

Demande de permis d'urbanisme

Rapport d'incidences

Rue des Trèfles 62B, 1070 Anderlecht

Numéro du projet: 60737808

24 février 2025

Informations de qualité

Préparé par	Vérifié par	Approuvé par
Jean-Yves Grandjean EHS Consultant	Eveline Van Meirhaeghe Team Leader EHS	Eveline Van Meirhaeghe Team Leader EHS

Historique des révisions

Révision	Date de révision	Détails	Autorisé	Nom	Position
V01	28/02/2025	Final	Oui	Eveline Van Meirhaeghe	Team Leader EHS

Liste de distribution

# Des copies papier	PDF requis	Association / Nom de l'entreprise
	1	Maher NV
	1	Urban.brussels (permis urbanisme)

Préparé pour :

Maher NV
Pelikaanstraat 78
2018 Antwerpen

Préparé par :

Jean-Yves Grandjean
EHS Consultant

AECOM Belgium BV
Arnould Nobelstraat 38
3000 Leuven
Belgium

T: +32(0)16 700150
aecom.com

AECOM accréditations :

ISO9001 – Alcumus ISOQAR
ISO140001 – Alcumus ISOQAR
ISO45001 – Alcumus ISOQAR
VEB norm – KIWA
BRL2000 /6000 - KIWA

Imprimé sur du papier recyclé.

© 28 février 2025 AECOM Belgium BV. Tous droits réservés.

Ce document a été préparé par AECOM Belgium BV (ci-après "AECOM") à l'usage exclusif de notre client (ci-après le "Client") conformément aux principes de consultation généralement reconnus, au budget d'honoraires et aux conditions dont ont convenu AECOM et le Client. Toute information fournie par des tiers et mentionnée aux présentes n'a pas été vérifiée par AECOM, sauf si on précise explicitement le contraire dans le document. Aucun tiers ne peut s'appuyer sur le présent document sans l'autorisation préalable, expresse et écrite d'AECOM

Table des matières

1.	Description du projet et de ses objectifs	1
1.1	Contexte du projet	1
1.1.1	Localisation du projet.....	1
1.1.2	Situation cadastrale	2
1.2	Contexte du rapport d'incidences	3
1.2.1	Justification du présent rapport	3
1.2.2	Auteur du présent rapport.....	3
1.3	Description de la situation existante	4
1.3.1	Occupation actuelle du site	4
1.3.2	Situation administrative	4
1.3.2.1	Plan Régional d'Affectation du Sol – PRAS	4
1.3.2.2	Plan Particulier d'Aménagement du Sol – PPAS	4
1.3.2.3	Permis de lotir.....	5
1.3.3	Historique du site	5
1.3.4	Installations classées présentes sur le site	5
1.3.5	Description du voisinage en situation existante de fait.....	5
1.4	Description des éléments de la demande	6
1.4.1	Objet de la demande de permis d'urbanisme.....	6
1.4.2	Objet de la demande de permis d'environnement.....	7
1.4.3	Permis voirie	7
1.5	Description des éléments relatifs au projet	8
1.5.1	Travaux préalables	8
1.5.2	Philosophie du projet (extrait de la note explicative)	8
1.5.3	Objectifs du projet.....	14
1.5.4	Implantation et gabarits du projet	14
1.5.5	Accès au projet.....	16
1.5.6	Les fonctions du projet	16
1.5.6.1	La fonction principale de logements	16
1.5.6.2	La fonction secondaire de commerce.....	17
1.5.6.3	La fonction accessoire de parking	17
1.5.7	Locaux techniques et accessoires.....	19
1.5.8	Description générale des installations techniques	20
1.5.8.1	Alimentation et gestion électrique.....	20
1.5.8.2	Chauffage et climatisation	20
1.5.8.3	Ventilation	21
1.5.8.4	Gestion des eaux.....	22
1.5.8.5	Prévention et lutte contre l'incendie.....	22
1.6	Description du chantier	22
1.6.1	Calendrier de réalisation du projet.....	22
1.6.2	Caractéristiques du chantier.....	23
1.7	Esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur et indication des principales raisons de son choix, eu égard aux incidences sur l'environnement	23
1.7.1	Esquisse 1	23
1.7.2	Esquisse 2	25
1.7.3	Permis d'urbanisme refusé en 2019.....	26
1.7.4	Options non retenues	27
2.	Analyse des incidences du projet	28
2.1	Aspects méthodologiques généraux	28
2.1.1	Aires géographiques concernées par l'objet de la demande	28

2.1.2	Données et hypothèses utilisées pour l'occupation du site du projet.....	28
2.1.3	Éléments à prendre en compte dans la situation future prévisible.....	28
2.1.3.1	Mise en œuvre du PPAS 'Quartier des Trèfles'	28
2.2	Urbanisme, paysage et patrimoine	29
2.2.1	Adéquation au cadre réglementaire et planologique	29
2.2.1.1	Documents à valeur réglementaire.....	29
2.2.1.2	Documents à valeur stratégique	32
2.2.2	Description de la situation existante	36
2.2.2.1	Description du contexte particulier et du cadre bâti	36
2.2.2.2	Le site visé par la demande de permis	39
2.2.2.3	Contexte patrimonial.....	39
2.2.3	Évaluation des incidences du projet	40
2.2.3.1	Intégration paysagère et urbanistique du projet	40
2.2.3.2	Incidences sur le patrimoine	45
2.2.3.3	Intégration visuelle et esthétique du chantier	46
2.2.3.4	Évolution en situation future prévisible	46
2.3	Le sol, sous-sol et les eaux souterraines	46
2.3.1	Description de la situation existante	46
2.3.1.1	Contexte topographique	46
2.3.1.2	Contexte géologique et hydrogéologiques	46
2.3.1.3	Qualité sanitaire du sol et de l'eau souterraine	47
2.3.2	Évaluation des incidences du projet	47
2.3.2.1	Qualité sanitaire du sol et de l'eau souterraine	47
2.3.2.2	Stabilité des constructions.....	47
2.3.3	Incidences spécifiques du chantier.....	47
2.4	Gestion des eaux.....	48
2.4.1	Description de la situation existante	48
2.4.1.1	Contexte hydrologique.....	48
2.4.1.2	Description du site existant en matière de gestion des eaux	49
2.4.2	Évaluation des incidences du projet	51
2.4.2.1	Taux d'imperméabilisation	51
2.4.2.2	Estimation des consommations et rejets d'eau usées	51
2.4.2.3	Système de gestion des eaux pluviales	52
2.4.3	Incidences spécifiques du chantier.....	54
2.5	Faune et la flore.....	55
2.5.1	Description de la situation existante	55
2.5.2	Évaluation des incidences du projet	56
2.5.3	Incidences spécifiques du chantier.....	57
2.6	Être humain	57
2.6.1	Description de la situation existante	57
2.6.2	Évaluation des incidences du projet	57
2.6.3	Incidences spécifiques du chantier.....	58
2.7	Microclimat.....	58
2.7.1	Préambule	58
2.7.2	Méthodologie utilisée pour l'analyse de l'ensoleillement.....	58
2.7.3	Description de la situation existante	61
2.7.3.1	Solstice d'hiver (21 décembre)	61
2.7.3.2	Solstice d'été (21 juin)	62
2.7.3.3	Equinoxe (21 septembre)	62
2.7.4	Évaluation des incidences du projet	63
2.7.4.1	Effets du projet au solstice d'hiver (21 décembre)	63

2.7.4.2	Effets du projet au solstice d'été (21 juin).....	63
2.7.4.3	Effets du projet à l'équinoxe (21 septembre).....	64
2.7.4.4	Synthèse des impacts en matière d'ensoleillement	65
2.7.5	Incidences spécifiques du chantier.....	65
2.8	Gestion des déchets.....	65
2.8.1	Description de la situation existante	65
2.8.2	Evaluation des incidences du projet.....	66
2.8.3	Incidences spécifiques du chantier.....	66
2.9	Environnement sonore et vibratoire	67
2.9.1	Description de la situation existante	67
2.9.2	Evaluation des incidences du projet.....	68
2.9.3	Incidences spécifiques du chantier.....	68
2.10	Energie	69
2.10.1	Description de la situation existante	69
2.10.2	Evaluation des incidences du projet.....	69
2.10.2.1	Ambitions énergétiques	69
2.10.2.2	Description des installations techniques.....	69
2.10.3	Incidences spécifiques du chantier.....	71
2.11	Qualité de l'air.....	71
2.11.1	Description de la situation existante	71
2.11.1.1	Qualité de l'air aux abords du site	71
2.11.1.2	Sources de pollution de l'air en lien avec le site	72
2.11.2	Evaluation des incidences du projet.....	72
2.11.2.1	Installations technique de production de chaleur	72
2.11.2.2	Ventilation hygiénique	72
2.11.2.3	Ventilation du parking couvert.....	72
2.11.2.4	Localisation des prises et des rejets d'air et de fumées	73
2.11.3	Incidences spécifiques du chantier.....	75
2.12	Mobilité	75
2.12.1	Description de la situation existante	75
2.12.1.1	Existence de plans régionaux et communaux particuliers	75
2.12.1.2	Accessibilité générale	75
2.12.1.3	Projet Régional de Mobilité 'Good Move'	76
2.12.1.4	Accessibilité piétonne et PMR	77
2.12.1.5	Accessibilité cyclable	78
2.12.1.6	Accessibilité en transports publics.....	78
2.12.1.7	Les usages partagés de la voiture.....	79
2.12.1.8	La circulation automobile individuelle	79
2.12.1.9	Le stationnement	84
2.12.2	Evaluation des incidences du projet.....	86
2.12.3	Incidences spécifiques du chantier.....	89
2.12.4	Evolution en situation future prévisible	89
2.13	Domaine socio-économique	90
2.13.1	Description de la situation existante	90
2.13.1.1	Contexte socio-économique	90
2.13.1.2	Les fonctions présentes dans le quartier.....	91
2.13.2	Evaluation des incidences du projet.....	92
2.13.3	Incidences spécifiques du chantier.....	92
2.14	Interactions entre les facteurs	92
3.	Résumé non technique	93
	Appendix A Gestion à la parcelle des eaux pluviales	96

Appendix B Réutilisation des eaux pluviales	97
Appendix C Tests d'infiltration	98

Figures

Figure 1	Localisation du site du projet à l'échelle communale (source : cartoweb)	1
Figure 2	Localisation du site du projet à l'échelle locale (source : brugis)	2
Figure 3	Situation cadastrale du site (fond de plan : CadGIS, 2024)	3
Figure 4	Vue du site (source : Orthophotoplan, 2023)	4
Figure 5	Extrait de la carte 1 du PRAS – Situation existante de fait (source : Brugis, 2023)	5
Figure 6	Plan d'implantation du projet (source : Plans PU)	15
Figure 7	Coupe générale Gabarit G1 - 1/200 (source : Plans PU)	15
Figure 8	Coupe générale Gabarit G2 - 1/200 (source : Plans PU)	15
Figure 9	Coupe générale de profile G3 et G4 - 1/200 (source : Plans PU)	16
Figure 10	Accès au projet – bâtiment 1 à droite et bâtiment 2 à gauche (source : Note explicative)	16
Figure 11	Parking souterrain du bâtiment 1 (source : Plans PU)	17
Figure 12	Parking souterrain du bâtiment 2 (source : Plans PU)	18
Figure 13	Locaux vélos du bâtiment 1 – Bloc A à gauche et bloc B à droite	19
Figure 14	Accès au local vélo du bâtiment 2 (source : plans PU)	19
Figure 15	Esquisse 1 du projet – implantation et gabarits	24
Figure 16	Esquisse 1 – accès aux parking et perméabilité au sol	24
Figure 17	Esquisse 2 du projet – implantation et gabarits	25
Figure 18	Esquisse 1 – accès au parking et perméabilité au sol	25
Figure 19	Extrait du résumé non technique du RIE sur le PPAS 'Quartier des Trèfles'	29
Figure 20	Armature spatiale et vision pour Bruxelles (carte 1 du PRDD)	33
Figure 21	Maillage vert et bleu (carte 3 du PRDD)	33
Figure 22	Développement économique (carte 5 du PRDD)	34
Figure 23	Réseaux structurants de mobilité (carte 6 du PRDD)	34
Figure 24	Réseau cyclable (carte 7 du PRDD)	35
Figure 25	Carte du PCD d'Anderlecht pour la zone 'Neerpede-Vogelzang' (source : PCD d'Anderlecht)	36
Figure 26	Vue aérienne du site et de ses environs (source : Brugis, orthophoplan 2023)	37
Figure 27	Façade avant du bâtiment 1 (source : Plans PU)	41
Figure 28	Façade arrière du bâtiment 1 (source : Plans PU)	41
Figure 29	Façade latérale droite et gauche du bâtiment 1 (source : Plans PU)	42
Figure 30	Façade avant du bâtiment 2 (source : Plans PU)	42
Figure 31	Façade arrière du bâtiment 2 (source : Plans PU)	43
Figure 32	Façade latérale droite du bâtiment 2 (source : Plans PU)	43
Figure 33	Façade latérale gauche du bâtiment 2 (source : Plans PU)	44
Figure 34	Vue axonométrique 1 (source : Plans PU)	44
Figure 35	Vue axonométrique 2 (source : Plans PU)	45
Figure 36	Vue axonométrique 3 (source : Plans PU)	45
Figure 37	Vue axonométrique 4 (source : Plans PU)	45
Figure 38	Logs de forage réalisés sur le site du projet (source : Altaïs, 2025)	47
Figure 39	Zone d'aléa d'inondation et cours d'eau voûté à proximité du projet (source : cartoweb et données Bruxelles-Environnement)	49
Figure 40	Déroulement de l'essai	50
Figure 41	Localisation des trois tests d'infiltration réalisés sur site	50
Figure 42	Taux d'imperméabilisation du site du projet (source: Plans PU)	51
Figure 43	Gestion des eaux pluviales à la parcelle (source : dossier PU)	53
Figure 44	Surface considérée pour la récupération des eaux pluviales (source : dossier PU)	53
Figure 45	Synthèse des systèmes de gestion des eaux pluviales du projet (source : dossier PU)	54
Figure 46	Accessibilité des services de secours (source : Plans PU)	58
Figure 47	Mouvement apparent du soleil en été applicable dans l'hémisphère Nord (source : edumedia-sciences.com)	59
Figure 48	Mouvement apparent du soleil en hiver applicable dans l'hémisphère Nord (source : edumedia-sciences.com)	59

Figure 49	Hauteur, Azimut & Diagramme solaire cylindrique pour Uccle en temps universel (https://energieplus-lesite.be/theories/climat8/ensoleillement-d8/ , 2020).....	60
Figure 50	Quadrilatère solsticial	60
Figure 51	Situation existante aux heures étudiés durant le solstice d'hiver	61
Figure 52	Situation existante aux heures étudiés durant le solstice d'été.....	62
Figure 53	Situation existante aux heures étudiés durant l'équinoxe de septembre	62
Figure 54	Situation projetée aux heures étudiés durant le solstice d'hiver	63
Figure 55	Situation projetée aux heures étudiés durant le solstice d'été	64
Figure 56	Situation projetée aux heures étudiés durant l'équinoxe de septembre	64
Figure 57	Localisation des poubelles enterrées (extrait du permis voirie)	66
Figure 58	Carte de bruit multiexposition LDEN (source : Bruxelles-Environnement).....	68
Figure 59	Localisation des panneaux solaires et pompe à chaleur en toiture du bâtiment 1 (source : Plans PU)	70
Figure 60	Localisation des panneaux solaires et pompe à chaleur en toiture du bâtiment 2 (source : Plans PU)	70
Figure 61	Échelle de l'indice BelAQI, classification et échelles de concentration correspondantes des concentrations moyennes journalières de PM10 et de PM2.5 et des concentrations maximales journalières sur une heure d'O3 et de NO2. – source : Irceline.....	72
Figure 62	Air neuf et extraction dans le parking du bâtiment 1 (source : Annoté par AECOM sur base plans PU)	73
Figure 63	Air neuf et extraction dans le parking du bâtiment 2 (source : Annoté par AECOM sur base plans PU)	73
Figure 64	Plan de toiture du bâtiment 1 – étage +4 – rejet air vicié parking en rouge (source : Plans PU)	74
Figure 65	Plan de toiture du bâtiment 1 – étage 3 (source : Plans PU)	74
Figure 66	Plan de toiture du bâtiment 2 – rejet air vicié parking en rouge (source : Plans PU)	75
Figure 67	Principales infrastructures en matière de transport autour du site (source : mobigis)	76
Figure 68	Spécialisation multimodale des voiries pour les vélos et les piétons (source : mobigis v.15/07/2021) 77	
Figure 69	Spécialisation multimodale des voiries pour les voitures/poids lourds et les transports en commun (TC) (source : mobigis v.15/07/2021)	77
Figure 70	Extrait du plan de réseau de la STIB (source : STIB, 2021)	78
Figure 71	Accessibilité du site en voiture à l'échelle locale (Fond de plan : Orthophotplan 2023).....	80
Figure 72	Charge de trafic en HPM le jeudi 17 octobre 2024 au carrefour Mons/Trèfles (source : AECOM, 2024)	83
Figure 73	Charge de trafic en HPM le jeudi 17 octobre 2024 au carrefour Lennik/Trèfles (source : AECOM, 2024)	83
Figure 74	Taux d'occupation du stationnement (05-07h) dans un rayon de 250 mètres autour du projet (source : données parking.brussels)	85
Figure 75	Taux d'occupation du stationnement (10-12h) dans un rayon de 250 mètres autour du projet (source : données parking.brussels)	85
Figure 76	Répartition horaire moyenne des déplacements en lien avec les logements un jour ouvrable moyen (Beldam, 2012).....	87
Figure 77	Parts modales des déplacements selon modèle MUSTI	87

Tableaux

Tableau 1	Comparatif des chiffres-clés entre la situation existante et la situation projetée (source : Annexe 1 du PU)	7
Tableau 2	Répartition des logements par bâtiment	17
Tableau 3	Tableau récapitulatif des données géologiques et hydrogéologiques (source : BrugeoTool).....	46
Tableau 4	Estimation des besoins d'eau en situation projetée (AECOM, 2024)	51
Tableau 5	Type d'ambiance sonore (Extrait de l'Atlas du bruit en Région de Bruxelles-Capitale)	67
Tableau 6	Motorisation des ménages en 2019 (source : IBSA)	88
Tableau 7	Comparatif des chiffres-clés entre la situation existante et la situation projetée (source : Annexe 1 du PU)	94

1. Description du projet et de ses objectifs

1.1 Contexte du projet

1.1.1 Localisation du projet

Le site du projet est localisé sur le territoire communal d'Anderlecht au sein du Quartier Trèfles, proche du ring R0 et de la chaussée de Mons (N6). Il s'implante au niveau du numéro 62B de la rue des Trèfles.

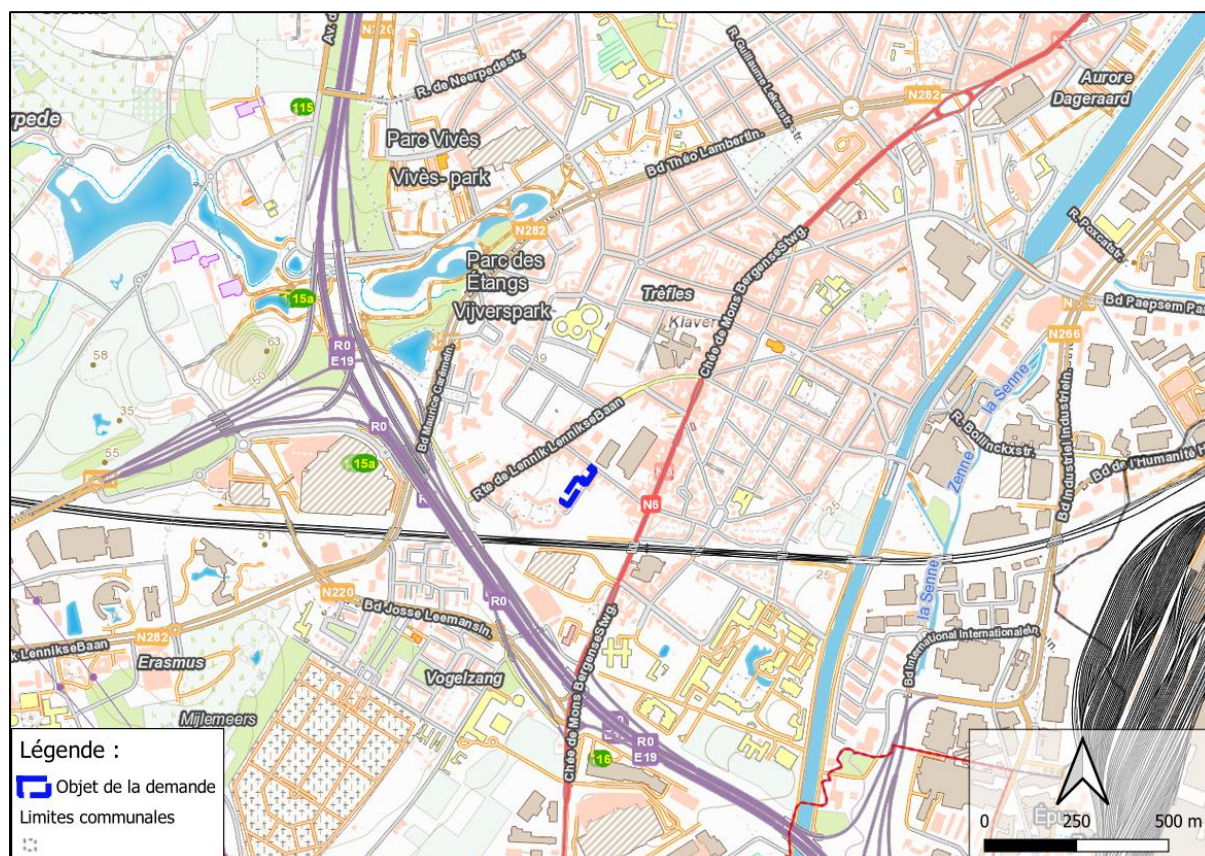


Figure 1 Localisation du site du projet à l'échelle communale (source : cartoweb)

A l'échelle locale, l'îlot du projet est délimité par :

- la rue des Trèfles, au nord ;
- la route de Lennik, à l'ouest ;
- la chaussée de Mons, à l'est;
- le chemin de fer, au sud.

Cet îlot, relativement peu urbanisé et/ou en cours d'urbanisation, est également occupé par des espaces perméables de type jardins. Le chemin de fer, au sud, avec la présence d'une gare locale.

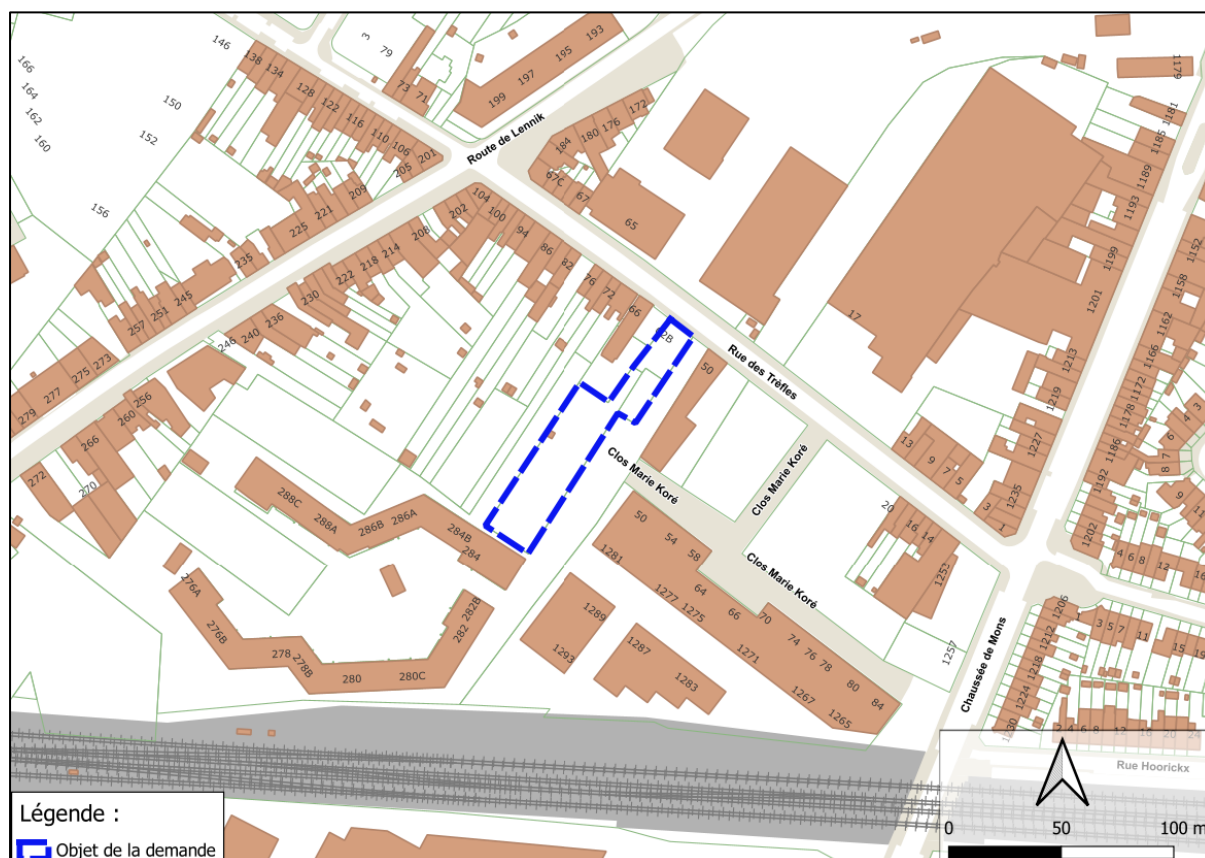


Figure 2 Localisation du site du projet à l'échelle locale (source :brugis)

1.1.2 Situation cadastrale

Les parcelles correspondantes au périmètre du projet sont localisées sur la figure ci-après. Il s'agit des parcelles cadastrales suivantes :

- E239r d'une contenance de 338 m² ;
- E239v d'une contenance de 225 m² ;
- E239s d'une contenance de 1786 m².

Le périmètre du projet s'étend sur une superficie de 2349 m².

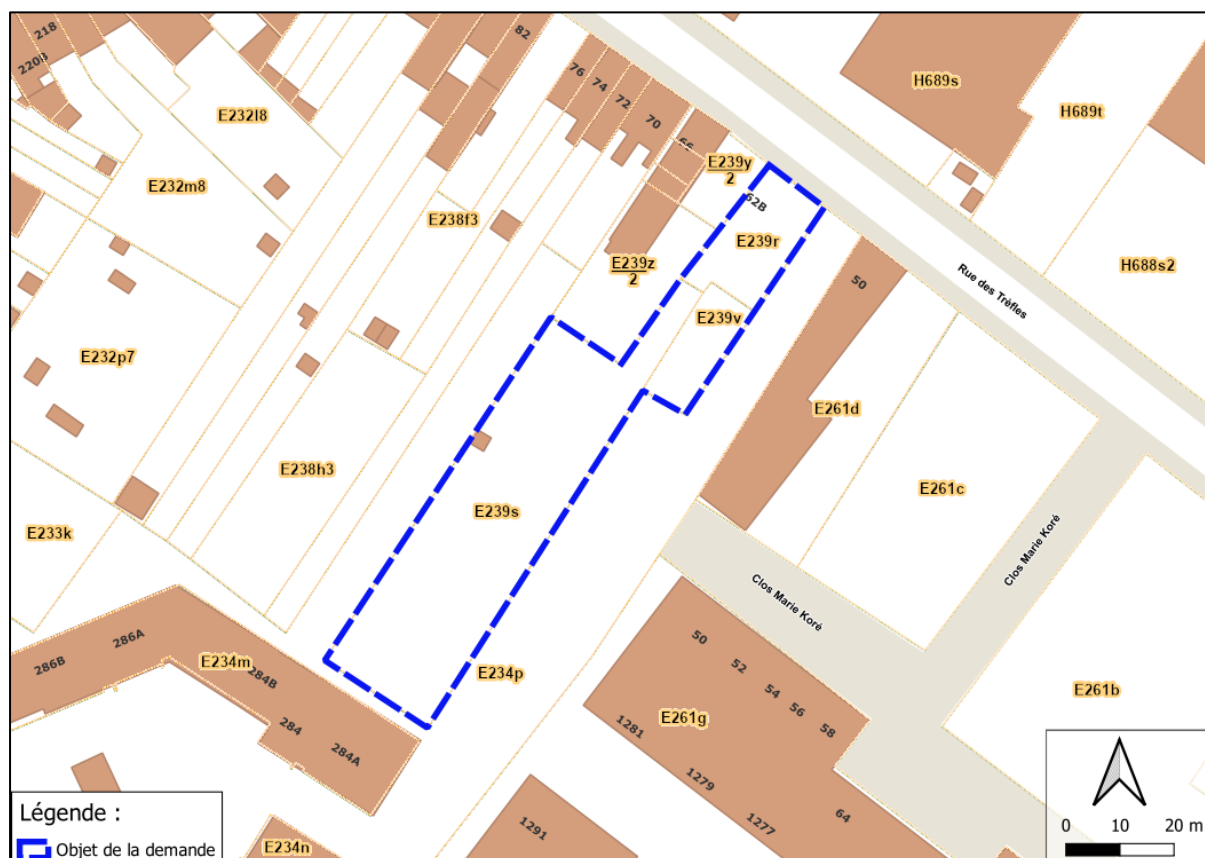


Figure 3 Situation cadastrale du site (fond de plan : CadGIS, 2024)

1.2 Contexte du rapport d'incidences

1.2.1 Justification du présent rapport

Le présent rapport d'incidences s'inscrit dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme portant sur la construction d'un immeuble mixte logement-commerce et de son parking accessoire en sous-sol.

Le présent rapport d'incidences est requis dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme en vertu de l'article 175/15 et des rubriques n°26 et n° 32 de l'annexe B du CoBAT, car le projet prévoit respectivement la création d'un parking couvert comportant plus de 25 emplacements couverts pour véhicules à moteurs et la réalisation de plus de 2500 m² de superficie de plancher de logements.

En termes de procédure, précisons que la demande de permis d'urbanisme est instruite par le fonctionnaire délégué.

1.2.2 Auteur du présent rapport

Le présent rapport d'incidences a été rédigé par le bureau AECOM Belgium S.A. Le principal rédacteur est Jean-Yves Grandjean, bioingénieur de formation et ayant plus de 7 ans d'expériences dans le domaine des évaluations des incidences sur l'environnement et des permis d'environnement en Région de Bruxelles-Capitale. La liste de référence est disponible sur simple demande.

1.3 Description de la situation existante

1.3.1 Occupation actuelle du site

Le terrain, objet de la demande, présente une surface plane, est actuellement inoccupé et laissé à l'abandon depuis plusieurs années. Aucun bâtiment n'est présent sur le site et le sol est entièrement perméable (gravier, végétation). Notons la présence d'un Saule pleureur au milieu du terrain.

Le périmètre du site est bordé :

- Au nord, par la rue des Trèfles ;
- A l'ouest, par des habitations et ses jardins ainsi que d'un potager collectif ;
- A l'est, par un parking privatif appartenant aux logements sociaux situés au sud du site ainsi qu'au-delà par les projets Novacity I et II dont une partie est en cours de construction ;
- Au sud, par un complexe d'appartements de type logement sociaux.

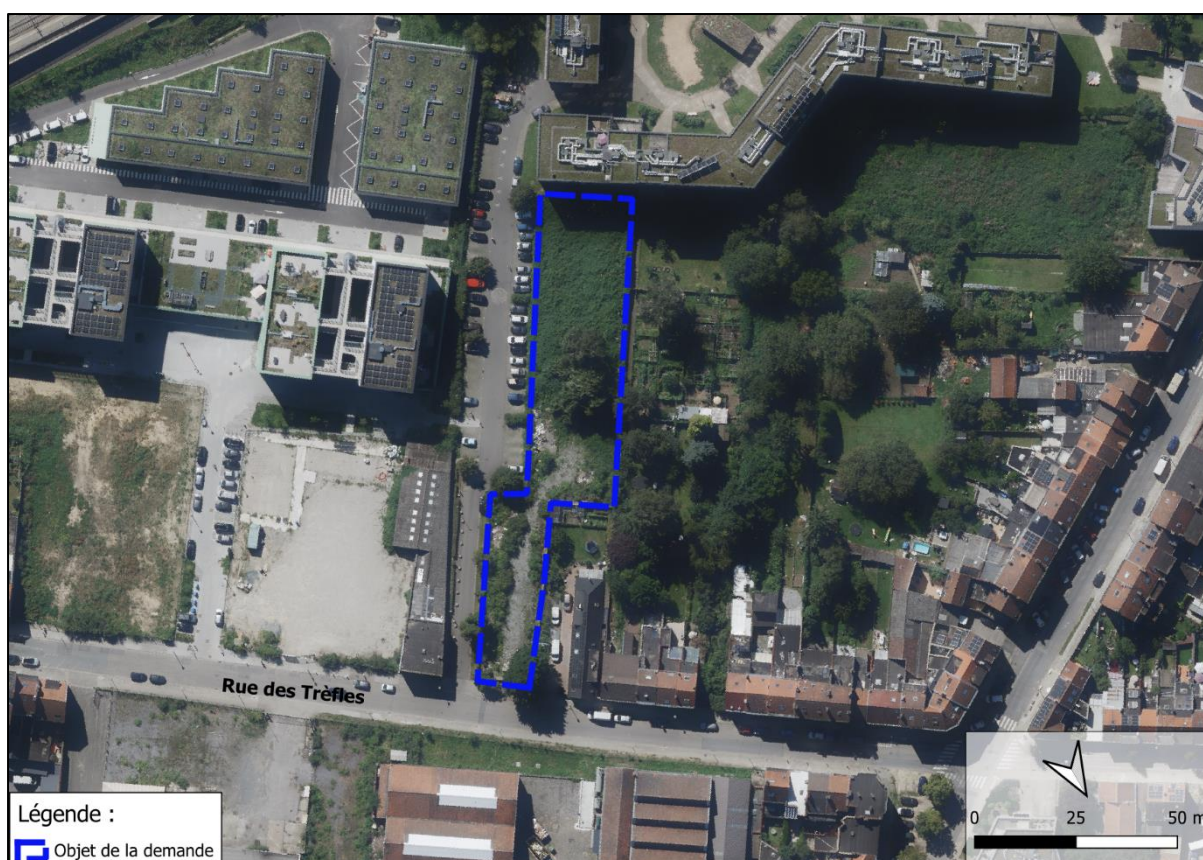


Figure 4 Vue du site (source : Orthophotoplan, 2023)

1.3.2 Situation administrative

1.3.2.1 Plan Régional d'Affectation du Sol – PRAS

Le Plan Régional d'Affectation du SOL (PRAS) adopté en 2001 et ses modifications ultérieures fixent les affectations au sein du territoire bruxellois.

Selon la carte du PRAS, le site du projet est inclus entièrement dans une zone de forte mixité.

1.3.2.2 Plan Particulier d'Aménagement du Sol – PPAS

Le Plan Particulier d'Aménagement du Sol (PPAS) est un outil de complément du PRAS décrivant l'organisation d'une aire géographique réduite. Le site du projet se situe dans l'emprise du PPAS n°20 « Abords du Ring » en vigueur et arrêté en 1956. Ce PPAS concerne un arrêté d'expropriation pour la

construction du Ring à l'époque, et ne comprend pas de prescriptions urbanistiques ou autres prescriptions particulières qui pourraient influencer le projet.

1.3.2.3 Permis de lotir

Le site du projet n'est pas situé dans l'emprise d'un permis de lotir.

1.3.3 Historique du site

Sur base des informations récoltés en ligne, un seul permis a été octroyé sur ce site au niveau de la parcelle à rue. Il porte la référence PU/292366, avait pour objet « *Reconstruire un mur* » et a été octroyé en juin 1891.

Le terrain actuel est libre de toute construction et n'a jamais été bâti. Il a été autrefois occupé par les habitations mobiles des gens du voyage, qui ont vendu le terrain au propriétaire actuel.

1.3.4 Installations classées présentes sur le site

Le site n'est pas couvert par un permis d'environnement.

1.3.5 Description du voisinage en situation existante de fait

La description qui suit porte sur les fonctions présentes dans un rayon de 500 m autour du site du projet (cercle rouge sur la figure ci-après). Elle est basée sur la carte du PRAS actuelle. Plusieurs numéros sont utilisés pour distinguer certaines fonctions.

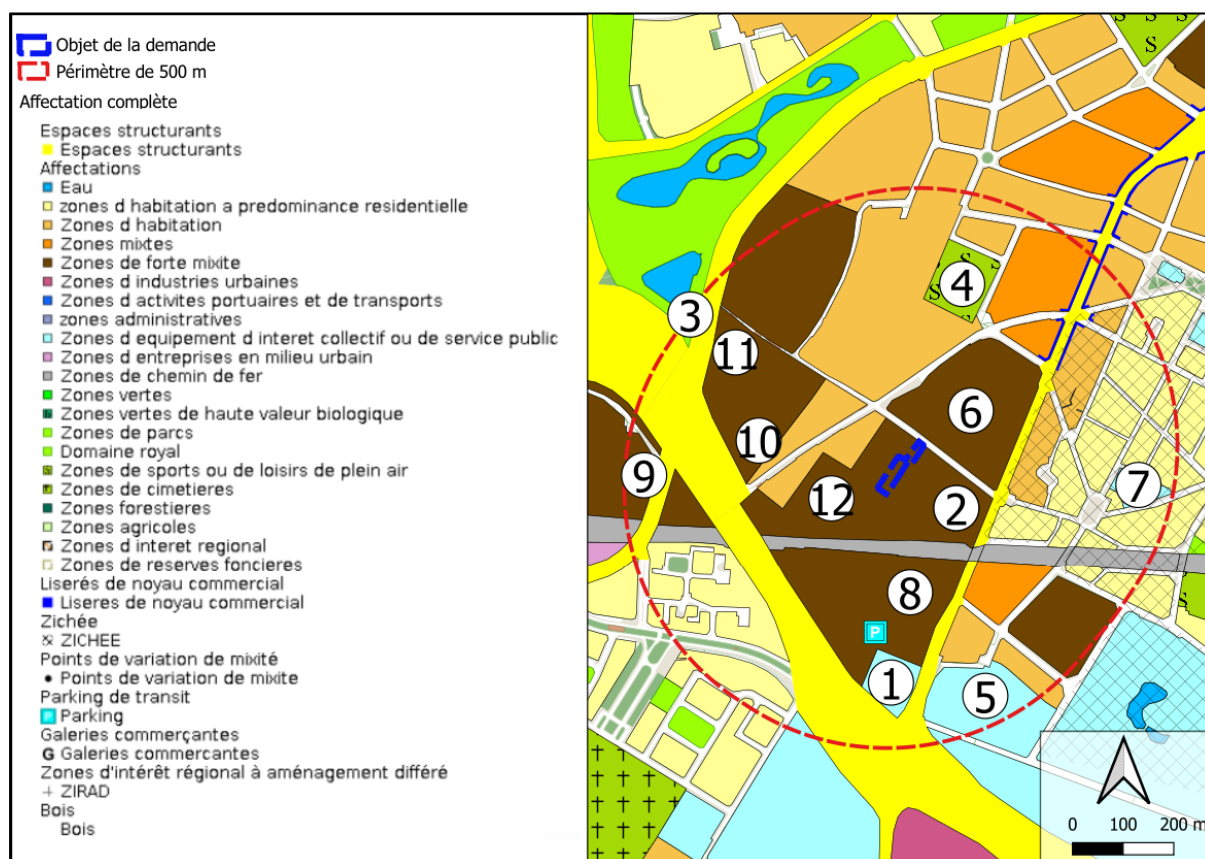


Figure 5 Extrait de la carte 1 du PRAS – Situation existante de fait (source : Brugis, 2023)

Le logement

Outre les logements sociaux du Foyer Anderlechtois situés en intérieur d'îlot (n°12), le logement est localisé principalement à l'est du site sous la forme d'immeubles à appartements et de maisons de ville implantés en îlot fermé avec des grands jardins. La mixité de fonctions y est relativement faible. Les quartiers plus mixtes sont principalement situés au nord et nord-est du site, aux alentours des arrêts de métro 'La Roue' et 'Bizet', où le tissu urbain retrouve une configuration plus traditionnelle et

où le logement est présent sous la forme d'immeubles à appartements. A noter les récents développements du quartier avec une mixité de fonctions de plus en plus présentes de type logement/commerce (n°10) et logement/activités productives (PME)/ équipement (n°2).

Les bureaux

Les fonctions de bureaux sont sous-représentées dans la zone et sont principalement complémentaires des activités industrielles et commerciales. A noter toutefois, la présence de quelques immeubles à bureau au niveau du square Marie-Curie (n°11).

Les équipements d'intérêt collectif et de service public

Plusieurs équipements d'intérêt collectif et de service public sont localisés dans les environs du site visé par le projet. Il s'agit plus spécifiquement :

- de l'institut Meurice (n°5) ;
- de la Police Fédérale (n°1) ;
- de l'école de 'La Roue' (n°7) ;
- La zone de sport et loisir à l'air libre – terrain de football (n°4).

Les activités économiques

Le périmètre de la demande est localisé à proximité d'un axe commercial situé le long de la chaussée de Mons ('liseré de noyau commercial'). Les principales enseignes commerciales proches du périmètre sont en effet implantées le long de cette chaussée, principalement proche de l'arrêt de métro 'La Roue' mais également près de l'entrée du ring R0 (n°8). Plusieurs restaurants s'y trouvent également. A l'ouest du site, à environ 500m se trouve également le shopping 'Cora Anderlecht'. Dans le quartier Trèfles, on retrouve en face du site du projet un dépôt de bus de la société « De Lijn » et une entreprise de construction (n°6). A noter également que la mixité de fonctions est de plus en plus présente dans ce quartier avec l'apparition de petits commerces et équipements de proximité ainsi que d'activités productives.

Les espaces verts

A environ 500 m au nord-ouest du site, se trouve le parc des Etangs, espace vert de 9 hectares accessible au public.

1.4 Description des éléments de la demande

1.4.1 Objet de la demande de permis d'urbanisme

La demande a pour objet la construction neuve d'un double immeuble de logements comportant chacun son propre parking couvert. Il est également prévu une surface commerciale au rez-de-chaussée d'un des deux bâtiments.

Les chiffres clés du projet, issus du formulaire de demande de permis d'urbanisme, sont repris dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 Comparatif des chiffres-clés entre la situation existante et la situation projetée (source : Annexe 1 du PU)

Critère	Situation existante	Situation projetée
Superficie de plancher de tous les niveaux hors-sol	0 m ²	4569,5 m ²
Rapport plancher hors-sol/superficie de terrain	0	1,95
Volume total de la construction hors-sol	0 m ³	14045 m ³
Emprise de la construction	0 m ²	1016 m ²
Taux d'emprise	0	0,43
Superficie imperméable	0 m ²	1172 m ²
Taux d'imperméabilisation	0	0,50
Superficie de toiture verte ou verdurisée/végétalisée	0 m ²	500 m ²
Citerne d'eau de pluie	0 m ³	12,5 m ³ (5 m ³ + 7.5m ³)
Bassin de rétention/Noue d'infiltration		Toiture stockante 38,5 m ³
	0 m ³	Noue infiltration : 24,5 m ³
		Total: 63 m³
Surface commerciale brute	0 m ²	68,3 m ²
Superficie de plancher Logement	0 m ²	4498,9 m ²
Nombre total de logements	0	44
Densité de logements par hectare	0	187,3
Superficie de terrain par logement	0	53,4 m ²

1.4.2 Objet de la demande de permis d'environnement

Le projet fait l'objet d'un permis d'environnement de classe 2 pour le parking couvert comprenant entre 10 et 50 emplacements (rubrique 68-A). Ce permis fera l'objet d'un **dossier distinct et sera déposé en parallèle de la présente demande**. La commune d'Anderlecht sera compétente pour l'analyse de ce dossier.

1.4.3 Permis voirie

En parallèle de la présente demande de permis d'urbanisme, un permis d'urbanisme voirie sera déposé avec pour objet le réaménagement et le changement de statut du parking de la voirie appartenant au Foyer Anderlechtois. Le réaménagement prévoit de conserver les 49 emplacements existants en les répartissant différemment afin de pouvoir créer les accès nécessaires au présent projet. Le statut passera de privé à public. Le projet est conditionné à ce changement de statut puisque les différents accès ont été conçus en prenant en compte ce point.

Voir note explicative et point 1.5.2 (sous point 7) ci-dessous pour plus d'information.

1.5 Description des éléments relatifs au projet

1.5.1 Travaux préalables

Le projet nécessite un nettoyage complet du site ainsi qu'une excavation de façon à aménager le niveau de sous-sol de chacun des deux immeubles. La situation en matière de qualité sanitaire du sol est décrite *en infra* dans le présent rapport. Aucun abattage d'arbre n'est nécessaire.

1.5.2 Philosophie du projet (extrait de la note explicative)

Différentes esquisses ont été élaborées en vue de définir le projet, préalablement dans son affectation.

Développement NOVACITY I et II par CITYDEV

Le projet NOVACITY I est développé

Le projet NOVACITY II en cours de développement, est un projet de densité moyenne, qui se compose déjà d'un programme de logements conventionnés avec une conciergerie de quartier.

La zone autour du site est reconnue comme moins dense, mais paradoxalement une des plus accessible.

Le projet « Marco Polo » lancé par Citydev, souligne le potentiel intéressant du point de vue spatial afin de répondre à la croissance démographique de la ville, mais aussi d'un point de vue fonctionnel.

PPAS « Quartier des Trèfles »

Le développement futur juste de l'autre côté de la voirie, donc dans un environnement immédiat, propose une affectation de logements, d'équipement d'intérêt collectif, d'activité productive, d'établissements hôteliers, de bureaux et de commerces, selon les surfaces maximales respectives qui y sont décrites. Plus au Nord-Ouest le développement du Quartier dans ce même PPAS proposera des logements initiés par le Fond du Logement, nouveau propriétaire de grandes parcelles route de Lennik, rue des Trèfles dans la prolongation, et rue Delwart.

Il semble que les parcelles EGTA ne fassent plus l'objet d'un probable réaménagement selon le PPAS « Quartier des Trèfles ».

Les logements sociaux gérés par le Foyer Anderlechtois sa (FA)

Ces derniers sont construits et occupés. Ils ont accessibles par la rue des Trèfles et la route de Lennik.

La localisation immédiate de ces deux projets sur les parcelles voisines à celles de la demande, ainsi que la présence des logements sociaux du FA à l'arrière de l'îlot contre le chemin de fer, ont conduit naturellement le dossier vers une affectation de logements, non conventionnés.

Cette mixité touchera un plus large éventail d'acheteurs, répondant au souhait de la Commune de voir s'établir sur son territoire des logements pour des nouveaux ménages à revenus moyens, voire un peu plus élevés, mais toujours en adéquation avec le caractère général de ce quartier et de ses habitants.

Le voisinage complet des parcelles a donc été largement pris en compte et examiné par les demandeurs.



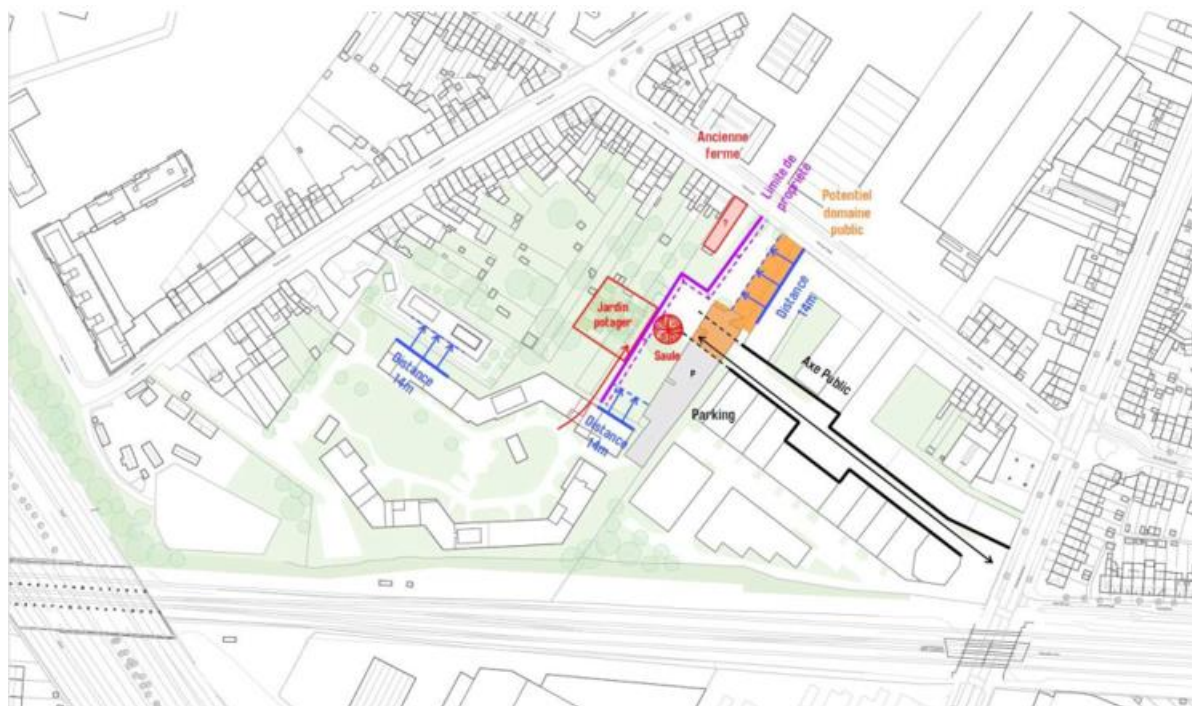
Intégration des projets voisins de développement :

- 1- Les logements sociaux gérés par le Foyer Anderlechtois sa (FA)
- 2- Développement « Novacity I » par Citydev
- 3- Développement « Novacity II » par Citydev
- 4- PPAS « Quartier des Trèfles »

L'étude urbanistique réalisée par le bureau d'études MSA, a permis de déterminer les différentes options envisageables pour implanter le projet dans son contexte environnant.

Nous reprenons ci-après les différents enjeux auxquels nous avons tenté de répondre.

Contraintes du site

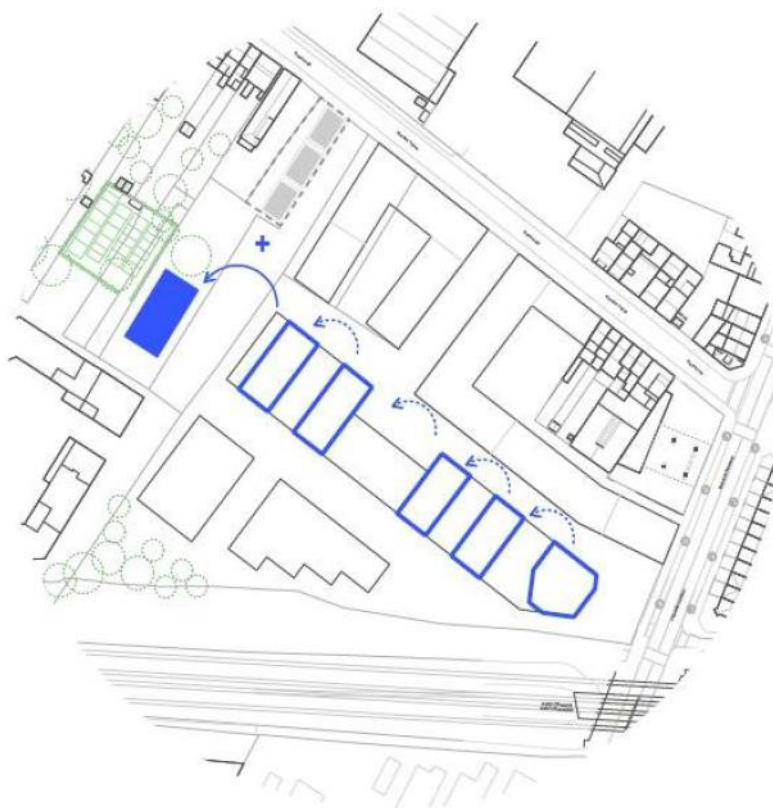




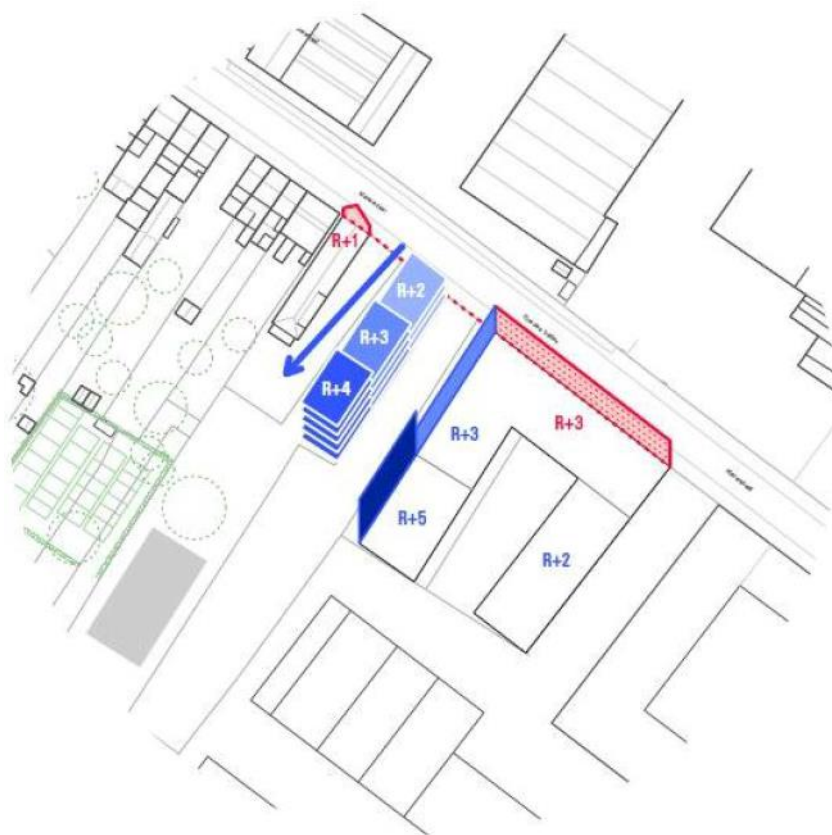
Intentions

Différentes esquisses d'intentions ont été élaborées en vue d'inscrire l'implantation urbanistique du projet dans son environnement immédiat.

1. S'inscrire dans la suite logique des gabarits du projet Nova City



2. Progression de la volumétrie qui respecte le contexte existant et projeté



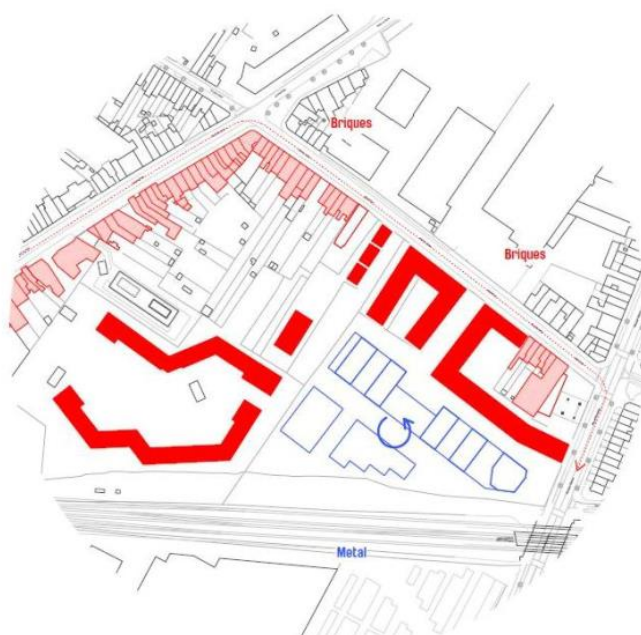
3. Espace non bâti qui permet de maintenir les vues sur l'intérieur d'Ilot Vert



4. Des passages et des couloirs visuels cadrés qui mettent en valeur les aménagements et usages existants



5. Compléter les matérialités de briques existantes dans le contexte



6. Compléter le réseau d'espace public en lien avec les projets alentours



7. Proposer un nouvel aménagement de voirie en préservant le même nombre de stationnements extérieur

Cette proposition d'aménagement de voirie fera l'objet d'un permis d'urbanisme voirie qui sera déposé en parallèle par le demandeur. »



1.5.3 Objectifs du projet

La note explicative du projet est jointe à la demande de permis d'urbanisme. Celle-ci énonce les principaux objectifs poursuivis par le projet et les choix architecturaux et urbanistiques posées par l'auteur du projet. Un extrait est repris ci-après :

« La composition architecturale du projet a été pensée en perspective d'une homogénéité à trouver sur les deux bâtiments envisagés.

Cette intention se traduit par :

- Une gradation progressive des gabarits : R+3 au niveau de la rue des Trèfles, R+4 au niveau intermédiaire, R+4+Penthouse à côté des Logements du Foyer Anderlechtois.*
- Une volumétrie simple avec un jeu de terrasses rentrantes ;*
- L'utilisation d'un même parement en brique de teinte rouge pour tous les niveaux*
- L'aménagement d'un espace vert qualitatif entre les 2 immeubles de logements, avec préservation du saule présent sur la parcelle, l'aménagement d'une pelouse, d'un cheminement piéton et des plantations d'arbustes et de haies permettant une continuité avec les jardins et potagers situés en intérieur de l'îlot et une ouverture visuelle.*

Le principe volumétrique adopté pour ce projet se base sur la lecture urbaine de la construction : la lecture d'un bâtiment ne se fait jamais de face sur tout son développement ni de haut mais le plus souvent au niveau du piéton. C'est donc à ce niveau que les perceptions essentielles doivent être mises en place pour une lecture optimale de l'édifice. Le piéton appréhende le bâtiment de façon séquentielle, il y découvre le rythme vertical et horizontal, il y lit l'appartenance d'un « morceau » à l'ensemble, cohérent. C'est ainsi que la volumétrie a été mise en place dans la composition. »

Au niveau des matériaux de façades, le choix s'est porté sur les éléments suivants :

- Les parements seront réalisés en briques de terre cuite de teinte rouge et rouge/brun.*
- Les châssis seront en aluminium thermolaqué de teinte anthracite.*
- Les seuils et couvre-murs seront en aluminium laqué de teinte anthracite (identique au menuiserie extérieure)*
- Les seuils des portes et porte fenêtre seront en pierre naturelle.*
- Les garde-corps seront en acier laqué de teinte anthracite (identique au menuiserie extérieure)*
- Les terrasses seront en béton préfabriqué de teinte beige clair*
- Les descentes d'eau pluviales seront en zinc.*
- Les grilles de ventilation en façades seront en aluminium laqué teinte identique au châssis*
- Les toitures plates supérieures seront végétalisées et stockantes.*
- Les terrasses situées sur une toiture plate seront en dalle sur plots »*

Il s'agit de la construction neuve d'un double immeuble de logements assorti d'un rez-de-chaussée pourvu d'une zone limitée de commerce à front de voirie. Chacun des immeubles sera pourvu d'un parking couvert sur un seul niveau de sous-sol avec son propre accès. Finalement, les espaces autour des bâtiments seront développés au moyen d'aménagements paysagers dont notamment le cœur du projet sera prévu comme un jardin collectif accessible aux habitants du projet.

Voir Note explicative jointe à la demande de permis d'urbanisme

1.5.4 Implantation et gabarits du projet

Le plan d'implantation et les gabarits du projet sont visibles sur les figures ci-après. Pour rappel, le projet prévoit la construction de deux immeubles dont l'un s'implante en limite de propriété, sur l'alignement existant des constructions de la Rue des Trèfles avec un gabarit montant vers l'intérieur d'ilot allant de R+2 à R+4. Le dernier étage est en retrait.

Le second bâtiment est implanté en recul de la rue des Trèfles, proche des bâtiments du Foyer Anderlechtois avec un gabarit de R+4+étage en retrait. En outre, les gabarits sont de R+2, R+3, R+4 et R+5 localement (penthouse) et les 2 bâtiments s'implantent en limite de propriété sur l'alignement de la voirie publique, vu son statut à modifier. Les toitures sont plates.

Les bâtiments ont une profondeur variable de 10m80 à 18 mètres maximum avec des décrochements prévus pour des terrasses non débordantes, à l'exception d'une façade latérale du bâtiment arrière.

Le projet se décompose en 3 unités de logements, avec leur accès autonome et zone de distribution interne (cages d'escalier et ascenseur).

Des jardins privatifs sont prévus ainsi qu'un jardin collectif au centre du projet avec le maintien du Saule Pleureur existant.

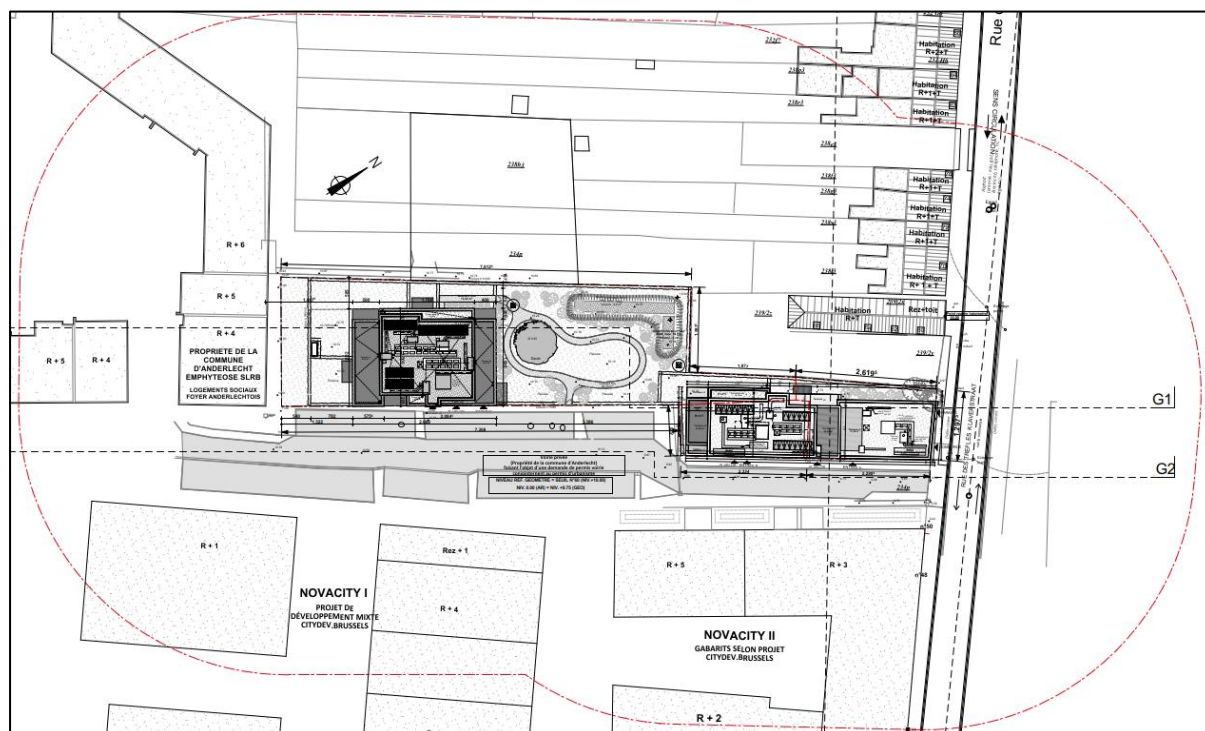


Figure 6 Plan d'implantation du projet (source : Plans PU)



Figure 7 Coupe générale Gabarit G1 - 1/200 (source : Plans PU)

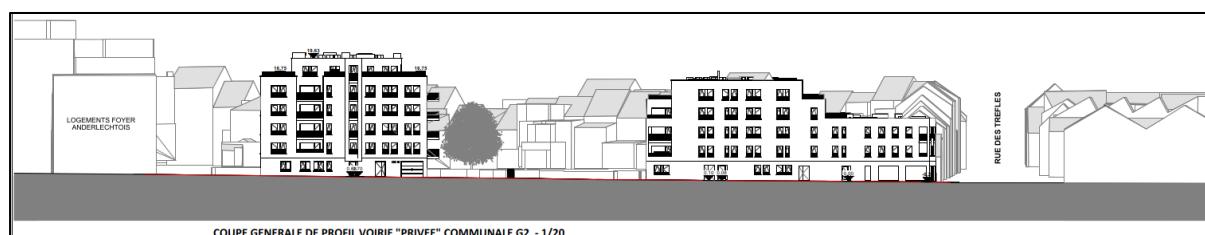


Figure 8 Coupe générale Gabarit G2 - 1/200 (source : Plans PU)

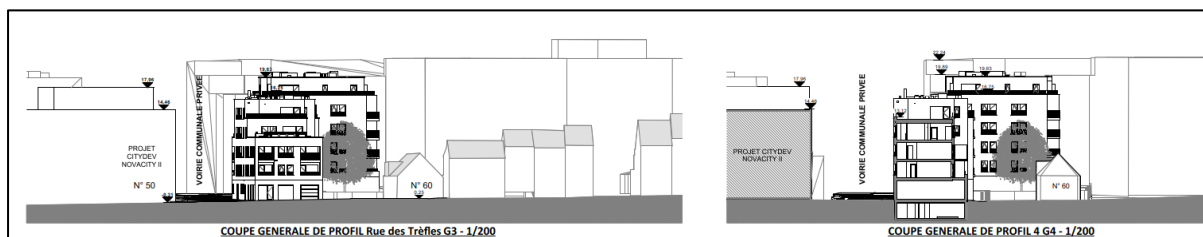


Figure 9 Coupe générale de profile G3 et G4 - 1/200 (source : Plans PU)

1.5.5 Accès au projet

Les différents accès au projet sont repris sur la figure ci-dessous.

Le bâtiment 1 est subdivisé en deux blocs reprenant chacun ses propres accès piétons et accès au local vélos. Ces accès sont accessibles depuis la voirie du Foyer Anderlechtois. L'accès au commerce se fait directement depuis la rue des Trèfles. Le parking souterrain est commun aux deux blocs du bâtiment 1. L'entrée carrossable vers le sous-sol de l'immeuble avant, situé sur la rue des Trèfles, se fait au départ de la rue des Trèfles, à l'extrémité du bâtiment à front de rue.

L'entrée carrossable vers le sous-sol du bâtiment 2 se fait au départ de la voirie donnant accès aux immeubles de logements du Foyer Anderlechtois.

Les deux parkings sont conçus avec entrée-sortie unique et feux de signalisation.

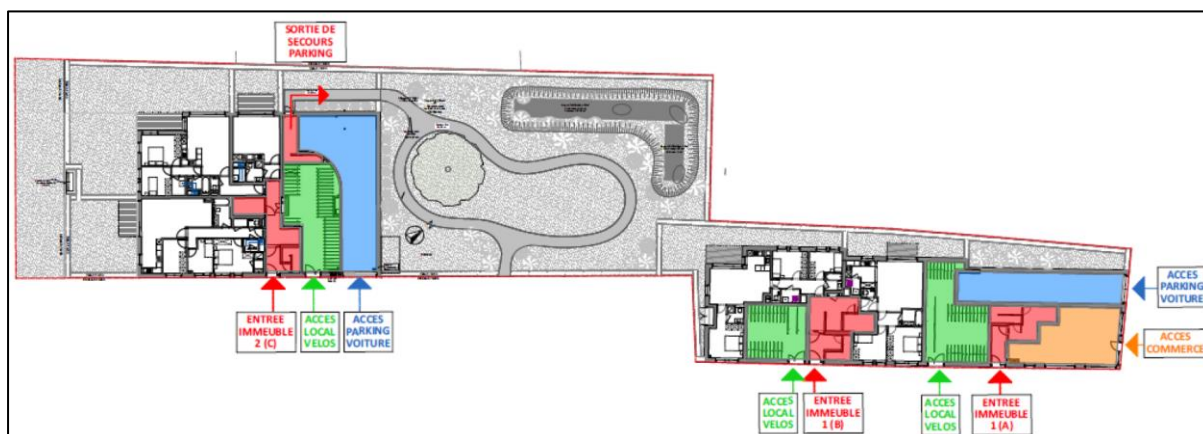


Figure 10 Accès au projet – bâtiment 1 à droite et bâtiment 2 à gauche (source : Note explicative)

1.5.6 Les fonctions du projet

1.5.6.1 La fonction principale de logements

Le projet prévoit 44 unités de logements réparties dans les deux bâtiments avec diverses typologies de chambres. La superficie de plancher associé à cette fonction est de 4498,9m².

Le tableau suivant reprend la répartition des unités de logements au sein des bâtiments du projet.

Tableau 2 Répartition des logements par bâtiment

Type de logement	Bâtiment 1		Bâtiment 2	Nombre de logements	Répartition
	Bloc A	Bloc B			
Studio	2	0	5	7	16%
1 chambre	2	0	0	2	4%
2 chambres	2	10	13	25	57%
3 chambres	0	3	7	10	23%
Sous-total	6	13	/	/	/
Total	19	25	44	100%	

1.5.6.2 La fonction secondaire de commerce

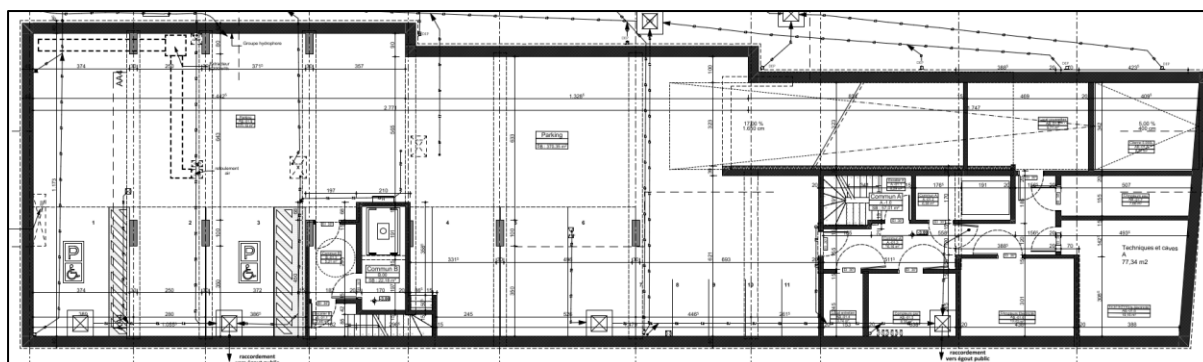
Le projet prévoit l'intégration d'une surface commerciale de superficie brute de vente de 68,3 m². Le commerce est situé au rez-de-chaussée du bâtiment 1 situé à front de rue. Le commerce est accessible depuis la rue des Trèfles.

1.5.6.3 La fonction accessoire de parkingVéhicules à moteur

Le projet prévoit un parking souterrain sur un niveau de sous-sol par bâtiment d'une capacité totale de 28 emplacements. La répartition des emplacements par bâtiment est la suivante :

- Bâtiment 1 : 11 emplacements dont 5 motos et 2 PMR ;
- Bâtiment 2 : 17 emplacements dont 2 PMR.

Les plans de chacun des deux parkings sont visibles ci-dessous. Les accès des parkings sont repris au point 1.5.5.

**Figure 11 Parking souterrain du bâtiment 1 (source : Plans PU)**

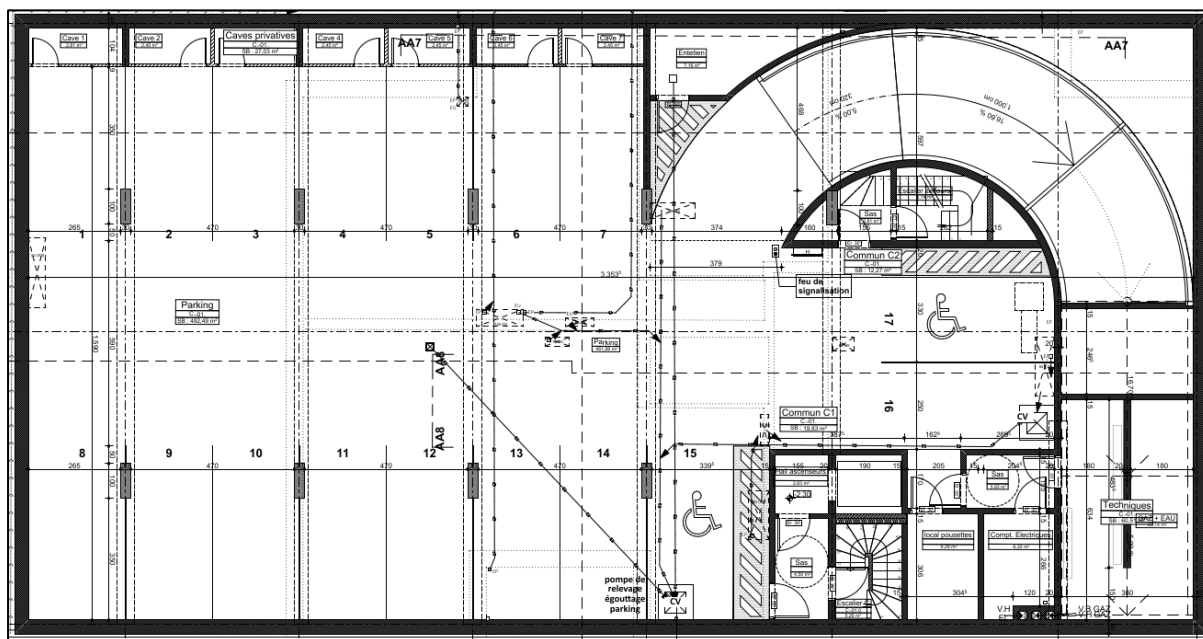


Figure 12 Parking souterrain du bâtiment 2 (source : Plans PU)

Vélos

Concernant le stationnement vélos, plusieurs locaux vélos d'une capacité totale de 94 vélos sont prévus et répartis comme suit :

- Bâtiment 1 au RDC :
 - Bloc A : 33 emplacements dont 2 pour vélos cargos. La surface du local est de 68,05 m².
 - Bloc B : 22 emplacements vélos dont 2 pour vélos cargos. La surface du local est de 43,99 m²
- Bâtiment 2 au RDC : 39 emplacements vélos. La surface du local est de 65,78 m².

La sécurisation prévue est de type râtelier.

Les accès aux locaux vélos sont repris au point 1.5.5.

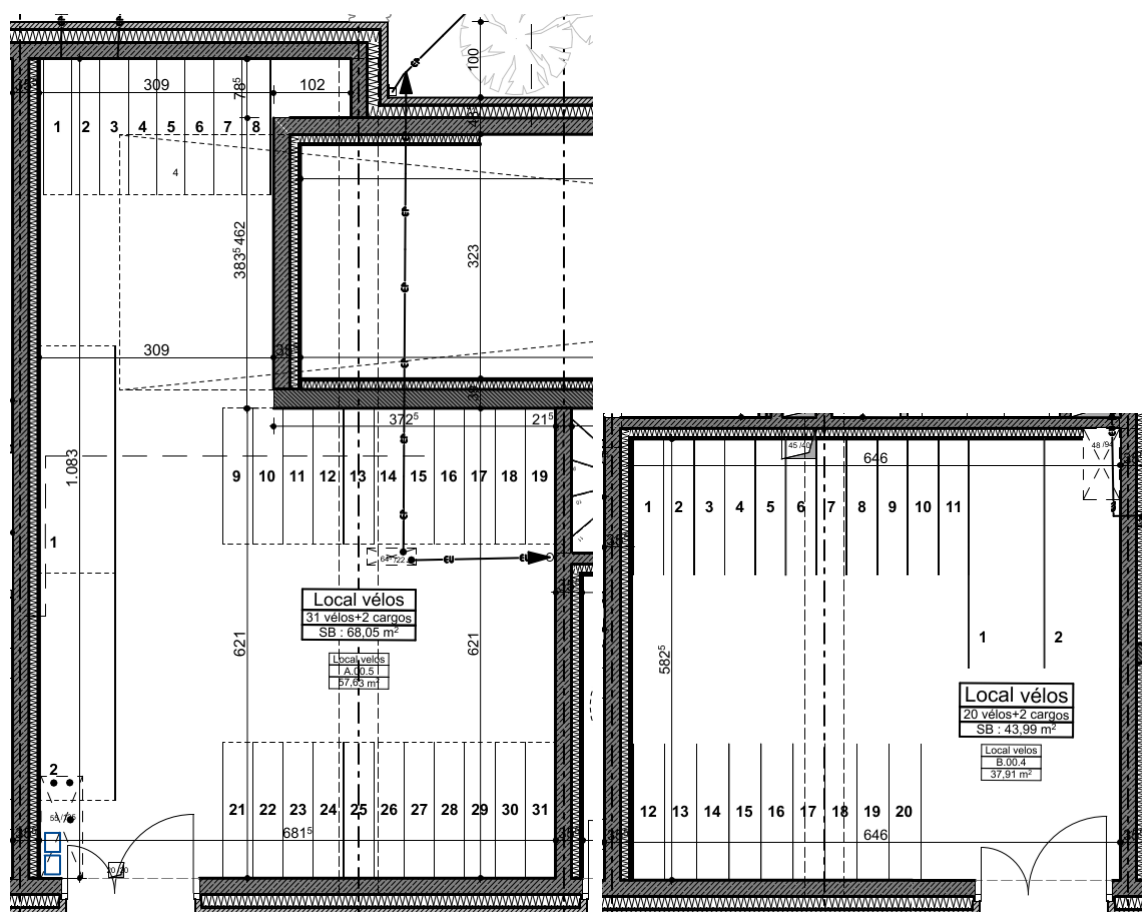


Figure 13 **Locaux vélos du bâtiment 1 – Bloc A à gauche et bloc B à droite**

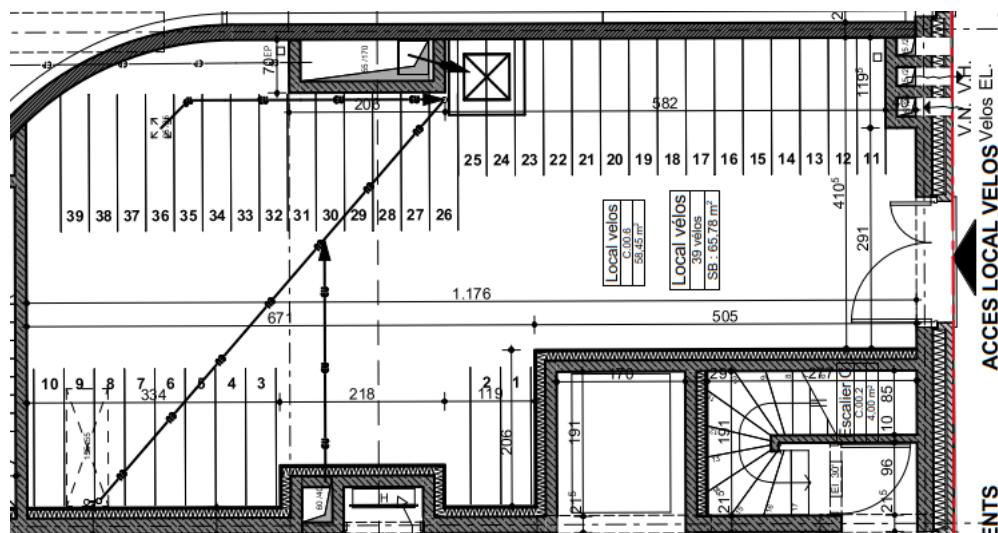


Figure 14 **Accès au local vélo du bâtiment 2 (source : plans PU)**

1.5.7 Locaux techniques et accessoires

Les locaux de service sont concentrés au sous-sol de chacun des deux bâtiments :

- Locaux pour l'entretien des communs ;
- Local poussettes ;
- 7 caves (uniquement bâtiment 2) ;

- Les locaux de compteurs d'eau, de gaz naturel et d'électricité ;
- Une citerne de 5 m³ (bâtiment 1) et 5 m³ (bâtiment 2) située chacune en dehors mais à proximité du bâtiment dont l'eau est récoltée;

1.5.8 Description générale des installations techniques

1.5.8.1 Alimentation et gestion électrique

L'alimentation électrique du site est réalisée via le réseau basse tension présent dans la rue des Trèfles.

Chaque appartement dispose de ses propres compteurs d'électricité, de gaz et d'eau froide. Les compteurs seront installés dans des locaux techniques en sous-sols.

Chaque parking est conçu avec les installations électriques suffisantes afin de permettre l'installation future de borne de recharge pour les logements à leur demande et selon leurs besoins.

Concernant l'éclairage, tous les appareils (communs, jardins, terrasses) seront équipés de LED et contrôlés par détecteur de présence, afin de limiter au strict nécessaire les consommations.

Le projet est étudié de manière à répondre aux exigences de la norme PEB en vigueur.

1.5.8.2 Chauffage et climatisation

Production de chaleur

1. Logements

La production de chaleur est réalisée par une installation de pompes à chaleur air-eau individuelles. Les PAC air-eau fonctionnent à l'électricité. Elles puisent la chaleur de l'air extérieur pour l'amener à l'intérieur de l'habitation via le circuit d'eau du chauffage individuel.

Le système s'avère donc intéressant puisqu'il permet de valoriser une énergie gratuite et locale, décarbonée tout en offrant un confort intérieur via une installation classique de type radiateurs.

Chaque logement est donc équipé de deux éléments sans recours à de l'énergie fossile :

- un groupe extérieur (unité extérieure) qui capte les calories présentes dans l'air extérieur pour les diffuser dans le circuit hydraulique,
- le module hydraulique (unité intérieure) qui diffuse la chaleur à l'intérieur de l'habitation et assure la production d'eau chaude sanitaire.
- La liaison entre les deux est réalisée au moyen de tuyauteries métalliques véhiculant un fluide frigorigène de type R32 à faible potentiel de réchauffement planétaire.

Quant à l'unité intérieure, il s'agit d'un modèle combiné pompe à chaleur et ballon d'eau chaude sanitaire qui comprend tous les composants hydrauliques nécessaires avec un chauffage d'appoint intégré et qui est de conception relativement compacte (60cm de côté environ).

Le chauffage des logements est réalisé au moyen de radiateurs à panneaux munis de vannes thermostatiques, d'organes de réglages et d'organes de purge. Les raccordements aux radiateurs sont réalisés par l'arrière. Les corps de chauffe sont dimensionnés pour un régime de température bas (max. 60/40°C) à très bas (50/30°C).

Vu les bonnes performances d'isolation, il est prévu un radiateur dans le séjour et les salles de bain ou de douche, ainsi que dans chaque chambre à coucher. En fonction de configurations particulières, un radiateur complémentaire pourra être prévu (duplex, hall d'entrée avec des déperditions thermiques plus importantes,...).

La distribution d'eau chaude se limite à l'alimentation des radiateurs via un collecteur de distribution.

La production d'eau chaude sanitaire est individuelle au niveau de l'unité intérieure de chaque logement, qui est équipée d'un ballon de stockage intégré d'une contenance de 180 à 230l en fonction de l'importance du puisage attendu.

2. Commerce

Une pompe à chaleur air-air réversible est prévue pour le commerce. Elle permet de chauffer les locaux en hiver et de les refroidir en été. A noter que l'aménagement intérieure sera à charge du tenant du commerce.

Production de froid

1. Logements

Aucune installation de refroidissement n'est prévue au projet. La surchauffe dans les logements est évitée à ce stade par l'application des règles applicables au standard passif.

2. Commerce

Une pompe à chaleur air-air réversible est prévue pour le commerce. Elle permet de chauffer les locaux en hiver et de les refroidir en été. A noter que l'aménagement intérieure sera à charge du tenant du commerce.

1.5.8.3 Ventilation

Locaux occupés

Le renouvellement d'air dans chaque unité est réalisé au moyen d'une installation de ventilation mécanique. Les débits de ventilation sont conformes aux réglementations en vigueur mais aussi limités à celles-ci afin de limiter au maximum la consommation électrique des ventilateurs.

Les cuisines sont équipées de hottes à recirculation munies de filtres à charbon actif afin d'éviter toutes déperditions énergétiques par ce biais.

Le renouvellement d'air dans chaque logement est réalisé au moyen de l'installation d'un groupe de ventilation double-flux à courant continu muni d'un récupérateur de chaleur à très haut rendement (>85% - rendement reconnu par l'EPBD). Celui-ci est équipé d'un by-pass complet. Les groupes fonctionnent en tout air neuf puisé en toiture via les trémies verticales.

L'installation comprend :

- les grilles ou conduits de prise d'air neuf et de refoulement intégrées en toitures en tenant compte de distances à respecter et du sens des vents dominants pour éviter tout court-circuit d'air.
- les gaines de prise d'air neuf et de refoulement en acier galvanisé dans les trémies. Les prises d'air neuf ainsi que les refoulements d'air sont réalisées en toiture et de façon à éviter tout court-circuit.
- les raccordements de chaque unité sur les gaines dans les trémies via un clapet coupe-feu de type A placé dans l'épaisseur de la maçonnerie, ou d'une cartouche agréée.
- 2 silencieux sur les raccordements à la trémie (air neuf et refoulement) ainsi que sur le raccordement du logement.
- un réseau de gaine situées en faux-plafond, chaque bouche ou grille étant équipée d'un flexible acoustique, et d'un organe de réglage.

Dans le logement, le groupe peut être commandé depuis le séjour par un interrupteur à trois positions permettant à l'utilisateur de faire varier le débit d'air, de la même marque que le groupe de ventilation.

L'air hygiénique est pulsé dans les locaux de vie (chambres et séjour). L'extraction est réalisée dans les locaux sanitaires, les buanderies et les cuisines. Les transferts d'air sont assurés par détalonnement des portes et ouvertures entre les locaux ou par des conduits dissimulés dans les faux-plafonds en fonction de la configuration des locaux.

Parkings

La ventilation du parking est assurée par un extracteur au plafond du parking (et non en toiture, pour ne pas créer de nuisances sonores par rapport aux bâtiments voisins). L'entrée d'air frais se fait par

l'entrée via une extrémité du parking, et l'extraction à l'autre extrémité afin de garantir le balayage de tout l'espace.

La ventilation fonctionne selon une horloge programmée mais aussi en fonction de la mesure des niveaux de CO dans le parking. Un capteur de CO est prévu pour un maximum de 400m². Les débits sont mesurés en fonction d'une extraction de 200 m³/h par voiture/parking soit 2200 m³/h pour le bâtiment 1 et 3400 m³/h pour le bâtiment 2.

Le soufflage d'air se fait au-dessus du toit, à une distance de 7m de toutes les bouches d'aération du bâtiment. Il se fait également au point le plus haut pour une bonne dilution.

Le système de détection du CO est composé de têtes de détection judicieusement placées et d'une centrale électronique d'alarme et de mesure avec des seuils d'alarme réglables. Le système de détection de CO mesure en continu les niveaux de CO dans le parking. La détection se fait par l'intermédiaire d'un détecteur monté à une hauteur de 1,5 m. L'emplacement sera vérifié là où une accumulation de CO est la plus probable.

La tête de détection envoie un signal, en fonction de la concentration mesurée, à l'unité de contrôle. L'unité de contrôle traite le signal de la tête de mesure et fournit un certain nombre de contacts de sortie pour contrôler la ventilation ou les alarmes. 3 seuils de CO sont prévus (3 commandes différentes du système de ventilation).

Lorsque les niveaux de CO sont inférieurs à 50 ppm, les extracteurs fonctionnent en régime réduit. Les ventilateurs du parking fonctionnent à faible vitesse. La nuit, les ventilateurs sont arrêtés si le seuil de 90 ppm (réglable) n'est pas dépassé pour l'un des détecteurs.

1.5.8.4 Gestion des eaux

Pour répondre aux exigences de gestion d'eau de pluie de la Région, le projet a prévu de mettre en place les dispositions suivantes en matière de gestion des eaux pluviales :

- Récupération d'eau de pluie avec trop-plein relié à la noue d'infiltration ;
- Toitures végétalisées stockantes avec évacuation des eaux à débit limité vers la noue ;
- Noue d'infiltration aux abords du projet ;

Le projet est pensé de sorte que toutes les eaux pluviales sont tamponnées sur site puis infiltrées via la noue.

Concernant les eaux usées, elles sont rejetées de manière gravitaire directement à l'égout public de la rue des Trèfles et de la future voirie publique appartenant actuellement au Foyer Anderlechtois.

1.5.8.5 Prévention et lutte contre l'incendie

Une installation d'évacuation de fumée et de chaleur (EFC) est prévue conformément aux normes NBN S 21-208-1&2 et NBN S 21101-1 à 6 pour l'entièreté de chacun des deux parkings.

L'équipement nécessaire est prévu à cet effet (ventilateurs, groupe électrogène, réserve de diesel, tableau de contrôle, détecteurs de fumée et d'incendie.) afin de garantir le bon fonctionnement de l'installation.

Toutes les mesures sont mises en place afin de répondre aux exigences en matière de sécurité incendie. Notons que le présent projet est soumis à l'avis du SIAMU dans le cadre de la procédure de permis.

1.6 Description du chantier

1.6.1 Calendrier de réalisation du projet

Le démarrage des travaux est prévu dès l'obtention des permis avec une durée de chantier estimée de 2 ans.

1.6.2 Caractéristiques du chantier

Situé à proximité d'une entrée de ville, le site possède un accès aisé. L'ensemble de la parcelle du projet sera utilisé pour le chantier. Au stade actuel de rédaction, il n'est pas défini si l'emprise du chantier sera étendue aux abords directs des parcelles (trottoirs).

Une surface sera allouée au stationnement des ouvriers et sous-traitants du chantier.

L'entreprise chargée des travaux déterminera avec le coordinateur sécurité santé une zone de stockage pour les matériaux et les machines de chantier.

Plusieurs mesures d'atténuation seront appliquées afin de limiter les nuisances du chantier (bruit, vibrations et poussières) :

- Fonctionnement du chantier aux horaires conformes à la réglementation en vigueur ;
- Arrosage des zones démolies durant les travaux de démolitions ;
- Installation de clôtures et bâches autour du site ;
- Nettoyage quotidien des routes.

1.7 Esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur et indication des principales raisons de son choix, eu égard aux incidences sur l'environnement

Le point ci-dessous a pour objectif d'identifier les différentes options et réflexions qui ont mené à l'esquisse du projet développé dans la présente demande. La description des esquisses provient de la note explicative jointe à la demande de permis. Sont également présentés brièvement des options non retenues. A noter que le projet a fait l'objet de deux réunions en présence des autorités (voir note explicative pour plus de détails). Un premier permis d'urbanisme avait été introduit en 2019 et ayant fait l'objet d'un refus de permis le 29/07/2019. Un point spécifique est développé ci-dessous à ce sujet.

1.7.1 Esquisse 1

Cette esquisse propose l'idée d'un premier bâtiment à l'angle de la rue des Trèfles et de la voirie privée d'accès aux logements sociaux du Foyer Anderlechtois (FA), d'une zone verte permettant des vues et perspective vers l'intérieur d'ilot ainsi que le maintien du Saule présent sur le terrain et d'un deuxième bâtiment s'implantant entre le Saule et les logements du Foyer Anderlechtois. Le bâtiment arrière est implanté en recul par rapport à la limite du terrain.

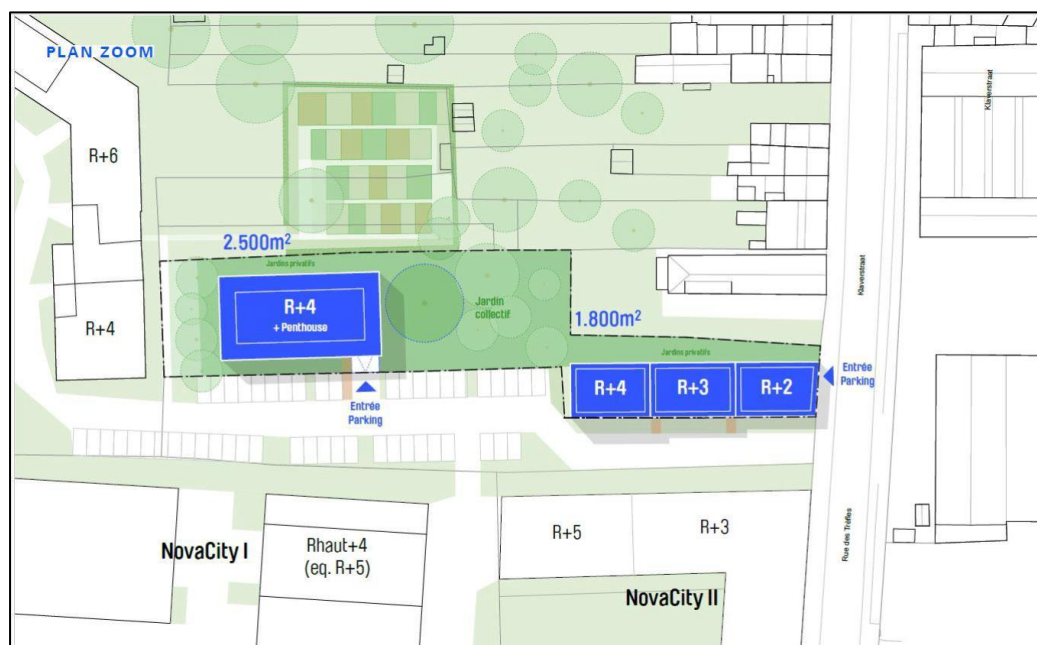


Figure 15 Esquisse 1 du projet – implantation et gabarits

Le 1er bâtiment situé sur la Rue des Trèfles a une largeur de 46m00, une profondeur de 10m00 et offre des gabarits croissants progressivement depuis la rue des Trèfles (R+2, R+3, R+4). Le bâtiment est implanté en recul de +/-2m50 par rapport au mitoyen.

Le 2ème bâtiment a une largeur de 29m00 sur une profondeur de 15m00 et offre un gabarit R+4 +penthouse.

Le bâtiment est implanté avec un recul latéral de +/-10m00 par rapport à la propriété du Foyer Anderlechtois et en léger recul de la voirie privée.

Une desserte située entre le bâtiment arrière et les logements du Foyer Anderlechtois permettra de pénétrer vers les terrains situés à l'intérieur dans le reste de l'intra-îlot, pour ne pas enclaver les terrains dont l'un d'entre eux est de propriété communale.

Les accès aux logements se font depuis la voirie privée. Les accès au parking en sous-sol se font depuis la rue des Trèfles (bâtiment 1), depuis la voirie privée (bâtiment 2).

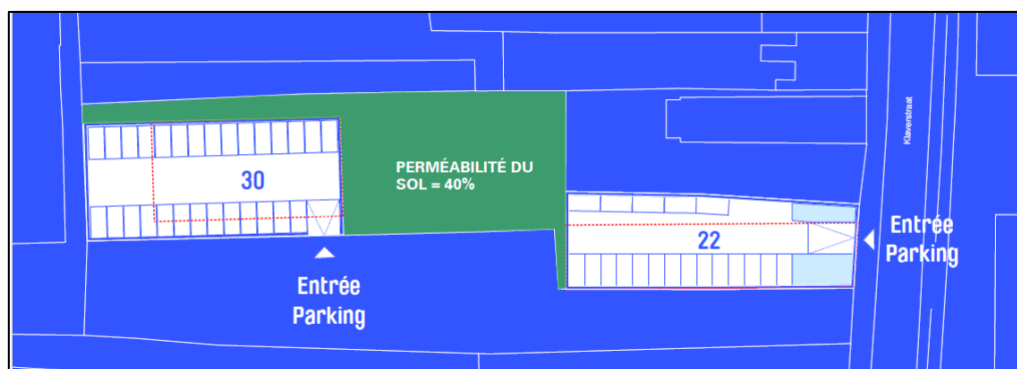


Figure 16 Esquisse 1 – accès aux parking et perméabilité au sol

1.7.2 Esquisse 2

Cette esquisse propose un élargissement de la zone verte centrale afin d'offrir un recul suffisant pour préserver le Saule présent sur le terrain et lui permettre de se déployer. Les 2 bâtiments sont à implanter à l'alignement du terrain sur la voirie.

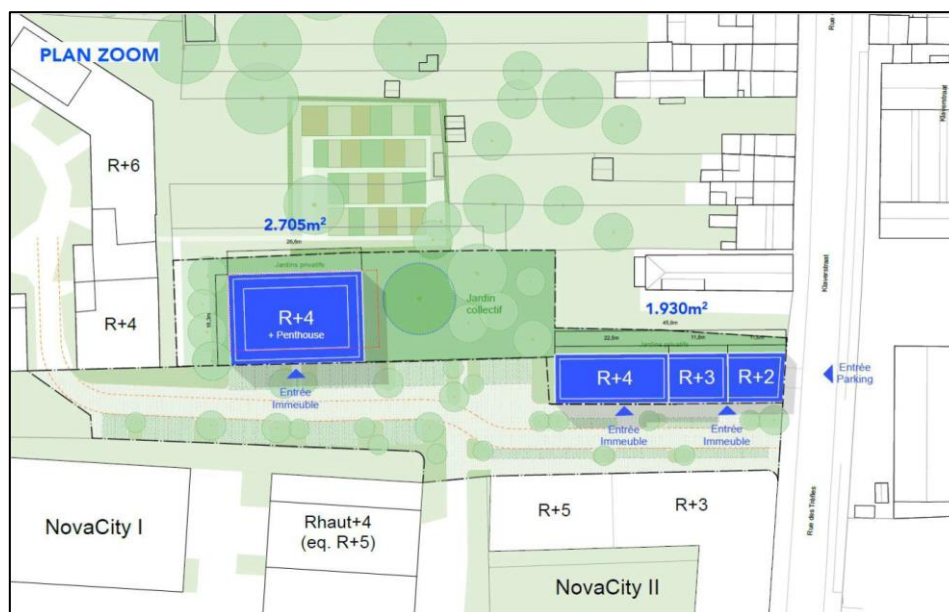


Figure 17 Esquisse 2 du projet – implantation et gabarits

Le 1er bâtiment situé sur la Rue des Trèfles a une largeur de 45m34, une profondeur de 11m00 et offre des gabarits croissants progressivement depuis la rue des Trèfles (R+2, R+3, R+4). Le bâtiment est implanté en recul de +/-1m90 par rapport au mitoyen.

Le 2ème bâtiment 2 a une largeur de 26m60 sur une profondeur de 18m30 et offre un gabarit R+4 +penthouse. Il s'implante sur la limite avant de la parcelle.

Une zone libre non construite, située entre le bâtiment arrière et les logements du Foyer Anderlechtois permettra de pénétrer vers les terrains situés à l'intérieur dans le reste de l'intra-îlot, pour ne pas enclaver les terrains dont l'un d'entre eux est de propriété communale.

Les accès aux logements se font depuis la voirie privée. Un accès unique au parking en sous-sol se fait depuis la rue des Trèfles (bâtiment avant).

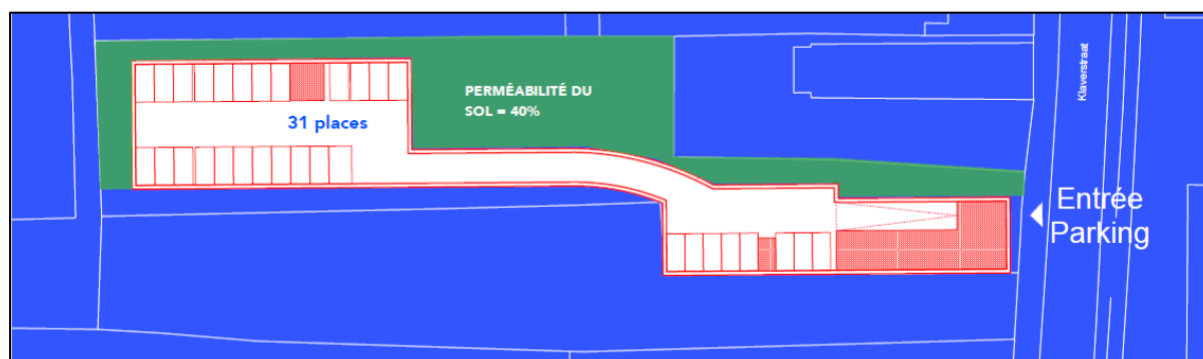


Figure 18 Esquisse 1 – accès au parking et perméabilité au sol

1.7.3 Permis d'urbanisme refusé en 2019

Les critiques formulées dans le refus de permis étaient les suivantes :

- Prévoir une densification et une typologie avec le quartier environnant.
- Renforcer la mixité, en prévoyant un équipement d'intérêt collectif ou activité productive.
- Améliorer en priorité les qualités végétales et minérales ;
- Prévoir plus de grands logements et varier la typologie et la mixité des logements ;
- Porter une attention particulière sur les emplacements de vélos

Le nouveau projet rencontre ces considérations, à l'exception de la demande d'un équipement d'intérêt collectif.

Il a été choisi de placer une fonction commerciale à l'angle du bâtiment situé à l'angle de la rue des Trèfles et de la voirie communale, plutôt qu'un équipement d'intérêt collectif. Cette surface est limitée à 68,3m² de surface brute.

Un équipement collectif « antenne local agent de quartier » est prévu dans le projet Novacity II.

Comparatif des données du projet refusé et du projet actuel

	PU refusé (2019)		Permis actuel	
Nombre de logements	69 logements		44 logements	
Densité de logements par hectare	294 ,74		187,63	
P/S	2.67		1,95	
Emprise au sol	1232m ²		1015m ²	
Taux d'emprise	0.52		0.43	
Mixité	studios	0 (0%)	7 (16%)	
	1 chambre :	24 (25%)	2 (5%)	
	2 chambres :	37 (54%)	25 (56%)	
	3 chambres	8 (11%)	10 (23%)	
Superficie imperméable	1830m ²		1168m ²	
Taux d'imperméabilisation	0,78		0,5	
Stationnements Vélos	70 (0,6 vélos par chambre)		94 (1 vélo par chambres minimum)	
Equipement d'intérêt collectif	/		/	
Commerce	/		68.3m ²	

1.7.4 Options non retenues



2. Analyse des incidences du projet

2.1 Aspects méthodologiques généraux

2.1.1 Aires géographiques concernées par l'objet de la demande

Dans le cadre de l'analyse des incidences du projet, les aires géographiques suivantes sont prises en compte :

- pour la circulation et le stationnement, le périmètre d'étude comprend les carrefours Trèfles/Rte de Lennik et Trèfles/Chaussée de Mons ainsi que la rue des Trèfles ;
- pour l'urbanisme, le paysage, l'aménagement du territoire, l'aire géographique d'étude est délimitée par les îlots environnants (voir chapitre urbanisme) ;
- pour l'eau, le sol, la faune, la flore, l'ensemble du site concerné (jusqu'aux points de raccordements aux équipements de fourniture d'eau ou d'évacuation des eaux usées) ;
- pour l'environnement sonore, le climat et l'air, une aire s'étendant jusqu'au premier front bâti concerné ou aux premières infrastructures susceptibles de créer des nuisances du même type ;
- pour l'être humain et les aspects de sécurité, le site lui-même en le liant toutefois aux quartiers environnants ;
- pour le domaine social et économique, les quartiers avoisinants, la Commune et la Région.

2.1.2 Données et hypothèses utilisées pour l'occupation du site du projet

Les données utilisées dans le cadre du présent rapport ont été transmises par le demandeur en vue d'évaluer l'impact du projet sur son environnement.

Pour les besoins de l'évaluation des incidences dans certains domaines environnementaux, des hypothèses d'occupation et/ou de fréquentation ont été établies pour une occupation totale.

Sur la commune d'Anderlecht, la taille moyenne des ménages privés en 2023 était de 2,3¹. Sur cette base il est attendu environ 101 habitants dans le projet.

Pour le commerce, ne connaissant pas actuellement le type, il est supposé que ce dernier, au vu de sa taille, soit occupé par 2 employés maximum. En matière de visiteur, le rayonnement se limitera au quartier, qui se déplaceront donc principalement à pied ou à vélo pour faire leurs achats.

2.1.3 Eléments à prendre en compte dans la situation future prévisible

2.1.3.1 Mise en œuvre du PPAS 'Quartier des Trèfles'

Le PPAS 'Quartier des Trèfles', a été approuvé par arrêté du Gouvernement le 28 mars 2013 et est délimité par la Chaussée de Mons, la Rue des Trèfles, la Rue Delwart, la Rue James Cook, la Rue du Bouquet, la Rue Pierre Schlosser et la Rue Alexandre Pierrard. Son exécution a déjà commencé.

Pour rappel, celui-ci prévoit (extrait du RIE de 2012) :

« Autour de la place, noyau vital du nouveau quartier, s'organise un quartier dont les immeubles de gabarits maximum R+2+T et R+3+T accueilleront à terme entre 3000 à 3500 habitants, répondant soit à un programme minimaliste de 90 maisons unifamiliales et 856 appartements ou à un programme maximaliste de 1170 appartements. 750 élèves occuperont l'installation scolaire. Les 6.090m² de commerces et 4.500m² d'entreprises autorisés dans la zone généreront plus ou moins 195 emplois, auxquels il faut additionner ceux qui sont créés par les équipements scolaires et sportifs, environ 90 emplois. »

¹ Source : IBSA, 2024)

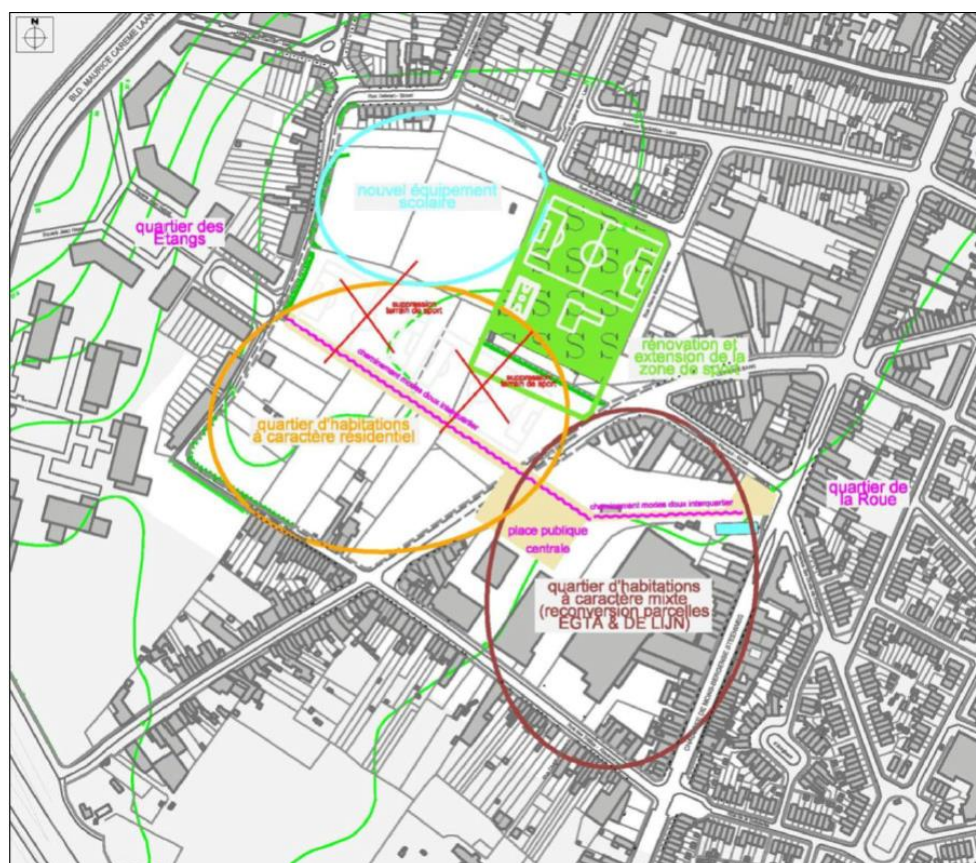


Figure 19 Extrait du résumé non technique du RIE sur le PPAS 'Quartier des Trèfles'

« Le projet de plan du PPAS « Quartier des Trèfles » est un quartier résidentiel qui se veut intégrer dans un tissu urbain existant, verdurisé par la présence de zones de recul et où la priorité est donnée à une circulation piétonne pour ses futurs utilisateurs. »

La partie quartier d'habitation à caractère résidentiel est en cours de construction. Les permis d'urbanisme (01/PFD/1821515) et d'environnement (01/IPE/1822430) ont été octroyé le 26 janvier 2023. Le projet prévoit la « construction de 156 nouveaux logements (lot 2), avec commerces, bureaux professions libérales, atelier vélos, salle communautaire, un sous-sol contenant 69 emplacements de parkings, 330 emplacements de vélos et 156 caves. »

Mise en œuvre du projet Marco – Polo de City Dev (Novacity I et II)

Le projet Novacity I est déjà construit aujourd'hui et est bien pris en compte dans la situation existante. Quant au projet 'Novacity II', la demande de permis mixte (01/PFD/1942528 - IPE/1B/2024/1942066) a été déposé le 30 avril 2024 et est toujours en cours d'instruction. La demande prévoit de « construire des immeubles neufs, comprenant des logements, des commerces, un équipement collectif et un parking ».

2.2 Urbanisme, paysage et patrimoine

2.2.1 Adéquation au cadre réglementaire et planologique

2.2.1.1 Documents à valeur réglementaire

PRAS

Pour rappel, le site étudié est repris en zone d'activités de forte mixité au PRAS (voir point 1.3.2.1)

Les prescriptions pour cette zone sont les suivantes :

« 4.1. Ces zones sont affectées aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux et aux activités productives. La superficie de plancher de l'ensemble des

fonctions autres que le logement ne dépasse pas, par immeuble, 1.500 m² dans lesquels les bureaux ne peuvent dépasser 1.000 m².

L'augmentation des superficies de plancher des activités productives peut être autorisée aux conditions suivantes :

- 1° l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;*
- 2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la mixité de la zone ;*
- 3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.*

L'augmentation des superficies de plancher de bureaux peut être autorisée jusqu'à 3.500 m² par immeuble aux conditions visées à l'alinéa 2.

La superficie de plancher affectée aux bureaux peut être portée au-delà de 3.500m² par immeuble à condition que cette possibilité soit prévue par un plan particulier d'affectation du sol.

4.2. En dehors des liserés de noyaux commerciaux, les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces, ainsi qu'aux commerces de gros. Le premier étage peut également être affecté au commerce ainsi qu'au commerce de gros lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée aux commerces, autres que les grands commerces spécialisés, ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 200 m² et celle affectée aux commerces de gros ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 500 m².

Cette superficie peut être portée à 1.000 m² pour les commerces et à 2.500 m² pour les commerces de gros, par projet et par immeuble, aux conditions suivantes :

- 1° l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;*
- 2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la mixité de la zone ;*
- 3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.*

La superficie de plancher affectée aux commerces ainsi qu'aux commerces de gros, peut être portée jusqu'à 5.000 m² par projet et par immeuble lorsque cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.

La superficie de plancher affectée aux grands commerces spécialisés peut être autorisée jusqu'à 3.500 m² par projet et par immeuble après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée aux grands commerces spécialisés peut être portée au-delà des 3.500 m² par projet et par immeuble lorsque cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.

4.3. Ces zones peuvent aussi être affectées aux établissements hôteliers pour autant que leur capacité ne dépasse pas 80 chambres. Cette capacité peut être portée à 150 chambres après mesures particulières de publicité.

L'augmentation de la capacité des établissements hôteliers peut être autorisée lorsque cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.

4.4. Il peut être dérogé aux prescriptions de la zone de forte mixité dans les îlots caractérisés par les éléments suivants :

1° la présence d'un ou de plusieurs immeubles dégradés et à l'abandon ou d'un ou plusieurs terrains en friche avant le 1er janvier 2011, représentant ensemble, au moins 15 % de la superficie de l'îlot concerné ou 3.500 m² de superficie au sol ;

2° une bonne accessibilité.

La réalisation d'un projet d'ensemble peut être autorisée aux conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité :

1° le projet fait l'objet d'une seule demande de permis d'urbanisme ;

2° le projet permet la restructuration du tissu urbain et porte au moins sur l'ensemble du ou des immeubles dégradés et à l'abandon ou des terrains en friche qui justifient le recours à la prescription 4.4. ;

3° le projet prévoit au minimum 50% de superficie de plancher de logement, minimum 5% de superficie de plancher d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, maximum 40 % de superficie de plancher affectés aux bureaux, aux activités autorisées en zone d'industries urbaines et aux commerces avec un maximum de 15 % affectés aux bureaux autres que ceux autorisés en zone d'industries urbaines ;

4° le projet prévoit au minimum 20% de superficie au sol d'espace vert ;

5° le projet garantit la réalisation concomitante du logement et des autres affectations.

4.5. Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 4.1 à 4.4 :

1° les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ;

2° la nature des activités est compatible avec l'habitation. »

Le projet prévoit du logement comme fonction principale, pour une superficie de plancher de 4488 m². En fonction secondaire il est prévu 68 m² de commerce. Les fonctions prévues au projet sont conformes aux prescriptions pour cette zone.

PPAS

Pour rappel, le PPAS n°20 « Abords du Ring » n'a pas de prescription particulière à prendre en compte (voir point 1.3.2.2). Le projet est donc conforme.

Règlements urbanistiques

1. Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)

Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) est d'application sur le site. Il a été adopté, dans sa version actuelle, par le Gouvernement bruxellois le 21/11/2006 et est entré en vigueur le 03/01/2007.

Le projet respecte l'ensemble des titres du RRU applicables au présent projet excepté pour le titre VIII concernant le nombre d'emplacement de stationnement (voir note explicative). L'auteur de projet le justifie ainsi :

« Un parking souterrain est projeté sous chaque bâtiment :

- L'immeuble avant offre 6 emplacements voitures + 5 emplacements motos*
- L'immeuble arrière offre 17 emplacements de voitures.*
- Soit un total de 23 emplacements voitures -> 0,52 emplacement par logements*

L'entrée carrossable vers le sous-sol de l'immeuble avant situé sur la rue des Trèfles se fait au départ de la rue des Trèfles, à l'extrémité du bâtiment à front de rue.

L'entrée carrossable vers le sous-sol de l'immeuble arrière se fait au départ de la voirie vers les immeubles de logements du Foyer Anderlechtsois. Les 2 parkings sont conçus avec entrée-sortie unique et feux de signalisation.

En ce point, le projet déroge à l'article 6 du titre VIII du RRU qui fixe le nombre d'emplacements de parking à minimum 1 emplacement par logements et au maximum 2 emplacements par logements.

Le quota de parking par rapport au nombre de logements a été optimisé sur un seul niveau de sous-sol pour chacun des 2 immeubles dans un souci d'impacter au minimum la perméabilité de la parcelle.

- La justification émane : de la présence dans les 100 m d'une ligne de chemin de fer et de la gare RER Ceria à côté du Brico chaussée de Mons ;*
- de la présence dans les 200 m de la gare métro CERIA juste devant le Brico ;*
- de la zone d'accessibilité B (40m) reprise au RRU juste devant la parcelle ;*
- de garder 50% de surface en pleine terre sur la parcelle en prolongeant un minimum le sous-sol au-delà des constructions hors sol ;*
- du souhait technique de ne réaliser qu'un niveau de sous-sol (niveau de la nappe phréatique).*

2. Règlement Communal d'Urbanisme (RCU)

La commune d'Anderlecht dispose d'un Règlement Communal d'Urbanisme entré en vigueur le 17 octobre 2019. Il est d'application pour le site et ses abords proches.

Le présent projet respecte l'ensemble des titres du RCU applicables au présent projet (voir note explicative).

2.2.1.2 Documents à valeur stratégique

PRDD

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) est entré en vigueur le 20 novembre 2018. Ce document trace la vision territoriale de la Région de Bruxelles Capitale à l'horizon 2040. Il a pour ambition de donner les réponses adéquates aux défis et enjeux que connaît la Région de Bruxelles-Capitale en tant que territoire urbain, tel que l'essor démographique et l'accessibilité au logement, le redéploiement économique et l'accès à l'emploi, la mixité fonctionnelle et sociale, les différentes mobilités ou encore les questions environnementales.

La vision territoriale est déclinée sous forme de cartes (1 à 8) à l'échelle régionale. Les cartes les plus pertinentes dans le domaine de l'urbanisme sont présentées ci-dessous.

La carte 1 du PRDD indique que le site est situé entre deux centres de quartier et proche d'une ligne de chemin de fer.

La carte 2 du PRDD ne concerne pas le site du projet.

La carte 3 du PRDD montre que le site du projet est situé proche d'un cours d'eau voûté passant par la rue des Trèfles. Ce cours d'eau est décrit dans le chapitre 2.4 consacré à la gestion des eaux.

La carte 4 du PRDD ne concerne pas le site du projet. Le projet est situé entre deux noyaux de quartier.

La carte 5 du PRDD ne concerne pas le site du projet. Retenons que le campus du CERIA est repris comme un 'pôle de compétitivité' et que plusieurs centres commerciaux sont présents non loin du site du projet (Shopping Cora et IKEA).

La carte 6 du PRDD montre que le site du projet est situé à proximité d'un corridor de mobilité, d'un P+R, de plusieurs arrêts de métro et également d'une gare à créer et/ou étudier. Cette dernière est aujourd'hui présente et fonctionnelle puisqu'il s'agit de la gare d'Anderlecht.

La carte 7 du PRDD montre qu'un itinéraire vélo RER passe par la Route de Lennik. A noter également la proximité d'un itinéraire cyclable régional (ICR).

La carte 8 du PRDD est une synthèse de toutes les cartes précédentes.

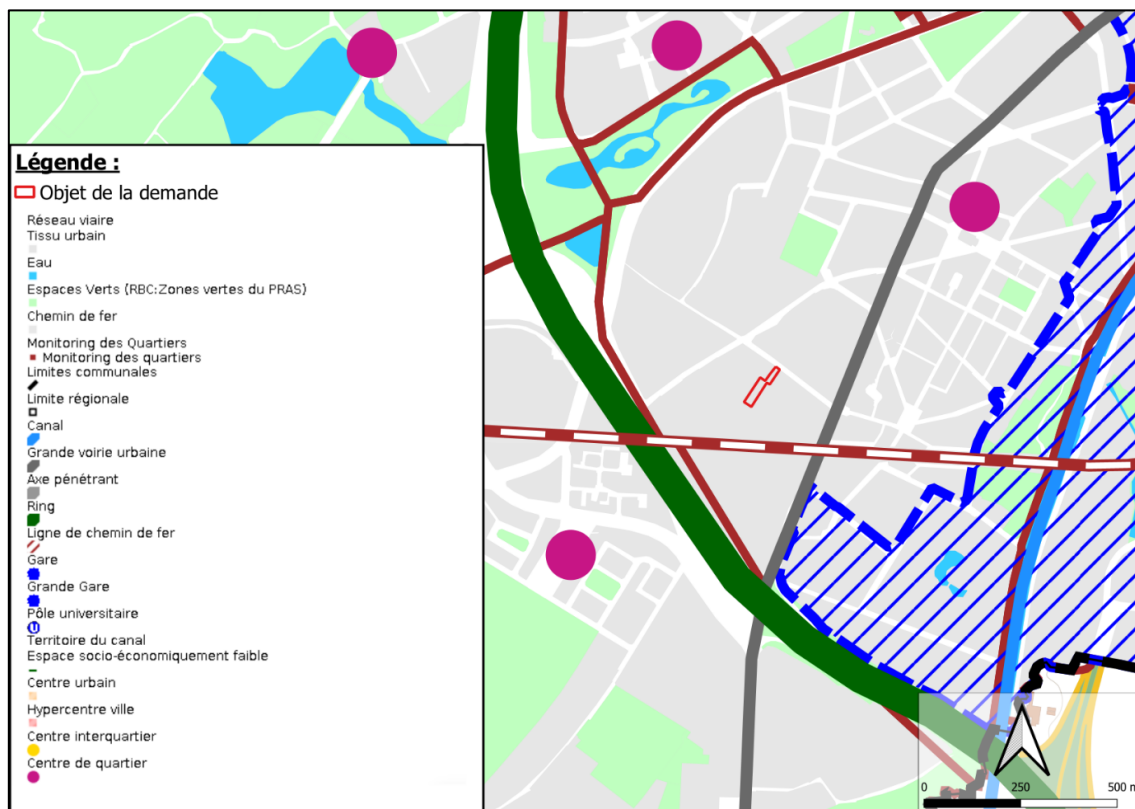


Figure 20

Armature spatiale et vision pour Bruxelles (carte 1 du PRDD)



Figure 21

Maillage vert et bleu (carte 3 du PRDD)

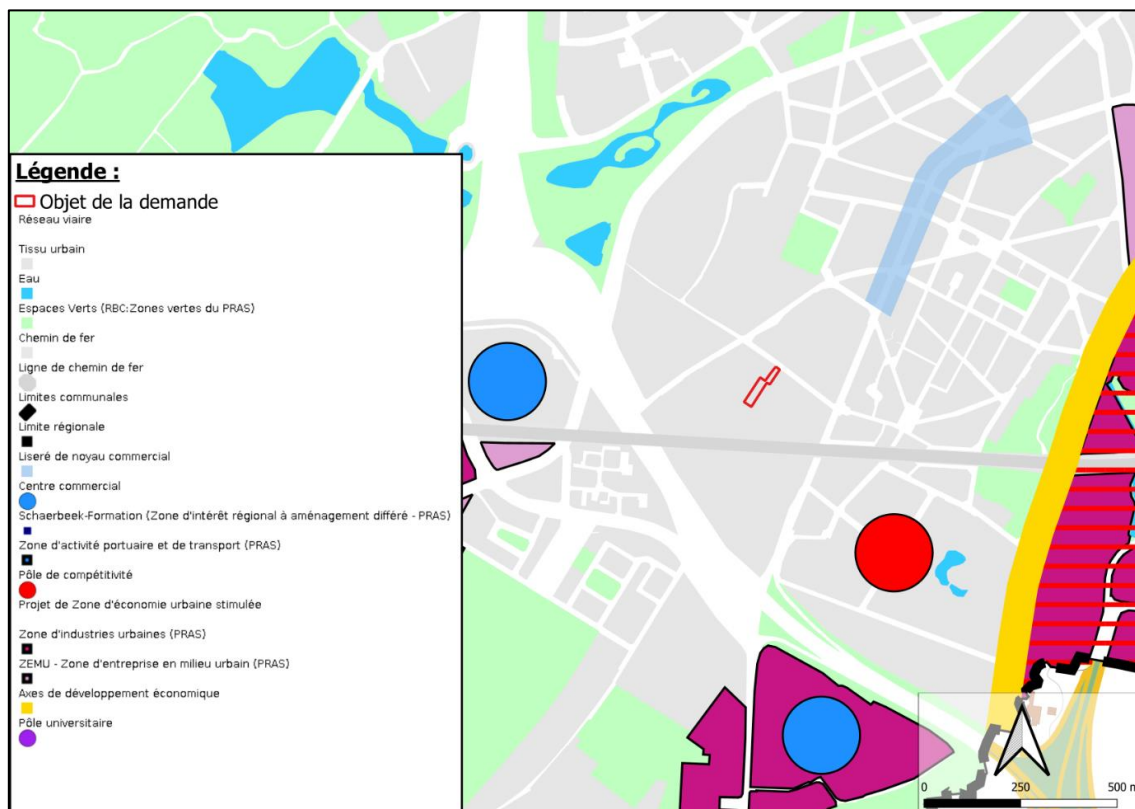


Figure 22 Développement économique (carte 5 du PRDD)

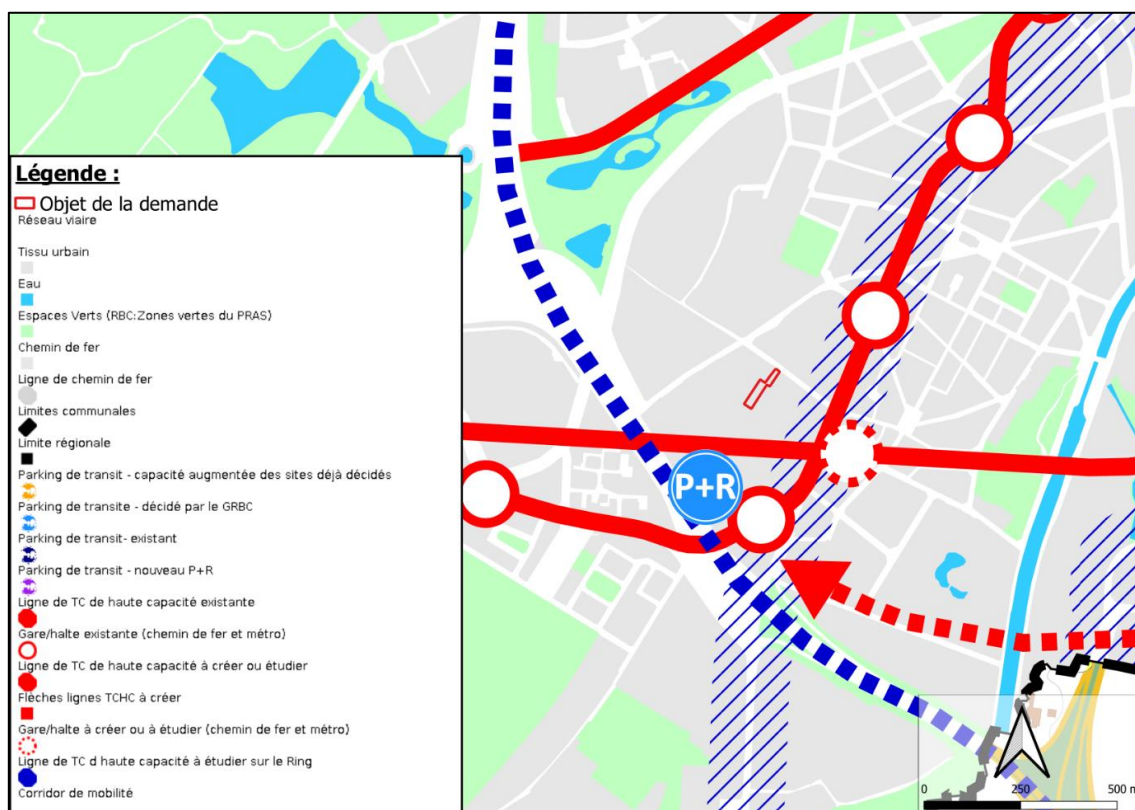


Figure 23 Réseaux structurants de mobilité (carte 6 du PRDD)



Figure 24 Réseau cyclable (carte 7 du PRDD)

Plan Communal de Développement (PCD)

Le Plan Communal de développement PCD est le pendant communal du PRD. Il a pour vocation de définir la politique de développement des communes dans les domaines de l'aménagement, de l'accessibilité, de l'environnement, etc.

Il partage donc les caractéristiques du PRD (Outil programmatique et stratégique, aucune valeur réglementaire), tout en s'inscrivant dans la hiérarchie des plans prévue par la législation en matière d'aménagement du territoire, après le PRD.

Le dossier complet du Projet de PCD et son RIE ont été adoptés définitivement par le Conseil communal le 23 octobre 2014, et approuvés par le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale par arrêté du 26 mars 2015 (MB 16/04/2015).

Le PCD est subdivisé en quatre projets-phares : « Neerpède - Vogelzang », « Centre », « Cureghem » et « Canal-Sud ». Ces quatre zones réunissent un grand nombre de problématiques : elles apparaissent d'importance métropolitaine au niveau régional et comme prioritaires et véritables moteurs de développement au niveau communal.

Le site du projet se situe dans la zone 'Neerpède-Vogelzang' et n'est pas concerné par des plans et actions du PCD. Les différentes actions pour cette zone sont reprises sur la figure ci-après.

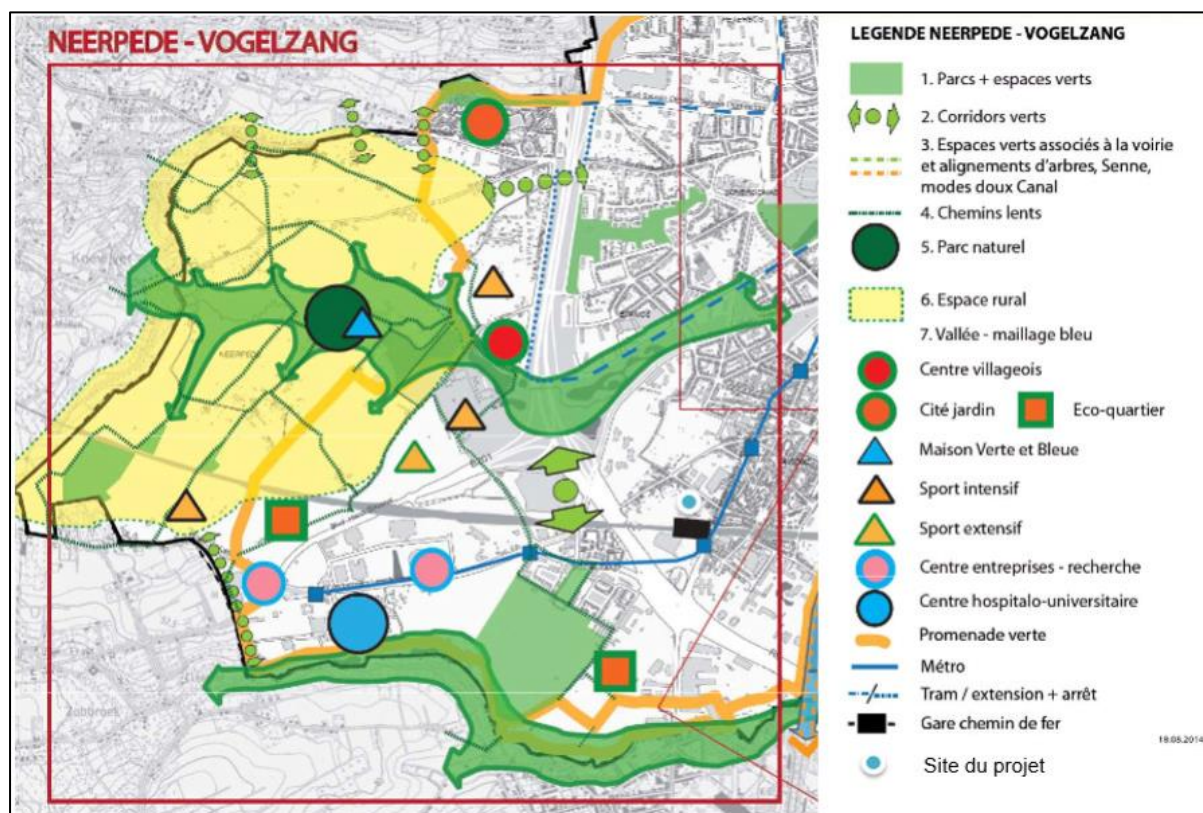


Figure 25 Carte du PCD d'Anderlecht pour la zone 'Neerpede-Vogelzang' (source : PCD d'Anderlecht)

2.2.2 Description de la situation existante

2.2.2.1 Description du contexte particulier et du cadre bâti

Globalement, l'aire géographique d'étude présente une certaine mixité fonctionnelle avec la présence de logements, de commerces, de bureaux et de petites industries. Plus précisément, la fonction logement est principalement monofonctionnelle, représenté majoritairement par des maisons de ville situé à front de rue et par des immeubles à appartements en intérieur d'îlot. Au niveau de la chaussée de Mons, on retrouve des immeubles à appartements avec une certaine mixité de fonctions (commerce + logements). Les gabarits représentés vont généralement de R+1 à R+6 (logements sociaux en intérieur d'îlot) et la brique constitue le principal matériau de façade de ces bâtiments. De manière générale, l'îlot du projet est peu densément bâti.

Les industries urbaines sont concentrées pour la plupart en face du périmètre des demandes (îlot d'en face) tandis que les bureaux et commerces sont principalement situés le long de la chaussée de Mons.

Dans la proximité immédiate du site, notons la présence d'un parking et voirie privatif appartenant au Foyer Anderlechtois gérant les logements sociaux à l'arrière du site. Ce parking est fermé par une barrière dont l'accès est possible uniquement avec un badge.

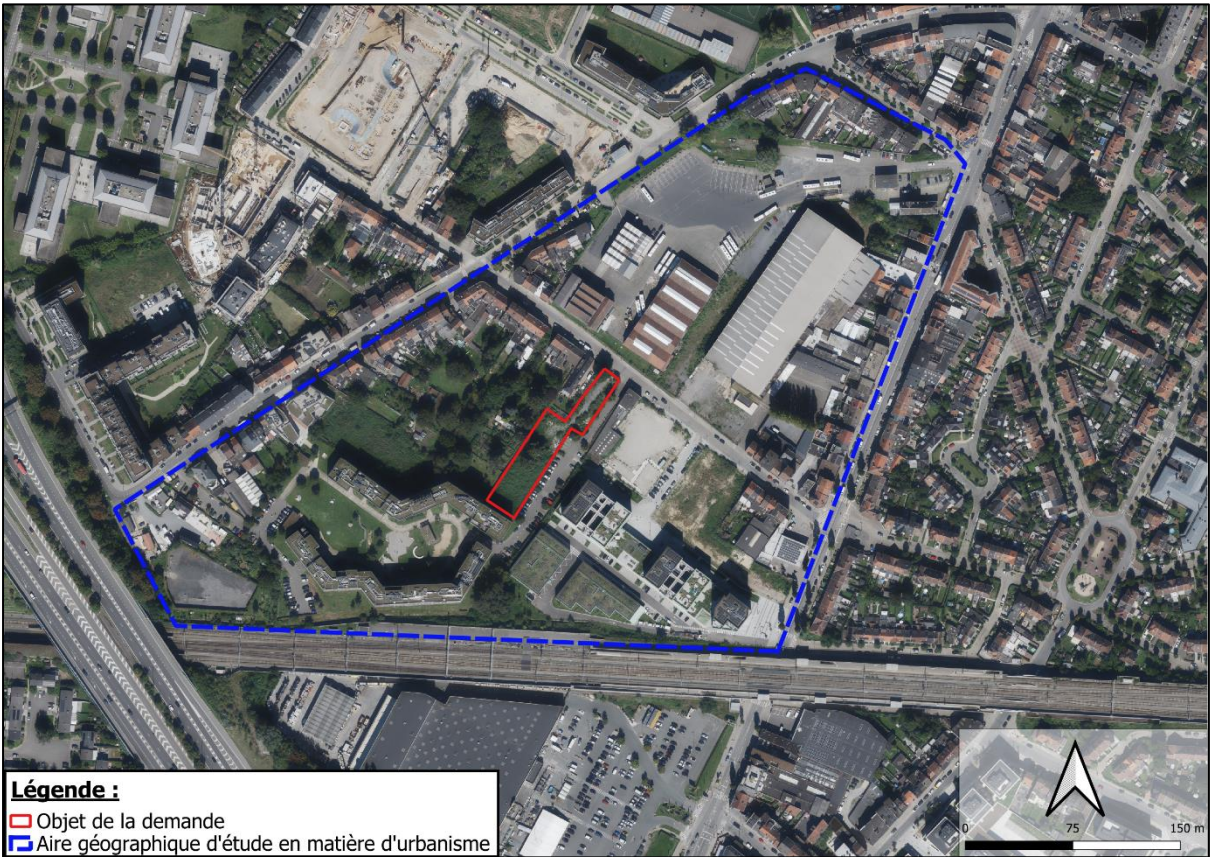


Figure 26 Vue aérienne du site et de ses environs (source : Brugis, orthophoplan 2023)



Photo 1 Photos du quartier (source : AECOM, 2024)



Photo 2 Photos du quartier (source : AECOM, 2024)



Photo 3 Photos du quartier (source : AECOM, 2024)

2.2.2.2 Le site visé par la demande de permis

Le site visé par la demande de permis n'est pas bâti. Il s'agit d'un terrain nu qui a été colonisé par la végétation sauvage en l'absence d'entretien. Des déchets sauvages et un Saule sont également observés sur le site. Le site est actuellement inaccessible puisque des barrières de type chantier ont été mises en place à rue afin d'empêcher quiconque d'y pénétrer.



Photo 4 Vue sur le site visé par la demande de permis (source : AECOM, 2024)

2.2.2.3 Contexte patrimonial

Le site visé n'est pas repris en tant que monument, ensemble ou site classé, ni repris sur la liste de sauvegarde ou inscrit à l'inventaire. Notons que le bâtiment voisin, rue des Trèfles 64, est repris à l'inventaire légal des monuments depuis le 19 août 2024. Il présente un gabarit faible de R+T, avec une petite façade pignon à rue et une façade latérale qui est en fait une façade principale perpendiculaire à la voirie. Le bâtiment de la parcelle voisine est visible sur les photos ci-dessous.

D'autres bâtiments dans la rue (rue des Trèfles 17 et 65) sont également repris à l'inventaire.



Photo 5 Bâtiment rue des Trèfles 64 inscrit à l'inventaire légal des monuments et ensembles (source : Brugis)



Photo 6 Site voisin au périmètre de la demande (source : AECOM, 2024)

2.2.3 Evaluation des incidences du projet

2.2.3.1 Intégration paysagère et urbanistique du projet

D'un point de vue paysager et urbanistique, le projet permettra d'améliorer d'un point de vue qualitatif et esthétique cet îlot. La perception des gabarits des bâtiments du projet reste en cohérence par rapport aux bâtiments voisins et futurs notamment ceux du Foyer Anderlechtois (R+4 à R+6) et ceux des projets Novacity I et II (jusqu'à R+5). Le projet renforce le lien entre la rue des Trèfles, les bâtiments à l'arrière du projet (logements sociaux) et les projets NovaCity I et II. Le choix de construire les bâtiments en augmentant progressivement les gabarits permet également une bonne intégration par rapport à la maison unifamiliale voisine, en commençant par du R+2, puis progressivement allant jusqu'au R+5 en se rapprochant des logements du Foyer Anderlechtois.

Au niveau des façades, les parements seront réalisés en briques de terre cuite de teinte rouge et rouge/brun afin de garder une cohérence et intégration harmonieuse au sein du quartier.

L'ouverture proposée entre les deux bâtiments du projet permettra de conserver des passages et des couloirs visuels cadrés mettant en valeur les aménagements et usages existants. L'aménagement d'un jardin collectif privé, l'aménagement d'un cheminement piéton perméable en graviers fins et la préservation du Saule Pleureur permet d'utiliser au mieux cet espace et de donner un cadre verdoyant au projet et de favoriser un cadre et espace de rencontre. La zone libre non construite, située entre le bâtiment 2 et les logements du Foyer Anderlechtois permettra de pénétrer vers les terrains situés à l'intérieur dans le reste de l'intra-îlot, pour ne pas enclaver les terrains dont l'un d'entre eux est de propriété communale.

En outre, le projet a une identité architecturale forte et en même temps les bâtiments présentes des caractéristiques variées (implantation, forme, type de terrasses, nombre de niveaux) pour éviter la monotonie. Cette diversité se retrouve également dans l'aménagement des abords.

Dès lors, l'intégration urbanistique du projet est jugée bonne dans son environnement.

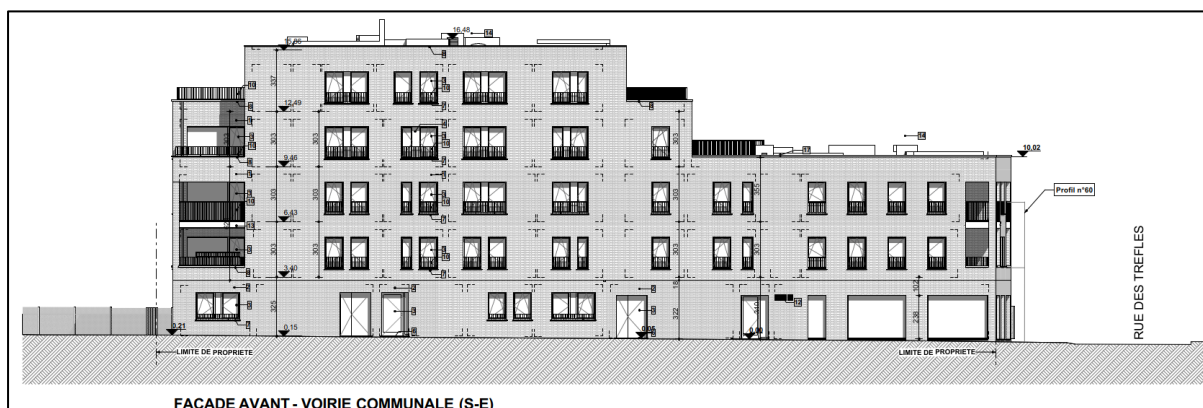


Figure 27 Façade avant du bâtiment 1 (source : Plans PU)

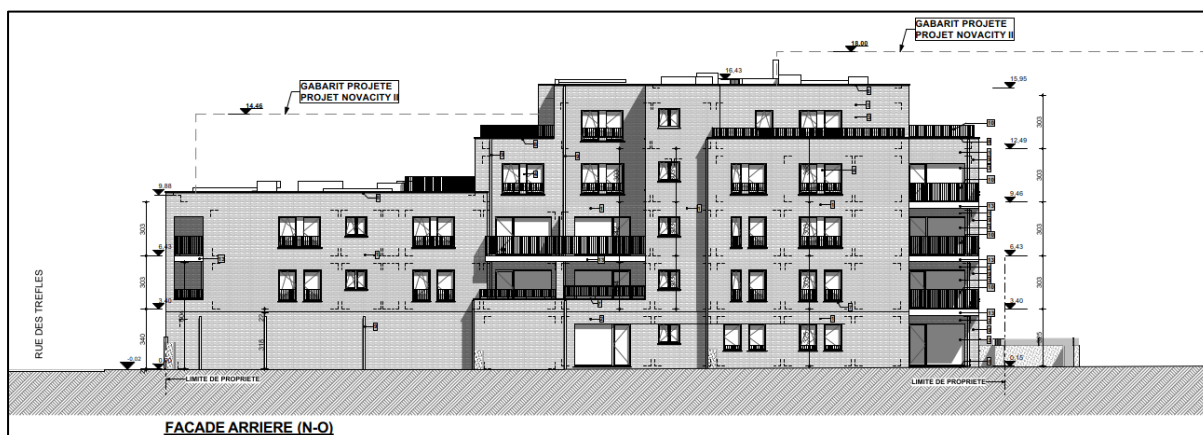
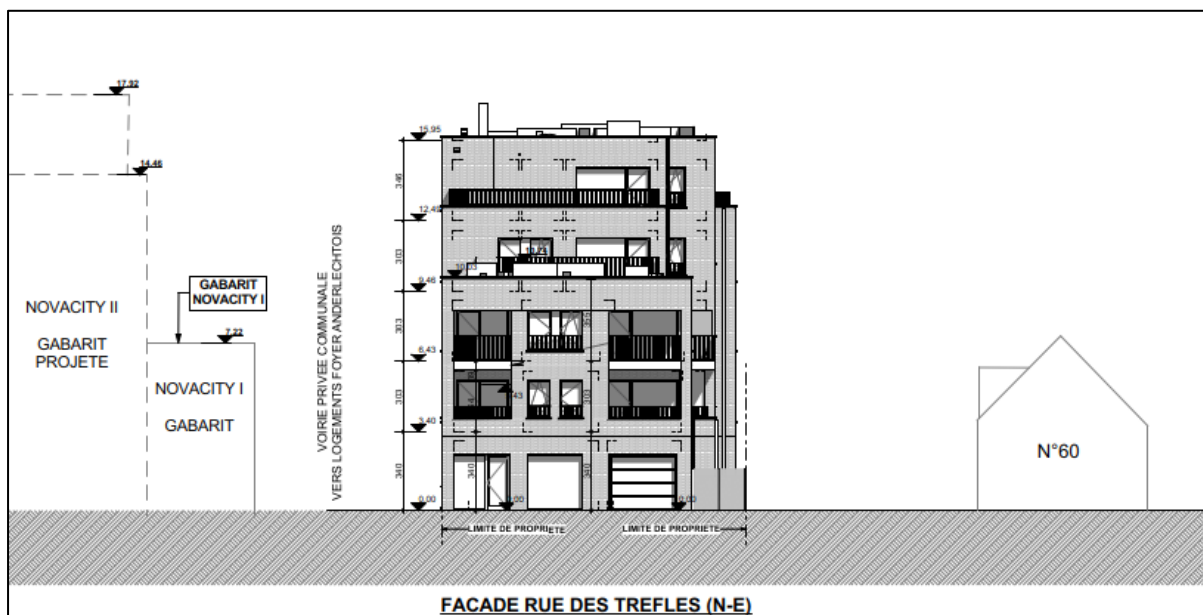


Figure 28 Façade arrière-du bâtiment 1 (source : Plans PU)



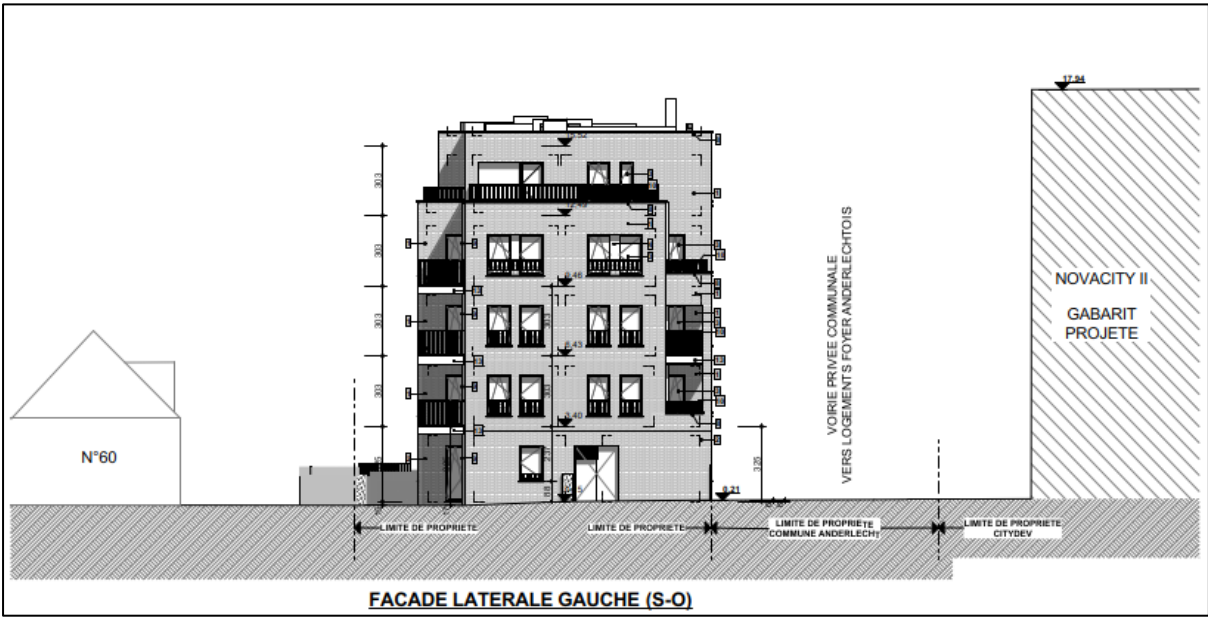


Figure 29 Façade latérale droite et gauche du bâtiment 1 (source : Plans PU)



Figure 30 Façade avant du bâtiment 2 (source : Plans PU)

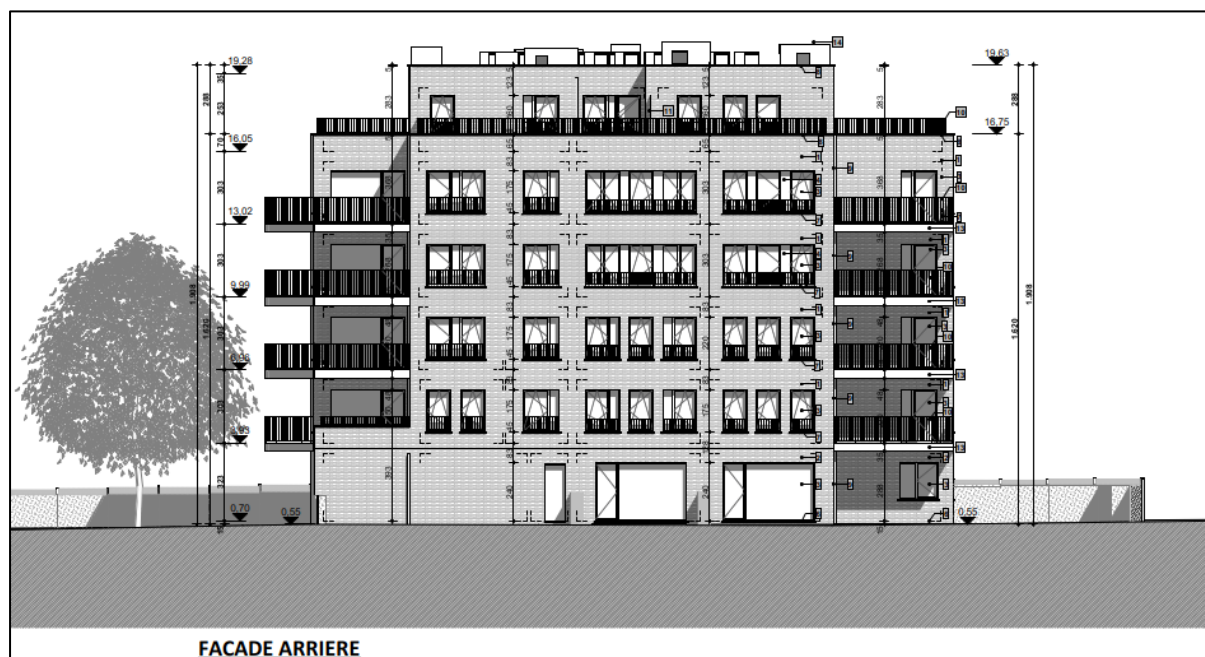


Figure 31 Façade arrière du bâtiment 2 (source : Plans PU)

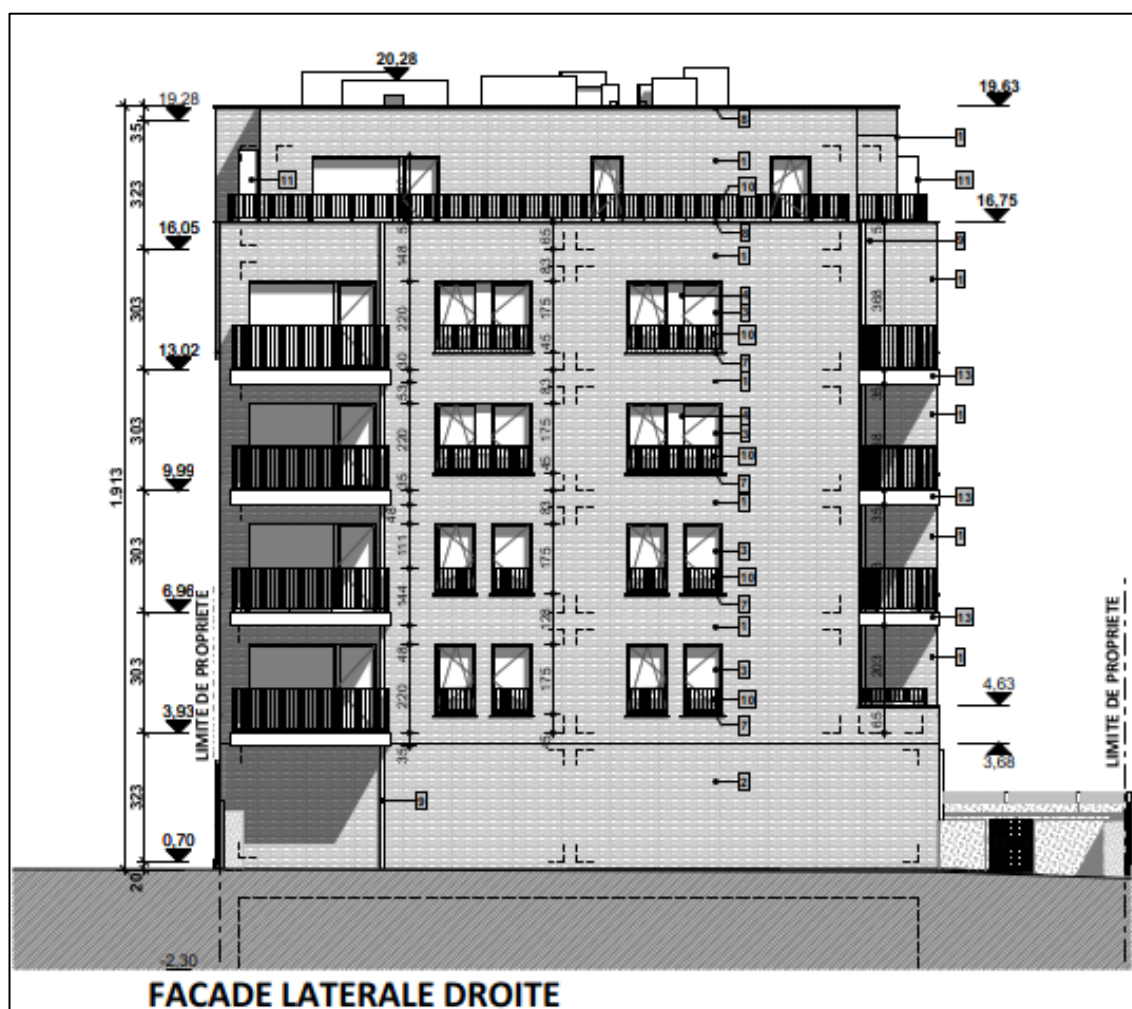


Figure 32 Façade latérale droite du bâtiment 2 (source : Plans PU)

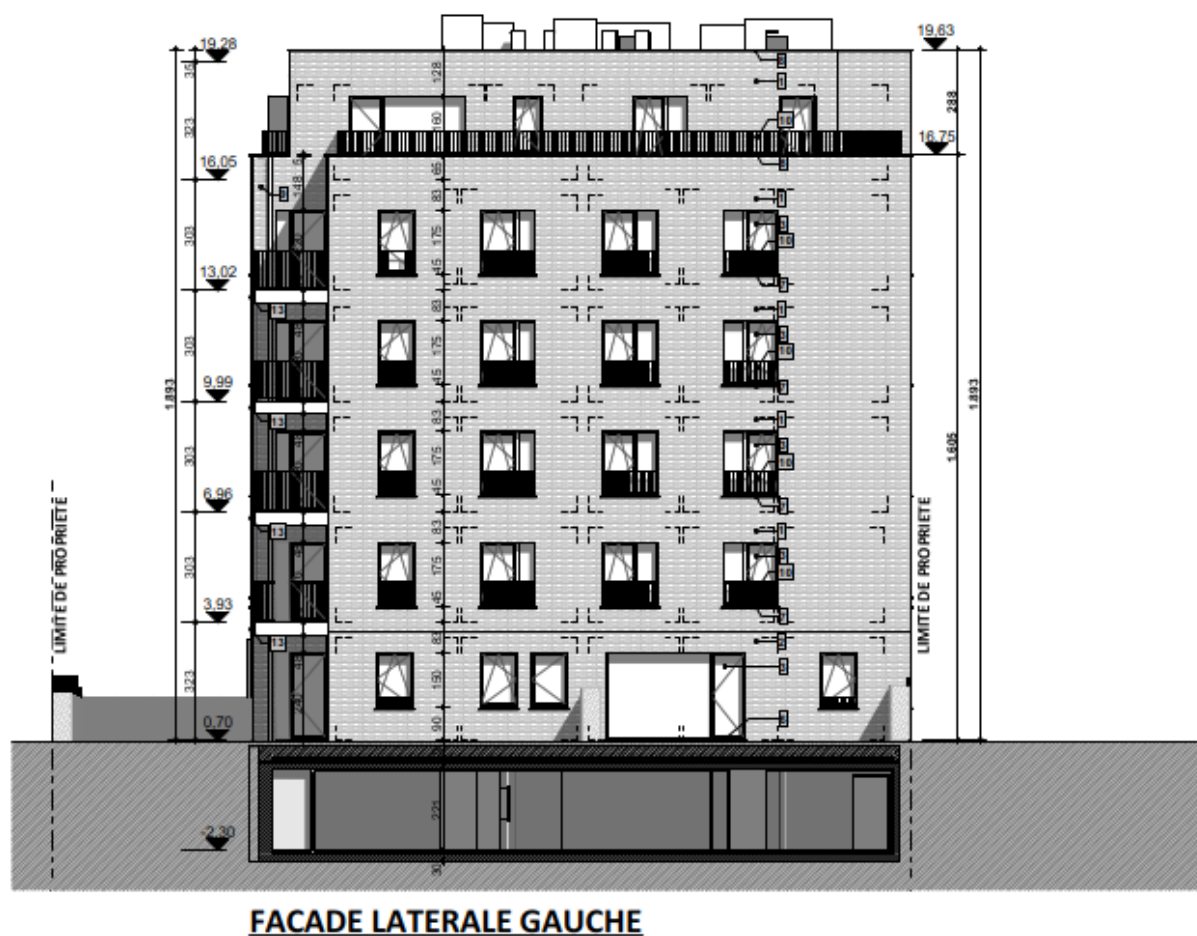


Figure 33 Façade latérale gauche du bâtiment 2 (source : Plans PU)



Figure 34 Vue axonométrique 1 (source : Plans PU)

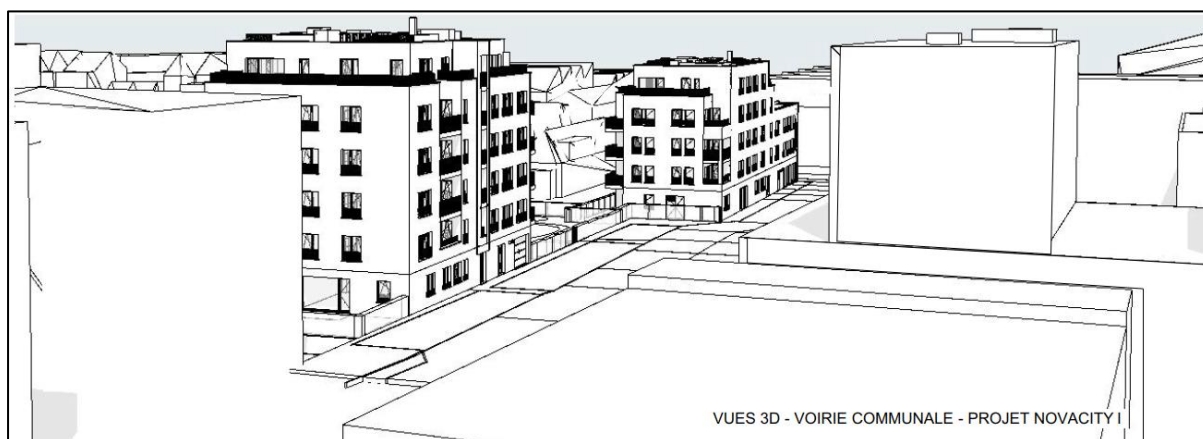


Figure 35 Vue axonométrique 2 (source : Plans PU)



Figure 36 Vue axonométrique 3 (source : Plans PU)

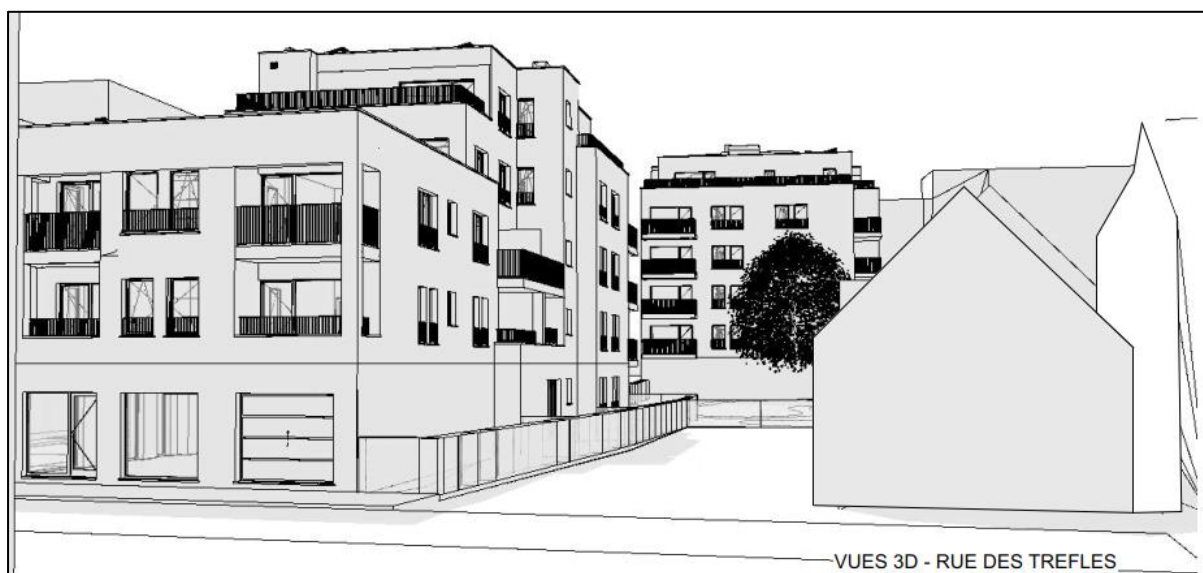


Figure 37 Vue axonométrique 4 (source : Plans PU)

2.2.3.2 Incidences sur le patrimoine

Aucun site repris au patrimoine n'est présent à proximité du site d'étude. Le projet n'aura donc aucune incidence sur le patrimoine bâti ni même sur les éléments repris à l'inventaire iris monument qui sont quant à eux situés à proximité du site.

2.2.3.3 Intégration visuelle et esthétique du chantier

Afin d'intégrer au mieux le chantier vis-à-vis de l'espace public, celui-ci sera entouré d'une palissade ou d'une clôture bâchée. Le chantier ne devrait pas engendrer d'incidences. Il s'agit plutôt de problèmes temporaires liés aux potentielles nuisances sonores et à la mobilité.

2.2.3.4 Evolution en situation future prévisible

Avec les projets environnants, le quartier tend à se reconverter vers une fonction de mixité intégré autour d'une fonction principale de logements.

Ces développements s'accompagnent également d'une offre commerciale et en équipement (école, crèche, salle de sport etc) liés à l'augmentation du nombre d'habitants projetée du quartier. Les objectifs de la Région devraient donc être peu à peu remplis en offrant des logements neufs accessibles aux Bruxellois.

2.3 Le sol, sous-sol et les eaux souterraines

2.3.1 Description de la situation existante

2.3.1.1 Contexte topographique

Le terrain présente une surface plane.

2.3.1.2 Contexte géologique et hydrogéologiques

Un récapitulatif des données géologiques et hydrogéologiques de la parcelle étudiée est repris dans le Tableau 3. Les informations contenues dans ce tableau proviennent de l'outil BrugeoTool disponible en ligne sur la plateforme de Bruxelles-Environnement.

Tableau 3 : Tableau récapitulatif des données géologiques et hydrogéologiques (source : BrugeoTool)

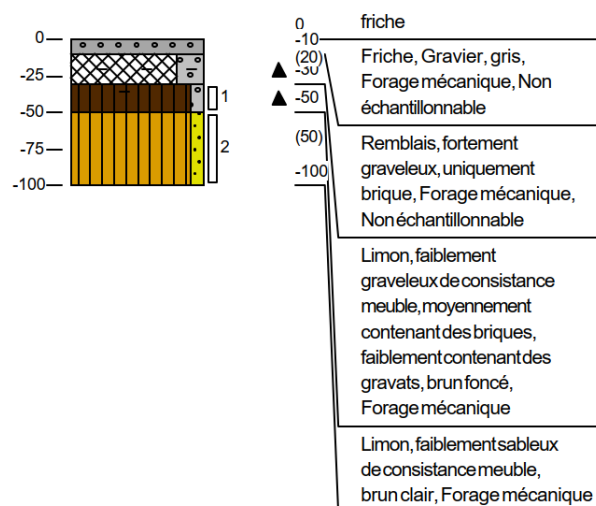
Prof (m)	Système	Unité stratigraphique	Lithologie détaillée	Unité hydrologique
0 – 11,8	Quaternaire	US/RBC_11 Remblais	Remblais	UH/RBC_1a Système aquitard quaternaire superficiel
		US/RBC_12 Couverture limoneuse	Dépôt de loess, limons d'origine éolienne, fin, sableux, homogène sur les plateaux et stratifiés sur les versants, chargé de matières argileuses, calcaireux / Diluvium caillouteux des plateaux.	
		US/RBC_14 Limos, sables et graviers alluviaux	Dépôt de sables grossiers, graviers et limons. Présences de couches fines d'argiles, de silex. Mouvements du sol dus aux gels et dégels successifs. Limité aux vallées alluviales	
11,8- 25,9	Paléogène	US/RBC_72 Sables et argiles de Kortrijk (membre de Moen)	Dépôt hétérogène de sable silteux à argileux, faiblement glauconieux, avec quelques couches d'argile. Présence de nummulites.	UH/RBC_7b Aquitard des sables et argiles de Moen
25,9- – 45,8		US/RBC_73 Argiles de Kortrijk (membre de Saint Maur)	Argile très finement silteuse avec quelques minces intercalations d'argile grossièrement silteuse ou de silt très fin argileux.	UH/RBC_7c Aquiclude des argiles de Saint-Maur

D'après la carte hydrogéologique de BE, les eaux souterraines se situent à une profondeur d'environ 5,7 m par rapport au sol.

Il n'y a pas de captage d'eau souterraine sur le terrain étudié.

Dans le cadre du projet des tests d'infiltration du sol ont été réalisées le 30 janvier 2025 par la société Altaïs. Les résultats sont présentés dans le chapitre « Gestion des eaux » et le rapport complet est repris en annexe C.

Les logs de forages confirment la description lithologique du sol faite ci-avant pour le premier mètre de profondeur :



Coupe lithologique :

0 à 10	Graviers uniquement
10 à 30	Briques uniquement
30 à 50	Limon, faiblement, faiblement graveleux contenant des briques et des gravats, brun foncé
50 à 100	Limon faiblement sableux, brun clair

Figure 38 Logs de forage réalisés sur le site du projet (source : Altaïs, 2025)

2.3.1.3 Qualité sanitaire du sol et de l'eau souterraine

Les parcelles du projet ne sont pas reprises à l'inventaire de l'état du sol établi par Bruxelles-Environnement.

2.3.2 Evaluation des incidences du projet

2.3.2.1 Qualité sanitaire du sol et de l'eau souterraine

En exploitation normale, les fonctions prévues sur le site ne sont pas de nature à engendrer des incidences sur la qualité du sol. En outre, aucune installation ou activité à risque n'est comprise dans l'objet de la demande de permis d'environnement.

2.3.2.2 Stabilité des constructions

Dans le cadre de la construction des immeubles, des essais géotechniques seront réalisés afin de garantir leur stabilité. La présence de la nappe est exclue étant donnée sa profondeur.

2.3.3 Incidences spécifiques du chantier

Au vu de la profondeur de la nappe phréatique (>5,5m) et le sous-sol du projet (<4m), aucun rabattement de nappe phréatique ne sera nécessaire.

En cas de découverte fortuite d'une pollution ponctuelle, toutes les mesures légales et usuelles seront appliquées pour éviter une propagation de la contamination. Les risques spécifiques au chantier sont limités à l'utilisation d'engins pouvant utiliser des hydrocarbures (carburant, huiles...).

Les risques pour les eaux sont quant à eux de deux natures :

- Pollution éventuelle des eaux de surface par les eaux en provenance des zones de travaux ;
- Au même titre, pollution éventuelle des eaux souterraines.

En cas d'épanchement accidentel de liquides polluants, des kits antipollution seront présents durant la phase de chantier afin de limiter au mieux tout éventuelle pollution.

2.4 Gestion des eaux

2.4.1 Description de la situation existante

2.4.1.1 Contexte hydrologique

Réseau hydrographique

Le ruisseau Neerpedebeek passe au niveau de la rue des Trèfles (voir figure ci-dessous). Ce dernier est voûté et situé à quelques mètres du projet.

Le Neerpedebeek ou Pede, anciennement affluent rive gauche de la Senne, prend sa source à Lennik-Saint-Martin puis rejoint Anderlecht au hameau de Vlazendaal. Il passe ensuite sous le Ring en longeant une série d'étangs avant d'être voûté et de se jeter dans le canal.

Traitement des eaux usées

L'ensemble des eaux usées du site aboutira à la station d'épuration collective de Bruxelles-Sud, où elles seront traitées, conformément à la législation en vigueur, avant rejet dans le milieu naturel. Cette station d'épuration dispose d'une capacité de 360.000 équivalents-habitants (EH).

Inondations

Selon les informations disponibles sur le site de Bruxelles-Environnement², le site du projet n'est pas repris dans une zone d'aléa et de risque d'inondation.

² <https://geodata.environnement.brussels/client/view/>

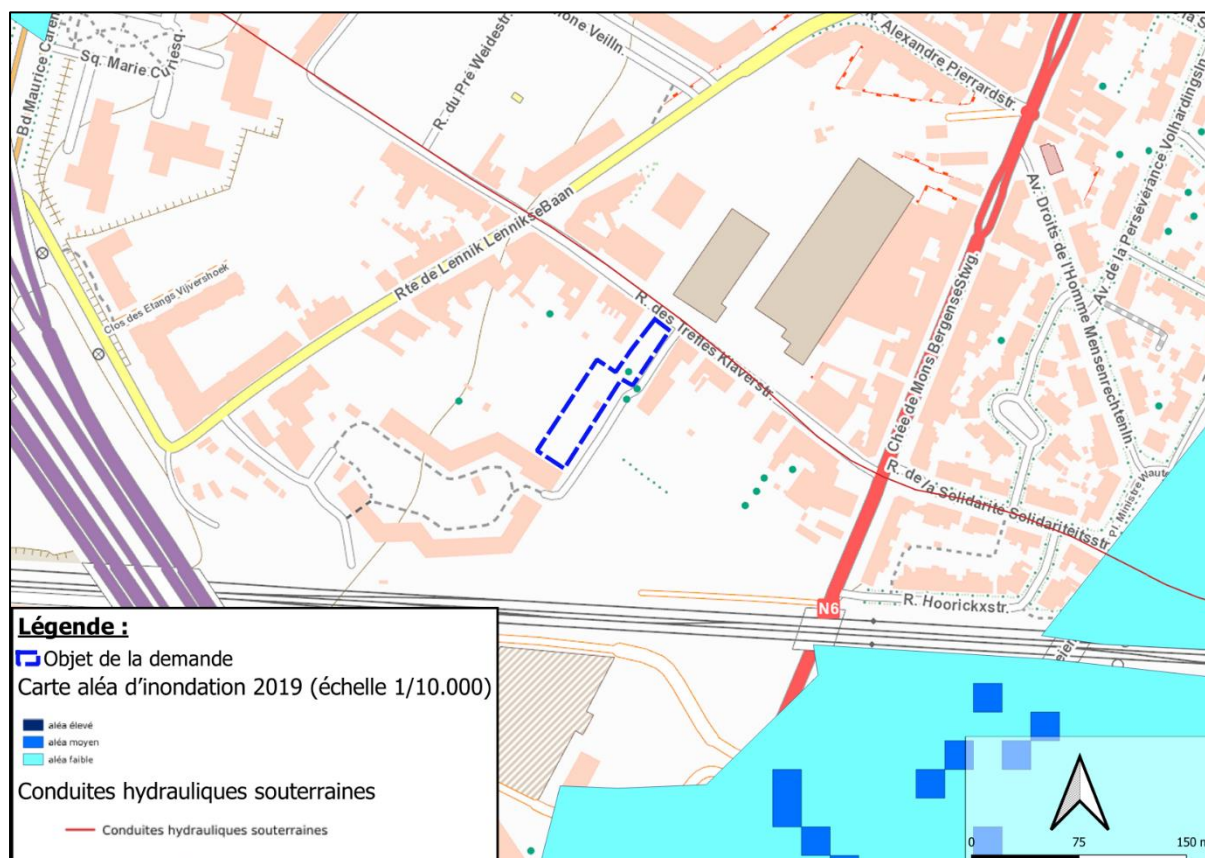


Figure 39 Zone d'aléa d'inondation et cours d'eau voûté à proximité du projet (source : cartoweb et données Bruxelles-Environnement)

2.4.1.2 Description du site existant en matière de gestion des eaux

Taux d'imperméabilisation

Le taux d'imperméabilisation du site est de 0%.

Consommations et rejets d'eau

Il n'y a actuellement aucune consommation d'eau sur le site ni aucun rejet d'eaux usées associés.

Gestion des eaux pluviales actuelles

Il n'y a actuellement aucun système gestion des eaux pluviales qui est mise ne place. Les eaux pluviales s'infiltrent directement sur le site.

Perméabilité du sol

Comme expliqué ci-dessus, dans le cadre du présent projet, des tests de perméabilité du sol ont été réalisés le 30 janvier 2025 en matinée sur site. Plus précisément 3 tests de perméabilité à une profondeur maximale de 1 m ont été réalisés à l'endroit d'implantation de la noue du projet afin d'obtenir une vitesse d'infiltration moyenne. Cette dernière servira au dimensionnement de la noue du projet. La méthodologie utilisée est la méthode in situ, à charge constante dite de Porchet.

Déroulement de l'essai

Etape n°1 : Un trou de diamètre 100 mm est réalisé à hauteur du projet. Généralement à 100 cm de profondeur pour infiltrer en surface. Une étude en profondeur est possible pour la mise en œuvre d'un puits d'infiltration.

Etape n°2 : Le trou est scarifié afin d'éviter l'imperméabilisation du trou.

Etape n°3 : Un dépôt de graviers est déposé au fond du trou.

Etape n°4 : Le sol est pré-saturé avant le début de l'essai

Etape n°5 : La cellule de Porchet est insérée dans le trou de l'essai. La pompe régule le niveau d'eau dans le sol. Le temps pour réguler le niveau d'eau est relevé et est converti directement en une unité de conductivité hydraulique.

Etape n°6 : Lorsque la phase de permanente est atteinte, l'essai est terminé.

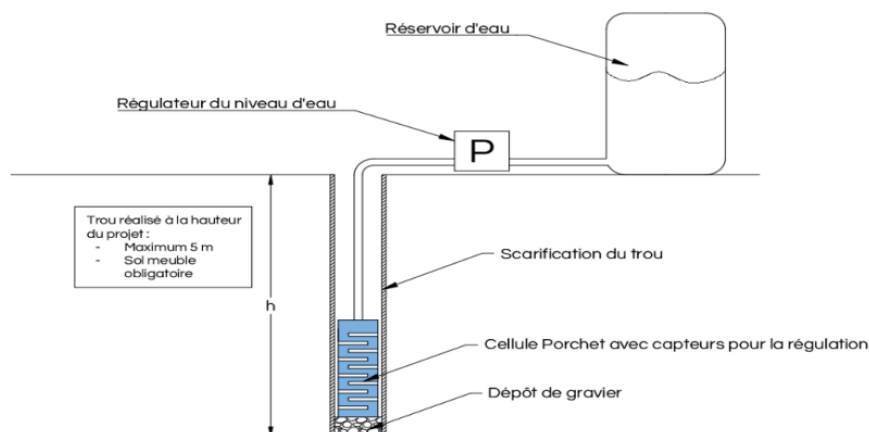


Figure 40 Déroulement de l'essai

La localisation des points de forages est reprise sur la figure ci-dessous.

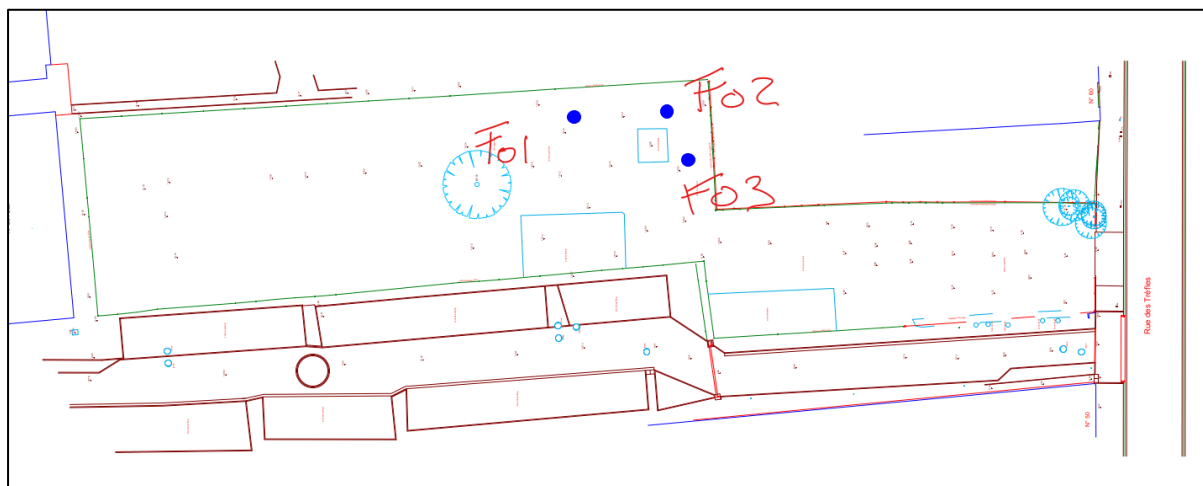


Figure 41 Localisation des trois tests d'infiltration réalisés sur site

Les points F02 et F03 ont été influencés par les fortes précipitations ayant eu lieu à ce moment-là. Une bâche de 1 m² a été utilisée afin de limiter l'impact.

Ci-dessous les moyennes enregistrées sur base des résultats des tests.

En moyenne pour le point F01 une perméabilité moyenne K de 43,36 mm/h (24 points de mesure – 1 point a été écarté) a été mesurée.

En moyenne pour le point F02 une perméabilité moyenne K de 7,7 mm/h (2 points de mesure) a été mesurée.

En moyenne pour le point F03 une perméabilité moyenne K de 13.46 mm/h (8 points de mesure) a été mesurée.

La moyenne des trois essais donne finalement une perméabilité moyenne (Kmoy) d'environ **21,5 mm/h**. C'est cette valeur qui est retenue.

2.4.2
Evaluation des incidences du projet

2.4.2.1
Taux d'imperméabilisation

Avec l'urbanisation du site, les surfaces imperméabilisés vont nécessairement augmenter. Elles atteindront au total 1172 m² soit 50% de taux d'imperméabilisation. Sur cette surface imperméable, 128 m² concerne le sous-sol du bâtiment 2 qui est recouvert de plus de 60cm de terre.

La surface perméable, de pleine terre représente donc 1177 m² soit 50%.

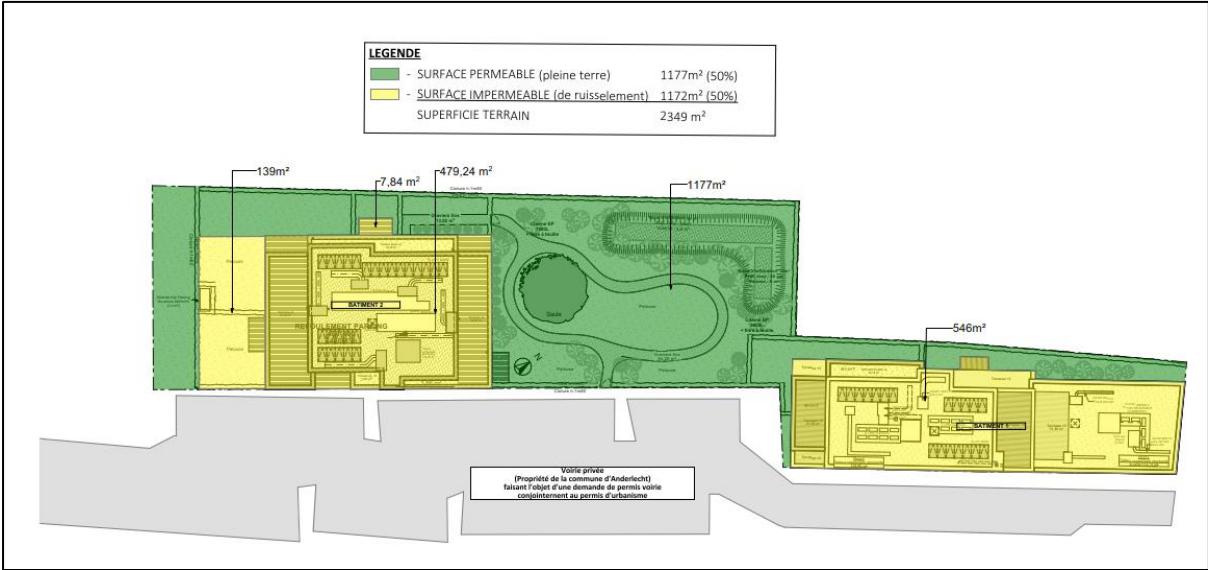


Figure 42
Taux d'imperméabilisation du site du projet (source: Plans PU)

2.4.2.2
Estimation des consommations et rejets d'eau usées

Pour rappel le nombre d'habitants du projet est estimé à 101 habitants et 2 employés pour la partie commerce. L'estimation de leurs besoins en eau en situation projetée sont présentés ci-dessous.

Tableau 4
Estimation des besoins d'eau en situation projetée (AECOM, 2024)

Affectation	Nombre d'individus	EH/individu	Nombre d'EH	Besoins journaliers ³
Logement	101	1	101	10,1 m³
Commerce	2	1/3	0,67	0,067 m³

Les besoins journaliers en eau de distribution, sur la base de 100 l/jour par EH, sont donc de 10,2 m³. A ceux-ci, il faut également ajouter l'eau pour l'entretien des abords/parking et l'arrosage. Les besoins en eau seront réduits grâce à la présence de citernes de récupération d'eau de pluie qui serviront pour les WC de certains logements, l'arrosage et l'entretien.

Les rejets aux égouts en eaux usées correspondent au total d'eau consommée, c'est-à-dire 10,2 m³ par jour. Le débit de pointe sur 2h entre 7h et 9h du matin est estimé à 1,4 l/s.

³ Sur base de 100 litres consommés par EH

2.4.2.3 Système de gestion des eaux pluviales

Le projet prévoit plusieurs dispositifs de gestion des eaux pluviales afin de limiter l'impact sur le réseau d'égouttage existant lors de pluie d'orage :

- Noue d'infiltration d'une capacité de stockage totale de 24,5 m³. La surface considérée est de 49 m² pour une profondeur de 50cm. La perméabilité moyenne considérée est de 21,5mm/h. Le débit d'infiltration du dispositif est calculé comme suit :

$Q_{fuite} = S_i \times K$ [mm/h]

S_i [m²] : surface dédiée à l'infiltration

K [mm/h]: coefficient de conductivité hydraulique

$Q_{fuite} = 49 \text{ m}^2 \times 21,5 \text{ mm/h} = 1053,5 \text{ l/h} = 1.05 \text{ m}^3/\text{h}$ soit un peu moins de 24h pour le temps de vidange. Ce temps de vidange est inférieur à 24h ce qui est jugé correcte.

- Toiture végétalisée stockante de 10cm. La capacité de rétention totale est de 38,5 m³ réparti à raison de 23 m³ pour le bâtiment 1 et de 15,5 m³ pour le bâtiment 2. Les toitures végétalisées seront équipées de bloc de rétention d'eau pour stocker les eaux sur la toiture. L'eau stockée servira à alimenter le substrat et les végétaux de la toiture végétalisée. Le trop-plein sera raccordé vers la noue. Dans la fiche technique il est mentionné qu'un débit d'évacuation régulé devra être mise en place manuellement. Ce débit de fuite n'est pas encore déterminé et le sera lors de la phase d'exécution ;
- Citerne de récupération d'eau pluviale de 5 m³ pour le bâtiment 1 et de 7,5 m³ pour le bâtiment 2. Les toitures plates non végétalisées et terrasses étages sont celles où l'eau est récupérée et représente au total 386 m² soit 165 m² pour le bâtiment 1 et 221 m². Le trop-plein des citernes est renvoyé vers la noue infiltrante. Les eaux de pluie des citernes alimenteront les points suivants :
 - Bâtiment 1 :
 - 2 robinets extérieurs des logements situés au rez
 - 3 WC des logements situés au rez
 - 1 point de nettoyage de vélos
 - 1 local entretien
 - 1 point d'arrosage des jardins communs
 - Bâtiment 2 :
 - 3 robinets extérieurs des logements situés au rez
 - 4 WC des logements situés au rez
 - 1 point de nettoyage de vélos
 - 1 local entretien
 - 1 point d'arrosage des jardins communs

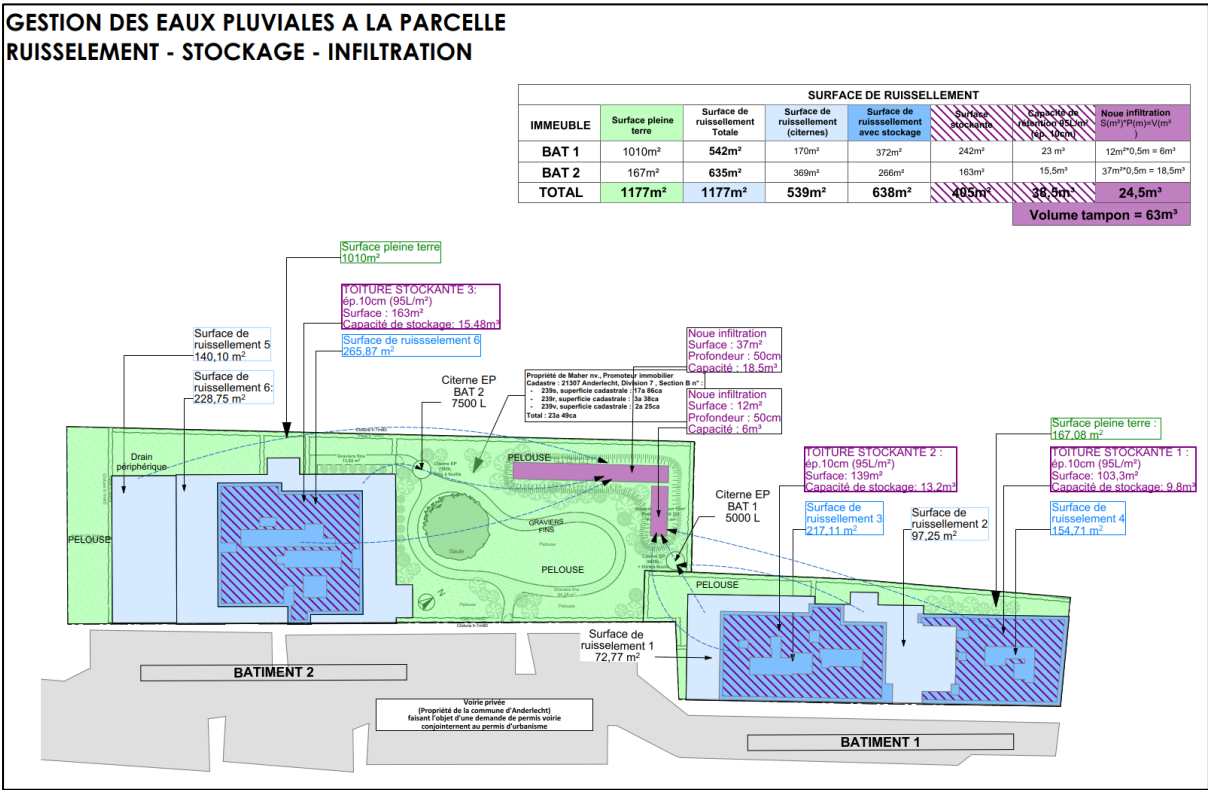


Figure 43 Gestion des eaux pluviales à la parcelle (source : dossier PU)

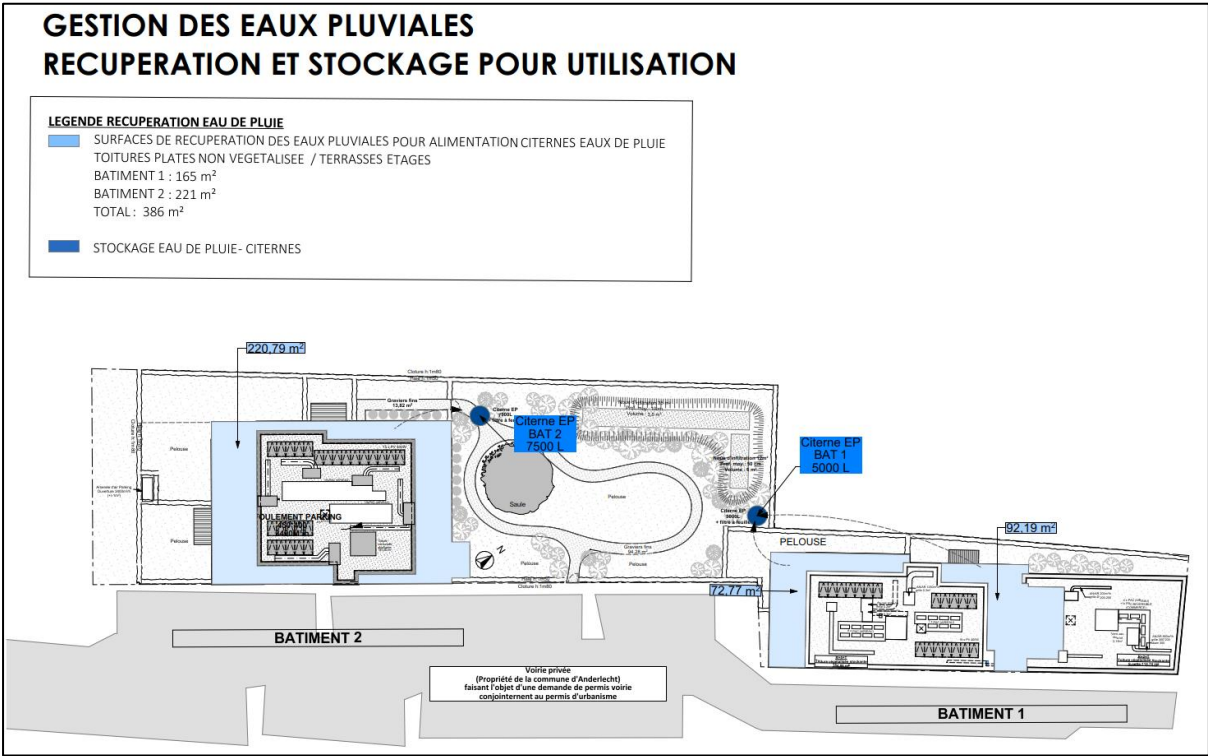


Figure 44 Surface considérée pour la récupération des eaux pluviales (source : dossier PU)

Le schéma suivant reprend la synthèse des dispositifs considérée dans le projet :

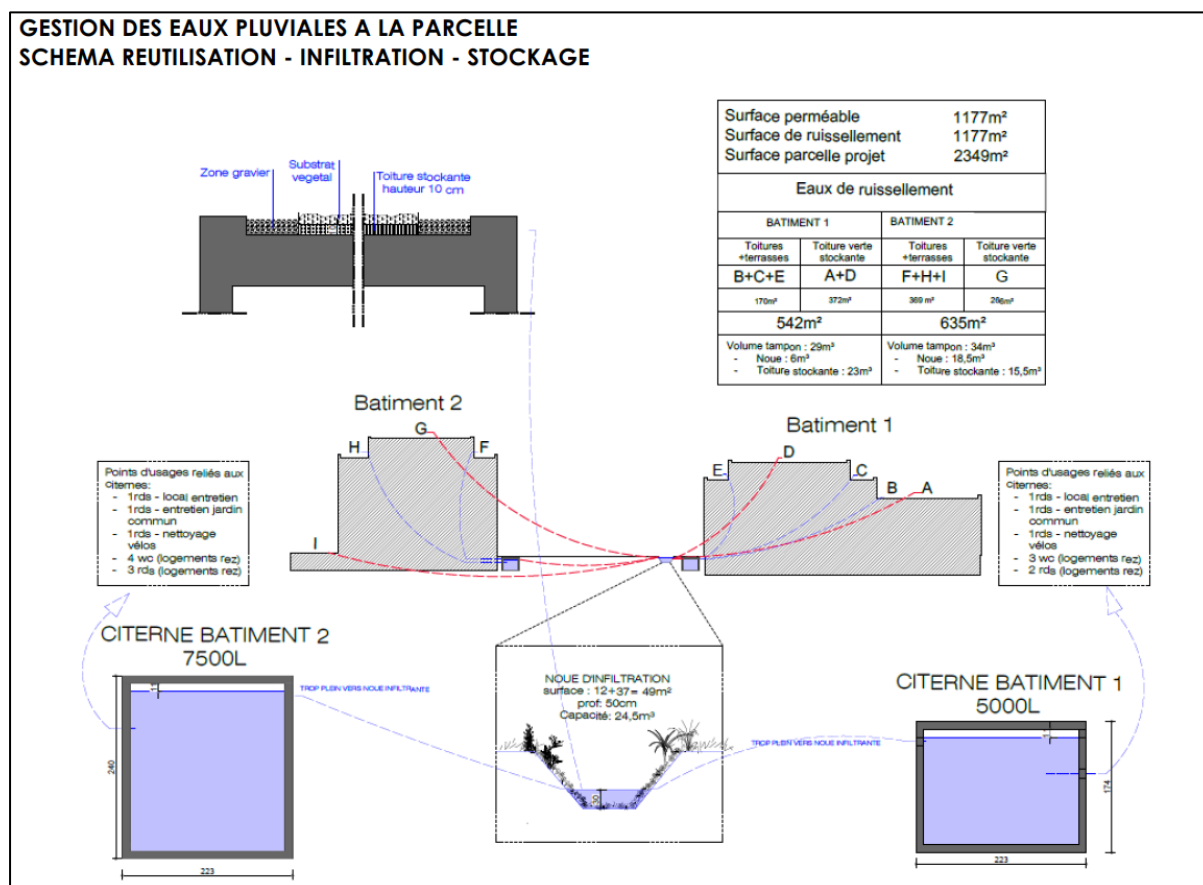


Figure 45 Synthèse des systèmes de gestion des eaux pluviales du projet (source : dossier PU)

Les outils de Bruxelles-Environnement ont été utilisés afin de dimensionner les différents ouvrages. Ils sont disposés en annexe A et B. A noter que le projet respecte les prescriptions de la Région en matière d'ambition de zéro-rejet à l'égout et donc de gestion des eaux pluviales au sein même de la parcelle du projet. En outre les dispositifs prévus par le projet permettent de considérer que le projet n'aura aucun impact sur les infrastructures existantes en matière de gestion des eaux.

2.4.3 Incidences spécifiques du chantier

Les eaux pluviales ruisselant sur le site du chantier sont infiltrées directement dans le terrain lui-même. Si des poches d'eau persistent à cause d'une couche moins perméable, ces eaux résiduelles sont pompées dès le matin du jour qui suit l'intempérie pour être injecté à l'égout public via l'avaloir le plus proche.

Les eaux usées générées par le personnel occupé sur le chantier sont récupérées par le renouvellement de toilettes mobiles de chantier par un prestataire spécialisé.

Concernant spécifiquement la qualité des eaux de surface, un risque de pollution des eaux dû à des manipulations maladroites d'hydrocarbures est présent. Ce risque sera réduit en prévoyant une installation de chantier (stock et parcage d'engins de chantier) ou par la présence de kits antipollution sur le chantier afin de garantir une récupération rapide en cas d'épanchement accidentel de liquides polluants.

2.5 Faune et la flore

2.5.1 Description de la situation existante

Le site visé ne fait pas partie d'une des 14 réserves naturelles et 2 réserves forestières du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le site visé n'est pas non plus un espace vert géré par Bruxelles-Environnement et ne se trouve pas à proximité d'un tel espace.

A proximité immédiate du site du projet se trouve un potager collectif géré par les habitants du quartier.

Au niveau de l'environnement du site, ce dernier a été colonisé par de la végétation sauvage en l'absence d'entretien. Un Saule pleureur est présent sur la parcelle et a fait l'objet d'une analyse phytosanitaire par le service entretien/espaces verts de la commune d'Anderlecht le 24 novembre 2023. Les observations suivantes ont été formulé :

- Essence : Saule pleureur (*Salix x sepulcralis*) ; hauteur : 20 m ; circonférence : 235 cm
- Arbre en bonne santé, aucun champignon ou autre parasite observé, aucun défaut mécanique relevé
- Aucun signe de pourriture remarqué sur le tronc ou dans la cime. Analyse de résonance négative
- Fissures de croissance normales, croissance compensatoire au niveau du collet (élevé mais stable)
- Couronne équilibrée, développement normal des feuilles
- Bois mort dans la cime, diamètre des branches mortes supérieur à 10cm

Suite à ces observations l'avis suivant a été rendu :

- L'arbre est un élément écologique important dans un paysage fortement urbanisé. Arbre mellifère et remplit de nombreuses niches écologiques pour les oiseaux et les insectes.
- L'arbre est en bonne santé, absolument non dangereux, même en cas de construction dans un périmètre proche. Il est recommandé de prévoir un périmètre de 5 mètres de largeur tout autour de l'extérieur de la couronne afin de minimiser les dommages au système racinaire.
- Une taille d'entretien est nécessaire. Cela implique la suppression du bois mort dans la couronne. Le reste de la couronne peut rester intact.
- Abattage ou taille radicale non recommandés.



Photo 7 Détail de la cime de l'arbre et forme du tronc (source : B. Anthoens, Avis Espaces Verts non contraignant - Commune d'Anderlecht)



Photo 8 Végétation présente sur le site (source : AECOM, Octobre 2024)

2.5.2 Evaluation des incidences du projet

Le projet prévoit de s'inscrire dans son environnement verdoyant et d'articuler l'aménagement paysager principalement autour du Saule Pleureur existant, dans la zone ouverte du projet, en conservant près de 50% de zone de pleine terre (voir Figure 42). La plantation de haies et d'arbres est prévu dont les essences ne sont pas encore déterminées mais ces dernières seront toutes de

type indigène. Un chemin en gravier fin est prévu afin de proposer un cadre de promenade et de rencontre pour les habitants du projet.

Une noue plantée accueillera les eaux pluviales des bâtiments permettant de mettre l'eau en valeur. Les espèces végétales plantées, appropriées à ces débordements d'eau lors des épisodes pluvieux, demanderont peu d'entretien (**Figure 43**)

Finalement le projet prévoit des toitures végétalisées stockantes d'une hauteur de 10cm. L'épaisseur du substrat est inférieure à 10 cm et s'apparente à une toiture végétalisée extensive. Ce type d'aménagement augmente la valeur écologique du site. En revanche, les toitures extensives ne permettent pas d'avoir un réel impact en termes de biodiversité. L'impact sur la qualité biologique globale du site est limité.

En outre, le projet permet donc de renforcer le maillage vert à l'échelle du quartier et peut s'apparenter à un point relais de la petite faune et flore. La fonction écologique du site s'en retrouve également améliorée. En outre, on peut conclure sans hésitation que la mise en œuvre du projet constitue une amélioration bien plus qu'appréciable de la qualité biologique du site en comparaison à la situation existante.

2.5.3 Incidences spécifiques du chantier

Un périmètre de 5 mètres de largeur tout autour de l'extérieur de la couronne du Saule pleureur sera prévu afin de minimiser au maximum les dommages au système racinaire. Moyennant les précautions d'usage vis-à-vis du Saule pleureur et de son système racinaire aucune incidence spécifique n'est attendue durant le chantier.

2.6 Être humain

2.6.1 Description de la situation existante

Le site est localisé dans un quartier mixte majoritairement résidentiel et est actuellement inoccupé. Il ne participe dès lors pas au contrôle social sur et aux abords du site. Il peut également créer un sentiment d'insécurité étant donné que ce dernier est clôturé et laissé à l'abandon. Néanmoins avec les développements récents du quartier et une mixité de plus en plus présente, le contrôle social sur l'espace public environnant est relativement bon. En matière de sécurité routière, la rue des Trèfles est une rue de quartier relativement peu fréquentée et des trottoirs sont présents de part et d'autre de la voirie.

L'environnement du site est composé principalement d'une zone de forte mixité et est donc principalement occupé en journée durant la semaine. Le contrôle social durant la semaine et les heures d'ouvertures typiques, est qualifié de bon. Les entrées au site sont clôturées et fermées en dehors des heures d'ouvertures du site. Quelques caméras de surveillance sont présentes dans les environs du site permettant d'assurer un certain sentiment de sécurité.

2.6.2 Evaluation des incidences du projet

Avec l'arrivée du projet, l'entretien du site sera fait quotidiennement et permettra d'assurer un meilleur contrôle social aux abords du projet.

Le projet prévoit toutes les dispositions nécessaires en matière d'incendie (dévidoirs, EFC, détection incendie, alarme).

L'accessibilité pour les services de secours est également assurée comme suit :

- Accès principal : Les halls d'entrée des immeubles, situés du côté de la voirie, sont directement accessibles pour les services d'urgence.
- Accessibilité à l'arrière des bâtiments : En vue d'éviter l'enclavement des logements arrière (bâtiment 2) et de créer deux cages d'escalier, il a été prévu à chaque niveau, en façade avant, une baie d'évacuation accessible aux services de prévention incendie. À l'intérieur, cet accès donne directement sur un dégagement qui permet au service de prévention d'accéder directement aux entrées des appartements, en ce compris le logement arrière.

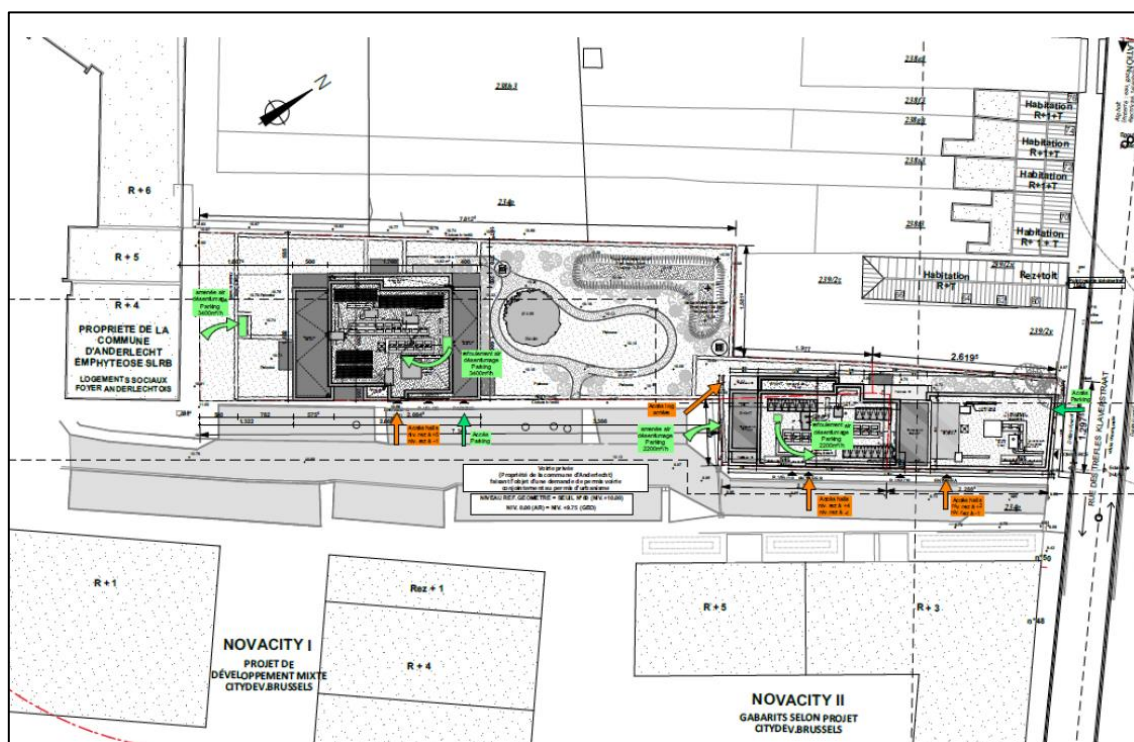


Figure 46 **Accessibilité des services de secours (source : Plans PU)**

Notons que le projet sera soumis à l'avis du SIAMU et prendra en compte ses remarques permettant d'assurer une sécurité incendie suffisante. En outre, aucune incidence n'est à craindre.

2.6.3 Incidences spécifiques du chantier

L'emprise du chantier sur l'espace public existant sera limitée. Le chantier sera fermé au public.

Des mesures seront prises afin de sécuriser la circulation des piétons et autres modes de transport circulant sur la rue des Trèfles, particulièrement durant la phase d'aménagement de l'accès au site. Au besoin, une signalisation appropriée sera mise en place en coordination avec les autorités communales et régionales, gestionnaires des voiries.

2.7 Microclimat

2.7.1 Préambule

Le présent chapitre porte sur le microclimat, c'est à dire l'impact climatique que le projet exerce sur son environnement direct. Ces incidences concernent principalement : les effets de l'ombrage sur le cadre bâti et sur le confort lumineux.

2.7.2 Méthodologie utilisée pour l'analyse de l'ensoleillement

Le soleil se lève vers l'est et se couche vers l'ouest. Dès lors, en début de journée, les ombres des bâtiments sont portées vers l'ouest et en fin de journée vers l'est. La période d'ensoleillement la plus favorable est en milieu de journée.

Pour bien comprendre l'influence du soleil, il faut connaître à tout instant la position du soleil dans le ciel par rapport au site. À un instant donné, la hauteur et l'azimut du soleil déterminent la position du soleil dans le ciel et donc l'impact de celui-ci sur le site.

La hauteur du soleil influence la taille de l'ombre portée, qui sera la plus étendue au solstice d'hiver. L'azimut influence la durée d'ensoleillement au fil de la journée.

Le solstice d'été (21 juin) est la période d'ensoleillement la plus favorable et la plus longue. Le soleil y est au plus haut et les ombres sont les plus courtes.

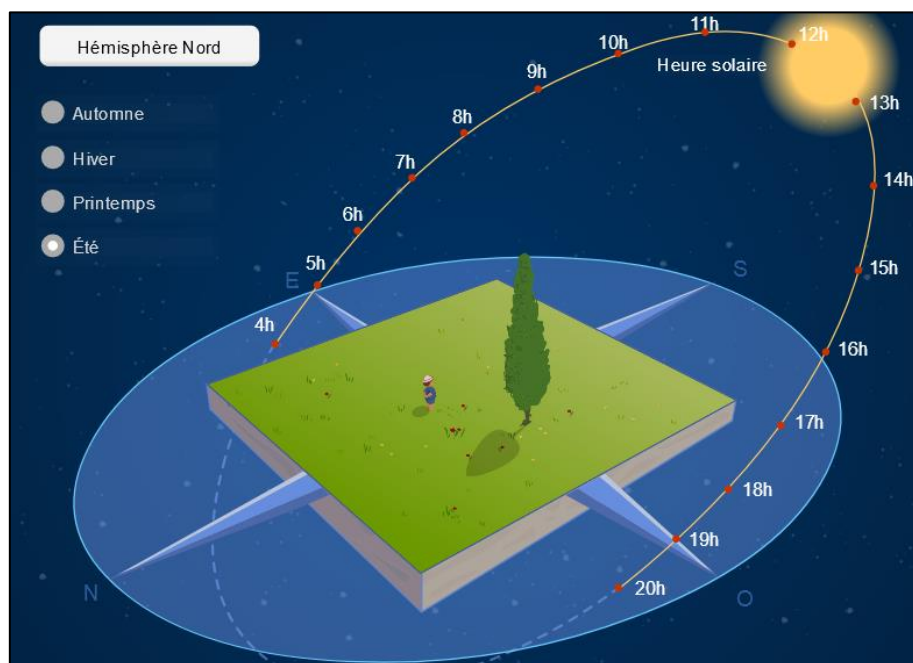


Figure 47 Mouvement apparent du soleil en été applicable dans l'hémisphère Nord (source : edumedia-sciences.com)

Les équinoxes (21 septembre et 21 mars) correspondent aux périodes d'ensoleillement moyen où la durée et la hauteur du soleil sont intermédiaires.

Le solstice d'hiver (21 décembre) est la période d'ensoleillement la moins favorable et la plus courte. Le soleil y est au plus bas et les ombres sont les plus longues. L'ensoleillement direct (en présence d'un ciel clair ou intermédiaire) ne représente pas les conditions météorologiques prédominantes de cette période. La combinaison d'un cadre bâti dense et l'angle d'incidence très réduit des rayons du soleil limite souvent l'accès à l'ensoleillement direct.

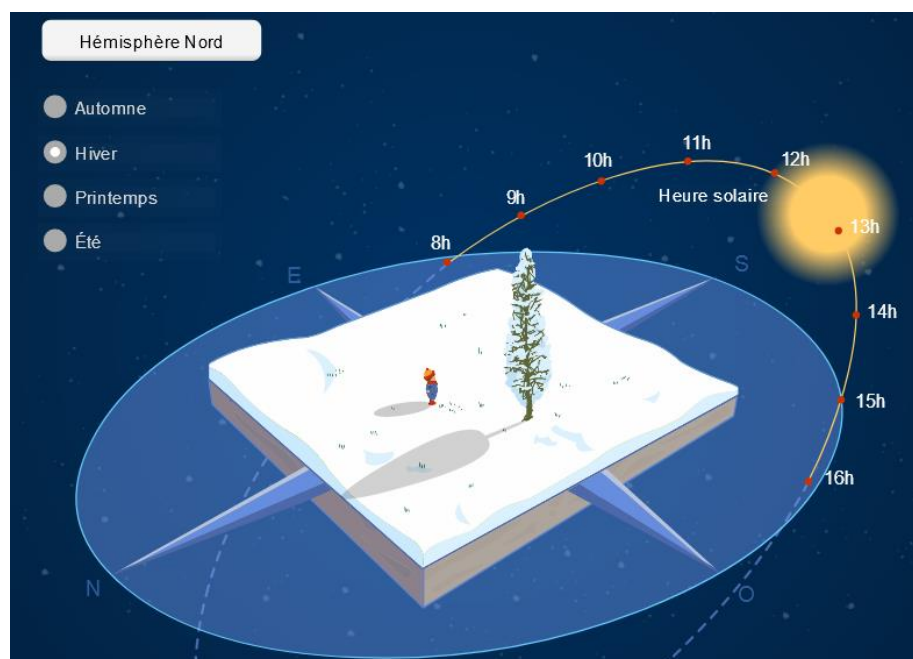


Figure 48 Mouvement apparent du soleil en hiver applicable dans l'hémisphère Nord (source : edumedia-sciences.com)

L'analyse de la situation projetée au solstice d'été (scénario maximaliste), à l'équinoxe d'automne (scénario médian) au solstice d'hiver (scénario minimaliste) permet de comprendre un phénomène ponctuel pour extrapoler les tendances au fil des saisons.

L'analyse est réalisée vis-à-vis de la situation existante et projetée. Les deux situations prennent déjà en compte les futurs bâtiments du projet Novacity II dont le dossier de permis est en cours d'instruction. Les heures étudiées sont les suivantes :

- A l'équinoxe et au solstice d'été : 9h,12h,15h et 18h ;
- Au solstice d'hiver : 9h30,12h, et 14h.

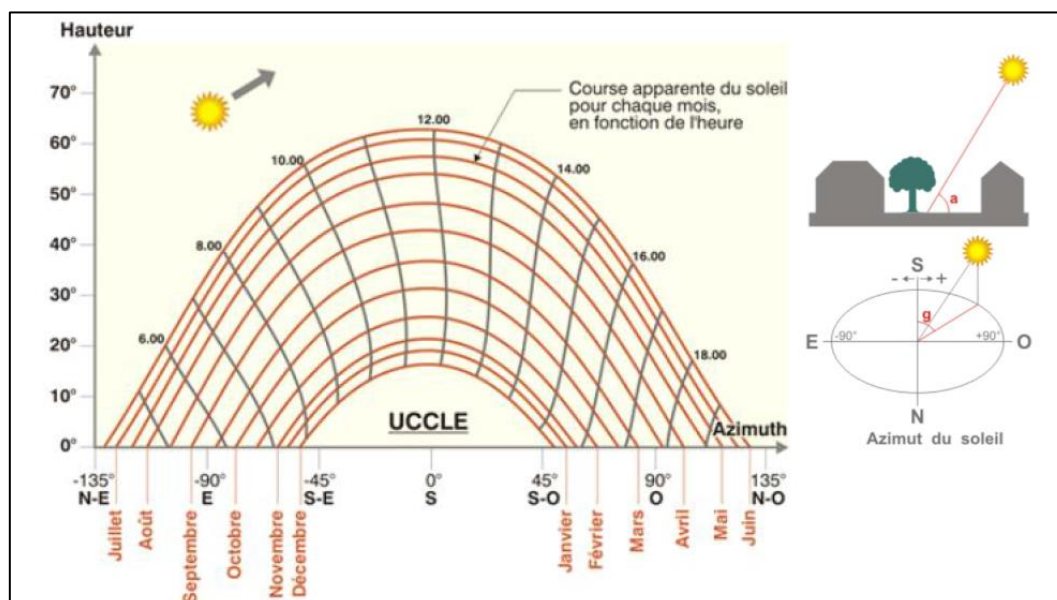


Figure 49 Hauteur, Azimut & Diagramme solaire cylindrique pour Uccle en temps universel (<https://energieplus-lesite.be/theories/climat8/ensoleillement-d8/>, 2020)

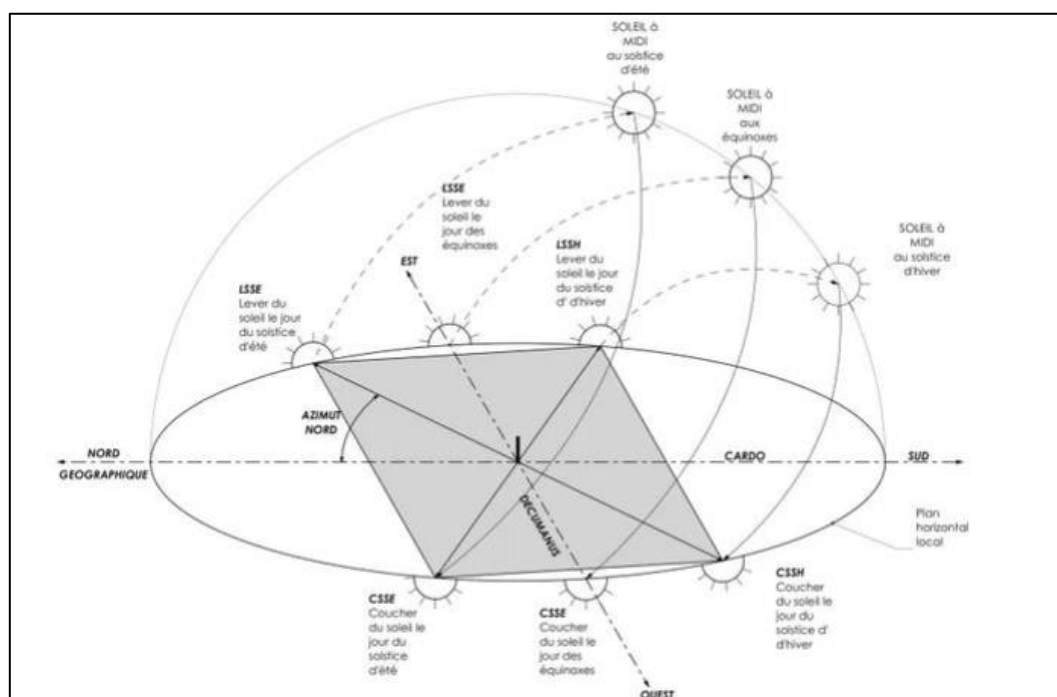


Figure 50 Quadrilatère solsticial

2.7.3 Description de la situation existante

2.7.3.1 Solstice d'hiver (21 décembre)

En matinée jusque midi des ombres sont portées sur l'habitation familiale voisine ainsi qu'en partie sur le potager collectif du quartier.

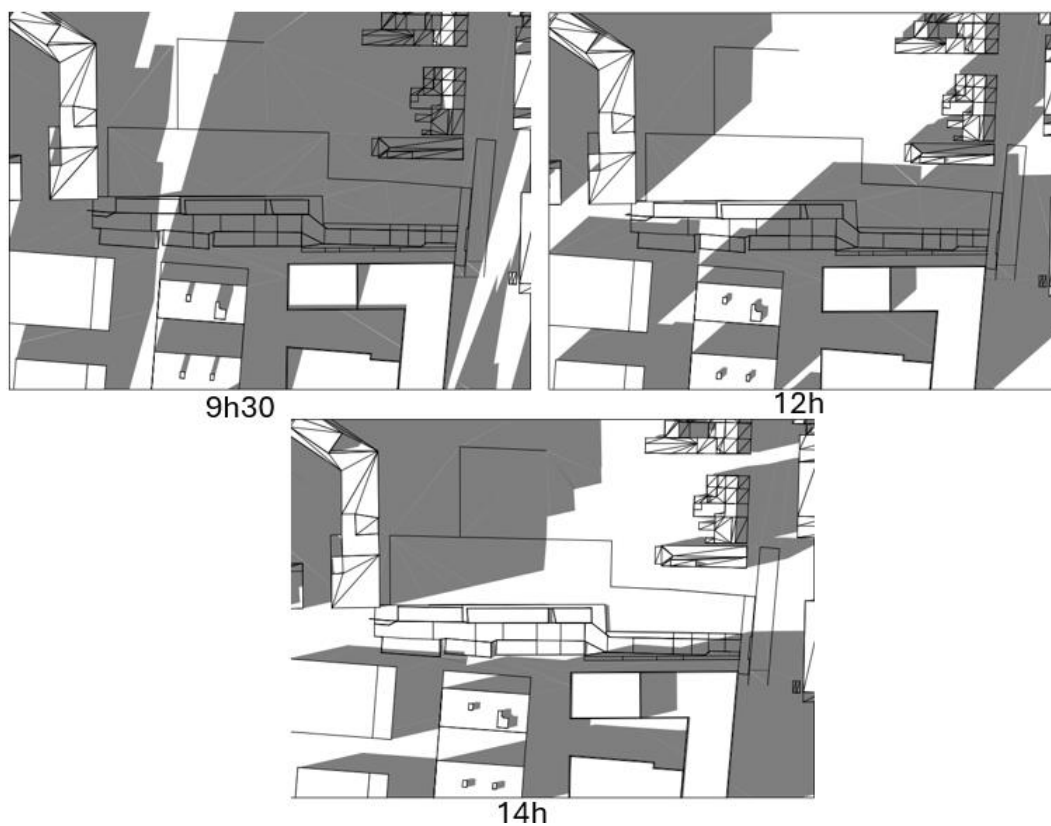


Figure 51 Situation existante aux heures étudiées durant le solstice d'hiver

2.7.3.2 Solstice d'été (21 juin)



Figure 52 Situation existante aux heures étudiées durant le solstice d'été

2.7.3.3 Equinoxe (21 septembre)

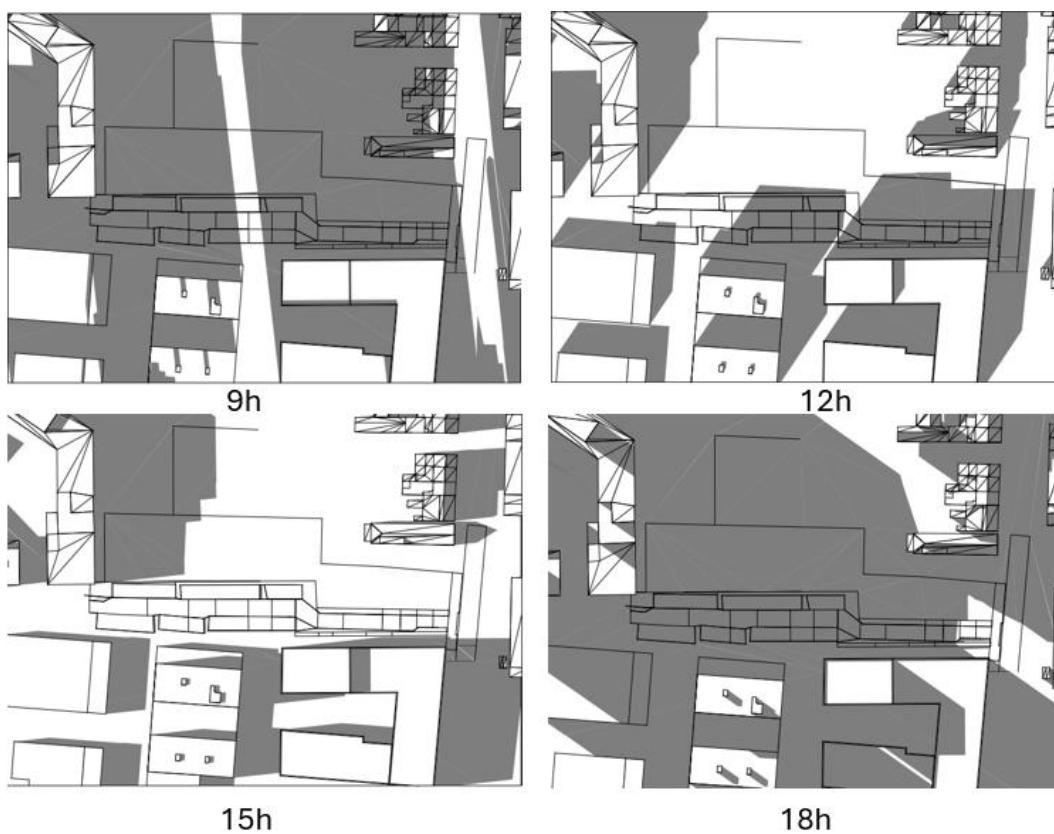


Figure 53 Situation existante aux heures étudiées durant l'équinoxe de septembre

2.7.4 Evaluation des incidences du projet

2.7.4.1 Effets du projet au solstice d'hiver (21 décembre)

En hiver, le soleil est généralement plus bas qu'aux autres périodes de l'année avec pour effet d'allonger les ombres portées par les bâtiments. C'est donc la période la plus défavorable pour l'ensoleillement et particulièrement en milieu urbain. Le projet génère des ombres sur le bâtiment voisin en matinée ainsi que sur le potager collectif. En après-midi, les incidences du projet sont relativement limitées étant donnée la configuration du projet avec l'espace ouvert conservé entre les deux bâtiments.

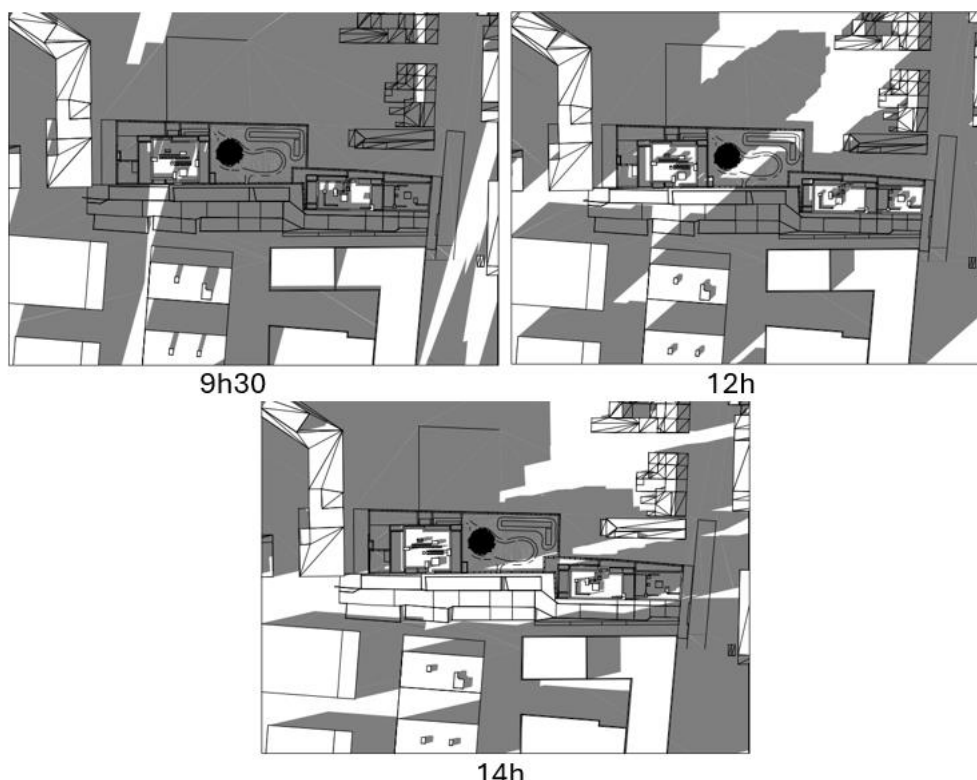


Figure 54 Situation projetée aux heures étudiées durant le solstice d'hiver

2.7.4.2 Effets du projet au solstice d'été (21 juin)

Le bilan favorable s'explique comme partout ailleurs dans la ville par la position élevée du soleil qui a pour conséquence de projeter des ombres fortes courtes, qui n'atteignent pas ou peu les bâtiments voisins. En rapport à la situation existante, le bâtiment 1 du projet porte une ombre passagère à 9h du matin sur le bâtiment voisin. Le projet n'a pas d'incidences significatives sur le bâti voisin et le potager collectif aux heures étudiées.



Figure 55 Situation projetée aux heures étudiées durant le solstice d'été

2.7.4.3 Effets du projet à l'équinoxe (21 septembre)

Tout comme en été, le projet ne génère pas de perte d'ensoleillement significative ou anormale sur les bâtiments voisins durant l'équinoxe de septembre. Ce bilan s'explique par le fait que les constructions projetées sont situées à une distance suffisante des bâtiments voisins. Néanmoins, sur une partie de la matinée, les bâtiments du projet influencent quelque peu l'ensoleillement du bâtiment voisin et du potager collectif sans obstruer totalement les rayonnements du soleil.

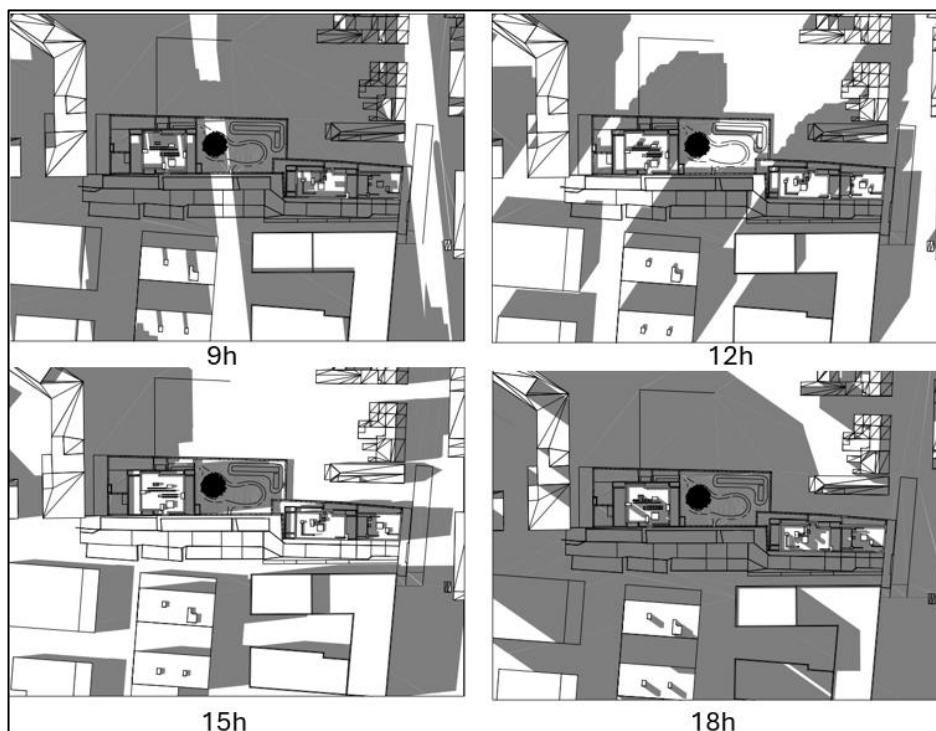


Figure 56 Situation projetée aux heures étudiées durant l'équinoxe de septembre

2.7.4.4 Synthèse des impacts en matière d'ensoleillement

Il ressort de l'étude d'ensoleillement que les incidences générées par le projet seront limitées, compte tenu de la localisation de celui-ci, et de la distance entre les constructions environnantes et les bâtiments projetés :

- Le projet aura un impact limité sur le bâti existant en termes d'ensoleillement. La perte subie par le bâti environnant se limite principalement à quelques heures l'après-midi au solstice d'hiver (période la plus défavorable) ;
- En dehors de ces périodes, le projet est sans incidence significative en termes d'ensoleillement.

Autres effets

La présence d'un espace vert en pleine terre ainsi que d'une toiture jardin au projet permet l'amélioration du microclimat au droit du site. En effet, l'évaporation suscitée par la présence de végétation agit de manière favorable d'une part sur la température et d'autre part sur le degré d'humidité de l'air. Les risques d'effets d'îlot de chaleur sont dès lors minimisés.

2.7.5 Incidences spécifiques du chantier

Cette section est sans objet.

2.8 Gestion des déchets

2.8.1 Description de la situation existante

Etant donné qu'il n'y a aucune activité ni bâtiment présent sur le site étudié, il n'y a pas à proprement parler de générations de déchets par le site en situation existante. A noter qu'il a été observé la présence de déchets sauvages sur le site.



Photo 9 Déchets sauvages observés sur le site du projet (partie limitrophe au parking privatif des logements sociaux (source : AECOM, 2024))

Dans les alentours du site, au niveau de la voirie du projet Novacity II déjà construite, la présence de 4 conteneurs poubelles enterrés a été observé. Ces dernières ne sont pas encore en fonctionnement mais pourraient à terme être utilisées par une partie des habitants du quartier afin d'acheminer les déchets en un point central. En effet, cette voirie sera publique lorsque le projet sera construit.

Selon Bruxelles-Propreté, les déchets résiduels sont collectés à cette adresse deux fois par semaine (jeudi et lundi matin), tandis que les déchets PMC, organique, vert et papier-carton sont collectés une fois par semaine, le lundi pour les déchets PMC, vert, organique et le jeudi matin pour les cartons.

2.8.2 Evaluation des incidences du projet

Le projet ne prévoit pas de local poubelle spécifique dans les bâtiments du projet puisqu'il est prévu de placer en voirie des poubelles sélectives enterrées à l'actuel emplacement des conteneurs du Foyer Anderlechtois. Le nombre de poubelles nécessaires sera calculé afin d'y inclure la capacité nécessaire pour les logements du Foyer Anderlechtois et ceux du présent projet :

- poubelle enterrée (blanc) pour les déchets résiduels
- poubelle enterrée (orange) pour les déchets alimentaires
- poubelle enterrée (bleu) pour les déchets PMC
- poubelle enterrée (jaune) pour les papiers et cartons

Le programme de ramassage prévu par Bruxelles Propreté est le suivant :

- ramassage des déchets pour les déchets résiduels: reprise 2x/semaine
- ramassage des déchets pour les déchets alimentaires : reprise 1x/semaine
- ramassage des déchets PMC : reprise 1x/semaine
- ramassage des papiers et cartons : reprise 1x/semaine

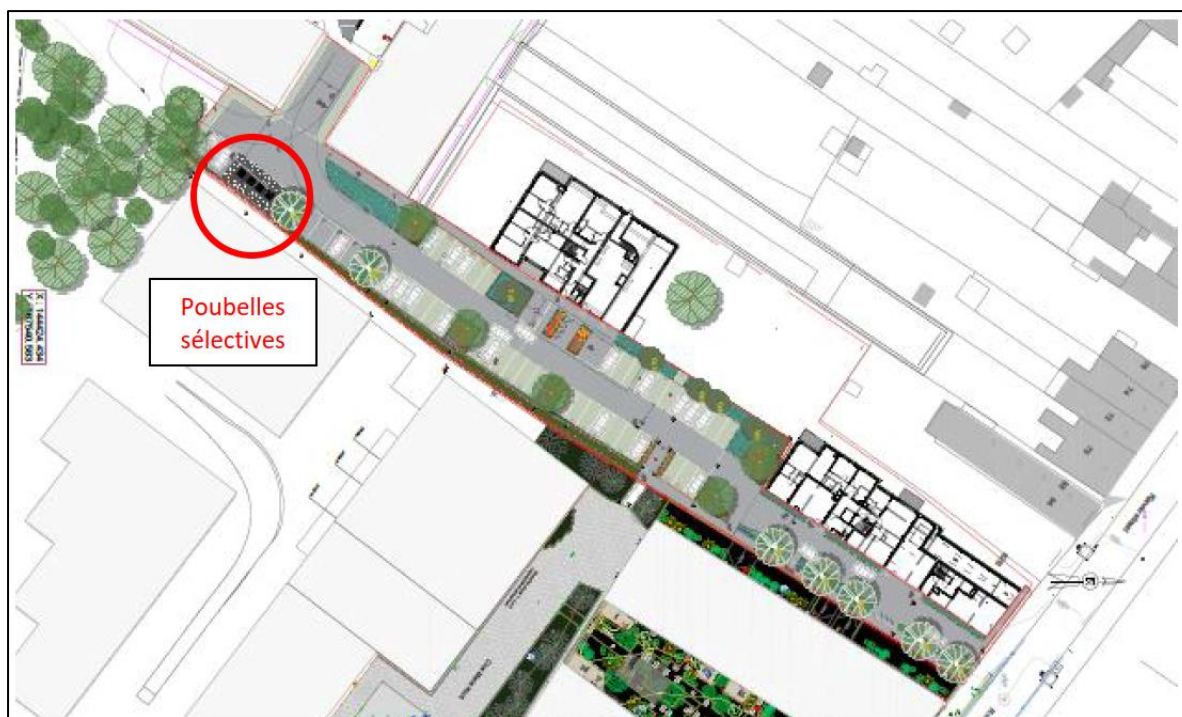


Figure 57 Localisation des poubelles enterrées (extrait du permis voirie)

En définitive, les incidences seront relativement limitées moyennant le respect d'une bonne gestion en la matière.

2.8.3 Incidences spécifiques du chantier

Aucune démolition n'est prévue au projet. Toutefois, l'évacuation et le traitement des éventuels déchets se feront conformément aux dispositions légales en la matière.

2.9 Environnement sonore et vibratoire

2.9.1 Description de la situation existante

Le tableau suivant extrait de l'Atlas du bruit en Région de Bruxelles Capitale présente les différents types d'ambiance sonore. Cette échelle permet de contextualiser les données récoltées.

Tableau 5 Type d'ambiance sonore (Extrait de l'Atlas du bruit en Région de Bruxelles-Capitale)

Sensation moyenne	Niveau sonore	Type d'ambiance extérieure	Conversation
Très bruyant	80 dB(A)	Autoroute, chantier, ...	Difficile
Bruyant	70 dB(A)	Rue animée, grand boulevard, ...	
	65 dB(A)		
Bruit urbain modéré	60 dB(A)	Centre-ville, rue de distribution, ...	Parlant fort
	55 dB(A)		
Relativement calme	50 dB(A)	Secteur résidentiel, rue de desserte, ...	A voix normale
	45 dB(A)		
Bruit de fond calme	40 dB(A)	Cour intérieur, campagne, ...	
Très calme	30 dB(A)	Ambiance nocturne en milieu rural, ...	A voix basse
Silence	20 dB(A)	Désert	

En situation existante, les principales sources de bruit sont le trafic routier de la chaussée de Mons, du ring R0, le trafic ferroviaire et dans une moindre mesure les commerces le long de la chaussée de Mons. Le site ne se trouve pas sur un point noir acoustiques et vibratoires, ni sur une zone de stratégie de confort acoustique.

Selon la carte de bruit multiexposition⁴ de Bruxelles-Environnement, actualisée pour la dernière fois en 2021, le site est situé dans une zone relativement bruyante avec un niveau d'exposition compris entre 65 et 70 dB(A).

En Région de Bruxelles-Capitale, l'arrêté du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage fixe les seuils de bruit maximums qui ne doivent pas être dépassés par toute source sonore audible dans le voisinage de cette source. Il existe des seuils différents en fonction de l'endroit où la gêne est perçue mais également en fonction de l'heure de la journée, du jour de la semaine et de l'affectation urbanistique de la zone définie au PRAS. Sur cette base, le site est classé en zone de bruit ⁵. Les seuils de bruit autorisés en journée sont donc de 51 dB(A), en soirée et le samedi de 45 dB (A) et durant la nuit et le dimanche de 39 dB (A).

⁴ Bruit des transports routiers, ferroviaires et aériens

⁵ zones d'intérêt régional, zones de forte mixité, zones d'entreprises en milieu urbain

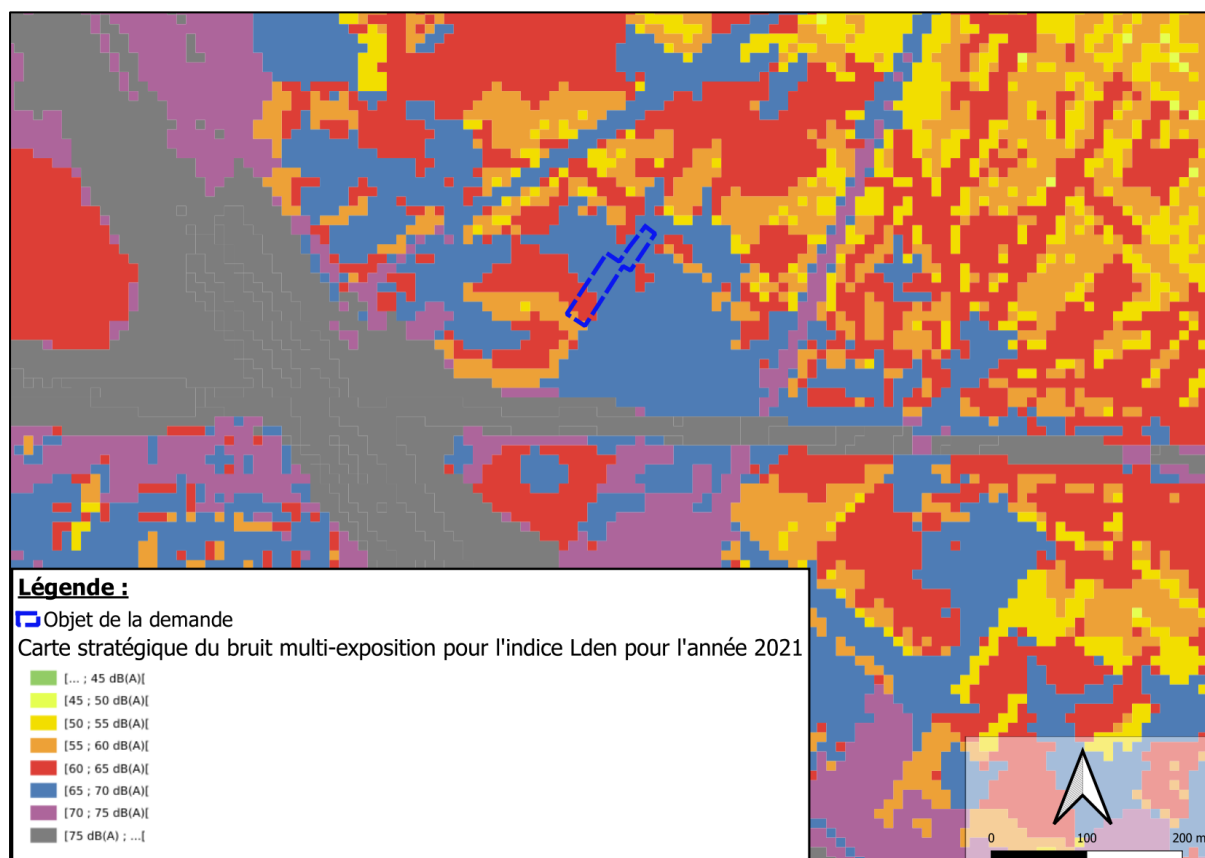


Figure 58 Carte de bruit multiexposition LDEN (source : Bruxelles-Environnement)

2.9.2 Evaluation des incidences du projet

La contribution du site à l'environnement sonore globale fortement limitée étant donné la fonction principale de logement prévue au projet. Les principales sources de bruit seront la circulation générée par les voitures des habitants du projet et dans une moindre mesure les installations techniques de ventilation (prise air et rejet air uniquement, les installations étant situées dans l'enveloppe du bâtiment) et pompe à chaleur (PAC) prévues en toiture. Les installations individuelles de PAC et leur éloignement des habitations voisines permettent de limiter les nuisances sonores. Il n'est pas attendu de potentiel nuisances sonores. Elles constituent des incidences habituelles en zone urbaine.

2.9.3 Incidences spécifiques du chantier

Les nuisances sonores concernent principalement la circulation du charroi de chantier, et l'utilisation des engins et outils de chantier.

Un raccordement provisoire au réseau électrique permettra de réduire au maximum les nuisances sonores dues habituellement à l'usage de groupes électrogènes.

Les nuisances sonores courantes provenant du chantier (engins et outils de chantier) se limiteront aux jours et heures de travail selon la réglementation en vigueur.

Le cahier spécial des charges prévoira en particulier :

- le respect des horaires de chantier ;
- des engins respectant la législation sonore et tenue en bon état d'entretien.

2.10 Energie

2.10.1 Description de la situation existante

Le site n'étant pas bâti et aucune activité n'y étant exercée, cette partie est laissée sans objet.

2.10.2 Evaluation des incidences du projet

2.10.2.1 Ambitions énergétiques

Le projet respecte les exigences PEB en la matière pour des unités neuves.

2.10.2.2 Description des installations techniques

Système de production de chauffage et d'eau chaude sanitaire

La production de chaleur est réalisée par une installation de pompes à chaleur air-eau individuelles. Les PAC air-eau fonctionnent à l'électricité. Elles puisent la chaleur de l'air extérieur pour l'amener à l'intérieur de l'habitation via le circuit d'eau du chauffage individuel.

Le système s'avère donc intéressant puisqu'il permet de valoriser une énergie gratuite et locale, décarbonée tout en offrant un confort intérieur via une installation classique de type radiateurs.

Chaque logement est donc équipé de deux éléments sans recours à de l'énergie fossile :

- un groupe extérieur (unité extérieure) qui capte les calories présentes dans l'air extérieur pour les diffuser dans le circuit hydraulique,
- le module hydraulique (unité intérieure) qui diffuse la chaleur à l'intérieur de l'habitation et assure la production d'eau chaude sanitaire.
- La liaison entre les deux est réalisée au moyen de tuyauteries métalliques véhiculant un fluide frigorigène de type R32 à faible potentiel de réchauffement planétaire.

Quant à l'unité intérieure, il s'agit d'un modèle combiné pompe à chaleur et ballon d'eau chaude sanitaire qui comprend tous les composants hydrauliques nécessaires avec un chauffage d'appoint intégré et qui est de conception relativement compacte (60cm de côté environ).

Le chauffage des logements est réalisé au moyen de radiateurs à panneaux munis de vannes thermostatiques, d'organes de réglages et d'organes de purge. Les raccordements aux radiateurs sont réalisés par l'arrière. Les corps de chauffe sont dimensionnés pour un régime de température bas (max. 60/40°C) à très bas (50/30°C).

Vu les bonnes performances d'isolation, il est prévu un radiateur dans le séjour et les salles de bain ou de douche, ainsi que dans chaque chambre à coucher. En fonction de configurations particulières, un radiateur complémentaire pourra être prévu (duplex, hall d'entrée avec des déperditions thermiques plus importantes,...).

La distribution d'eau chaude se limite à l'alimentation des radiateurs via un collecteur de distribution. Le chauffage au sol est également une option intéressante avec le recours à une production via des pompes à chaleur, et est à l'étude.

La production d'eau chaude sanitaire est individuelle au niveau de l'unité intérieure de chaque logement, qui est équipée d'un ballon de stockage intégré d'une contenance de 180 à 230l en fonction de l'importance du puisage attendu.

L'exploitation du bâtiment ne génèrera donc pas des consommations d'énergies fossiles.

Système de ventilation des logements

Les appartements seront ventilés par des groupes de ventilation double-flux à récupération de chaleur dont certains sont régulés à l'aide de sondes CO2 ou d'humidité. L'installation de ce système de régulation permet de limiter le fonctionnement des ventilateurs et donc les consommations énergétiques.

Installations techniques du parking

Chacun des deux parkings sera équipé d'un groupe d'extraction pour assurer la ventilation hygiénique. Les débits seront régulés via des sondes CO et NO2 afin de limiter les consommations énergétiques.

Système de production d'énergie renouvelable

La production d'énergie renouvelable est prévue au moyen de panneaux solaires photovoltaïques. Au total, 19 panneaux photovoltaïques seront installés en toiture du bâtiment 1 et 25 en toiture du bâtiment 2. Il y a donc 44 panneaux solaires prévu soit l'équivalent de 1 par logement. Chacun des panneaux a une puissance de 400 Wc.

Dès lors, la puissance totale installée sur le bâtiment 1 est de 7,6 kWc et la puissance installée sur le bâtiment 2 est d'environ 10 kWc, soit une puissance totale de 17.6 kWc.

Ces panneaux alimenteront une partie des besoins en électricité des logements.

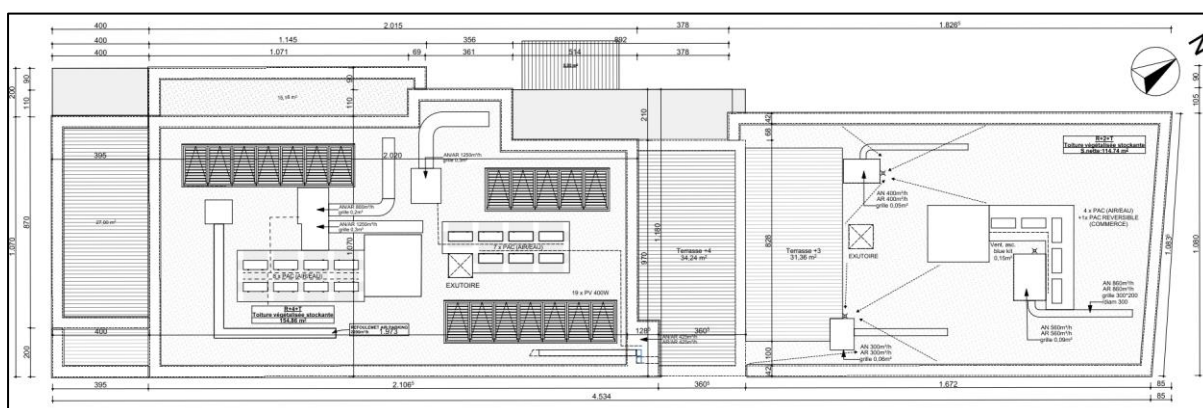


Figure 59 Localisation des panneaux solaires et pompe à chaleur en toiture du bâtiment 1(source : Plans PU)

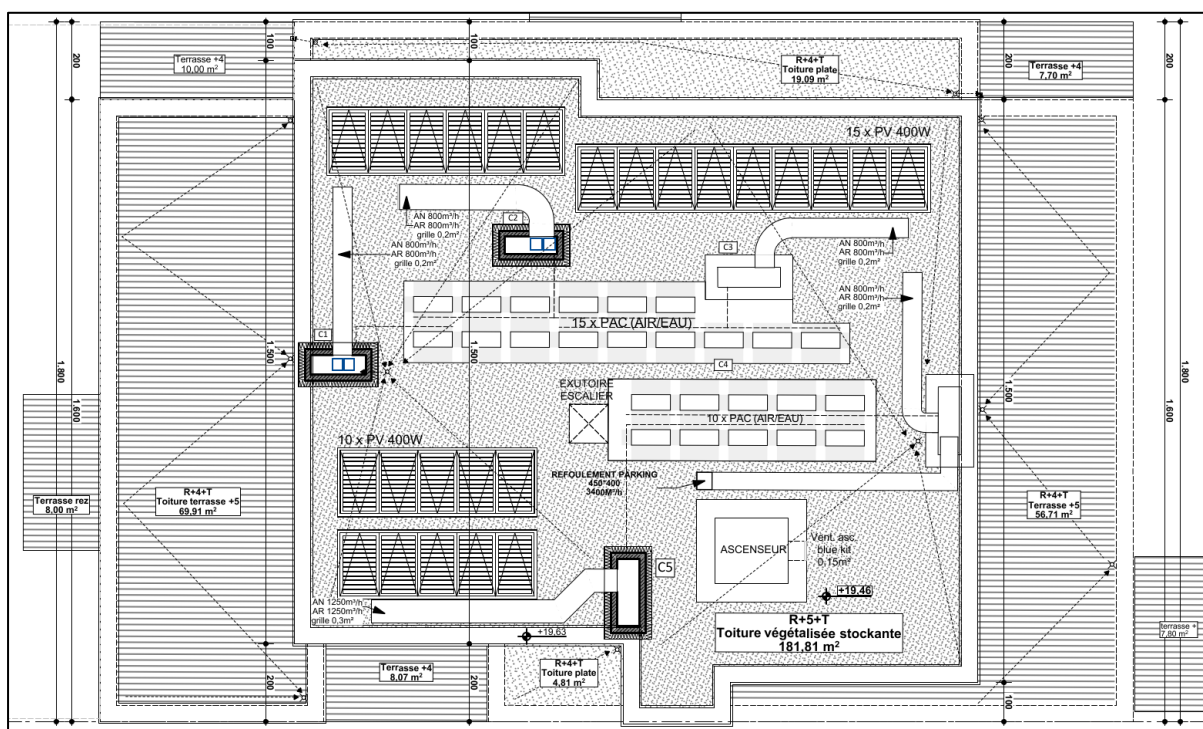


Figure 60 Localisation des panneaux solaires et pompe à chaleur en toiture du bâtiment 2
(source : Plans PU)

Voitures électriques

Tous les emplacements de parking seront équipés de tuyaux d'attente de manière à pouvoir poser des bornes d'alimentations électriques à la demande des futurs habitants du projet.

Conclusion sur la consommation énergétique des bâtiments du projet

Le respect des exigences de la PEB permet de limiter les besoins énergétiques des bâtiments du projet. Ceci permet de limiter de manière globale la consommation énergétique des bâtiments en phase d'exploitation. De plus, l'installation de panneaux solaires photovoltaïques permet de bénéficier d'électricité renouvelable.

Toutes les installations techniques (pompe à chaleur, ventilation hygiénique des logements, ventilation mécanique, etc..) sont neuves et donc équipés des dernières technologies permettant une utilisation efficiente de l'énergie.

En outre les incidences du projet seront négligeables.

2.10.3 Incidences spécifiques du chantier

Au vu de l'ampleur limité des travaux à effectuer sur le site pour l'exploitation, aucune incidence spécifique de chantier n'est attendue en matière de consommation d'énergie.

2.11 Qualité de l'air

2.11.1 Description de la situation existante

2.11.1.1 Qualité de l'air aux abords du site

La qualité de l'air aux abords du site est principalement caractérisée par sa localisation en zone urbaine et sa proximité aux axes de circulation automobile.

L'analyse de la qualité de l'air sur et aux abords du site se base sur les données disponibles auprès de CELINE (Cellule interrégionale de l'Environnement) et plus particulièrement via l'indice global de la qualité de l'air (Indice BelAQI⁶). Ce dernier est calculé en continu et donne un aperçu en temps réel de la situation locale :

- Un code couleur illustre les effets sur la santé à court terme de quatre polluants (l'ozone, le dioxyde d'azote, les particules fines PM10 et PM2.5)
- L'analyse de ces effets se base sur les normes européennes et les valeurs recommandées par l'OMS.

L'indice moyen annuel est disponible et extrapolé via un modèle. La qualité de l'air aux abords du projet est classifiée de médiocre (échelle d'indice 6 – voir ci-dessous).

⁶ <https://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/mesures/belaqi-indice-de-la-qualite-de-lair/information>

Indice	Classification	PM ₁₀ - Moyenne journalière (µg/m³)	PM _{2.5} - Moyenne journalière (µg/m³)	O ₃ - Max 1 h/j (µg/m³)	NO ₂ - Max 1 h/j (µg/m³)
1	excellent	0 - 10	0 - 5	0 - 25	0 - 20
2	très bon	11 - 20	6 - 10	26 - 50	21 - 50
3	bon	21 - 30	11 - 15	51 - 70	51 - 70
4	assez bon	31 - 40	16 - 25	71 - 120	71 - 120
5	moyen	41 - 50	26 - 35	121 - 160	121 - 150
6	médiocre	51 - 60	36 - 40	161 - 180	151 - 180
7	très médiocre	61 - 70	41 - 50	181 - 240	181 - 200
8	mauvais	71 - 80	51 - 60	241 - 280	201 - 250
9	très mauvais	81 - 100	61 - 70	281 - 320	251 - 300
10	exécrable	>100	>70	>320	>300

Figure 61 Échelle de l'indice BelAQI, classification et échelles de concentration correspondantes des concentrations moyennes journalières de PM₁₀ et de PM_{2.5} et des concentrations maximales journalières sur une heure d'O₃ et de NO₂. – source : Irceline

En conclusion, le site se situe dans un environnement urbain où la qualité de l'air peut être considérée comme « médiocre ». Elle est impactée par la proximité immédiate du Ring R0 et de la chaussée de Mons.

2.11.1.2 Sources de pollution de l'air en lien avec le site

Le site n'étant pas bâti, cette section est laissée sans objet.

2.11.2 Evaluation des incidences du projet

2.11.2.1 Installations technique de production de chaleur

Le projet ne propose pas l'installation de chaudière au gaz étant donné que ces dernières sont interdites en Région de Bruxelles-Capitale depuis le 1^{er} janvier 2025 pour les nouvelles demandes de permis. Cette disposition est bénéfique pour la qualité de l'air.

Le projet prévoit selon la réglementation actuelle en RBC, l'installation de PAC air-eau et d'une PAC air-air avec du réfrigérant R32. Ces dispositifs sont de nature à améliorer la qualité de l'air en comparaison à une installation utilisant des énergies fossiles.

2.11.2.2 Ventilation hygiénique

La ventilation des appartements sera assurée par un système de ventilation double flux (système D). Des sondes de CO₂ pourraient être installées dans les logements permettant de réguler les débits de ventilation en fonction des besoins.

Les débits de ventilation seront conformes aux exigences PEB et à la norme NBN D50-001.

2.11.2.3 Ventilation du parking couvert

La ventilation dans chacun des deux parkings couverts du projet sera réalisée au moyen d'un groupe d'extraction d'un débit respectif de 2200 m³/h (bâtiment 1) et 3400 m³/h (bâtiment 2). Les prescriptions de Bruxelles Environnement en matière de ventilation hygiénique recommandent un débit de 200 m³/h par emplacement de parking pour véhicules motorisés (voitures et motos). Cette mesure vise à garantir un air sain et non-explosif.

Les parkings du projet ont respectivement une capacité de 11 et 17 emplacements. En tenant compte du débit total de ventilation, c'est-à-dire respectivement 2200 et 3400 m³/h, le débit par emplacement est de 200 m³/h. Les prescriptions de Bruxelles Environnement en la matière sont donc respectées.

L'arrivée d'air neuf pour les parkings sera assurée de manière naturelle via la rampe d'accès au parking ainsi que via la façade latérale (côté jardin) pour le bâtiment avant et via un édicule dans le

jardin pour le bâtiment arrière. Pour chacun des parkings le point d'extraction de CO se situe à l'opposé des prises d'air, ce qui permet une bonne extraction de l'air vicié. Des détecteurs CO et NO2 permettront de réguler la ventilation mécanique du parking afin d'en limiter la consommation.

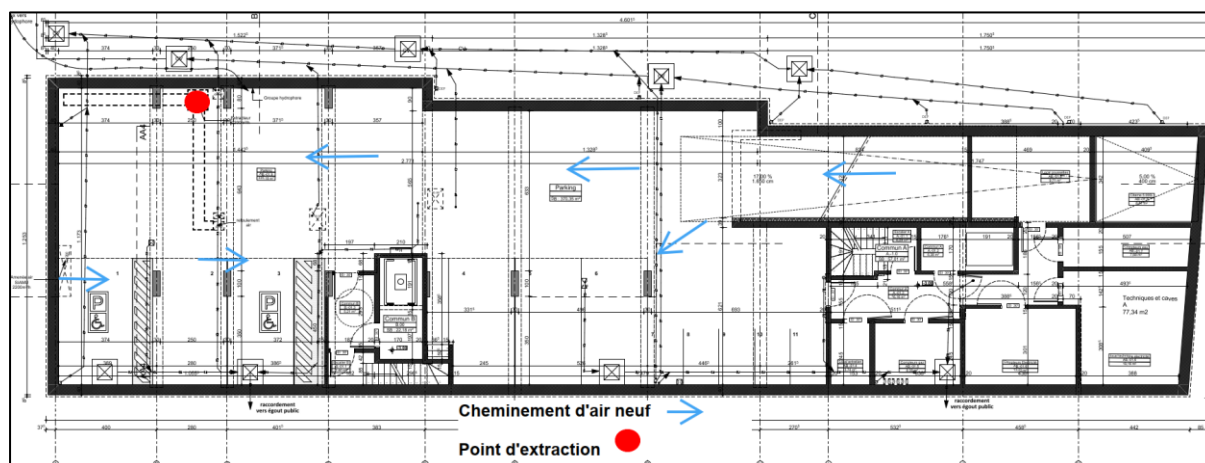


Figure 62 Air neuf et extraction dans le parking du bâtiment 1 (source : Annoté par AECOM sur base plans PU)

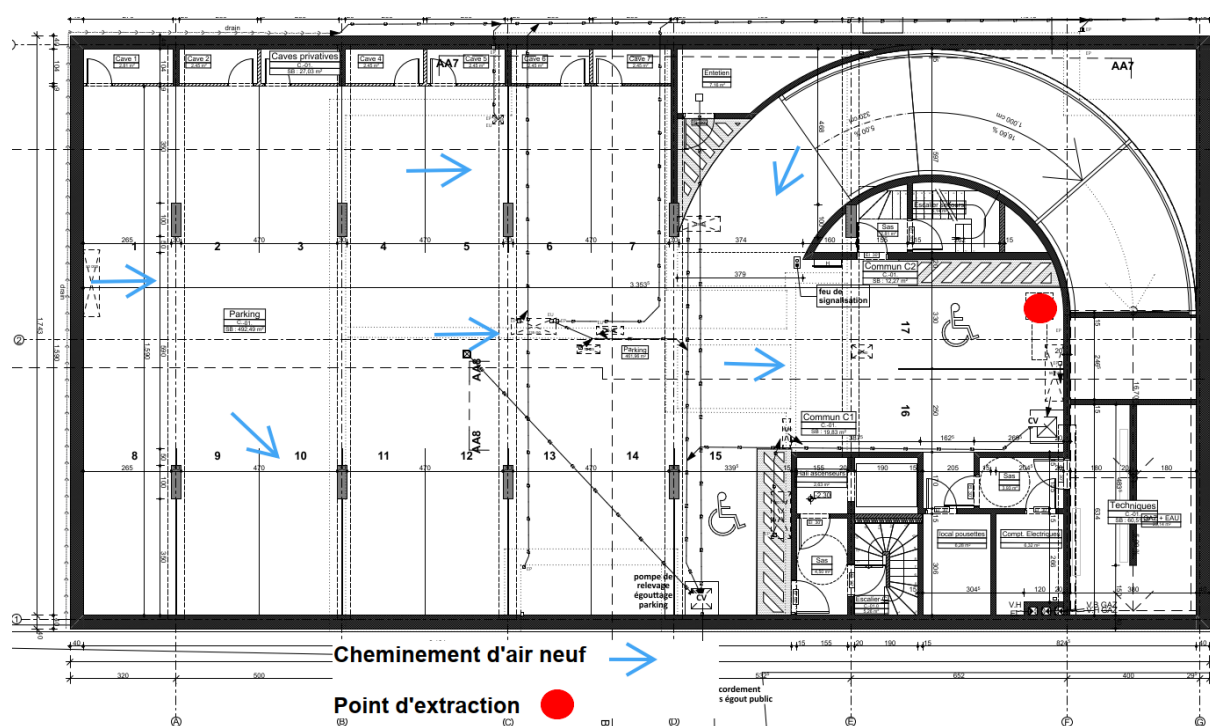


Figure 63 Air neuf et extraction dans le parking du bâtiment 2 (source : Annoté par AECOM sur base plans PU)

L'air du parking sera extrait et rejeté à l'extérieur via le rejet vertical situé sur la toiture de chacun des deux bâtiments.

2.11.2.4 Localisation des prises et des rejets d'air et de fumées

Les différents points de prise et de rejet sont illustrés sur les figures ci-dessous réalisées sur base des plans fournis par l'auteur du projet.

D'après l'analyse des plans disponibles au stade actuel, les bouches de rejet de la ventilation du parking (CO) sont localisées à distance suffisante des logements du projet et des premiers riverains

de la rue des Trèfles. Ces rejets respectent donc les exigences imposées par Bruxelles Environnement et ne seront pas sources de nuisances vis-à-vis des habitants et riverains.

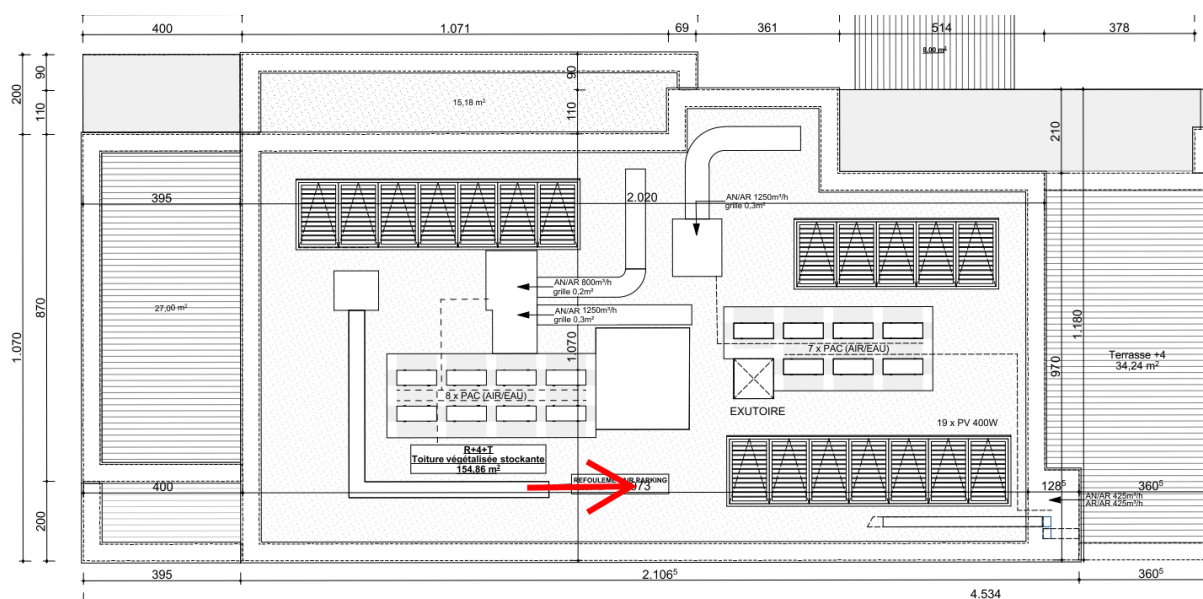


Figure 64 Plan de toiture du bâtiment 1 – étage +4 – rejet air vicié parking en rouge (source : Plans PU)

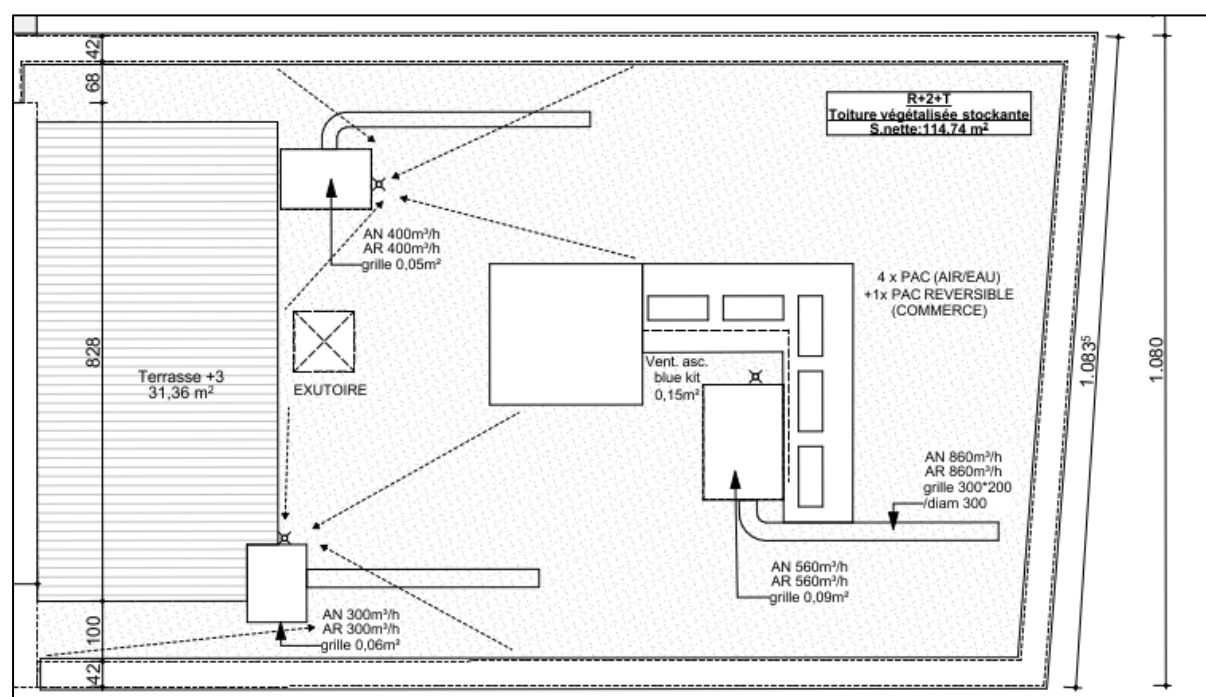


Figure 65 Plan de toiture du bâtiment 1 – étage 3 (source : Plans PU)

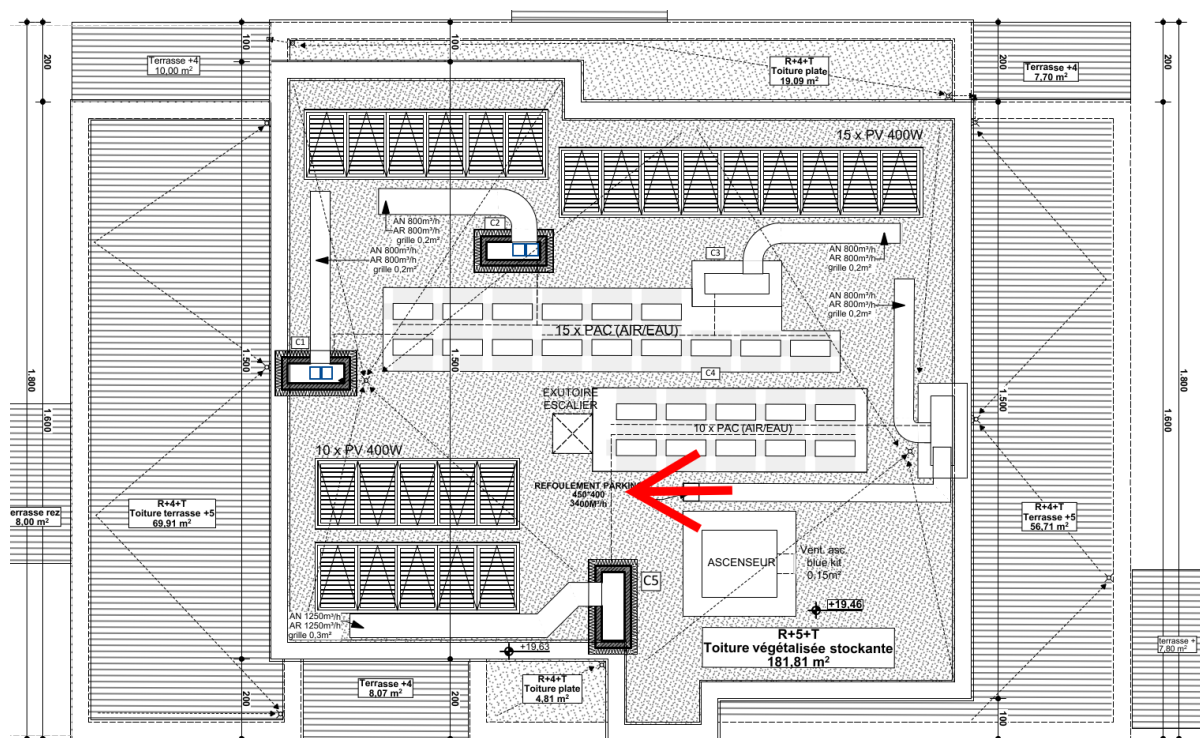


Figure 66 Plan de toiture du bâtiment 2 – rejet air vicié parking en rouge (source : Plans PU)

2.11.3 Incidences spécifiques du chantier

Le chantier sera source de poussières dont la dispersion devra être maîtrisée. Les engins de chantier et la circulation des véhicules seront, quant à eux, sources de gaz d'échappement ainsi que de particules fines. De plus, la présence de générateurs électriques produira également des gaz de combustion.

A ce stade, aucune information n'est disponible quant à la gestion des poussières et autres gaz durant la phase de chantier. Toutefois, plusieurs méthodes existent pour réduire la propagation de celles-ci : phasage, bâchage de certaines zones, humidification de l'air, etc.

2.12 Mobilité

2.12.1 Description de la situation existante

2.12.1.1 Existence de plans régionaux et communaux particuliers

Plusieurs documents concernant directement ou indirectement le projet à l'étude existent en matière de mobilité :

- Le Plan Régional de Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale Good Move de 2021 ;
- Le Plan Communal de Mobilité (PCM) de la commune de Anderlecht ;
- Le Plan Régional de Politique de Stationnement (PRPS) de 2014 ;

Ces différents plans ont été consultés dans le cadre du présent rapport. Au besoin, références-y sera faite dans le présent chapitre.

2.12.1.2 Accessibilité générale

Les principales infrastructures entourant le site en matière de transport sont localisées sur la figure ci-après. Outre les voiries, la figure suivante illustre également l'offre en transport en commun et les infrastructures publiques en matière de stationnement.

Les transports en commun desservant les alentours du site sont présentés plus loin dans le rapport.

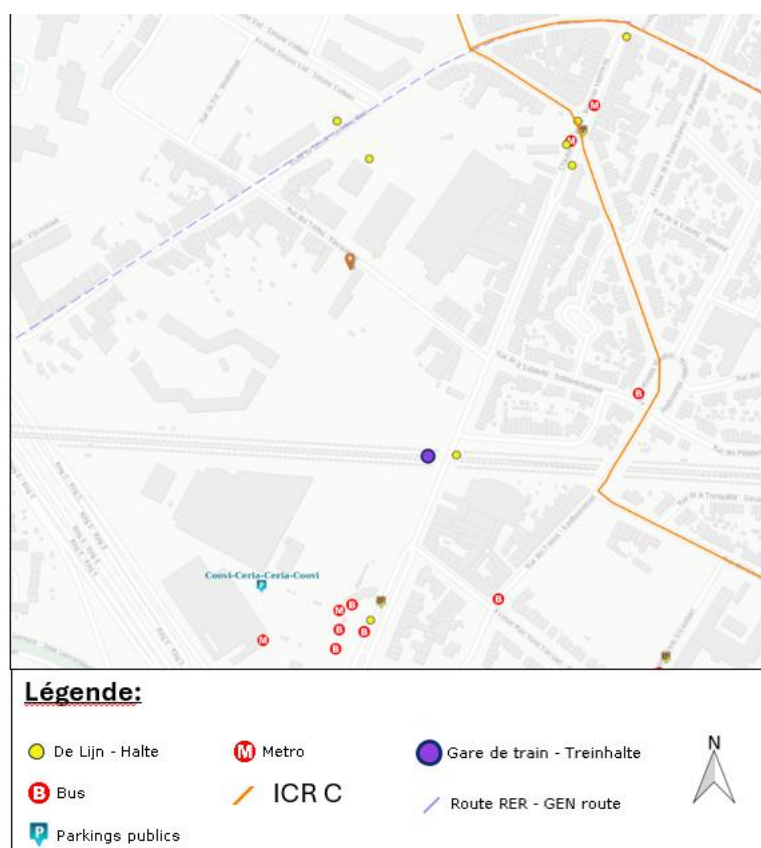


Figure 67 Principales infrastructures en matière de transport autour du site (source : mobigis)

2.12.1.3 Projet Régional de Mobilité 'Good Move'

Good Move est le nouveau plan de mobilité qui a remplacé récemment le plan régional Iris 2. Il est entré en vigueur en avril 2021. Il est le résultat d'un processus participatif impliquant divers partenaires (partenaires de mobilité, institutionnels, les communes, le monde économique, associatif ainsi que les citoyens).

Les objectifs visés par ce plan sont multiples. Tout d'abord offrir une qualité de vie améliorée au citoyen avec moins de nuisances dans les quartiers et plus d'espaces verts et de rencontres dans la ville. Ensuite en consacrant le principe STOP qui donne la priorité aux piétons et cyclistes puis aux transports publics et ensuite seulement à la voiture individuelle. Le plan Good Move intègre aussi la « Vision zéro », avec l'objectif d'atteindre zéro mort et blessé grave sur les routes d'ici 2030, ainsi qu'une stratégie pour une Ville 30. Enfin, Good Move vise aussi une réduction de l'impact climatique en diminuant les émissions de gaz à effet de serre de 35% d'ici 2030. Cela aura aussi des effets positifs sur la santé, grâce à la diminution de la pollution de l'air et des nuisances sonores, sur la fluidité du trafic et sur la qualité de vie.

Le plan Good Move hiérarchise les voiries aux abords du périmètre d'étude pour les piétons, les cyclistes, les transports en commun et les voitures.

Du point de vue piéton, les voiries « Plus » sont les grands lieux de concentration piétons au sein de la ville. Ces pôles sont reliés entre eux par des voiries « Confort » qui assurent la continuité des itinéraires. Les voiries « Quartier » sont les voiries, chemins, sentiers accessibles aux piétons. Le périmètre d'étude est quant à lui situé au sein d'un pôle piéton mis en évidence par la présence de nombreuses voiries « Confort » et dans une moindre mesure « Quartier » à proximité.

Du point de vue cycliste, les axes « Plus » sont destinés aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine. Ils visent un caractère direct et une limitation des conflits avec les autres usagers. Dès lors, les aménagements cyclables séparés y sont privilégiés. Les axes « Confort » sont eux destinés à desservir l'ensemble des quartiers en privilégiant les voiries locales. Ces dernières seront priorisées

et limitées à 30 km/h afin de dissuader le trafic de transit et garantir la mixité de circulation. Enfin, les axes « Quartier » sont des voiries à 100 % cyclables. Le cycliste roule en mixité, c'est-à-dire sans aménagement réservé, mais avec une signalisation qui rappelle la présence du cycliste sur la voirie. À proximité du site d'étude, la route de Lennik est classée comme voirie « Plus ». L'avenue des Droits de l'Homme et la chaussée de Mons sont reprises comme voiries « Confort » tandis que le reste du quartier est classé en voirie « Quartier » dont la rue des Trèfles.

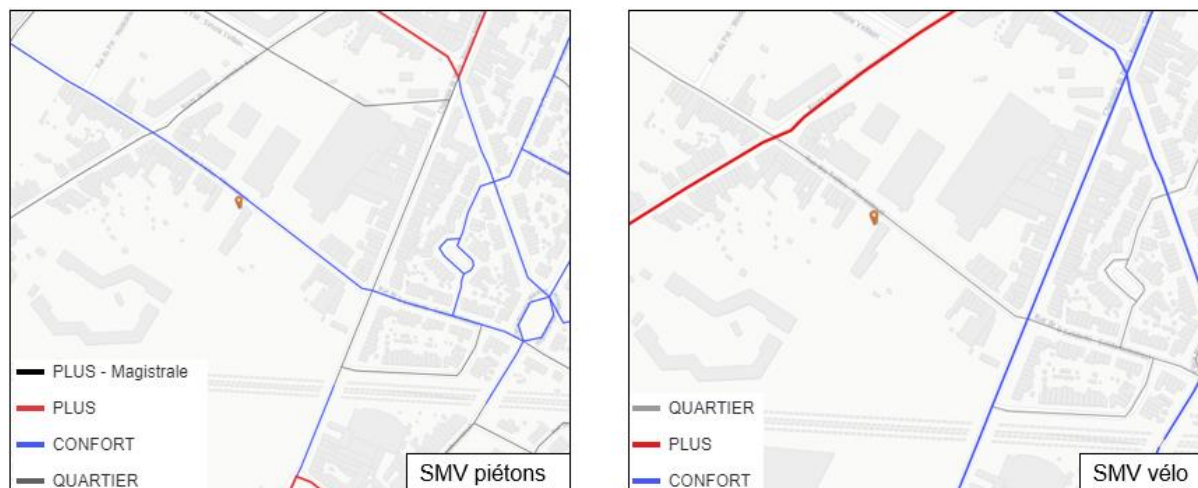


Figure 68 Spécialisation multimodale des voiries pour les vélos et les piétons (source : mobigis v.15/07/2021)

Du point de vue des transports en commun, la hiérarchie « Plus-Confort-Quartier » est d'application. Dans le périmètre d'étude, la chaussée de Mons et la ligne de chemin de fer sont classés en tant que voirie « Plus ».

Enfin, du point de vue de la voiture individuelle, le réseau « Plus » comprend le ring et les grands axes métropolitains. Il permet de canaliser les grands flux de circulation. Le réseau « Confort » complète le réseau « Plus » et limite la dispersion du trafic dans les quartiers. Enfin, le réseau « Quartier » est uniquement destiné à l'accessibilité locale et à vitesse réduite. Il constitue la majorité du réseau. C'est le cas autour du périmètre d'étude où la plupart des voiries à proximité sont classées en réseau de quartier. La chaussée de Mons est quant à elle reprise en voirie 'confort'.

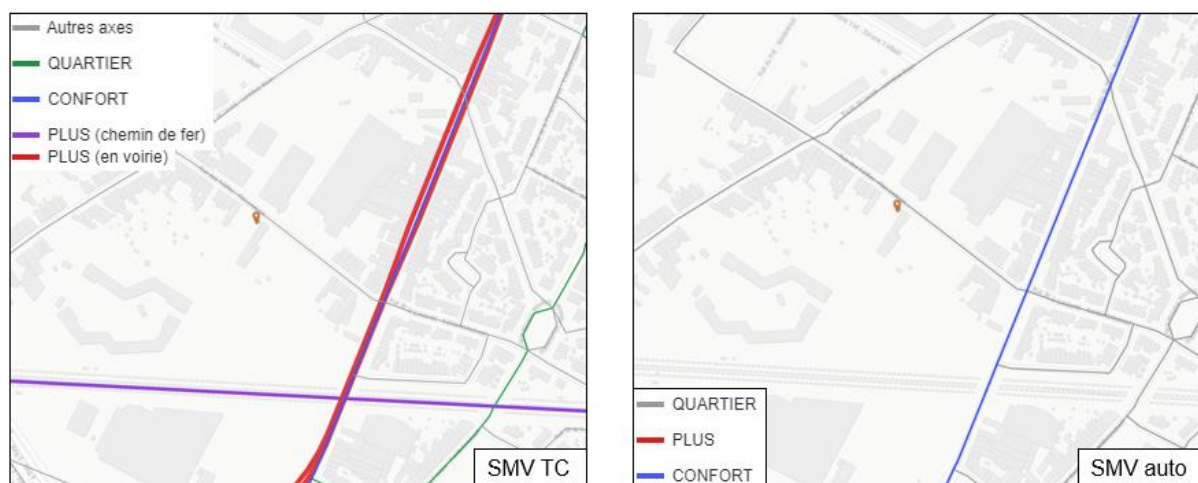


Figure 69 Spécialisation multimodale des voiries pour les voitures/poids lourds et les transports en commun (TC) (source : mobigis v.15/07/2021)

2.12.1.4 Accessibilité piétonne et PMR

De manière générale, les voiries à proximité du périmètre des demandes disposent des infrastructures nécessaires aux déplacements des PMR : largeur des trottoirs suffisante, plans

inclinés ou petites bordures au niveau des passages pour piétons et des servitudes/entrées de bâtiments, revêtement en bon état, etc..

2.12.1.5 Accessibilité cyclable

Bien qu'il n'y ait aucun aménagement cyclable spécifique dans les alentours du site du projet, l'accessibilité cyclable du périmètre de la demande reste relativement bonne. A noter la présence de l'ICR C et d'une route RER à l'échelle du quartier.

La Région bruxelloise dispose d'un système de vélos partagés automatisé (Villo!), dont la station la plus proche de l'objet de la demande est la station n°211 'Métro Céria' située à environ 550 mètres à pied, soit 7 minutes de marche. Cette station est équipée de 22 emplacements vélos. En plus de ces emplacements de vélo partagés, il y a des parkings pour vélos dans les alentours, dont un au niveau de la chaussée de Mons (à moins de 200 mètres du site) pour une capacité de 6 emplacements (3 arceaux).

2.12.1.6 Accessibilité en transports publics

Carte indicative des zones d'accessibilité

Le RRU a défini des zones d'accessibilité en transport en commun. Selon ce découpage, le périmètre de la demande est situé en 'zone B', c'est-à-dire bien desservie en transport en commun. La figure ci-après témoigne de la situation du site visé par rapport au réseau de la STIB et 'De Lijn'.

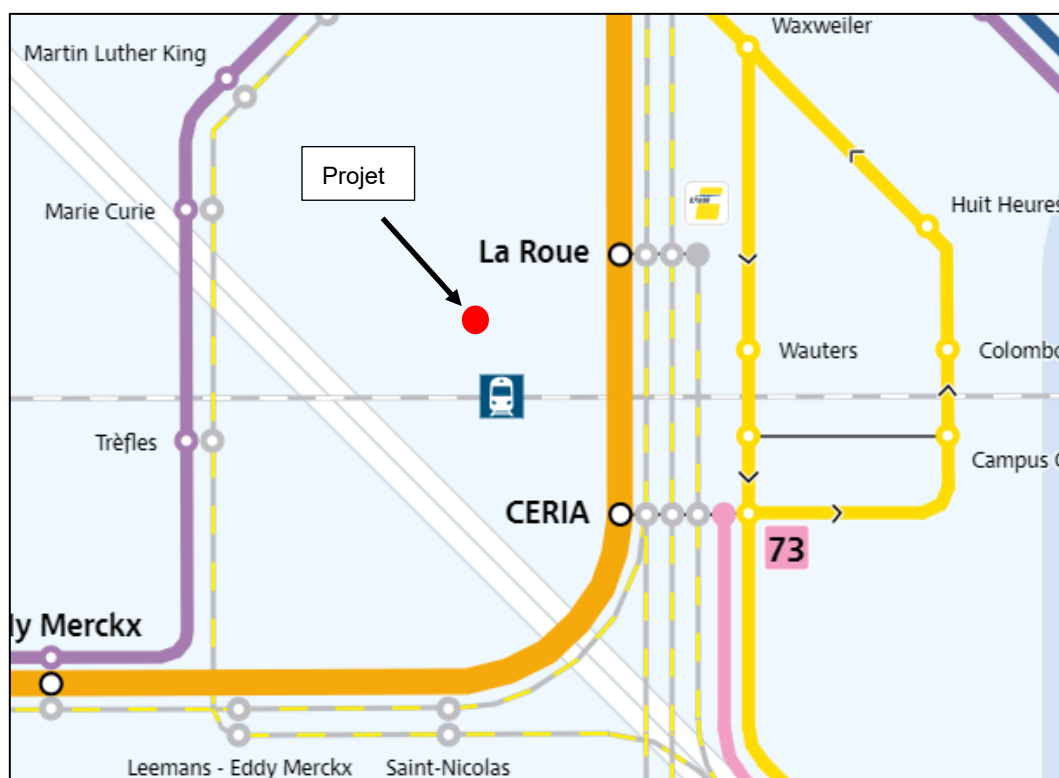


Figure 70 Extrait du plan de réseau de la STIB (source : STIB, 2021)

Le train

La gare d'Anderlecht ouverte fin décembre 2020 est située à environ 5 minutes à pied du site du projet (350 m). Les lignes S3 'Zottegem-Termonde', S8 'Zottegem-Louvain-la-Neuve' et quelques trains IC y circulent régulièrement.

Le métro

Les stations de métro 'La Roue' et 'Ceria' sont situées toutes les deux à environ 7 minutes à pied (550m). La ligne de métro 5 'Hermann-Debroux-Erasme' y circule avec une fréquence de passage élevée.

Le tram

Aucune ligne de tram ne circule dans un périmètre de 500 mètres autour du site.

Le bus

L'arrêt de bus le plus proche 'Ceria' est situé à environ 7 min à pied (550 m) où les bus 73 'Ceria-Gare du Midi' et 75 'Bon Air-Héros' de la STIB circulent. Les lignes 144, R42, R53, R54, R55, R70 et R71 de bus de la société 'De Lijn' y marquent également un arrêt.

2.12.1.7 Les usages partagés de la voiture

Les taxis

D'après les informations récoltées sur le site internet de 'Bruxelles Mobilité', aucune station de taxis n'est renseignée dans un périmètre de 500 m autour du site.

Voitures en libre-service

Actuellement, l'offre en voitures partagées en Région de Bruxelles-Capitale est assurée par les sociétés 'Cambio', et 'Poppy'. La première société permet de louer une voiture à l'heure pour une journée ou pour des périodes plus longues. Ces voitures disposent d'emplacements de stationnement réservés où la voiture est prise et doit être retournée au même emplacement à la fin de la période de location. La dernière société fonctionne quant à elle via un système de flotte en libre-service permettant de louer une voiture à la minute et la voiture peut être laissée partout dans la zone d'activité de l'opérateur. Ces voitures ne sont donc pas liées à un emplacement de stationnement réservé.

D'après les informations disponibles sur le site Internet de la société de car-sharing 'Cambio', la station la plus proche du site visé est la station 'Ceria' sis Av. Marc Henri Van Laer 68, 1070 Anderlecht (600, 8 min à pied) avec une capacité de 2 voitures.

2.12.1.8 La circulation automobile individuelle

Voiries alentours et accessibilité

Les voiries automobiles situées à proximité du site sont principalement :

- la rue des Trèfles, voirie communale à double sens. Cette rue est à sens unique en direction de la rue Delwart après son croisement avec la route de Lennik ;
- la route de Lennik: voirie communale à double sens classique avec une bande automobile dans chaque direction ;
- la chaussée de Mons, voirie régionale à double sens classique avec une bande automobile dans chaque direction ;
- la rue de la Solidarité à sens unique en direction de la Place Ministre Wauters.

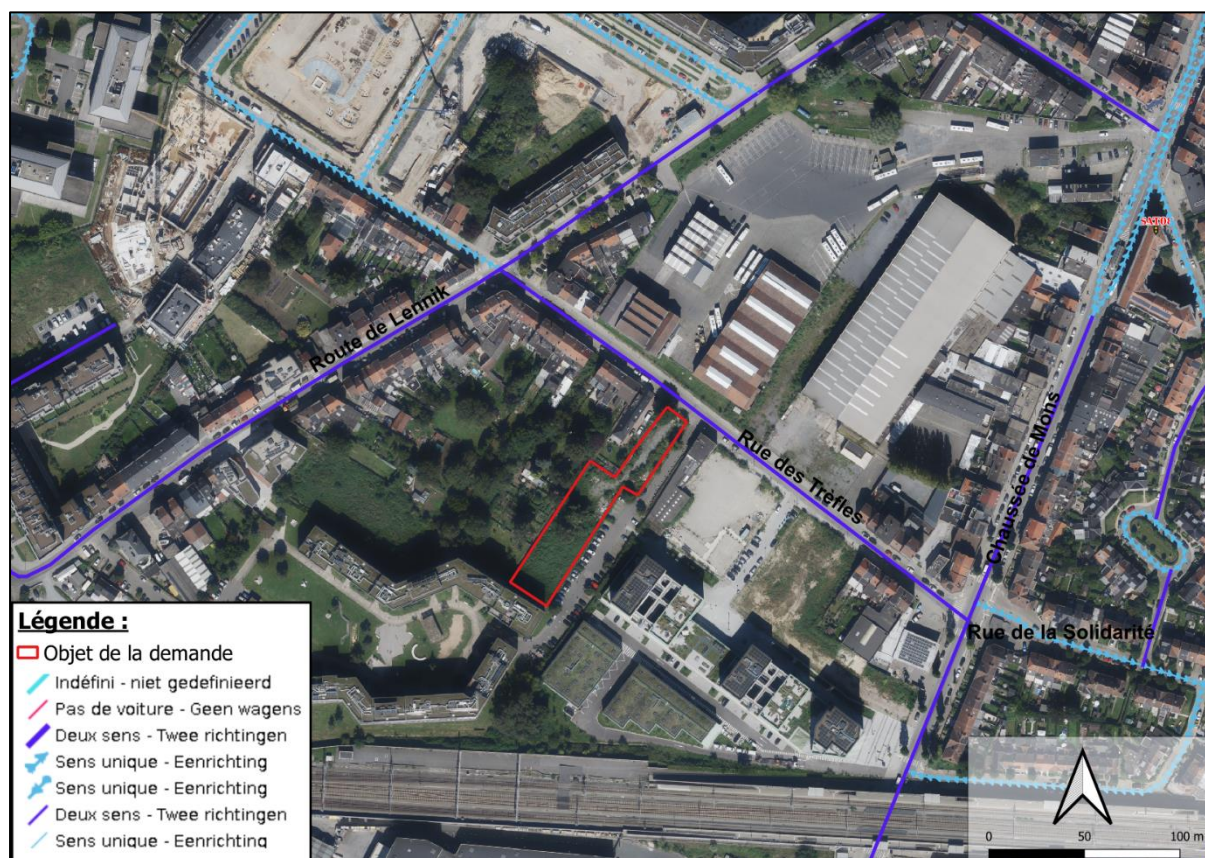


Figure 71 **Accessibilité du site en voiture à l'échelle locale (Fond de plan : Orthophotoplan 2023)**

A l'échelle régionale (voir Figure 1), la présence du ring R0 et de la chaussée de Mons (N6) rend le site facilement accessible.



Photo 10

Carrefour Chaussée de Mons/Rue des Trèfles (source : AECOM, 2024)

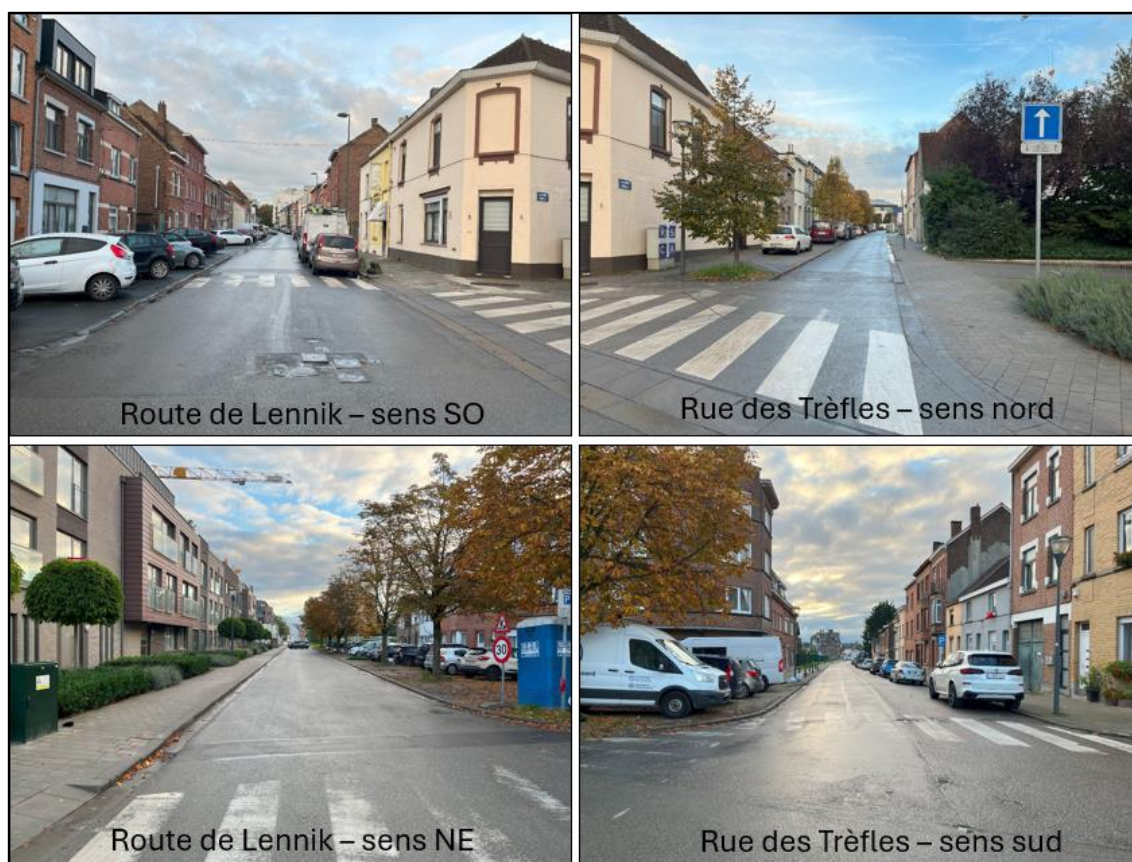


Photo 11

Carrefour Lennik/Trèfles (source : AECOM, 2024)

Pôles générateurs de déplacements

Le campus du CERIA situé au sud du projet, les écoles, la proximité du ring ainsi que la présence de nombreux commerces sis le long de la chaussée de Mons sont des pôles générateurs de déplacements important. La chaussée de Mons constitue également une entrée/sortie de ville en lien avec le ring R0, il y a donc des flux de transit important.

Caractérisation des flux de circulation

Afin de caractériser les flux de circulation, une campagne de comptages mobilité, réalisée par AECOM s'est déroulée le jeudi 17 octobre 2024 en heure de pointe du matin (7h30-8h30) aux carrefours suivants :

- Chaussée de Mons/Rue des Trèfles/rue de la Solidarité ;
- Route de Lennik/Rue des Trèfles.

Les figures ci-après reprennent les flux de circulations à proximité du site en heure de pointe, qui sont exprimés en Équivalent Véhicule Particulier (EVP) : 1 voiture/camionnette = 1 EVP ; 1 camion/bus = 2 EVP et 1 vélo/moto = 0,5 EVP.

La campagne de comptages permet d'avoir une vue d'ensemble des flux de circulation sur les voiries avoisinantes du projet. Il en ressort que :

- la rue des Trèfles est empruntée par environ 200 evp/h en heure de pointe du matin (HPM). Cette rue permet dans un sens de rejoindre la chaussée de Mons et dans l'autre, la route de Lennik menant au boulevard Maurice Carême ;
- la chaussée de Mons supporte une charge de trafic de l'ordre de 800 evp/h en heure de pointe du matin avec une répartition relativement équivalent entre la direction du centre de Bruxelles et vers la sortie de Bruxelles (ring). Le trafic y est donc relativement dense.
- la route de Lennik, donnant d'une part vers la chaussée de Mons et d'autre part vers le boulevard Maurice Carême, est fréquentée par environ 240 evp/h en HPM. Le trafic y est relativement faible mais normal pour une voirie de ce type.

Les schémas ci-dessous reprennent une vue d'ensemble sur les différents flux et direction prises par les véhicules aux deux carrefours étudiés. Il en est déduit la répartition suivante :

- le carrefour Trèfles/Lennik comptabilise un total de 375 équivalents véhicules à l'heure de pointe du matin. En termes de direction, les flux se dirigent à :
 - 41% vers le boulevard Maurice Carême ;
 - 30% vers la chaussée de Mons via la rue des Trèfles ;
 - 23% vers le boulevard Maurice Carême ;
 - 6% vers la rue Delwart.
- le carrefour Trèfles/Mons est emprunté par 901 équivalents véhicules à l'heure de pointe du matin. En termes de direction, les flux se dirigent à :
 - 43% vers le ring R0 ;
 - 39% vers le centre de Bruxelles ;
 - 9,5% vers la rue des Trèfles ;
 - 8,5% vers la rue de la Solidarité.

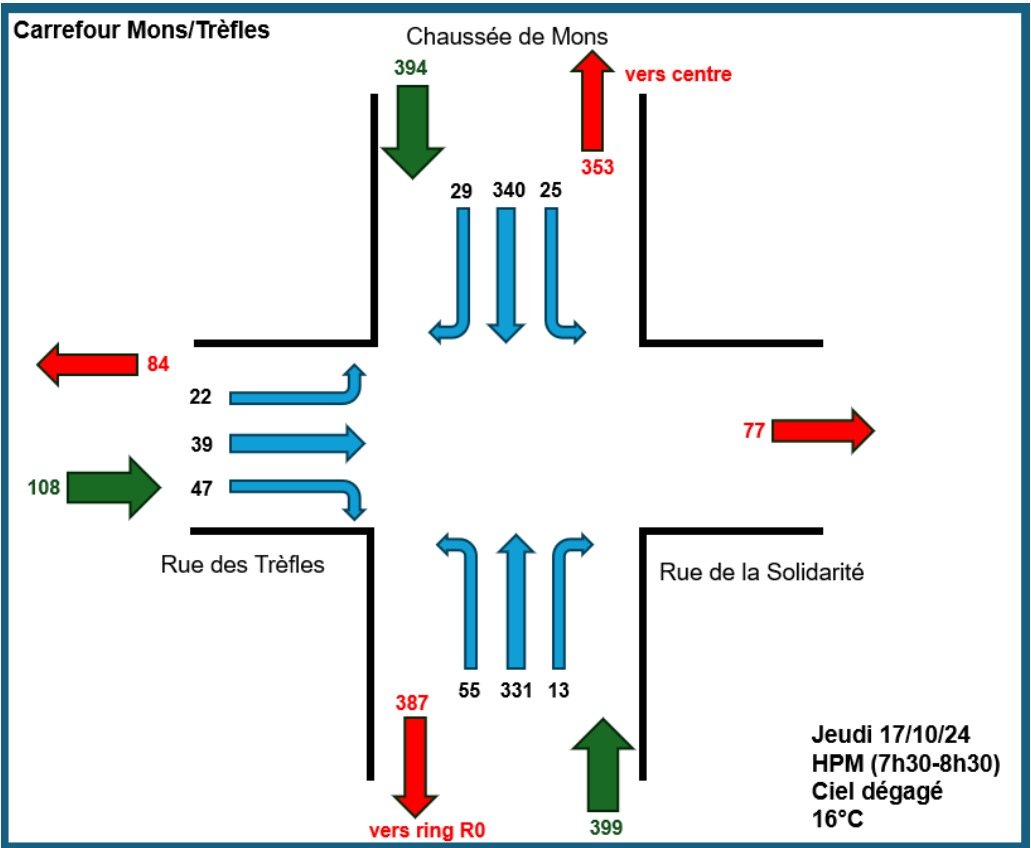


Figure 72
 Charge de trafic en HPM le jeudi 17 octobre 2024 au carrefour Mons/Trèfles (source : AECOM, 2024)

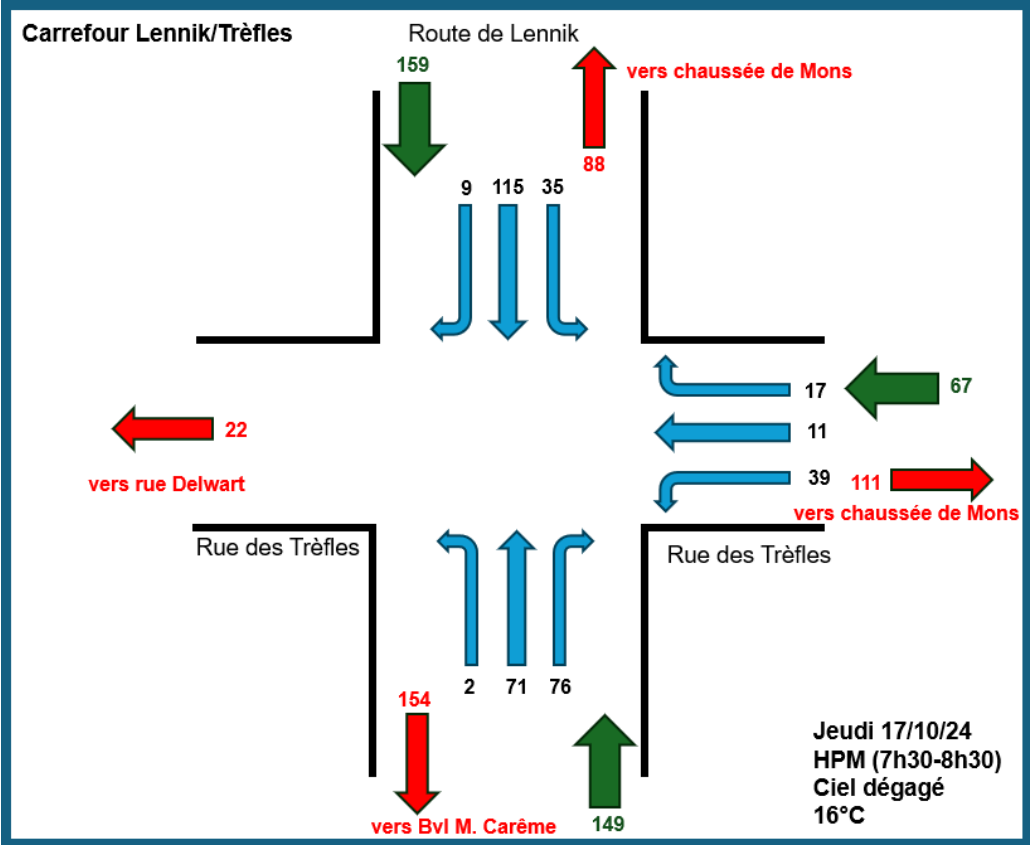


Figure 73
 Charge de trafic en HPM le jeudi 17 octobre 2024 au carrefour Lennik/Trèfles (source : AECOM, 2024)

Durant la période de comptages, quelques remontées de file ont été observées au niveau de la chaussée de Mons, en direction du centre de Bruxelles, principalement lorsque les usagers de la route souhaitent s'insérer sur la rue des Trèfles. Cela est également le cas pour ceux voulant s'insérer sur la chaussée de Mons ou sur la rue de la Solidarité depuis la rue des Trèfles. Ces remontées de files sont généralement ponctuelles et de courte durée. Pour rappel, il n'y a pas de feux régulant ce carrefour. Toutefois, de manière générale, aucun dysfonctionnement n'a été observé par l'auteur d'études et la circulation est restée relativement fluide au cours de la campagne de comptages sur ce carrefour.

En ce qui concerne le carrefour Trèfles/Lennik, le trafic a été plusieurs fois mis à l'arrêt dû à des remontées de files au niveau de la route de Lennik (en direction du Boulevard Maurice Carême) dû notamment au stationnement de véhicule sur la bande de droite. Ce stationnement fait que la voirie devient trop étroite pour que deux véhicules puissent se croiser ce qui engendre des embarras ponctuels de circulation (voir Photo 11).

2.12.1.9 Le stationnement

La gestion du stationnement dans les environs du site visé

Depuis le 1er janvier 2017, la gestion du stationnement en voirie à Anderlecht est confiée à l'Agence régionale du stationnement, parking.brussels. Cependant cette agence se charge uniquement du contrôle et de la perception des redevances, la politique de stationnement continuera à être définie par la commune.

D'après le plan de stationnement, cinq zones de stationnement sont définies :

- La zone événement Astrid (4h30h maximum, payant) ;
- La zone grise (maximum 2h par période de 4h30, payant excepté carte de dérogation) ;
- La zone verte (payant pour une durée illimitée, gratuit si carte de dérogation) ;
- La zone bleue (Gratuit moyennant l'utilisation du disque bleue – max 2h00 ; stationnement pour une durée illimitée si carte de dérogation)

La rue des Trèfles et la route de Lennik sont en zone bleue tandis que la chaussée de Mons est en reprise en zone verte.

Les données de taux d'occupation en voirie de parking.brussels 2023 ont été utilisés pour caractériser le stationnement en voirie entre 05h-07h et 10h-12h dans un rayon de 250m autour du site du projet. Les deux figures ci-dessous reprennent ces données.

De manière générale, à l'échelle du quartier (250 m), les taux d'occupation en matière de stationnement sont relativement moyens et compris entre 36% et plus de 100% pour certaines voiries. En effet, en moyenne le taux d'occupation est de l'ordre de 60% (05h-07h) le matin et de 63% en journée (10h-12h). Il y a donc suffisamment de places libres dans les alentours.

Au niveau de la rue des Trèfles, le taux d'occupation le matin (05-07h) est compris entre 63% et 76% tandis qu'en journée il est compris entre 57% et 71%

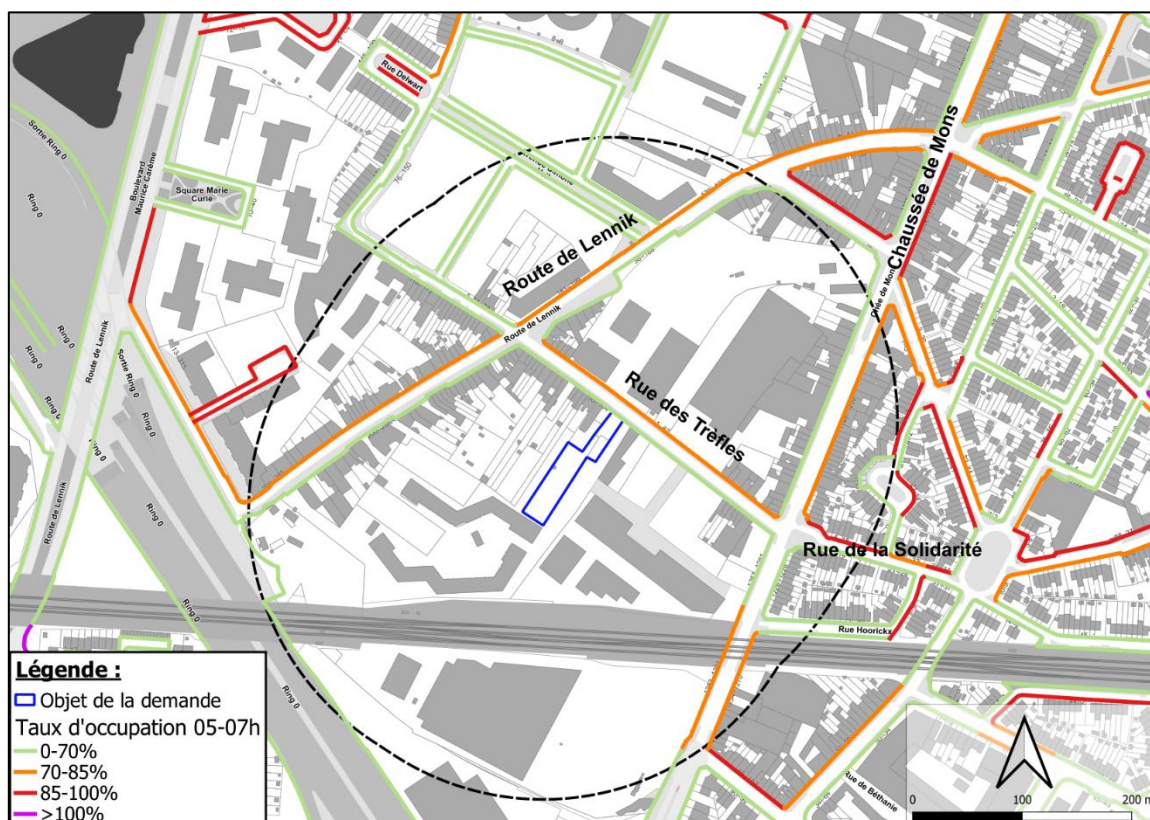


Figure 74 Taux d'occupation du stationnement (05-07h) dans un rayon de 250 mètres autour du projet (source : données parking.brussels)

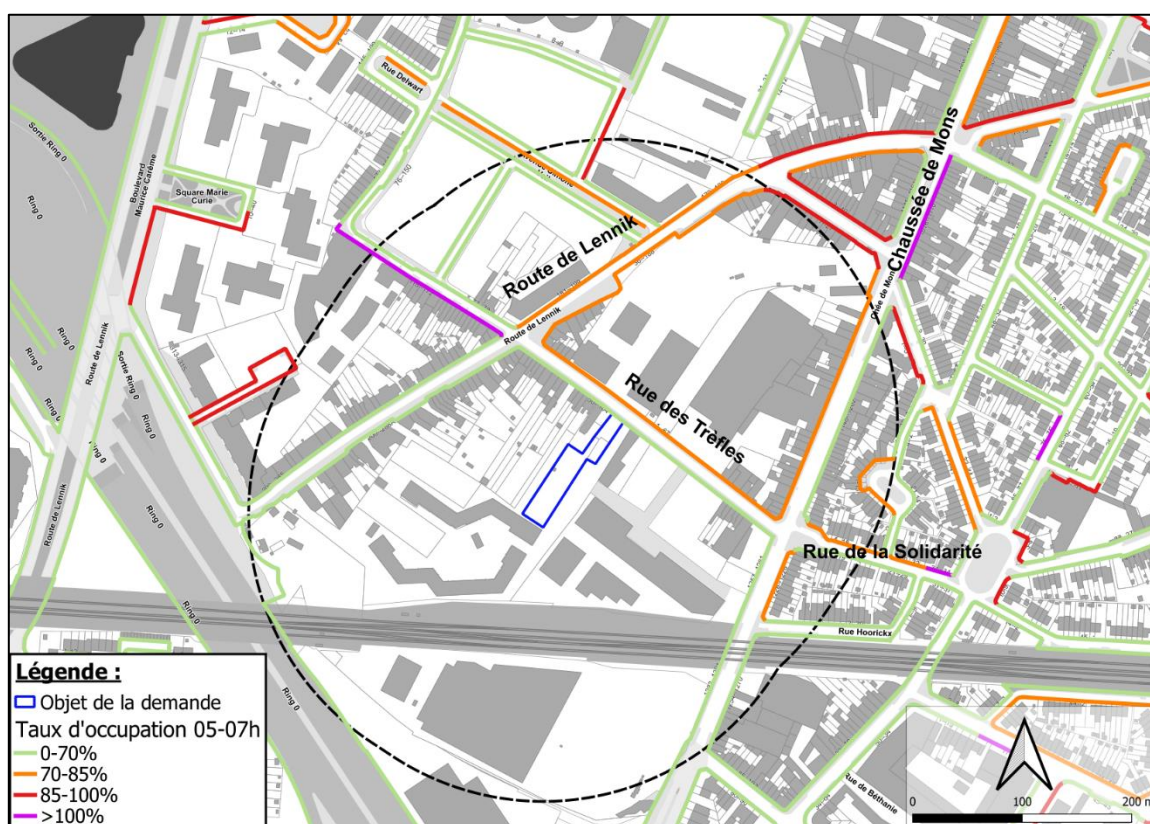


Figure 75 Taux d'occupation du stationnement (10-12h) dans un rayon de 250 mètres autour du projet (source : données parking.brussels)

Infrastructures publiques

Le parking public P+R (Park & Ride) du Ceria géré par parking.brussels est situé à 700 m (10 min à pied) du site du projet. Il est ouvert 24h/24, 7j/7 et dispose de 1263 places voitures, 200 places vélos sécurisées. Plusieurs types d'abonnements⁷ existent dont un pour les riverains à raison de 50€/mois.

2.12.2 Evaluation des incidences du projet

Préambule

Les flux spécifiques du projet sont évalués sur base des hypothèses d'occupation du site associé à la demande de permis d'urbanisme définie préalablement.

L'analyse des incidences du projet en termes de circulation automobile est réalisée pour l'heure de pointe du matin (7h30-8h30), période généralement la plus critique et durant lesquelles les flux générés par le projet sont les plus importants au vu des fonctions projetées.

Hypothèses relatives à la mobilité

1. Flux de circulation liés aux logements

Pour rappel, le projet prévoit la création de 44 appartements allant du studio à l'appartement 3 chambres. D'après les hypothèses formulées, il est attendu 101 personnes.

Pour évaluer le nombre de déplacements en lien avec ces logements, plusieurs hypothèses sont émises :

- Taux de personnes se déplaçant un jour ouvrable moyen : 90 % – hypothèse visant à maximiser le nombre de déplacements défini sur la base de différentes enquêtes relatives aux déplacements, dont BELDAM (2012)⁸ ;
- Nombre moyen de déplacements par jour : 3,2 sur la base de l'enquête MOBEL (1999).
- Taux de déplacements en lien avec le domicile (origine ou destination) : 80 %, soit 2,6 déplacements par jour (enquête MOBEL, 1999) ;
- Taux de déplacement en heure de pointe du matin sur un jour ouvrable moyen : 16% (voir graphique ci-dessous) ;
- Utilisation de la voiture comme conducteur : 34%. Les parts modales utilisées pour l'analyse des déplacements en lien avec les logements sont basées sur les parts modales des flux à l'origine de la zone d'étude, à l'horizon 2025, tirées du Modèle Multimodal Stratégique de déplacements (MUSTI) ;
- Nombre de visiteurs : 1 visiteur par 5 ménages par jour, qui effectue 2 déplacements (aller et retour). Aucun de ces déplacements ne s'effectuent durant les heures de pointes du matin ;
- Répartition des déplacements à l'origine (tous types et tous modes confondus), au cours d'une journée ouvrable et un jour de week-end pour les résidents, et par extension aux visiteurs, sur base des enquêtes sur la mobilité des Belges :

⁷ <https://parking.brussels/fr/parkride>

⁸ D'après BELDAM, le pourcentage de personnes se déplaçant est de 71%. Ce pourcentage est, toujours d'après l'enquête BELDAM, sous-estimé à cause du modèle de l'enquête. D'autres enquêtes renseignent un taux d'immobilité de l'ordre de 20% en moyenne (travail à domicile, chômage, maladie, handicap, etc.). Afin de tenir compte des caractéristiques d'un nouveau projet et d'être maximalistes, nous réduirons ce taux à 10% de la population du projet, soit l'équivalent de 90% de personnes se déplaçant un jour ouvrable moyen (en ce compris les enfants)

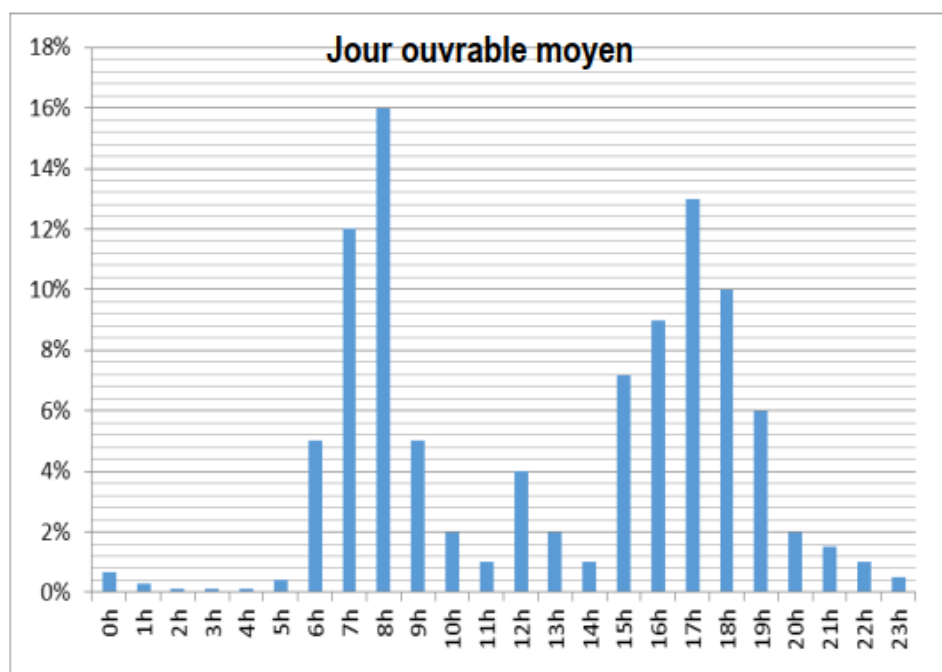


Figure 76 Répartition horaire moyenne des déplacements en lien avec les logements un jour ouvrable moyen (Beldam, 2012)

Usage

Modèle MUSTI 2025

	A l'origine	A destination
Voiture comme conducteur	34%	40%
Voiture comme passager	10%	10%
Transports en commun	30%	23%
Vélo	5%	5%
Marche	21%	22%

Figure 77 Parts modales des déplacements selon modèle MUSTI

Les logements représentent \pm 252 déplacements tous modes confondus par jour (233 déplacements en lien avec les résidents et \pm 19 déplacements en lien avec les visiteurs) qui sont à l'origine ou à destination du projet. Les déplacements des visiteurs s'effectuent en dehors des heures de pointes, ils sont mis à titre indicatif. En ce qui concerne les déplacements des habitants du projet en HPM, il est attendu 38 déplacements dont **13 qui s'effectueront en voiture**.

2. Flux de circulation liés au commerce

La surface commerciale prévue est de l'ordre de 70 m². Aucune information ne permet de déterminer le type de commerce prévu il est donc difficile d'établir les flux qui seront générés. Cependant vu la surface attendue, il s'agira vraisemblablement d'un petit commerce de proximité qui s'adressera aux habitants du quartier. Dès lors, il s'agira principalement de déplacements à pied ou à vélo (client) étant donné le caractère 'commerce de proximité' avec un rayonnement à l'échelle du quartier. Il n'est donc pas attendu de déplacement spécifique en voiture de la part des clients. Le seul déplacement pourrait être celui des employés, ce qui est négligeable. De plus selon le type de commerce, il est fort probable qu'il ne participe pas à la circulation aux heures de pointe.

Incidences sur la circulation

La répartition des flux aux différents carrefour repose sur la répartition observée en situation existante ainsi que sur la configuration du projet. Les flux globaux liés à la mise en œuvre du projet sont de 14

déplacements en voiture en HPM. Ces flux sont négligeables par rapport à la situation existante et ne devraient donc causer aucune incidence sur les voiries étudiées.

Incidences sur le stationnement

1. Stationnement des véhicules à moteur

L'offre en stationnement prévue au projet est de 28 emplacements dont 5 motos. Il s'agit d'un ratio de 0,64 emplacement par logement ce qui n'est pas conforme au titre VIII du RRU. Ce dernier prévoit 1 emplacement par logement. Cependant, selon les chiffres publiés par l'IBSA en 2019⁹, on dénombre 0,6 voiture par ménage à Anderlecht et de manière plus générale à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale également 0,6 voiture par ménage (voir tableau ci-dessous). A l'échelle régionale, selon de récentes études (Statbel, 2023), 45% des ménages bruxellois disposent d'au moins une voiture¹⁰. Au niveau du projet, si l'on applique ces ratios, il s'agit soit d'environ 27 voitures soit 20 voitures. Le projet prévoit donc suffisamment d'emplacement voitures dans les deux cas. En prenant la moyenne de ces deux valeurs, on tombe sur un total de 24 emplacements. Au vu de la situation géographique du projet et l'offre en transports en commun (train, métro, bus STIB/De Lijn) présentes dans les environs (<10 min de marche) ainsi que de l'offre en logement proposée (6 studios, 7 apparts 1 ch.), ce scénario est tout à fait plausible.

Tableau 6 **Motorisation des ménages en 2019 (source : IBSA)**

10-1 Motorisation des ménages, 2019			Anderlecht	Région de Bruxelles-Capitale
Part des ménages avec ...	0 voiture	%	52,2	52,3
	1 voiture	%	39,0	37,7
	2 voitures ou plus	%	8,8	10,0
Voitures par ménage		Taux	0,6	0,6
Part des ménages avec une voiture de société		%	3,9	7,7
Source : Statbel ; calculs IBSA				

En outre, l'auteur d'étude estime que l'offre de stationnement prévue au projet est en adéquation avec la demande et ne devraient donc dès lors ne pas engendrer de report en voirie. Aucune incidence n'est donc à prévoir en matière de stationnement en voirie.

2. Stationnement des vélos

Concernant les logements, le projet prévoit 94 emplacements vélos repartis dans des locaux sécurisés au rez-de-chaussée, localisation idéale pour un usage quotidien. Cette offre permet à chaque logement du site de pouvoir disposer au minimum d'un emplacement vélo. En outre, ceci correspond à un taux de 2,13 emplacements par logement ou 1,05 emplacement par chambre ce qui satisfait à la fois aux exigences du RRU, mais également à celles préconisées par Bruxelles-Environnement. La sécurisation des emplacements est de type râtelier.

Incidences sur la sécurité routière externe et interne au projet

En matière de mobilité, la mise en œuvre du projet aura pour principales conséquences d'augmenter les flux de circulation sur les voiries de l'aire géographique d'étude ainsi que les déplacements des modes actifs, notamment en direction des transports en commun.

En heures de pointe du matin et du soir, les flux du projet sont négligeables au regard de la circulation actuelle. La largeur, ainsi que le caractère transitoire de ces rues en font des voiries capables d'absorber cette hausse de trafic sans problème.

L'implantation des accès au site (parkings et piétons) est suffisamment éloignée l'un de l'autre, limitant fortement les risques de conflits entre les différents usagers. Les entrées des parkings sont

⁹ Zoom sur les Communes 2024, zoom sur Anderlecht

¹⁰ <https://environnement.brussels/citoyen/outils-et-donnees/etat-des-lieux-de-lenvironnement/mobilite-et-transports-en-region-bruxelloise>

suffisamment visibles pour les piétons (cf. figure en supra), limitant ainsi les risques de collision. En outre, la sécurité routière n'en sera pas impactée de manière significative.

Au niveau du parking souterrain, toutes les dispositions (éclairage, panneau, feu de signalisation) sont prises afin de garantir la sécurité des différents usagers. La circulation, en sens unique à chaque niveau de sous-sol, est optimale et est de nature à sécuriser les lieux.

Livraisons

Concernant le commerce, des livraisons seront potentiellement prévus. Néanmoins au vu de la taille du commerce, ces livraisons seront fortement limitées et vraisemblablement faite par camionnette. Aucune incidence spécifique n'est envisagée à ce niveau.

2.12.3 Incidences spécifiques du chantier

La part de terres excavées est relativement limitée au regard de l'ampleur du projet puisqu'il s'agit principalement de creuser sur une profondeur d'un niveau de sous-sol. Celle-ci a été estimée à environ 3415 m³.

À l'aide d'un camion semi-remorque équiper d'une benne sur triple essieux, la capacité des camions maniables en milieu urbain peut atteindre 30 m³. Si ce type d'engins est utilisé de façon exclusive, il faudra environ 114 passages de camion sur une période d'environ 3 semaines c'est-à-dire qu'on verra passer 1 à 2 camions par heure les jours ouvrables.

Étant donné la configuration du réseau routier, l'accès au chantier se fera par la rue des Trèfles. Durant l'heure de pointe, la circulation associée au chantier ne devrait pas poser de problème particulier dans la mesure où les ouvriers débutent généralement leur journée avant l'heure de pointe du matin. La fin de journée des ouvriers pourrait coïncider avec la sortie des classes. Néanmoins, l'heure de pointe du soir étant plus étalée que celle du matin, la circulation liée au chantier n'aura pas d'incidence significative sur la circulation aux alentours du site.

En matière de stationnement, les ouvriers disposeront de suffisamment de places sur le site et abords du projet pour y stationner leur véhicule.

2.12.4 Evolution en situation future prévisible

Avec la mise en œuvre de ces différents projets à moyen ou long terme, les objectifs d'amélioration du quartier Trèfles devraient être peu à peu atteints : amélioration de l'accessibilité par les moyens alternatifs à la voiture d'une part et introduction de la mixité de fonctions par le développement principalement résidentiel d'autre part. En ce qui concerne spécifiquement la mobilité, il est actuellement très compliqué et assez hasardeux de formuler des hypothèses précises de fonctionnement sur le plan quantitatif. Du point de vue qualitatif en revanche, il apparaît de façon relativement évidente que la conjugaison des développements résidentiels d'une part et des aménagements d'infrastructures (notamment de transport) d'autre part va modifier de façon significative les pratiques de déplacement dans ce pôle, avec effets indirects sur les territoires attenants. Le renforcement de l'accessibilité en vélo et en transports en commun devrait permettre de freiner voire de réduire la pression automobile aujourd'hui toujours croissante. Il s'accompagnera d'une mutation fonctionnelle du quartier, dans lequel les activités existantes sont en train de céder la place aux logements, équipements, commerce et activités productives.

Contribution spécifique du projet en situation prévisible

Dans le contexte de densification résidentielle présenté ci-avant et compte tenu du transfert modal – même limité – que l'on peut attendre depuis la voiture personnelle vers les transports en commun (métro/bus/train) et le vélo, la contribution spécifique relative du présent projet devrait être moindre que dans la situation actuelle puisque le cumul des projets environnants sera générateur de davantage de déplacements que ne l'est l'environnement actuel.

Cette réflexion amène à conclure, sans présager que les incidences du présent projet ne seront pas plus importantes si on les considère relativement à l'environnement en situation prévisible. Autrement dit, il s'agira d'une situation avec davantage d'habitants, mais pas nécessairement avec une augmentation proportionnelle du nombre de voitures utilisées.

2.13 Domaine socio-économique

2.13.1 Description de la situation existante

2.13.1.1 Contexte socio-économique¹¹

Depuis le milieu des années 1990, la population de la commune a crû de manière continue à Anderlecht, comme en Région bruxelloise. Entre 2012 et 2022, la population d'Anderlecht a augmenté de 10 % (+11 268 habitants), soit un rythme plus important qu'à l'échelle régionale (+7 %). En 2022, la commune d'Anderlecht compte officiellement 122 547 habitants, soit 10 % de la population en Région bruxelloise. Ce, sans compter la population non officielle qui se trouve sur le territoire.

Si début des années 2000, la commune affichait une structure d'âge globalement plus âgée que la moyenne régionale, ça n'est plus le cas actuellement. La population anderlechtoise a en effet fortement rajeuni. En 2022, plus d'un quart de la population est âgée de moins de 18 ans (soit une proportion supérieure à celle de la Région).

La population jeune se concentre dans les quartiers de l'est, du centre-est et du nord de la commune, là où la population issue de l'immigration est plus importante. Les personnes âgées sont, quant à elles, plus présentes dans l'ouest.

Les ménages avec enfants sont proportionnellement plus nombreux à Anderlecht que dans la Région et les familles nombreuses y sont surreprésentées.

Les personnes de nationalité étrangère représentent un tiers de la population (une proportion légèrement inférieure à celle de la Région). Elles résident surtout dans la partie est de la commune. Les ressortissants d'Afrique du Nord et d'Afrique Subsaharienne sont surreprésentés au sein de la population de nationalité étrangère de la commune. Il en va de même pour les personnes originaires des nouveaux Etats membres (UE-13) ainsi que les personnes de nationalité syrienne. Le nombre de Roumains a augmenté de façon très importante dans la commune au cours des dix dernières années. En conséquence, la nationalité roumaine représente aujourd'hui, de loin, la première nationalité étrangère dans la commune. Le nombre de personnes de nationalité syrienne a lui aussi augmenté de façon notable à Anderlecht à partir de 2016.

La commune d'Anderlecht est caractérisée par une population aux profils socio-économiques diversifiés, mêlant essentiellement des ménages des classes populaires et de la classe moyenne. Cela se traduit par un niveau moyen de revenu inférieur à la médiane bruxelloise.

C'est particulièrement le cas à l'est et au centre-est (croissance pauvre de la Région), dans une partie du Nord de la commune et autour du centre historique – dans lesquels on retrouve parfois des cités de logements sociaux (cités jardins de la Roue et de Bon Air).

En termes d'évolution, les revenus augmentent dans les quartiers de l'est du croissant pauvre mais aussi dans le quartier plus aisé du Neerpede. Les revenus baissent dans les quartiers de logements sociaux et dans les quartiers centraux.

Les personnes qui vivent avec un salaire faible à moyen, tout comme celles qui vivent avec un revenu de remplacement (hormis les pensions) ou une allocation d'aide sociale, sont surreprésentées dans la commune par rapport à la situation régionale. Par ailleurs, la part de bénéficiaires du revenu d'intégration sociale (RIS) dans la population de 18-64 ans dans la commune a augmenté plus rapidement qu'à l'échelle régionale. En 2020, 7 % de la population anderlechtoise de 18-64 ans perçoit un RIS (contre 5 % en Région bruxelloise). Chez les jeunes adultes de 18-24 ans, cette proportion atteint 17 % dans la commune (contre 10 % dans la Région). En outre, plus d'un tiers de la population est bénéficiaire de l'intervention majorée pour l'assurance soins de santé (BIM) à Anderlecht. Ce pourcentage atteint 42 % parmi les jeunes de moins de 18 ans.

De manière générale, les inégalités spatiales et de sexe se marquent de façon importante dans la commune. Le taux d'activité sur le marché du travail, par exemple, est supérieur à celui de la Région pour les hommes et inférieur pour les femmes. En outre, les taux d'activité sont nettement plus bas

¹¹ Zoom sur Anderlecht, Ibsa 2024

dans certains quartiers (comme Cureghem Bara et Rosée ou Moortbeek-Peterbos) que dans d'autres (comme Neerpède ou Scherdemael), en particulier parmi les femmes.

Si le taux d'emploi des hommes à Anderlecht (60 %) est équivalent à celui de la Région, le taux d'emploi des femmes (45 %) y est largement inférieur. En outre, les femmes anderlechtoises qui travaillent sont plus souvent à temps partiel qu'à l'échelle régionale.

Près d'un quart des actifs anderlechtois sont au chômage, soit une proportion supérieure à celle de la Région. Ici encore les écarts entre quartiers sont très importants : le taux de chômage est cinq fois plus élevé à Cureghem Bara (à l'est) qu'à Neerpède (à l'ouest). L'absence d'emploi touche une proportion importante de jeunes dans la commune, et la proportion de demandeurs d'emploi inoccupés sans diplôme du secondaire supérieur (ou avec un diplôme non reconnu obtenu à l'étranger) est plus importante que dans la Région.

Parmi les salariés qui travaillent sur le territoire d'Anderlecht, la proportion d'ouvriers (un quart des salariés) et d'hommes (plus de la moitié des salariés) est plus importante qu'à l'échelle de la Région, en cohérence avec la part plus importante des postes de travail dans les secteurs de l'industrie, de la construction et des services lourds aux entreprises (commerce de gros et des transports) qu'à l'échelle régionale. Le secteur de la santé et action sociale ainsi que de l'enseignement sont également proportionnellement plus importants, entre autres du fait de la présence de plusieurs hôpitaux et campus (Erasmus notamment).

La commune abrite une population précarisée non négligeable, ce qui, avec la forte natalité, a pour conséquence que près d'un quart des enfants naissent dans des ménages sans revenu du travail. Les mères seules sont également surreprésentées. Comme dans le reste de la Région, plus de la moitié des naissances sont le fruit de mères de nationalité étrangère.

Le nombre de places en milieu d'accueil pour les enfants de moins de 3 ans à Anderlecht a augmenté de près de 25 % entre 2015 et 2020, ce qui s'est traduit par une augmentation du taux de couverture, qui est passé de 17 % en 2015 à 22 % en 2021. Néanmoins, ce dernier est toujours près de 2 fois inférieur à celui observé à l'échelle régionale.

En ce qui concerne l'enseignement, les élèves du secondaire qui résident à Anderlecht suivent (en proportion) plus fréquemment l'enseignement technique et professionnel, et moins l'enseignement général par rapport à la situation régionale. Le retard scolaire est aussi important à Anderlecht que dans la Région : il concerne un cinquième des élèves du secondaire.

En termes de logement, les prix de l'immobilier et des loyers restent en moyenne plus bas à Anderlecht qu'au niveau de la Région, bien qu'ils aient augmenté de façon importante tant à l'échelle de la commune que de la Région. La part des logements sociaux mais également des autres logements à finalité social (locatif et acquisitif) est plus élevée à Anderlecht qu'à l'échelle régionale.

La commune d'Anderlecht se trouvant en partie dans la première couronne et en partie dans la deuxième couronne de la Région, les caractéristiques du parc immobilier sont très hétérogènes d'un quartier à l'autre. Les quartiers où se trouvent les logements sociaux, ainsi que l'est de la commune (quartiers de Cureghem) et le centre (Wayez) comptent une proportion plus élevée de logements anciens, dans un environnement plus densément peuplé et avec moins de jardins qu'à l'ouest où le paysage est plus vert, plus aéré et l'habitat plus récent. C'est aussi à l'est de la commune que la pollution au NO₂ est plus importante. En outre, le long des grandes lignes de chemin de fer, les habitants sont exposés aux nuisances sonores.

2.13.1.2 Les fonctions présentes dans le quartier

Les fonctions environnantes, présentes dans un rayon de 500 mètres autour du périmètre des demandes sont répertoriées en début de rapport (voir plus haut).

A noter que le quartier est repris comme zone de développement 2022. Elle est définie comme suit :
« La zone de développement de la Région de Bruxelles-Capitale a été délimitée sur base de la carte belge des aides à finalité régionale 2014-2020. La nouvelle zone de développement est constituée d'une liste de rues et quartiers à Anderlecht, Bruxelles, Forest et Molenbeek-Saint-Jean. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale considère cette zone comme une zone de

développement en vue de l'octroi d'une aide aux entreprises qui investissent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. »

Au niveau du site, rappelons que ce dernier est inoccupé et laissé à l'abandon.

2.13.2 Evaluation des incidences du projet

Le projet contribuera à remplacer un site laissé à l'abandon par une urbanisation qualitative et permettant de retrouver une fonction sociale et économique au site par sa mixité. La complémentarité de ces fonctions est présente dans le quartier et n'est plus à démontrer. Les habitants du site tout comme ceux du quartier pourront faire des achats directement dans le commerce du projet. Rappelons qu'il s'agit d'un commerce de proximité et que l'affluence drainée restera à l'échelle du quartier.

Contrairement à la situation existante, le contrôle social est assuré tout au long de la journée. Il en est donc renforcé par rapport à la situation existante.

Le projet est donc de nature à générer des retombées positives pour les commerces de proximité des alentours, mais également pour les habitants des environs qui pourraient acheter à proximité de chez eux, et, pour certains, profiter des emplois créés.

2.13.3 Incidences spécifiques du chantier

Les incidences du chantier sur les domaines social et économique seront réduites étant donné son emprise limitée et l'absence d'activités économiques à proximité directe du site. Il n'aura pas non plus d'impact sur les transports publics dans l'aire géographique.

Cependant, comme tout chantier, celui-ci génèrera un certain nombre de nuisances pour le voisinage, notamment en matière de bruit. Il aura également un impact non négligeable au niveau de la création d'emplois via les entreprises impliquées dans la construction du bâtiment.

2.14 Interactions entre les facteurs

- **Mobilité / Urbanisme** : l'ajout de logements et de la fonction de commerce induit une augmentation des flux au droit des voiries situés à proximité du projet. Les voiries sont tout à fait capables d'absorber cette hausse de fréquentation. En outre les flux liés au projet n'auront aucun mal à s'intégrer dans la circulation ;
- **Urbanisme / Faune et Flore/Domains social et économique** : les toitures vertes (extensives et jardins) ainsi que la conservation de plus de 50% de surface perméable (par rapport à la situation existante) du projet devraient être bénéfiques pour la faune et la flore puisqu'ils se profileront comme un îlot du réseau écologique. Ces espaces ouverts, verdurisés et aménagés sont de nature à favoriser les rencontres et échanges sociaux au sein du projet;
- **Eaux / Sol / Déchets** : la gestion des déchets et des eaux ne constitue pas une problématique en raison de la nature du projet pour autant que les modalités de bonne gestion soient d'application ;
- **Air / Bruit / Être humain** : cette interaction concerne notamment les choix techniques en matière de ventilation des locaux (parking, logements), et de chauffage des bâtiments ainsi que de l'enveloppe du bâtiment. Le présent projet prévoit toutes les dispositions pour garantir la sécurité et le confort optimal

3. Résumé non technique

Localisation et occupation actuelle du site

Le site du projet est localisé sur le territoire communal d'Anderlecht au sein du Quartier Trèfles, proche du ring R0 et de la chaussée de Mons (N6). Il s'implante au niveau du numéro 62B de la rue des Trèfles.

A l'échelle locale, l'îlot du projet est délimité par :

- la rue des Trèfles, au nord ;
- la route de Lennik, à l'ouest ;
- la chaussée de Mons, à l'est;
- le chemin de fer, au sud.

Cet îlot, relativement peu urbanisé et/ou en cours d'urbanisation, est également occupé par des espaces perméables de type jardins. Le chemin de fer, au sud, avec la présence d'une gare locale.

Le terrain, objet de la demande, présente une surface plane, est actuellement inoccupé et laissé à l'abandon depuis plusieurs années. Aucun bâtiment n'est présent sur le site et le sol est entièrement perméable (gravier, végétation). Notons la présence d'un Saule pleureur au milieu du terrain.

Le périmètre du site est bordé :

- Au nord, par la rue des Trèfles ;
- A l'ouest, par des habitations et ses jardins ainsi que d'un potager collectif ;
- A l'est, par un parking privatif appartenant aux logements sociaux situés au sud du site ainsi qu'au-delà par les projets Novacity I et II dont une partie est en cours de construction ;
- Au sud, par un complexe d'appartements de type logement sociaux.

Description générale du projet et contexte administratif

Le rapport d'incidences est requis pour plusieurs raisons dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme, en conformité avec l'annexe B du CoBAT qui précise les projets soumis à rapport d'incidences et dans ce cas :

- le point 26 s'appliquant aux espaces de stationnement hors voirie d'au moins 25 véhicules ;
- le point 32 s'appliquant aux logements dont la superficie de plancher dépasse 2.500 m².

En termes de procédure, précisons que la demande de permis d'urbanisme est instruite par le Fonctionnaire délégué du fait que le projet est soumis à évaluation des incidences.

La demande a pour objet la construction neuve d'un double immeuble de logements comportant chacun son propre parking couvert. Il est également prévu une surface commerciale au rez-de-chaussée d'un des deux bâtiments. Le Saule Pleureur existant est conservé et constitue le cœur du jardin collectif nouvellement créée.

Le tableau ci-après reprend les chiffres clés du projet en comparaison à la situation existante.

Tableau 7 Comparatif des chiffres-clés entre la situation existante et la situation projetée (source : Annexe 1 du PU)

Critère	Situation existante	Situation projetée
Superficie de plancher de tous les niveaux hors-sol	0 m ²	4569,5 m ²
Rapport plancher hors-sol/superficie de terrain	0	1,95
Volume total de la construction hors-sol	0 m ³	14045 m ³
Emprise de la construction	0 m ²	1016 m ²
Taux d'emprise	0	0,43
Superficie imperméable	0 m ²	1172 m ²
Taux d'imperméabilisation	0	0,50
Superficie de toiture verte ou verdurisée/végétalisée	0 m ²	500 m ²
Citerne d'eau de pluie	0 m ³	12,5 m ³ (5 m ³ et 7,5 m ³)
Bassin de rétention/Noue d'infiltration		Toiture stockante : 38,5 m ³
	0 m ³	Noue infiltration : 24,5 m ³
		Total : 63 m ³
Surface commerciale brute	0 m ²	68,3 m ²
Superficie de plancher Logement	0 m ²	4498,9 m ²
Nombre total de logements	0	44
Densité de logements par hectare	0	187,3
Superficie de terrain par logement	0	53,4 m ²

En parallèle de la présente demande de permis d'urbanisme, un permis d'urbanisme voirie sera déposé avec pour objet le réaménagement et le changement de statut du parking de la voirie appartenant au Foyer Anderlechtois. Le réaménagement prévoit de conserver les 49 emplacements existants en les répartissant différemment afin de pouvoir créer les accès nécessaires au présent projet. Le statut passera de privé à public. Le projet est conditionné à ce changement de statut puisque les différents accès ont été conçus en prenant en compte ce point.

Un permis d'environnement de classe 2 sera également introduit à la commune d'Anderlecht pour les parkings couverts du projet.

Évaluation des incidences

Une analyse spécifique des incidences en situation projetée a été opérée pour différents domaines environnementaux :

- Du point de vue du sol et du sous-sol, les fonctions prévues sur le site ne sont pas de nature à engendrer des incidences significatives. En outre, aucune activité à risque n'est comprise dans le présent projet ;
- Concernant la gestion des eaux, les incidences du projet seront limitées par la mise en place de dispositifs de gestion des eaux favorisant la rétention, l'infiltration et la récupération des eaux de pluie pour l'arrosage des espaces verts, l'entretien des communs, l'alimentation des WC de certains logements,... ;

- En matière de qualité de l'air et d'énergie, différentes mesures sont prises pour limiter les incidences du projet dont, entre autres, l'installation d'un système de ventilation du parking souterrain, ventilation double flux, panneaux photovoltaïques pour alimenter les communs des logements, verdurisation des toitures des bâtiments, pompe à chaleur air-eau pour le chauffage et la production d'eau chaude des logements...;
- En matière de paysage et d'urbanisme, l'intégration urbanistique du projet est jugée bonne dans son environnement. Les choix en matière de gabarits correspondent à l'objectif de densifier une zone en mutation tout en préservant un maximum d'espaces verts. Les volumes et gabarits du projet sont recherchés et permettent une lecture et structuration de l'espace ;
- En matière de patrimoine, le projet faisant l'objet des demandes n'aura aucun impact sur les différents éléments patrimoniaux aux alentours du projet et sur leur appréciation qui peut être faite depuis les espaces publics. Dès lors, il peut être affirmé que le projet n'aura pas d'incidences significatives sur le patrimoine ;
- Du point de vue de la mobilité le projet aura un impact limité sur les flux de circulation par rapport à la situation existante. Au niveau du stationnement, l'offre est cohérente avec la demande et permettra d'éviter au maximum le report en voirie des habitants du site du projet;
- En ce qui concerne spécifiquement la faune et flore, au niveau local, le projet n'engendrera pas d'incidence significative. On peut conclure sans hésitation que la mise en œuvre du projet constitue une amélioration appréciable de la qualité biologique du site ;
- Compte tenu des fonctions prévues sur le site, aucune nuisance sonore significative n'est à craindre en situation projetée. La compatibilité entre ces fonctions est connue et prépondérante dans les environs du site. La seule source de bruit potentielle est associée aux phases de chantier, et plus particulièrement lors des terrassements et de la réalisation des fondations, puis du gros-œuvre ;
- Concernant les déchets produits, leur nature et la quantité vont différer selon la fonction mais les incidences seront relativement limitées moyennant le respect d'une bonne gestion en la matière ;
- En matière d'environnements social et économique la mise en œuvre du projet contribuera à étoffer l'offre en logements dans le quartier, à maintenir une offre commerciale et de par les différents aménagements, à proposer des lieux de rencontres propices aux échanges sociaux ;
- La mise en œuvre du projet n'aura pas d'incidence significative sur le microclimat. Les impacts retrouvés sont cohérents avec les impacts attendus en milieu urbain.

En conclusion, il apparaît que les incidences sur l'environnement liées à la mise en œuvre du projet sont globalement assez positives, principalement parce que le projet permet le renforcement et la rénovation du logement dans le quartier mais également l'ajout d'une offre commerciale venant activer le rez-de-chaussée du bâtiment.

Appendix A Gestion à la parcelle des eaux pluviales

Gestion à la parcelle des eaux pluviales

Remplissez les cases vertes

Batiment 1

A. Surfaces

Encodez ci-dessous les surfaces de la zone considérée.

Surfaces de pleine terre	167	m ²
Surfaces de ruissellement	545	m ²
Total de la zone considérée	712	m ²

B. Calcul du débit d'infiltration

Encodez ci-dessous les surfaces d'infiltration de la zone considérée.

Surfaces des aménagements d'infiltration	55	m ²
--	----	----------------



Les surfaces d'infiltration suffisent à peine à faire face aux surfaces de ruissellement. Augmenter les surfaces d'infiltration permettrait d'améliorer le projet. Cela réduirait les volumes à gérer et les temps de vidange des aménagements.

Encodez ci-dessous la perméabilité du sol. La perméabilité doit idéalement être mesurée in situ.

Perméabilité	21,5	mm/h
Débit d'infiltration	0,33	l/s

C. Calcul du volume tampon

Volume tampon	29	m ³
Hauteur d'eau correspondante sur la surface d'infiltration	53	cm
Temps de vidange	24	h

Batiment 2

A. Surfaces

Encodez ci-dessous les surfaces de la zone considérée.

Surfaces de pleine terre	1010	m ²
Surfaces de ruissellement	638	m ²
Total de la zone considérée	1648	m ²

B. Calcul du débit d'infiltration

Encodez ci-dessous les surfaces d'infiltration de la zone considérée.

Surfaces des aménagements d'infiltration	64	m ²
--	----	----------------



Les surfaces d'infiltration suffisent à peine à faire face aux surfaces de ruissellement. Augmenter les surfaces d'infiltration permettrait d'améliorer le projet. Cela réduirait les volumes à gérer et les temps de vidange des aménagements.

Encodez ci-dessous la perméabilité du sol. La perméabilité doit idéalement être mesurée in situ.

Perméabilité	21,5	mm/h
Débit d'infiltration	0,38	l/s

C. Calcul du volume tampon

Volume tampon	34	m ³
Hauteur d'eau correspondante sur la surface d'infiltration	53	cm
Temps de vidange	25	h

Appendix B Réutilisation des eaux pluviales

Réutilisation des eaux pluviales

Remplissez les cases vertes

A. Données

Encodez ci-dessous les affectations du bâtiment concerné par ordre de priorité en fonction de l'affectation que vous souhaitez privilégier pour y raccorder les eaux pluviales.

Affectation 1

Logement

Affectation 2 (à remplir obligatoirement)

Pas de deuxième affectation

Encodez ci-dessous les surfaces de toitures en projection horizontale.

Toitures non végétalisées

165 m²

Toitures végétalisées avec un substrat < 10 cm

0 m²

Toitures végétalisées avec un substrat ≥ 10 cm
et avec une réserve d'eau de min 8 l/m²

0 m²

B. Estimation des usages

Encodez ci-dessous le nombre total de W.C. de votre projet.

Nombre total de W.C. affectation 1

22 W.C.

Nombre total de W.C. affectation 2

0 W.C.

Volume d'eau de pluie disponible par jour en moyenne

248 l/jour

Usages journaliers standards affectation 1

50 l/jour.WC.

Usages journaliers standards affectation 2

- l/jour.WC.

C. Résultats

Volume de citerne

5 m³

Nombre de W.C. de l'affectation 1 à raccorder

5 W.C.

Nombre de W.C. de l'affectation 2 à raccorder

W.C.

Au minimum 1 robinet extérieur doit également être raccordé à la citerne



Les usages connectés sont suffisants

Réutilisation des eaux pluviales

Remplissez les cases vertes

A. Données

Encodez ci-dessous les affectations du bâtiment concerné par ordre de priorité en fonction de l'affectation que vous souhaitez privilégier pour y raccorder les eaux pluviales.

Affectation 1

Logement

Affectation 2 (à remplir obligatoirement)

Pas de deuxième affectation

Encodez ci-dessous les surfaces de toitures en projection horizontale.

Toitures non végétalisées

221 m²

Toitures végétalisées avec un substrat < 10 cm

0 m²

Toitures végétalisées avec un substrat ≥ 10 cm
et avec une réserve d'eau de min 8 l/m²

0 m²

B. Estimation des usages

Encodez ci-dessous le nombre total de W.C. de votre projet.

Nombre total de W.C. affectation 1

32 W.C.

Nombre total de W.C. affectation 2

0 W.C.

Volume d'eau de pluie disponible par jour en moyenne

332 l/jour

Usages journaliers standards affectation 1

50 l/jour.WC.

Usages journaliers standards affectation 2

- l/jour.WC.

C. Résultats

Volume de citerne

7 m³

Nombre de W.C. de l'affectation 1 à raccorder

7 W.C.

Nombre de W.C. de l'affectation 2 à raccorder

W.C.

Au minimum 1 robinet extérieur doit également être raccordé à la citerne



Les usages connectés sont suffisants

Appendix C Tests d'infiltration



Altaïs SRL

Test de Perméabilité Méthode Porchet

Sig perméa 3

Mode opératoire

La conductivité hydraulique, parfois appelée perméabilité, caractérise la vitesse avec laquelle l'eau circule dans le sol quel que soit le sens de l'écoulement (horizontal ou vertical) et dépend des conditions auxquelles le sol est soumis.

La méthode de mesure de la vitesse d'infiltration reconnue comme étant la plus appropriée pour le dimensionnement des systèmes d'infiltration est la méthode de mesure in situ, à charge constante (Porchet).

Déroulement de l'essai

Etape n°1 : Un trou de diamètre 100 mm est réalisé à hauteur du projet. Généralement à 100 cm de profondeur pour infiltrer en surface. Une étude en profondeur est possible pour la mise en œuvre d'un puits d'infiltration.

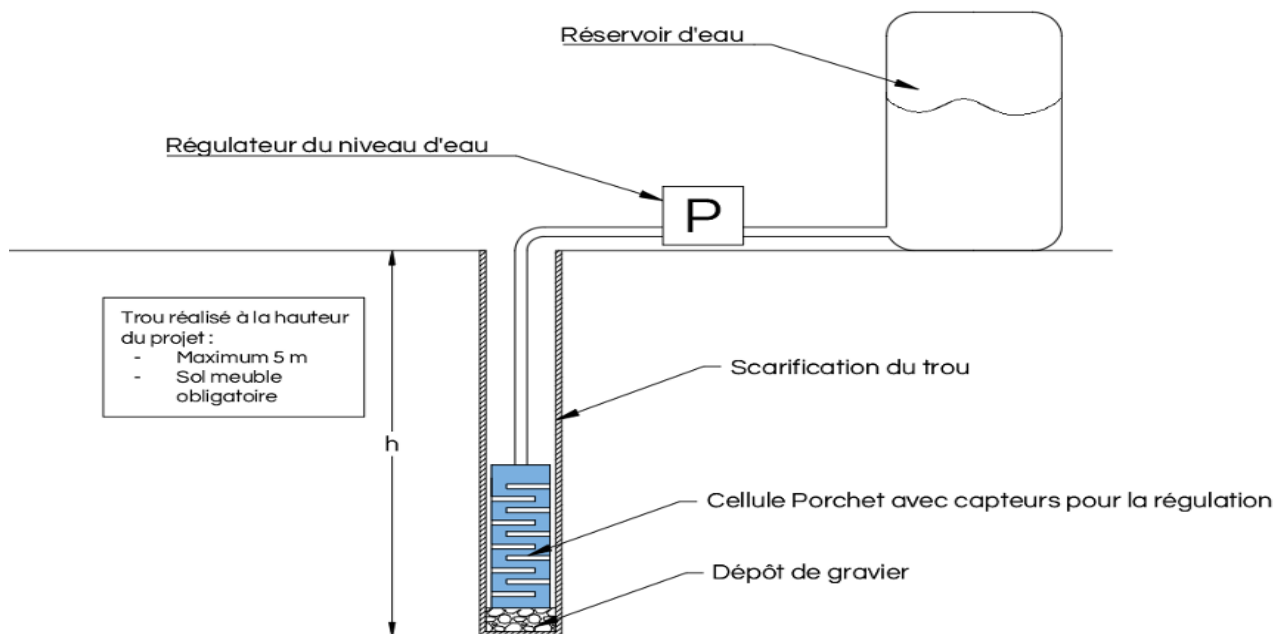
Etape n°2 : Le trou est scarifié afin d'éviter l'imperméabilisation du trou.

Etape n°3 : Un dépôt de graviers est déposé au fond du trou.

Etape n°4 : Le sol est pré-saturé avant le début de l'essai

Etape n°5 : La cellule de Porchet est insérée dans le trou de l'essai. La pompe régule le niveau d'eau dans le sol. Le temps pour réguler le niveau d'eau est relevé et est converti directement en une unité de conductivité hydraulique.

Etape n°6 : Lorsque la phase de permanente est atteinte, l'essai est terminé.



Altais SRL

Allée des Picverts 8 5600 Neuville

n° enregistrement préleveur FR : PS59DGS2020

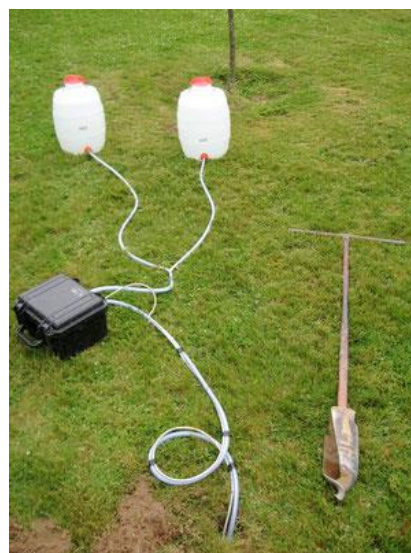
n° enregistrement préleveur EP : PS59DGS2021

n° agrément foreur : 069-20

TVA : Be 0744.616.738

Info Chantier

N° de projet :	<u>60737808</u>
Date de réalisation :	<u>30/01/2025</u>
Adresse du site :	<u>Rue des trèfles,62B, 1070 Anderlecht</u>
Nombres de point :	<u>3</u>
Profondeur sondage :	<u>100 cm</u>
Présence hydromorphie :	<u>Aucune</u>
Météorologie	<u>Pluie</u>
Température	<u>9°C</u>



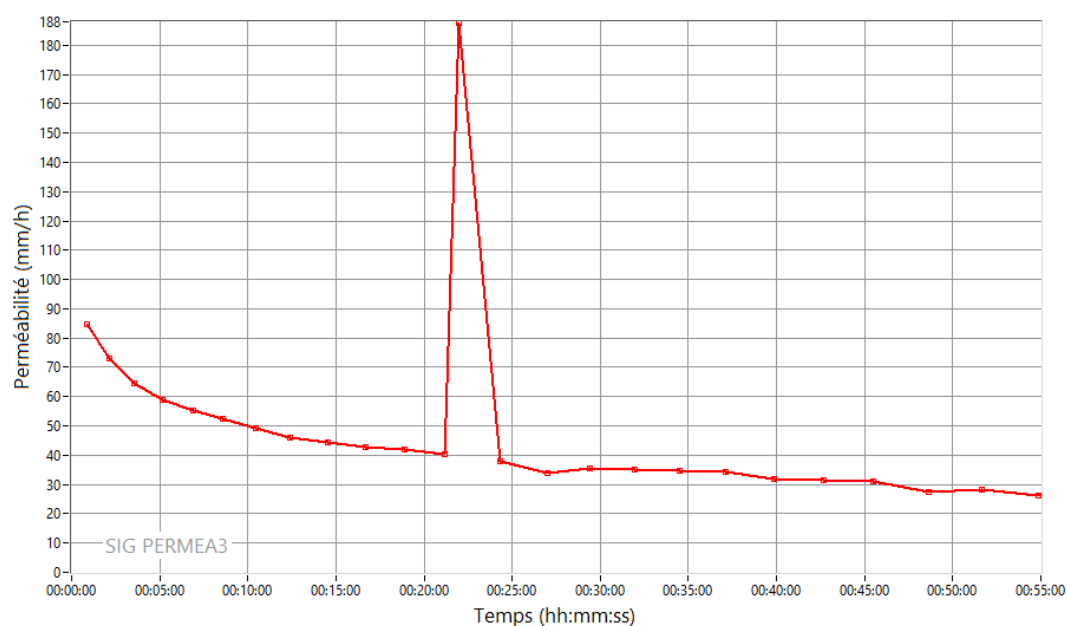
Rapport test infiltration :

Coupe lithologique :

0 à 10	Graviers uniquement
10 à 30	Briques uniquement
30 à 50	Limon, faiblement, faiblement graveleux contenant des briques et des gravats, brun foncé
50 à 100	Limon faiblement sableux, brun clair

Courbe Sig perméa 3 :

N° de sondage : FO1



Mémoire 1 : 25 mesure(s)

14 : 38.0 : 1459

1 : 84.6 : 51

15 : 33.7 : 1618

2 : 72.9 : 128

16 : 35.6 : 1766

3 : 64.5 : 215

17 : 35.1 : 1916

4 : 59.0 : 310

18 : 34.6 : 2069

5 : 55.3 : 412

19 : 34.2 : 2225

6 : 52.6 : 516

20 : 31.8 : 2390

7 : 49.2 : 626

21 : 31.6 : 2559

8 : 45.8 : 745

22 : 31.1 : 2730

9 : 44.2 : 871

23 : 27.4 : 2920

10 : 42.7 : 1001

24 : 28.2 : 3100

11 : 41.9 : 1133

25 : 26.4 : 3292

12 : 40.2 : 1271

FIN TRANSFERT

13 : 187.7 : 1318

Altaïs SRL

Allée des Picverts 8 5600 Neuville

n° enregistrement préleveur FR : PS59DGS2020

n° enregistrement préleveur EP : PS59DGS2021

n° agrément foreur : 069-20

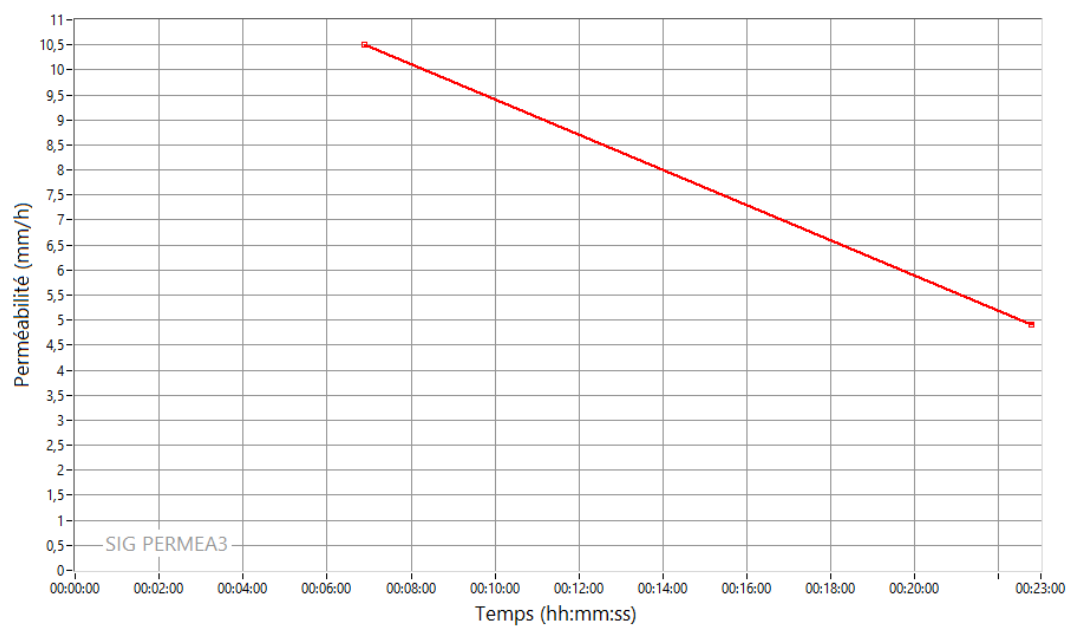
TVA : Be 0744.616.738

Coupe lithologique :

0 à 10	Graviers uniquement
10 à 30	Briques uniquement
30 à 50	Limon, faiblement, faiblement graveleux contenant des briques et des gravats, brun foncé
50 à 100	Limon faiblement sableux, brun clair

Courbe Sig perméa 3 :

N° de sondage : F02



Mémoire 2 : 2 mesure(s)

1 : 10.5 : 414

2 : 4.9 : 1367

FIN TRANSFERT

Altaïs SRL

Allée des Picverts 8 5600 Neuville

n° enregistrement préleveur FR : PS59DGS2020

n° enregistrement préleveur EP : PS59DGS2021

n° agrément foreur : 069-20

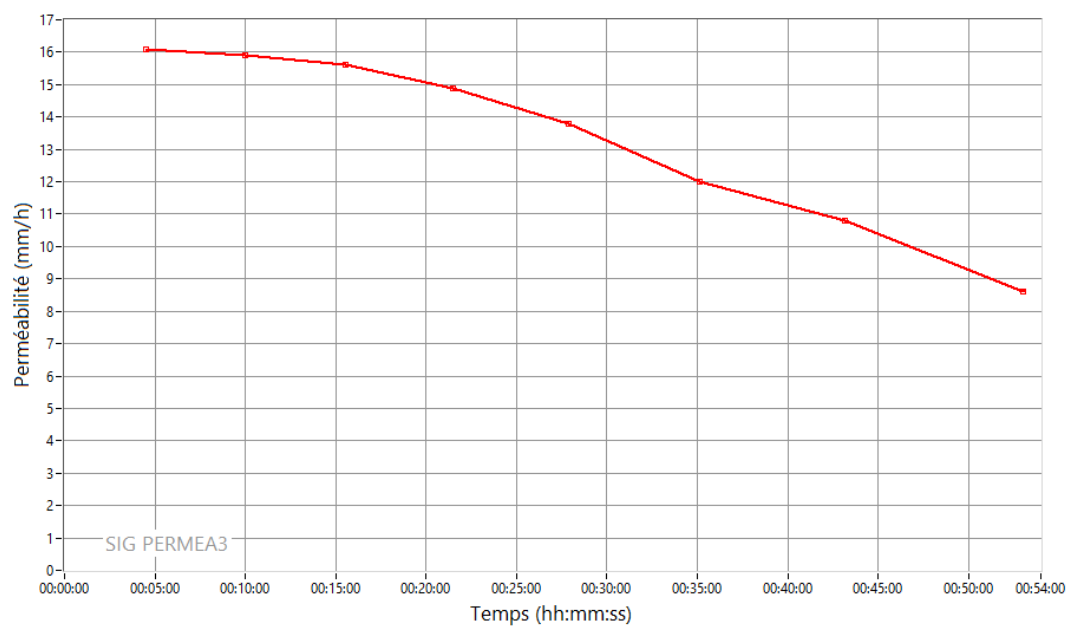
TVA : Be 0744.616.738

Coupe lithologique :

0 à 10	Graviers uniquement
10 à 30	Briques uniquement
30 à 50	Limon, faiblement, faiblement graveleux contenant des briques et des gravats, brun foncé
50 à 100	Limon faiblement sableux, brun clair

Courbe Sig perméa 3 :

N° de sondage : F03



Mémoire 3 : 8 mesure(s)

1 : 16.1 : 270

2 : 15.9 : 601

3 : 15.6 : 931

4 : 14.9 : 1290

5 : 13.8 : 1674

6 : 12.0 : 2109

7 : 10.8 : 2591

8 : 8.6 : 3182

FIN TRANSFERT

Altaïs SRL

Allée des Picverts 8 5600 Neuville

n° enregistrement préleveur FR : PS59DGS2020

n° enregistrement préleveur EP : PS59DGS2021

n° agrément foreur : 069-20

TVA : Be 0744.616.738

Localisation et photos

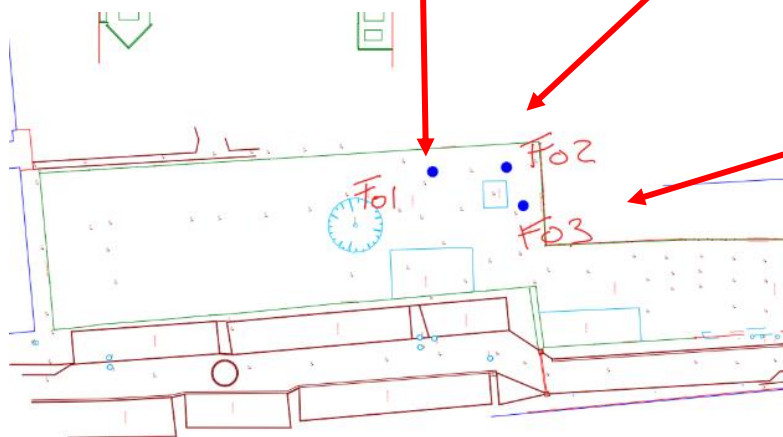
Le site est situé dans une zone en friche sur la commune d'Anderlecht. Il est principalement composé d'une végétation typique des friches. Les tests ont été réalisés pendant environ 1h. Le test du forage F01 montre un pique à environ 20 minutes. Il s'agit d'un dysfonctionnement de l'appareil rectifié à 25 minutes. Cette donnée devra de ce fait être écartée des résultats finaux.

A partir du F02, les conditions météorologiques se sont dégradées par l'apparition de fortes précipitations. Afin de limiter cet impact, une bâche a été installée sur 1m² au-dessus des forages 2 et 3 (Cf. photo ci-dessous).

Concernant le test F02, seul deux mesures ont été relevées malgré 1 heure de test. Toutefois, il semble important de stipuler qu'aucune mesure n'a été relevée entre 23 et 60 minutes.

La lithologie des trois tests présente une lithologie similaire. La présence de graviers sur les 10 premiers centimètres suivi d'une couche importante de brique évoluant vers 30 cm vers un sol limoneux faiblement graveleux comportant des briques ainsi que des gravats.

La topographie est relativement plane. Les points de relevé sont jouxtés par des infrastructures anthropiques (routes, bâtiments...). La végétation en place est également indicatrice des friches nitrophiles avec la présence importante de *Rubus fruticosus* ou bien encore de *Buddleia davidii*.



Altais SRL

Allée des Picverts 8 5600 Neuville

n° enregistrement préleveur FR : PS59DGS2020

n° enregistrement préleveur EP : PS59DGS2021

n° agrément foreur : 069-20

TVA : Be 0744.616.738

Jean-Yves Grandjean
EHS Consultant

AECOM Belgium BV
Arnould Nobelstraat 38
3000 Leuven
Belgium

T: +32(0)16 700150