

Rénovation et création d'un ensemble de logements et de deux commerces

Rapport d'incidences

Rue Josaphat 244, 248, 250, 260 Rue Kessels 40, 34 – 1030
Schaerbeek



NEST
ARCHITECTS

Table des matières

CHAPITRE 1 : DESCRIPTION DU PROJET, DE SES OBJECTIFS ET CALENDRIER DE SA REALISATION	3
Présentation de l'auteur du rapport d'incidence	3
Présentation du projet	4
Historiques des éventuels permis antérieurement délivrés pour ce site	8
Présentation des objectifs généraux du projet qui justifient celui-ci.....	8
Rubriques de l'annexe B qui motivent le rapport d'incidences	10
Calendrier succinct de la réalisation du projet, durée des phases présentant des nuisances particulières comme le bruit ou la poussière ou la mobilité.....	11
CHAPITRE 2. EVALUATION DES INCIDENCES PAR DOMAINE.....	12
Description des éléments et de l'aire géographique susceptibles d'être affectés par le projet...	12
Urbanisme, aménagement du territoire	13
Patrimoine.....	31
Domaine socio-économique.....	36
Mobilité	38
Microclimat.....	44
Energie	44
L'air.....	44
Environnement sonore et vibratoire	49
Sols, eaux souterraines, eaux de surface	54
Eaux usées, eaux pluviales et eaux de distribution	56
Faune et flore	57
Être humain	58
Gestion des déchets	Erreur ! Signet non défini.
Interaction entre ces domaines	60

CHAPITRE 3. EVALUTATION DES INCIDENCES EN PHASE CHANTIER	61
Urbanisme, aménagement du territoire	61
Patrimoine.....	61
Domaine socio-économique.....	61
Mobilité	61
L'air.....	61
Environnement sonore et vibratoire	62
Sols, eaux souterraines, eaux de surface	62
Faune et flore	62
Être humain	62
Gestion des déchets	62
CHAPITRE 4. ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS ENVISAGEES AYANT PRESIDE AU CHOIX DU PROJET INTRODUIT	64
CHAPITRE 5. RESUME NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'INCIDENCES.....	66
ANNEXES	Erreur ! Signet non défini.

Commerce :

Plus de livraison en intérieur d'îlot = a front de rue zone de parking réservé

Parking kessels : scindé entre commerce 6 emplacement et logements 8 emplacement => Entièrement couvert avec toiture verte

Diminution de la surface du commerce

CHAPITRE 1 : DESCRIPTION DU PROJET, DE SES OBJECTIFS ET CALENDRIER DE SA REALISATION

Présentation de l'auteur du rapport d'incidence

Nous disposons d'une expérience conséquente en matière de projets et de rapports d'incidence. Nous avons d'ores et déjà réalisé plusieurs rapports d'incidence dans le cadre de projets précédents depuis 2010. Nos activités principales sont, comme repris dans nos statuts, les suivantes :

- la planification générale de travaux de construction et toutes techniques spéciales du bâtiment ;
- toutes missions d'études, de direction, de coordination et de surveillance d'exécution de tous travaux, ouvrages et complexes en matière d'urbanisme, d'assainissement de villes nouvelles et anciennes, d'architecture, de restauration d'immeubles ou d'ensembles immobiliers ;
- l'expertise et la gestion immobilière, tous services immobiliers ;
- toutes études urbanistiques et paysagères ;
- design, décoration, aménagement intérieur ;
- tous services graphiques et ingénieries diverses ;
- la gestion publique, l'aménagement du territoire et des espaces verts, l'environnement ;
- toutes missions de coordination en matière de santé et de sécurité ;
- toutes missions de quantity surveyor ;
- l'organisation de concours d'architecture et d'urbanisme ;
- toutes missions de consultance, marketing et prospection dans les domaines énumérés ci-avant.

Présentation du projet

Le présent rapport d'incidences accompagne la demande de permis d'urbanisme introduite dans le cadre de la rénovation et transformation d'un ensemble de bâtiments implantés sur plusieurs parcelles situées entre la rue Josaphat et la rue Kessels à Schaerbeek. Le programme présente une mixité d'affectation et comprend un habitat groupé, un ensemble de logements en immeubles à front de voiries, un commerce de ros spécialisé, et un commerce de proximité.



Figure 1 Photo aérienne du site

La parcelle présente une surface de 4187m² pour une emprise au sol bâtie de 2799m² actuellement. Les bâtiments avant le long de la rue Josaphat et la rue Kessels sont principalement résidentiels, à l'exception du hangar/atelier n°34 rue Kessels et du rez-de-chaussée commercial n°260 rue Josaphat. Ce commerce, qui s'étale en intérieur d'îlot sur une surface de 3104m², accueille le magasin 4K Décor, spécialisé dans les matériaux de construction et de finition, de l'entreprise familiale Kart, active depuis plus de 30 ans à Schaerbeek.

Le projet prévoit le maintien de la fonction résidentielle principale existante et l'affectation commerciale existante, tout en reconfigurant l'intérieur de l'îlot pour permettre l'inclusion d'un nouveau complexe d'habitat groupé, d'une seconde affectation commerciale destinée à un commerce de proximité, et d'aménagements paysagers intérieurs.

Le tableau ci-dessous compare la programmation prévue dans le projet avec celle existante (issu du formulaire Annexe 1 de demande de PU).

CADRE VII								
Etages	Etat	Logement	Commerce	Commerce de gros	Grand commerce spécialisé	Activités productives de production de biens immatériels	Autre (1)	Total par étage
4	Existant	60						60
	Projeté	237						237
3	Existant	343						343
	Projeté	553.60						553.60
2	Existant	440						440
	Projeté	662.60						662.60
1	Existant	331			1459			1790
	Projeté	1036.40			396.50			1432.90
0	Existant	417	0		1645	500	237	2799
	Projeté	1092.70	127		1070	0	0	2289.70
total hors-sol	Existant	1591	0		3104	500	237	5432
	Projeté	3582.30	127		1466.50	0	0	5175.80
-1	Existant	2226			298			2524
	Projeté	1963.60			122.70			2086.30
total sous-sol	Existant	2226	0		298	0	0	2524
	Projeté	1963.60	0		122.70	0	0	2086.30
Total par affectation	Existant	3817	0		3402	500	237	7956
	Projeté	5545.90	127		1589.20	0	0	7262.10

Actuellement, deux entrées carrossables sont aménagées au 244 rue Josaphat, et au 40 rue Kessels, et aboutissent à des parkings intérieurs desservant principalement le commerce, et des boxes de parking intérieur coté Kessels. Ces entrées desservent également des accès piétons au commerce coté Josaphat et sa réserve plus loin coté Kessels en intérieur d'îlot. Le site est aujourd'hui presque totalement imperméable. A l'exception du jardin arrière des immeubles à front de rue de Josaphat, la partie non bâtie en intérieur d'îlot est complètement minérale et imperméable. En effet, 3786,5m² sur les 4178m² de la surface totale de la parcelle est imperméable, soit 90% du site.

Le projet prévoit les accès aux immeubles rénovés en bordure du site depuis les rues. L'accès à l'habitat groupé en intérieur d'îlot se fait depuis le n°248-250 rue Josaphat. Pour ce qui est des accès

carrossables, le 244 rue Josaphat intègre une pente donnant un accès direct au parking au sous-sol. Le 40 rue Kessels permet l'accès de véhicules pour rejoindre les 12 boxes de parking dédié au commerce.

Les cheminements en intérieur d'îlot sont larges et verdurisés, et permettent de desservir les logements de l'habitat groupé, et de lier le côté Josaphat au côté Kessels via un escalier généreux et une rampe de

Les principaux ratios du projet sont repris dans le tableau ci-dessous (issus du formulaire de demande de permis d'urbanisme)

CADRE VI			
<u>TERRAIN</u>			
Superficie du terrain (m^2)	S	4187	
		Existant	Projeté
<u>CONSTRUCTION HORS-SOL</u>			
Total de la superficie de plancher de tous les niveaux hors-sol (<i>totalelement ou partiellement</i>) (m^2)	P	5432	5175.80
Rapport plancher hors-sol/superficie du terrain	P/S	1.30	1.24
Volume total de la construction hors-sol (m^3)		22849	15873.80
<u>EMPRISE DE LA CONSTRUCTION</u>			
Superficie au sol, calculée en projection horizontale sur la(les) parcelle(s), occupée ou surplombée par des constructions hors-sol, déduction faite des auvents et marquises (m^2)	E	2799	2289.70
Taux d'emprise	E/S	0.67	0.55
<u>SUPERFICIE IMPERMEABLE</u>			
Superficie totale de la (des) construction(s), cumulée à la superficie de toutes les surfaces imperméables égouttées,	I	4065	3180

telles que les voies d'accès, aires de stationnement, terrasses, constructions enterrées, ... (m^2)			
Taux d'imperméabilisation	I/S	0.97	0.76
<u>SUPERFICIE DE TOITURE VERTE OU VERDURISEE/VEGETALISEE (M^2)</u>		0	1678
<u>CITERNE D'EAU DE PLUIE (M^3)</u>		0	40
<u>DISPOSITIF DE GESTION DES EAUX PLUVIALES (M^3)</u>		0	0
<u>LOGEMENT</u>			
Nombre de : - studios		0	2
- lofts		0	0
- appartements 1 ch.		4	7
- appartements 2 ch.		4	14
- appartements 3 ch.		3	2
- appartements 4 ch. ou plus		0	0
- maisons unifamiliales		0	5
Nombre total de logements	L	11	30
Densité de logements par hectare	L/Sx10.000	26.27	71.65
Superficie de terrain (m^2) par logement	S/L	380.64	139.57

Une demande de permis d'environnement est introduite parallèlement à la demande du permis d'urbanisme. La liste des installations classées concerne les parkings et les magasins de commerce.

Situation prévisible :

Il n'existe pas de projets à l'instruction, ou de projets octroyés qui n'ont pas encore été réalisés et qui seraient susceptibles de générer des incidences cumulées avec le présent projet. Par conséquent, ce point demeure sans objet.

Historiques des éventuels permis antérieurement délivrés pour ce site

Brugis indique les principaux permis d'urbanisme récents délivrés suivants :

- Un permis d'urbanisme notifié le 30-10-2007 pour le n°260 Rue Josaphat (PU/195718) Pour démolir AB (40 Kessels), démolir et reconstruire entrepôt pour étendre commerce, percer baies mur mitoyen (40 Kessels), démolir 15 boxes garage, construire dalle (244 Josaphat) et rampe accès, démolir annexe (244 Josaphat), aménager 7 parkings ext,...
- Un permis d'urbanisme notifié le 28-12-2006 pour le n° 248-250 (PU/193390) pour construire une annexe au rez, modifier la façade et ajouter un logement (affecter rez commercial en logement)
- Un permis d'urbanisme notifié le 17-10-2013 pour le n° 38-36 rue Kessels (PU/478918) pour couvrir la cour, augmenter le nombre de logements dans un immeuble de rapport (passer de 2 à 3) en créant un duplex au niveau du 3ème étage et des combles, créer une lucarne et aménager une terrasse sur une plate-forme au 3ème étage, rehausser un mitoyen et effectuer des modifications structurelles intérieures
- Un permis d'urbanisme notifié le 02-03-2017 pour le n° 38-36 rue Kessels (PU/620866) pour, dans un immeuble mixte (bureau, 3 logements et garage en fond de parcelle), changer l'affectation du rez-de-chaussée en un 4ème logement 2 chambres avec création d'un patio de 18m²

Présentation des objectifs généraux du projet qui justifient celui-ci

Le site, de par sa localisation et sa surface, présente à la fois une opportunité de densification en termes de nombres de logements et d'habitant, tout en dé-densifiant l'emprise au sol et en intensifiant la verdurisation et les espaces plantés offrant ainsi une meilleure qualité de vie. En effet, la parcelle telle qu'elle est configurée actuellement, suit une logique centrée autour du commerce et de la logistique, matérialisée par une prééminence d'infrastructures pour voiture et pour livraison (dalle béton sur tout l'intérieur du site, démultiplication de parkings, rampes, rupture entre les dénivelés des deux rues). Cette configuration met en opposition le résidentiel et le productif au lieu de la cohabitation judicieuse recherchée dans un contexte de mixité urbaine. L'interaction de l'espace ouvert avec l'environnement bâti de la parcelle est ainsi très peu qualitative.

La présente demande vise à développer un projet mixte qui fonctionne comme un ensemble cohérent et qualitatif entre la rue Kessels et la rue Josaphat, qui épouse la déclivité naturelle des niveaux entre les deux rues, et qui les relie par l'aménagement d'une parcelle verte et perméable.

L'objectif principal du projet consiste à trouver l'équilibre entre, d'un côté la conservation et préservation de l'existant via une rénovation réfléchie, et de l'autre, la dé-densification et perméabilisation de l'îlot pour offrir une qualité paysagère idéale.

Les objectifs généraux qui en découlent se développent sur plusieurs niveaux :

Rénovation :

Rénovation des bâtiments à front de rue Josaphat et Kessels, présentant des qualités architecturales et constructives. Dans ce sens, l'ensemble des bâtiments à rue sont rénovés. Le 34 rue Kessels présente une exception : les bâtiments arrière (atelier et hangar) sont rénovés, tandis que le bâtiment avant est revu pour proposer un immeuble cohérent avec la rue Kessels. En effet, celui-ci présente actuellement une incohérence au niveau du front bâti de la rue Kessels par son gabarit anormalement bas et son écriture de façade sans intérêt architectural quelconque. Son sous-sol est néanmoins gardé en l'état et rénové dans les limites de son périmètre.

Dédensification et perméabilisation :

Transformation de la parcelle aujourd'hui complètement minéralisée et majoritairement bâtie en un îlot aéré, vert, perméable et présentant des qualités paysagères, visuelles, et fonctionnelles pour les habitants et les usagers. L'emprise au sol du bâti est revue à la baisse pour offrir des espaces ouverts et verdurisés, transformant l'intérieur de l'îlot d'un espace complètement minéralisé à un lieu de rencontre, d'agriculture urbaine et de vie. La parcelle est rendue perméable, et agréable pour les résidents qui profitent de cheminements intérieur le long d'espaces verts aux fonctions et ambiances variées.

Programmation :

Le projet comprend des affectations commerciales et résidentielles perçues comme complémentaires et non conflictuelles. Les logements sont de différentes typologies, et deux types de commerces sont prévus.

Mobilité :

Passer d'une configuration centrée autour de la voiture vers un aménagement à échelle plus humaine privilégiant la mobilité douce en proposant des installations pour cycliste et piétons, à travers des séquences paysagères différentes.

Réorganisation du commerce :

Un des objectifs déterminant du projet est le déplacement du commerce du 260 rue Josaphat vers la rue Kessels.

Actuellement, la mise en sens unique de la rue Josaphat met à mal la logistique et la livraison depuis le n°260. Un second accès logistique est également présent au niveau de la rue Kessels menant vers la réserve derrière le bâtiment 36-38 Kessels. Cette démultiplication d'accès logistiques et de livraison n'est pas optimale puisqu'en étalant les zones de livraisons et de manœuvre, elle est susceptible d'engendrer des nuisances en intérieure d'îlot. Elle implique par ailleurs une minéralisation du site très conséquente.

L'intérêt du déménagement du magasin 4K décor a donc pour but de rationaliser la distribution logistique au sein du site, en minimisant son empreinte et son emprise sur l'îlot par la centralisation des zones de livraisons et leur connexion directe aux zones de réserves. Elle permet également la création d'un commerce de proximité, à échelle plus local au niveau de la rue Josaphat.

Ainsi, les choix conceptuels du projet proposent une lecture à une échelle plus locale avec une conscience environnementale, en rapport avec le tissu urbain existant. En effet, à travers un choix réfléchi des hauteurs des gabarits, la maximisation des espaces ouverts, et l'organisation des volumes en intérieur d'îlot, le projet recherche un équilibre et une articulation progressive avec son environnement immédiat.

Rubriques de l'annexe B qui motivent le rapport d'incidences

Le présent rapport d'incidences s'inscrit dans le cadre d'une procédure mixte de demande de permis d'urbanisme et d'environnement de classe 1D.

Il vise à répondre au prescrit légal de l'article 171/16 du Code Bruxellois de l'aménagement du territoire.

Le rapport d'incidences est requis dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme (en vertu de l'article 175 et de l'annexe B du CoBAT) étant donné que le projet vise :

Article 23 : « *les activités productives, de commerce de gros ou de dépôt, situées dans une zone principalement affectée au logement et dont la superficie de plancher dépasse 1.000 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur.* »

Article 32 : « *logements dont la superficie de plancher dépasse 2.500 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur ;* »

Calendrier succinct de la réalisation du projet, durée des phases présentant des nuisances particulières comme le bruit ou la poussière ou la mobilité

Le demandeur prévoit de commencer les études pour la consultation des entreprises directement après la délivrance du permis d'urbanisme et d'environnement afin de lancer le chantier dès que possible.

Les bâtiments resteront occupés jusqu'au début du chantier.

A cette phase du projet, il est difficile d'établir un planning de chantier détaillé, car il est de la responsabilité de l'entrepreneur de proposer un planning coordonné. Néanmoins les principales phases du chantier s'organiseraient comme suit :

Phase 1 : Côté Kessels 34/40 (14mois)

Phase 2 : Déménagement Josaphat (2027)

Phase 3 : Côté Josaphat 2027 (14mois)

CHAPITRE 2. EVALUATION DES INCIDENCES PAR DOMAINE

Description des éléments et de l'aire géographique susceptibles d'être affectés par le projet

- **Urbanisme, aménagement du territoire** : le site lui-même, les îlots en vis-à-vis du site, l'îlot comprenant le site et le périmètre sur lequel le projet est susceptible d'avoir une incidence visuelle,
- **Domaine socio-économique** : selon les aspects analysés, l'aire géographique sera soit le quartier, soit la commune de Schaerbeek.
- **Environnement sonore** : le site lui-même jusqu'au premiers fronts bâtis adjacents au site.
- **Microclimat** : le site et les premiers bâtiments entourant celui-ci
- **Être-humain** : le site et ses abords immédiats
- **Déchets** : le site et ses abords immédiats
- **Qualité de l'air et énergie** : le site et l'îlot qui le comprend
- **Faune et flore** : l'analyse du projet se limite à la parcelle et son intégration dans le réseau écologique bruxellois.
- **Eaux de surface, sols** : le site et le quartier dans lequel il s'implante
- **Mobilité** : l'aire géographique généralement utilisée pour les modes actifs et pour l'analyse de l'offre en transports en commun consiste en un périmètre de 500m de rayon autour du site du projet. Dans la pratique, cette aire correspond à une distance moyenne de 500m parcourue en moins de 10min, qu'un piéton accepte de parcourir pour rejoindre un arrêt de transport en commun. En matière de circulation automobile, l'aire géographique d'étude intègre le site du projet ainsi que les principales voies d'accès au site, à savoir :
 - Rue Josaphat
 - Rue Kessels
 - Les rues alentour aux voies d'accès susceptible d'être touchées par un effet de trafic de transit.

L'aire géographique utilisée pour le stationnement correspond à une zone de 250 mètres, soit 5min à pied depuis les accès du site.

Urbanisme, aménagement du territoire

Situation existante :



Figure 2 Localisation du site - Carte Brugis

Affectation :

A l'échelle locale, le site est inséré dans un tissu urbain mixte, regroupant des bâtiments de type majoritairement résidentiels. Disséminés dans cet ensemble, en intérieur d'îlot, on retrouve quelques hangars ou ateliers.

PRAS :

Cette localisation correspond à une zone de forte mixité. « Ces zones sont affectées aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux et aux activités productives. »

Le projet s'inscrit dans le respect du PRAS. En effet, il propose un programme mixte de logements et d'activités économiques, tout en respectant les seuils prévus par ladite disposition du PRAS.

La rue Josaphat et une partie de la rue Kessels sont reprises en ZICHEE (Zone dont le caractère culturel, historique, esthétique ou d'embellissement présente des qualités particulières et doit être préservé).

Le bien ne se situe pas dans le périmètre d'un plan particulier d'affectation du sol.



Figure 3 PRAS - Carte Brugis

PRDD :

En termes de document urbanistique de valeur stratégique, certains éléments sont relevés au sein et autour du site sur les cartes du Plan régional de développement durable (PRDD Bruxelles-Capitale 2018).

Les éléments principaux pointés par le PRDD au sein et autour du site sont les suivants :

- Armature spatiale et vision pour Bruxelles

Le boulevard Lambertmont et la chaussée de Haecht sont identifiées comme grandes voiries urbaines (armature urbaine). Le projet n'a pas d'impact sur ces voiries en termes de nuisances acoustiques. En termes de mobilité, le nombre des usagers du site n'ayant pas été drastiquement changé, il n'apporte pas de nouvelles incidences sur ces axes. Le site profite d'une proximité de nombreux centre de quartier un centre d'interquartier. Il se situe également à proximité d'un centre urbain, regroupant quartier brabant, quartier nord et allant jusqu'à tout et taxis. Le projet n'a pas d'impact direct sur ces localisations.



Figure 4 Armature spatiale et vision - PRDD

- Maillage vert et bleu

Une continuité verte joint le parc Josaphat à tout et taxi de l'autre côté du canal d'une part, et au jardin botanique d'autre part, en passant par l'avenue Louis Bertrand. Des plus petits parcs urbains existent autour du site (parc reine verte, parc Rasquinet...). Le site sera densément végétalisé, contribuant ainsi à renforcer la connectivité du réseau écologique.

Commenté [YA1]: A ajouter dans la partie biodiversité.

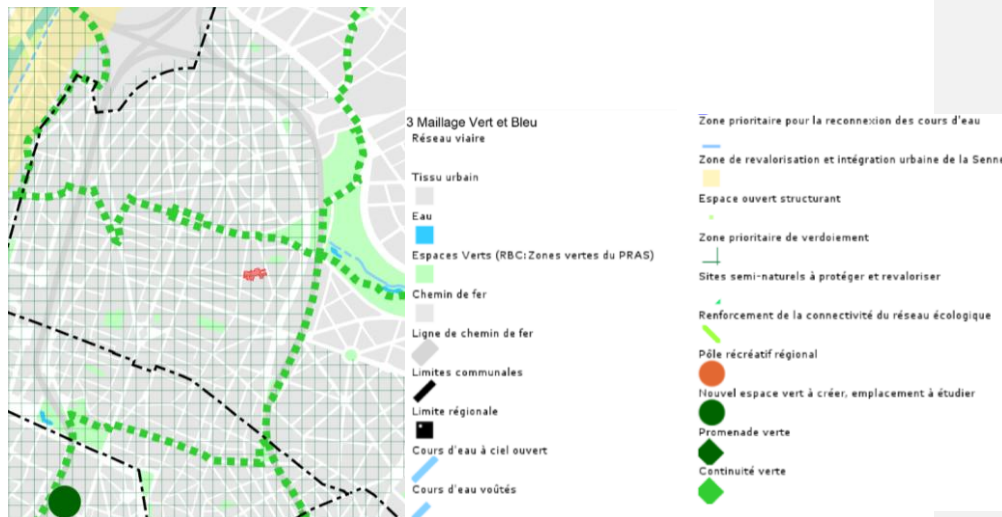


Figure 5 Maillage vert et bleu - PRDD

- Espace public et rénovation urbaine

Le site est compris dans une zone de rénovation urbaine 2016.

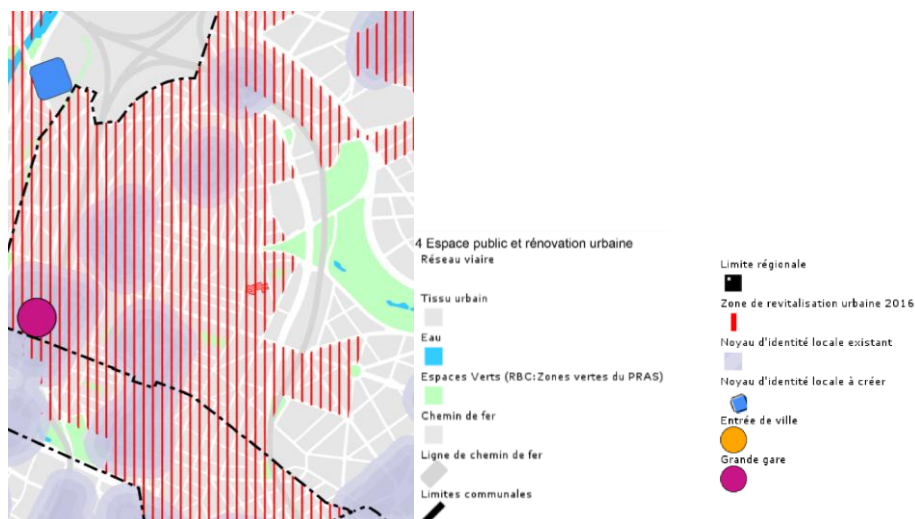


Figure 6 Espace public et rénovation urbaine - PRDD

RCU :

La zone est soumise au règlement communal de Schaerbeek.

Typo-morphologie des bâtiments du site et de l'espace public :

Les environs immédiats se caractérisent par un maillage d'habitations dense dont les gabarits varient autour des R+3+T coté Josaphat et R+2+T coté Kessels. Le tissu construit est constitué entièrement d'immeubles mitoyens. Les immeubles voisins sont accolés à l'intérieur du site par l'intermédiaire de jardins, ou d'annexes. Les immeubles d'habitation du site ont un gabarit R+3+T ou R+2+T sur la rue Josaphat et R+2+T et R+T sur la rue Kessels. Le commerce a un gabarit R+1 sur la partie Josaphat et R+2 sur le côté Kessels, et les bâtiments annexes en intérieurs d'îlot varient entre R et R+1+T.

L'accès au commerce se fait depuis le 260 rue Josaphat. Le commerce occupe la majorité du site en intérieur d'îlot. Il s'étale sur une surface de 3689m². Un accès carrossable est aménagé au n°244 rue Josaphat, menant à un parking intérieur ouvert de 10 places, et plus loin à la rampe menant au parking en sous-sol où on retrouve 22 box de parking. Cette même rampe se prolonge pour rejoindre une allée à ciel ouvert en intérieur d'îlot du côté de la rue Kessels puis le numéro 40 menant vers la rue. A droite de cette allée, 12 boxes de garages existants en intérieur d'îlot sont desservies, derrière les biens 42/44/46 rue Kessels.

Les deux bâtiments en intérieur d'îlot derrière le 40 rue Kessels et le 36-38 servent de réserve pour le magasin 4K Décor.

Aujourd'hui, la rampe et le bâtiment en porte-à-faux agissent comme une rupture entre le côté Kessels plus haut et le côté Josaphat. L'aménagement est assimilé à des infrastructures carrossables, sans attention portée pour les piétons, fortement minéralisé, et fort abrupte.

Programmation globale du site :

Rue Josaphat n°260 : 2 logements

- Bâtiment avant, entrée commerce et entrée logements dissociés
 - Rez-de-chaussée et étage 1 : commerce de biens
 - Etages 2 et 3 : 1 logements par étage

Rue Josaphat n°248-250 : 5 logements

- Sous-sol : 1 logement 2 chambres
- Rez-de-chaussée : 1 logement 2 chambres
- Etage 1 : 1 logement 2 chambres
- Etage 2 : 1 logement 2 chambres
- Etage 3 : 1 logement 2 chambres

Bâtiment situé derrière le bien sis rue Kessels 36-38

- Rez-de-chaussée et étage 1 : commerce

Bâtiment derrière le bien sis rue Kessels 40 :

- Entreposage et box de garage

Rue Josaphat n°244 : 2 logements

- Un studio au rez+1
- Un appartement 1 chambre avec combles au rez+2.

Rue Kessels n°40 : 4 logements

- 1 appartement 1 chambre au rez-de-chaussée, rez+1 et rez+2.
- 1 appartement
- 1 chambre + combles au rez+3.

Rue Kessels n°34-34A :- 1 logement

Bâtiment avant :

- Sous-sol : locaux accessoires à l'activité de production de biens immatériels du bâtiment
- Rez-de-chaussée : 1^{er} étage et combles : 1 logement

Bâtiment arrière :

- L'entièreté du bâtiment arrière est dédiée à l'activité du commerce. C'est une extension de la zone de réserve du magasin 4K décor.

Dans l'ensemble, la situation existante de fait compte 1 commerce + 13 logements. Les logements sont répartis sur une surface plancher de 1591 m².



Situation projetée :

Affectation :

Le projet propose une rénovation des bâtiments existants, une reconstruction du n°34, et la construction de logements unifamiliaux.

L'aménagement intérieur de l'ilot est revu pour organiser le stationnement en sous-sol, dédensifier l'emprise au sol et dégager des zones ouvertes et verdurisées hors sol.

Le commerce est également réorganisé de sorte à centraliser le grand commerce spécialisé coté Kessels, et aménager un nouveau commerce de proximité coté Josaphat.

Typo-morphologie du bâtiment et de l'espace public :

Le point de départ de la phase d'esquisse et de déterminer les objectifs de conservation et de revalorisation des bâtiments existants. Les bâtiments à front de rue présentent une nécessité de rénovations, qui a été étudiée et développé. Il s'agit donc de conserver leur gabarit existant. Il s'agit notamment des biens sis 244, 248-250 et 260 et du bien 40 rue Kessels.

Le seul bâtiment dont le gabarit a été revu est celui situé au 34 rue Kessels. Sa requalification s'est révélée peu pertinente au vu du potentiel du site, des enjeux liés à sa rénovation et de son état

général. En effet, ce bâtiment se distingue par un gabarit anormalement bas et une façade en retrait par rapport à l'alignement bâti de la rue. Il présente en outre d'importants problèmes d'humidité, notamment au niveau du sous-sol, ce qui soulève des doutes quant à la pérennité de sa structure. Ces éléments ont conduit à l'option de démolition.

En intérieur d'îlot, le projet prévoit la démolition de certains bâtiments afin de dédensifier le site, d'offrir des espaces extérieurs profitables aux logements, et de mettre en valeur les bâtiments conservés en intérieur d'îlot. Les bâtiments conservés sont rénovés et conservent leur gabarit de base.

Tout en dédensifiant le site en termes d'emprise au sol, le rapport P/S passe de 1,30 à 1,24 et le rapport S/L passe de 380,64 à 139,57 ce qui signifie que les surfaces de planchers sont optimisées pour densifier le site en termes d'habitants, tout en apportant des logements qualitatifs et des aménagements extérieurs agréables.

Programmation globale sur le site :

Le projet propose, dans la continuité de la logique du PRAS, des affectations variées. Le projet développe une surface plancher totale de 5063m² hors-sol.

o **Affectation résidentielle :**

Le projet développe 30 logements et présentent une surface plancher totale de 3597m² soit une surface moyenne par unité de logement de plus 120m² (communs et circulations compris).

Répartition générale des logements :

Petits logements : 29%

- Studio : 2
- 1 chambre : 7

Moyens logements : 47%

- 2 chambres : 14

Grands logements : 24%

- 3 chambres : 2
- Maison unifamiliale : 5

Ceux-ci sont répartis comme suit :

- **Habitat groupé**

Sur une partie du bâtiment de commerce démoli, un ensemble d'habitat groupé prend place. 4 maisons unifamiliales mitoyennes dont une attenante à un logement kangourou, sont implantées, de

sorte à avoir des dégagements visuels généreux avec les immeubles existants le long de la rue Josaphat et les bâtiments et jardins mitoyens.

La maison Kangourou comprend deux logements distincts mais communiquant, dont un entièrement aménagé pour accueillir une PMR. Les deux logements peuvent fonctionner chacun de manière complètement autonome. L'accès au logement PMR est facilité par la mise en place d'un ascenseur adjacent à la maison, situé à +/- 7m de l'entrée.

L'accès aux logements se fait de la façade avant côté rue Josaphat, depuis une allée verdurisée et plantée. Les cuisines sont implantées le long de cette façade, d'abord pour assurer un contrôle social le long de l'allée, mais aussi pour préserver l'intimité offerte par la façade arrière pour des fonctions nécessitant plus d'intimité comme les séjours. A l'arrière, en continuité avec les séjours, chaque logement profite d'un jardin.

Les chambres, 4 au total par maison, sont organisées à l'étage.

Enfin, chaque maison bénéficie d'un garage privatif directement accessible depuis l'intérieur du logement. Il a une surface généreuse, ayant une capacité d'accueil d'une voiture et de deux à trois vélos suivant les différentes maisons. Une buanderie et un espace poussette y sont également aménagés.

De plus, la spécificité de cet habitat groupé réside dans l'ambition de mutualiser un ensemble de fonctions :

▪ Une salle polyvalente

Cette salle commune est conçue comme un espace de rassemblement destiné aux habitants du logement groupé, composé de quatre familles appartenant à une même famille élargie.

Pensée comme un prolongement convivial de leurs logements, elle pourra accueillir diverses fonctions adaptées à un usage familial et respectueux du voisinage :

- un espace de devoirs ou de soutien scolaire pour les enfants,
- une salle de jeux intérieure
- ou encore un salon commun favorisant les échanges intergénérationnels.

Elle bénéficie d'un accès direct au verger ainsi qu'à un espace potager collectif, entretenu par les membres de l'habitat groupé. Cet espace extérieur comprend également une zone de compostage, participant à une gestion durable des déchets organiques.

Grâce à cette connexion avec l'extérieur, la salle pourra aussi accueillir des activités partagées telles que des cours de cuisine, des ateliers de jardinage ou des animations créatives en lien avec la nature.

L'ensemble des aménagements et des usages envisagés veillent à préserver la tranquillité du lieu, sans engendrer de nuisances sonores ni de trafic supplémentaire pour le voisinage.

▪ Un potager et un compost

Des potagers en bac sont implantés sur le verger et profitent aux habitants de l'habitat groupé. L'orientation solaire y est favorable. Un compost est également prévu pour la gestion des déchets organiques pour l'ensemble des logements.

– voir point 2.8 parti paysager

- **Un verger**

Un espace en pleine terre accueille un verger réservé aux habitants de l'habitat groupé. Ce nouvel espace planté s'inscrit dans le relief naturel de la parcelle, en intégrant la pente existante dans un aménagement paysager soigné. Il constitue un espace calme et végétalisé, apportant une respiration au cœur de l'îlot.

L'habitat groupé dispose également d'une production collective d'énergie renouvelable avec les panneaux solaires, le tout avec une valeur ajoutée pour l'intérieur de l'îlot.

Le parti pris est de partager les fonctions afin de pouvoir offrir une meilleure qualité de vie à un coût raisonnable ; à combiner la nature et l'agriculture urbaine afin de tendre vers une qualité de vie meilleure. Le gabarit des logements de l'habitat groupé est un gabarit bas, qui s'aligne sur les niveaux mitoyens existants et ne génère pas de nuisance visuels ou d'ensoleillement pour les bâtiments avoisinants existants.

–Voir point 2.8 parti paysager

- **Logements rénovés à front de rue**

- **260 Rue Josaphat** : 1 appartement 2 chambres au rdc, 6 appartements 2 chambres rez+1, rez+2 et rez+3, et 1 logement 3 chambres au dernier étage. L'appartement au rez-de-chaussée profite d'un jardin privatif, et les appartements des étages profitent tous d'une terrasse ou d'un balcon. L'ensemble des logements sont desservis par des escaliers et un ascenseur. Total : 8 logements
- **248-250 Rue Josaphat** : 1 appartement de 1 chambre au rez-de-chaussée, le rez+1 et le rez+2 comprennent chacun un appartement 2 chambres et au rez+3, 1 appartement 1 chambre et un duplex 3 chambres. Total : 7 logements
- **244 Rue Josaphat** : ce bâtiment se caractérise par l'étroitesse de sa façade en comparaison avec les 260 et 248-250. Au rez-de-chaussée, il intègre d'un côté l'entrée carrossable au parking en sous-sol, et de l'autre un sas desservant la circulation verticale du bâtiment. Il comprend une maison unifamiliale de deux chambres qui se développe sur le rez+1, rez+2. Total : 1 maison unifamiliale
- **34 Rue Kessels** : Fait l'objet d'une densification qui s'aligne sur les deux bâtiments mitoyens adjacents. Au rez-de-chaussée, le commerce occupe une surface importante, se développant dans le périmètre bâti existant aujourd'hui. A droite de la façade, la porte d'entrée des logements dessert un hall généreux menant vers la circulation verticale (escaliers et ascenseur). Un local vélos est également implanté au rez-de-chaussée. Le rez+1 et le rez+2 comprennent chacun un appartement 1 chambre et un autre 2 chambres. Au rez+3 on retrouve deux appartements 1 chambre. Et enfin au rez+3+t 1 appartement de 2 chambres. La réaffectation de ce bâtiment est pertinente sur plusieurs aspects :

- elle densifie la parcelle et propose des nouveaux logements qualitatifs,
 - elle s'aligne sur le front bâti de la rue, avec une façade architecturale qualitative. Celle-ci définit une limite claire avec langage distingué pour commerce et logement, qui assure une transition graduelle vers le gabarit commercial intérieur plus grand.
 - elle est consciente du caractère patrimonial du hangar arrière qu'elle conserve
 - la programmation (commercial et résidentiel) veille à préserver le caractère mixte de la parcelle
- **40 Rue Kessels** : le rez-de-chaussée intègre un passage carrossable (couvert et vêtu d'une toiture verte intensive) pour l'accès en voiture du magasin du 34 rue Kessels. Un local vélos et poussette est également créé et accessible via l'entrée piétonne. Un appartement deux chambres est aménagé sur chacun des étages rez+1 et rez+2. Au rez+3, un appartement 1 chambre.

o **Affectation commerciale**

Un grand commerce spécialisé, d'une surface de 1466,50m² est accessible et visible depuis le front bâti de la rue Kessels au n°34, et commerce de proximité d'une surface de 127m² est accessible depuis la rue Josaphat 260.

- **Grand commerce spécialisé**

Le commerce rue Kessels, d'une surface brute de 1200 m² hors-sol s'organise sur un grand plateau ouvert de plain-pied situé au rez-de-chaussée et profite également d'un espace en mezzanine ouvert sur le rez-de-chaussée. Le commerce dispose d'une réserve de 123 m² en sous-sol. Il offre des larges baies qui s'ouvrent sur la rue Kessels. Les bureaux du personnel du magasin sont placés au 2ème étage du bâtiment existant à l'arrière du bâtiment Kessels 36/38. Le système structurel du nouveau bâtiment à front de rue est en poteaux poutres avec des portées généreuses permettant une flexibilité des usages et des aménagements. L'ensemble de la surface commerciale est destiné à accueillir le magasin existant de 4K Décor.

Derrière le bien 36 rue Kessels, le bien existant est rénové et maintient sa fonction de réserve. Celle-ci se développe jusqu'au sous-sol, et est accessible via un monte-charge depuis le rez-de-chaussée.

Le commerce profite également d'un parking aménagé (304 m²), à l'endroit des boxes de garages existants. Les 6 emplacements aménagés profitent aux travailleurs et aux visiteurs du magasin. Ce parking est couvert par l'ajout d'une toiture verte intensive permettant d'absorber les nuisances sonores et la pollution, de gérer les eaux de pluie et d'apporter une vue qualitative pour les habitants voisins au projet.

Le parking du commerce est nettement amélioré par rapport à la situation existante. Dans ce sens, il centralise l'ensemble des places parking côté Kessels, avec la suppression de ceux prévu initialement à ciel ouvert côté Josaphat.

Depuis le numéro 40, un accès exclusivement carrossable est aménagé afin de desservir un parking couvert commun au commerce et aux logements.

Ce parking est recouvert d'une toiture verte intensive, qui permet à la fois de limiter les nuisances sonores, de filtrer la pollution, de gérer les eaux de pluie et d'offrir une vue agréable aux habitants du voisinage.

Le nouveau dispositif couvert et paysager permet donc une meilleure intégration fonctionnelle et environnementale au sein de l'îlot. Le parking sera accessible pendant les heures d'ouverture du magasin. À la fermeture du commerce, la porte se ferme automatiquement. L'accès aux emplacements de parking réservés aux logements se fait ensuite par badge ou par un système d'ouverture automatisée.

En ce qui concerne les livraisons du grand commerce, une zone de déchargement dédiée est prévue le long de la façade du n°34, à l'entrée du commerce. Cela permet d'effectuer les livraisons en voirie, sans pénétrer à l'intérieur de l'îlot, dans un espace réservé qui n'entrave pas la circulation. De plus, comme repris dans les attendus du permis d'urbanisme du 23/08/2010 l'accès des livraisons pour le magasin 4K décor sera donc repris via la rue Kessels qui est une rue plus large, à double sens et qui permet un accès plus naturel que par la rue Josaphat à sens unique.

Les livraisons se font le lundi et jeudi à 8h et 10h, et durent généralement chacune de 15 à 20min.

-Voir chapitre Mobilité.

- **Commerce de proximité**

Le commerce coté Josaphat présente une surface de 127m² en rez-de-chaussée et s'ouvre également généreusement sur la rue. Il est destiné à accueillir un commerce de proximité. Ce commerce de proximité correspond davantage à l'échelle et aux fonctions environnantes de la rue Josaphat. Une zone de livraison en voirie est prévue devant la façade n°260 pour permettre les livraisons hors voirie sans entrave à la circulation.

- o **Affectations accessoires aux logements (sous-sol)**

- **Parking voitures**

L'ensemble du site profite d'un parking mutualisé au sous-sol. Il abrite 21 emplacements de voitures (y compris les 4 box de l'habitat groupé). L'accès carrossable au parking se fait via la rue Josaphat n°244. Le bloc n°260 rue Josaphat est desservi depuis le sous-sol avec des escaliers et un ascenseur. Le 248-250 et le 244 sont accessibles chacun via sa cage d'escalier.

Le parking intègre 2 d'emplacements de parking PMR, conformément aux prescriptions du titre IV du RRU. Ces emplacements respectent les dimensions préconisées de 3m30 de largeur sur 2m50 de profondeur.

Les boxes individuelles de l'habitat groupé sont placées au milieu du parking, se superposant directement avec les maisons individuelles. Ces dernières profitent ainsi d'un garage individuel directement accessible depuis les logements.

Le besoin en stationnement des logements est absorbé par l'offre en parking en sous-sol, soit 21 emplacements et n'engendre donc pas d'augmentation de pression automobile dans le quartier.

Dans ce sens, le projet développe 30 logements contre 11 en situation existante de droit soit la création de 22 logements supplémentaires. Le nombre de place parking proposé est donc supérieur au nombre de nouveaux logements créés.

Les 21 places de parking ont été déterminé de manière que chaque logement ait une place de parking du côté de la rue Josaphat.

- **Parking vélos**

Afin d'encourager la mobilité active sur le site, plusieurs aménagements sont prévus qui faciliteront l'accessibilité à vélo et piétonne. Les locaux vélos sont répartis sur toute le site de manière à faciliter leur accessibilité depuis chaque immeuble. Une rampe (9%) est créée afin d'accéder aux locaux des sous-sol.

Répartition sur tout le site :

Sous-sol Josaphat :

Local vélos pour immeuble Josaphat 260 : x17

Local vélos pour immeuble Josaphat 248-250 : x19

Habitat groupé : box privé pour chaque unité de logement : x14

Rez-de-chaussée Kessels :

Local vélos pour immeuble Kessels 34 : x8

Local vélos pour immeuble Kessels 40 : x15 (à mutualiser avec l'immeuble Kessels 34)

TOTAL : 79 emplacements

Le nombre d'emplacement vélos est donc largement supérieur à ce qui est imposé par Bruxelles Environnement.

- **Local poussettes**

Des locaux poussettes sont implantés sur l'ensemble du site, au pied de chaque bâtiment, soit en rez-de-chaussée, soit en sous-sol pour ceux équipés d'un ascenseur. Celui situé au niveau de l'immeuble 248-250 comprend également 8 emplacements pour vélos d'enfants (non inclus dans le décompte global des stationnements vélos).

- Locaux techniques

Chaque logement dispose d'une cave située au sous-sol de chaque bâtiment. Des locaux poubelles sont également prévus au sous-sol ou rez-de-chaussée de chaque immeuble.

Enfin, les locaux compteurs sont situés au sous-sol de chaque bâtiment.



Figure 7 Schéma des affectations du projet – Sous-sol



Figure 8 Schéma des affectations du projet – Rez



Figure 9 Schéma des affectations du projet – Rez+1



Figure 10 Schéma des affectations du projet - Rez+2



Figure 11 Schéma des affectations du projet - Rez+3



Figure 12 Schéma des affectations du projet – Rez+3+T

Influence du projet sur la situation existante du quartier / Incidence du projet sur l'urbanisme, l'aménagement du territoire

Les démolitions en intérieur d'îlot impliquent que l'emprise du projet et du chantier affecte principalement l'intérieur de l'îlot. Les gabarits sont conservés.

Sur rue, le projet apporte plus de qualité via une rénovation et une valorisation des bâtiments dans le respect du langage architectural et esthétique des rues Kessels et Josaphat.

Une bonne partie du projet est en intérieur d'îlot donc isolée par rapport à son environnement bâti.

La philosophie du projet du point de vue des matériaux est de préconiser l'existant, l'utilisation de matériaux durables. Apparents le gros œuvre comme finition pour parking, commerce.

Le projet n'est pas en rupture vis-à-vis du quartier, il est isolé par rapport à la rue et au tissu traditionnel en intérieur mais reprend certains éléments architectoniques des façades à rue pour faire écho avec l'architecture des bâtiments en lien direct avec l'espace publique.

Compatibilité avec les normes et objectifs des plans et règlements

Le projet s'inscrit dans le respect du PRAS.

Les dérogations au RCU et au RRU sont identifiées par les auteurs du projet dans la demande de permis d'urbanisme.

a. Dérogations

- Titre 1 – Chapitre 4 - article 13 : abords

Le projet n'atteint pas les 50% de surface perméable sur l'ensemble de la parcelle. Néanmoins, il améliore nettement la parcelle par rapport à la situation existante.

Le projet ne prévoit pas une surface perméable de 50% de la surface de la parcelle mais la situation projetée est nettement améliorée par rapport à la situation existante. Les surfaces imperméables passent de 4065m² à 2236.56 m² (surface pleine terre et surface toiture verte intensive).

La parcelle est actuellement minérale sur la quasi-totalité de sa superficie. Le projet prévoit la démolition de bâtiment en intérieur d'îlot avec une dédensification de la parcelle.

Cette dérogation est donc déjà présente dans la situation existante de droit et de fait. Elle est admissible dès lors que le projet vise ici à la diminuer considérablement.

- Titre 2 – Chapitre 3 – article 10 éclairage naturel

L'immeuble 248-250 rue Josaphat appartement A2.2.01 et A2.3.01 présentent une dérogation de surface éclairante au niveau des chambres à coucher secondaires. Cette dérogation est motivée par le souhait de conserver les ouvertures existantes sur la façade avant de l'immeuble. De plus, il convient de noter que les chambres en question ont des surfaces nettement supérieures à la norme minimale de 9m², avec des dimensions respectives de 10.2 et 11.2 m². Par conséquent, bien que la surface éclairante corresponde à la norme de 9m², elle n'est pas proportionnelle aux plus grandes surfaces des chambres concernées. Ainsi, cette dérogation est justifiée par la préservation des caractéristiques architecturales existantes tout en assurant un niveau de confort approprié pour les occupants avec des surfaces plus généreuses.

b. Charges d'urbanisme

Le maître de l'ouvrage prévoit à titre de charges d'urbanisme, la réalisation de 15% de logements encadrés et/ou conventionnés. – proposition 2.2 de la lettre rédigée par Wery Legal jointe en annexe.

Ces 15% s'appliquent sur les superficies de logements nouvellement créées.

Sur base de l'annexe 1 :

Surface plancher logement en situation existante = 1591m²

Surface plancher logement en situation projetée = 3582 m²

Surface plancher logement nouvellement créée = 3582 m² - 1591m² = 1991m²

15% de logements encadrés = 298,60 m²

Proposition faite par le maître de l'ouvrage pour les logements conventionnés :

- Rue Kessels 40 : immeuble de 3 logements : 308 m²

Patrimoine

Situation existante :

Aucun des bâtiments compris sur périmètre du projet n'est repris dans la liste de sauvegarde. Néanmoins, l'ensemble des façades avant du site située sur la rue Josaphat sont reprises dans une zone de protection. Cette zone de protection est définie pour entourer l'école, bien protégé situé au n°229 rue Josaphat, dans le but de protéger les perspectives vers et depuis ce bâtiment.

Kessels présente également des attraits patrimoniaux sur certains tronçons, notamment avec des constructions de style néoclassique repris dans l'inventaire d'Irisimonument. Du côté pair, jouxtant mais extérieur à notre zone de projet, le bâtiment 36-38, compris entre les n°34 et 40 est repris également à cet inventaire. En effet, il présente une architecture intéressante de style éclectique datant des environs de 1905.

En outre, plusieurs entrepôts et ateliers datant de la fin 19ème, sont souvent établis en fond de parcelle. C'est le cas du n°34 qui abritait dans son hangar en intérieur d'îlot des dépôts d'un négociant en charbon de bois. Il n'est néanmoins pas repris dans l'inventaire



Figure 13 Carte Patrimoine - Bruges

Patrimoine

- Monument Classement Arrête définitif
- Monument Classement Ouverture de procédure
- Monument Sauvegarde Arrête définitif
- Monument Sauvegarde Ouverture de procédure
- Ensemble Classement Arrête définitif
- Ensemble Classement Ouverture de procédure
- Ensemble Sauvegarde Arrête définitif
- Ensemble Sauvegarde Ouverture de procédure
- Site Classement Arrête définitif

Inventaire Irismonument



Situation projetée :

Le point de départ de la phase d'esquisse et de déterminer les objectifs de conservation et de revalorisation des bâtiments existants. Les bâtiments à front de rue présentent des opportunités de rénovations indéniables, qui ont été étudiées et développées. Il s'agit notamment des biens sis 244, 248-250 et 260 et du bien 40 rue Kessels.

Pour certains bâtiments, la requalification des espaces s'est avérée peu opportune au regard du potentiel et des enjeux du site et de la rénovation. Nous relevons dans ce sens notamment le n°34 qui fait l'exception des rénovations à front de rue au vu de son gabarit anormalement bas, et de sa façade en retrait qui altère le rythme de la rue Kessels. Néanmoins, nous prenons bien conscience que, quoique non repris à l'inventaire du patrimoine comme bien classé, ce bâtiment revêt un caractère historique puisque c'était un entrepôt/atelier d'un négociant en charbon de bois construit vers les années 1899. L'entrepôt étant établi en fond de parcelle, la démolition concernera uniquement la partie avant, ne présentant aucun attrait historique ou architectural. L'écriture de façade de la partie avant consiste en un portail métallique, et un mur aligné sur le rez-de-chaussée voisin de teinte gris foncé. Ce mur est surplombé d'un auvent en PVC en pente, derrière lequel, en retrait, sur le côté mitoyen droit, un bâtiment présente une façade enduite en blanc et intégrant une baie solitaire.

En intérieur d'îlot, le projet prévoit la démolition de certains bâtiments afin de dédensifier le site, d'offrir des espaces extérieurs profitables aux logements, et de mettre en valeur les bâtiments conservés en intérieur d'îlot. Les bâtiments démolis ne présentent pas d'intérêts architecturaux particuliers. Il s'agit du bâtiment qui abrite le magasin 4K, et une partie des bâtiments lui servant de réserve. Les boxes de garages seront également démolis parce qu'ils sont en mauvais état de conservation.

La démolition de ces bâtiments profite à la construction de 6 nouvelles unités de logements en habitat groupé, mais surtout à de nouveaux espaces verts aménagés en intérieur d'îlot, apportant verdure, fraîcheur et vue agréable pour les logements. Des jardins individuels, contemplatifs, un potager et un verger viennent diminuer l'emprise au sol et permettent d'améliorer la surface perméable du site.

Ces démolitions, ne portant pas atteinte au patrimoine, permettent en outre de repenser et restructurer le site et de fonctionner comme un ensemble cohérent entre le côté Kessels et le côté Josaphat. Elles sont donc sans incidences négatives sur le patrimoine existant.

A la lumière des objectifs régionaux en matière d'économie circulaire, la démolition ici est perçue comme une source de matériaux, et non de déchets. Il s'agit donc d'une déconstruction et d'un démantèlement qui sera subordonné à l'établissement d'un inventaire des éléments réutilisables.

Matériaux – traitement des façades

La matérialité des façades revêt une importance centrale dans la réflexion architecturale qui se veut cohérente sur l'ensemble du projet, et intégrée avec son environnement.

Les deux rues Kessels et Josaphat affichent des façades variées, qui combinent des styles et des matériaux différents. Si certaines façades conservent des ornements fins et discrets, d'autres sont pourvues de décoration très présentes et inspirées de styles variés. C'est le cas du bien n°36-38 repris à l'inventaire pour ses intérêts artistique, esthétique, historique, scientifique, technique et urbanistique. Une attention particulière a donc été accordée au dessin de la façade adjacente de la nouvelle construction sis 34 rue Kessels.



Le projet prend en considération dans son écriture de nouvelles façades ou la restauration de façades existantes conservées l'importance des éléments du patrimoine, et veille à ne pas déformer, déséquilibrer ou dénaturer le front bâti des deux rues Kessels et Josaphat.

Les mesures entreprises pour valoriser le patrimoine existant se manifestent dans les choix de matériaux et esthétiques des façades.

34 Rue Kessels :

Sans déséquilibrer le volume et la façade du bâtiment patrimonial, la façade n° 34 adopte une écriture propre qui fait écho à ses caractéristiques architecturales et esthétiques. Ainsi, on y retrouve une lecture sur trois niveaux plus toiture, et quatre travées. Des baies verticales étroites reprenant les mêmes proportions que le n°36. Les baies plus larges reprennent des séparations pour retrouver le même module vertical d'ouverture. Un bow-window sur une travée rentre en dialogue avec le balconnet à dés et à la tourelle engagée. L'alignement de la corniche se fait sur la corniche du n°36, sous les sphère ornementales latérales pour ne pas dénaturer et déformer le pignon. Le rythme

de la façade est régulier et une brique de teinte claire fait office de revêtement, alternée avec quelques briques émaillées au niveau du bow-window.



SITUATION EXISTANTE



SITUATION PROJETEE

40 Rue kessels :

La façade du 40 est maintenue dans son écriture originale, mais restaurée : des nouvelles fenêtres en aluminium remplacent les châssis PVC, des nouvelles portes en bois mouluré pour l'accès carrossable et pour l'accès aux logements, et un nettoyage et une remise en peinture sont prévus.



SITUATION EXISTANTE



SITUATION PROJETEE

260 Rue Josaphat :

Le parti pris est de retrouver la trame des fenêtres à répétition fort présente dans la rue : régularité dans la composition, ouvertures verticales étroites. L'expression architecturale est simple et élégante, marquée par sa verticalité. Au rez-de-chaussée, le rez-de-chaussée s'ouvre vers la rue avec une vitrine généreuse pour le commerce de proximité, contribuant ainsi à l'animation de la rue. Le soubassement est prévu en pierre bleue.

Choix d'une brique de teinte claire.

Appareillage avec des briques émaillées pour marquer la verticalité.

248-250 Rue Josaphat :

La façade existante est réalisée avec un cimentage imitation brique. La nouvelle façade prévoit de mettre un cimentage lisse, de conserver et valoriser les bandeaux horizontaux, et de revisiter les encadrements des fenêtres.

L'ensemble des châssis sera remplacé avec des châssis en aluminium, et une porte moulurée néoclassique à deux vantaux sera intégrée au rez-de-chaussée, avec des fenêtres verticales avec traverses.

244 Rue Josaphat :

Cette façade fait principalement l'objet d'une restauration : Nettoyage des soubassements, restauration corniche, ferronnerie et garde-corps, remise en peinture, nouveaux châssis en aluminium, nouvelles portes moulurées de style néoclassique au rez-de-chaussée.

En intérieur d'îlot, les nouvelles constructions empruntent un langage architectural résolument simple et discret avec des teintes et appareillage de brique faisant écho aux matériaux des façades à rue.

En somme, la sauvegarde des gabarits actuels et la restauration ou rénovation des façades dans le respect de l'esprit et du langage architectural existant fait en sorte que le projet ne vient ni concurrencer le bâtiment classé sis 229 rue Josaphat, ni les maisons de l'inventaire. La cohérence de la zone de protection n'est de ce fait pas altérée.

Domaine socio-économique

Situation existante :

Le site du projet se situe au sein du secteur statistique Chaussée de Haecht, à proximité immédiate du quartier brabançon et de Saint-Josse centre. Le site se localise à la limite entre la première et la deuxième couronne bruxelloise.

Le site se trouve dans un quartier mixte à dominance résidentielle. Les éléments socio-économiques principaux que l'on retrouve dans l'aire géographique étudiée sont les suivants :

- Un espace vert prisé
- Plusieurs commerces / Horeca se concentrant le long de la chaussée de Haecht
- Fonctions libérales, établissements d'enseignement et de santé
- Immeubles de bureaux

Le profil de la population local et des usagers du quartier est :

- Des habitants
- Des visiteurs du parc
- Elèves, parents, administrateurs de l'école en face
- Quartier mixte, avec une majorité de jeune entre 0-17 (24%) et 18-29 (19.58%)

Au sein du site : la situation existante de droit indique la présence de 13 logements et un commerce de 3104m². Le p/s de la parcelle est actuellement de 1.30 ;

Situation projetée :

Pour évaluer le nombre de résident en lien avec la situation existante, le scénario pris comme référence est la situation existante de fait, qui correspond à une situation dans laquelle toutes les surfaces de logements sont occupées (taux d'occupation 100%).

Pour les logements on considère l'hypothèse d'un habitant par 36m² de superficie brute de plancher hors sol.

Pour le commerce spécialisé, un comptage a été réalisé par le maître d'ouvrage, qui dit qu'il a 30 clients par jour en moyenne, dont 30% de piétons et de cycliste, et 70% de voiture et de camionnette. Le nombre de travailleurs d'après le MO est de 6 employés. De la sorte, il est estimé :

- En situation existante de fait : 45 habitants dans la parcelle, 6 travailleurs et 30 visiteurs par jour.
- En situation projetée, ces chiffres seront théoriquement amenés à : 110 habitants, 8 travailleurs. Le nombre de visiteurs sera également amené à augmenter au vu de l'ajout d'un nouveau commerce de proximité.

Le projet apportera ainsi davantage de mixité.

Le projet propose par ailleurs des aménagements collectifs renforçant le côté social, avec les potagers collectifs et une salle polyvalente pour l'habitat groupée. Celle-ci peut être utilisée comme réfectoire ou salle de devoirs pour l'habitat groupé.

Mobilité

Situation existante :

Actuellement, deux entrées carrossables sont aménagées au 244 rue Josaphat, et au 40 rue Kessels, et aboutissent à des parkings intérieurs, couverts et non couverts, desservant principalement le commerce, et des boxes de parking intérieur coté Kessels. Ces entrées servent également d'accès pour les piétons au commerce coté Josaphat et sa réserve plus loin coté Kessels en intérieur d'îlot. L'intérieur de l'îlot est entièrement minéralisé avec une dalle béton / bitume, et aucun marquage au sol ne permet la distinction des modes de mobilité.

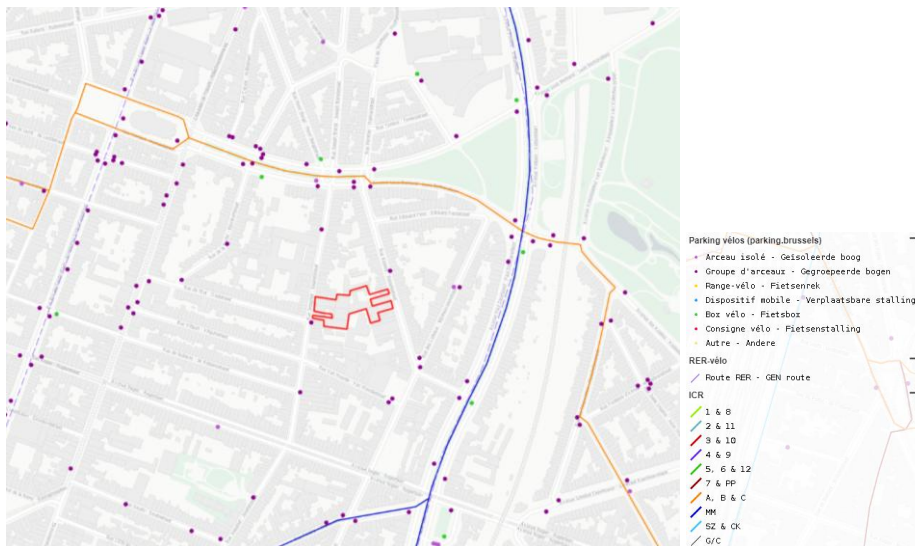
Chemins piétons et PMR

L'accès piéton au site se fait par la rue Kessels ou la rue Josaphat. Les trottoirs de ces deux voiries sont relativement en bon état. A l'intérieur de l'îlot, le déplacement piéton se fait aujourd'hui sur une surface bétonnée principalement dédiée à l'usage de la voiture. Pas de distinction ou de chemin piéton. L'intérieur de l'îlot est praticable par un PMR mais une pente raide entre le coté Josaphat et le coté Kessels présente une entrave à l'accessibilité entre les deux cotés. Chaque côté est donc accessible de manière indépendante.

Pistes cyclables et autres aménagements cyclables

Une piste cyclable donne accès depuis l'avenue Louis Bertrand à la rue Josaphat et la rue Kessels. Quelques parkings pour vélo avec des U renversés existent le dans les rues Kessels et Josaphat.

Les arceaux vélos les plus proches du site son situés le long de la chaussée de Haecht. A l'intérieur du site aucun aménagement ou cheminement cycliste n'est présent.

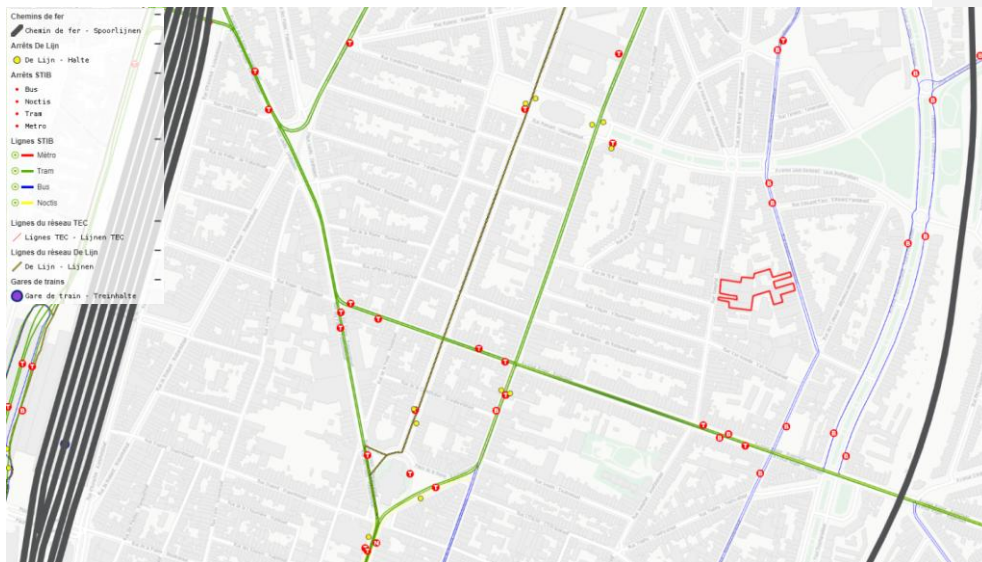


Offre en transports en commun

Bus : 59 – 56 – 65 – 66

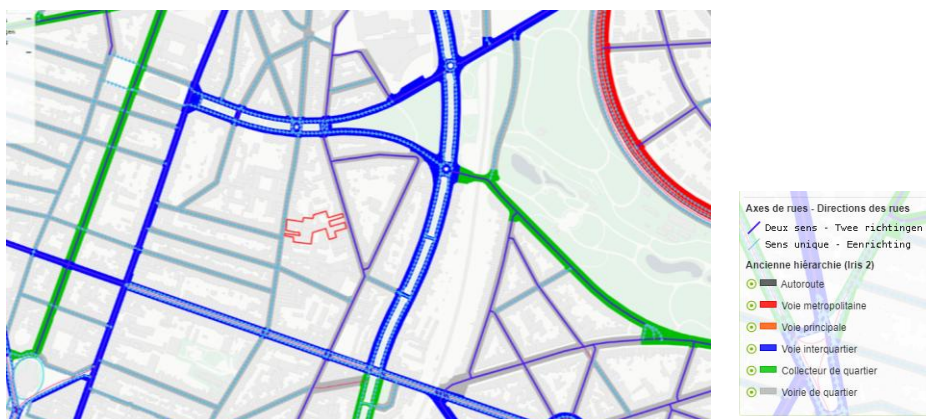
Tram : 25 – 62 – 92

Bus De Lijn : 270 – 271 – 272 – 620



Offre en matière de circulation automobile

Le site se situe entre la première et deuxième couronne bruxelloise. Il est à proximité d'un axe pénétrant boulevard Lambert, et de deux voies inter-quartier Avenue Rogier et Avenue Louis Bertrand. Ces voies sont fort fréquentées, surtout en début et fin de journée. Kessels et Josaphat sont des voiries de quartier. Kessels permet une circulation carrossable à double sens, tandis que Josaphat est à sens unique.



Villo et cambio

En complément, on trouve une station Cambio au croisement de l'avenue de Haecht et rue de l'Est, perpendiculaire à rue Josaphat. Une station Villo est également située sur l'avenue de Haecht, à 5min

à pied du site depuis la rue Josaphat, et une autre station au croisement de l'avenue des Azalées et Avenue Paul Deschanel, à 5min à pied du site depuis la rue Kessels.

Offre en matière de stationnement et parking public

Le stationnement est autorisé de part et d'autre le long de la rue Josaphat et de la rue Kessels. Ce stationnement est repris comme zone verte.

Actuellement, 10 emplacements existent en surface au rez-de-chaussée coté Josaphat, et 12 box de parking couverts coté Kessels. Le parking en sous-sol compte plus de 35 emplacements pour voiture, dont 10 emplacements sont utilisés comme stockage ou dépôt pour le magasin, et beaucoup de box sont inoccupés.



Situation projetée :

Le site est connecté à l'espace public par deux accès, chacun situé sur l'une des rues qui le bordent. Il bénéficie d'une bonne accessibilité grâce à une offre importante en transports en commun.

Par rapport à la situation existante, le projet adopte une approche axée sur la mobilité durable. L'intérieur non couvert du site sera entièrement dédié à la mobilité douce (piétons, vélos, poussettes...), ainsi qu'à des espaces verts de pleine terre.

L'accès au parking en sous-sol se fera par une rampe située au niveau du 244 rue Josaphat. Depuis la rue Kessels, un parking couvert de plein pied sera accessible à hauteur du numéro 40, pour dispenser des emplacements de parking pour les logements et le commerce.

Des locaux vélos couverts sont également prévus. Côté rue Josaphat, le local vélo est aménagé au sous-sol et accessible via une rampe à l'arrière du 248-250 rue Josaphat. L'accès se fait donc directement depuis la rue, par un passage dédié aux piétons et cyclistes, puis par une rampe descendant au sous-sol autour d'un patio paysager, offrant un cadre agréable.

Côté Kessels, le local vélo est accessible depuis le hall d'entrée du numéro 40 rue Kessels.

En résumé, le projet prévoit deux accès carrossables, l'un sur chaque rue, ainsi que des accès séparés pour les piétons et cyclistes afin de sécuriser les déplacements, à l'inverse de la configuration actuelle. L'objectif est de passer d'un aménagement centré sur la voiture à un projet à échelle humaine, favorisant la mobilité douce grâce à des aménagements dédiés et des séquences paysagères variées.

Aménagements cyclables

Afin d'encourager la mobilité active sur le site, plusieurs aménagements sont prévus qui faciliteront l'accessibilité à vélo et piétonne. Les locaux vélos sont répartis sur toute le site de manière à faciliter leur accessibilité depuis chaque immeuble. Une rampe (9%) est créée afin d'accéder aux locaux des sous-sol.

Répartition sur tout le site :

Sous-sol Josaphat :

Local vélos pour immeuble Josaphat 260 : x17

Local vélos pour immeuble Josaphat 248-250 : x19

Habitat groupé : box privé pour chaque unité de logement : x14

Rez-de-chaussée Kessels :

Local vélos pour immeuble Kessels 34 : x8

Local vélos pour immeuble Kessels 40 : x15 (à mutualiser avec l'immeuble Kessels 34)

TOTAL : 79 emplacements

Le nombre d'emplacement vélos est donc largement supérieur à ce qui est imposé par Bruxelles Environnement.

Cheminements piétons et PMR

L'intérieur d'îlot est exclusivement accessible depuis la rue Josaphat, et uniquement par les habitants de l'habitat groupé. L'accès se fait via des cheminements sécurisés pour piétons et cyclistes, entièrement séparés de la circulation automobile. Le côté Josaphat fonctionne ainsi de manière indépendante du reste de l'îlot.

Une rupture physique, correspondant à une différence de niveau d'environ 2 mètres, marque la séparation entre le côté Josaphat et le côté Kessels. Le verger et les potagers situés dans l'intérieur d'îlot restent accessibles aux habitants de l'habitat groupé via la salle polyvalente au rez-de-chaussée.

Du côté Kessels, aucun accès direct n'est possible vers l'intérieur d'îlot, car les murs mitoyens du parking et du commerce constituent une barrière nette. Cette configuration permet une meilleure gestion de l'espace intérieur : il ne devient pas un lieu de passage, ce qui limite les risques de nuisances ou de mauvaises fréquentations.

L'attribution de cet espace à l'habitat groupé favorise un contrôle social naturel et implique que son entretien leur revient. Par ailleurs, l'ensemble de la parcelle bénéficie d'un agrément visuel, tandis que l'îlot lui-même profite d'une végétalisation favorable à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur, tout en améliorant la qualité paysagère du site.

- o Les deux commerces en façade à rue sont accessibles de plain-pied.
- o Le 260 rue Josaphat, et 34 rue Kessels sont équipés d'ascenseur, et sont accessibles de plain-pied.
- o Parking : 2 emplacements PMR conformes RRU
- o Espaces verts : cheminement avec matériau continu permettant déplacement avec chaise roulante
- o La maison unifamiliale Kangourou intègre un logement entièrement accessible PMR.
- o Ascenseur adjacent au logement PMR pour un accès direct et aisé depuis/vers le parking ou la salle polyvalente au sous-sol.

Offre en matière de stationnement et parking public

Le projet dans son ensemble s'adresse habitants actuels, quelques habitants futurs en plus. Il s'adresse aussi aux travailleurs + visiteurs du commerce, existant actuellement. De ce fait, le besoin en stationnement n'est pas drastiquement augmenté. Il s'agit d'absorber la demande des nouveaux habitants, et de réorganiser les parkings en intérieur d'îlot pour libérer l'emprise au sol.

Au vu de ces paramètres, la demande devrait être satisfaite par les places de parking aménagés en sous-sol en intérieur d'îlot. En effet, en plus de proposer des aménagements encourageant la mobilité douce, le projet absorbe à l'intérieur de son périmètre la demande de parking qu'il engendre.

La réorganisation des emplacements de parking dans le projet permet d'un côté de rationaliser le nombre d'emplacement et de supprimer le stationnement de voiture à l'air libre, suivant les recommandations formulées par la commune et la région lors de la réunion de projet. Ainsi, les emplacements sont réduits à 29 emplacements en sous-sol, et côté Kessels, 10 emplacements couverts sont aménagés. Le projet optimise la répartition du stationnement au sein de l'îlot, principalement en sous-sol, et supprime le stationnement à l'air libre, réduisant ainsi les nuisances pour les voisins. Des bornes de rechargement seront prévues au parking au sous-sol. Le nombre est encore à définir selon la réglementation.

Le besoin en stationnement des logements est absorbé par l'offre en parking en sous-sol, soit 5 parkings en box individuel pour l'habitat groupé, et 24 emplacements dont 2 PMR pour le reste des immeubles. Le projet n'engendre donc pas d'augmentation de pression automobile dans le quartier.

Une zone de stationnement couverte coté Kessels reprend les besoins en parking du commerce (travailleurs/visiteurs).

Livraison et véhicules prioritaires :

Une zone de déchargement et de manœuvre est également aménagée pour le commerce. L'ensemble des activités automobiles en intérieur d'îlot lié au commerce prennent lieu pendant les heures d'ouverture du magasin. Pas de passage de nuit, pas de nuisance.

Microclimat

Les bâtiments ne modifieront pas les zones d'ombre et d'éclairement existantes des terrains avoisinants

Le projet s'inscrit dans la volumétrie existante. Le vent n'est pas un élément prédominant au niveau de l'intérieur de l'îlot actuellement, le projet n'est donc pas soumis à cette problématique.

Energie

Situation existante :

Sans objet

Situation projetée :

PEB :

Le projet reprend des compositions de façade, de toiture et de plancher intégrant une isolation complète répondant aux exigences actuelles. Dans le dossier de demande de permis, toutes les informations nécessaires relatives aux performances énergétiques du bâtiment (rapport et proposition PEB). Le rapport PEB est en annexe, il reprend les différents matériaux à mettre en place ainsi que leurs coefficients thermiques.

Techniques spéciales :

→ Commerce Rue Josaphat

- o Ventilation : par GPGE double flux dans le magasin
- o Chauffage : par PAC Air/Eau chauffant un circuit hydraulique connecté à batterie du GPGE
- o Refroidissement : Idem (PAC Air/Eau réversible)

- o ECS : Via la même PAC Air/Eau
- o EFS : appareils sur plans architecture

→ Commerce Rue Keesels

- o Ventilation : par GPGE double flux sur toiture plate parking adjacent
- o Chauffage : par PAC Air/Eau chauffant un circuit hydraulique connecté à batterie du GPGE + aérothermes d'appoint
- o Refroidissement : Idem (PAC Air/Eau réversible)
- o ECS : Via la même PAC Air/Eau
- o EFS : appareils sur plans architecture

→ Ensemble habitat groupé

- o Ventilation : VMC double flux individuelles
- o Chauffage : PAC commune Air/eau
- o Refroidissement : / (sauf demande contraire)
- o ECS : Via la même PAC Air/Eau
- o EFS : appareils sur plans architecture

→ Ensemble des appartements Rue Josaphat

- o Ventilation : VMC double flux individuelles
- o Chauffage : Chaudière commune (+ variante en PAC Air/Eau commune)
- o Refroidissement : / (sauf demande contraire)
- o ECS : Via la même chaudière ou PAC Air/Eau commune
- o EFS : appareils sur plans architecture

→ Maison unifamiliale Rue Josaphat

- o Ventilation : VMC double flux individuelles
- o Chauffage : Chaudière individuelle (+ variante en PAC Air/Eau commune)
- o Refroidissement : / (sauf demande contraire)

- o ECS : Via la même chaudière ou PAC Air/Eau commune

- o EFS : appareils sur plans architecture

→ Ensemble des appartements Rue Kessels

- o Ventilation : VMC double flux individuelles

- o Chauffage : Chaudière commune (+ variante en PAC commune)

- o Refroidissement : / (sauf demande contraire)

- o ECS : Via la même chaudière ou PAC commune

- o EFS : appareils sur plans architecture

→ Parking Rue Keesels + espaces attenants

- o Extraction simple flux

→ Parking Rue Josaphat + espaces attenants

- o Extraction simple flux

Energie :

Des panneaux solaires seront installés sur les toitures. Une communauté d'énergie est prévue pour les logements groupés, permettant de mutualiser la production. Le surplus d'électricité pourra être injecté sur le réseau et partagé avec les autres logements du projet, notamment pour alimenter les parties communes : éclairage, ascenseur, ventilation du parking. Les panneaux solaires installés sur la toiture du grand commerce spécialisé seront quant à eux destinés à couvrir ses propres besoins : éclairage, pompe à chaleur, ventilation et alimentation électrique.

L'air

Aire géographique :

Concerne une zone urbaine, en cœur de la ville, dans un environnement relativement ventilé vu l'ouverture de l'intérieur d'îlot. Les principales sources d'émission de polluants atmosphériques à proximité sont les axes routiers.

Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Nuisances dues aux véhicules et au charroi générés par le projet.
- Nuisances dues aux installations techniques du projet.
- Nuisances dues aux odeurs des déchets.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

Situation existante :

Il n'y a pas d'activité à risque dans les environs. Nous n'avons pas vu de déchets sauvages (production d'odeurs).

Bruxelles Environnement dispose d'une carte de l'exposition du Black-Carbon qui regroupe les particules allant de 10 à 500nm (les PM10 et PM 2,5 en font partie). Les données datent de 2014-2016.



Figure 14 Qualité de l'air – Exposition du Black Carbon en heure de pointe (source : Bruxelles-Environnement)



Figure 15 Qualité de l'air – Exposition du Black Carbon en heures creuses (source : Bruxelles-Environnement)

La situation est donc favorable en ce qui concerne la qualité de l'air sur le site. Le commerce spécialisé actuellement présent n'engendre pas de pollution atmosphérique particulière, car son activité se limite au stockage et à la revente de matériel, sans transformation ni préparation sur place.

On observe toutefois un va-et-vient de véhicules (voitures et camionnettes) dans l'intérieur d'îlot côté rue Josaphat. Le maître d'ouvrage a comptabilisé en moyenne 21 véhicules par jour d'ouverture du commerce, utilisés par les visiteurs qui stationnent à l'intérieur de l'îlot.

Concernant les livraisons :

- Côté Josaphat : elles ont lieu les lundis et jeudis entre 8h et 10h, avec en moyenne deux camionnettes à chaque fois, livrant une par une.
- Côté Kessels : elles ont également lieu deux fois par semaine, les lundis et jeudis entre 8h et 10h, avec des camions de 19 tonnes ou des camions de 3,5 tonnes.

À noter que, de part et d'autre, les livraisons se font depuis la rue, avec un seul véhicule à la fois.

Enfin, les boxes situés en intérieur d'îlot, côté Kessels, sont loués à des particuliers habitant les logements voisins ou le quartier. Les nuisances sonores associées à ces boxes sont donc anciennes, liées aux fonctions résidentielles, et concernent uniquement des voitures — sans lien avec l'activité commerciale.

Situation projetée :

Dans le cadre du projet, toutes les zones de circulation automobile en intérieur d'îlot sont supprimées. Côté Kessels, où le magasin a déménagé, l'ancien espace de stationnement en plein air est transformé en un parking couvert, ventilé conformément aux normes en vigueur.

Ainsi, il n'y aura plus de circulation motorisée à l'intérieur de l'îlot, ce qui contribuera à une amélioration de la qualité de l'air et à un environnement plus sain pour les usagers du site.

Ventilation du parking

Parking Josaphat :

Deux ventilateurs assurent l'extraction de l'air vicié du parking, avec rejet en toiture du bâtiment. Les rejets d'air vicié sont situés à plus de 8 mètres de toute prise d'air. La ventilation fonctionne par plages horaires.

Parking Kessels :

Un ventilateur d'extraction assure l'évacuation de l'air vicié, avec rejet en façade. Les rejets d'air vicié seront situés à plus de 8 mètres de toute prise d'air. La ventilation fonctionnera par plages horaires.

Produits dangereux ou toxiques

Pour un projet de ce type, aucun produit dangereux n'est prévu, hormis les produits d'entretien courants, stockés en quantités très limitées et ne nécessitant pas de permis d'environnement. À ce stade, le nouveau commerce spécialisé ne prévoit pas la vente de produits dangereux. Si, à l'avenir, l'exploitant souhaite stocker ou vendre des produits soumis à réglementation, il lui incombera d'introduire les démarches administratives nécessaires, notamment une demande de permis d'environnement adaptée.

Odeurs :

L'extraction des différents locaux poubelles (400 m³/h) contribue également à la ventilation du sous-sol et des rez-de-chaussée.

Environnement sonore et vibratoire

Situation existante :

Dans le cas présent, tel qu'indiqué sur la figure ci-dessous, le site étudié est localisé en zone d'intérêt régional, zones de forte mixité et ZEMU, correspondant à une zone acoustique de type 4. L'ensemble de l'ilot ainsi que les parcelles jouxtant le site sont également repris en zone acoustique de type 4.

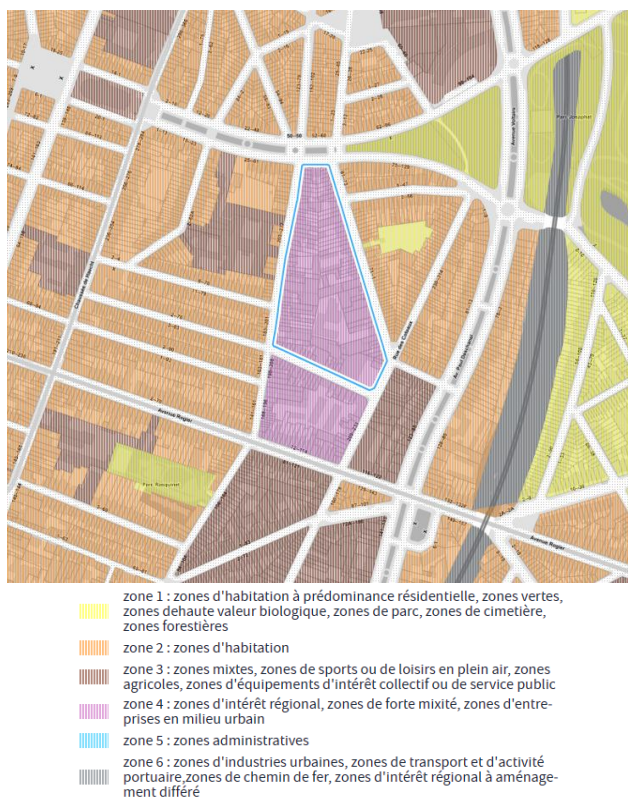


Figure 16 Situation du site au regard des zones de bruit définies sur base du PRAS (Geodata Bruxelles Environnement)

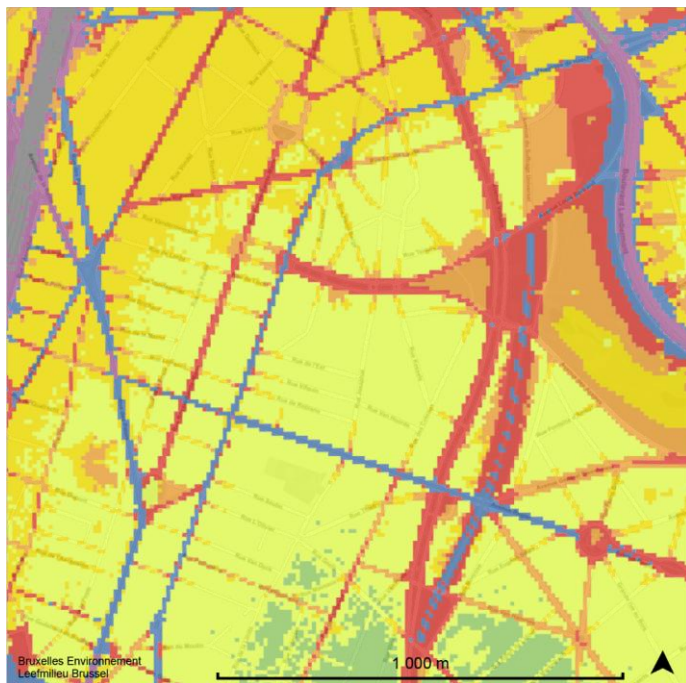
Les valeurs limites d'application pour les zones acoustiques de type 4, édictées par l'arrêté du gouvernement de la région de Bruxelles capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et vibrations générées par les installations classées, sont les suivantes :

Périodes	Tranches horaires			Valeurs limites $L_{ap}(db(A))$
	Jours ouvrables	Samedi	Dimanche et jours fériés	
A	07-19h			51
B	19h-22h	07h-19h		45/51
C	22h-07h	Sa 19h – di 07h	Di 07h – lu 07h	39/45

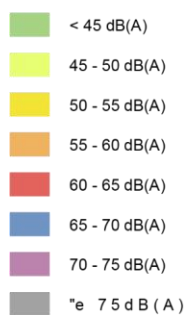
Le site se situe dans un environnement urbain relativement dense, bordé par des zones d'habitation, et plus loin par une zone de parc et une zone de chemin de fer.

Les logements de la parcelle concernée sur rue sont affectés par les bruits de circulation dans les rues locales. L'environnement sonore et vibratoire est fonction de la circulation, mais celui-ci est assez calme de façon générale, malgré la proximité, le site reste isolé des grands axes.

L'intérieur de l'îlot n'est pas notablement affecté par les bruits de circulation automobile vu la distance à la voirie. Les livraisons du commerce se font actuellement 2 jours par semaine, le lundi et jeudi de 8h30 à 11h. Sur la carte de bruit de Bruxelles Environnement, l'indicateur de la zone se situe entre 45 et 50 dB.



Indicateur Lden 2021



Situation projetée :

Le projet accueillera des logements et des commerces (déjà existants), des nouveaux logements en intérieur d'îlot. Ces fonctions ne sont pas considérées comme particulièrement bruyantes. Les sources

de bruits potentielles en phase d'exploitation seront principalement liées au flux de charroi engendré par le projet (visiteurs, habitants, et livraisons) et le fonctionnement des installations techniques.

Au niveau du flux de charroi :

- **Côté rue Josaphat**, les parkings à ciel ouvert existants sont entièrement supprimés. L'accès au parking en sous-sol se fait désormais directement depuis la rue, sans traverser l'intérieur de l'îlot. Cette réorganisation permet de réduire significativement les flux motorisés internes ainsi que les nuisances sonores associées.
- **Côté rue Kessels**, un parking entièrement couvert est aménagé, avec un accès direct depuis la voirie. Ce parking est sécurisé : l'entrée pour les logements se fait via un système de badge, et une barrière interne sépare les emplacements réservés aux logements de ceux destinés au commerce. Ces derniers ne seront accessibles que pendant les horaires d'ouverture du commerce, soit :
 - du lundi au vendredi de 8h30 à 18h
 - le samedi de 10h à 18h (fermé le dimanche).
- **Livraisons** : des zones de livraison dédiées sont prévues en voirie, le long de la façade du 260 avenue Josaphat et du 40 rue Kessels.
 - Côté Kessels : Comme dans la situation existante, les livraisons se feront principalement durant les heures creuses, c'est-à-dire les lundis et jeudis entre 8h et 10h. Les livraisons qui se faisaient auparavant côté rue Josaphat sont désormais reportées rue Kessels. Le créneau horaire reste identique, de même que le recours à un camion 19T. À cela s'ajoutent deux livraisons par camionnette sur le même créneau. L'occupation de la voirie reste maîtrisée, car les livraisons sont organisées de manière régulée : un seul véhicule à la fois, sans croisement ni superposition. En termes de flux, cela représente une augmentation de deux passages de camionnettes par jour de livraison, soit quatre passages supplémentaires par semaine (lundi et jeudi), exclusivement pendant les heures de travail. L'impact reste limité et maîtrisé, sans incidence notable sur le quartier.
 - Côté Josaphat : pour le futur commerce prévu côté Josaphat, les livraisons seront probablement limitées à une fois par semaine, avec une camionnette ou un petit camion. Ce point reste toutefois à préciser, l'affectation du local commercial n'étant pas encore définie à ce stade.

Pour ce qui est des installations techniques :

Les installations techniques au niveau des logements rénovés à front de rue ne sont pas génératrices de bruits.

Les pompes à chaleurs en intérieur d'îlot sont placées au sous-sol, et n'engendrent pas de nuisances acoustiques pour les voisins.

Les installations de ventilation seront toutes intérieures et équipées de silencieux de façon à éviter toutes nuisances sonores vers le voisinage. Les niveaux sonores maxima imposés par la région ne seront ainsi pas dépassés.

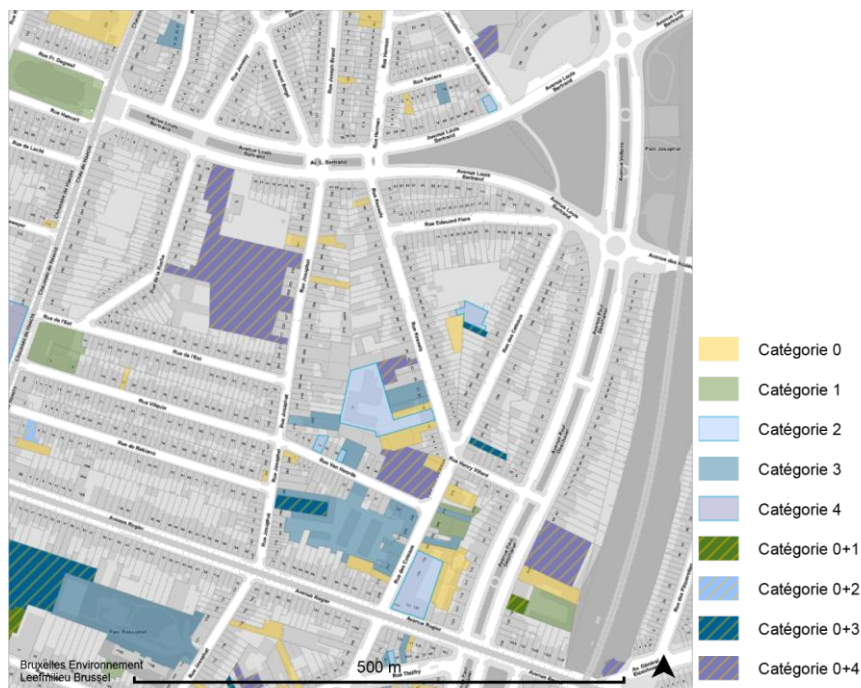
L'ensemble de ces mesures sont de nature à limiter les impacts du projet en termes d'acoustique :

- Localisation des installations techniques dans des locaux techniques fermés ou en toiture
- Recours à des installations modernes et peu bruyantes
- Le placement des rejets d'air sur les toitures des bâtiments
- Contrôle des heures de livraison
- Réorganisation des flux et des accès au parking et suppression de la circulation automobile en intérieur d'îlot.

Sols, eaux souterraines, eaux de surface

Situation existante :

- Géologie et nappe souterraine : sur base du modèle hydrogéologique de Bruxelles environnement, la nappe phréatique est renseignée à une profondeur de l'ordre de 2m sous la surface.
- Captage d'eau souterraine : le site ne se trouve pas à proximité d'une zone de captage
- Localisation des équipements de collecte des eaux usées autour du projet : il s'agit d'un réseau tout à l'égout. Toutes les eaux sont donc mélangées dans le même conduit pour être envoyées dans le réseau d'égouttages public.
- On est en zone d'inondation aléa faible et aléa moyen côté Kessels.
- La parcelle n°34 située rue Kessels est classée en catégorie 3. Les autres parcelles ne figurent pas à l'inventaire de l'état du sol, ce qui signifie que Bruxelles Environnement ne dispose d'aucune information indiquant une pollution potentielle à leur sujet. Un premier contact a été établi avec un facilitateur sol, qui a signalé la présence d'une pollution d'origine naturelle dans les eaux souterraines de la parcelle concernée 21906_D_0140_D_006_00. En conséquence, le pompage de ces eaux est strictement interdit sans autorisation préalable de Bruxelles Environnement. Le projet ne prévoit pas de pompage sur son ensemble.



Situation projetée :

Le projet ne prévoit pas la création de nouvelles surfaces en sous-sol ; au contraire, il vise à réduire l'emprise actuelle du sous-sol au profit de surfaces en pleine terre. Dès lors, aucun risque supplémentaire n'est engendré pour la nappe phréatique, puisque le sous-sol concerné est déjà existant.

Le site est actuellement imperméabilisé de manière importante 97% et le total des surfaces imperméable est revu à la baisse en situation projetée 76%.

Nous avons eu une réunion constructive avec le facilitateur des eaux pluviales de Bruxelles environnement. Il en ressort les points suivants :

- Amélioration nette de la situation existante, différence notable entre existant et projeté en termes d'approche de perméabilisation, verdurisation et gestion des eaux.
- Gestion par infiltration possible au vu du niveau de la nappe phréatique et de la qualité du sol
- Capitaliser sur les surfaces de toitures
- Profiter de la dalle du parking pour réaliser des jardins suspendus

- La gestion des eaux pluviales par infiltration aura un impact positif sur la recharge de la nappe aquifère en présence.
- Projet sans incidence sur l'écoulement des eaux souterraines
- La nappe se situe à 2m de profondeur. Le parking ne présentera pas d'impact sur celle-ci, puisqu'il est maintenu dans son volume existant.

Eaux usées, eaux pluviales et eaux de distribution

Situation existante :

Il s'agit actuellement d'un réseau tout à l'égout. Toutes les eaux sont mélangées dans les mêmes conduits pour être envoyées dans le réseau d'égouttage public.

Situation projetée :

Le projet sera connecté sur le réseau de distribution et le réseau d'égouttage existant.

Une réunion préalable à l'élaboration du dossier PU a été organisée avec un facilitateur eau de Bruxelles Environnement.

Le facilitateur a formulé des recommandations que nous avons analysées et intégrées dans notre pré-étude de la gestion des eaux, qu'on étale dans la note de la gestion des eaux pluviales en annexe.

Pour résumer, les recommandations et les outils de Bruxelles Environnement nous ramènent au raisonnement suivant : en premier lieu, estimer le volume d'eau à gérer qui est fonction de l'ampleur du projet de construction, en second lieu, envisager la réutilisation, en troisième lieu, une fois l'impact du projet minimisé et les ouvrages de gestion intégrés au bâti investigués, dimensionner les ouvrages de gestion à installer sur les espaces libres de la parcelle. Ainsi, il s'agit dans ce projet d'envisager en priorité l'infiltration dans le sol et les dispositifs de surface valorisant la biodiversité et l'évapotranspiration. Les dimensionnements et les aspects techniques d'exécution seront confirmés par un bureau d'étude en phase d'adjudication.

L'intention est de gérer les eaux de pluie intégralement sur la parcelle sur base d'une pluie de

100 ans. Pour atteindre cet objectif, les moyens mis en oeuvre sont largement décrits dans la note technique annexe – Gestion des eaux pluviales. Cette note a été validée par le facilitateur eau. Le projet répond donc aux objectifs régionaux en

la matière et la situation est considérablement améliorée car, actuellement, toutes les eaux de ruissellement sont dirigées vers l'égout.

Faune et flore

Situation existante :

Le site est aujourd'hui presque totalement imperméable. A l'exception du jardin arrière des immeubles à front de rue de Josaphat, la partie non bâtie en intérieur d'îlot est complètement minérale et imperméable. En effet, 4065² sur les 4178m² de la surface totale de la parcelle est imperméable, soit 97% du site.

La surface de la parcelle est de : 4178m²

L'emprise au sol est de : 2799m²

Le taux d'imperméabilisation en situation existante est de : 97%

L'intérieur du site se compose d'une grande dalle de béton. La dalle ne présente aucun attrait écologique. La surface intérieure du site présente une opportunité en matière de création de corridors écologiques pour la faune et la flore.

Les quelques zones plantées ne comportant pas d'espèces végétales remarquables. Nous y retrouvons de la clématite (Clematis), de la renouée du Japon (Fallopia japonica), de la berce commune (Heracleum sphondylium), du Buddleia davidii et d'autres espèces de graminées présentes en petite quantité. A vérifier sur les photos.

L'habitat d'aucune espèce d'oiseaux ou de mammifère n'a pu être observé sur le site.

Aucune gestion n'est mise en place actuellement.

Situation projetée :

Aménagement paysager. Les espèces seront d'origines indigènes et adaptées au milieu. Les essences seront choisies en amont de l'élaboration du dossier d'exécution conformément aux recommandations de Bruxelles environnement. Une dizaine d'arbres seront plantés sur le site.

Les surfaces plantées représentent 2263.57m² (dont 972 m² de surface perméable pleine terre et 1291.6m² de toiture végétalisée intensive), soit 54 % de la parcelle. La situation projetée est donc nettement améliorée par rapport à la situation existante.

La logique d'implantation des bâtiments existants avec les nouveaux volumes en intérieur d'îlot propose une lecture plus cohérente et unifiée entre le côté Kessels et Josaphat.

Les bâtiments à front de rue définissent les points d'entrée claire du site, tandis que l'espace ouvert intérieur vient articuler ces accès et les nouveaux volumes en intérieurs d'îlot.

Le passage depuis le n°260 de la rue Josaphat bifurquent et se prolonge parallèlement à la façade principale des maisons unifamiliales. Il est bordé de part et d'autre par les jardins des logements. Le traitement des limites de ces jardins est fait avec des haies en plus des plantes et arbustes en lisière pour flouter la limite et avoir une lecture d'un espace ouvert planté.

À gauche, il mène à l'ascenseur et dessert les logements de l'habitat groupé ; à droite, il offre une vue sur le jardin paysager contemplatif en contrebas, situé au sous-sol, qui remplit également une fonction de gestion des eaux. Cette configuration crée un jeu de niveaux et un effet de relief intéressant dans l'aménagement de l'espace.

Le verger est délimité par les constructions voisines ainsi que par les murs du commerce et du garage. Il est accessible aux résidents de l'habitat groupé depuis la salle polyvalente en sous-sol ou depuis le parking. Ce verger, qui inclut également des potagers, est exclusivement réservé aux habitants de l'habitat groupé ; des accès sécurisés ont été mis en place à cet effet.

Il ne s'agit pas seulement d'y planter des végétaux ou de réduire l'imperméabilisation, mais bien de créer de véritables espaces de pleine terre perméables, intégrant une gestion durable des eaux pluviales sur l'ensemble du site. La surface végétalisée située au-dessus du parking sera constituée d'un complexe de plus de 60 cm d'épaisseur, favorisant à la fois le développement de la biodiversité – faune et flore – et la rétention des eaux de pluie.

Le facilitateur eau de Bruxelles Environnement nous a transmis une liste de plantes que nous veillerons à respecter.

Être humain

Situation existante :

La situation existante comprend du logement sur deux rues fortement empruntées en journée et en soirée, et intégrant des éclairages importants, ce qui prodige une certaine sécurité objective et subjective. Les accès aux commerces sont très peu clairement définis, et ce manque de clarté et prévisibilité peut engendrer un sentiment d'insécurité. En intérieur d'îlot, le site accueille principalement des surfaces asphaltées qui servent de circulation automobile. Cette caractéristique fait que l'intérieur de l'îlot est peu fréquenté et peu éclairé en dehors des horaires d'ouverture du commerce. Il ne présente par ailleurs aucun attrait esthétique. Tous ces éléments participent au sentiment d'insécurité en intérieur d'îlot, notamment en dehors des heures de travail.

Situation projetée :

Concernant la sécurité objective du site, les nouveaux bâtiments jouiront chacun des contrôles d'accès classiques pour les immeubles de ce type.

Rappelons que la sécurité subjective du site est influencée par la fréquentation du site, l'éclairage, et la propreté du site. L'utilisation actuelle du site en fait un endroit peu fréquenté en soirée et les weekends, et il ne jouit pas d'éléments d'éclairage suffisant pendant la nuit ?

Le projet vient remédier à cette situation en mettant en place un système d'éclairage avec détecteurs de présence, en tenant bien conscience du niveau d'éclairage modéré pour ne pas gêner la biodiversité. La circulation automobile ayant été reportée au sous-sol, elle ne constitue pas de danger à la sécurité en intérieur d'îlot.

Enfin , l'architecture et l'aménagement de qualité, sont simples et lisibles, et favorise une perception agréable du lieu.

Sécurité incendie et principes d'évacuation

Une demande d'avis préalable a été réalisé auprès du service SIAMU. Il est à noter que le projet a évolué depuis cette demande d'avis préalable, en ligne avec les recommandations de la commune et de la région. Sur base de l'esquisse présentée, une modification du type des logements en intérieur d'îlot a été opérée. En effet, les bâtiments étaient initialement prévus en logements moyens est ont été modifié en maisons individuels de gabarit bas formant l'ensemble de l'habitat groupé.

En amont de l'introduction du permis d'urbanisme, nous prévoyons de reprendre contact avec la personne en charge du dossier, Officier Yannic Wachel, afin de présenter l'avant-projet final et les adaptations réalisée par rapport à l'esquisse initiale.

En amont de la réalisation puis de la modification de l'avant-projet détaillée, nous avons analysé le projet suivant les normes de bases fixées dans l'arrêté royal du 7 Juillet 1994.

Nous en retenons les éléments suivants :

Les immeubles situés à front de rue Josaphat et Kessels sont des bâtiments moyens.

Les maisons unifamiliales situées en intérieur d'îlot sont des bâtiments bas exclus du champ d'application de l'annexe .

Le projet se conforme aux normes de sécurité en vigueur en appliquant ce qui suit :

L'ensemble des unités de logements sont traversants permettant l'évacuation depuis les rues Kessels et Josaphat ou depuis l'intérieur de l'îlot. Les immeubles sont tous équipés d'un exutoire de fumée en toiture, d'extincteurs et d'éclairages de sécurité.

Les maisons individuelles de gabarit bas sont traversantes également, et jouissent de jardins en intérieur d'îlot qui servent de zones de refuge.

Le parking constitue un compartiment RF indépendant. Tous les éléments de structure sont prévus en R120. Des cages d'escaliers ou des sorties à l'air libre sont placées de sorte à avoir des distances à parcourir pour l'évacuation de moins de 45m depuis tous les points du parking.

Interaction entre ces domaines

Le projet tend à synthétiser les besoins énoncés par le MO avec les qualités et opportunités du site. Dans le cadre de la situation existante, les logements et le commerce sont totalement intégré à l'environnement voisin et ne provoque pas d'incidence notable. Le deuxième commerce proposé en situation projeté viendra participer également à la vie générale du quartier. Le nouveau projet renvoi une image du site beaucoup plus verte, sécurisante et qualitative.

Les mesures choisies sont adaptées à la situation existante suite à l'analyse des différentes contraintes liées au site.

L'architecture propose une adaptation des matérialités et des gabarits adaptés au contexte. Le projet et les solutions envisagées, sont rationnels et cohérents, se veulent compatibles avec les moyens du MO.

Ces choix débouchent sur un budget de construction raisonnable qui vise un équilibre entre cout d'investissement et couts de fonctionnements.

La réalité des futurs habitants et gestionnaires est prise en compte dès la conception afin de permettre une utilisation rationnelle et économique du futur bâtiment.

CHAPITRE 3. EVALUTATION DES INCIDENCES EN PHASE CHANTIER

Urbanisme, aménagement du territoire

La zone de chantier se développe au sein de l'îlot, en lieu et place du projet. En première phase, le chantier restera invisible depuis l'extérieur.

Le chantier n'aura que très peu d'impact sur l'urbanisme. En effet, le stockage se fera en intérieur, les matériaux seront acheminés par les grands axes de mobilité pour rentrer et sortir du quartier

Patrimoine

Situation inchangée – pas d'incidences du la distance aux biens classés.

Domaine socio-économique

Il n'y aura pas d'incidences sur la poursuite des activités économiques dans le quartier autour du projet pendant le chantier vu l'implantation du celui-ci en intérieur d'îlot et l'absence de commerce contigu. Un phasage du chantier comme expliqué au début du rapport permettra de laisser fonctionner le commerce pendant toute la durée du chantier, avec un déménagement de du coté josapahat à coté kessels à la fin de la première période de chantier.

Un panneau à l'entrée du site permettre de présenter le projet en construction. Le public sera informé avant et pendant la durée du chantier

Mobilité

Le projet n'affectera pas la circulation environnante.

La période de livraison de tout éléments sera limité et un accord pour éviter la présence prolongée de camion ou autre sera convenu. Le nombre de places de stationnement global de la rue ne sera que très ponctuellement et légèrement affecté, au vu de la disponibilité d'espace pour stockage et stationnement en intérieur d'îlot en phase de chantier.

L'air

Pas d'activité à risque dans l'aire géographique

Les démolitions sont limitées et ne nécessitent pas de mesure spécifique. En cas de sécheresse les déblais de chantiers seront arrosés.

Inventaire amiante au préalable de la démolition pour prendre les mesures nécessaires.

Environnement sonore et vibratoire

Durant les démolitions et travaux de terrassement, il y aura bien évidemment des incidences sonores et vibratoires. Ces travaux seront ciblés et s'effectueront durant les périodes propices à ce genre d'intervention (heure de travail, en semaine)

Sols, eaux souterraines, eaux de surface

Toutes les précautions seront prises dans le cadre de la conception et du suivi de chantier afin de limiter les risques de pollution induites par le chantier. Les zones polluées resteront inchangées ou feront l'objet d'une dépollution en cas d'excavation et n'apporteront donc pas de risque supplémentaire. Une étude détaillée du sol sera élaborée afin de déterminer la nécessité ou non d'une étude de risque pour dépolluer le sol.

Faune et flore

Le site ne présentant pas d'intérêt particulier pour la faune et la flore, aucune mesure importante de préservation ne sera prise.

Être humain

Comme égayé précédemment, le chantier aura peu d'impact sur la voie publique. L'espace public ne devrait pas subir d'impact particulier hormis l'apport des matériaux. Il sera demandé à l'entrepreneur de faire livrer les matériaux durant les heures creuses.

L'installation de chantier sera limitée le plus possible sur la voie publique, et sera principalement prévue à l'intérieur d'îlot.

L'entrée du chantier sera clairement signalée et sécurisée. Un nettoyage hebdomadaire des voiries sera réalisé.

Gestion des déchets

Espace disponible sur le site permet le placement de conteneurs de tri de l'entièreté des déchets de construction sur site. L'entrepreneur désigné devra notamment veiller à assurer un tri efficace des déchets conformément aux normes en vigueur. L'évacuation des déchets se fera proportionnellement à l'état d'avancement des travaux par l'entrepreneur vers les sites appropriés.

Un nettoyage hebdomadaire sera cependant prévu pour éliminer les éventuelles salissures de l'espace public.

Dans un esprit d'économie circulaire, les éléments de mobilier fixe (portes, miroir, sanitaire) déposés seront récupérés par des entreprise compétente (Rotor, Bati-erre...). Un inventaire des éléments à conserver est prévu en début de l'élaboration du dossier technique afin de conserver ou réutiliser au mieux les éléments en bon état et qui conviennent au nouvel usage du bâtiment.

CHAPITRE 4. ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS ENVISAGEES AYANT PRESIDE AU CHOIX DU PROJET INTRODUIT

Le fil directeur de l'aménagement proposé est la convergence d'une rénovation à grande échelle et des nouvelles constructions ponctuelles, avec l'utilisation des espaces existants, le respect du bâti et le confort des habitants et usagers du site.

Une analyse approfondie du site et du contexte urbain a été réalisée en amont afin d'esquisser le présent projet. Des avant-projets compatibles avec le voisinage, s'inscrivant dans le respect du PRAS et des normes en vigueur du RRU, et offrant une variété de programmation ont été élaborés, étudiés, critiqués et finalement retenus. Cet avant-projet est donc l'étape de finalisation d'un travail de recherche urbaine et architecturale qui révèle le potentiel du site en proposant un programme cohérent et un aménagement qualitatif. L'objectif est de répondre aux enjeux des différents intervenants : habitants actuels et futurs, commune, région, etc. Une réunion a été organisée avec la région et la commune pendant la phase d'esquisse à la date du 05/10/2022, à l'issue desquelles des recommandations ont été formulées, et étudiées puis intégrées par la suite dans la phase ultérieure de l'avant-projet (Voir PV en Annexe 1). Le projet en est donc plus amélioré, et en lignes avec les ambitions et les directives de la commune et de la région.

En outre, une demande préalable a été réalisée auprès du SIAMU. Les détails sont repris dans la partie « Sécurité incendie et principes d'évacuation ».

La qualité de vie des logements a été étudiée avec soin. Les plans sont efficaces et rationnels dans leur agencement, traversants, doublement orientés et bénéficient d'une bonne orientation générale. Celle-ci favorise des vues dégagées et des interactions visuelles avec les espaces verts aménagés en intérieur d'îlot. Cette interaction est d'autant plus renforcée avec l'intégration de terrasses sur les façades donnant sur l'intérieur de l'îlot. En effet, tandis que les façades avant sont travaillées avec des ouvertures de type bruxellois en cohérence avec le front bâti des deux rues Kessels et Josaphat, les façades arrière donnant sur l'intérieur de l'îlot sont exprimées de manière plus contemporaine, avec des ouvertures larges et généreuses, complémenté par des terrasses.

Par ailleurs, les larges percés engendrés par les espaces extérieurs maximisent l'ensoleillement au sein des logements.

Au niveau des aménagements intérieurs, l'accent est mis sur une organisation spatiale optimisée, de façon à avoir des espaces de circulations le plus compacte possible et de maximiser les surfaces de vie notamment dans les pièces de séjour. Ces derniers sont, pour la majorité des appartements, orientés vers l'intérieur de l'îlot pour profiter pleinement des jardins intérieurs de l'îlot. Les chambres intègrent des ouvertures suffisamment larges pour assurer des surfaces éclairantes confortables. En outre, les appartements se conforment aux prescriptions du RRU.

La qualité spatiale recherchée dans les aménagements est complétée par une recherche de confort tant au niveau visuel, acoustique, thermique et en termes de qualité de l'air par la mise de toiture végétalisée sur la totalité des bâtiments, en plus des espaces verts au rez.

CHAPITRE 5. RESUME NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'INCIDENCES

Après avoir examiné chaque point, nous constatons que le projet n'engendre pas d'incidences négatives. Au contraire, celui-ci améliore la situation existante.

Un travail sur l'enveloppe des bâtiments existants est réalisé, par conséquent les performances énergétiques répondent aux exigences actuelles. Aucune nouvelle surface imperméabilisée n'est créée, au contraire.

La mobilité est modifiée pour accueillir les cyclistes et les piétons

La flore et la faune, inexistante auparavant, pourraient se développer

Le projet prévoit d'augmenter sensiblement la capacité d'accueil et d'améliorer les conditions d'utilisation du site.