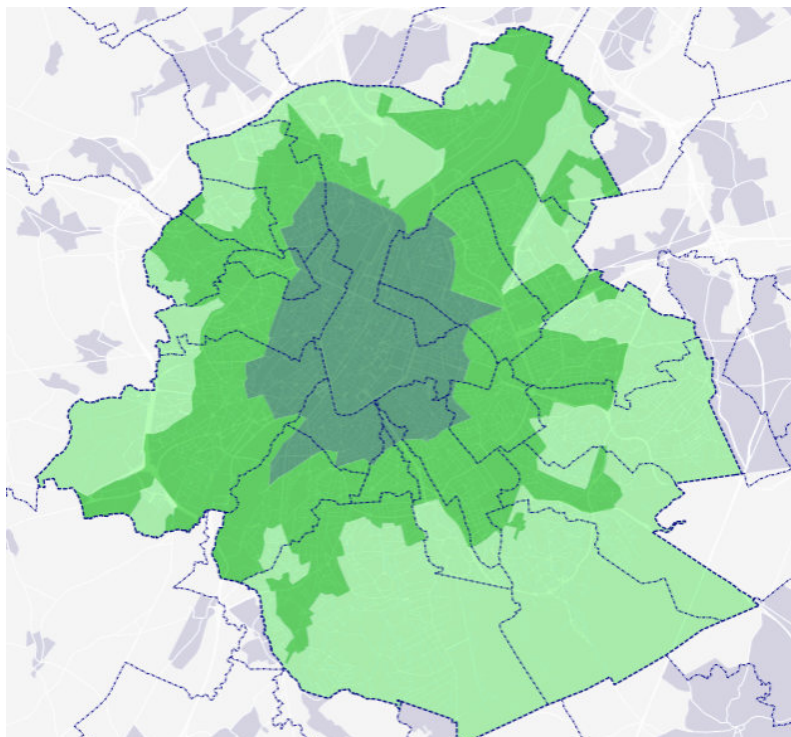


Projet de ville - Zones de verdoiemment

(carte 3)



Le site se trouve dans une zone de renforcement du caractère vert. Le site est, en état, nulle de toute nature. La demande intègre un aménagement paysager ce qui va dans le sens du renforcement souhaité.

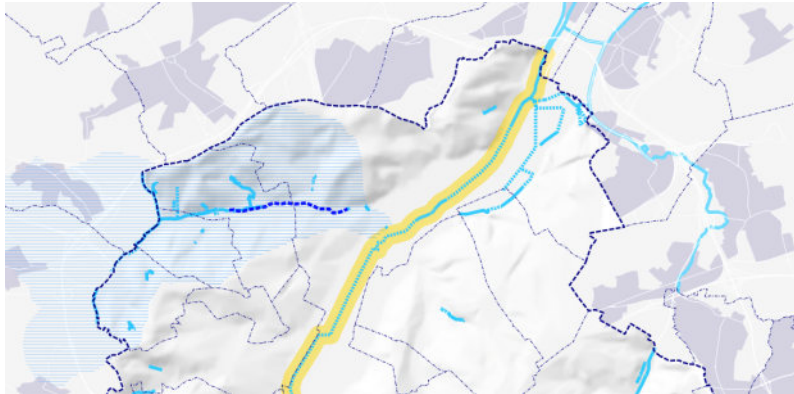


Zones de verdoiemment 10 Vergroeningszones

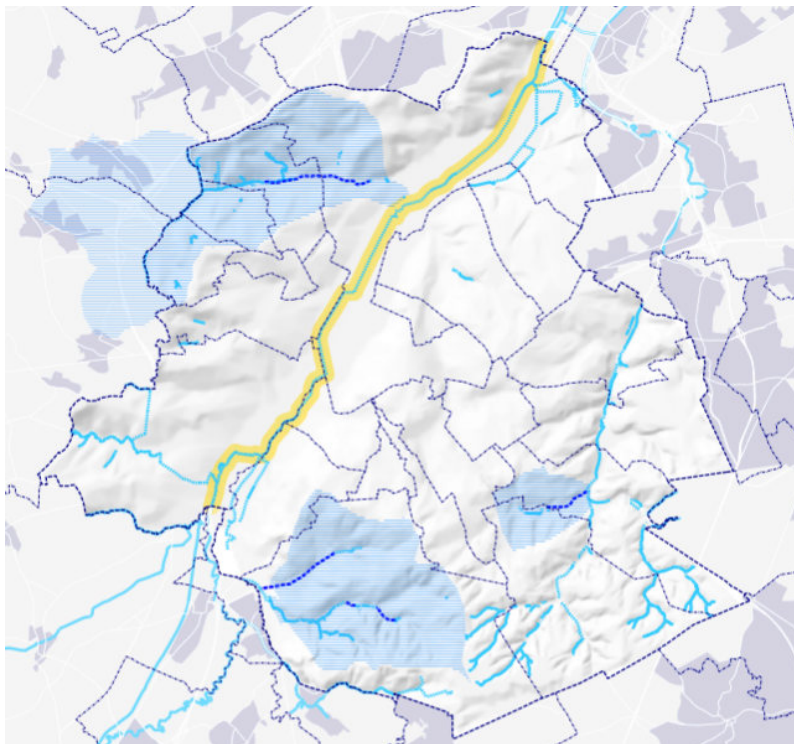
Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
Zones de verdoiemment		Vergroeningszones
Zone prioritaire de verdoiemment		Prioritaire zone voor begroening
Zone de renforcement du caractère vert des intérieurs d'îlot		Zone met versterking van het groene karakter van de binnensterreinen van bouwblokken
Zone de protection de la ville verte de seconde couronne		Zone met bescherming van de groene stad in de tweede kroon

Projet de ville - Maillage bleu

(carte 4)



Le site se situe entre un cours d'eau à ciel ouvert (la Seine) et un cours d'eau voûtés.

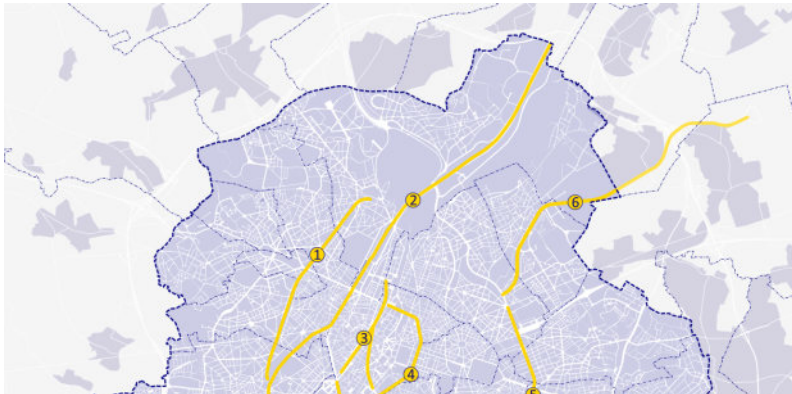


Maillage bleu 13 Blauw netwerk

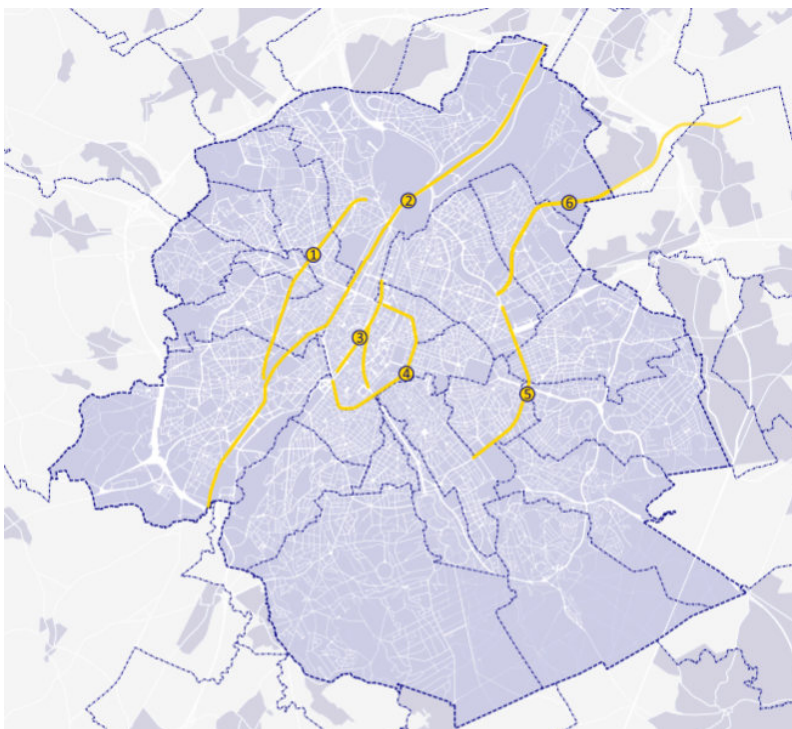
Limite régionale		Gewestgrens		Reconnexion des cours d'eau		Heraansluiting van waterlopen	
Limite communale		Gemeentegrens		Zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau		Prioritaire zone voor de heraansluiting van waterlopen	
Réseau viaire		Wegenet		Zone de revalorisation et intégration urbaine de la Seine		Zone voor de herwaardering en de integratie van de Zenne in de stad	
Cours d'eau à ciel ouvert		Open Waterloop					
Cours d'eau voûtés		Overwelfde waterloop					
Etangs		Vijvers					

Projet de ville - Axes de développement économique

(carte 5)



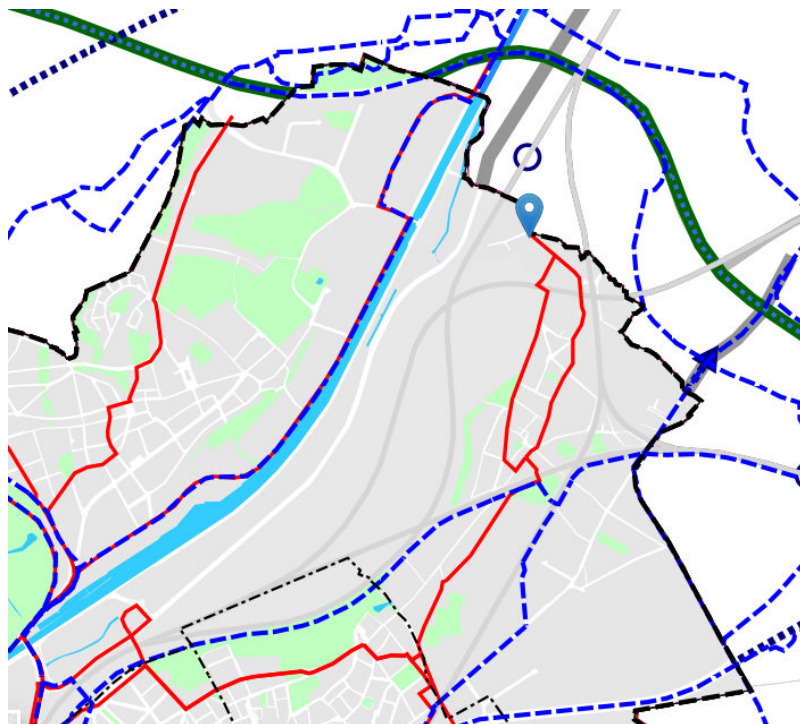
Le site se trouve à proximité d'un axe de développement économique, l'axe du canal.



Axes de développement économique		15 Economische ontwikkelingsassen	
Limite régionale		Gewestgrens	
Limite communale		Gemeentegrens	
Réseau viaire		Wegennet	
Axes de développement économique		Economische ontwikkelingsassen	
Axe Gare de l'Ouest - Simonis - Bockstael	1	De as Weststation - Simonis - Bockstael	
Axe du canal	2	De Kanaalas	
Axe Quartier nord - Boulevards du Centre - Haut de la Ville	3	De as Noordwijk - Centrumlanen - Hoogstad	
		Axe de la Petite Ceinture Est	4
		De Kleine Ring Oost	
		Axe reliant le Campus de la Plaine à Reyers	5
		De as die Pleincampus verbindt met Reyers	
		Axe tertiaire internationale	6
		De tertiaire internationale as	

Projet de ville - Réseau cyclable

(carte 6)



*Le site se trouve sur un
réseau cyclable.*

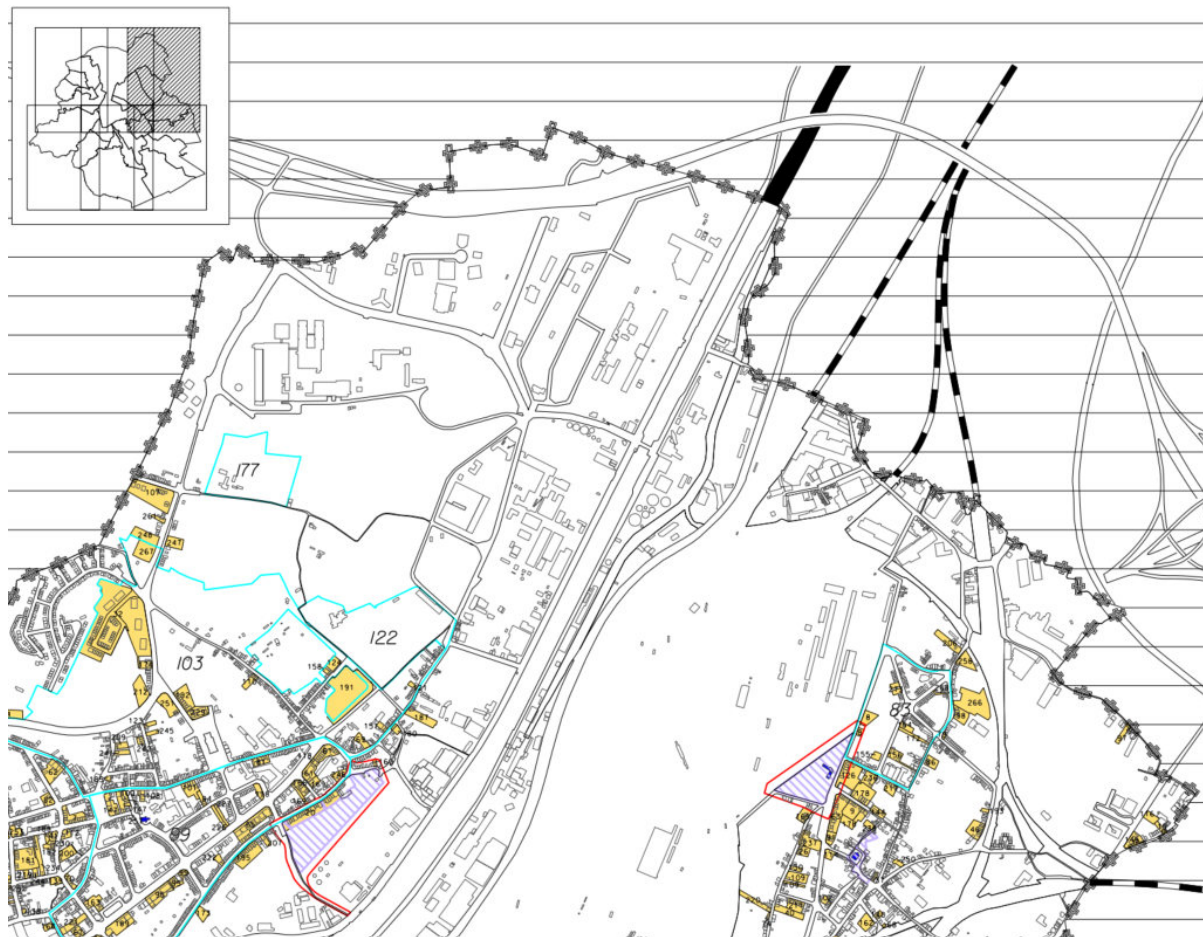
- Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

PRAS - Situation existante de fait

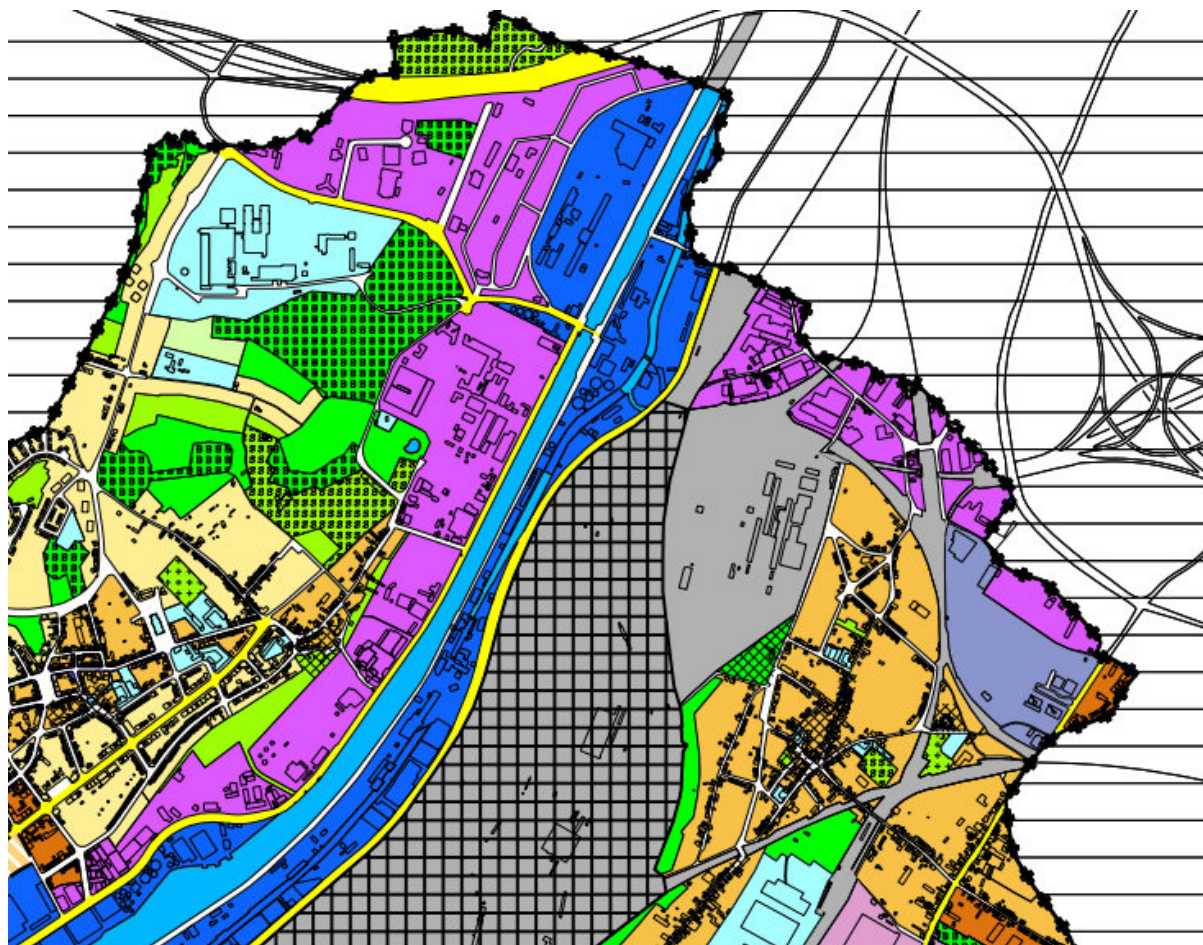
(carte 7)



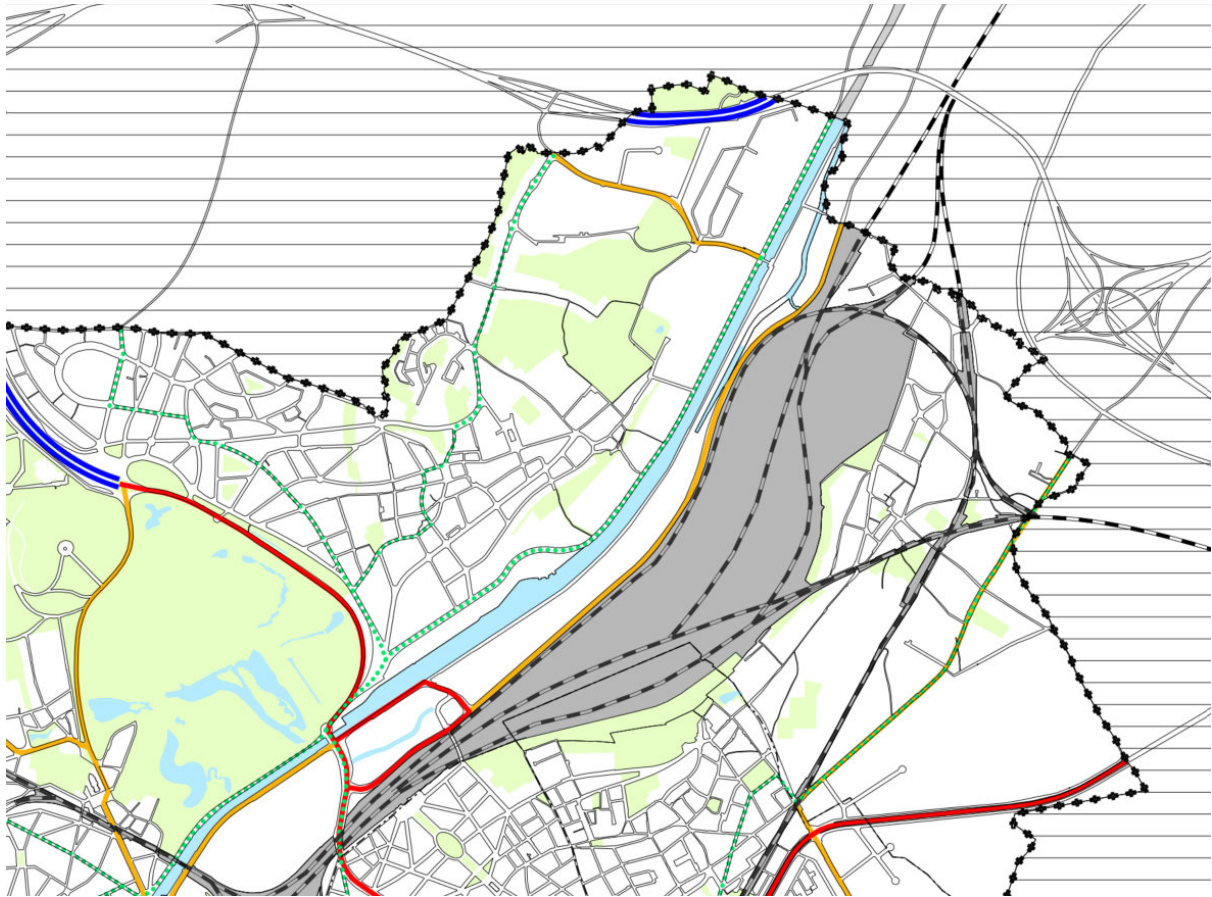
Cette carte, comme précisé également sur le site officiel de perspective.brussels, a une valeur indicative.



Cette carte, comme c'est également le cas pour la précédente, a une valeur indicative.
Aucune donnée n'est disponible pour le site concerné.



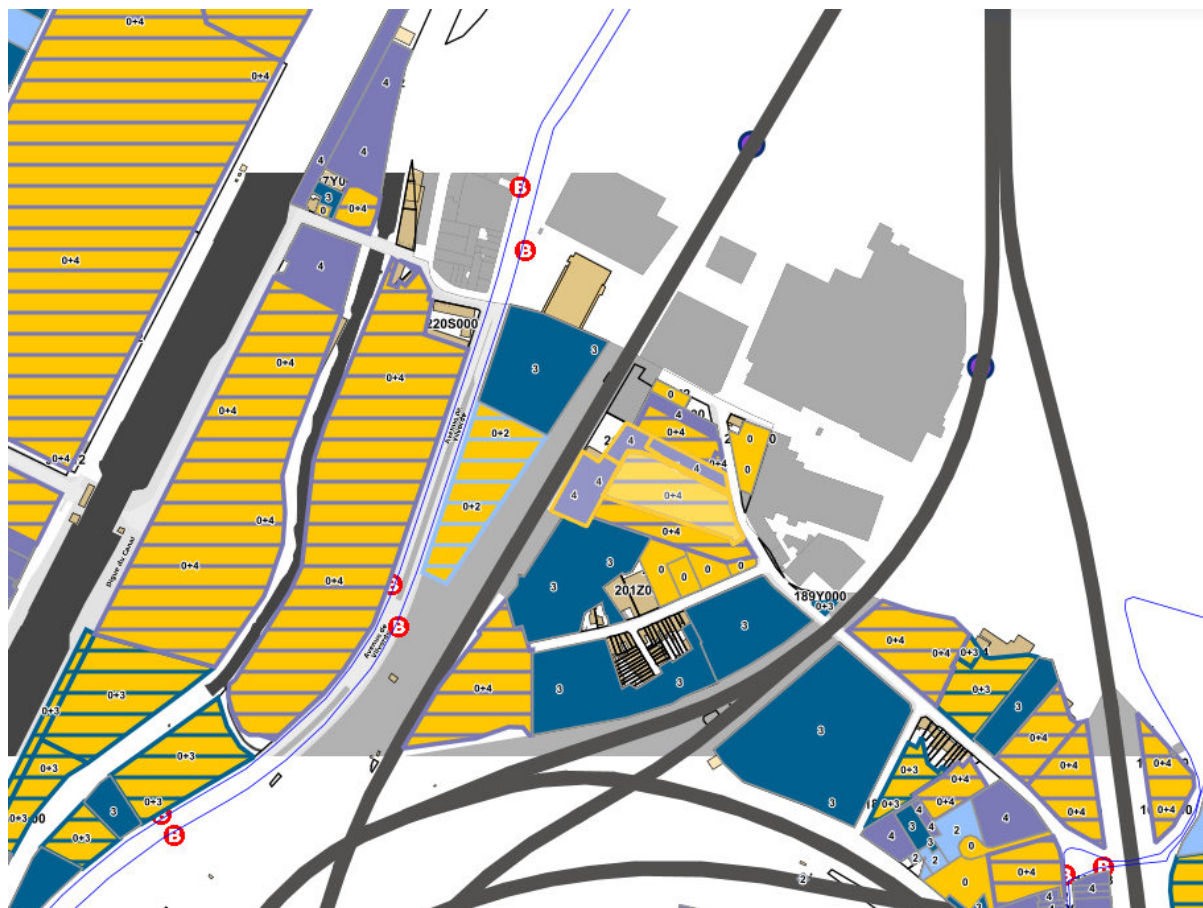
Le site se trouve dans une zone d'industrie urbaine et à proximité immédiate d'une zone de chemin de fer.



Cette carte, selon le site officiel de perspective.brussels, à une valeur réglementaire et reprend le réseau primaire des voiries (autoroutes, voiries métropolitaine et les voiries principales). Le site est, comme répété plus haut, entre des zones de chemin de fer et est entouré de deux lignes de chemins de fer.

Inventaire de l'état du sol public

(carte 11)



Le site se trouve sur un sol de catégorie 4 et 0+4.

C. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE

Aucune connaissance d'un projet à venir aux alentours pouvant avoir une incidence sur la demande.

D. SITUATION PROJETEE

Le projet prévoit l'aménagement d'un stationnement de 313 places (dont 2 places PMR) dont 195 non couverts, 118 couverts et emplacements pour 20 vélos, sur le site.

L'aménagement a été projeté sur une surface d'environ 9430 m² (surface d'intervention nette : espace extérieur et hangar, déduction faite de l'accueil à l'avant du stationnement et autre bâtiment qui ne font pas partie de la demande), nous avons donc 0,033 véhicules/m².



Notons qu'une proportion des véhicules seront des véhicules électriques ayant par définition une incidence réduite sur l'environnement. Dans les projections, à court terme, ce nombre est estimé à 10% (ce qui correspond au % du parc de voitures électriques en Belgique). Notons que les minibus servant à rejoindre l'aéroport sont des véhicules électriques.

Le projet est compatible avec les normes et les objectifs contenus dans les plans et règlements tels que le RRU. Il ne nécessite aucune dérogation.

Bien que l'aménagement concerne une surface nette de 9430 m² des parcelles concernées, nous comptons 9837 m²¹ pour le calcul du rapport P/S du projet qui est de 0,20, soit égal au rapport initial dans la situation existante. Le projet ne compte aucune construction.

Les structures prévues sur le site se limitent à des auvents, dont la hauteur est inférieure à celle des constructions environnantes. Ces constructions existantes, de typologie industrielle de type hangar (ex. : double pente, profils métalliques, briques, finitions simples), permettent une intégration cohérente des auvents. Le toit à simple pente des auvents s'harmonise avec l'environnement et facilite l'écoulement de l'eau vers les zones perméables situées à leur base.

Le projet s'inscrit dans une démarche durable à tous les niveaux, y compris dans le choix des matériaux, avec une attention particulière portée à la perméabilisation des sols et à la gestion des eaux de pluie. Les matériaux utilisés ne requièrent pas d'entretien spécifique, mais seulement un entretien régulier.

Le projet est en harmonie avec la morphologie du quartier, sans créer de rupture visuelle dans le paysage ni altérer les caractéristiques du quartier. Actuellement, l'aménagement du site ne permet aucune perspective depuis l'espace public et ne présente pas de qualités paysagères ou architecturales particulières.

Dans le cadre du projet, l'installation de bornes de recharge électrique et le recul de l'entrée par rapport au front de rue offriront une vue dégagée sur l'avant du site.

3.2. LE PATRIMOINE

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique d'étude considérée pour l'analyse de l'urbanisme et le paysage comprend le terrain dans un rayon de 50m (par rapport à la parcelle concernée - voir plan d'implantation 3.1.A)

B. SITUATION EXISTANTE

Dans l'aire géographique étudiée, aucun bien ou site classé n'est recensé. Aucun périmètre de protection, ni arbre remarquable.

¹ Soit la surface d'aménagement nette et la surface au sol du bâtiment qui sert d'accueil au stationnement, puisque fonctionnant ensemble.

C. SITUATION PROJETEE

Non concerné. En effet, le projet ne se trouve pas partiellement ou en totalité dans un périmètre de protection de biens ou sites.

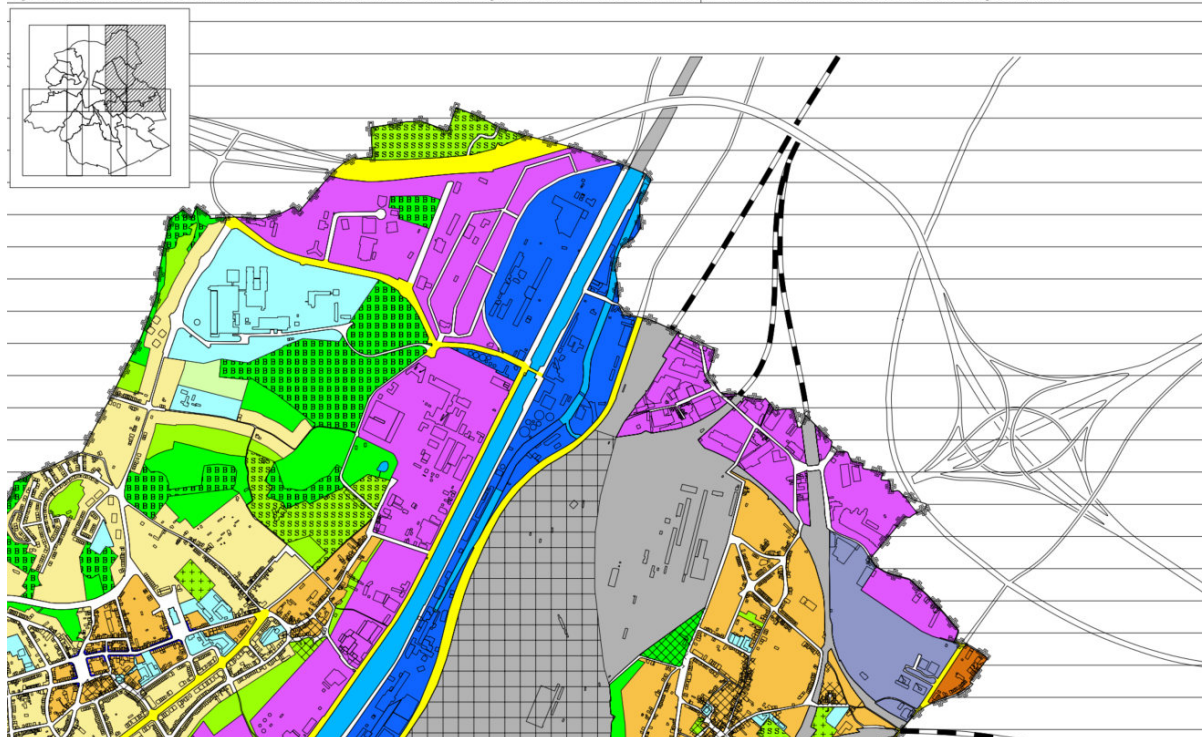
3.3. LE DOMAINE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique d'étude considérée pour l'analyse de l'urbanisme et le paysage comprend le terrain dans un rayon de 50m (par rapport à la parcelle concernée - voir plan d'implantation 3.A.1).

B. SITUATION EXISTANTE

BIJVOEGSEL TOT HET BELGISCH STAATSBAD VAN 14 JUNI 2001 - SUPPLEMENT AU MONITEUR BELGE DU 14 JUIN 2001



Comme en atteste le PRAS, nous sommes dans une zone industrielle traversée par des voies ferrées. Nous n'avons donc aucun profil social à dresser du quartier. Le site est surtout traversé par les personnes y travaillant (des garages de réparations automobiles, des grossistes, etc.) et par les potentiels clients.

Les commerces étant fermés le soir, plus personne n'y circule après 19:00-20:00. .

C. SITUATION PROJETEE

Le stationnement est déjà familier à sa clientèle, et l'aménagement prévu pour le site contribuera à renforcer leur satisfaction vis-à-vis des services existants. De plus, cet aménagement permettra de prévenir toute détérioration supplémentaire du site et d'éviter qu'il ne se transforme en friche industrielle, minimisant ainsi les risques pour la sécurité des riverains et du public.

3.4. LA MOBILITÉ

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE ADOPTÉE

L'aire géographique d'étude considérée pour l'analyse de l'urbanisme et le paysage comprend le terrain dans un rayon de 50m (par rapport à la parcelle concernée - voir plan d'implantation 3.A.1.)

La circulation autour du site est principalement automobile et logistique (bien que vu l'état dégradé de la chaussée - pavés défoncés - la plupart des camions évitent la rue Dobbelenberg dans ce tronçon. Des larges trottoirs existent, mais sont en mauvais état (euphémisme) et il n'existe pas de réel aménagement PMR.

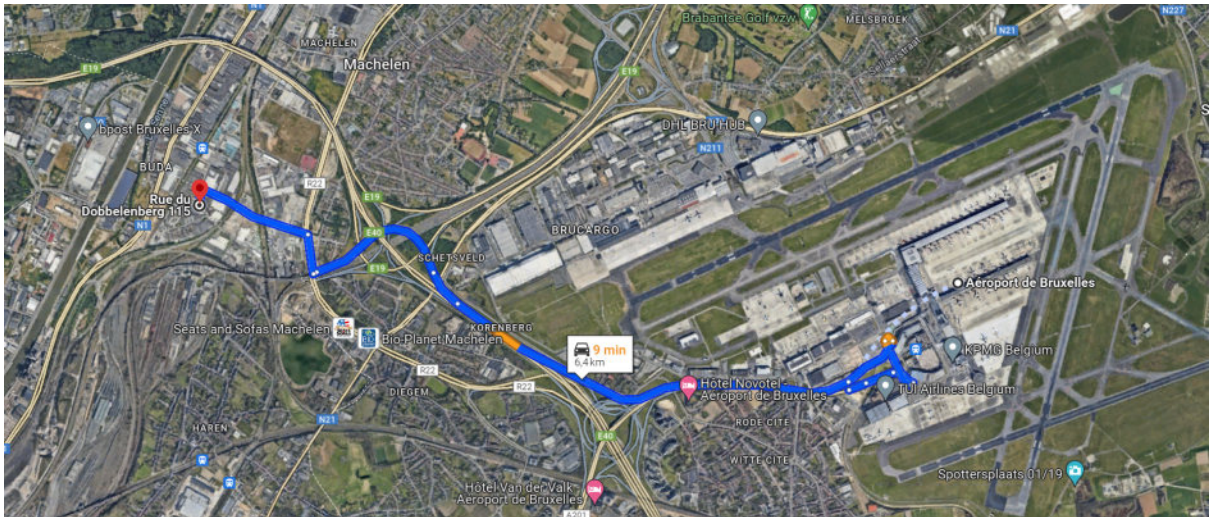
Il existe un itinéraire cyclable régional qui passe devant le site, mais aucune piste cyclable aménagée ou suggérée ou autre type d'aménagement cyclables sont observés sur place.



La zone d'accessibilité en transports en commun est définie comme moyennement desservie selon Bruxelles Environnement et la carte des zones d'accessibilité en transport en commun.

Les lignes infrabel entourent le terrain et un il existe un réseau stib à environ 600 mètres du site.

L'aéroport de Zaventem est non loin du site, ce qui rend l'activité de navette plausible et cohérente. L'aéroport est à moins de 10 minutes en minibus (9 exactement) en pleine journée.



Il n'existe aucune station de véhicules partagés à proximité.

En résumé, l'accessibilité "STIB" du site est assurée par (les plus proches du projet) :

- bus 58, arrêt Diegemstraat
- bus 65, arrêt Witloof
- train direction Anvers-central, arrêt Buda

Toutes ces lignes sont accessibles à pied depuis le site du projet en maximum 5-20 minutes de marche.

Seuls les employés du site sont évidemment concernés, vu l'activité.

- routes automobiles



Itinéraires cyclables

L'avenue de Vilvoorde et la Woluwelaan sont toutes deux équipées de pistes cyclables. Les trottoirs ont été refaits et sont en bon état.

La Budasteenweg est également équipée d'une piste cyclable intégrée à la voie de circulation automobile relativement large, et les trottoirs présentent un état moyen.

La rue de Dobbelenberg est renseignée comme faisant partie d'un itinéraire cyclable régional, mais sur place, aucun aménagement n'est constaté. Les rues sont en pavés et défoncées et les trottoirs en mauvais état rendant la circulation à vélo fastidieuse (et dangereuse).



Piétons

Les déplacements piétons sont attribués seulement aux travailleurs ayant une exploitation à proximité étant la zone d'industrie urbaine dans laquelle se place le site.

Les trottoirs sont en mauvais état. Les conditions de déplacement peuvent être qualifiées de mauvaises compte tenu de cela.

Toutefois, les travailleurs voulant accéder au site le font principalement en voiture étant donné les activités s'y développant.

Automobiles

La situation actuelle sur les voiries périphériques au site sur base d'observations ou de renseignements obtenus auprès des autorités régionales ou communales concernées :

- Avenue de Vilvoorde: Voirie métropolitaine de 2X2 bandes de circulation

Axe de pénétration dans la ville, cette voirie présente un trafic de transit important tout au long de la journée. En heure de pointe, cette densité s'en trouve encore accrue, jusqu'à saturation.

- Woluwelaan: Voirie régionale de 2X2 bandes de circulation

Axe de pénétration dans la ville située sur ce tronçon en Région flamande. Cette voie d'accès est fortement utilisée par les entreprises, industries et commerces situés dans cette partie de Bruxelles (Nord-Est). La proximité de l'aéroport de Zaventem participe également à l'important charroi de transit observé tout au long de la journée. En heure de pointe, cette densité s'en trouve encore accrue.

- Budasteenweg: Voirie communale de 2 bandes de circulations qui relie donc les deux axes précédemment décrits.

C. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE

La zone industrielle est desservie par un réseau routier adapté. L'activité proposée pour le site consiste en un parc de délestage automobile, incluant des services de navette. Le stationnement se situe à 10 minutes en voiture et à 21 minutes en vélo de l'aéroport de Zaventem, ce qui ne nécessite pas de modification des moyens de transport existants.

Toutefois, si les activités du site venaient à se développer, une amélioration de l'état des infrastructures routières et cyclables pourrait être envisagée. Cela pourrait favoriser le développement économique du site, avec l'installation de nouveaux commerces et l'attraction de nouveaux clients.

D. SITUATION PROJETEE

Le site de *****, déjà en exploitation, gère efficacement le trafic existant. Le projet en cours n'entraînera pas d'augmentation significative du trafic, car la capacité d'accueil du site restera inchangée. Le site dispose d'une zone d'attente pouvant accueillir jusqu'à 35 véhicules avant leur prise en charge, un processus d'environ quinze minutes, ce qui se traduit par une rotation d'environ 5 à 10 véhicules par heure, avec des pics atteignant 15 véhicules par heure. Pour un site industriel de cette envergure, ces volumes sont considérés comme négligeables et sans impact notable sur le trafic global.

Étant donné que la capacité d'accueil demeure constante et que le trafic actuel est déjà absorbé, le projet ne devrait pas générer de nouvelles congestions ni d'augmentation du trafic.

L'exploitant prévoit de promouvoir la mobilité électrique et douce en aménageant des espaces de stationnement dédiés aux petites voitures électriques, vélos cargos et autres moyens de transport hybrides. Cette initiative vise à encourager les modes de transport respectueux de l'environnement. Une zone de recharge électrique sera également installée pour répondre à la demande croissante de stationnement pour véhicules électriques, ce qui pourrait attirer une nouvelle clientèle, notamment des utilisateurs de véhicules électriques, en offrant des conditions de stationnement plus sécurisées et à coût raisonnable par rapport aux parkings traditionnels de l'aéroport (P1, P2, P3...), souvent caractérisés par une densité élevée et une surveillance limitée.

Itinéraires cyclables

Avec l'essor des nouveaux moyens de transport tels que les vélos et les véhicules légers, il n'est pas exclu que certains clients accèdent au site en utilisant ces modes de déplacement. En réponse à cette tendance, des zones de stationnement dédiées aux modes de transport léger et doux ont été incluses dans la demande.

Le projet prévoit des espaces de stationnement spécifiquement conçus pour les vélos, incluant les vélos cargo. La demande inclut 20 places de stationnement pour vélos, avec une surface allouée de 4 m² par place, soit un total de 80 m² pour le stationnement et les manœuvres des vélos.

Actuellement, il peut être fastidieux pour les cyclistes de laisser leur vélo, (éventuellement vélos cargo) à l'aéroport en espérant le retrouver en bon état à leur retour. Les installations proposées visent à offrir une solution pratique et sécurisée pour ces moyens de transport, en facilitant leur stationnement et en répondant aux besoins croissants des utilisateurs de vélos.

Déplacement des piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)

Le stationnement est conçu pour garantir une circulation fluide et sécurisée pour tous les usagers, y compris les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Les espaces réservés à la clientèle permettent aux piétons et aux personnes à mobilité réduite de circuler librement et en toute sécurité. L'aménagement a été prévu pour faciliter leur déplacement et assurer un accès sans obstacles sur le site.

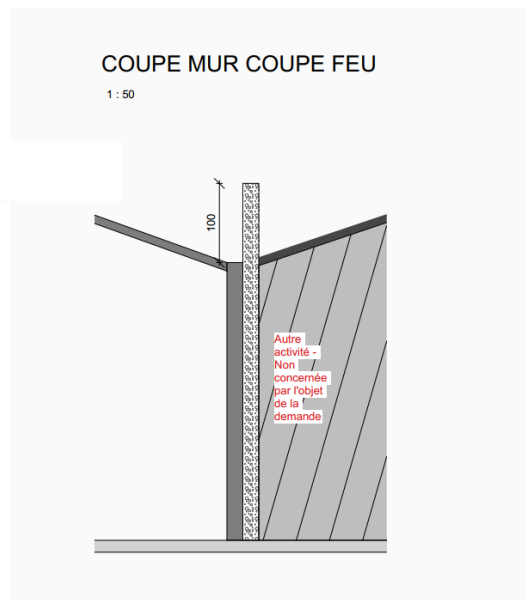
Les véhicules de transit utilisés pour le transport des clients sont adaptés aux personnes à mobilité réduite, facilitant ainsi leur accès au service de transport.

Transport en commun

Comme expliqué précédemment, seuls les lignes de De Lijn et le train permettent d'accéder au site

Services de secours

Le SIAMU a visité le site et produit plusieurs rapport. La demande respecte évidemment toutes les exigences en matière de sécurité incendie : des extincteurs et bornes incendies sont placés sur le site. Un passage de 4 mètres est également prévu pour permettre le passage de camion pompier ainsi qu'un mur anti-feu entre l'entrepôt avant et arrière.



3.5. LE (MICRO)CLIMAT

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE ADOPTÉE

B.

C. SITUATION PROJETEE :

Le projet ne peut pas donner lieu à des tourbillons. Un effet canyon n'est pas à prévoir au vu de la configuration de la rue.

L'objet de la demande porte sur l'aménagement d'un stationnement et par conséquent, aucune ombre portée sur l'environnement. Il est utile de rappeler qu'il s'agit d'une zone industrielle, il n'existe pas d'habitation autour du site sur lesquelles le projet pourrait avoir une incidence.

3.6. ENERGIE

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE ADOPTÉE

L'aire géographique susceptible d'être affectée par le projet couvre le site en lui-même et le quartier dans lequel il s'inscrit dans un rayon de 50m (par rapport à la parcelle concernée-voir plan d'implantation 3.A.1.).

B. SITUATION EXISTANTE

Il ne s'agit pas d'une extension ou d'une rénovation, aucun inventaire des installations techniques n'est à envisager.

C. SITUATION PROJETEE

La demande ne concerne pas un établissement à construire ou en rénovation lourde. Elle ne porte pas sur une activité de production mécanisée liée à la fabrication ou à la transformation de sources d'énergie ou de biens meubles.

Une zone spécifiquement aménagée pour la recharge des véhicules électriques sera disponible à l'extérieur de l'enceinte privée du stationnement. Cette zone pourra accueillir jusqu'à quatre véhicules simultanément.

L'énergie nécessaire pour alimenter les bornes de recharge provient des panneaux solaires installés sur les toits des immeubles. Cette source d'énergie renouvelable soutient l'effort de durabilité en fournissant une alimentation propre et efficace pour les véhicules électriques.

Le site est équipé d'un raccordement haute tension, désigné sous la cabine HT n°50549129 avec une capacité de 18 000 volts. Ce raccordement est essentiel pour soutenir et alimenter l'ensemble des installations électriques sur le site, y compris les bornes de recharge situées à l'intérieur du stationnement.

La zone de recharge électrique est conçue pour offrir des services de recharge pour les véhicules électriques, avec une alimentation basée sur des panneaux solaires et soutenue par un raccordement haute tension pour assurer le bon fonctionnement de toutes les installations électriques du site.

Le projet compte également sept bornes de recharge électrique dans l'enceinte du site réservé aux limousines de services.

3.7. L'AIR

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique concernée couvre le site du projet jusqu'aux premiers fronts bâtis voisins.

B. SITUATION EXISTANTE

Aucune activité à risque n'est présente dans l'air géographique pouvant entraîner une pollution chimique ou bactériologique en cas d'incendie

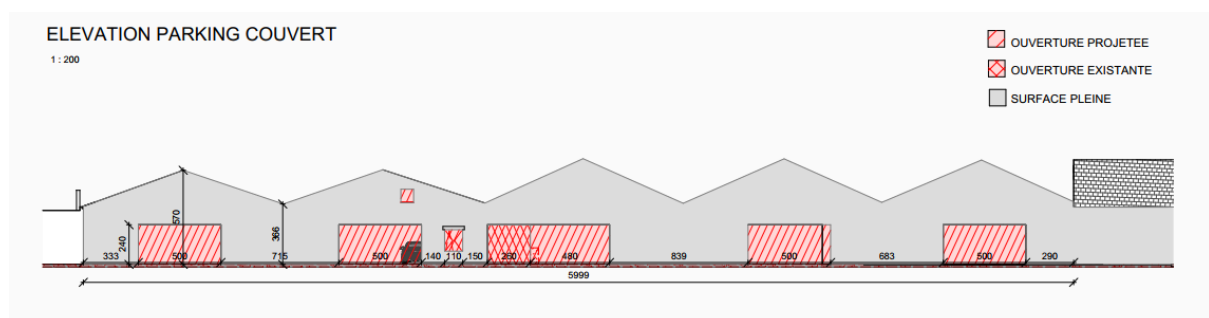
La seule source polluante est liée à la circulation intra muros qui reste modeste par rapport au trafic en voirie, notamment car les véhicules restent à l'arrêt en moyenne une semaine. La circulation sur site se fait à 20km/h, limitant de ce fait les rejets gazeux des moteurs thermiques.

C. SITUATION PROJETEE

Étant donné que le stationnement est déjà en exploitation, le projet en cours n'aura pas d'influence significative sur la seule source de pollution identifiée, qui est liée à la circulation automobile. Le flux de véhicules associé au fonctionnement du stationnement ne devrait pas augmenter de manière notable par rapport à la situation actuelle.

L'exploitant entend néanmoins promouvoir la mobilité durable en mettant à disposition des infrastructures adaptées, notamment des espaces de stationnement pour petites voitures électriques, vélos cargos, et autres modes de transport hybrides. Cette initiative s'inscrit dans une démarche visant à réduire l'empreinte carbone du site et à encourager des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Par ailleurs, tous les espaces de stationnement couverts sont ventilés naturellement, ce qui contribue à une meilleure qualité de l'air intérieur et constitue une mesure de sécurité par ailleurs. Il est également à noter que les véhicules stationnés sur le site restent en moyenne immobilisés pendant une semaine, et que la circulation des véhicules se fait à une vitesse réduite de 10 km/h. Cette faible intensité de circulation interne limite le risque de concentration de polluants et contribue à maintenir un environnement sain et sécurisé pour les usagers du site.



3.8. L'ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE

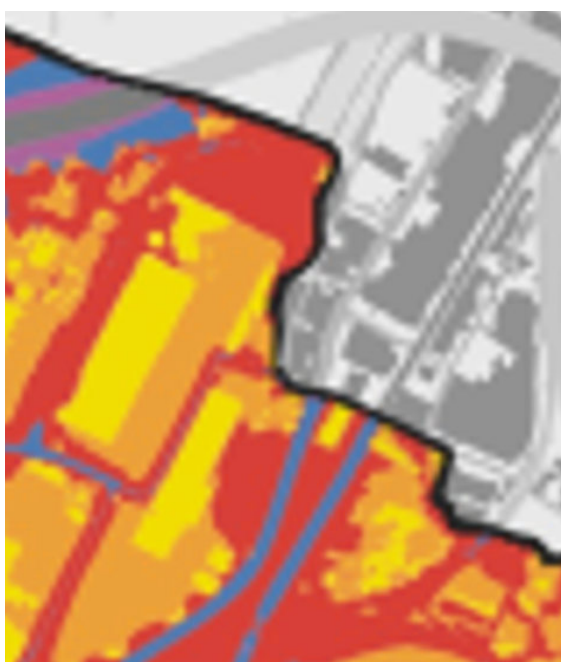
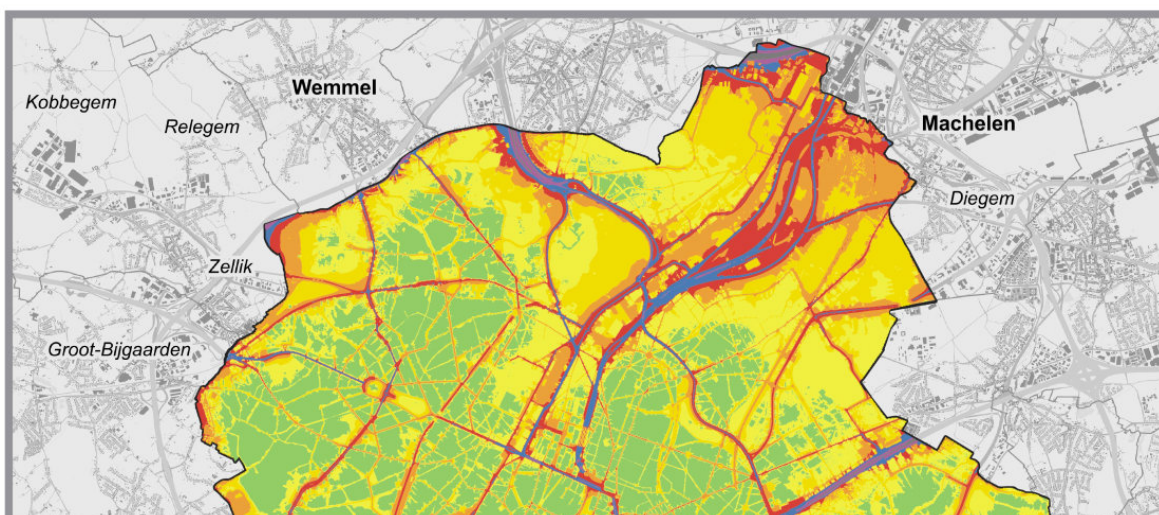
A. AIRE GÉOGRAPHIQUE ADOPTÉE

L'aire géographique concernée couvre le site du projet jusqu'aux premiers fronts bâtis voisins

B. SITUATION EXISTANTE

Cartographie du bruit multi-exposition en Région de Bruxelles-Capitale
Geluidskarten van het multi-blootstelling in het Brussels Hoofdstedelijk
Année 2021 (CNOSSOS) - Jaar 2021 (CNOSSOS)

Indicateur nuit - Ln - Nacht indicator



Niveau moyen annuel Gemiddeld jaarniveau

Selon Indicateur Ln (Night : 23h - 7h)
Volgens indicator Ln

Ln

< 45 dB(A)	Très calme / Heel stille
45 - 50 dB(A)	
50 - 55 dB(A)	Calme / Stille
55 - 60 dB(A)	
60 - 65 dB(A)	Bruyant / Lawaaierig
65 - 70 dB(A)	
70 - 75 dB(A)	Très bruyant / Heel lawaaierig
> 75 dB(A)	

Selon les études réalisées par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE), la cartographie de la multi exposition – gêne acoustique globale – 2021 Lden qui cumule les sources des bruits (routier, tramway, métro, ferroviaire et aérien) et qui illustre la gêne sonore globale, place le projet dans un environnement sonore compris entre 60-65 dB(A). Il est donc caractérisé comme un environnement “bruyant”.

En situation existante, l'environnement sonore est fortement conditionné et dominé par le bruit routier d'une part et par le bruit ferroviaire d'autre part.

Dans un tel contexte, l'exploitation du stationnement n'aura pas d'influence perceptible sur l'environnement sonore

A notre connaissance, aucune plainte n'a été déposée en matière de bruit. L'environnement direct du projet étant industriel et non résidentiel, le bruit lié aux différentes autres activités ont été assimilés à des bruits courants.

C. SITUATION PROJETEE

Les nuisances sonores associées au stationnement existant sont principalement dues à la circulation automobile. Étant donné que le projet concerne un stationnement de délestage, la circulation générée ne sera pas significative, bien qu'elle puisse connaître des pics plus importants pendant les périodes de vacances. Une fois sur le site, les véhicules des clients seront pris en charge par le service.

À titre indicatif, les rotations simultanées des clients déposant ou récupérant leur véhicule peuvent atteindre un maximum de 35 voitures par heure pendant les périodes de forte affluence. En heures creuses, le nombre de véhicules est de 2 à 3 par heure, avec une moyenne d'une dizaine de mouvements par heure. Ce transit est limité à la zone de dépose et de reprise à l'entrée du site, qui peut accueillir 35 voitures.

L'activité nécessite 3 à 4 équivalents temps plein en journée pour accueillir les clients, déplacer les véhicules et assurer les trajets aller-retour à l'aéroport (15 minutes). La nuit, ce besoin se réduit à 1 à 2 équivalents temps plein.

Le stationnement étant déjà en exploitation, le projet n'aura pas d'impact significatif sur le niveau sonore de l'environnement en raison de l'augmentation de la circulation. De plus, le personnel en charge du stationnement contribuera à réduire ces nuisances.

Des arbres seront plantés sur l'ensemble du terrain pour minimiser le bruit et les vibrations liés à l'activité.

3.9 LE SOL, LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX DE SURFACE (RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE)

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique susceptible d'être affectée par le projet couvre le site du projet en lui-même.

B. SITUATION EXISTANTE

Le relief du terrain est relativement plat, avec une pente inférieure à 6 %. Selon l'inventaire des sols de Bruxelles Environnement, le terrain est classé en catégorie 4 et 0+4.

Actuellement, le site ne dispose d'aucun aménagement pour la gestion des eaux pluviales. En période de pluie, le sol ne permet pas l'absorption de l'eau et devient saturé.







3.10. LES EAUX USÉES, EAUX PLUVIALES ET EAUX DE DISTRIBUTION

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE

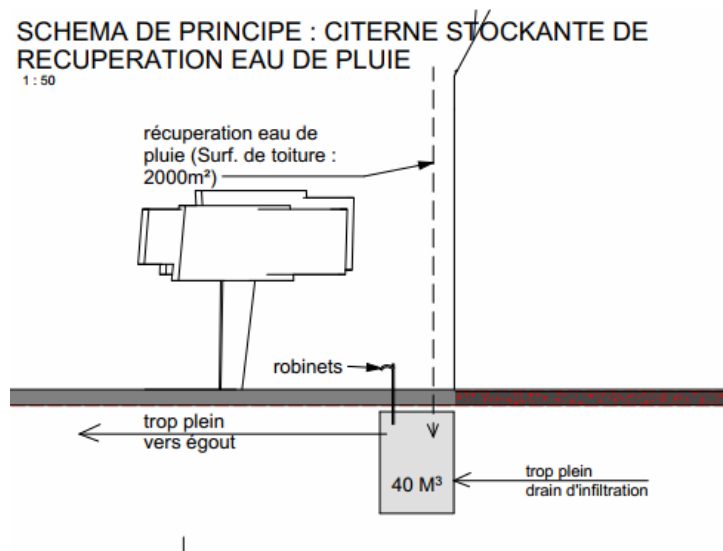
L'aire géographique susceptible d'être affectée par le projet couvre le site du projet en ce compris les principaux raccordements aux réseaux d'adduction et d'évacuation des eaux les plus proches

B. SITUATION EXISTANTE

En situation, le sol du stationnement est saturé. L'évacuation des eaux se fait vers les égouts, directement. Aucun système de gestion des eaux n'est constaté sur le site.

C. SITUATION PROJETEE

SCHEMA DE PRINCIPE : CITERNE STOCKANTE DE RECUPERATION EAU DE PLUIE
1 : 50



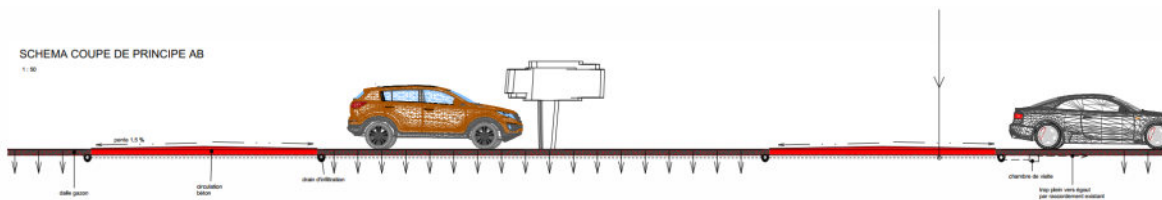
Eaux de ruissellement

La gestion des eaux sur le site est un enjeu essentiel, sans distinction entre l'eau de ruissellement et eau de pluie

Des surfaces engazonnées seront aménagées pour permettre l'infiltration naturelle de l'eau dans le sol. Les surfaces imperméables seront conçues pour éviter la stagnation de l'eau et diriger les eaux vers ces zones d'infiltration.

Une citerne de stockage d'une capacité de 40 litres sera installée pour recueillir l'eau de pluie. Cette eau sera distribuée sur l'ensemble du site à l'aide de drains d'infiltration. Elle sera également utilisée pour le rinçage des véhicules et sera raccordée aux toilettes. Seul le surplus de cette citerne sera dirigé vers les égouts.

Le système de citerne de stockage d'eau de pluie avec drains d'infiltration permettra de stocker l'eau pour une utilisation future tout en gérant efficacement l'excédent. Les drains d'infiltration contribueront à la recharge des nappes phréatiques et aideront à prévenir les problèmes d'inondation en facilitant l'infiltration lente de l'eau dans le sol.



3.11. LA FAUNE ET LA FLORE

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique susceptible d'être affectée par le projet couvre le site du projet et ses abords immédiats.

B. SITUATION EXISTANTE

La végétation actuelle sur le site ne présente pas une qualité biologique significative, en raison de l'absence de zones ou de corridors favorisant la biodiversité. Le manque d'entretien a permis le développement de certaines espèces, principalement des espèces invasives.

Le site n'est pas classé comme site biologique et ne se trouve pas à proximité immédiate d'un site de cette nature. Aucun site biologique classé n'est situé dans un rayon de 50 mètres autour du site.

En l'état actuel, aucune faune indésirable n'a été observée sur le site.

C. SITUATION PROJETEE

L'alternative globale apporte des améliorations sensibles en matière de qualité biologique tant de manière quantitative et qualitative.

Quantitativement, puisqu'elle permet d'accroître les surfaces vertes sur l'ensemble du terrain.

Comme la présente demande visant à restructurer l'ensemble du site, et essentiellement les zones extérieures, il est prévu de réaliser une série de plantations, zones engazonnées et arbres à moyennes tiges qui permettront dans une certaines mesures à la biodiversité de se déplacer à travers le site.

Qualitativement, par la plantation d'arbres et autres qui pourrait bénéficier d'une gestion commune et par la même occasion, temporiser les infiltrations dans le sol.

Compte tenu des mesures envisagées, les incidences spécifiques de l'exploitation du stationnement sur la flore locale ne seront que positives.

En ce qui concerne la faune, aucun changement n'est envisagé après l'aménagement du site.

3.12. L'ÊTRE HUMAIN (EN COMPLÉMENT AU CONTENU DES CHAPITRE AIR, BRUIT ET VIBRATIONS, MOBILITÉ, ...)

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique analysée correspond au site visé. L'analyse des incidences générales sur l'être humain s'est faite au regard de la sécurité subjective et objective des personnes sur le site, ainsi qu'en matière de qualité de vie.

B. SITUATION EXISTANTE

Le site de stationnement en exploitation est équipé de dispositifs de sécurité incendie standards, comprenant des extincteurs et une borne incendie, pour assurer une réponse rapide en cas d'incident.

L'accès au site est régulé par une barrière d'accès, permettant de contrôler et de restreindre les entrées et sorties. Actuellement, l'aménagement sommaire des lieux et le manque d'indications claires limitent la capacité des clients à naviguer de manière autonome. Par conséquent, un membre du personnel est requis à chaque point d'entrée et de sortie pour fournir des instructions et assurer un contrôle approprié.

Des systèmes d'enregistrement sont installés à l'entrée du site, permettant de recueillir des informations sur l'identité et l'immatriculation des demandeurs. Ces dispositifs contribuent à la gestion sécurisée et au suivi des véhicules et des personnes entrant et sortant du site.

Le site a connu dans son histoire récente, les activités classées suivantes :

Activité	Rubrique
Application pneumatique de revêtement et cabines de peinture (solvants organiques)	138
Ateliers d'entretien et de réparation de véhicules à moteurs	13
Ateliers pour le travail des métaux	101
Centre d'élimination de véhicules hors d'usage	161
Dépôts de déchets dangereux (solides)	45.1
Dépôts de déchets dangereux liquides (excepté ceux de rubrique 45.2)	45.3
Dépôts de déchets dangereux liquides (point d'éclair inférieur à 21°C)	45.2
Dépôts de liquides inflammables	88
Dépôts de véhicules usagés ou d'épaves de véhicules	151
Graisses, cires et autres matières grasses, savonneries	78
Production ou traitement de produits chimiques organiques ou inorganiques	130

C. SITUATION PROJETÉE

La demande actuelle ne porte sur aucune des activités reprises dans le tableau ci-dessus, mais sur une activité nettement moins à risque, voire à risque nul. La réalisation du projet devrait être perçue comme une avancée en matière de sécurité car il maintient et renforce les mesures déjà sur place. L'aménagement des différentes places de stationnement permettent au pompier d'avoir assez de passage. (>4 m)

Les installations électriques ne font pas l'objet d'une rénovation substantielle. Par contre, sont ajoutés un ensemble de bornes électriques de rechargement en autonomie par rapport à l'installation électrique actuelle. Les mesures de sécurité (coupe circuit, détection, signalétique, extinction...) sont prévues conformément à la réglementation.

Le projet va aussi permettre d'éviter que le site ne se détériore davantage et ne devienne une friche industrielle avec son lot de risques pour la sécurité des riverains et du public, notamment par le développement d'activités informelles.

3.13. LA GESTION DES DÉCHETS

A. AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique concernée par le projet est limitée au projet proprement dit.

B. SITUATION EXISTANTE

Étant donné que le parking est en exploitation, les conteneurs pour les déchets sont déjà présents sur le site. Il existe des modalités de tri pour permettre la collecte des déchets par conteneurs mobiles : la production de déchets est très limitée vu l'activité, s'assimile à des déchets de bureau.

C. SITUATION PROJETÉE

Le projet n'aura pas d'incidences négatives en matière de propreté et de production de déchets, étant donné qu'il s'agit de stationner des véhicules automobiles légers avec une rotation lente (véhicules restent en moyenne une semaine).

Il est prévu d'ajouter des poubelles de "rue" à proximité des zones accessibles au public.

3.14. L'INTERACTION ENTRE CES DOMAINES

<u>Domaine</u>	<u>Incidence positive</u>	<u>Incidence négative</u>
Urbanisme	Aménagement adéquat d'un stationnement déjà exploité comme tel.	Néant
Paysage	Création de zones vertes et série de plantation	Néant
Patrimoine	Néant	Néant
Social et économique	Le développement du site peut amener une nouvelle dynamique et des profils	Aucun aménagement public n'est prévu pour assurer une bonne accessibilité au

	variés à avoir recours aux services proposés : bornes de recharges, emplacements vélos et véhicules hybrides, etc. contribuant au développement social et économique du site et ses alentours.	site et ses alentours. Ceci ne contribue pas au développement social (intrinsèquement lié) ni au développement économique du site.
Mobilité	Le site est accessible à pied, en train, en bus, en voiture et à vélo. Les bornes de recharge amèneront de nouveaux visiteurs au site. De même pour les usagers de moyen de déplacement hybride (cargo, vélo, etc.) qui pourront sécuriser leur véhicule sur le site.	Aucun aménagement cyclable n'est prévu sur l'espace public. Actuellement, les routes sont en mauvais état, ne motivant certainement pas les cyclistes à s'y promener.
(Micro -)Climat	Néant	Néant
Energie	Bornes électriques et panneaux solaires, source d'énergie durable et verte	Néant
Air	Incitation à une mobilité plus douce.	Néant
Environnement sonore et vibratoire	Inchangé	Néant
Sol, eaux souterraines et eaux de surface	Surface d'infiltration aménagée, citernes stockantes, utilisation des eaux de pluie récupérées, etc.	Néant
Faune et Flore	Série de plantations, zones engazonnées et arbres à moyennes tiges qui permettront dans une certaines mesures à la biodiversité de se déplacer à travers le site	Néant
Être humain	Mesures de sécurité intégrées au projet.	Néant
Gestion des déchets	Efficace, inchangé. Tri sélectif en place.	Néant

CHAPITRE 4 : EVALUATION DES INCIDENCES EN PHASE CHANTIER

L'aménagement prévu peut s'assimiler, à des travaux de finition qui ne généreront qu'assez peu de charroi lourd étant donné que le projet ne prévoit principalement que le revêtement du sol extérieur.

À ce jour, le programme du chantier n'est pas encore connu. Les principales nuisances que le chantier sera susceptible d'avoir seront :

- liées aux rejets atmosphériques (émissions de poussières) particulièrement lors des phases de remaniement du sol.
- des nuisances sonores (engins de chantier, équipements techniques, outils de chantier, etc.)

Les incidences liées à la phase chantier, bien qu'inévitable, seront cependant temporaires. Il est impossible d'empêcher les nuisances lors de cette phase, mais il est possible de les atténuer par la prise de mesures simples et efficaces. Les principales d'entre elles seront à charge de l'entrepreneur qui réalisera le projet. Le demandeur n'a ordinairement qu'assez peu d'emprise sur son entrepreneur, mais celui-ci est tenu de respecter une série de réglementations et de pratiques afin de minimiser l'impact de son chantier. Ainsi, l'entrepreneur se doit de veiller à prendre des dispositions pour :

- éviter les projections de boues et de terres charriées par les engins et le charroi de chantier ;
- veiller à arroser son chantier par temps sec afin de limiter les émissions de poussières
- respecter les normes de bruit imposées aux engins de chantier
- respecter les heures d'activité en interdisant le travail en soirée, la nuit, les week-ends et les jours fériés, sauf dérogation exceptionnelle (bien qu'aucune habitation à proximité du site)

Urbanisme	Néant
Patrimoine	Le terrain concerné par le projet ne comprend ni de biens ni de sites classés ni des arbres remarquables et n'est inscrit ni sur la liste de sauvegarde. Vis-à-vis de la qualité intrinsèque du stationnement existant, la mise en œuvre du projet (revêtement d'infiltration, plantation, etc) constitue globalement une amélioration puisque l'aménagement devrait contribuer à la valorisation du stationnement.
Domaine social et économique	Le phasage du chantier n'aura pas

	d'incidences importantes sur la poursuite des activités économiques et sociales dans le quartier autour du projet. Etant donné la configuration en L et les dimensions du terrain, le site continuera à être exploité pendant le chantier.
Mobilité	Le chantier n'aura aucune incidence sur la mobilité autour du site.
Energie	Pour mémoire.
Air	Concernant les émissions de poussière pendant les activités du chantier, ceux-ci sont surtout dus à la circulation de véhicules en période sèche. Toutefois, la configuration du site et le gabarit des constructions voisines ne risquent pas d'être affectées par la poussière éventuelle. Le site est entouré par une voie ferrée et d'un mur aveugle haut (+- 10 mètres).
Environnement sonore et vibratoire	Etant donné la zone d'industrie urbaine dans lequel se situe le projet, le bruit provoqué par le chantier sera noyé dans le bruit environnant habituel.
Sols	Aucune pollution ne sera engendrée par le chantier en ce qui concerne le sol. Les travaux, comme précisé plus haut, sont surtout des travaux de revêtement, en surface.
Eaux	Une citerne d'eau stockante sera prévu avec un système de drain d'infiltration. Une excavation est alors à prévoir.
Faune et flore	Une série de plantations est prévue sur le site.
Être humain	Comme dit plus haut, le chantier sera phasé et délimité par zone d'intervention. Seule une petite partie du site sera accessible au public. Le reste du site et les véhicules seront agencés par le personnel, informé des travaux en cours.
Déchets	Les éventuelles substances, produits ou déchets présentant un risque pour le sol ou les eaux souterraines seront stockés sur un sol étanche et sous abri et seront remis à un collecteur agréé. Les déchets inertes ou non dangereux du

	chantier seront stockés en conteneurs et évacués le plus rapidement possible vers un centre de tri agréé. Les déchets autres qu'inertes et non dangereux seront confiés à un collecteur agréé ou acheminés vers une décharge appropriée. Tous les déchets dangereux seront éliminés par un collecteur agréé pour la Région de Bruxelles-Capitale.
--	---

CHAPITRE 6 : RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'INCIDENCES

Le site qui se trouve à Rue de Dobbelenberg 113-119 est actuellement un parking informel

Principalement en vue de pérenniser l'activité sur le site (équipement d'intérêt collectif) l'objectif poursuivi au travers de cette demande de permis est multiple :

- gestion des eaux par l'installation de surface d'infiltration et équipements tels que drains d'infiltration, citerne stockante, etc.
- régulariser l'activité informelle déjà sur place par un aménagement cohérent et vert.
- mise en place de dispositifs SIAMU pour la sécurité incendie sur site
- 4 bornes de recharges électriques publiques
- 7 bornes de recharges privées

En matière d'urbanisme et de patrimoine, cette intervention contribuera à améliorer la qualité générale du site et de son environnement direct.

Du point de vue de la mobilité, le projet n'aura pas un impact sur les flux de circulation par rapport à la situation existante compte tenu de l'exploitation existante du site.

Le projet prévoit 313 places de stationnement dont 195 non couverts et 118 couverts.

En ce qui concerne spécifiquement la faune et la flore, au niveau local, le projet engendrera une incidence significative par l'ajout d'espace vert et de végétation par rapport à la situation existante. On peut conclure sans hésitation que la mise en œuvre du projet constitue une amélioration appréciable de la qualité biologique du site.

Compte tenu de l'activité existante sur le site, aucune nuisance sonore significative n'est à craindre en situation projetée. La seule source de bruit potentielle est associée aux phases de chantier, qui sera par ailleurs, non significatif en vue de l'environnement industriel du site et des voies ferrées à proximité immédiate du site.

Dans les domaines social et économique, la mise en œuvre du projet assurera la pérennité de *****.

La mise en œuvre du projet n'aura pas d'incidence significative sur le microclimat. Concernant la gestion des eaux, les incidences du projet seront positives - Les eaux de ruissellement seront absorbées par un sol gazon et récupérées dans la citerne stockante d'eau de pluie. Les eaux récoltées seront drainées à travers des drains d'infiltration sur tout le site et sera également utilisé pour le rinçage des voitures sur le site. Seul le trop plein ira à l'égout.

En outre, aucune installation à risque n'est prévue dans le projet.

Concernant les déchets produits, le demandeur du permis dispose déjà d'un système de tri sélectif. Seule une partie du site allant être accessible au public, les déchets s'assimilent à des déchets de bureau et seront gérés efficacement par la réduction de la surface

En conclusion, il apparaît que les incidences sur l'environnement liées à la mise en œuvre du projet sont positives, principalement parce que le projet permet le renforcement de l'activité économique dans le quartier, un aménagement qualitatif du site, l'amélioration de la qualité environnementale (flore).