

## **Projet «Molière»**

Construction d'un ensemble de 46 logements, 1.507 m<sup>2</sup> de commerce, 32 emplacements de parcage couverts

Chaussée de Waterloo 567  
Rue L. Jouret, entre les n°6 et 20  
B-1050 Ixelles

Demande de permis d'urbanisme

## **RAPPORT D'INCIDENCES**

Demandeur :

Besix RED s.a.  
Avenue des Communautés, 100  
B-1200 Bruxelles

Auteur du rapport :

**Olivier CHENU**  
**Architecte (isasbl) Urbaniste (ulb)**  
Rue Jonniaux, 16  
B-1040 BRUXELLES  
BELGIQUE

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

	Date	Modification		Date	Modification
A4	28/08/2025		G		
B1	31/10/2025	Adaptations suivant ARI du 20/10/25	H		
C			I		
D			J		
E			K		
F			L		

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. COORDONNEES DE L'AUTEUR DU PRESENT RAPPORT .....</b>	<b>3</b>
<b>2. JUSTIFICATION DU PROJET, OBJECTIFS ET CALENDRIER .....</b>	<b>3</b>
2.1. OBJET DE LA DEMANDE, PRESENTATION DU SITE ET DU PROJET .....	3
2.2. L'OBJET DE LA DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME – DESCRIPTION DU PROJET .....	5
2.3. LES INSTALLATIONS CLASSEES (PERMIS D'ENVIRONNEMENT) .....	8
2.4. INTERVENANTS .....	9
2.5. JUSTIFICATION DU PROJET ET DE LA DEMANDE.....	10
2.6. CALENDRIER.....	10
<b>3. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET .....</b>	<b>11</b>
3.1. L'URBANISME, LE PAYSAGE.....	11
3.2. LE PATRIMOINE IMMOBILIER.....	35
3.3. LE DOMAINE SOCIAL ET ECONOMIQUE .....	37
3.4. LA MOBILITE GENERALE .....	44
3.1. LE (MICRO)CLIMAT.....	64
3.2. L'ENERGIE.....	69
3.3. L'AIR.....	70
3.4. L'ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE.....	72
3.5. LE SOL, LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX DE SURFACE .....	76
3.6. LES EAUX USEES, PLUVIALES ET DE DISTRIBUTION .....	79
3.7. LES DECHETS.....	82
3.8. LA FAUNE ET LA FLORE .....	83
3.9. L'ETRE HUMAIN .....	88
3.10. L'INTERACTION ENTRE CES FACTEURS .....	89
<b>4. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU CHANTIER.....</b>	<b>90</b>
4.1. L'URBANISME ET LE PAYSAGE .....	90
4.2. LE PATRIMOINE .....	90
4.3. LES DOMAINES SOCIAL ET ECONOMIQUE .....	90
4.4. LA MOBILITE .....	90
4.5. L'ENERGIE.....	90
4.6. L'AIR / CLIMAT .....	91
4.7. L'ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE.....	91
4.8. LE SOL, LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX DE SURFACES .....	91
4.9. LES EAUX USEES, PLUVIALES ET DE DISTRIBUTION.....	91
4.10. LA FAUNE ET LA FLORE .....	91
4.11. L'ETRE HUMAIN .....	92
4.12. LA GESTION DES DECHETS .....	92
<b>5. ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION QUI ONT ETE EXAMINEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE ET UNE INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DE SON CHOIX, EU EGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>93</b>
5.1. PROJET DE 2016 .....	94
5.2. PROJET DE 2023 .....	96
5.3. PRESENT PROJET .....	98
<b>6. RESUME NON TECHNIQUE .....</b>	<b>100</b>
<b>7. ANNEXES.....</b>	<b>110</b>
7.1. FLUX DE CIRCULATION SUR LA RUE L. JOURET (2016 ET 2017) .....	110
7.2. FLUX DE CIRCULATION SUR LA CHAUSSEE DE WATERLOO.....	114
7.3. COMPTAGE DE CIRCULATION (2025).....	115
7.4. COMPTAGE DE STATIONNEMENT (2025) .....	119
7.5. DOCUMENTS PEB.....	120
7.6. ETUDE D'ENSOLEILLEMENT .....	120

## 1. COORDONNEES DE L'AUTEUR DU PRESENT RAPPORT

Olivier CHENU  
Architecte (isasbl) Urbaniste (ulb)  
Membre de la Chambre des Urbanistes de Belgique.  
Rue Jonniaux, 16 - B-1040 BRUXELLES

Tél.: 32/2/733.14.73  
Courriel : chenu.olivier@skynet.be

Titulaire des diplômes suivants :

- D.E.S.<sup>1</sup> (anciennement « licence spéciale ») en urbanisme et aménagement du territoire à l'Université Libre de Bruxelles (1997)
- Études d'architecture, orientation art urbain, diplôme d'architecte à l'Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc à Saint-Gilles, stage d'architecte (1988)

Olivier CHENU srl est enregistré comme chargé d'évaluation des incidences « COBRACE-stationnement » auprès de Bruxelles-Environnement (n° enregistrement : 001479091).

Expérience en matière de rapport d'incidences : auteur de plus de 200 rapports d'incidences depuis 1993 pour des projets divers (permis de lotir, logements, bureaux, équipements d'intérêt collectif ou de service public, commerces, projets mixtes, espaces publics).

## 2. JUSTIFICATION DU PROJET, OBJECTIFS ET CALENDRIER

### 2.1. OBJET DE LA DEMANDE, PRESENTATION DU SITE ET DU PROJET

#### 2.1.1. Objet et délimitation de la demande, fait générateur du rapport d'incidences

Le site objet de la présente demande de permis d'urbanisme comprend une destination commerciale (7.280 m<sup>2</sup> de superficie de plancher dont 2.300 m<sup>2</sup> de parking hors-sol) avec 93 emplacements<sup>2</sup> de parage couverts situés au rez-de-chaussée et au premier étage. Le site a une superficie au sol de 4.471 m<sup>2</sup>.

La présente demande de permis d'urbanisme concerne les travaux suivants :

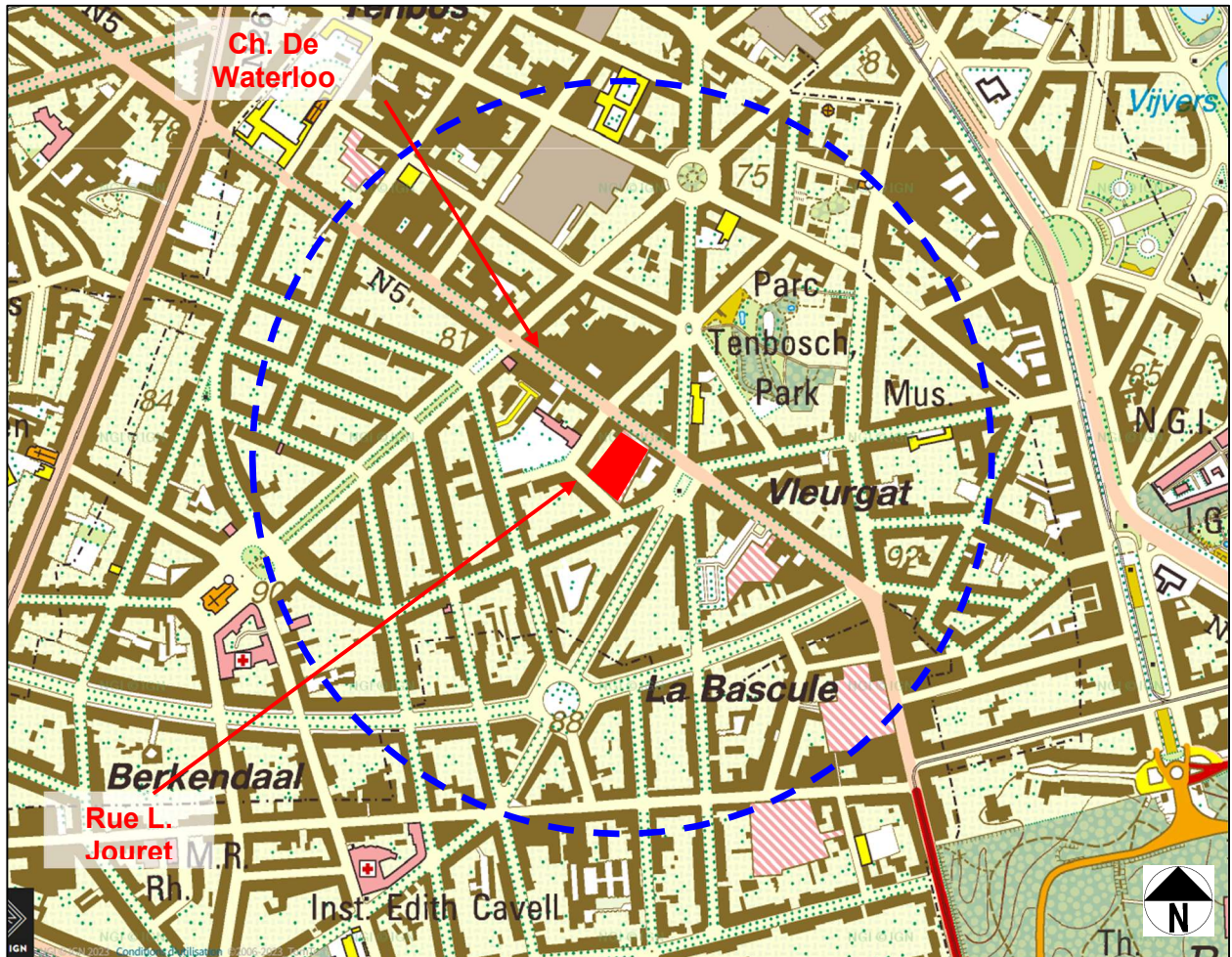
- La démolition partielle des constructions existantes ; un volume existant au rez-de-chaussée en intérieur d'îlot sera conservé et des éléments de la charpente métallique seront réutilisés dans le cadre de sculptures qui seront placées dans le jardin.
- La construction d'ensemble mixte comprenant :
  - o 46 logements totalisant 7.428 m<sup>2</sup> de superficie de planchers<sup>3</sup>.
  - o Trois locaux commerciaux totalisant 1.507 m<sup>2</sup> de superficie de plancher ; à ce stade, ces locaux sont prévus CASCO.
  - o 32 emplacements de parage couverts dans un volume conservé au rez-de-chaussée. Le parking et son accès ont une superficie de plancher de 1.076 m<sup>2</sup>.
- L'aménagement des abords comprenant un jardin en pleine terre de 900 m<sup>2</sup>.
- La mise en place d'un système de géothermie fermée.

<sup>1</sup> Diplôme d'Études Spécialisées

<sup>2</sup> Donnée du permis d'environnement n° 549.937 et selon permis d'urbanisme valide

<sup>3</sup> Y compris la superficie de plancher du parking.

Du point de vue du permis d'environnement, les installations sont de classe 1D, 2 ou 3 et sont détaillées au point 2.3. du présent rapport. Le projet ne comprend donc aucune installation de classe 1A ou 1B de telle sorte que le projet n'est pas mixte.



**Localisation du site et cercle de 500 mètres autour du site**  
(Source : IGN 1/10.000 - Topomapviewer)

#### Nécessité d'un rapport d'incidences

La réalisation d'un rapport d'incidences se justifie en vertu de l'article 175/15 du CoBAT<sup>4</sup> et de l'annexe B dudit Code :

- 4) forages en profondeur, notamment :
  - o les forages géothermiques ;
  - o (...) ;
- 32) logements dont la superficie de plancher dépasse 2.500 m<sup>2</sup>, exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur.
- 28) sauf si elle répond aux conditions prévues à la rubrique 19 de l'annexe A, toute modification d'un projet déjà autorisé, réalisé ou en cours de réalisation lorsque :
  - o la modification porte sur un projet visé à l'annexe A ou à la présente annexe et est susceptible d'avoir des incidences négatives notables sur l'environnement ;
  - o le projet, une fois modifié, répondra à l'une des hypothèses visées dans la présente annexe ;

<sup>4</sup> Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Le projet déjà autorisé étant le parking existant et le commerce qui sont transformés lourdement :

- 26) garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (...) comptant de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques.
- 31) établissement commercial dont la superficie de plancher est comprise entre 1.250 m<sup>2</sup> et 5.000 m<sup>2</sup>, exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteurs.

#### Évaluation appropriée

La plus proche zone Natura 2000 et la plus proche réserve naturelle se trouvent à plus de 600 mètres au sud-est du site (bois de la Cambre). Aucune évaluation appropriée n'est donc nécessaire.

#### Divers

Sauf mention contraire, les photos du présent rapport ont été prises par l'auteur en mai 2025 et par après. Les sites web consultés l'ont été en avril 2025 et par après.

## **2.2. L'OBJET DE LA DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME – DESCRIPTION DU PROJET**

Le programme consiste en :

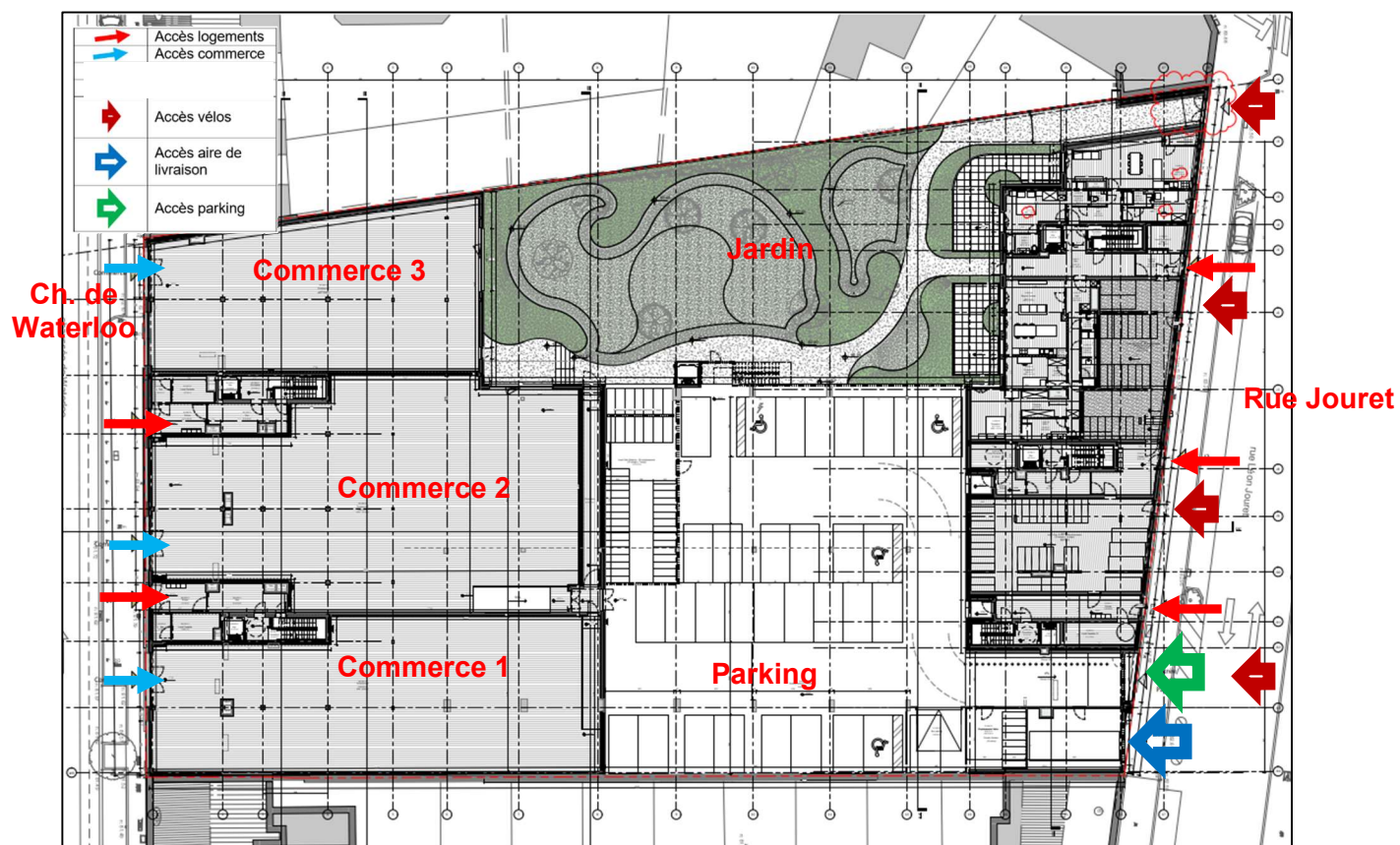
- 46 logements totalisant 7.428 m<sup>2</sup> de superficie de plancher y compris le parking pour voitures.
- 1.507 m<sup>2</sup> de superficie de plancher de commerce en trois entités avec une aire de livraison in situ et 7 emplacements vélos couverts dédiés.
- 32 emplacements de parcage pour voitures pour les logements (1.076 m<sup>2</sup> de superficie de plancher), 115 emplacements pour vélos pour les logements et 7 pour les commerces.

Ce programme est développé comme suit :

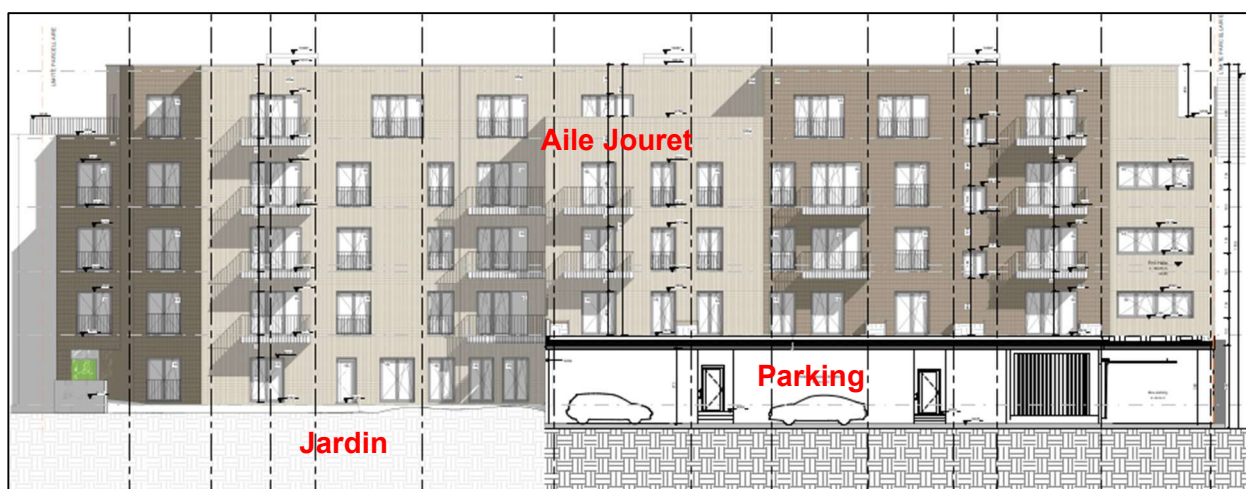
- Deux ailes implantées en mitoyenneté et de gabarit R+3+étage en retrait, l'une située le long de la chaussée de Waterloo et l'autre le long de la rue Léon Jouret.
- L'aile « Waterloo » comprend les 3 unités de commerces au rez-de-chaussée totalisant 1.507 m<sup>2</sup> de superficie de plancher ; ces commerces exploitent une partie du volume existant conservé en intérieur d'îlot. Une aire de livraison pour camionnettes est prévue rue Léon Jouret.
- Le parking de 32 emplacements se développe au rez-de-chaussée entre les commerces et l'aile « Jouret » et exploite également une partie du volume existant en intérieur d'îlot. L'entrée carrossable se trouve rue Léon Jouret.
- Un jardin en pleine terre de 900 m<sup>2</sup> remplace des constructions existantes en intérieur d'îlot inutilisées et démolies.
- Chaque aile comprend un sous-sol réduit en superficie qui ne comprend que des caves et des locaux techniques.



*Vue aérienne du projet (source : B2AI)*



*Plan du rez-de-chaussée - Localisation des accès*



*Coupe de principe du projet (vue vers la rue Jouret)*

### 2.2.1. Historique des permis d'urbanisme

D'après Openpermits et la Commune d'Ixelles, les principaux permis délivrés sont les suivants :

- un permis de bâtir a été octroyé en 1909 pour construire un bâtiment » (n°687301)
- un permis de bâtir a été octroyé en 1937 pour « agrandir un atelier » (n°687341)
- un permis de bâtir a été octroyé en 1948 pour « transformer et agrandir l'immeuble » (n°688539)
- un permis de bâtir a été octroyé en 1957 pour « transformer la façade côté rue Léon Jouret pour aménagement d'une station de graissage » (n°688528).
- un permis de bâtir a été octroyé en 1969 pour « la transformation intérieure d'un bâtiment industriel » (n°688539)
- un permis de bâtir a été octroyé en 1983 pour la transformation d'un garage en supermarché avec parking à l'étage.
- un permis de bâtir a été octroyé en 1984 pour couvrir la zone de déchargement d'un supermarché existant.
- un permis de bâtir a été octroyé en 1992 pour «des transformations intérieures» (n°689243)
- Divers permis de bâtir pour des annexes, des enseignes et d'autres transformations intérieures.

Au niveau des demandes de permis d'urbanisme, Openpermits renseigne deux demandes ; elles avaient été introduites par Besix RED :

- Dossier n°615575 : « Démolir un supermarché et ses parkings et construire un ensemble d'immeubles à appartements (90) comprenant du commerce (523 m<sup>2</sup>) et des bureaux (211m<sup>2</sup>) au rez-de-chaussée et 8 maisons individuelles, ainsi que 138 emplacements de parking en sous-sol (répartis sur deux niveaux), articulés autour d'une venelle intérieure privée » avec les superficies de plancher suivantes :

AFFECTATION	EXISTANT	PROJETÉ
<b>Bureau</b>	0 m <sup>2</sup>	179 m <sup>2</sup>
<b>Logement</b>	0 m <sup>2</sup>	9.916 m <sup>2</sup>
<b>Commerce</b>	7.280 m <sup>2</sup>	477 m <sup>2</sup>
<b>Autre</b>	0 m <sup>2</sup>	183 m <sup>2</sup>

La Commission de concertation s'est réunie le 06/06/2018 et le dossier est resté en l'état. Cette demande n'est plus d'actualité.

- Dossier n°1908335 : « Démolir un supermarché et ses parking hors sol et construire un ensemble d'immeubles comportant 52 appartements, un commerce et un équipement

d'intérêt collectif autour d'une venelle intérieure privée avec parking et caves au sous-sol» avec les superficies de plancher suivantes :

Affectation	Existant	Projeté
Équipement d'intérêt collectif ou de service public	0 m <sup>2</sup>	258 m <sup>2</sup>
Logement	0 m <sup>2</sup>	6.342 m <sup>2</sup>
Autres	0 m <sup>2</sup>	3.550 m <sup>2</sup>
Commerce	7.280 m <sup>2</sup>	2.518 m <sup>2</sup>

La Commission de concertation s'est réunie le 24/04/2024 ; il n'a pas eu de suite à ce dossier. Cette demande n'est plus d'actualité.

Le chapitre 5 du présent rapport comprend une comparaison du projet actuel et ces deux anciens projets pour mettre en évidence l'évolution du programme.

Ces deux derniers dossiers étaient de projet mixte nécessitant donc aussi des demandes de permis d'environnement de classe 1B lesquelles sont également restées sans suite (n°617907 et n°1908199).

### 2.3. LES INSTALLATIONS CLASSEES (PERMIS D'ENVIRONNEMENT)

#### Anciens permis et anciennes demande (les plus récentes)

Le site disposait du permis d'environnement de classe 1B n°549.937 octroyé par l'IBGE au Groupe Delhaize sa pour les installations suivantes :

N° de rubrique	Installation	Puissance, capacité, quantité	Classe
40.A	Chaudière au gaz	383.8 kW	3
48.A	Installation de compactage de déchets non dangereux	3 kW	2
68.B	Parking couvert	93 véhicules	1B
90	Magasin pour la vente au détail	1569 m <sup>2</sup>	2
106.A	Dépôt de déchets de catégorie 3	Maximum 500 kg	2
117.A	Atelier poissonnerie	1,2 kW et < 7 personnes	2
127.A	Atelier de boucherie	11,83 kW et < 7 personnes	2
132.A	Installations de refroidissement process	Centrale A (R404a) 3*8.8 kW 300 kg  Centrale B (R404a) 3*8.8 kW 300 kg  Centrale C (R404a) 3*8.8 kW 300 kg  Centrale D (R404a) 3*8.8 kW 200 kg	3
148.A	Transformateur statique	400 kVA	3

Ce permis était valide jusqu'au 13/10/2018. Delhaize a quitté le site il y a plusieurs années pour s'installer dans des locaux neufs au n°569 de la chaussée de Waterloo, soit à 100 mètres du site.

Depuis :

- Une demande de permis d'environnement de classe 1B a été introduite le 05/07/2021 par les établissements Franz Colruyt. Cette demande a été refusée par Bruxelles-Environnement le 24/03/2022. Cette demande n'est plus d'actualité.

- Les deux demandes de permis d'environnement de classe 1B liées aux anciennes versions du projet sont restées sans suite (n°617907 et n°1908199).

Le projet objet du présent rapport d'incidences ne comprend aucune installation de classe 1A ou 1B ; le projet n'est donc pas « mixte ». A ce stade, les installations classées du projet sont les suivantes :

Localisation	N° d'installation classée	Type d'installation
Parking	68-A	le parking couvert de 32 emplacements, classe 2 avec une extraction de 6.400m³/h (non classée)
Aile Waterloo	62-4A	10 sondes géothermiques de 115 mètres de profondeur sous les constructions (système fermé), classe 1D.
	132-A :	6 PAC « air-eau » chacune ayant une charge de réfrigérant de 6,26 équivalent tonnes CO <sup>2</sup> (3 kg de R410A).
	132-A :	1 PAC « eau-eau » liée à la géothermie, ayant une charge de réfrigérant de 2x3,55 équivalent tonnes CO <sup>2</sup> .
	148	cabine haute-tension 2.250 kVA en plusieurs transformateurs, classe 2 et/ou 3.
Aile Jouret	62-4A	10 sondes géothermiques de 115 mètres de profondeur sous les constructions (système fermé), classe 1C
	132-A	8 PAC « air-eau », chacune ayant une charge de réfrigérant de 6,26 équivalent tonnes CO <sup>2</sup> (3 kg de R410A).
	132-A	1 PAC « eau-eau » liée à la géothermie

Chaque logement sera muni d'une VMC doubles flux à récupération de chaleur et régulée sur sonde CO<sub>2</sub> (installation non classée).

Les commerces sont prévus CASCO. Le chauffage, la ventilation et la production d'ECS seront à installer pour les futurs exploitants moyennant, le cas échéant, une déclaration de classe 3 ou un permis d'environnement. Les commerces pourront profiter de la cabine haute tension prévue dans le projet. Toutes les gaines nécessaires sont prévues. Les autorisations relatives aux éventuelles autres installations classées spécifiques aux commerces seront à charges des futurs exploitants qui ne sont pas encore connus à ce jour.

En conséquence, le projet relatif au présent rapport d'incidences nécessite un permis d'environnement qui n'est ni de classe 1A ni de classe 1B et qui sera sollicité en temps utiles.

## 2.4. INTERVENANTS

Le propriétaire du terrain et le demandeur des permis est la SA Besix RED.

Les architectes sont les bureaux B2Ai et Moati-Rivière.

Le coordinateur sécurité est la firme PS2.

Le bureau d'ingénieur en stabilité est SETESCO.

Le bureau d'ingénieur en techniques spéciales, en PEB et en acoustique est SWEKO (VK).

Seco assure le contrôle technique de la sécurité incendie.

## **2.5. JUSTIFICATION DU PROJET ET DE LA DEMANDE**

L'objectif du demandeur de réaliser un projet de logement performant écologiquement et économiquement réaliste avec surfaces commerciales de tailles cohérentes le long de la chaussée de Waterloo, en végétalisant l'intérieur d'îlot, en minimisant l'impact du projet et en perpétuant le souvenir de l'ancienne halle par la préservation d'éléments de charpente mis en valeur dans le jardin intérieur.

## **2.6. CALENDRIER**

- Le demandeur espère obtenir le permis d'urbanisme pour le premier trimestre 2026.
- Les travaux (28 mois) seraient entamés dans la foulée.

### 3. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET

#### 3.1. L'URBANISME, LE PAYSAGE

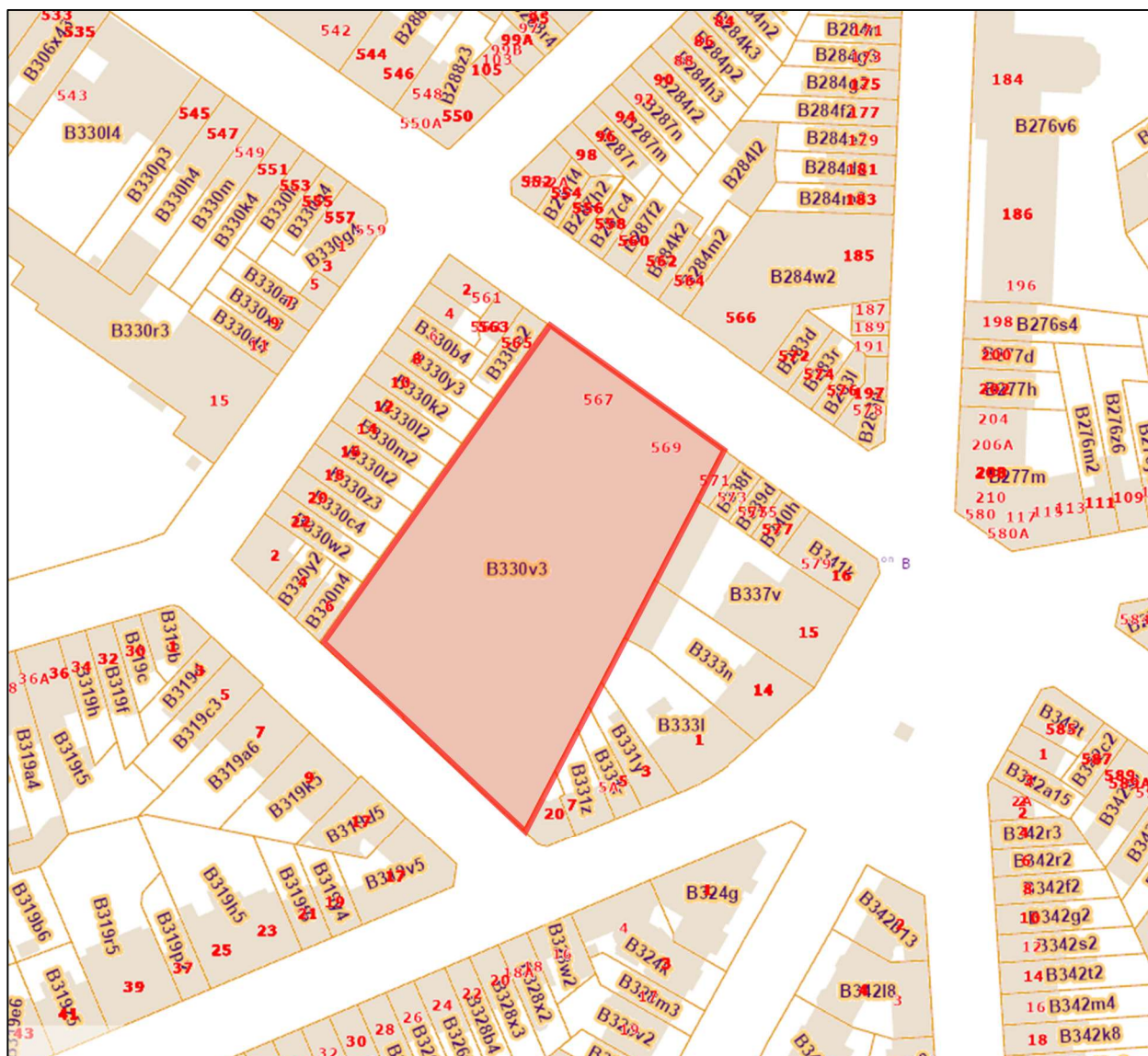
##### 3.1.1. Aire géographique

Le site, les parcelles voisines et les premiers fronts bâtis situés en face du site.  
Pour certains aspects, le quartier au sens large.

##### 3.1.2. Situation existante de droit – Situation planologique

###### 3.1.2.1. Situation cadastrale

Le site est constitué de la parcelle 330V3 de la section B de 7ème division d'Ixelles.



### 3.1.2.2. PRDD (A.G. 18/07/2018)

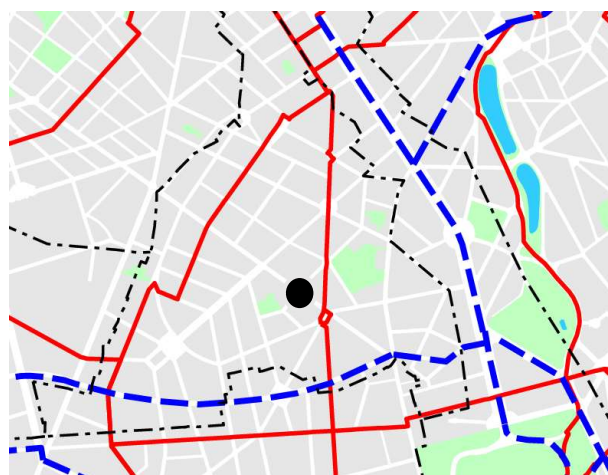
(Sans valeur réglementaire)

Concernant le site et les biens voisins, les cartes du PRDD mentionnent les éléments suivant :

- La carte n° 1 (Armature spatiale et vision pour Bruxelles) reprend le site à 350 mètres d'un centre interquartier et de quartier et à 550 mètres d'un centre de quartier.
- La carte n° 2 (Grandes ressources foncières) ne mentionne rien concernant le site et ses environs proches.
- La carte n° 3 (Maillages vert et bleu) ne mentionne rien concernant le site.



Extrait de la carte « Réseaux structurants de mobilité » du PRDD (A.G. 12/07/2018) – et localisation du site



Extrait de la carte « Réseau cyclable » du PRDD (A.G. 12/07/2018) – et localisation du site

- La carte n° 4 (Espace public et rénovation urbaine) reprend le site à 350 mètres d'un noyau d'identité locale existant et à 550 mètres d'un autre noyau.
- La carte n° 5 (Développement économique mentionne le liseré de noyau commercial du PRAS.
- La carte n° 6 (Réseau structurant de mobilité) mentionne un couloir de mobilité à 300 mètres du site (chaussée de Vleurgat).
- La carte n° 7 (Réseau cyclable) mentionne un ICR vélo à proximité directe du site.

Nous ne constatons donc aucune incompatibilité entre le projet et le PRDD. L'implantation de logements est adéquate avec la proximité de centres de quartier et interquartier, de couloirs de mobilités et d'ICR/RER vélos. L'implantation de commerce en liseré de noyau commercial du PRAS est logique.

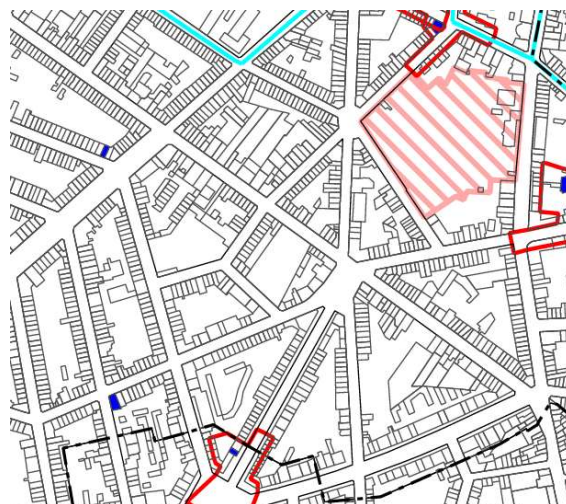
### 3.1.2.3. Plan Régional d'Affectation du Sol (A.G. 03/05/2001)

Les modifications et annulations partielles du PRAS ne concernent pas le site d'un point de vue graphique. Aussi, ce sont les cartes de 2001 parues au Moniteur Belge qui sont présentées.

La carte n° 1 de la situation existante de fait mentionne le site en « activité prédominante par immeuble commerce ». C'est bien la destination actuelle mais le site est inoccupé. L'intérieur d'îlot est mentionné comme étant peu verdurisé ce qui correspond encore à la situation existante de fait actuelle. La carte n° 2 de la situation existante de droit ne mentionne rien concernant le site.



Carte n°1 de la situation existante de fait (5/6)

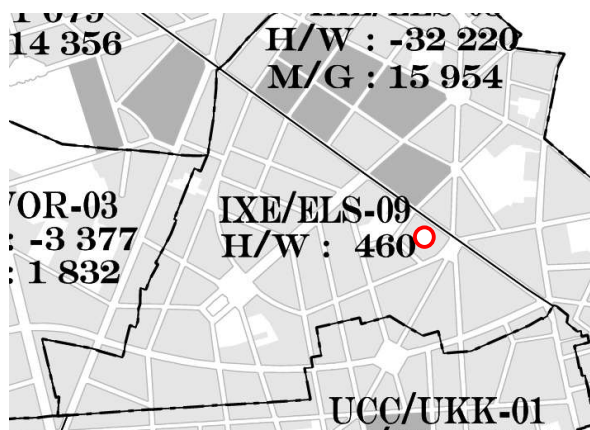


Carte n°2 de la situation existante de droit (5/6)

La carte n° 3 (affectation) mentionne le site en zone d'habitation et en ZICHEE ; la chaussée de Waterloo est présentée comme un espace structurant et comprend un liseré de noyau commercial. La carte n°4 (CASBA) indique un solde positif de 460 m<sup>2</sup>. Au 03/05/2023<sup>5</sup>, il est de 9.864 m<sup>2</sup>.



Carte n°3 - affectation (5/6)



Carte n°4 : CASBA et localisation du site.

Le projet prévoit principalement du logement, qui est l'affectation principale de la zone d'habitation (prescription 2.1.).

En ce qui concerne le commerce, il s'agit de la destination actuelle pour une superficie de plancher de 7.428 m<sup>2</sup>. Cette superficie de plancher existante ne correspond pas aux prescriptions du PRAS en vigueur. Le projet prévoit une réduction de cette superficie à 1.507 m<sup>2</sup> de superficie de plancher de commerce qui est autorisable en regard de la prescription 22 du PRAS (liseré de noyau commercial). Pour une pareille superficie, les conditions à respecter énumérées dans cette prescription sont les suivantes :

- Les actes et travaux sont soumis aux mesures particulières de publicité.
- Les conditions locales le permettent :
  - o Le projet prévoit 3 unités commerciales de tailles adéquates pour le quartier (pas de grande surface alimentaire qui sont déjà présentes aux alentours, qui ne sont

<sup>5</sup> La site <https://casba.urban.brussels/> a été consulté en juillet 2025 mais il ne fournit pas d'information « les données n'étant pas à jour ».

désirées ni par les riverains ni par les autorités et qui nécessitent de fréquentes et importantes livraisons).

- Le projet prévoit une aire de livraison sur la rue L. Jouret ; elle a une taille plus réduite que celle qui existe actuellement.
- La taille des commerces permet de prévoir un jardin en pleine terre. Le projet dégage considérablement l'intérieur d'îlot.
- Comme ce jardin sera commun à la future copropriété, il n'est pas question que les commerces s'y étendent (dépôt divers, déchets d'emballage...). Aucune terrasse n'est prévue pour les commerces en intérieur d'îlot. Seul le passage des employés utilisant le stationnement couvert de 7 vélos en bordure du jardin est prévu ainsi que le passage pour les livraisons du commerce n°3. S'agissant de seulement 7 personnes et des livraisons du plus petit des 3 commerces prévus, les incidences seront minimales,

Au sujet de la ZICHEE, le projet sera soumis à l'avis de la commission de concertation.

Au sujet de la prescription 2.5. :

- Les commerces en liseré de noyau commercial et les logements peuvent porter atteinte à l'intérieur d'îlot, pour autant qu'il soit question d'une « atteinte » compte tenu de la dédensification prévue, de la création d'un jardin en pleine terre et de l'aménagement d'un jardin sur dalle. Le projet améliore considérablement l'intérieur d'îlot.
- Les activités sont compatibles avec le logement même si la nature précise des commerces n'est pas encore connue et que ces locaux sont prévus CASCO à ce stade. En effet, des mesures sont prises pour éviter les nuisances potentielles :
  - Les équipements techniques de base sont prévus : gaines menant en toiture, cabine haute-tension.
  - Les baies donnant sur les jardins sont réduites au minimum.

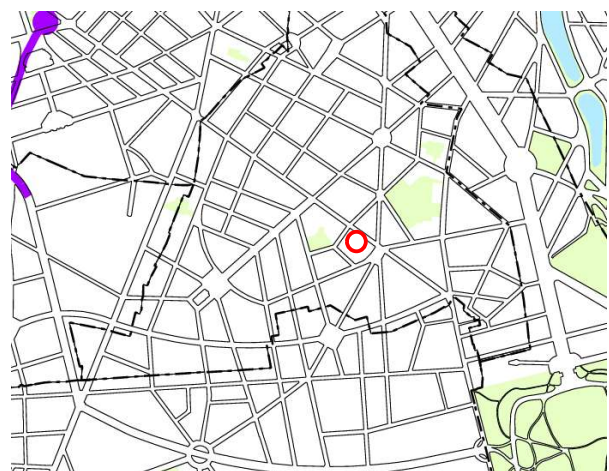
Un établissement Horeca ou un autre commerce potentiellement nuisant<sup>6</sup> n'est pas exclu mais nécessiterait de toute façon une nouvelle demande de permis d'urbanisme<sup>7</sup> et la compatibilité avec le logement devra être examinée à ce moment.

- Le projet est soumis à des mesures particulières de publicité.
- La continuité du logement est assurée, ce qui n'est pas le cas en situation existante

La carte n°5 indique un itinéraire cyclable à proximité. La carte n°6 n'indique rien à proximité.



Carte n°5 " Voies de communications : voiries "



Carte n°6 " Voies de communications : transports en commun "

<sup>6</sup> cfr l'arrêté relatif au changement d'utilisation soumis à permis d'urbanisme.

<sup>7</sup> Dans certains cas, un permis d'environnement ou une déclaration de classe 3 peuvent être requis.

Au sujet de la prescription 0.6 relatives aux intérieurs d'îlots, le projet améliore indéniablement les qualités végétales de l'intérieur d'îlot. En situation existante, le site est entièrement bâti et il n'y a aucune toiture végétalisée. Le projet prévoit une dédensification des constructions en intérieur d'îlot, un jardin de 900 m<sup>2</sup> et de vastes toitures végétalisées. Par ailleurs, des bâtiments neufs remplaceront des toitures vétustes ayant subi des adaptations diverses à caractère simplement fonctionnel au cours de l'histoire du site. Les qualités minérales, esthétiques et paysagères seront donc améliorées aussi.

Le projet est par conséquent conforme au PRAS.

#### 3.1.2.4. PAD

Il n'y a pas de PAD en vigueur sur le site. Aucun projet de PAD n'est en cours d'élaboration concernant le site ou le quartier environnant le site.

#### 3.1.2.5. Plan Communal de Développement :

(Sans valeur réglementaire)

La commune d'Ixelles n'a pas de Plan Communal de Développement.

#### 3.1.2.6. Plan Particulier d'affectation du Sol

Il n'y a pas de PPAS en vigueur sur le site.

#### 3.1.2.7. Permis de lotir non périmé

Il n'y a pas de permis de lotir en vigueur sur le site.

#### 3.1.2.8. Règlements

Les règlements d'urbanisme en vigueur sont les suivants :

- Les titres I à IV et VI à VIII du Règlement Régional d'Urbanisme approuvés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 21/11/2006. Le titre V a été abrogé (et remplacé par la législation relative à la performance énergétique des bâtiments). La rédaction d'un projet de nouveau RRU a été entamée mais n'est pas aboutie.
- L'ancien Règlement sur les bâtisses de l'Agglomération de Bruxelles pour les articles restant d'application (titre XIII).
- Règlement (communal) général sur les bâtisses (C.C. du 09/01/1948). Il est prévu que ce règlement communal soit totalement abrogé lors de l'entrée en vigueur du nouveau RRU (article 348 de l'ordonnance du 30/11/2017).

Les dérogations éventuelles sont traitées au chapitre « Situation projetée ».

#### 3.1.2.9. Plan d'alignement

Pour mémoire car le projet est érigé à l'alignement comme toutes les constructions de l'îlot.

#### 3.1.2.10. Permis d'urbanisme délivrés

Voir chapitre 2.1.4.

#### 3.1.2.11. Certificats d'urbanisme

Néant concernant le site.

#### 3.1.2.12. Servitudes

Le propriétaire déclare que son titre de propriété ne mentionne aucune servitude concernant le site et qu'à sa connaissance, il n'en existe pas qui pourrait grever le site du projet.

Dans le cadre des précédentes versions du projet, l'application de la « Convention Brugmann » a été soulevée par divers riverains dans le cadre des diverses enquêtes publiques.

Cette convention a toutefois instauré, à l'époque, un droit personnel (interdiction faite à l'acquéreur) et non un droit réel (servitude d'un fond (dominant) en faveur d'un autre fond (servant)). Cette obligation personnelle s'est donc épuisée après la première vente intervenue (n'ayant été imposée qu'à l'acquéreur de l'époque).

#### **3.1.2.13. Statut administratif des voiries**

La chaussée de Waterloo est régionale. La rue L. Jouret est communale.

#### **3.1.2.14. Divers**

- Périmètre de préemption : néant.
- Inventaire des sites industriels désaffectés : néant
- Plan d'expropriation, arrêté d'expropriation : néant.
- Bâtiments déclarés insalubres : néant.
- Sentiers vicinaux : néant.
- Zones Natura 2000, réserves naturelles et forestières : néant.
- Contrat de quartier (durable), CRU... : néant
- Loi du 27/04/2018 sur la police des chemins de fer : sans objet dans la cadre du présent projet.
- Servitudes aériennes : sans objet dans la cadre du présent projet.

### **3.1.3. Situation existante**

#### **3.1.3.1. Description du site**

Le bâtiment a été construit entre 1909-1910 dans le but d'accueillir le Royal Rinking (piste de patinage à roulettes). Il consistait à l'origine en un énorme hangar de type industriel en fer et en briques, présentant une architecture fonctionnelle et soignée dont l'architecte serait Aimable Delune (1866-1923).



Source : GoogleEarth (date annoncée : 24/06/2023)

Le solde du site a été progressivement occupé par des annexes successives (rez-de-chaussée, parfois un étage, couvert de sheds ou de toitures plates).

En 1924, le site devient une concession automobile et la façade change d'aspect. En 1983, il sera de nouveau transformé pour accueillir un Delhaize avec un parking au +1 ; Delhaize quittera le site en 2017. Suite à ces différents changements d'affectation, il ne reste plus beaucoup d'élément du bâtiment initial à l'exception des fermes en acier et d'une partie de la façade. Depuis le site a connue diverses occupations temporaires et est actuellement inoccupé et dans un état fort dégradé.

Le site dispose de deux accès carrossables: l'un sur la chaussée de Waterloo (entrée uniquement lorsque le Delhaize était en service), l'autre sur la rue L. Jouret (à deux sens). Il y a en outre un accès de livraison sur cette dernière rue (quai de livraison interne pour grands camions). L'accès piéton se trouve sur la chaussée de Waterloo ; dans la pratique, les piétons empruntaient également l'accès carrossable sur la rue L. Jouret pour accéder au Delhaize.

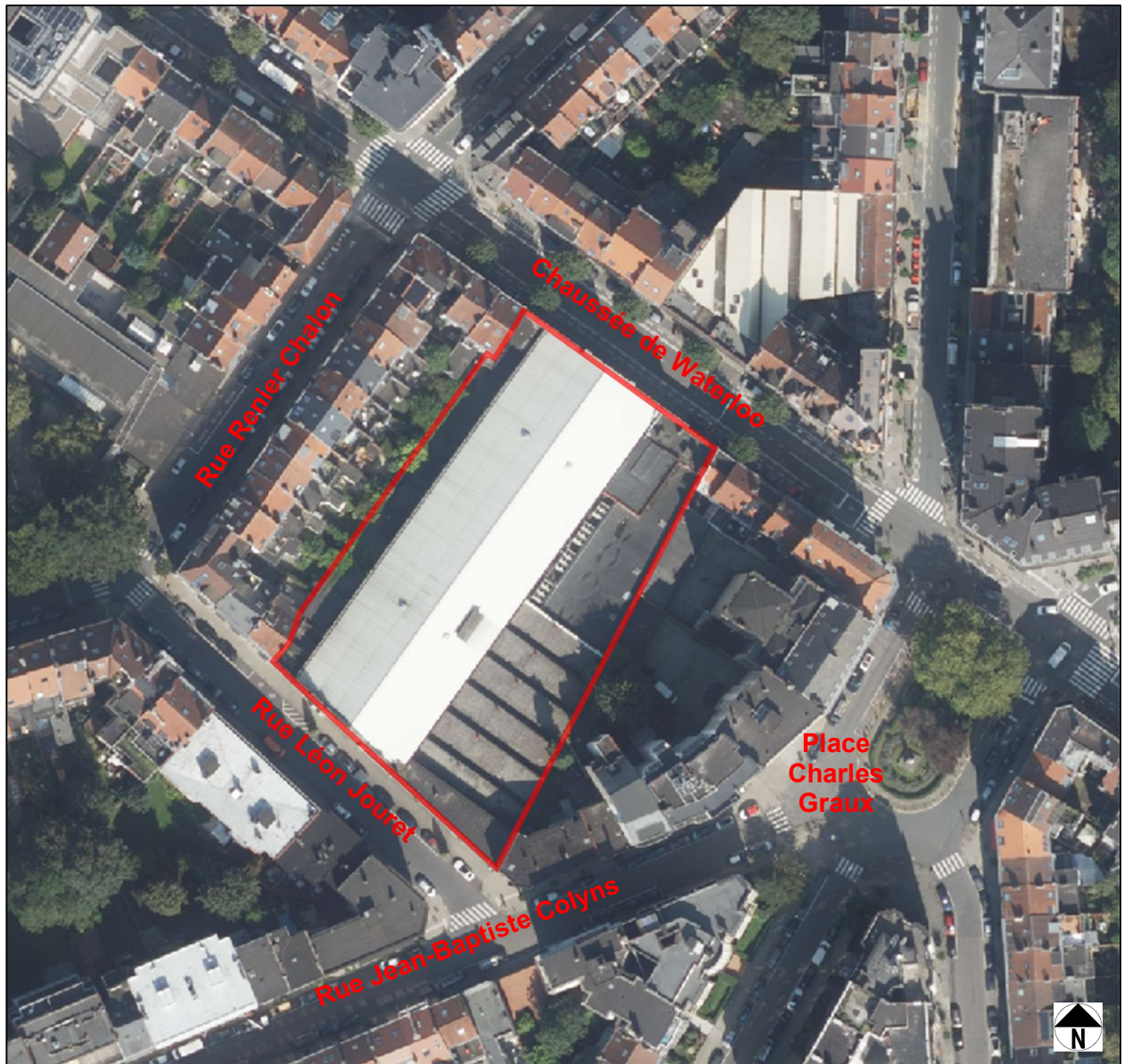


Photo aérienne (source : Brugis 2024 NS) - *délimitation du site*

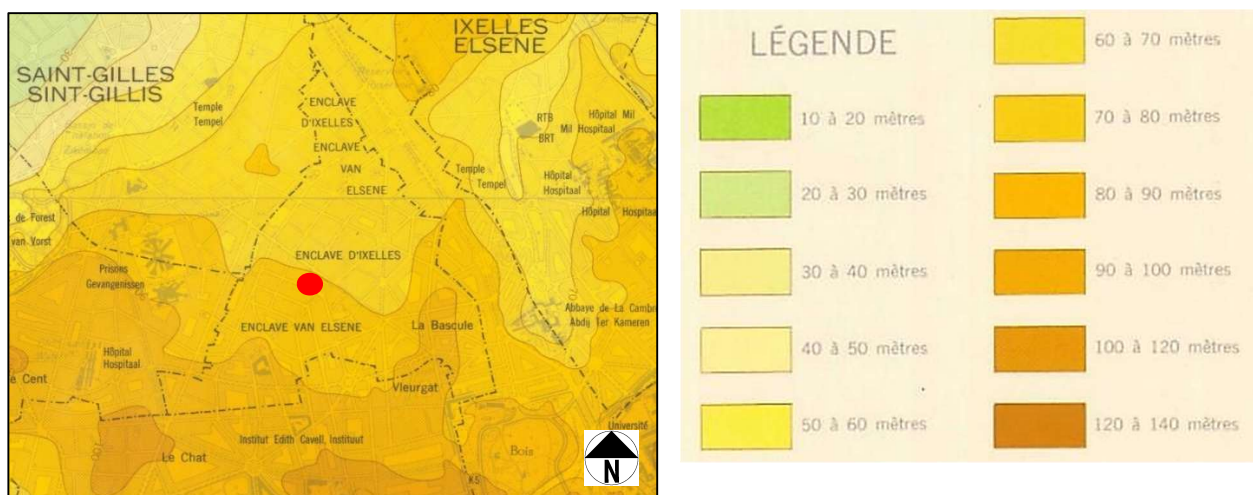
### 3.1.3.2. Grandes dimensions du site et relief

Les grandes dimensions sont les suivantes :

- La longueur à l'alignement de la chaussée de Waterloo est de 45 mètres.
- La longueur à l'alignement de la chaussée de la rue Léon Jouret est de 58 mètres.
- La profondeur moyenne est 86 mètres.

Le site se trouve sur le versant ouest de la vallée de la Senne (la courbe de niveau 82 passe le long de la façade de la chaussée de Waterloo, source : Brugis). La pente générale descend vers le nord.

Il y a 1,38 mètre de dénivelé entre la chaussée de Waterloo et la rue L. Jouret.



Source : Le relief de l'agglomération de Bruxelles – Édité par la commission française de la culture de l'agglomération de Bruxelles – et localisation du site en rouge.

### 3.1.3.3. Bref historique du site et des environs ; utilisation actuelle

#### Bref historique du site et du quartier

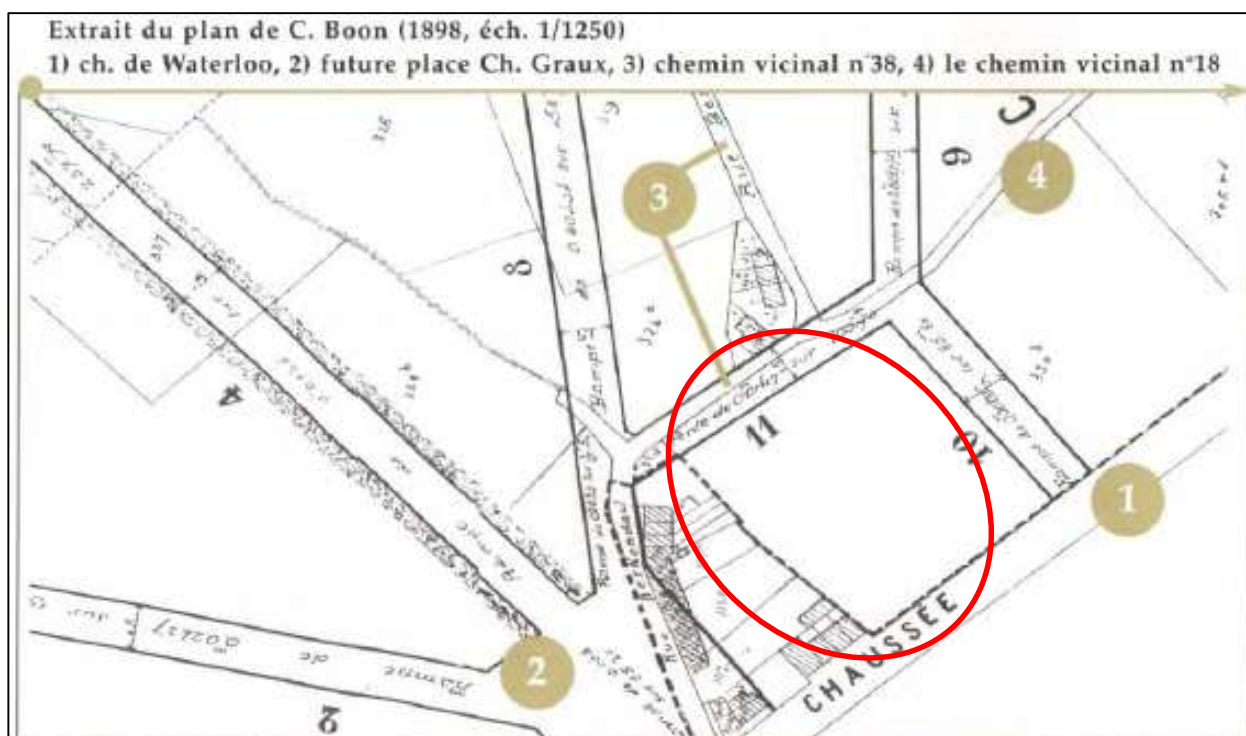
Début XIX<sup>ème</sup> siècle, le site se trouvait à +/-300 mètres du hameau de Vleurgat à côté d'un ancien petit hameau nommé « Den Hoeck ». La chaussée est évidemment un axe ancien. La rue L. Jouret et le premier tronçon de la rue Jean-Baptiste Colyns apparaissent déjà sur la carte de Ferraris (1777) comme chemins. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, les alentours proches restent peu urbanisés (voir cartes de 1858 et de 1880 ci-dessus). D'après cette dernière carte, il semble que le site soit à l'époque constitué d'une demeure et d'un grand jardin.



Carte topographique et hypsométrique de Bruxelles et de ses environs - +/- 1858 (extrait agrandi)



Carte de l'ICM (édition 1/20.000) +/-1880 (extrait agrandi) et limites du site

Plan ancien du site<sup>8</sup>

Le bâtiment existant a été érigé au début du XX<sup>ème</sup> siècle et abritait à l'origine une piste de patinage à roulettes. Il est a été transformé en garage probablement dans les années '20. La société Plasman exploite le site jusqu'en 1982 ; une autre société exploite le site comme garage puis la société Delhaize y installe une grande surface en 1983 ; l'architecte a conservé l'essentiel de l'enveloppe extérieure<sup>9</sup>.

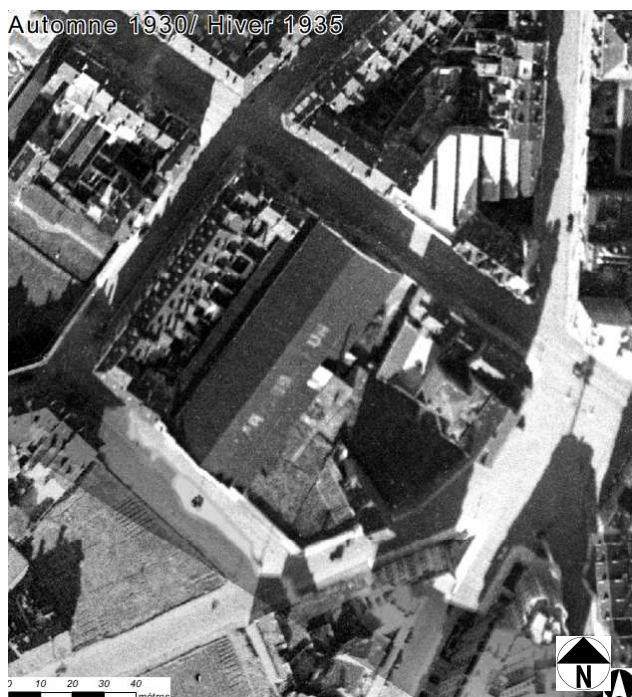


Photo aérienne – 1935 – Source : SPRB d'après l'IGN



Photo aérienne – 1971 – Source : SPRB d'après l'IGN

<sup>8</sup> Source : « A la découverte de l'histoire d'Ixelles (11) » - Volume Berkendael (2) – par le Collège des Bourgmestre et Échevins d'Ixelles, non daté, page 4.

<sup>9</sup> Source : « A la découverte de l'histoire d'Ixelles (11) » - Volume Berkendael (2) – par le Collège des Bourgmestre et Échevins d'Ixelles, non daté, page 31.

Une photo aérienne de 1935 indique qu'il y a à cette époque encore une partie du site non bâtie. Une photo de 1971 indique que l'enveloppe du site a quasiment sa volumétrie actuelle.

### 3.1.3.4. Description des environs.



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

La carte n°1 du Plan Régional d'Affectation du Sol (voir ci-dessus) indique que le site se trouve dans un tissu résidentiel moyennement mixte au sud de la chaussée de Waterloo, laquelle est marquée par un liseré de noyau commercial. Au nord de la chaussée, la mixité est plus importante, notamment par l'implantation d'entreprises en intérieur d'îlot. Les alentours sont donc bien pourvus en commerces et en grandes surfaces alimentaires (Delhaize et Carrefour à moins de 200 mètres). Du point de vue des équipements d'intérêt collectif ou de service public, il y a la crèche communale « Le Berceau » (42 enfants) à 50 mètres du site, une crèche privée néerlandophone à moins de 100 mètres et plusieurs établissements scolaires dans un rayon de 750 mètres.

Il y a deux espaces verts à proximité du site :

- La plaine de jeux Renier Chalon située rue Renier Chalon, à moins de 50 mètres des limites du site (environ 40 ares).
- Le parc Tenbosch situé à moins de 250 mètres à pied des limites du site.

En outre, le Bois de la Cambre est à 750 mètres.

L'accessibilité en transports publics est moyenne et se résume à des lignes de bus : n°60 (stib), R36 (De Lijn, vers Alsemberg), W et 365 (TEC, vers Charleroi et Braine-l'Alleud). Les lignes de tram les plus proches sont à 600 mètres.

L'urbanisation du quartier est entamée en 1899 par la soumission au Conseil Communal par le Collège d'un plan général d'alignement sur une zone de 110 ha ; elle a été effectuée principalement durant la première moitié du XXème siècle. Le bâti est principalement constitué d'hôtels de maître, de maisons de rapport et d'immeubles à appartements de cette époque. Il y a toutefois des immeubles plus récents sur des parcelles urbanisées tardivement et là où le bâti a déjà été renouvelé. Les gabarits sont assez variés selon la typologie des logements et selon les artères. Nous trouvons, en effet, les maisons unifamiliales R+2 et des grands immeubles à appartements jusqu'à R+7+étage en retrait, particulièrement sur la place Charles Graux et dans l'îlot concerné par le site (du côté de la place précisément).

Les environs sont décrits plus en détails dans les chapitres suivants en fonction des thèmes abordés et suivant la nécessité.

### 3.1.3.5. Rapport avec les parcelles voisines et proches



*Chaussée de Waterloo : bâtiments voisins*



*Chaussée de Waterloo : bâtiments voisins*

### Chaussée de Waterloo, n°563, 565, 571 et 573

Maisons de rapport R+2 et R+3 + toitures à versants pour la plupart. Il y a des commerces au rez-de-chaussée (vêtements, chaussures...). Ces biens ne disposent que d'un petit jardin (ou d'une petite cour).

En face du site : maisons unifamiliales ou maisons de rapport (appartements parfois avec commerces) R+2 et R+3+toitures à versants. Il y a aussi un bâtiment de commerce R+2+toiture plate.



*Chaussée de Waterloo, en face du site*

### Rue Renier Chalon



*Rue Renier Chalon*

Il faut noter la présence de la crèche «Le Berceau» et de la plaine de jeux «Renier Chalon». Pour le reste, il s'agit de maisons unifamiliales ou maisons de rapport (appartements) R+2+toitures à versants. Leurs jardins ont une profondeur d'environ 12 mètres.

Rue L. Jouret*Immeuble de la rue L. Jouret, coté site*

A l'ouest du site, maisons de rapport similaires à celles de la rue Renier Chalon. A l'est du site, immeuble à appartements d'angle R+3+toiture plate (petite arrière-cour).

*Rue L. Jouret : immeubles à appartements situés en face du site*

En face du site, immeubles à appartements R+4 et R+3 (toitures plates) datant des années 1950-1960. Du côté de la rue R. Chalon, il y a des maisons de rapport plus anciennes.

Rue Jean-Baptiste Colyns et place Charles Graux*Rue Jean-Baptiste Colyns**Place Charles Graux*

Dans l'îlot concerné par le site, il y a, côté rue Jean-Baptiste Colyns, des immeubles à appartements R+3+toiture plate et R+4+toiture à versants. De l'autre côté de la rue, les immeubles sont plus hauts (R+6) annonçant les gabarits des immeubles de la place Charles Graux : R+6 à R+7 avec étage en retrait.



Angle place Charles Graux et chaussée de Waterloo

### 3.1.4. Situation future prévisible

A moins de 200 mètres du présent projet, le site du Carrefour<sup>10</sup> a fait l'objet des permis suivants (en couleur jaune sur l'illustration ci-après) :

- Permis d'environnement de classe 1B (IPE/1B/2021/1783446) ; décision du 12/07/2023. Cette décision fait l'objet d'un recours (IRPE/1924606) déposé le 24/11/2023 ; cela a mené à un refus. Un recours au Gouvernement de la RBC a été introduit le 20/02/2024 (09/IRPE/1933923) et le permis est octroyé (12/06/2025).
- Permis d'urbanisme (09/PFD/1718664) notifié le 22/09/2023. Cette décision fait l'objet d'un recours (09/GOU\_PU/1922007) déposé le 23/10/2023. Nous ne connaissons pas l'issue de ce recours

Un recours a encore été introduit par la Commune d'Ixelles.

L'objet du permis d'urbanisme n°09/PFD/1718664 est le suivant : « *Démolir une surface commerciale et un bâtiment Horeca (Quick) et abattre des arbres afin de construire 1 immeuble à front de chaussée (Waterloo) comprenant 31 appartements, du bureau et une surface commerciale , ainsi que 4 immeubles de logement à front de rue (Chapelié) comprenant 35 appartements (soit 66 appartements au total), 2 parkings en sous-sol (146 places au total) et des parkings vélos* ».

Un projet d'environ 40 logements est en chantier sur la rue Washington ; il comprend également un espace de bureau et deux équipements au rez-de-chaussée (source : openpermits 09/PFD/1965354, octroi le 05/05/2025) ; en couleur verte sur l'illustration ci-après. 50 emplacements de parage d'après le permis d'environnement octroyé (PE/1B/2017/638967).

<sup>10</sup> Chaussée de Waterloo n°609-931 et rue Jean Chapelié (entre les n°24A et 50).



*Plan de localisation des projets voisins (fond de plan UrbIS)*

### 3.1.5. Situation projetée

#### Le changement de destination - Utilisation du site

La destination actuelle ne correspondait pas à la typologie particulière du bâtiment existant. L'entreprise Delhaize, et d'autres entreprises avant elle, avaient dû transformer lourdement le bâtiment existant en créant notamment un parking au premier étage et en cloisonnant le rez-de-chaussée.

La destination commerciale subsistera avec une moins grande superficie de plancher sous forme de trois entités pour une superficie totale de 1.507 m<sup>2</sup> du côté de la chaussée là où il y a un liseré de noyau commercial au PRAS. Cela permettra la création d'un jardin en pleine terre. Ainsi la continuité du noyau commercial ne sera interrompue que par les deux accès aux halls des logements. C'est un point positif car tant en situation existante que dans les précédents projets, il y avait un accès carrossable du côté de la chaussée de Waterloo.

Le logement est également une destination conforme au PRAS, c'est d'ailleurs l'affectation principale de la zone mais c'est une destination nouvelle pour le site.

Le parking au premier étage disparaît ce qui est une bonne chose car il s'agissait du gaspillage d'espace avec des volumes importants en intérieur d'îlot alors que ce même îlot manque d'espace vert. Un parking subsiste au rez-de-chaussée mais dans une structure existante, sous un jardin sur dalle, et avec un nombre d'emplacements très réduit.

Le site inutilisé retrouvera donc une utilisation, ce qui est positif pour le quartier.

#### Implantation des constructions

L'implantation des ailes Waterloo et Jouret suit la logique de la typologie des îlots du quartier : construction à l'alignement sans zone de recul.



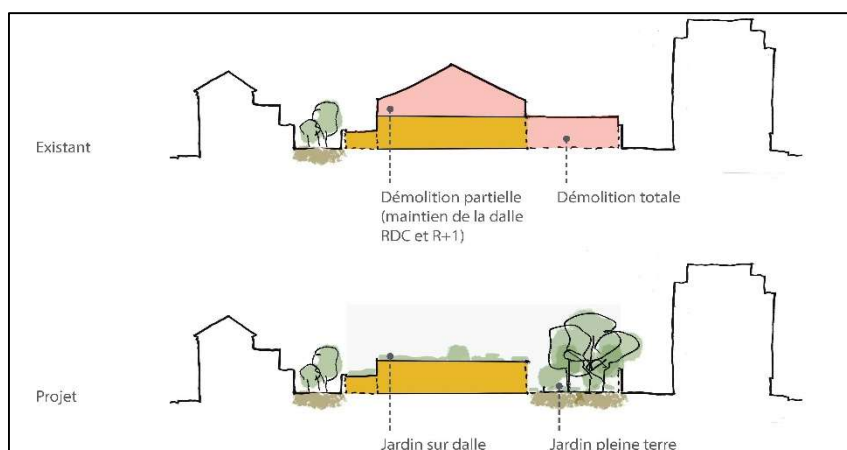
*Vue du projet (source : B2AI)*

En ce qui concerne les constructions situées entre ces deux ailes, le projet ne conserve qu'une partie du rez-de-chaussée pour y implanter le parking, un local vélo et une partie des commerces. La halle n'est pas conservée, pour les raisons suivantes :

- Cela avait été tenté sans succès dans un précédent projet, les riverains craignant les vis-à-vis, les pertes d'intimité et les gabarits présents en intérieur d'îlot.
- Cela impliquait d'implanter des activités ou du logement en intérieur d'îlot, ce qui s'est avéré ne pas convenir.
- Les fermes métalliques sont juste capables de supporter la toiture actuelle et sont incapables de supporter un complexe de toiture moderne qui est beaucoup plus lourd ; sa conservation n'était donc structurellement pas compatible avec la réalisation d'un projet de qualité, performant sur le plan énergétique.
- La halle n'a pas été reprise à l'inventaire légal et ne fait l'objet d'aucune mesure de protection; les multiples transformations qu'a subies ce bâtiment l'ont dénaturé.

L'emprise et le volume des constructions situées en intérieur d'îlot vont être réduits :

- Emprise au sol : diminution de 1,00 à 0,80. Cela permet la création d'un jardin en pleine terre d'une superficie de 900 m<sup>2</sup>.
- Volume total du bâtiment : diminution de 39.780 m<sup>3</sup> à 37.392 m<sup>3</sup>.



*Coupes schématique (source : B2AI)*

Il faut noter que le jardin sur dalle comprend des chemins mais que les abords de la mitoyenneté avec les propriétés de la rue Chalon sont exclusivement végétalisés afin de ne créer aucun vis-à-vis gênant. Les balcons projetés comprennent des dispositifs (tels que des bacs à plantes) pour minimiser les vis-à-vis entre logements du projet et avec les logements voisins.

#### Activation du rez-de-chaussée

Le projet prévoit une activation de l'entièreté du rez-de-chaussée de la chaussée de Waterloo : vitrines de 3 commerces et 2 accès aux logements. La rue Jouret est d'une autre nature que la chaussée ; elle est plus résidentielle et plus calme. Le rez-de-chaussée projeté comprend de nombreux accès : 3 accès aux logements, l'accès du parking, l'aire de livraison, l'accès au jardin et l'accès à deux locaux vélos qui seront munis de larges baies. C'est certainement une amélioration par rapport :

- À la situation existante de fait car le bâtiment est actuellement inutilisé.
- A la situation existante de droit car il s'agissait d'une façade « arrière » du site : façade aveugle, accès du parking de 93 places, aire de livraison pour grands camions, porte cabine haute tension, accès techniques, avec toutes les nuisances que ces activités et accès peuvent générer.

#### Gabarit

Du côté de la chaussée de Waterloo, le projet doit se raccorder aux toitures (partiellement) à versants des constructions voisines alors qu'il prévoit des toitures plates avec des étages en retrait.



*Façade projetée rue Jouret (source : B2Ai) – hauteur des constructions voisines*

La hauteur de l'acrotère ( $95,71-81,80=13,91$ ) est plus basse que celle de la corniche de la construction voisine la plus haute située à droite ( $96,24-81,58=14,66$ ). Le garde-corps dépasse cette dernière hauteur mais il est à claire-voie et donc peu visible.

En ce qui concerne que la construction voisine la plus basse située à gauche, la hauteur de l'acrotère projeté mesurée au mitoyen est plus haute de 3 mètres que la corniche du bâtiment voisin. Ce dernier est assez bas en effet : R+2 avec toiture plate à l'avant et R+1+toiture à versants à l'arrière ce qui n'est pas très courant sur la chaussée et ce bâtiment n'a pas de qualités patrimoniales particulières<sup>11</sup>. De telles différences de niveau existent à proximité directe du projet.

La hauteur projetée est proche de la hauteur moyenne des constructions de la chaussée (la maison de droite peut être considérée comme un bâtiment type aux alentours). Le raccord avec la maison de gauche ne doit donc pas être considéré comme choquant mais comme le résultat d'une situation particulière.

Notons aussi que plusieurs immeubles de l'ilot dépassent largement le R+4 prévu dans le projet.

Du côté de la rue L. Jouret, la hauteur de la façade avant s'accorde visuellement exactement avec celle de la construction voisine de droite et est un peu plus haute que celle de la construction voisine de gauche. Les hauteurs sont les suivantes :

Jouret	N°6	Projet	N°20
Niveau acrotère/corniche	96,27 m	96,66 m	96,66 m
Niveau moyen du trottoir	82,75 m	83,22 m	83,86 m
Hauteur façade	13,52 m	13,44 m	12,80 m



*Façade projetée rue Jouret (source : B2Ai) – hauteur des constructions voisines*

La façade projetée rue Jouret comprend toutefois deux bretèches de 3,8 mètres de large qui sont plus hautes que la façade. Les hauteurs sont les suivantes :

Jouret	N°6	Projet	N°20
Niveau bretèche/corniche	96,27 m	97,46 m	96,66 m
Niveau moyen du trottoir	82,75 m	83,22 m	83,86 m
Hauteur façade	13,52 m	14,24 m	12,80 m

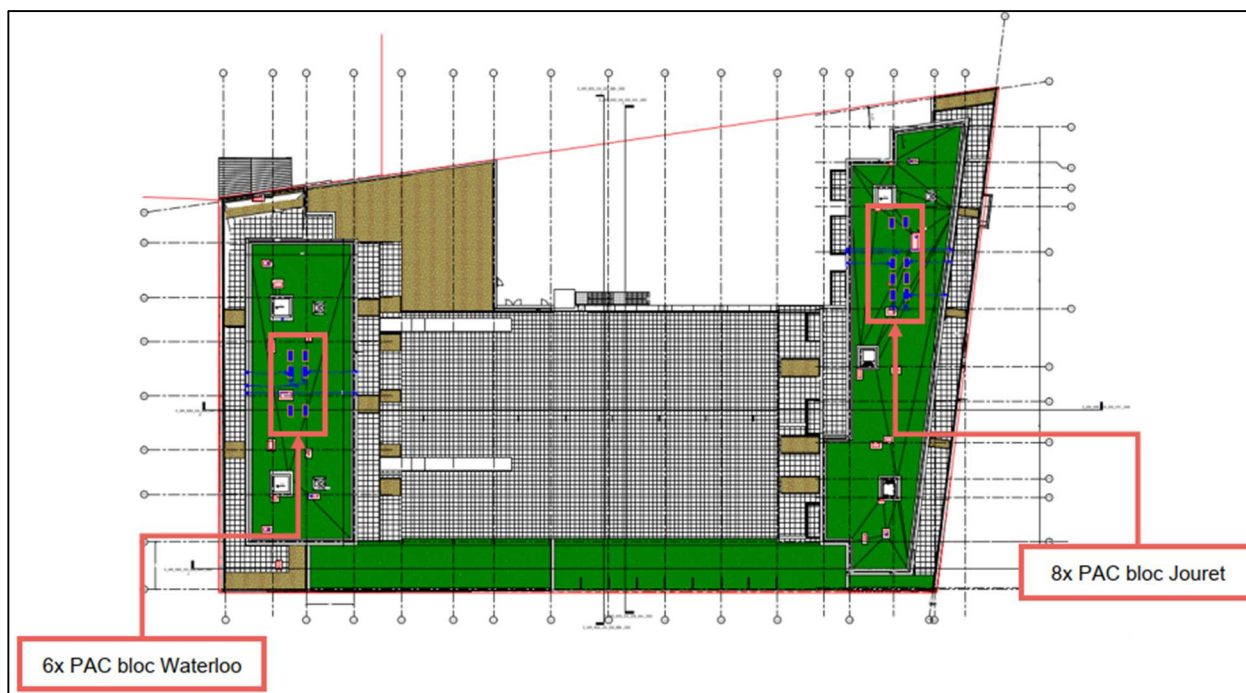
Ces bretèches sont éloignées des constructions voisines et constituent des éléments ponctuels de la façade projetée qui la rythment et l'animent. Par ailleurs, la façade projetée fait face à trois immeubles à appartements de gabarit R+4, R+3 et R+4. Comme le 4ème étage du projet est en

<sup>11</sup> Il n'est repris ni à l'inventaire légal, ni à l'inventaire indicatif.

retrait, il ne sera que peu visible depuis l'espace public. En outre, il y a de nombreux immeubles à appartements bien plus élevés dans le quartier. Le gabarit proposé semble donc bien équilibré par rapport aux constructions voisines.

En intérieur d'îlot, le gabarit sera considérablement réduit puisque de nombreux volumes seront démolis et seule une partie du rez-de-chaussée subsistera, un jardin en pleine terre de 900 m<sup>2</sup> étant créé en intérieur d'îlot.

En toiture de chaque aile seront disposées de PAC « air-eau » (voir plan ci-dessous). Les pompes à chaleur (PAC) et leur écran acoustique sont prévus au centre des toitures afin d'être le moins visible possible (hauteur PAC : 1,17 mètre).



Localisation des PAC « air-eau » <sup>12</sup>

### Typologie des immeubles

Le typologie d'immeuble à appartements (avec commerce du côté de la chaussée de Waterloo) est tout-à-fait courante dans le quartier. La localisation du parking au rez-de-chaussée dans un volume existant est moins courante mais cela présente plus d'avantages que d'inconvénients (voir chapitre 5.3. à ce sujet).

### Paysage

Le paysage de l'intérieur d'îlot sera considérablement amélioré par des constructions neuves remplaçant des constructions vétustes de type industriel et purement fonctionnelles, par la réduction du volume des constructions, par la création d'un jardin en pleine terre et par la végétalisation prévue.

<sup>12</sup> Source : « Note acoustique d'avant-projet », n° de dossier B121110, 24/04/2023, VK architects+engineer, page 21



*Vue de l'intérieur d'îlot en situation projetée (source : B2Ai)*

Du côté de l'espace public, des constructions neuves remplaceront celles existantes qui sont inutilisées, aveugles et vétustes ce qui est également une amélioration.

#### Tendance du quartier

Le quartier est entièrement bâti et, si tendance il y a, elle est guidée par le PRAS sur des terrains se prêtant à des développements (projet de la rue Washington, projet sur la magasin Carrefour).

En ce qui concerne le noyau commercial, il y a des commerces de toutes tailles, sans spécialités particulières.

Les équipements d'intérêt collectif ou de service public sont tout-à-fait accessoires en nombre mais importants pour les services rendus (crèche, place de jeux, parc...). L'affectation principale du quartier reste le logement. La forme d'immeuble à appartements existe dans le quartier depuis longtemps mais il y a beaucoup de maisons unifamiliales, souvent subdivisées en plusieurs logements, ou de maisons de rapport.

Dans le quartier, en cas de projet sur une parcelle importante, c'est la typologie d'immeuble à appartements qui l'emporte en ce qui concerne le logement. Le projet s'inscrit donc dans la tendance du quartier.

#### Données quantitatives

- La superficie de planchers hors-sol est de 8.935 m<sup>2</sup> pour un rapport P/S de 2,00
- L'emprise de la construction est de 3.571 m<sup>2</sup> pour un taux d'emprise de 0,8.

Plus de données, en comparaison avec les projets précédents et la situation existante, sont fournies au chapitre 5.

#### Conformité aux plans et règlement

**L'article 4, §1, 2°, a du Titre I** prévoit que: « lorsque les deux terrains voisins sont bâtis, la construction ne dépasse pas de plus de 3 mètres en profondeur le profil mitoyen de la construction voisine la moins profonde ».

La dérogation concerne les commerces au rez-de-chaussée qui ont une profondeur de 27,6 mètres (commerce 1) et 25,5 mètres (commerces 2 et 3) alors que la construction voisine a une profondeur au rez-de-chaussée de 10,70 mètres (n°565 de la chaussée de Waterloo). Cette dérogation concerne aussi l'ascenseur, l'escalier et la coursive permettant de rejoindre la toiture végétalisée à partir du jardin.

**Motivations :**

- Le site se trouve le long de la chaussée de Waterloo et le PRAS comprend un liseré de noyau commercial à cet endroit. L'intention du demandeur est donc de réaliser 3 surfaces commerciales de tailles suffisantes répondant à la demande ;
- Les commerces ne se développent qu'au rez-de-chaussée et présentent, en tout état de cause, une volumétrie et une profondeur bien moins importantes que la situation existante, intégralement bâtie et sur plusieurs niveaux.
- La toiture des commerces est largement végétalisée (de 30 à 60 cm).
- La partie de commerce en dérogation se trouve du côté du n°571 et est séparée du n°565 par la partie conservée du bâtiment ; il n'y a donc aucune aggravation d'ensoleillement.
- Les murs mitoyens sont conservés tels quels.
- Cela n'empêche pas le projet de prévoir un jardin en pleine terre totalisant 900 m<sup>2</sup> compte tenu de la dédensification.
- Concernant l'ascenseur, l'escalier et la coursive, ces dispositifs permettent de mieux séparer les circulations relatives aux commerces et aux logements. Ils permettent aussi d'éviter de longs couloirs peu attrayants entre les commerces pour joindre le parking et les noyaux de circulation verticale. Le cheminement passe par le jardin et la toiture végétalisée ; il est donc particulièrement agréable. Aucune privation d'ensoleillement sur les propriétés voisines n'est causée.
- Concernant la partie des commerces établie dans la partie existante mais très transformée du site, la situation est largement améliorée par la réduction de volume et par la forte végétalisation de la toiture.

**L'article 6, §1 du Titre I** prévoit que : « La toiture répond aux conditions suivantes : 2° ne pas dépasser la hauteur du profil mitoyen le plus haut de la toiture du bâtiment principal et des annexes contiguës des constructions de référence visées à l'article 5 ; les mesures sont prises perpendiculairement à l'élément de référence ». Le projet déroge en ce que la toiture de l'aile « Waterloo 2 » dépasse la hauteur du profil mitoyen le plus haut (construction voisine n°575) de 45 cm du côté de la chaussée ; le bâtiment projeté est plus profond aux étages (sans pour autant déroger à la profondeur).

**Motivations :**

- Côté chaussée, cette dérogation est causée par la différence de type de toiture. La construction voisine a une toiture à deux versants et le projet a une toiture plate avec un étage en retrait. L'acrotère du bâtiment projeté est plus bas que la corniche du bâtiment voisin le plus haut et le faîte de la toiture de ce dernier est plus haut que la hauteur maximale du bâtiment projeté.
- Le bâtiment projeté est plus profond que ce bâtiment voisin mais en respectant les retraits latéraux dont question à l'article 4, §1, 1 du titre I du RRU. Il dépasse néanmoins la hauteur du profil mitoyen le plus haut.
- Du point de vue de l'ensoleillement, du côté de l'intérieur d'îlot, la partie arrière de l'aile « Waterloo » portera de l'ombre aux premières heures du matin sur l'angle intérieur de l'îlot (angle Waterloo-Chalon) de mars à septembre ; ce point est plus amplement détaillé ci-après.

**L'article 6, §3 du Titre I** : prévoit que : « La hauteur des constructions visée au § 1er comprend les étages techniques, les étages en retrait et les cabanons d'ascenseurs; ceux-ci sont intégrés dans le volume de la toiture. Seules les souches de cheminée ou de ventilation, les panneaux solaires et les antennes peuvent dépasser le gabarit de la toiture. Pour les antennes de téléphonie mobile, le dépassement est limité à 4 mètres, augmenté s'il échoit de la hauteur du mur acrotère. Ces éléments sont placés de la manière la moins préjudiciable possible à l'esthétique de la construction. »

En outre, le projet comprend un garde-corps de sécurité en toiture qui est depuis peu imposé pour des raisons de sécurité (le RRU précise que seules les souches de cheminées ou de ventilation, les panneaux solaires et les antennes peuvent dépasser le gabarit de la toiture).

Motivations :

- Les cabanons d'ascenseurs, PAC et trémies techniques HVAC sortent du niveau des toitures plates car techniquement il est impossible de les intégrer au même niveau de toiture.
- Les cabanons et les PAC sont regroupés au centre de la construction. Les cabanons sont au maximum 72 cm plus haut que l'acrotère. Les PAC ont une hauteur de 116 cm. Ainsi, ces éléments ne seront pas visibles depuis l'espace public.
- Le nombre de PAC a été réduit techniquement grâce au recours à la géothermie et grâce à des PAC individuelles situées dans les logement.

Concernant le garde-corps, les motivations sont les suivantes :

- Ce garde-corps est imposé pour des raison de sécurité. D'autres solutions existent (ligne de vie par exemple) mais elles sont maintenant déconseillées par les coordinateurs sécurité.
- Le garde-corps est à claire-voie et rabattable.
- Il sera de couleur et d'aspect discret.
- L'imposition de ce garde-corps est largement postérieure à l'entrée en vigueur du RRU dont les prescripteurs n'ont pu en tenir compte.

Le projet déroge à l'**article 16 du titre I** du RRU.

Le projet prévoit également deux citernes récupération : 31 m<sup>3</sup> dans l'aile Waterloo et 28 m<sup>3</sup> dans l'aile Jouret. Les eaux seront réutilisées pour tous les WC du projet.

On notera que le RRU de 2006 impose 33 litre par m<sup>2</sup> de toiture en projection horizontale ce qui donne une capacité minimale de 117 m<sup>3</sup>. La dérogation est demandée à titre conservatoire eu égard à la rédaction de cette disposition qui prête à interprétation en ce qui concerne la prise en considération des bassins d'orage (cf. C.E., 20 septembre 2018, n° 242.391, *Bultot*).

La disposition précise en effet que dans le cas d'une nouvelle construction, « *la pose d'une citerne est imposée afin notamment d'éviter une surcharge du réseau d'égouts.* » Cette fonction est bien celle d'un bassin d'orage et non celle d'une simple citerne d'eau de pluie à usage domestique dont la fonction n'est pas d'offrir un volume de temporisation et de se vider à l'issue d'une forte pluie.

La citerne d'eau de pluie peut être « pleine » lors d'une forte pluie et dès lors ne pas atteindre la fonction d'éviter une surcharge du réseau d'égouts telle que fixée par l'article 16, alinéa 2 du Titre I du RRU.

Le dimensionnement ainsi prévu est conforme au calculateur « Gestion à la parcelle des eaux pluviales » et le facilitateur eau a été consulté.

Ceci étant précisé, le résultat étant atteint par une combinaison de citerne d'eaux de pluie et de bassins d'orage, une dérogation est sollicitée pour autant que de besoin, la disposition ne visant que les citernes.

Le projet déroge à l'**article 6 du titre VIII** du RRU en ce qu'il prévoit 32 emplacements de parcage pour voitures pour 46 appartements alors que le RRU impose un minimum d'un emplacement de parcage par logement.

La motivation est la suivante :

- Le projet prévoit donc 0,7 emplacements de parcage (voiture) par logement.
- Le projet prévoit de nombreux emplacements pour vélos en divers locaux situés au rez-de-chaussée ; ces locaux sont confortables, spacieux, aisément accessibles, encourageant ainsi l'utilisation de ce moyen de transport.

- Voir le chapitre « Mobilité » du rapport d'incidences :
  - o Le taux de 0,7 est supérieur de 13% au taux de motorisation du secteur statistique concerné.
  - o Le projet comprend 115 1emplacements pour vélos pour les logements soit 1,1 par chambre ou 2,5 par logement.
  - o 13 emplacements sont accessibles aux vélos cargos.
  - o Le vélo est bien pratiqué dans le quartier ; le nombre de cyclistes dénombrés chaussée de Waterloo lors de nos comptages de circulation en témoigne.
  - o Le site est situé dans un noyau commercial diversifié avec plusieurs grandes surfaces alimentaires et services à proximité directe du site, permettant des déplacements piétons ou à vélo pour faire ses courses hebdomadaires.

Le projet déroge à l'**article 18 du titre VIII** du RRU en ce qu'il prévoit une aire de livraisons pour camionnettes d'une hauteur libre de 3,65 mètres alors que le RRU impose une aire de livraison pour camion d'une hauteur libre de 4,3 mètres pour les commerces de plus de 1.000 m<sup>2</sup>.

Cette dérogation est sollicitée pour autant que de besoin puisque le projet prévoit trois unités commerciales de 500 m<sup>2</sup> et non une seule unité de plus de 1.000 m<sup>2</sup>. Ainsi, chacune de ces unités ne doit pas respecter les dispositions précitées, les livraisons par camions n'étant pas nécessaires.

A supposer toutefois qu'il faille cumuler les superficies des trois commerces pour l'application de cette disposition, une dérogation est sollicitée.

La motivation est la suivante :

- La volonté est de limiter les nuisances de livraisons dans la rue Jouret.
- La nature des commerces n'est pas encore connue mais l'accent est mis, de par la taille des commerces, sur le commerce de proximité. Une grande aire de livraison pour camions pourrait attirer des commerces non désirables et/ou trop nuisants.

#### Dérogations au RCU (Règlement général sur les bâtisses) d'Ixelles

**L'article 21** prévoit que : « la profondeur des locaux d'habitation ... ne peut être supérieure au double de la hauteur sous plafond ».

Motivations :

- Les locaux d'habitation respectent largement les normes minimales de superficie imposée par le RRU ainsi que les règles d'éclairage et de hauteur sous-plafond. Des profondeurs maximales du double de la hauteur sous plafond sont ici difficilement compatibles avec un espace intérieur aménageable.

**L'article 56** prévoit que les balcons doivent être établis à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du trottoir. Un balcon du projet est établi à 2,82 mètres (rue Jouret).

Motivations :

- 2,82 mètres est une hauteur plus élevée que la hauteur minimale imposée par le RRU (2,50 mètres).
- Il ne s'agit que d'une seule bretèche de 3,87 mètres de large située au-dessus d'une entrée.
- La longueur du développé de façade et le dénivelé de la rue sont à l'origine de cette dérogation.
- Supprimer ce balcon serait au détriment des conditions d'habitation du logement concerné. Surélever tout le bâtiment semble disproportionné pour supprimer cette dérogation et en engendrerait d'autres (hauteur des constructions).

Il existe encore des dérogations à certains articles qui sont tout-à-fait désuets :

- L'article 100 prévoit que : « les canalisations suspendues seront prévues en fonte ». Motivation : les normes actuelles préconisent l'utilisation d'autres matériaux.
- L'article 102 prévoit que : « les siphons sont prévus en grès ou en fonte ».

Motivation : les normes actuelles préconisent l'utilisation d'autres matériaux.

- L'article 112 prévoit que: « une des parois du wc est en contact avec l'air extérieur ».

Motivation : Les techniques actuelles de ventilation (VMC) permettent de ne pas placer systématiquement les wc avec une paroi en contact avec l'air extérieur et permettent donc de ne pas placer de fenêtres pour les wc.

- L'article 153 : prévoit que: « Tout propriétaire doit déposer des dessins d'exécution établis suivant les normes de l'Association belge de standardisation ».

Motivation : cette association n'existe plus.

En conclusion, le projet redonne vie à un site vétuste dont on a montré les difficultés de reconversion (cfr notamment les précédents projets). Il améliore considérablement l'intérieur d'îlot sans y prévoir de logement ni en y causant des vis-à-vis gênants. Il est conforme au PRAS et prévoit des commerces de taille adéquate par rapport à la nature du noyau commercial et permettant de rétablir sa continuité.

### **3.2. LE PATRIMOINE IMMOBILIER**

#### **3.2.1. Aire géographique**

Le site, les parcelles voisines et les premiers fronts bâtis.

#### **3.2.2. Situation existante**

##### Les environs proches

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



Biens protégés, zone de protection et localisation du site (source : BruGIS).

### Le site

Le bâtiment d'origine a en effet été érigé en 1907 ; il s'agissait à l'époque d'un hall pour une patinoire à roulettes. L'étage était, semble-t-il, une galerie périphérique permettant de regarder les patineurs évoluer sur une piste en frêne située au rez-de-chaussée. Les façades à rue étaient d'inspiration classique. Du côté de la chaussée de Waterloo, la façade est composée d'un corps central percé d'une grande arcade et de deux corps latéraux, symétriques et composés de 2 bow-windows en bois. La façade arrière est cimentée et surmontée, au centre, d'un pignon triangulaire<sup>13</sup>. La toiture à deux versants est soutenue par des fermes métalliques qui existent encore. La note explicative jointe à la demande de permis d'urbanisme comprend des photos anciennes de l'état initial du bâtiment.

Le bâtiment d'origine a toutefois été transformé et agrandi plusieurs fois. Dans les années '20, il a été transformé en garage et a été occupé jusqu'en 1983 par les Établissements Plasman et le garage Ford « Anfo Motors ». Le plancher en frêne de la patinoire a été ôté en 1980. La société Delhaize y a installé une grande surface en 1983 ; l'architecte a conservé l'essentiel de l'enveloppe extérieure<sup>14</sup> mais cette dernière avait déjà été assez fortement modifiée au rez-de-chaussée. L'intérieur a été profondément transformé : fermeture du vide du premier étage, implantation d'une rampe carrossable à double sens pour accéder au premier étage.

<sup>13</sup> Les commentaires sont issus de « L'Inventaire visuel de l'Architecture industrielle à Bruxelles – Volume Ixelles – AAM pour le ministère de la Communauté Française, 1980-1982 », fiche 124

<sup>14</sup> Source : « A la découverte de l'histoire d'Ixelles (11) » - Volume Berkendael (2) – par le Collège des Bourgmestre et Échevins d'Ixelles, non daté, page 31.

Delhaize a quitté le bâtiment en 2017.

En 2018, une demande de classement du site a été introduite. Le classement fut refusé par les autorités régionales car le site ne possède qu'un « faible intérêt patrimonial » (extrait de l'arrêté n'entament pas la procédure de classement). Une demande d'introduction sur la liste de sauvegarde du patrimoine a alors été faite. Il n'y a pas eu de suite à cette procédure. Après 2018, le bâtiment a accueilli l'espace d'exposition de Street Art Strokar ainsi qu'un skate park pendant un bref moment. En 2022, le site fut utilisé comme « Collect & Go » par Colruyt. Aujourd'hui, le bâtiment est inutilisé malgré les initiatives du propriétaire.

Le site n'a pas été repris à l'inventaire légal arrêté le 19/08/2024.

### **3.2.3. Situation future prévisible**

Il n'y a rien de particulier à signaler.

### **3.2.4. Situation projetée**

Un projet précédent prévoyait la conservation de la volumétrie de la halle en réutilisant certaines fermes métalliques mais il n'a pas abouti notamment pour les raisons suivantes :

- Réaffectation de la halle difficile, tant sur le plan structurel qu'énergétique, et problèmes de vis-à-vis par rapport aux logements existant de l'îlot.
- Les fermes sont juste capables de supporter la toiture actuelle et sont incapables de supporter un complexe de toiture actuel qui est beaucoup plus lourd.

La halle n'a pas été reprise à l'inventaire légal<sup>15</sup> ni fait l'objet de mesures de protection; les multiples transformations qu'a subies ce bâtiment l'ont dénaturé.

En conséquence et suite aux échanges que le demandeur a eu avec les diverses autorités et instances concernées, la conservation la halle n'est plus paru comme une idée pertinente, le projet ayant eu pour ligne directrice de dédensifier l'intérieur d'îlot et de prévoir des jardins, en pleine terre et sur dalle.

Ainsi le projet ne prévoit que la conservation d'une partie du bâtiment existant pour y loger le parking et une partie des commerces ; cette partie de bâtiment n'a toutefois aucune valeur patrimoniale.

Toutefois pour rappeler le passé du site, il est prévu de récupérer certaines charpentes métalliques pour les confier à une artiste plasticien local qui va les réinterpréter sur site en façade et toiture du parking et dans le jardin.

## **3.3. LE DOMAINE SOCIAL ET ECONOMIQUE**

### **3.3.1. Aire géographique**

L'aire géographique est le quartier au sens large.

---

<sup>15</sup> Paru au Moniteur Belge du 19/08/2024.

### 3.3.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Développement du quartier
- Effet sur le commerce local.
- Taxes et revenus pour la Commune et la Région.

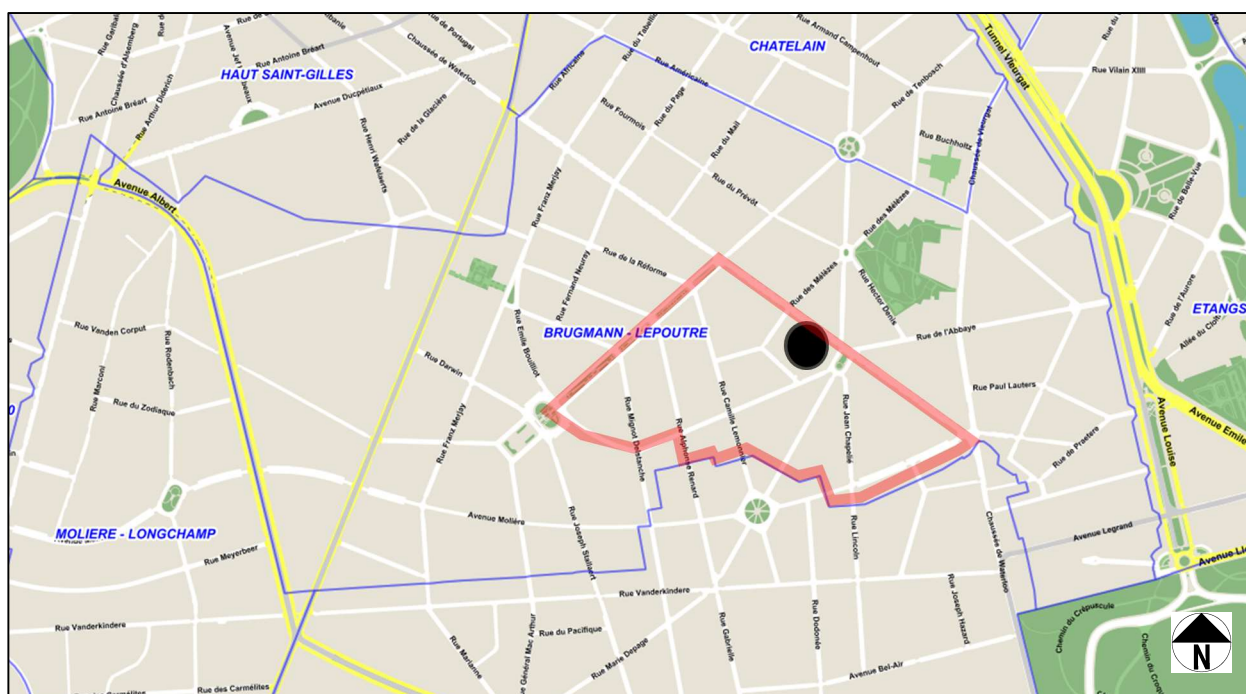
### 3.3.3. Situation existante

#### Population et emploi

Actuellement, le site ne comprend structurellement aucun emploi et aucun logement.

#### Profil socio-économique des habitants du quartier.

D'après le « Monitoring des quartiers »<sup>16</sup>, le site se trouve dans le quartier «Brugmann-Lepoutre» qui est très étendu<sup>17</sup>. Ce n'est pas du tout un quartier au sens commun du terme mais un support de traitement des statistiques.



Quartier «Brugmann - Lepoutre», secteur statistique « Renier Chalon » et localisation du site (source : Monitoring des quartiers)

La densité de population à l'hectare du quartier est bien plus forte que celle de la région mais elle est plus faible que celle de la commune. Celle du secteur statistique est, quant à elle, encore plus importante : 145,55 habitants/hectare.

Densité de population (hab/ha)	2000	2010	2020	2024
Secteur statistique Renier Chalon			145,44	145,55
Quartier Brugmann-Lepoutre	116,73	121,79	128,47	131,07
Commune	114,22	125,16	136,79	139,25
Région	59,06	67,08	75,01	76,94

Densité de population par hectare (source : Monitoring des Quartiers - Statbel)

<sup>16</sup> <http://monitoringdesquartiers.brussels/>

<sup>17</sup> 2 km dans sa plus grande longueur.

L'évolution de la densité est plus représentative pour une comparaison avec la Région : la densité y a cru plus faiblement que celle de la Région et celle de la Commune. Cela est probablement dû au bâti qui est assez ancien et au faible nombre de friches.

Densité de population (hab/ha) : croissance	2010/2000	2020/2010	2024/2020
Brugmann-Lepoutre	4%	5%	2%
Commune	10%	9%	2%
Région	14%	12%	3%

*Évolution de la densité de population par hectare (source : Monitoring des Quartiers)*

La taille moyenne des ménages stagne ces dernières années. Elle est plus grande que celle de la Commune mais plus petite que celle de la Région.

Taille des ménages	2009	2019	2024
Brugmann-Lepoutre	1,71	1,81	1,80
Commune	1,65	1,70	1,71
Région	2,06	2,17	2,14

*Évolution de la taille des ménages (source : Monitoring des Quartiers)*

En 2021, le revenu imposable médian des déclarations du quartier est le 28ème le plus élevé sur les 118 quartiers occupés de la Région. La croissance de 2008 à 2018 est plus grande que celle de la Commune ou de la Région ; pour la période 2019-2021, les croissances sont semblables.

Revenu imposable médian des déclarations	2008	2018	2018/2008	2021	2021/2018
Brugmann-Lepoutre	18.991 €	22.471 €	+18%	25.008 €	+11%
Commune	17.031 €	19.450 €	+14%	2.039 €	+10%
Région	16.959 €	19.723 €	+16%	21.870 €	+11%

*Revenu imposable médian des déclarations et son évolution (source : Monitoring des Quartiers)*

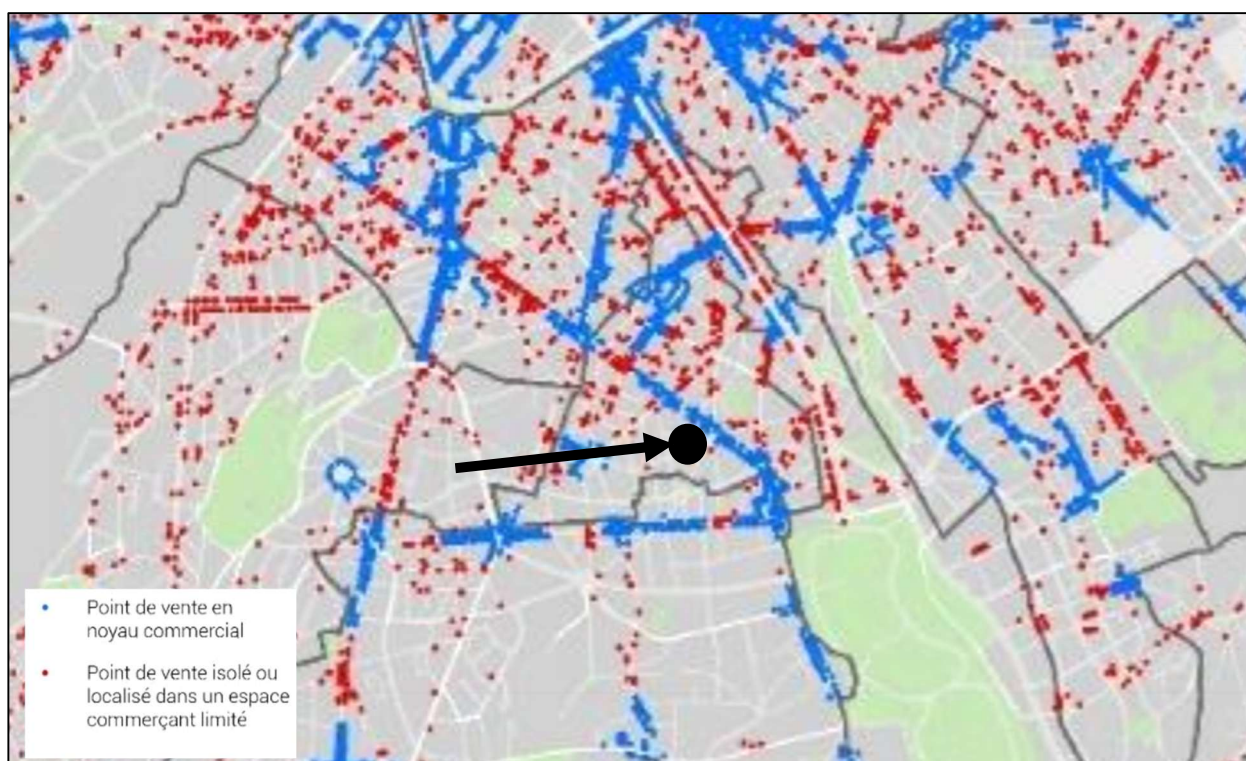
L'âge moyen des habitants dans le quartier en 2024 est un peu plus élevé que celui des habitants de la Région et que celui de habitants de la Commune : 38,91 ans contre 37,91 dans la Région et 38,09 dans la Commune.

L'offre en logements sociaux dans le quartier est de 0 pour 100 ménages alors qu'il est de 7,08 dans la Région et de 3,12 dans la Commune<sup>18</sup>.

### Commerces dans le quartier

Le site se trouve le long d'un liseré de noyau commercial du PRAS (2001). L'étude « Le commerce bruxellois en chiffres – Structuration du paysage commercial » (2019) propose une redélimitation/actualisation des noyaux commerciaux. Selon cette étude, le site se trouve toujours le long d'un important (long) noyau commercial (voir illustration ci-après).

<sup>18</sup> Source : 2023, Monitoring des quartiers



*Présence en noyau des points de vente Bruxellois et localisation du site*  
(Source : « Le commerce bruxellois en chiffres – Structuration du paysage commercial », page 16)

La même étude qualifie le noyau commercial concerné avec :

- une monofonctionnalité faible (grande diversité de commerces) (p27),
- un standing plus élevé que le standing moyen des noyaux commerciaux bruxellois (p30),
- une vacance moins élevée que la moyenne des noyaux bruxellois (p38).

Il y a deux grandes surfaces alimentaires à moins de 200 mètres du site (Carrefour et Delhaize).

La distance moyenne aux quatre biens de base<sup>19</sup> dans le secteur statistique «Renier Chalon» se situe entre 150 et 225 mètres<sup>20</sup>. Elle est de 148 mètres en moyenne à Ixelles et de 189 mètres en moyenne dans la région bruxelloise.

Le quartier est donc bien pourvu en commerces de proximité.

### Petite enfance, enseignement

En ce qui concerne les milieux d'accueil accessibles<sup>21</sup> (enfants de moins de trois ans), le quartier «Brugmann-Lepoutre» dispose de 0,44 place par enfant de moins de trois ans ; il est moins bien pourvu que la Commune dans son ensemble 0,54. La moyenne régionale est de 0,40 (données 2022 – Monitoring des quartiers).

A l'échelle du secteur statistique<sup>22</sup>, le taux d'accès dans le secteur statistique « Renier Chalon » est dans la moyenne régionale<sup>23</sup>.

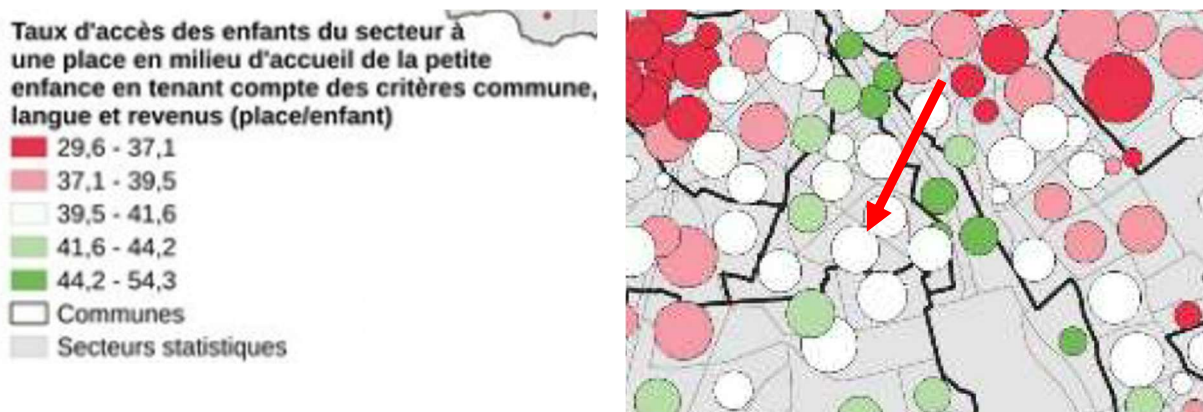
<sup>19</sup> Pain, viande, alimentation générale, pharmacie.

<sup>20</sup> Source : IBSA, Focus n°64 : « L'accessibilité aux commerces du quotidien à travers les quartiers bruxellois », juin 2024, page 5. Données 2022.

<sup>21</sup> « Accessible » signifie que les places ne sont pas réservées et qu'aucune règle de priorité n'est appliquée.

<sup>22</sup> Un secteur statistique a une étendue géographique plus petite qu'un quartier au sens du Monitoring des quartiers.

<sup>23</sup> « Etude sur l'accessibilité des milieux d'accueil de la petite enfance en région de Bruxelles-Capitale », perspective, juillet 2024.



Taux d'accès par secteur statistique

Source : Accueil de la petite enfance, Perspective, 11/11/2024

En ce qui concerne les écoles, il y en a plusieurs dans les environs.

Il y a deux espaces verts à proximité du site :

- La plaine de jeux Renier Chalon située rue Renier Chalon, à moins de 50 mètres des limites du site (environ 40 ares).
- Le parc Tenbosch situé à moins de 250 mètres à pied des limites du site.

En outre, le Bois de la Cambre est à 750 mètres.

### 3.3.1. Situation future prévisible

Un projet d'environ 40 logements est en chantier sur la rue Washington ; il comprend également un espace de bureau et deux équipements au rez-de-chaussée (source : openpermits 09/PFD/1965354). A moins de 200 mètres du présent projet, le site du Carrefour<sup>24</sup> a fait l'objet d'un projet mixte (logement et commerce) (voir point 3.1.4.) mais il faut l'objet d'un recours. Ces projets renforceront le logement et la mixité du quartier notamment par la création de petits équipements.

### 3.3.2. Situation projetée

Le projet prévoit 46 logements pour une superficie de planchers hors-sol de 7.428 m<sup>2</sup>. La répartition par nombre de chambres est la suivante :

Type de log.	Nombre	Part
Studio	3	7%
Appartement 1 CH	7	15%
Appartement 2 CH	11	24%
Appartement 3 CH	25	54%
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>100%</b>

La taille moyenne des appartements est de 161 m<sup>2</sup> (superficie de plancher au sens du glossaire du PRAS (comprenant les superficies des locaux communs à l'exception du parking pour voitures). Si on décompte la superficie du parking pour voitures, la superficie de plancher moyenne par logement est de 138 m<sup>2</sup>. A l'exception des 3 studios, qui sont orientés sud-ouest, tous les logements disposeront d'une terrasse ou d'un balcon ; 25 logements disposent de deux espaces extérieurs. Seuls 4 appartements ne sont pas traversants : les trois studios dont question ci-dessus et un appartement 2 chambres situé au rez-de-chaussée de l'aile Jouret. Ce

<sup>24</sup> Chaussée de Waterloo n°609-931 et rue Jean Chapelié (entre les n°24A et 50).

dernier dispose toutefois d'une double orientation et d'une grande terrasse privative donnant sur le jardin.

Étant donné les finitions prévues, ils conviennent pour une population à profil socio-économique relevant de la classe moyenne à supérieure, ce qui correspond à la classe de revenu du quartier telle que relevée par le monitoring des quartiers. Il y a une variété d'appartements avec des unités plus petites (studio et 1ch) mais un nombre important de deux chambres et trois chambres; la population pourrait donc être assez hétérogène avec aussi bien des personnes seules que des familles avec enfants.

Ces ménages contribueront au produit de l'impôt local (centimes additionnels IPP et précompte immobilier). Les appartements sont destinés à la vente.

La population nouvelle contribuera à la croissance de la population dans le quartier qui est moindre que celle de la Commune et avec une densité de population inférieure à celle de la Commune.

Sur la base d'une occupation moyenne des logements<sup>25</sup>, la taille moyenne des ménages serait de 2,79 personnes. En cas d'occupation maximale<sup>26</sup>, elle serait de 3,26 personnes. La taille des ménages prévue sera donc plus grande que celle du quartier (1,80), ce qui est positif.

Le projet propose une densité nette de logements à l'hectare de 102,89. La densité nette de logements à l'hectare du secteur statistique « Renier-Chalon » peut être approchée comme suit : 1.447 ménages (Statbel – 2021) ; superficie du secteur statistique (îlots et voiries) : 19,08 hectares (Statbel) ; superficie des îlots dans le secteur statistique : 14,23 hectares (BruGIS) soit 75% de la superficie totale du secteur statistique ; densité nette de ménages à l'hectare : 101,7 soit une densité tout-à-fait comparable à la densité nette de logements/hectare du projet. Par ailleurs, la densité nette projetée est légèrement inférieure à la densité nette de logements/hectare moyenne de la Région. En effet, on peut estimer de manière approximative cette densité de manière suivante :

- 35,38 ménages privés/hectare (source : Monitoring des quartiers – 2023) ;
- 31,5% de la superficie du territoire régional concerne des parcelles cadastrales occupées par des logements (« Immeubles à appartements, maisons, fermes, annexes y compris serres » - Statbel 2022) ;
- densité nette de logements/hectare dans la Région : 35,38 logements/hectare / 31,5% = 112,32 logements/hectare.

On ne peut donc qualifier le site de dense en logements au regard de la densité des alentours proches et de celle de la région.

### Équipement

Du point de vue de l'accueil de la petite enfance, le projet accroîtra probablement la demande ; des projets proches également. Le quartier est dans la moyenne régionale ; la situation n'est donc pas critique. Les charges d'urbanisme pourraient contribuer à l'amélioration de l'accueil ou pour d'autres équipements; le projet de certains taxes et impôt également ; cette décision revient toutefois aux autorités bénéficiaires de ces charges ou taxes.

### Commerces

La nature des commerces n'est pas encore connue. A ce stade, les locaux sont prévus « CASCO ».

Il faut noter que l'installation de certains types d'établissements nécessiteraient l'obtention d'un permis d'urbanisme supplémentaire dont notamment les suivants : horeca, salles de fête,

<sup>25</sup> 1 par studio, 1,5 personnes par 1CH, 2,5 personnes par 2CH et 3,5 personnes par 3CH, 4,5 personnes par 4CH.

<sup>26</sup> 1 par studio, 2 personnes par 1CH, 3 personnes par 2CH et 4 personnes par 3CH, 5 personnes par 4CH.

commerce de nuit, commerce relatif à des véhicules motorisés. Il n'est donc pas question de ce type de commerce dans le présent dossier. Toutefois, le bâtiment est prévu pour accueillir les infrastructures techniques nécessaires (gaines, localisation des PAC, cabine haute-tension...).

Le noyau commercial comporte une assez grande diversité de commerces et il n'a pas de spécialité particulière.

Le projet comprend une aire de livraison in situ qui peut accueillir des camionnettes mais pas des camions. Cela constituera *de facto* une limitation quant au type de commerce qui viendrait s'installer. En effet, un commerce qui a besoin impérativement de livraisons par camions (par exemple, une grande surface alimentaire) aura du mal à s'installer dans le projet à cause de cette inadéquation. De plus, les commerces urbains ne disposent généralement pas de parking pour leur clientèle<sup>27</sup>, ce qui est le cas de la grande majorité des commerces dans le quartier mais constitue aussi une limitation pour des commerces de type grandes surfaces alimentaires.

Dans les limites citées ci-dessus, le type commerce envisageable est donc assez ouvert. Les trois locaux commerciaux prévus ont les caractéristiques adéquates pour remplir la fonction :

- Ils disposent d'un accès « client » donnant sur la chaussée de Waterloo qui est repris au PRAS avec un « Liseré de noyau commercial ».
- La disposition des lieux prévue permet d'avoir une vitrine bien visible le long de l'espace public.
- Le trottoir au droit du site dispose d'une surlargeur (pas d'emplacement de parcage pour voitures) et procure suffisamment d'espace pour regarder confortablement les vitrines sans entraver le passage sur le trottoir ni l'accès aux logements.
- Il n'y a aucune liaison intérieure avec les communs privatifs d'accès aux logements (sécurité).
- La taille des locaux permet un aménagement intérieur ultérieur. Une des trois cellules disposent d'un éclairage naturel sur le jardin (sans toutefois y avoir accès).
- Présence d'une aire de livraison.

Il incombera aux futurs exploitants d'obtenir les autorisations nécessaires en matière de permis d'environnement.

Aucun emplacement de parcage pour voiture n'est prévu. La nécessité de disposer des emplacements de parcage dépend de la nature des commerces qui n'est pas encore connue. De facto, cela limitera le type de commerce implantable. Par ailleurs, si on a l'intention de faire circuler le chaland à pied dans le noyau commercial, il faut éviter qu'il stationne dans un parking associé à un commerce car, dès qu'il aura fait ses courses dans ce commerce, il quittera le noyau commercial.

En ce qui concerne le nombre d'employés, il pourrait se situer entre 15 et 20 (personnes présentes simultanément - entre 75 m<sup>2</sup> et 100 m<sup>2</sup> de superficie de plancher pour une personne) ; Cela représente un peu plus d'emplois étant donnée la durée de travail par personne.

#### Charges d'urbanisme

Les charges seront en numéraire. Elles s'élèveront à 50 euros/m<sup>2</sup> de superficie de plancher de logement (cfr cadre VII du formulaire de demande de permis d'urbanisme).

Les commerces sont chargés à partir de 2.000 m<sup>2</sup> de superficie de plancher.

#### Ordre de grandeur de l'investissement

Le coût de construction est de l'ordre de 22 millions d'euros htva. Il n'y a pas de risque de non-réalisation car le demandeur est une société qui a déjà réalisé de nombreux projets.

<sup>27</sup> Hormis certains grands commerces spécialisés ou grandes surfaces alimentaires de dont il n'est pas question ici.

### 3.4. LA MOBILITE GENERALE

#### 3.4.1. Aire géographique

Le site, les voiries longeant le site et le premier front bâti.

#### 3.4.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

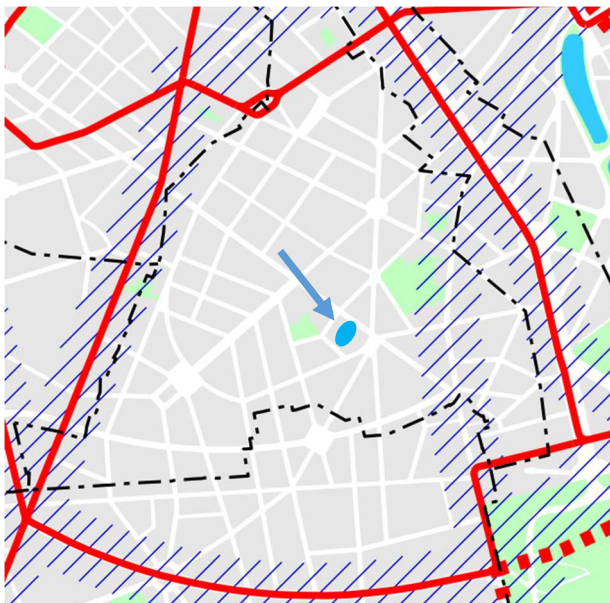
- Les flux de circulation automobile sur les voiries dans l'aire géographique en raison de l'entrée des véhicules sur le site et de l'insertion des véhicules sortant du site.
- Le stationnement de véhicules dans le quartier.
- Les piétons, PMR et cyclistes au droit des accès pour véhicules du site.
- La circulation interne sur le site et notamment dans le parking projeté (voitures, piétons, PMR, cyclistes, livreurs).
- Les livraisons.

#### 3.4.3. Situation existante

Le site est actuellement inutilisé. Il fut utilisé par l'enseigne Delhaize jusqu'en 2017 ; cette occupation constitue dès lors la dernière situation de droit.

##### Le contexte du quartier

Le site se trouve dans la première couronne au centre d'une vaste maille de « couloirs de mobilité » et de « lignes de transports en commun de haute capacité existantes ».



Carte n°6 du PRDD (A.G. 12/07/2018) : réseau structurant de mobilité et *localisation du site*

Les environs sont constitués d'un tissu résidentiel moyennement mixte au sud de la chaussée de Waterloo, laquelle est marquée par un liseré de noyau commercial. Au nord de la chaussée, la mixité est plus importante, notamment par l'implantation d'entreprises en intérieur d'îlot. Les alentours sont donc bien pourvus en commerces et en grandes surfaces alimentaires (Delhaize et Carrefour à moins de 200 mètres). Du point de vue des équipements d'intérêt collectif ou service public, il y a une crèche à 50 mètres du site et plusieurs établissements scolaires dans un rayon de 750 mètres.

Le quartier est assez dense (131 habitant/ha)<sup>28</sup> et présente de nombreux immeubles sans garages in situ (maisons unifamiliales ou immeubles à appartements).

Il y a deux espaces verts à proximité du site :

<sup>28</sup> Source : Monitoring des quartiers, quartier Brugmann-Lepoutre, 2024

- La plaine de jeux Renier Chalon située rue Renier Chalon à moins de 50 mètres des limites du site (environ 40 ares).
- Le parc Tenbosch situé à moins de 250 mètres à pied des limites du site.

Le Bois de la cambre est à 1 km du site.

L'accessibilité en transports public est moyenne et se résume à des lignes de bus : n°60 (stib), 136 et 137 (De Lijn), W et 365 (TEC). Les lignes de tram les plus proches sont à 600 mètres.

#### Plan « Good Move » (A.G. 05/03/2020)

Le plan « Good Move », à l'instar du PRDD, reprend le site au centre d'une large maille de voiries « Auto Confort » et « Poids lourds confort ».



*Plan « Good Move » - réseau de voiries – page 97*

#### PCM

Le PCM de la commune d'Ixelles est assez ancien (2002-2005). La commune mène toutefois des études plus locales mais qui ne concernent pas le quartier site. Le Plan d'Action Communal de Stationnement 2022 place la chaussée de Waterloo en zone grise et les artères situées au sud-ouest de la chaussée en zone verte.



potelets le long de la chaussée. Les trottoirs sont en dalles ciment 30x30 ou en klinkers (au droit de l'accès carrossable). Le stationnement est payant (sauf carte riverain).



*Chaussée de Waterloo.*



*Chaussée de Waterloo : trottoir au droit du site*

### La rue L. Jouret



*Rue L. Jouret*



*Rue L. Jouret : trottoir au droit du site*

Il s'agit d'une voirie communale à double sens et à 30km/h faisant 15 mètres de largeur entre alignements. La chaussée (asphalte) proprement dite a 5,5 mètres de large. Le stationnement est marqué des deux côtés.

Les trottoirs ont 3 mètres de large et sont en matériaux divers (pavés de porphyre, klinkers, dalles ciment).

### La circulation

#### Relevé de la situation existante en voirie publique

Des comptages de circulation ont été réalisés le jeudi 12/06/2025 au carrefour entre la rue Léon Jouret et la rue Jean-Baptiste Colyns. Les véhicules circulant sur la rue Renier Chalon ont également été décomptés<sup>29</sup>.

Les comptages du matin se sont déroulés de 7h30 à 9h00<sup>30</sup>. Ceux de l'après-midi de 17h00 à 18h00<sup>31</sup>. Les résultats détaillés de ces comptages sont repris en annexe 7.3.

<sup>29</sup> Uniquement les véhicules restant sur cette rue sans emprunter la rue Léon Jouret.

<sup>30</sup> Temps sec et doux.

<sup>31</sup> Temps sec et chaud

Les constatations suivantes ont pu être réalisées le matin :

- 167 evp/h<sup>32</sup> sont passés dans le carrefour avec une pointe de 222 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense.
- Les voitures roulaient généralement avec une allure normale mais plusieurs voitures avaient toutefois une allure très rapide.
- 5 poids lourds ont été dénombrés : 1 camion, 2 cars et 2 camions ABP.
- Conditions particulières : le blocage de la rue Washington pourrait induire une baisse de trafic.
- 39 vélos/engins à l'heure sont passés dans le carrefour.
- 114 piétons sont passés dont de nombreux parents avec enfants.
- Files : aucune file.
- D'après un passant, se disant régulier : la situation est habituelle.
- Rue Chalon : 45 evp/h avec une pointe de 66 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense

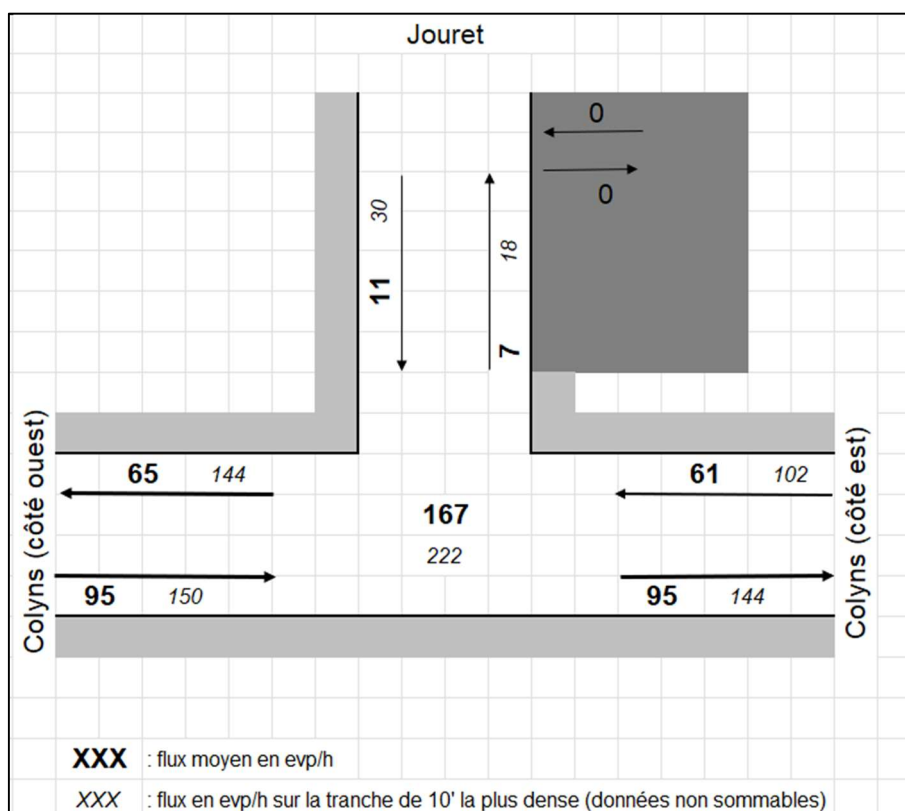
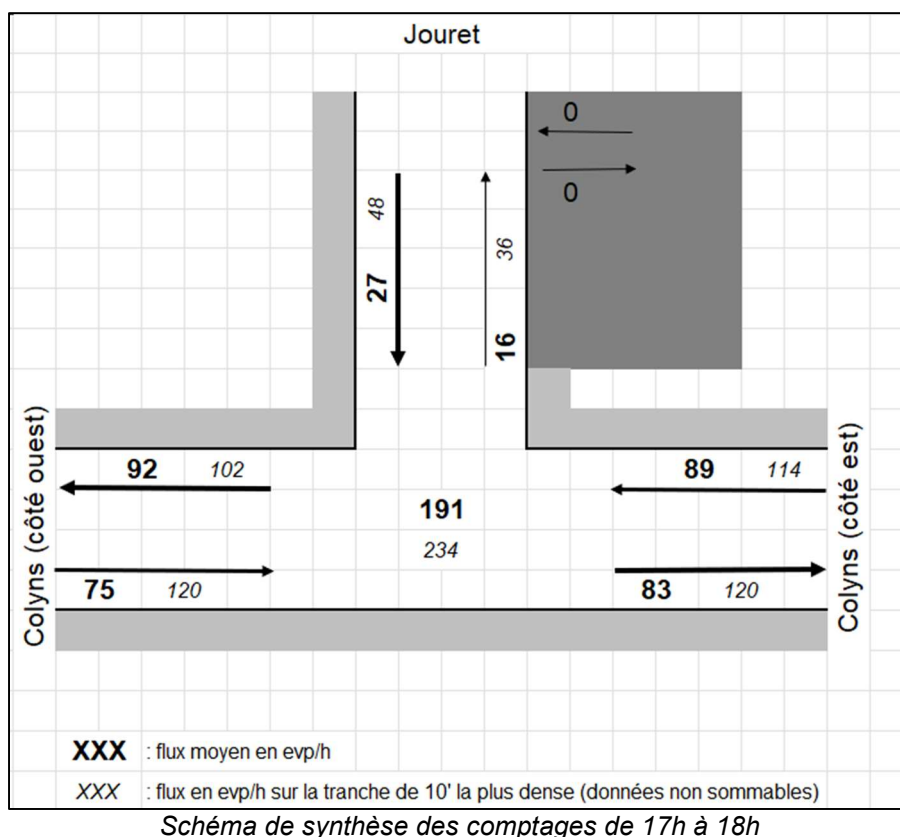


Schéma de synthèse des comptages de 7h30 à 9h00

Les constatations suivantes ont pu être réalisées l'après-midi :

- 191 evp/h sont passés dans le carrefour avec une pointe de 234 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense.
- Les voitures roulaient généralement avec une allure normale mais plusieurs voitures avaient une allure très rapide.
- 1 poids lourd seulement est passé: 1 camions ABP
- 55 vélos/engins de déplacement à l'heure sont passés dans le carrefour.
- 117 piétons sont passés dont de nombreux parents avec enfants manifestement en relation avec la plaine de jeu « René Chalon ».
- Files : aucune file.
- Rue Chalon : 155 evp/h avec une pointe de 198 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense

<sup>32</sup> Evp/h : équivalent véhicule particulier par heure



Dans le cadre de précédents projets, nous avons réalisés des comptages au même endroit et aux mêmes heures en juin 2016 en novembre 2017 (cfr annexe 7.1.). Nous en retenons les éléments suivants :

- Les flux de voitures dans le carrefour « Jouret-Colyns » ont diminué :
  - o Matin : 252 (2016), 177 (2017), 167 (2025).
  - o Après-midi : 363 (2016), 266 (2017), 191 (2025).
- Les flux de voitures parcourant la rue Chalon ont diminué ces dernières années :
  - o Matin : 111 (2016), 124 (2017), 45 (2025).
  - o Après-midi : 210 (2016), 294 (2017), 155 (2025).
- Le nombre de vélos et engins de déplacement dans le carrefour « Jouret-Colyns » a fortement augmenté ces dernières années :
  - o Matin : 21 (2016), 17 (2017), 59 (2025).
  - o Après-midi : 7 (2016), 22 (2017), 55 (2025).
- Le nombre de piétons dans le carrefour « Jouret-Colyns » varie peu :
  - o Matin : 125 (2016), 124 (2017), 114 (2025).
  - o Après-midi : 79 (2016), 118 (2017), 117 (2025).

La rue Léon Jouret, où se trouve l'accès du parking de 32 emplacements du projet reste donc une rue essentiellement locale avec des flux de circulation automobile faibles : 18 evp/h le matin et 43 evp/h l'après-midi. Il n'y a que peu de raisons d'emprunter cette rue en voiture : y habiter ou habiter à proximité directe (+ visiteurs), éventuellement aller à la plaine de jeux de la rue Chalon, vouloir bypasser le feu du carrefour « Waterloo-Graux » lorsqu'on se dirige vers l'ouest.

La forte augmentation du nombre de cyclistes, la modification du régime de stationnement (maintenant payant partout, ce qui n'était pas le cas en 2016) et la réduction globale du nombre de voitures expliquent plus que probablement la réduction des flux de voitures sur cette rue. En outre, actuellement presque 1/3 du linéaire de façade est constitué du site qui est inutilisé.

50 piétons y sont passés lors du comptage du matin, se partageant les deux trottoirs et 45 l'après-midi. En ce qui concerne les vélos/engins de déplacements, il s'agit respectivement de 11 et 9 unités.

A l'époque de l'exploitation du Delhaize, les flux étaient bien plus importants dans la rue Jouret puisque l'accès au parking s'y trouvait et générait à lui seul un flux de 155 voitures par heure l'après-midi (voir annexe 7.1.).

### Transports en commun

Le site est en zone d'accessibilité C. La ligne de bus STIB 60 passe à proximité du site. Les lignes de bus TEC 365 et De Lijn 136 passent devant le site. Les lignes de tram les plus proches sont à 600 mètres.

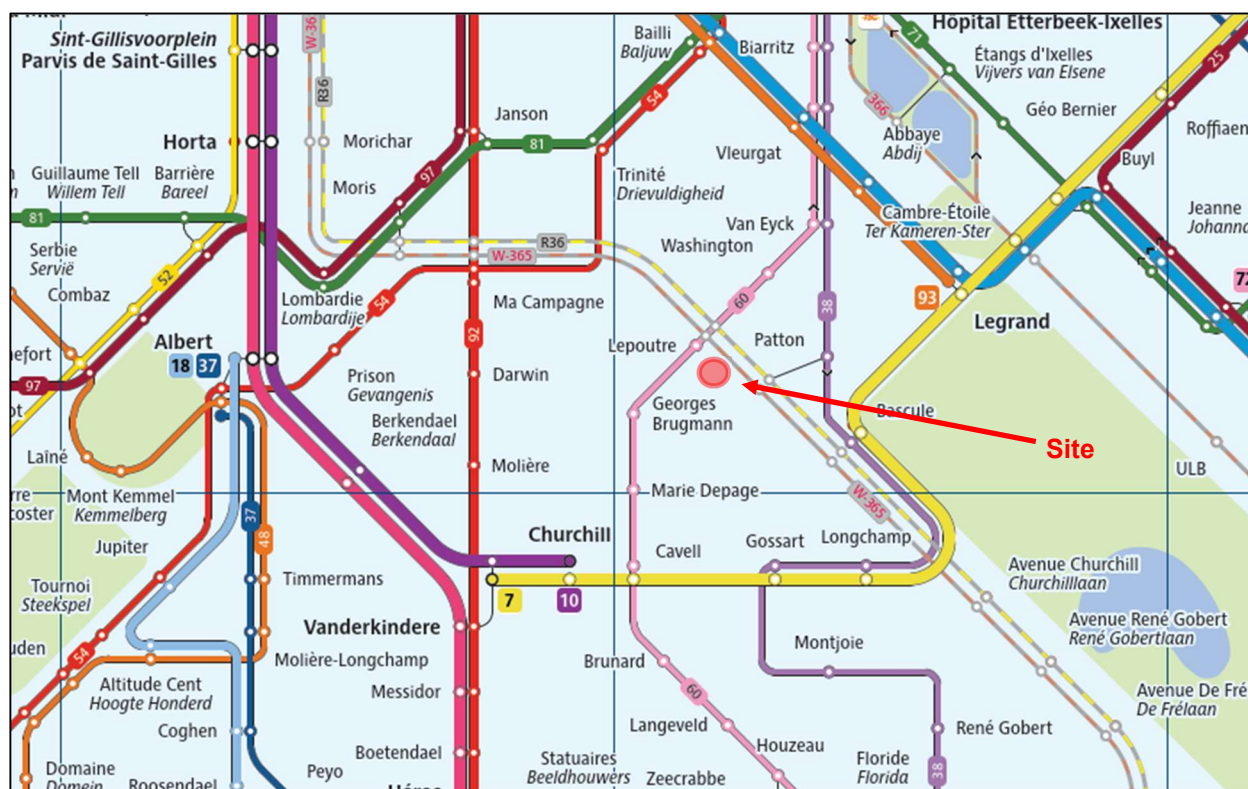
### Voitures partagées, taxis

Les voitures partagées sont une très bonne alternative au véhicule personnel :

- Il y a une station Cambio place Charles Graux à moins de 100 mètres à pied du site.
- Quant aux autres opérateurs, ils travaillent sans station.

La station Collecto la plus proche est à 500 mètres à pied du site.

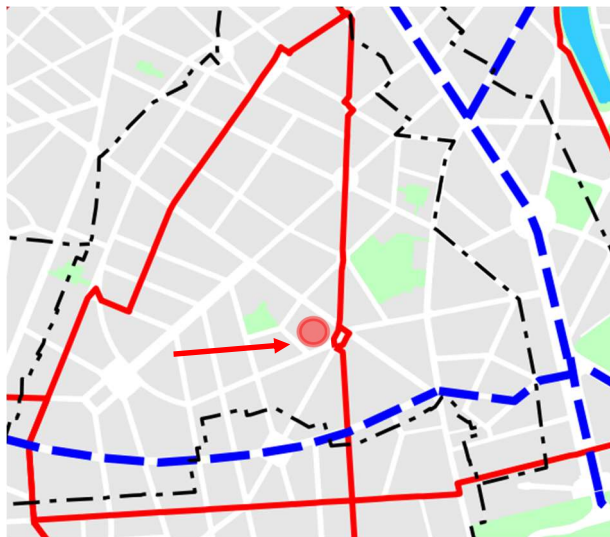
Le taxi est également une alternative aux déplacements en véhicules particuliers. Il y a une station de taxis avenue L. Lepoutre à moins de 250 mètres du site.



Carte du réseau des transports en commun (03/2025) et localisation du site

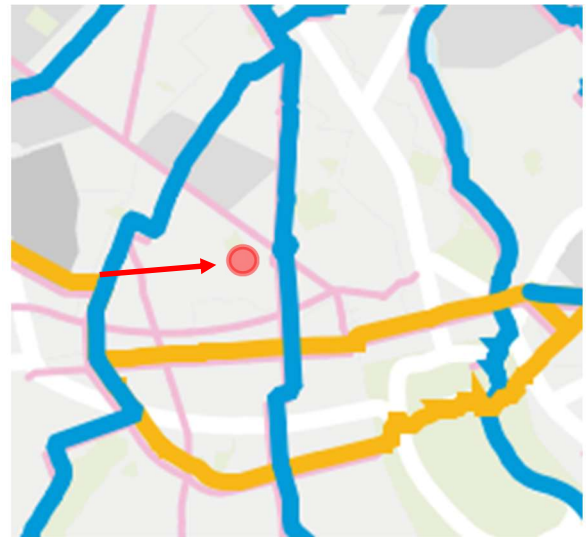
### Cyclistes

Un itinéraire cyclable à proximité directe du site et deux RER vélo sont relativement proches.



Itinéraire cyclable régional (ICR) ———

RER vélo - - - - -



— CONFORT ICR radial et transversal /

— CONFORT ICR rocade / COMFORT G

— Autre Vélo CONFORT / Andere Fiets (

PRDD : carte n°7 (Réseau cyclable) et localisation du site

Plan Good Move, réseau Vélo Confort, page 85

Good Move reprend la chaussée de Waterloo en « autre axe vélo confort ».

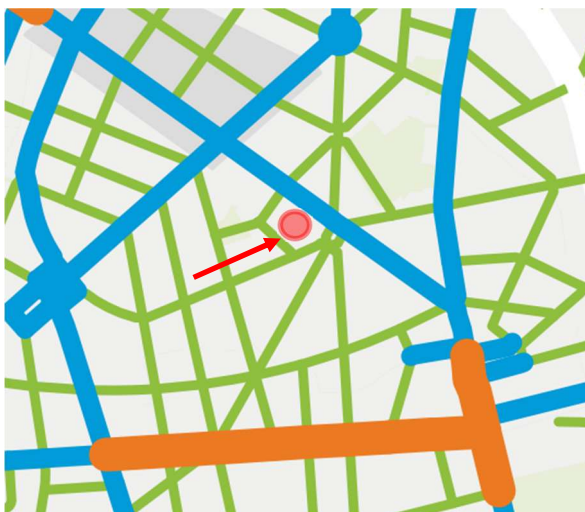
Il y a plusieurs stations Villo à 100 mètres à pied du site. Le vélo partagé voit également plusieurs autres opérateurs à Bruxelles en free-floating. Plusieurs opérateurs exploitent d'autres véhicules en libre-service tels que des trottinettes électriques ou des scooters électriques. On notera également que la société CAMBIO propose des vélos-cargos électriques ; d'autres organismes ou sociétés proposent également des grands vélos à la location.

Les comptages de 2023<sup>33</sup> ont révélé d'importants flux de vélos, trottinettes et autres engins de déplacements sur la chaussée de Waterloo :

- 156 vélos à l'heure le matin (7h40 à 9h00).
- 206 vélos à l'heure l'après-midi (16h50 à 18h30).

### Les piétons

Nous renvoyons au descriptif des voiries proches fait plus haut.



Plan Good Move – Réseau Piéton – page 79

Le plan « Good Move » reprend la chaussée de Waterloo en axe « Confort » et la rue Jouret dans le réseau de quartier.

### Réseau Piéton / Voetgangersnet

— PLUS

— CONFORT / COMFORT

— QUARTIER / WIJK

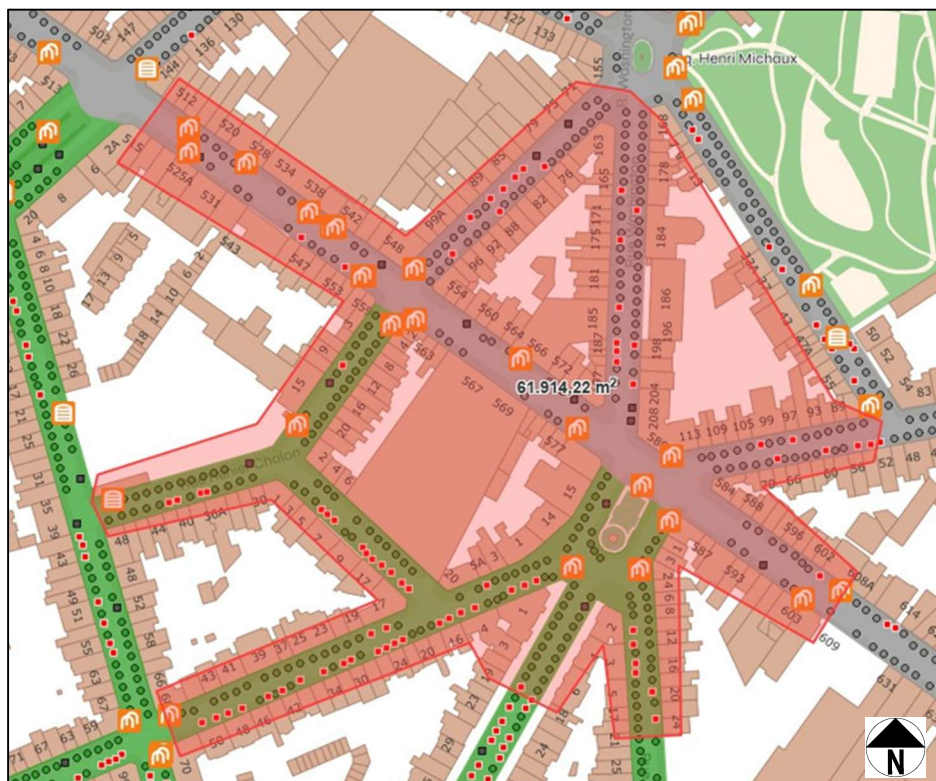
<sup>33</sup> Voir annexe 7.2.

## Stationnement

Le parking existant sur le site est actuellement inutilisé.

Les voiries situées au sud de la chaussée de Waterloo sont en zone verte (payant entre 9h et 18h du lundi au samedi, durée illimitée, gratuit pour détenteur de cartes de stationnement ou PMR). La chaussée ainsi que les voiries situées au nord de celle-ci sont en zone grise (payant entre 9h et 21h du lundi au samedi, maximum 4h30/jour, gratuit pour détenteur de cartes de stationnement ou PMR).

Les données de Data Parking Brussels fournissent les informations suivantes concernant les alentours tels que délimités sur l'illustration ci-dessous (au maximum à 200 mètres à pied du site, le site web de Data Parking Brussels ne mentionne pas de date de relevé) :



Alentours du projet où sont décomptés les emplacements en voirie. (Source : <https://data.parking.brussels/mapviewer/#!/fr/fr>)

<b>Offre de stationnement voiture</b>	
Total réglementé (pl.)	289
Total réservé (pl.)	22
Emplacements devant accès carrossables (pl.)	73
Total (pl.)	384
Zone grise (pl.)	139
Zone verte (pl.)	150
Réservé livraison (pl.)	5
Réservé bus (pl.)	3
Réservé PMR (pl.)	6
Réservé CD (pl.)	1
Zone livraison (pl.)	1
Zone de chargement électrique (pl.)	2
Zone voiture partagée (pl.)	4
<b>Demande de stationnement voiture</b>	
Taux d'occupation entre 5h et 7h (%)	71%
Taux d'occupation entre 10h et 12h (%)	60%
Taux d'occupation entre 15h et 17h (%)	76%
Taux d'occupation entre 12h et 18h le samedi (%)	68%

*Résultat d'une recherche sur Data Parking Brussels*

Pour rappel, un taux d'occupation compris entre 80% et 90% montre qu'il y a une bonne optimisation entre occupation et besoin. Au-delà de 90%, cela devient problématique.

Nous avons fait des vérifications sur place et avons constaté les alentours dont question ci-dessus comprennent de très nombreuses réservations de stationnement temporaires en voirie publique en journée ou même 24h/24 en raison de travaux<sup>34</sup>. Nous avons procédé à des comptages de stationnement dans cette zone à deux moments de la journée le 12/06/2025 : à 6h25 et à 15h00. Les résultats détaillés sont en annexe 7.4. Il en ressort qu'à 15h, 28% des 299 emplacements que nous avons recensés en voirie publique ne sont pas disponibles en raison de travaux. Etant donné la taille du périmètre, c'est assez exceptionnel. Le matin (comme la nuit), une partie des emplacements réservés sont disponibles mais 12% des emplacements de la zone restent indisponibles. Il faut noter que les emplacements disponibles la nuit doivent être libérés à 6 heures ou à 7 heures le matin ce qui peut dissuader les riverains s'y stationner un véhicule la nuit.

Les taux d'occupation que nous avons relevés sont donc plus élevés que ceux de Data Parking Brussels :

- 85% à 15h00
- 84% à 6h25

Cela montre toutefois qu'il y a une bonne optimisation entre occupation et besoin alors que beaucoup d'emplacements sont indisponibles. Le situation est toutefois contrastée en fonction des voiries. Certaines sont saturées ou quasi saturées : rue Léon Jouret, la rue Chalon et certains tronçon de la chaussée de Waterloo.

Il faut aussi noter que les 299 emplacements recensés ne comprennent ni les emplacements réservés (Cambio sur la place Graux, PMR, CD, borne de recharge, livraison...) ni les emplacements situés devant les portes de garage (nous avons recensés 104 portes de garage).

<sup>34</sup> Projet immobilier privés ou travaux publics (Vivaqua...).

Il n'y a pas de parking public à proximité directe du site. Il y en a deux à environ 450 mètres à pied du site (Bascule) ; ils sont trop éloignés pour avoir un effet sur le site.

Du point de vue des vélos, la zone de comptage comprend :

- 107 emplacements,
- 2 box vélos,
- 4 drop zones.

Il y avait 63 vélos « privés » stationnés en voirie publique mais de nombreux emplacements étaient encombrés de trottinettes et vélos en libre-service malgré la présence des drop zones.

### 3.4.4. Situation future présumée

Au sujet du projet développé sur site du Carrefour Market sis chaussée de Waterloo n°609, le programme prévoit 38 emplacements de parcage pour les 40 logements soit 0,95 emplacements par logement ; le commerce ne générerait aucun report en stationnement en voirie.<sup>35</sup> Ce projet fait toujours l'objet d'un recours.

Au sujet du projet en chantier développé sur la rue Washington, il est prévu 50 emplacements pour une quarantaine de logements ainsi que 569 m<sup>2</sup> d'équipements et de bureaux. Si 10 emplacements sont réservés pour les équipements/bureaux, il reste 40 emplacements pour les logements soit 1 emplacement par logement.

### 3.4.5. Situation projetée

#### Le nombre d'emplacements projetés (voitures et vélos)

Le parking projeté se trouve dans une partie du bâtiment existante qui subsistera. Le projet comporte 32 emplacements de parcage à destination des logements projetés (accès par la rue L. Jouret).

Le projet comporte également 122 emplacements pour vélos situés au rez-de-chaussée : 115 pour les logements et 7 pour les commerces.

#### Utilisation du parking

Le parking sera exclusivement réservé aux habitants du projet. Il s'agit donc d'un parking accessoire aux logements.

#### Nombre d'emplacements : logement

Il y a donc 0,7 emplacement par logement. Les emplacements pour voitures peuvent, par hypothèse, raisonnablement être répartis comme suit en fonction du type de logement :

Type de log.	Nombre	Part	Nbr de véh/log	Nbr de véh
Studio	3	7%	0,00	0
Appartement 1 CH	7	15%	0,20	1
Appartement 2 CH	11	24%	0,5	6

<sup>35</sup> CSD, ingénieurs, Complément au rapport d'incidences (plans modificatifs), 16/03/2023

Appartement 3 CH	25	54%	1	25
Total	46	100%	0,70	32

*Nombre de véhicules par type de logements : exemple théorique*

Statbel fournit une statistique du taux de motorisation des ménages par secteur statistique (véhicules privés et de société)<sup>36</sup>. Le taux de motorisation des ménages sur le secteur statistique A42 «Renier Chalon» est de :

- 0,71 en 2019,
- 0,70 en 2020,
- 0,68 en 2021,
- 0,67 en 2022,
- 0,62 en 2023.

La diminution est donc constante et le taux de 2023 (qui devrait encore avoir diminué depuis lors et à l'horizon de réalisation du projet vu la tendance constante) est inférieur au taux proposé par le projet (0,70).



*Délimitation des secteurs statistiques et localisation du projet.*

Cette tendance n'est pas une particularité des lieux car elle se confirme aussi pour la commune d'Ixelles toute entière : de 2017 à 2023, le nombre de véhicules par ménage a baissé de 0,44 à 0,41 selon la même statistique. Dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale<sup>37</sup> : la part des ménage ne disposant pas de voiture personnelle a augmenté de 25% à 48% entre les périodes « 1999\*-2004 » et « 2018-2022 ».

Ce taux 0,7 proposé pour le projet semble justifié par les éléments suivants :

- Il est supérieur de 13% au taux de motorisation du secteur statistique concerné.
- Le projet comprend 1,1 emplacement pour vélos par chambre ou 2,5 par logement.
- Les locaux vélos prévus au projet sont spacieux, qualitatifs et facilement accessibles, encouragent ainsi leur utilisation.
- Il comprend 13 emplacements pour vélos cargos.
- Le vélo est bien pratiqué dans le quartier ; le nombre de cyclistes lors de nos divers

<sup>36</sup> <https://statbel.fgov.be/fr/open-data/nombre-de-voitures-par-secteur-statistique>

<sup>37</sup> Source : <https://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/pratiques-de-deplacements> et <https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/possession-de-voitures-par-menage>

comptages de circulation en témoigne.

- Le site est situé dans un noyau commercial diversifié avec plusieurs grandes surfaces alimentaires à proximité directe du site.

En ce qui concerne les visiteurs des logements du projet, un taux de 0,15 visiteur (automobilistes)/logement présent simultanément entraînerait une demande de 7 emplacements en voirie. A cet égard, l'on rappellera qu'un projet de logements ne doit pas prendre en compte des emplacements de parcage pour visiteurs *in situ* et que le titre VIII du RRU ne l'impose d'ailleurs pas. Cela représente une augmentation de 3 à 4% de la demande en parking sur le domaine public dans le quartier ce qui est faible. Vu que le taux d'occupation des parkings est sous les 90% dans le quartier, cette légère augmentation sera facilement absorbée.

La réalisation du projet n'entraîne pas de suppression d'emplacements de parcage existant en voirie.

#### Nombre d'emplacements : commerces

Aucun emplacement de parcage pour véhicules à moteur n'est prévu pour les trois commerces (1.507 m<sup>2</sup> de superficie de plancher, c'est-à-dire environ 500 m<sup>2</sup> chacun).

Une aire de livraisons est prévue avec un accès rue la rue L. Jouret.

De 15 à 20 personnes travaillant dans les commerces précités pourraient être présentes simultanément en fonction du type de commerce. Au maximum de 5 à 9 personnes viendraient en voitures (de 35% à 45%<sup>38</sup>) qui devraient prendre place en voirie s'ils ne sont pas dissuadés par le coût du stationnement.

Mise à part les grandes surfaces alimentaires ou certains grands commerce spécialisés qui nécessitent un grand nombre d'emplacements de parcage in situ, les autres commerces nécessitent bien moins d'emplacements voire pas du tout pour leur clientèle, d'autant plus lorsque la volonté est de prévoir trois surfaces commerciales réduites, visant à favoriser le commerce de proximité où, par définition, l'on se rend majoritairement à pied.

Comme mentionné au chapitre 3.3., si on a l'intention de faire circuler le chaland à pied dans le noyau commercial, il faut éviter qu'il stationne dans un parking associé à un commerce précis car, dès qu'il aura fait ses courses dans ce commerce, il quittera le noyau commercial. Si on considère 1 client (ou couple de clients) par 50 m<sup>2</sup> et 50% venant en voiture<sup>39</sup>, cela représente une quinzaine de véhicules.

#### Conclusion nombre d'emplacements de parcage en situation projetée

Les véhicules de certains des employés, visiteurs et clients devront stationner en voirie publique. Cela représente au maximum 7 (visiteurs) + 9 (travailleurs) + 15 (clientèle) soit une trentaine de véhicules au maximum dans l'après-midi, un jour de semaine. Une part de ces automobilistes pourraient être dissuadés par le coût du stationnement en voirie publique.

Il faut noter qu'une part de clients sont déjà présents à ce jour dans le noyau commercial et profitent aux autres commerces. Cela ne devrait pas causer de problème étant donné les disponibilités révélées par les données de Data Parking Brussels.

Au sujet des deux projets proches :

- Rue Washington (en chantier) : le nombre d'emplacements de parcage par logement prévu est supérieur à celui du présent projet.
- Chaussée de Waterloo (recours pendant) : le commerce existe déjà ; le rapport d'incidences (complément) mentionne qu'il n'y aurait aucun report de stationnement en

<sup>38</sup> Hypothèse défavorable issue des part modales « voitures » à la destination (scénario réaliste) de l'ancien plan Iris 2. Sur base des PDE : 35% (source : Bruxelles-Environnement).

<sup>39</sup> En moyenne dans la région 56,6% des ménages utilisent principalement la voiture pour effectuer leurs achats (source : perspective/ULB/hub.brussels, « Le Commerce Bruxellois en chiffres », 2019, page 44).

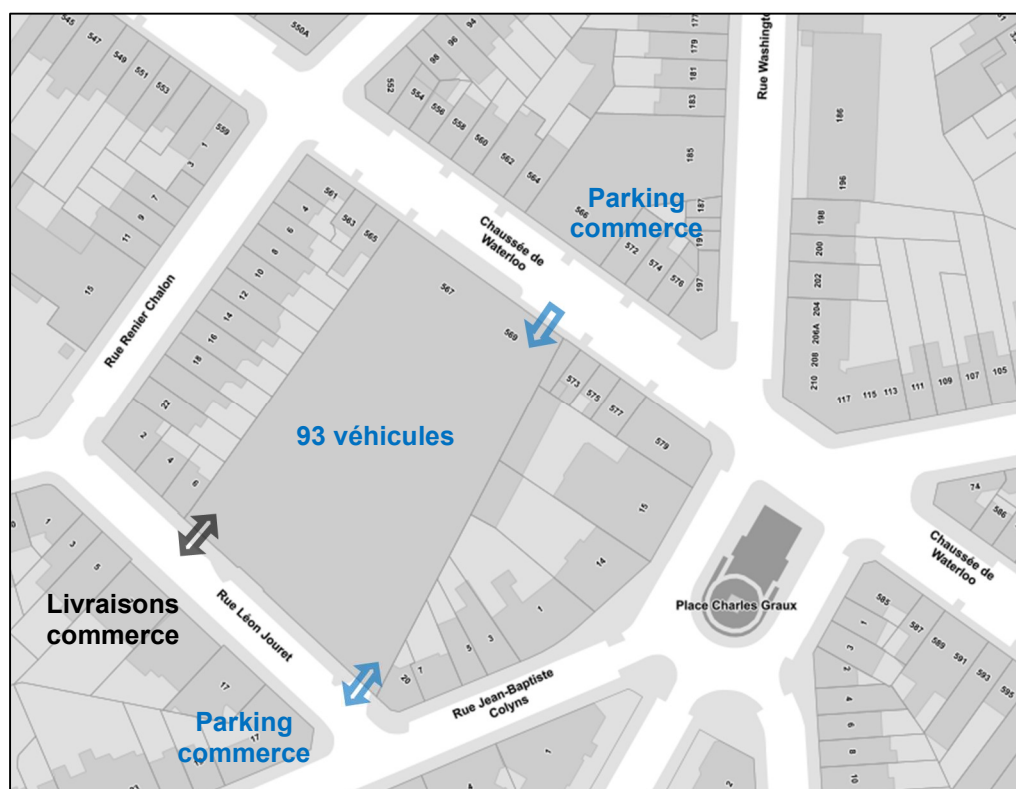
voirie. Au sujet du logement, : le nombre d'emplacements de parcage par logement prévu est supérieur à celui du présent projet.

Les visiteurs des logements de ces projets représentaient une quinzaines de véhicules qui trouveront place sans problèmes dans le quartier.<sup>40</sup>

#### Accès au parking et à l'aire de livraison

Le parking de 32 emplacements pour les logements du projet a un accès à simple sens donnant sur la rue Jouret. Etant donnés les faibles flux de circulation relevés sur cette rue, il n'y aura aucun problème pour accéder au parking ou en sortir.

L'aire de livraison reste rue L. Jouret, comme dans la situation existante, toutefois il ne s'agit plus d'une aire de livraison pour grand camion mais pour camionnette. La situation est donc améliorée significativement sur les deux voiries.



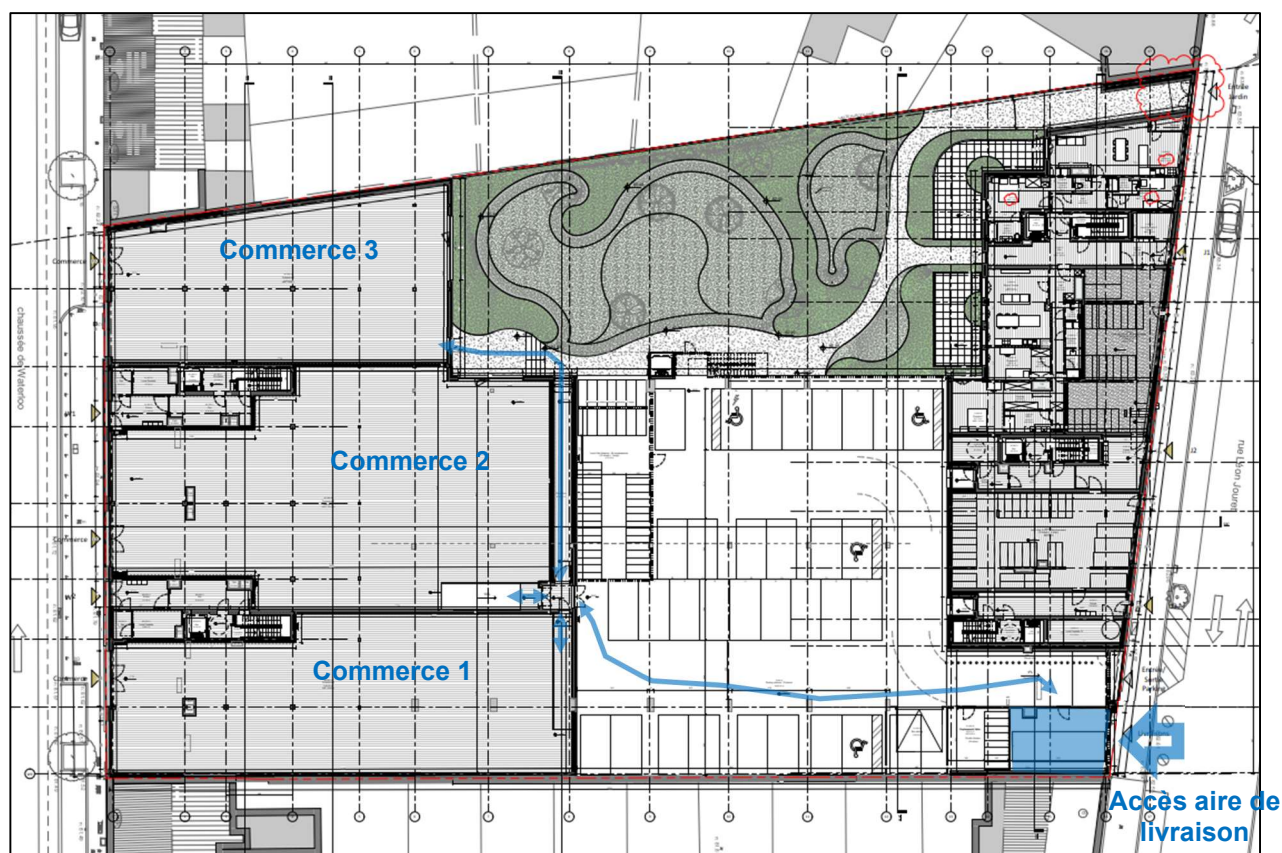
*Localisation des accès de la situation existante (ancien Delhaize Molière)*

Le maintien du quai de livraison à son emplacement actuel — bien que réduit — présente de nombreux avantages. Ce choix a été privilégié afin de préserver la continuité des commerces, qui aurait été compromise par l'implantation d'un quai de livraison sur la chaussée de Waterloo. Il permet également de concentrer les livraisons dans une rue à faible trafic piéton et automobile, limitant ainsi les nuisances sonores et visuelles pour les usagers de l'espace public. Comme l'aire de livraison est réduite et ne pourra qu'accueillir des camionnettes et non plus de grand camions, les incidences sonores seront très réduites, les livraisons pouvant se faire à porte fermée et les manœuvres pour y accéder étant significativement plus aisées.

<sup>40</sup> Les emplacements indisponibles lors de nos comptages de stationnement étaient plus nombreux.



Localisation des accès projetés



Cheminement des livraisons in situ

De l'aire de l' livraison aux commerces, le parcours sera effectué à l'intérieur sauf sur une petite partie du parcours vers le commerce n°3.

### Configuration des parkings

Comme le parking sera au rez-de-chaussée, il n'y a pas de rampe<sup>41</sup> ce qui facilite la circulation des voitures et des vélos. L'accès est prévu à simple sens et il sera muni de feux « rouge-vert » sensibles aux cyclistes. Les allées mesurent approximativement 6 mètres de largeur ; les emplacements ont plus de 2,5 mètres de largeur avec de nombreuses surlargeurs notamment lorsqu'un emplacement se trouve le long d'un mur. Leur profondeur minimale est de 5 mètres.

Le parking a une forme claire : la vue embrasse la totalité du parking et il bénéficie d'une lumière naturelle, ce qui est positif car cela procure une bonne visibilité des autres véhicules et usagers.

Le parking bénéficie d'une hauteur libre particulièrement généreuse, variant entre 3,6 et 4,6 mètres. Cette caractéristique résulte du fait qu'il est situé sous la dalle du premier étage de l'ancien bâtiment commercial existant et conservé. En plus de favoriser une excellente qualité d'usage grâce à l'apport de lumière naturelle et à la ventilation traversante, cette hauteur offre une grande flexibilité. Elle permet notamment d'envisager, à terme, une reconversion facile du parking en un autre usage, dans l'hypothèse d'une diminution du recours à la voiture, tendance qui – rappelons-le – s'observe depuis de nombreuses années.

Les emplacements PMR sont au nombre de 4 soit plus que ce qui est requis par le RRU ; ils ont bien 3,3 mètres de large et sont répartis de part et d'autre du parking près des noyaux de circulation verticale.

### Les déplacements des cyclistes.

Le projet comprend 4 locaux vélos pour les logements et un espace vélo pour le commerce :

- Accès par le parking :
  - o Local « Waterloo » : 39 emplacements dont 7 pour cargos.
  - o Local situé le long de l'accès du parking : 16 vélos (emplacements en double hauteur).
- Accès par la rue L. Jouret :
  - o Local « J1+J2 » : 24 emplacements dont 2 pour cargos.
  - o Local « J2+J3 » : 36 emplacements dont 4 pour cargos.
- Accès par le jardin : 7 emplacements de taille « cargo ».

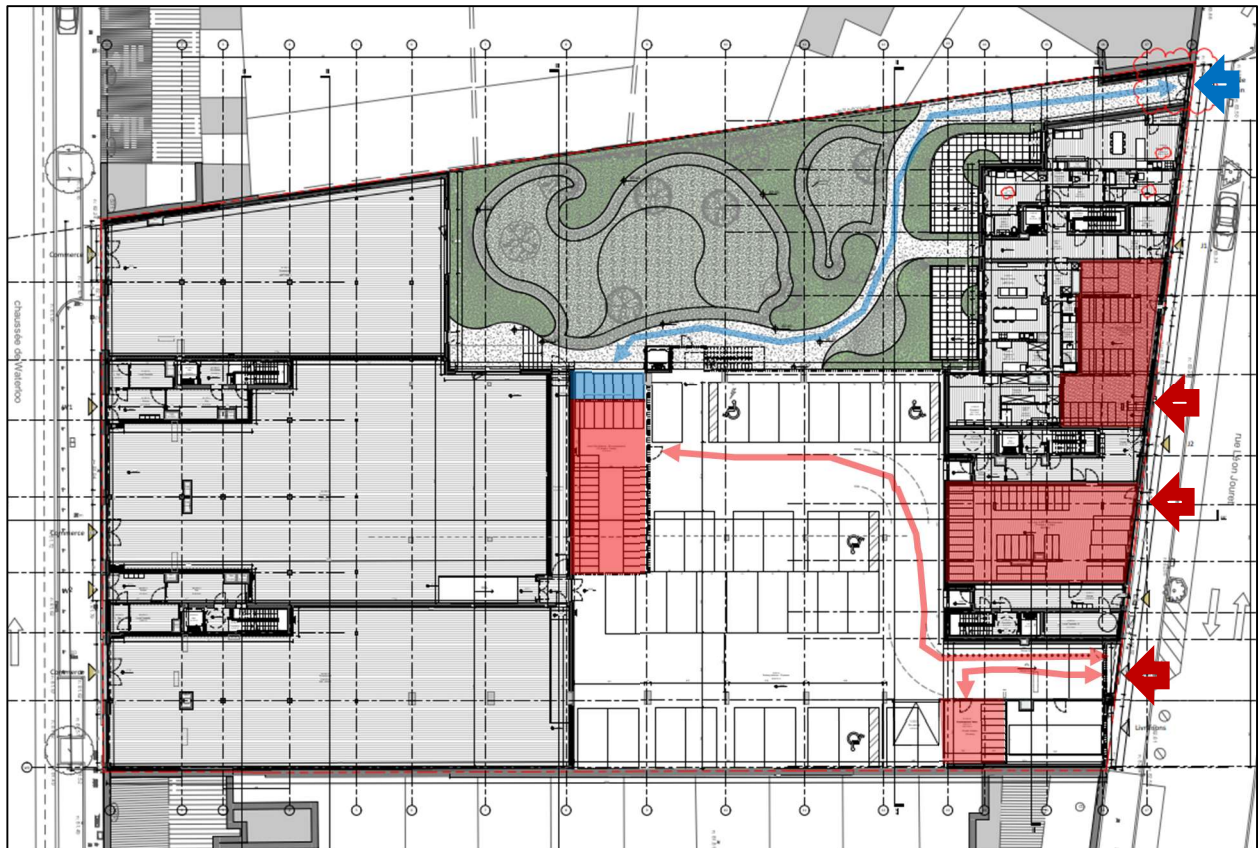
La total est donc de 122 emplacements pour vélos.

Tous les emplacements pour vélos sont situés au rez-de-chaussée.

Les deux grands locaux vélos « J1+J2 » et « J2+J3 » disposent d'un accès direct à rue et aux noyaux de circulation verticale. L'accès aux 2 autres locaux est partagé avec les voitures par le parking.

---

<sup>41</sup> Si ce n'est une faible pente de 4%



*Cheminement des vélos in situ*

Comme il n'y a que 32 voitures, que l'accès sera muni de feux « rouge-vert » sensible aux cyclistes, que le parking dispose d'un éclairage naturel, que le parking sera en outre muni d'un éclairage artificiel par capteur de présence, que la pente de l'accès ne fait que 4% et qu'une piste vélo y est dessinée, que n'y circuleront que les futurs résidents qui seront habitués aux lieux (sauf les livreurs), cette situation ne devrait pas causer de problème.

Les livraisons transiteront par le parking (après avoir été déchargées) ; comme la taille de l'aire de livraison limite le gabarit des véhicules à une camionnette, les livraisons resteront restreintes en volume (usage de diable et non de transpalettes).

L'accès des logements de l'aile Waterloo se fait par un ascenseur menant du jardin à la toiture végétalisée du parking qui permet de rejoindre les noyaux verticaux. Le cheminement est plus long que pour l'aile « Jouret » mais les rez-de-chaussée situés le long de la chaussée de Waterloo doivent affectés en priorité au commerce afin notamment d'assurer la plus grande continuité au noyau commercial.

Au sujet du dimensionnement des emplacements :

- Les emplacements pour vélos font 2 m de profondeur sur 60 cm de large avec une allée de 2 mètres (sauf quelques vélos avec 1,78 mètre ; Bruxelles-Environnement recommande 1,80 mètre mais 2 cm de différence est vraiment minime).
- Un local vélo comprend des emplacements vélo en double hauteur (16 vélos) avec une zone de manœuvre de 2,8 mètres. Dans la mesure où ces emplacements sont aisément accessibles avec une aire de manœuvre ad hoc et qu'ils ne concernent qu'une partie des emplacements (13% - les utilisateurs auront le choix), cela nous semble acceptable. Ils sont situés dans une partie du site existante qui dispose d'une grande hauteur sous plafond.
- Les emplacements pour vélos-cargo et grands vélos ont 2,2 mètres de profondeur sur 80 cm à 120 cm. Ces dimensions plus petites que celles préconisées dans un document de

« Parking. Brussels »<sup>42</sup> qui concernent les plus grands des vélos cargos. Ils conviennent pour une série de grands vélos tels que les long tails et certains cargos). Le « Guide Bâtiment Durable »<sup>43</sup> indique la taille suivante pour un vélo-cargo : 208 à 243 cm sur 85 cm.

- Les locaux ont tous au moins 2 m<sup>2</sup> par vélos (de 2,23 à 3,48 m<sup>2</sup>) sauf le local de 16 vélos en double hauteur (1,5 m<sup>2</sup>).

La grande hauteur sous plafond dans les parties existantes est appréciable (cfr même remarque au sujet du parking pour voiture). Tous les locaux/emplacements pour vélos sauf un bénéficient de lumière naturelle ce qui est positif.

Les commerces disposent de 7 emplacements couverts pouvant accueillir des vélos cargo. On y accède à vélo par la rue L. Jouret via le jardin. Du jardin, on peut accéder facilement aux trois locaux commerciaux. Cela représente 1 emplacement par 215 m<sup>2</sup> de superficie de plancher de commerce. Ne s'agissant que de 7 vélos passant aux heures d'ouvertures des commerces (par d'Horeca prévu à ce stade), l'incidence sera minime. On aurait pu imaginer faire passer ces vélos par le parking mais cela aurait impliqué de mélanger la circulation logement/commerce ce qui peut créer un sentiment d'insécurité pour les futurs habitants.

### Les déplacements des piétons

Le projet prévoit des accès conformes au RRU.

Les flux de piétons générés par les commerces ne peuvent être déterminés actuellement puisque la nature des commerces n'est pas encore connue. On notera que le site dispose d'un atout : le trottoir au droit du site le long de la chaussée de Waterloo comprend une surlargeur (3,7 mètres en tout).

### Les déplacements mécanisés

#### Quantification des flux générés : logements

Les flux générés par les futurs habitants et leurs visiteurs à la pointe du matin<sup>44</sup> peuvent être estimés sur la base des données suivantes :

- 46 ménages avec 91 adultes au maximum
- 80% des ménages font habituellement des mouvements pendulaires le matin entre 7h et 9h
- 80% des ménages font habituellement des mouvements pendulaires l'après-midi entre 16h et 18h
- 95% des mouvements pendulaires effectivement effectués
- 10% des ménages effectuent un déplacement entre 7h et 9h
- 10% des ménages effectuent un déplacement entre 15h et 18h
- 20% des ménages effectuent un déplacement entre 9h et 17h
- 20% des ménages effectuent un déplacement entre 18h et 1h du matin
- 5% des ménages reçoivent un visiteur simultanément.

Les répartitions modales du plan Iris 2<sup>45</sup> pour le district concerné sont les suivantes :

<sup>42</sup> parking.brussels, « Stratégie de stationnement – vélos cargo en Région de Bruxelles-Capitale », novembre 2021.

<sup>43</sup> <https://guidebatimentdurable.brussels/realiser-parkings-velos/etapes-conception>

<sup>44</sup> En semaine, hors congé.

<sup>45</sup> Ces données sont anciennes et IRIS 2 est remplacé par Good Move mais d'une part, il n'y en a pas d'autres disponibles, et d'autre part, elles relèvent d'un objectif qui n'a pas été atteint (objectif de 20% de baisse de trafic automobile voiture entre 2001 et 2018 ; il n'y a eu que 2% de diminution des distances routières parcourues par an entre 2001 et 2016). Le scénario réaliste 2020 est donc encore ambitieux actuellement. Par ailleurs, l'enquête « Monitor » (décembre 2019) indique pour toute la région une part modale de 46% pour l'automobile. Dès lors, retenir une part modale de 51% pour l'automobile, hors vélo et marche, nous semble justifié.

En outre, la part de ménages ne disposant pas de voiture est en augmentation en Région de Bruxelles-Capitale<sup>45</sup> :

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

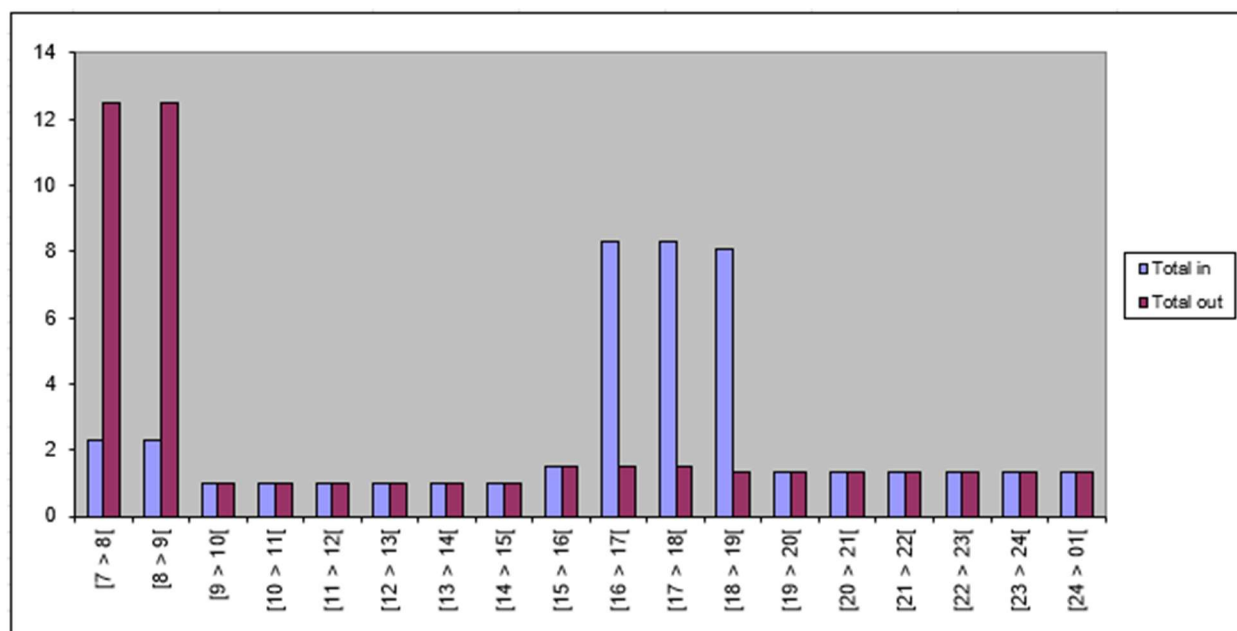
Scénario	Origine	Véhicule particulier		Transport en commun
		Conducteur	Passager	
SC1	PRD RER 2015	39%	12%	49%
SC2A	Maximaliste 2020	28%	10%	62%
SC3A	Réaliste 2020	37%	10%	53%

*Iris 2 - Répartitions modales à l'origine – district 197*

Nous avons tenu compte de 10% de déplacements à vélo<sup>46</sup> et de 5% de déplacements (uniquement) piétons ; ce sont des hypothèses très raisonnables voire défavorables, l'idée étant de présenter un scénario maximaliste.

Les flux estimés d'après ces hypothèses, visiteurs compris, sont les suivants (données arrondies à l'unité) :

- Matin : 12 evp/h à la sortie/départ et 2 à 3 evp/h à l'entrée/arrivée à la pointe du matin soit un total de **15 evp/h**.
- Après-midi : 2 evp/h à la sortie/départ et 8 evp/h à l'entrée/arrivée soit un total maximal de **10 evp/h**<sup>47</sup>.
- 90 mouvements par jour de semaine.



*Flux de circulation générés par le projet (logements) – données arrondies à l'unité*

Ces flux comprennent ceux des visiteurs qui n'entrent pas dans le parking en sous-sol mais stationnent en voirie.

Il s'agit donc d'un maximum de 15 véhicules par heure à la pointe du matin, soit 1 véhicule par 4 minutes sur deux accès.

#### Quantification des flux générés : commerce

Les flux de circulation varient en fonction de la nature des commerces. Comme elle n'est pas connue, on ne peut que faire une hypothèse. Il semble de toute façon que les flux maximaux peuvent avoir lieu autant le WE qu'en semaine. En semaine, ils auront lieu plutôt en fin d'après-midi que le matin. Ils seront en tout cas répartis dans le quartier. Si on considère 1 client (ou

(Ibsa, Focus n°32, juin 2019, page 3)

<sup>46</sup> 7<sup>ème</sup> enquête sur les comportements de déplacement de Bruxelles Mobilité : pour 9% des ménages, le vélo est utilisé tous les jours (publié le 18/06/2025).

<sup>47</sup> Comme les données sont arrondies à l'unité, certaines additions sont à l'unité près.

couple de clients) par 50 m<sup>2</sup> et 50% venant en voiture, cela représente une quinzaine de véhicules.

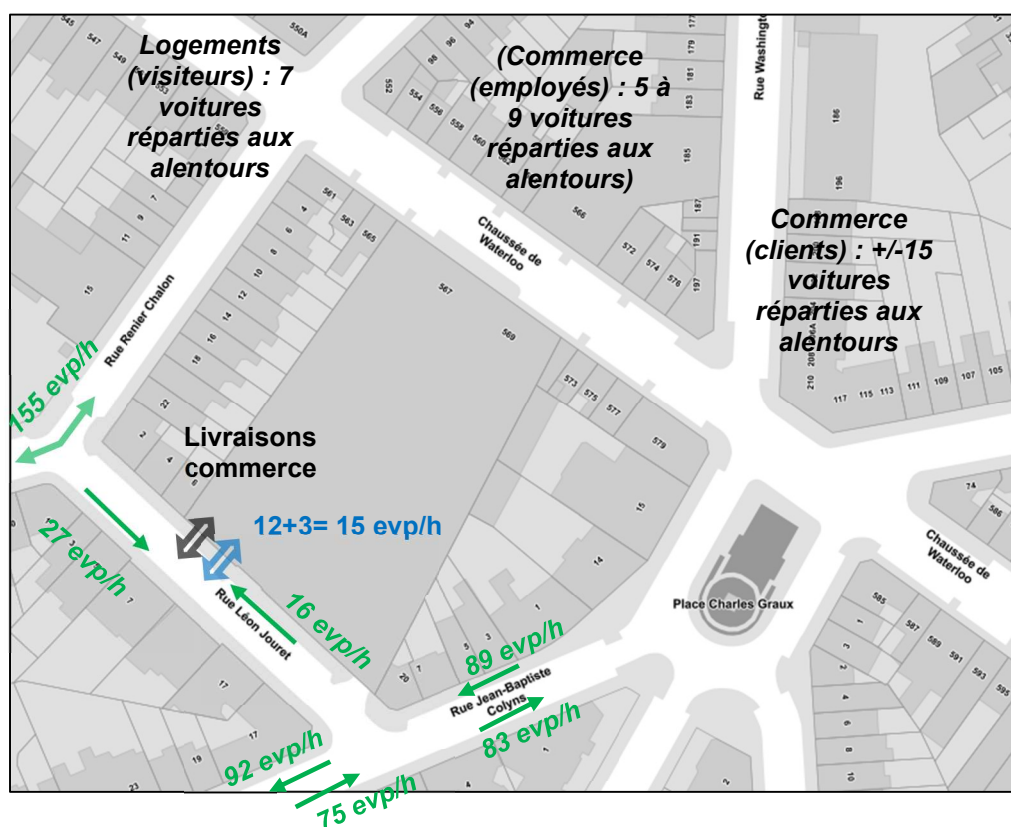
En ce qui concerne les employés, il s'agirait de 5 à 9 véhicules répartis dans les environs à l'heure d'ouverture des commerces (et donc pas nécessairement à l'heure de pointe du matin) ainsi qu'en fin de journée.

En ce qui concerne les livraisons, nous tablons sur une livraison par jour et par commerce mais cela dépendra du type de commerce.

### Synthèse des flux générés

Le schéma ci-dessous indique une synthèse des flux existants et générés par le projet.

Il faut noter que les comptages réalisés en 2016 révélaient un flux de 155 véhicules à l'heure utilisant l'accès du Delhaize sur la rue L. Jouret ; c'est quasi dix fois plus élevé sur le trafic que générerait le projet sur cette rue.



*Flux existants et projetés à la pointe de l'après-midi en semaine (Pour les employés des commerces, les flux auraient lieu après l'heure de pointe)*

Ces données concernent la situation en semaine à la pointe de l'après-midi car c'est à ce moment que les flux de circulation en voirie sont les plus importants.

### Impact sur les flux existant

Il n'y aura aucune difficulté d'insertion étant donnée la faiblesse des flux constatée sur la rue Jouret et estimée pour le projet. Les véhicules des employés (5 à 9 voitures), des clients (15 voitures) et des visiteurs (7 voitures) représenteront un flux diffus dans le quartier à des heures différentes.

Les deux projets proches, dont un seul est en chantier, généreront des flux similaires en ce qui concerne le logement et qui se diffuseront dans le quartier selon les cheminements empruntés.

Les flux projetés restent faibles et seront absorbés sans problèmes dans le quartier.

Il est également important de rappeler que le projet doit être comparé non seulement à la situation actuelle — celle d'un immeuble aujourd'hui inoccupé — mais aussi à sa situation de droit, à savoir celle d'une grande surface alimentaire. Or, comme mentionné précédemment, l'ancien Delhaize générait jusqu'à 155 véhicules par heure l'après-midi. À cet égard, le projet constitue une amélioration significative pour le quartier en termes de flux de circulation et de nuisances associées.

#### Livraisons

Comme la nature des commerces n'est pas connue, le type de livraisons ne peut faire l'objet que d'hypothèses. En tout cas, comme l'aire de livraisons n'est accessible que pour des camionnettes (hauteur libre de 3,65 mètres), les manœuvres d'accès seront plus simples et moins bruyantes que celles à réaliser avec un camion semi-remorque comme c'était le cas à l'époque du Delhaize. Si une aire de livraison pour grands camions avait été prévue, cela aurait favorisé des types de commerces ayant besoin de ce type de livraisons. Telle que prévue, les livraisons auront lieu par un diable ; il n'est pas possible de déplacer des palettes.

A partir de l'aire de livraison, les livreurs emprunteront l'accès au parking (faible pente de 4%). Étant donné la faiblesse des flux de circulation des voitures, étant donné l'allée prévue pour les vélos, étant donné et le type de livraisons, la disposition des lieux convient. Ensuite, les livreurs traverseront le parking pour accéder aux commerces 2 et 3. Passé le sas situé entre le parking et ces commerces, une petite rampe permet d'accéder au commerce 3 et une autre au commerce 2. Il faut ressortir par le jardin et franchir un petit escalier pour accéder au commerce 1 (le plus petit des trois).

#### Les déménagements, SIAMU

L'avis du SIAMU sera sollicité par l'administration en charge de l'instruction de la présente demande de permis. Le SIAMU accèdera au bâtiment uniquement par la voie publique.

Tous les appartements sont traversants sauf 3 studios donnant sur la rue L. Jouret. Les logements sont donc tous facilement accessibles avec un élévateur de déménagement.

#### Enlèvement des poubelles

Voir chapitre « Déchets ».

### **3.1. LE (MICRO)CLIMAT**

#### **3.1.1. Aire géographique**

Le site et ses abords proches.

#### **3.1.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles**

- Effets d'îlot de chaleur urbain
- Ensoleillement des propriétés voisines
- Luminosité nocturne

### 3.1.3. Situation existante

Au sujet du phénomène d'îlot de chaleur urbain, les facteurs à prendre compte sont :

- Matériaux (façades, toitures, abords) : couleur, albédo (caractère réfléchissant), type de matériau (accumulateur de chaleur).
- Présence d'eau (plan d'eau, rivière...) ; ombrage s'il s'agit d'un petit plan d'eau<sup>48</sup>.
- Végétation (arbres, murs verdurisés, toitures verdurisées<sup>49</sup>....).
- Machines produisant de la chaleur (climatisation, pompes à chaleur...).
- Système d'ingénierie (brumisateurs, fontaines...).
- En général, la forme urbaine a une influence sur le phénomène d'îlot de chaleur mais les effets sont contradictoires. Les bâtiments élevés procurent de l'ombre, ce qui peut éviter l'accumulation de chaleur ; par contre, la présence de bâtiment contrarie le refroidissement des revêtements de sol (les façades « piègent » la chaleur). Il est difficile dans ce cas-ci d'avoir une appréciation de l'effet sans mesures quantitatives.



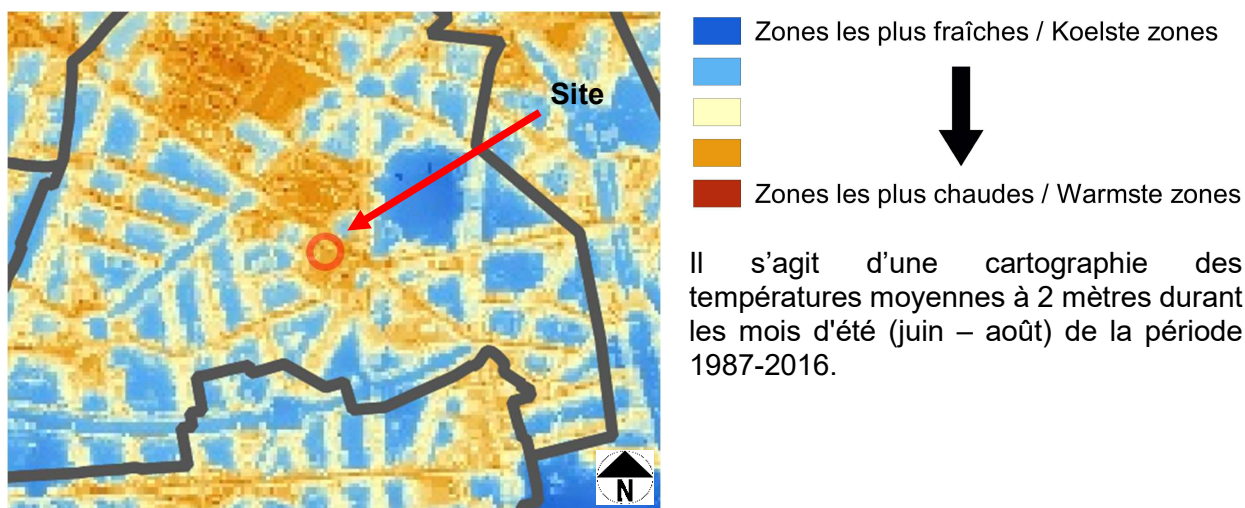
Végétation 2021 (source : Bruxelles-Environnement- mise à jour 28/03/2023)

D'après ces donnée « Végétation 2021 », le taux de végétalisation du quartier (au sens du Monitoring des Quartiers) est de 32%.

L'îlot en question est très peu verdurisé et ce depuis longtemps. La carte des îlots de fraîcheur, ci-dessous, indique effectivement une zone plus chaude concernant l'îlot où se trouve le projet.

<sup>48</sup> Un plan d'eau stagnante de petite taille et peu profond exposé au soleil peut accumuler de la chaleur en journée et la restituer la nuit. Il est donc important qu'il reste à l'ombre.

<sup>49</sup> A titre d'exemple, « *Par une journée ensoleillée de 26°C (à l'ombre), un toit exposé au soleil peut atteindre une température de 80°C si sa couleur est foncée, 45°C si sa couleur est blanche et seulement 29°C s'il est recouvert de végétaux* » (source : Fischetti.M. cité dans : Solène Marry et al. « Adaptation au changement climatique et projet urbain », page 13, Parenthèse – Ademe, 2020.



*Cartographie des îlots de fraîcheur dans la Région de Bruxelles-Capitale – Bruxelles-Environnement – 2018*

Les îlots alentours sont dans une meilleure situation sauf celui situé au nord qui comprend également beaucoup de constructions en intérieur d'îlot. On notera toutefois que cette cartographie est basée sur des données de 1987-2016 et que ce dernier îlot comprend maintenant une veste toiture végétalisée (Delhaize Molière – voir carte végétalisation 2021) ce qui est susceptible d'améliorer la situation.

Concernant le site en particulier, il comprend de nombreuses caractéristiques contribuant à l'accentuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain :

- emprise des constructions de 100%,
- 50% environ de la surface des toitures est de couleur foncée,
- aucun plan d'eau,
- aucune végétalisation que ce soit sous la forme de jardin ou de toiture végétalisée,
- présence de machines de froid en toiture (qui ne sont toutefois plus utilisées actuellement).

Les éléments favorables qui n'accentuent pas l'effet d'îlot de chaleur urbain sont les suivants :

- 50% environ de la surface des toitures est de couleur claire, il s'agit de la halle qui est en matériaux légers peu accumulateurs de chaleur.
- la teinte des façades à rue est assez claire,
- le gabarit assez bas à rue peut favoriser la circulation de l'air dans l'îlot.

Du point de l'ensoleillement, la photo aérienne ci-dessous a été prise le 09/10/2021<sup>50</sup> soit quasi à l'équinoxe vers 14h45 (d'après la position du soleil). Cela représente donc de manière fiable les ombres portées à ce moment de l'année ; ce qui peut être considéré comme une situation « moyenne ».

<sup>50</sup> Heure d'été. Passage à l'heure d'hiver le dernier WE d'octobre.



Orthophotoplan – prise de vue le 09/10/2021 – source : BruGIS.

On distingue, par exemple, qu'à ce moment, les façades du côté pair de la chaussée de Waterloo sont en grande majorité ensoleillées ; l'ombre des façades du côté impair tombe au rez des façades du côté pair. Les jardins situés à l'ouest du site sont ensoleillés pour partie et l'ombre est portée par le mur mitoyen.

Au sujet de la luminosité nocturne, le site ne comprend que peu de fenêtres ou baies en intérieur d'îlot et il est actuellement inutilisé. La halle dispose de prise de lumière à chaque travée (éclairage naturel du parking +1). Lorsque des commerces étaient présents dans le bâtiment, ils n'étaient ouverts qu'en journée et en début de soirée.

#### **3.1.4. Situation prévisible**

Il n'y a rien de particulier à signaler.

### **3.1.5. Situation projetée**

#### Ilot de chaleur urbain

Au sujet de l'effet d'îlot de chaleur urbain, le projet comporte des caractéristiques propres à atténuer le phénomène par rapport à la situation existante :

- La verdurisation sera nettement meilleure : le CBS+ passe de 0 à 0,44. Un jardin de pleine terre de 900m<sup>2</sup> est prévu ; de multiples arbres seront plantés. 1.800 m<sup>2</sup> de toitures végétalisées de manière intensive sont prévues.
- Utilisation d'un matériau de façade assez clair.
- Les toitures de couleurs foncées disparaissent.

Le projet comprendra des PAC en toiture. Dans la mesure où elles ne sont pas réversibles, ces installations ne produisent pas de chaleur lorsqu'il fait chaud. Le bâtiment existant disposait aussi de machine de froid en toiture qui, elles, produisaient de la chaleur à l'air libre.

La situation sera donc nettement améliorée en intérieur d'îlot.

#### Ensoleillement

Une étude d'ensoleillement réalisée par l'architecte est jointe en annexe du présent rapport.

En ce qui concerne l'aile Jouret », le projet accentuera légèrement l'ombrage en fin d'après-midi durant une partie de l'année sur le bâtiment situé à l'angle de cette rue et de la rue Colijns ainsi que sur les deux bâtiments voisins. Cela concerne les étages supérieurs.

En ce qui concerne l'aile « Waterloo », le projet accentuera légèrement l'ombrage le matin (9 heures – à l'entour des équinoxes) sur l'arrière des deux constructions voisines (n°563 et 565) et l'après-midi sur les constructions situées de l'autre côté de la chaussée.

Ces incidences sont réduites et résultent de l'existence d'un bâtiment atypique sur le site.

#### Luminosité nocturne

Au niveau de la luminosité nocturne, il s'agit d'un projet de logements en ville qui produit une luminosité nocturne habituelle. En ce qui concerne les commerces, leur nature n'est pas encore connue. Il n'est pas exclu qu'un établissement HORECA s'installe moyennant l'obtention préalable d'un permis d'urbanisme ; il serait susceptible de produire de la luminosité en soirée en intérieur d'îlot car deux locaux commerciaux disposent de fenêtre donnant sur les jardins ; elles sont toutefois en nombre réduit et de taille réduite. Une occultation pourrait être prévue.

Le parking dispose d'un paroi à claire voie côté nord. L'éclairage du parking en soirée et les phares des voitures seront perceptibles à l'extérieur. L'éclairage du parking ne sera pas dirigé vers les parois. La façade à claire-voie comprend environ +/-60% de vide seulement ce qui limite à diffusion de la lumière. A la belle saison, la végétation du jardin contribuera à masquer la luminosité.

Tant le jardin que la toiture végétalisée sont des jardins paysagers qui ne sont pas destinés à un usage comme celui d'un maison unifamiliale. Ils ne seront éclairés que par un éclairage bas, dirigé vers le bas.

En conclusion, le projet améliore nettement la situation en ce qui concerne l'effet d'îlot de chaleur urbain. Le projet accentue légèrement l'ombrage à certains moments de la journée sur certaines parties de bâtiments voisins mais ces incidences résultent de l'existence d'un bâtiment atypique sur le site. Un projet de logements en ville qui produit une luminosité nocturne habituelle ; les ailes de logement projetées ne comportent pas de baies mal orientées de ce point de vue. Les jardins comporteront de l'éclairage bas dirigé vers le bas. Des mesures sont prises concernant le parking.

### **3.2. L'ENERGIE**

#### **3.2.1. Aire géographique**

Le site.

#### **3.2.2. Éléments susceptibles d'être influencés.**

Consommation d'énergie

#### **3.2.3. Situation existante**

Le bâtiment actuel est inutilisé et obsolète d'un point de vue énergétique. Il était chauffé par des chaudières au gaz (383,8 kW) et comprenait plusieurs machines de froid (47kW).

#### **3.2.4. Situation projetée**

Le projet est conforme à la PEB.

En ce qui concerne les logements, des sondes de géothermies sont prévues sous les bâtiments (aile Jouret et aile Waterloo). Ce système permettra de couvrir 80% des besoins des logements.

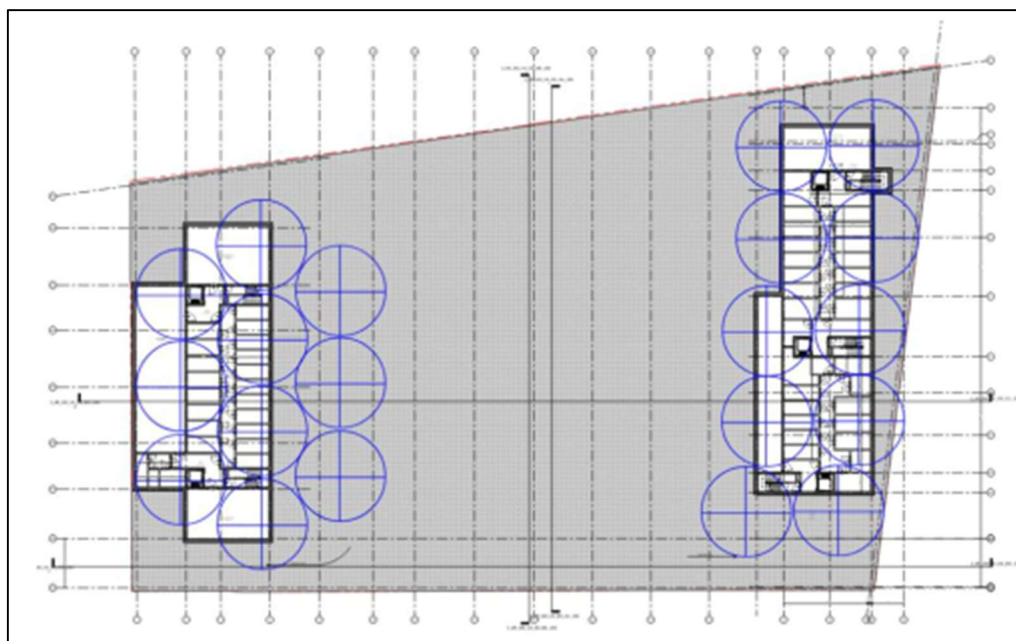
Afin de garantir le confort dans les moments extrêmes (les 20% qui ne sont pas couverts par la géothermie), des PAC « air-eau » de petites puissances et dimensions réduites seront installées en partie centrale des toitures. Ainsi, les installations se répartissent comme suit à ce stade de développement du projet :

Installations prévues dans l'aile « Waterloo » :

- 10 sondes géothermiques de 115 mètres de profondeur sous les constructions (système fermé).
- 6 PAC « air-eau » en cascade chacune ayant une charge de réfrigérant de 6,26 équivalent tonnes CO<sup>2</sup> (3 kg de R410A).
- 1 PAC « eau-eau » liée à la géothermie.
- 148 : cabine haute-tension comprenant plusieurs transformateurs totalisant 2.250 kVA.
- Chaque logement sera équipé d'une petite PAC intérieure individuelle « eau-eau ». Cela permet de réduire la puissance à prévoir à l'extérieur des logements

Installations prévues dans l'aile « Jouret » :

- 10 sondes géothermiques de 115 mètres de profondeur sous les constructions (système fermé).
- 8 PAC « air-eau » en cascade, chacune ayant une charge de réfrigérant de 6,26 équivalent tonnes CO<sup>2</sup> (3 kg de R410A).
- 1 PAC « eau-eau » liée à la géothermie,
- Chaque logement sera équipé d'une petite PAC intérieure individuelle. Cela permet de réduire la puissance à prévoir à l'extérieur des logements



*Implantation des sondes géothermiques (source : SWECO)*

En ce qui concerne les commerces, ils seront fournis CASCO. Cependant le principe a été pensé pour la mise en œuvre de système à détente direct avec unité extérieure en toiture des ailes. Les groupes de ventilations seront eux installés dans les surfaces commerciales elles-mêmes.

Du point de vue de l'électrification des emplacements de parcage, le projet satisfait à l'arrêté d'exploitation des parkings : une cabine haute tension est prévue et tous les emplacements seront susceptibles d'être munis d'une borne facilement.

Des panneaux solaires sont prévus en toiture. Leur production sera entièrement autoconsommée étant donné les besoins en électricité du projet (PAC). En conséquence, ce type de panneaux a été privilégié par rapport aux panneaux solaires thermiques).

En conclusion, le projet prévoit de se passer d'énergie fossile in situ ce qui est positif.

La géothermie ouverte n'a pas été retenue car le besoin en énergie n'est pas suffisant ; par ailleurs, impliquer d'autres propriétés voisines pour avoir un usage partagé n'est pas aisé à établir (établissement d'accords, estimation des demandes, constitution de servitudes, coordination des travaux...).

### **3.3. L'AIR**

#### **3.3.1. Aire géographique**

Les premiers fronts bâtis en face du site avec une limite de 50 mètres des limites du site.

#### **3.3.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles**

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

- Nuisances dues aux odeurs des déchets.

### 3.3.3. Situation existante

Le site est actuellement inutilisé. Par le passé, le site était utilisé par la firme Delhaize ; le site générait alors un certain nombre de nuisances même si la firme Delhaize veillait à les minimiser:

- Pollution de l'air produite par le trafic généré par les clients et par les personnes utilisant le parking en dehors heures d'ouverture du magasin.
- Pollution de l'air générée par les livraisons/enlèvements (camions semi-remorque - +/-4 par jour).
- Incidences inhérentes à certaines installations techniques (machines de froid en toiture, extraction d'air vicié à des hauteurs assez basses étant donné le gabarit du bâtiment existant...).

Lors des jours de fermeture de l'établissement, le trafic généré est évidemment réduit mais pas nul car, à une certaine période, le parking était loué par la société Be Park à une série de clients.

Actuellement, le site est inutilisé et ne produit donc aucune pollution de l'air.

### 3.3.4. Situation projetée

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

Comme mentionné au chapitre « Mobilité générale », les flux générés par les logements sont estimés à :

- Matin : 12 evp/h à la sortie/départ et 2 à 3 evp/h à l'entrée/arrivée à la pointe du matin soit un total de **15 evp/h**.
- Après-midi : 2 evp/h à la sortie/départ et 8 evp/h à l'entrée/arrivée soit un total maximal de **10 evp/h**<sup>51</sup>.
- 90 mouvements par jour de semaine.

Il faut y ajouter les mouvements des visiteurs des logements, les 5 à 9 mouvements liés aux employés des commerces, les 3 mouvements liés aux livraisons et à ceux des clients (+/-15) mais ils sont diffus dans le quartier.

Ces données sont à considérer comme des maxima étant donné les hypothèses défavorables faites pour les logements et étant donné l'évolution attendue des habitudes de transport.

Ces flux sont bien moindres que ceux qui étaient générés par le site lorsque le Delhaize exploitait le site : 27 voitures par heure passaient par l'accès « Jouret » à la pointe du matin. A la pointe de l'après-midi il s'agissait de 155 voitures par heure. La pollution de l'air sera considérablement moindre. A l'échelle du quartier, les lux projetés sont faibles : de l'ordre de 500 evp/h sur la chaussée de Waterloo (cfr annexe et se ) ; de l'ordre de 150 evp/h sur les rues Chalon et Colijns). En outre ces flux se répartissent et se divisent parmi les rues parcourues. Le parc de voitures électrique va augmenter inexorablement. La pollution de l'air sera donc négligeable et bien moindre qu'au temps du Delhaize.

Nuisances dues aux installations techniques du projet

En ce qui concerne les logements projetés, le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire seront réalisés par de la géothermie et des PAC qui n'occasionnent aucune pollution de l'air.

La ventilation des logements est individuelle avec prise et rejets en toitures des ailes de logements.

<sup>51</sup> Comme les données sont arrondies à l'unité, certaines additions sont à l'unité près.

En ce qui concerne les commerces, il incombera aux futurs exploitants de mettre en œuvre les production de chaleur/froid, de ventilation et d'ECS. Des gaines sont prévues pour placer ces installations dans les règles (sorties en toitures des ailes de logements). Le cas échéant, une déclaration de classe 3 ou une permis d'environnement sera nécessaire.

#### Ventilation du parking

Le parking sera ventilé à raison de 6.400 m<sup>3</sup>/h, soit 200 m<sup>3</sup>/h par véhicule. La prise d'air frais se trouve à l'accès et par la paroi donnant sur le jardin. Le rejet se fait en toiture de l'aile « Waterloo » de manière à disperser au mieux et au plus haut l'air vicié. Les incidences seront donc négligeables.

#### Locaux déchets

Ils seront ventilés mécaniquement avec rejet en toiture. Pour le reste voir le chapitre « Déchets ».

#### Produits dangereux ou toxiques

Pour les logements, aucun produit dangereux n'est prévu hormis les produits d'entretien courants qui ne sont jamais stockés dans des quantités nécessitant un permis d'environnement. En ce qui concerne les commerces, il incombera aux futurs exploitants de déclarer les éventuels produits dangereux stockés ; le cas échéant, une déclaration de classe 3 ou un permis d'environnement sera nécessaire.

### **3.4. L'ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE**

#### **3.4.1. Aire géographique**

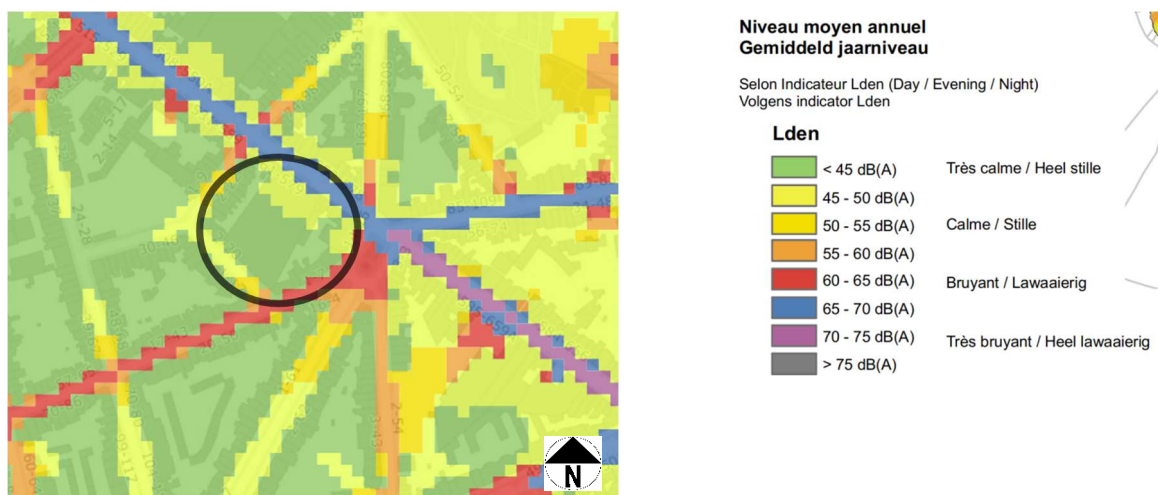
Le site, les voiries longeant le site et le premier front bâti, les propriétés voisins.

#### **3.4.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles**

- Nuisances sonores dues à la circulation des véhicules en rapport avec le projet.
- Nuisances sonores dues aux installations techniques du projet.
- Eventuel bruit généré dans le jardin et sur la toiture-jardin du parking.

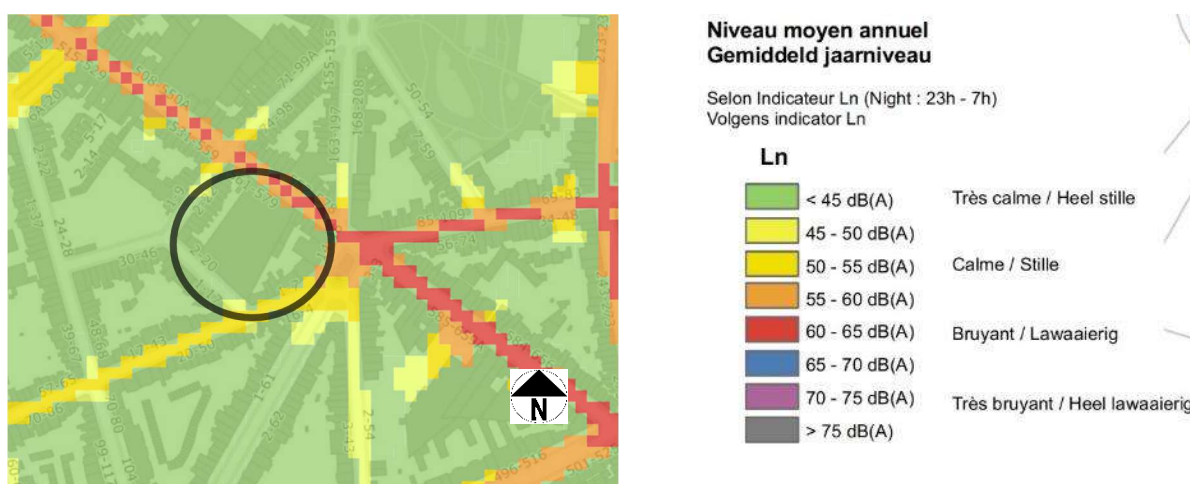
#### **3.4.3. Situation existante**

Bruxelles-Environnement dispose de données synthétiques qui indiquent les niveaux de bruit moyen annuel selon les sources de bruit (trafic routier, avions, chemin de fer, tram et métro) ainsi que selon l'ensemble de ces sources (carte multi-exposition). Les niveaux moyens annuels multi-expositions sont illustrés ci-dessous (indicateur « global » c'est-à-dire « jour, soirée, nuit »).



Carte de multi-exposition – Année 2021 – Semaine – Indicateur routier– Lden – Multi-exposition  
(source : Bruxelles-Environnement)

Sur la carte du niveau annuel moyen (indicateur Lden : « **jour, soirée, nuit** ») le quartier se trouve dans une ambiance calme à très calme mais la chaussée de Waterloo est mentionnée comme étant bruyante à très bruyante et la rue Colyns comme étant bruyante.



Carte de multi-exposition – Année 2021 – Semaine – Indicateur routier– Ln - Nuit – Multi-exposition  
(source : Bruxelles-Environnement)

Sur la carte du niveau moyen (indicateur Ln : « **nuit** »), le site est dans une zone très calme ; la chaussée de Waterloo est mentionnée comme étant bruyante.

Deux mesures de bruit ont été réalisées sur le site :

Le projet est situé entre la chaussée de Waterloo et la rue Léon Jouret à Ixelles. Deux mesures ont été effectuées sur site, de part et d'autre du projet. Les niveaux sonores auxquels est soumis le projet ont été mesurés égal à :

Localisation	Niveau sonore de référence L <sub>Aref</sub> [dB(A)]
Chaussée de Waterloo	69
Rue Léon Jouret	51

Niveaux de bruit relevés<sup>52</sup>

Ces résultats de mesures correspondent aux données Lden de la carte Multi-Exposition mentionnée ci-dessus.

<sup>52</sup> « Note acoustique d'avant-projet », n° de dossier B121110, 24/04/2023, VK architects+engineer, page 5

Le site est actuellement inutilisé et ne génère donc aucune nuisance sonore. Par le passé, le site était utilisé par la firme Delhaize ; le site générait alors un certain nombre de nuisances sonores même si la firme Delhaize veillait à les minimiser:

- Trafic généré par les clients et par les personnes utilisant le parking en dehors des heures d'ouverture du magasin.
- Livraisons/enlèvements par camions semi-remorque (+/-4 par jour).
- Incidences inhérentes à certaines installations techniques non-performantes (machines de froid en toiture...).

Lors des jours de fermeture de l'établissement, le trafic généré est évidemment réduit mais pas nul car, à une certaine période, le parking était loué par la société Be Park à une série de clients.

#### **3.4.4. Situation prévisible**

Il n'y a rien de particulier à signaler.

#### **3.4.5. Situation projetée**

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

Comme mentionné au chapitre « Mobilité générale », les flux générés par les logements projetés sont estimés à :

- Matin : 12 evp/h à la sortie/départ et 2 à 3 evp/h à l'entrée/arrivée à la pointe du matin soit un total de **15 evp/h**.
- Après-midi : 2 evp/h à la sortie/départ et 8 evp/h à l'entrée/arrivée soit un total maximal de **10 evp/h**<sup>53</sup>.
- 90 mouvements par jour de semaine.

Il faut y ajouter les mouvements des visiteurs des logements, les 5 à 9 mouvements liés aux employés des commerces, les 3 mouvements liés aux livraisons et à ceux des clients (+/-15) mais ils sont diffus dans le quartier.

Ces données sont à considérer comme des maxima étant donné les hypothèses défavorables faites pour les logements et étant donné l'évolution attendue des habitudes de transport.

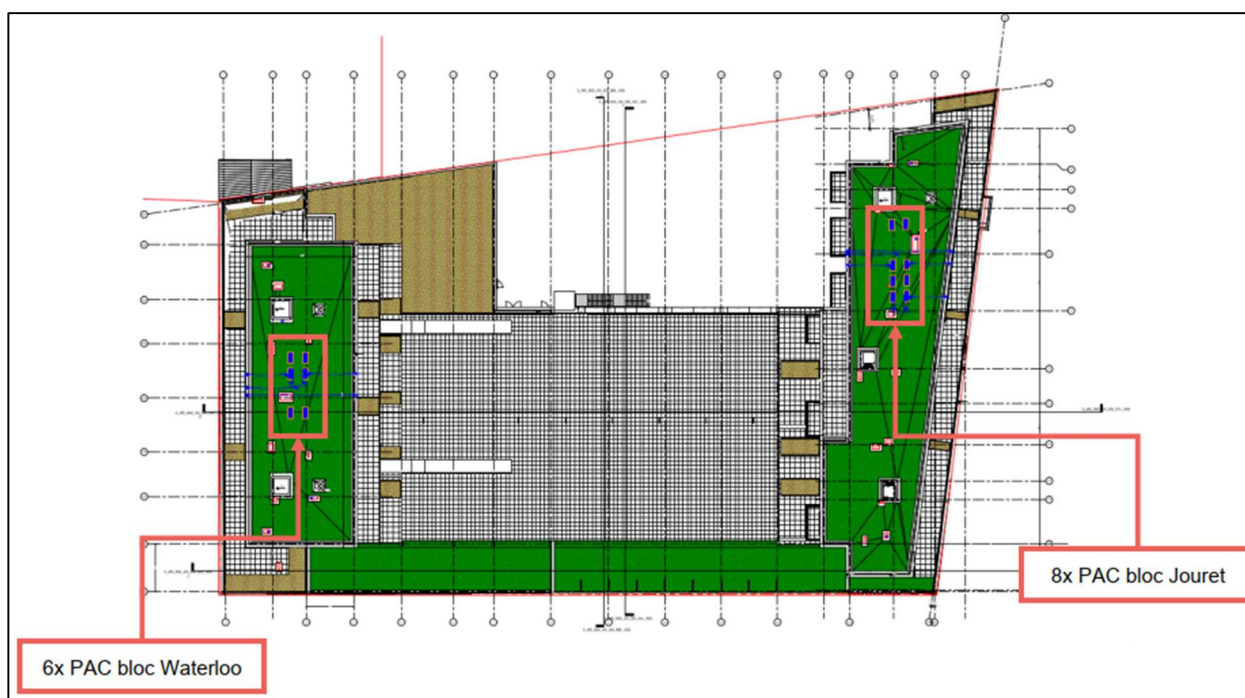
Ces flux sont bien moindres que ceux qui étaient générés par le site lorsque le Delhaize exploitait le site : 27 voitures par heure passaient par l'accès « Jouret » à la pointe du matin. A la pointe de l'après-midi il s'agissait de 155 voitures par heure. La pollution sonore sera considérablement moindre. A l'échelle du quartier, les flux projetés seront de l'ordre de 500 evp/h sur la chaussée de Waterloo (cfr annexe 7.2.) ; de l'ordre de 150 evp/h sur les rue Chalon et Colijns). En outre ces flux se répartissent et se divisent parmi les rues parcourues. Le parc de voitures électrique va augmenter inexorablement. La pollution sonore sera donc négligeable et bien moindre qu'au temps du Delhaize.

##### Nuisances dues aux installations techniques du projet

En ce qui concerne les logements projetés, le projet comprendra des 6+8=14 PAC « air-eau »<sup>54</sup> en toiture. Pour rappel, depuis le début de l'année, les chaudières ne sont plus autorisées dans les bâtiments neufs de logements.

<sup>53</sup> Comme les données sont arrondies à l'unité, certaines additions sont à l'unité près.

<sup>54</sup> Les pompes à chaleur « air-eau » peuvent générer du bruit qui peut être amplifié par l'indispensable circulation de l'air propre à ce type de PAC. Les pompes à chaleur « eau-eau » sont généralement moins bruyantes que les PAC « air-eau » car il n'y a pas de circulation d'air.



Localisation des PAC « air-eau » <sup>55</sup>

Plusieurs mesures sont prises pour minimiser l'impact sonores de ces PAC « air-eau » :

- 80% de l'énergie sera fournie par la géothermie qui ne produit aucune nuisance sonore (installations situées au sous-sol, PAC « eau-eau »).
- Des PAC « eau-eau » individuelles sont prévues dans chaque appartement. Elles ne génèrent aucune nuisance sonore à l'extérieur des bâtiments. Elles sont conçues pour être placées dans les logements.
- Ainsi, le rôle des PAC « air-eau » prévues en toiture est minimisé ce qui permet de réduire leur puissance et leur utilisation : elles viennent en support de la géothermie lorsque cela est nécessaire uniquement.
- Les PAC en toiture sont non réversibles : elles ne servent qu'à chauffer les locaux.
- Les PAC sont placées au centre des toitures, à au moins 12,5 mètres de la limite mitoyenne la plus proche. La note acoustique dont question ci-dessus tient compte d'écrans acoustiques.

Une étude acoustique<sup>56</sup> est jointe au dossier de demande de permis d'urbanisme ; elle indique que toutes les normes seront respectées en fonction des mesures recommandées dans ladite étude.

En ce qui concerne les commerces, il incombera aux futurs exploitants de mettre en œuvre les productions de chaleur/froid, de ventilation et d'ECS. Des gaines sont prévues pour placer ces installations dans les règles (les gaines montent en toiture des ailes de logements). Le cas échéant, une déclaration de classe 3 ou un permis d'environnement sera nécessaire.

Les autres PAC sont de type « eau-eau » et installées à l'intérieur du bâtiment. Elles ne génèrent aucune nuisance acoustique à l'extérieur.

La ventilation des logements est individuelle avec prise et rejets en toitures des ailes de logements. Il s'agit de petites installations très peu bruyantes.

<sup>55</sup> Source : « Note acoustique d'avant-projet », n° de dossier B121110, 24/04/2023, VK architects+engineer, page 21

<sup>56</sup> « Note acoustique d'avant-projet », n° de dossier B121110, 24/04/2023, VK architects+engineer.

#### Ventilation du parking

Le parking sera ventilé à raison de 6.400 m<sup>3</sup>/h, soit 200 m<sup>3</sup>/h par véhicule. La prise d'air frais se trouve à l'accès et par la paroi donnant sur le jardin. Le rejet se fait en toiture de l'aile « Waterloo ». L'extracteur sera posé à l'intérieur du bâtiment de manière à ne générer aucune nuisance à l'extérieur.

Le parking dispose d'une paroi à claire-voie côté jardin. Le revêtement du parking sera rugueux<sup>57</sup> pour éviter les crissements de pneus lors de manœuvres.

#### Jardin

Le jardin est réservé à l'usage des futurs habitants. Du personnel relatif aux commerces y passera aussi (employés cyclistes et livraisons du commerce n°3).

Tant le jardin que la toiture végétalisée sont des jardins paysagers qui ne sont pas destinés à un usage comme celui d'une maison unifamiliale ; aucun rassemblement ne sera prévu et des fêtes n'y seront pas organisées. L'objectif est de permettre un lieu de balade, de respiration et de circulation, ce qui n'est pas de nature à générer des nuisances sonores.

Il n'est pas question que les commerces s'y étendent où y exercent une quelconque activité.

### **3.5. LE SOL, LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX DE SURFACE**

#### **3.5.1. Aire géographique**

Le site.

#### **3.5.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles**

- Le volume de déblais à évacuer.
- L'infiltration d'eau de ruissellement dans le sol.
- Impact sur la migration de la nappe phréatique.

#### **3.5.3. Situation existante**

Le site ne comprend pas de caves.

#### Relief

Voir point 2.1.3.2.

#### Pollution du sol

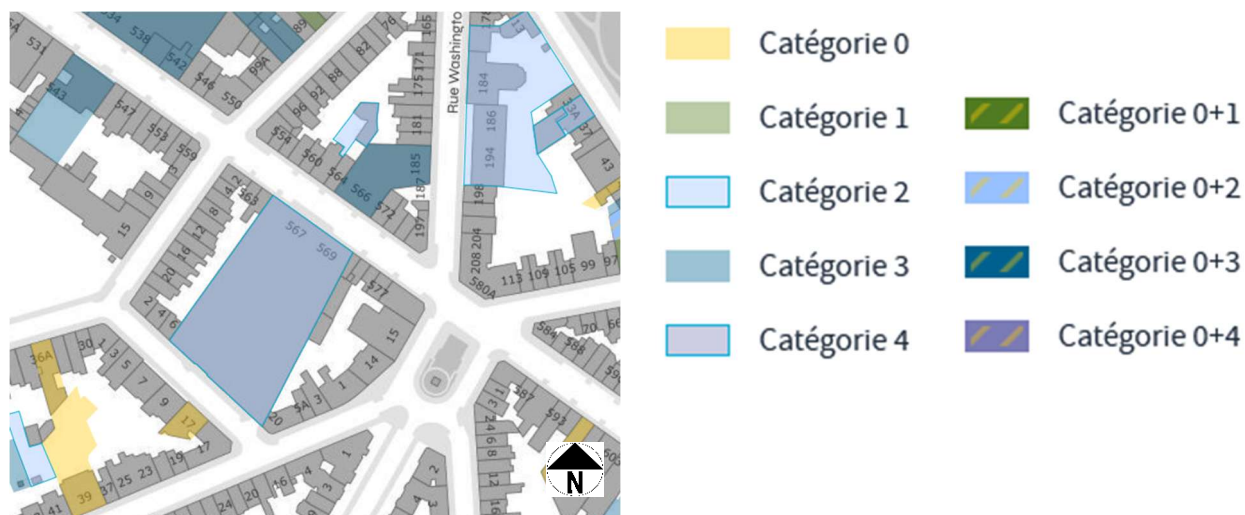
Le site est repris à l'inventaire des sols pollués en catégorie 2 : parcelle légèrement polluée sans risque.

Des reconnaissances de l'état du sol ont été réalisées en août 2015 et en février 2022.

Il n'y a pas de restriction d'usage.

---

<sup>57</sup> S'agissant d'une dalle existante, une adaptation sera réalisée au besoin.



Extrait de la carte de l'état du sol (source : <https://geodata.environnement.brussels>) et localisation du site en rouge.

D'après <https://geodata.environnement.brussels>, il n'y a pas de suspicion de pollution du PFAS sur le site ni dans l'îlot concerné par le site.

### Stabilité des constructions

Le bureau d'ingénieurs en stabilité Setesco sa est en charge du dossier.

### Nature du sol

L'examen de la carte géotechnique indique :

- 6 à 7 mètres de remblais (la présence de remblais est logique puisque les cartes anciennes montrent qu'il y avait un vallon jadis à cet endroit (voir point 1.2.)).
- 4 mètres de limons.
- 12 à 14 mètres de sables bruxelliens.
- eau non repérée mais profonde.

Les essais de sol réalisés à l'occasion de la construction du nouveau site du Delhaize Molière à 100 mètres du site donnent les indications suivantes :

- 12 essais ont été réalisés : l'eau n'a jamais été rencontrée.
- La première couche est composée de terrains remaniés avec, à deux sondages, une très faible portance.
- La seconde couche, à partir de -1,8 m à -5,5 m, est composée de limons moyennement consistants à consistants pouvant convenir pour des charges moyennes.
- Pour les charges importantes, il convient de placer des fondations dans les sables bruxelliens, c'est-à-dire à partir du niveau -12 mètres.

La reconnaissance de l'état du sol réalisée en 2015 mentionne que les forages ont révélé la présence de remblais. Le sol naturel (sables jaunes bruxelliens) a été rencontré entre 3,9 et 4,1 mètres de profondeur.

### Niveau de la nappe phréatique

Le modèle Brussels Phreatric System<sup>58</sup> indique que la nappe serait environ à 20 mètres de profondeur. La reconnaissance de l'état du sol réalisée en 2015 mentionne en page 18/25 que l'eau souterraine est attendue à plus de 15 mètres de profondeur

### Taux d'imperméabilisation

Le site est imperméabilisé à 100%.

<sup>58</sup> Cfr [geodata.bruxelles-environnement.brussels](https://geodata.bruxelles-environnement.brussels)

### Patrimoine archéologique



Extrait de la « carte des sites et découvertes archéologiques » - Volume 15 - Ixelles

La « carte des sites et découvertes archéologiques » de l'atlas archéologique de la Région de Bruxelles-Capitale (Volume 15 – Ixelles - pp 36-37 - 2005) n'indique rien concernant le site. Les données reprises dans Brugis non plus. Le site archéologique le plus proche est situé au sud-est à environ 125 mètres au (Hof ter Winnen – ancienne ferme).

Le site n'est pas repris dans une zone d'extension de site archéologique.

### **3.5.4. Situation prévisible**

Il n'y a rien de particulier à signaler.

### **3.5.5. Situation projetée**

#### Stabilité des constructions

Le bureau d'ingénieurs en stabilité Setesco sa est en charge du dossier. Rien n'indique qu'il y aurait des difficultés pour ériger le projet ou qu'on devrait recourir à des techniques particulières. La réalisation de la toitures végétalisée du parking nécessitera un renforcement de la structure existante.

#### Taux d'imperméabilisation

Le projet prévoit 900 m<sup>2</sup> de jardin en pleine terre (surface perméable) ce qui représente 19% de la superficie du site ce qui est une nette amélioration.

#### Pollution du sol

Le projet ne comprend aucune installation à risque. En ce qui concerne les commerces, il incombera à leur futur exploitant de déclarer les éventuelles installations à risques qu'ils comptent mettre en œuvre.

La dalle du parking sera étanche. Aucune épave ne pourra stationner dans le parking; aucun travail ne pourra être réalisé sur les véhicules hormis les éventuels dépannages en cas de panne inopinée.

#### Migration de la nappe

Comme la nappe phréatique est attendue à 20 mètres de profondeur, le sous-sol du projet (3 mètres de profondeur) ne devrait pas porter atteinte à sa migration.

#### Patrimoine archéologique

En cas de découverte archéologique fortuite, l'administration ad hoc sera contactée.

#### Déblais

La quantité de déblai sera peu importante puisque le projet exploite une volume existant pour le parking. Les sous-sols ne comprennent que des caves et des locaux techniques.

La quantité de déblais est estimée à 2.500 m<sup>3</sup> sans tenir compte d'un coefficient de foisonnement (1,5). Ces déblais devront être évacués.

### 3.6. LES EAUX USEES, PLUVIALES ET DE DISTRIBUTION

#### 3.6.1. Aire géographique

Le site et le réseau en aval.  
Les alentours directs du site.

#### 3.6.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Volume d'eaux usées et pluviales déversées dans les égouts.
- Consommation d'eau, utilisation des eaux pluviales
- Qualité des eaux rejetées.
- Risque d'inondations.

#### 3.6.3. Situation existante

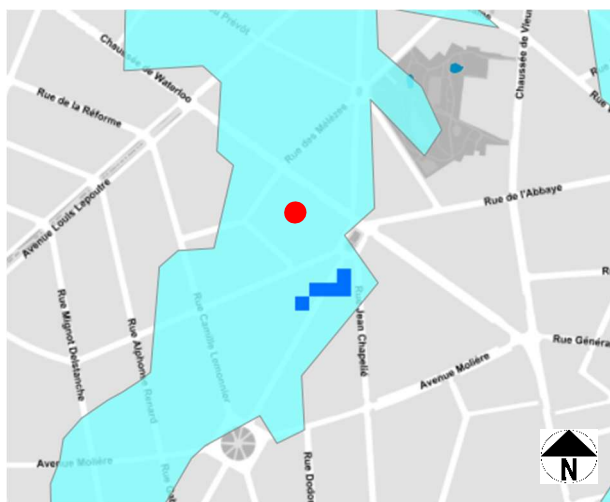
##### Imperméabilité du site

Le taux d'imperméabilisation du site est de 100%.

##### Égouttage

La chaussée de Waterloo et la rue Léon Jouret disposent d'un égout unitaire.

##### Inondations

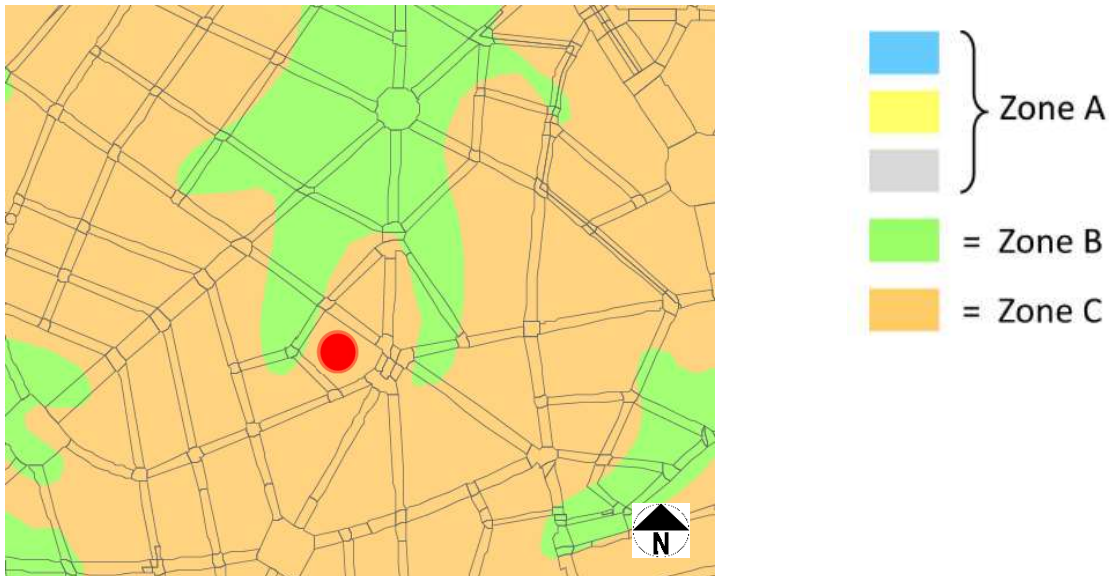


D'après la carte « Aléa et risque d'inondations » de Bruxelles-Environnement, le site se trouve dans une zone d'aléa d'inondation faible.

*Extrait de la carte « Aléa et risque d'inondations – Source Bruxelles-Environnement – mise à jour le 21/03/2023) » et localisation du site en rouge*

### Infiltration des eaux dans le sol

La « Carte des zones potentielles d'infiltration d'eau pluviale »<sup>59</sup> indique que le site est en zone C : infiltration par ouvrages superficiels et profonds conseillées (noues/fossés, bassins, tranchées, puits).



*Extrait de la carte « Zone potentielles d'infiltration d'eau pluviale » et localisation du site*

### **3.6.4. Situation prévisible**

Les deux projets voisins sur site (Washington et « Carrefour ») sont en aval du site. Pour le reste, il n'y a rien de particulier à signaler

### **3.6.5. Projet**

Le réseau d'évacuation des eaux sur site sera séparatif :

- le réseau d'eaux usées est connecté à l'égout public en 2 points (chaussée de Waterloo rue Léon Jouret).
- le réseau des eaux pluviales est dirigé vers des noues d'infiltration sans rejet à l'égout public.

### Eaux usées - Épuration

Concernant les logements, aucune épuration des eaux usées n'est prévue. Elles seront rejetées à l'égout public.

En ce qui concerne les commerces dont la nature n'est pas encore connue, il incombera aux futurs exploitants de prévoir une épuration des eaux si cela s'avère nécessaire.

Il sera fait appel à une société spécialisée pour le nettoyage du parking lorsque cela s'avèrera nécessaire (responsabilité du futur syndic).

Il n'y aura aucun problème de surcharge des égouts étant donné que le projet supprime tout rejet des eaux pluviales à l'égout et que le volume de ces eaux dépasse de loin celui des eaux usées.

<sup>59</sup> Auteurs : Earth System, VUB. Edition : Bruxelles-Environnement, mars 2014.

Imperméabilisation du sol

Le projet prévoit un jardin de 900 m<sup>2</sup> de superficie perméable. C'est une grande amélioration en soi.

Gestion des eaux pluviales

Le projet évite tout rejet des eaux pluviales à l'égout public en infiltrant les eaux dans le sol grâce à des noues prévues dans le jardin. Le dimensionnement des noues et les temps d'infiltration induits dépendent de la nature du sol. On notera que la « Carte des zones potentielles d'infiltration d'eau pluviale »<sup>60</sup> indique que le site est dans une zone où l'infiltration par ouvrages superficiels et profonds est conseillée ; le site est donc, a priori, propice à l'infiltration. Toutefois, pour un dimensionnement précis, il faudra réaliser des tests d'infiltration. Ceux-ci n'ont pas encore été réalisés en raison de la présence du bâtiment existant qui couvre l'entièreté de la parcelle. En conséquence et conformément à la feuille de calcul de Bruxelles-Environnement, le projet prévoit 248 m<sup>3</sup> de dispositif de rétention capable de retenir une pluie centennale :

- 158 m<sup>3</sup> dans les noues (profondeur maximale de 50 cm).
- 59 m<sup>3</sup> dans des couches stockantes de 6 cm en toiture des deux ailes.
- 67 m<sup>3</sup> dans une couche stockante de 4 cm en toiture du parking.

Les eaux des couches stockantes sont ainsi temporisées puis envoyées vers les noues.

Les noues seront implantées dans les règles de l'art et, notamment de manière à ce que l'eau d'infiltration ne gêne pas les propriétés voisines (plan de 45° à respecter pour l'infiltration de l'eau dans le sol, notamment).

On notera que, les 1.800 m<sup>2</sup> de toitures végétalisées (intensives) ont un effet retardateur complémentaire.

La situation sera donc considérablement améliorée car le site est actuellement entièrement imperméabilisé, car il ne comprend aucun dispositif de gestion des eaux et car les revêtements ont un fort coefficient de ruissellement.

Consommation d'eau

Le projet prévoit également deux citernes de récupération des eaux de pluies : 31 m<sup>3</sup> dans l'aile Waterloo et 28 m<sup>3</sup> dans l'aile Jouret. Les eaux seront réutilisées pour tous les WC du projet..

Le dimensionnement ainsi prévu est conforme au calculateur « Gestion à la parcelle des eaux pluviales » et le facilitateur eau a été consulté.

Risque d'inondations

Le risque est faible ; aucune disposition particulière n'est prise.

Incidences sur la mise en œuvre du Plan régional de gestion de l'eau (A.G. 27/01/2017)<sup>61</sup>

Le Plan régional de gestion de l'eau comprend un programme de mesures basé sur 8 axes :

<sup>60</sup> Auteurs : Earth System, VUB. Edition : Bruxelles-Environnement, mars 2014.

<sup>61</sup> Cfr art 57 de l'ordonnance du 20/10/2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau.

AXE 1 : ASSURER LA GESTION QUALITATIVE DES EAUX DE SURFACE, EAUX SOUTERRAINES ET ZONES PROTÉGÉES  
 AXE 2 : GÉRER QUANTITATIVEMENT LES EAUX DE SURFACE ET LES EAUX SOUTERRAINES  
 AXE 3 : APPLIQUER LE PRINCIPE DE RÉCUPÉRATION DES COÛTS DES SERVICES LIÉS À L'UTILISATION DE L'EAU  
 AXE 4 : PROMOUVOIR UNE UTILISATION DURABLE DE L'EAU  
 AXE 5 : PRÉVENIR ET GÉRER LES RISQUES D'INONDATION  
 AXE 6 : RÉINTÉGRER L'EAU DANS LE CADRE DE VIE  
 AXE 7 : ENCADRER LA PRODUCTION D'ÉNERGIE RENOUVELABLE À PARTIR DE L'EAU ET DU SOUS-SOL  
 AXE 8 : CONTRIBUER À LA MISE EN ŒUVRE D'UNE POLITIQUE DE L'EAU COORDONNÉE ET PARTICIPER AUX ÉCHANGES DE CONNAISSANCES

Le projet contribue à la réalisation des axes 3, 4, 5 et 6 et s'inscrit donc parfaitement dans la stratégie régionale

### **3.7. LES DECHETS**

#### **3.7.1. Aire géographique**

Le site et ses abords proches.

#### **3.7.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles**

- La quantité de déchets produite par les logements et les commerces.

#### **3.7.3. Situation existante**

Le site est actuellement inutilisé.

#### **3.7.4. Situation prévisible**

Il n'y a rien de particulier à signaler.

#### **3.7.5. Situation projetée**

##### **Logements**

Sur la base d'une occupation moyenne par logement<sup>62</sup>, le bâtiment accueillerait 129 personnes. A raison d'une production +/-50 litres / semaine / personne (35% tout venant et 65% recyclable), cela nécessite de pouvoir stocker au minimum 3.288 litres de déchets en fonction de deux collectes hebdomadaires<sup>63</sup>. Le bâtiment comprendra :

- trois locaux « déchets » du côté de la rue Jouret (24,88 m<sup>2</sup>)
- un local « déchets » du côté de la chaussée de Waterloo (15,6 m<sup>2</sup>)

<sup>62</sup> 1 personne par studio ; 1,5 personne appartement 1 chambre ; 2,5 personnes par appartement 2 chambres ; 3,5 personnes par appartement 3 chambres.

<sup>63</sup> 2 collectes de tout-venant et 1 collecte de recyclables (vert, orange, jaune et bleu).

Chaque local peut accueillir au moins 5 containers de 240 litres soit 6.000 litres en tout. Cela convient donc.

Les locaux sont prévus au rez-de-chaussée ce qui permet une manutention aisée. Le fait d'avoir 5 locaux déchets permet de répartir les containers en différents endroits sur le trottoir et d'éviter une trop grande concentration à un endroit. Les trottoirs sont suffisamment larges le long du site pour permettre le passage des piétons et PMR lorsque les containers seront sortis.



*Chaussée de Waterloo : trottoir au droit du site*



*Rue L. Jouret : trottoir au droit du site*

### Commerces

Les commerces devront organiser la gestion de leurs propres déchets (local propre à aménager dans les locaux, éventuel prestataire de service privé à contacter). Les containers à déchets seront sortis du côté de la chaussée de Waterloo.

## **3.8. LA FAUNE ET LA FLORE**

### **3.8.1. Aire géographique**

Le site.

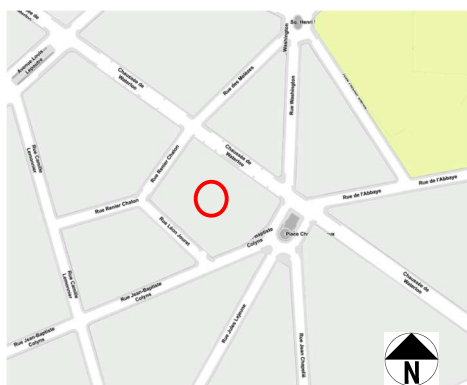
### **3.8.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles**

Végétalisation du site et impact sur la faune.

### **3.8.3. Situation existante**

#### Cadre général

Le site n'est pas repris dans une réserve naturelle, forestière ou un parc naturel. Il n'est pas non plus repris en site Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche repris dans cette liste est situé à plusieurs kilomètres.



Extrait de la carte d'évaluation biologique (source : <https://geodata.environnement.brussels>) – et localisation du site en rouge

### Score

- A = très haute valeur biologique
- B = haute valeur biologique
- C = valeur biologique importante
- D = valeur biologique significative
- E = valeur biologique limitée

La carte d'évaluation biologique mentionne l'îlot concerné par le projet comme ayant valeur biologique limitée. Dans les îlots alentours, seul celui du parc Tenbosch est repris comme ayant une meilleure valeur biologique

Dans l'îlot concerné par le projet, la carte de la végétalisation indique les jardins situés à l'ouest du site et quelques jardins situés à l'est du site. Aucune toiture verdurisée n'est mentionnée.

### Végétation haute et basse

- basse
- haute



Carte de la végétation (2021)<sup>64</sup> et localisation du site

### Légende

#### Réseau écologique

- Zones centrales
- Zones de développement
- Zones de liaison

#### Promenade verte

- Promenade verte

#### Continuités vertes (PRDD)

- Continuité verte (PRDD)



Carte du réseau écologique bruxellois<sup>65</sup> et localisation du site

La carte du réseau écologique bruxellois ne mentionne rien concernant l'îlot dans lequel le site ne se trouve ni sur les tronçons de voirie qui le bordent. Les parcs Tenbosch et la plaine de jeu Renier Chalon apparaissent comme des zones de liaison et de développement.

<sup>64</sup> Source : <https://geodata.environnement.brussels/client/view/> Mise à jour 28/03/2023

<sup>65</sup> Source : <https://geodata.environnement.brussels/client/view/>

La carte n°3 du PRDD (A.G. du 18/07/2018) ne mentionne rien de particulier concernant le site. Une continuité verte est indiquée en tireté vert mais elle est séparée du site par un îlot.

L'inventaire du patrimoine naturel ne mentionne aucun arbre remarquable sur le site ou sur les parcelles voisines du site. Aucune procédure de classement ou d'inscription sur la liste de sauvegarde n'est en cours concernant le site ou les parcelles voisines.



Extrait de la carte « Maillage vert et bleu du PRDD (A.G. 12/07/2018) – et localisation du site en rouge

La carte des zones de carence en espaces verts publics<sup>66</sup> n'indique pas le site dans une zone de carence.

#### Les voiries proches – perception de la végétalisation.

La place Charles Graux comprend deux beaux arbres. La chaussée de Waterloo comprend des arbres d'alignement de 10 à 14 mètres haut pour les sujets adultes (platanus acerifolia). Sur la rue Léon Jouret, les arbres de la plaine de jeux Renier Chalon sont bien visibles. La végétation est donc assez perceptible depuis l'espace public. Les grands arbres de l'avenue Louis Lepoutre, la zone de recul de la rue Jules Lejeune y contribuent aussi.

#### Coefficient de Biotope par Surface<sup>67</sup>

Le Coefficient du Biotope par Surface (CBS+)<sup>68</sup> existant est nul car il n'y a aucune végétalisation et les constructions occupent 100% de la parcelle.

### **3.8.4. Situation prévisible**

Il n'y a rien de particulier à signaler.

### **3.8.5. La situation projetée**

Le projet prévoit les éléments de verdurisation suivants :

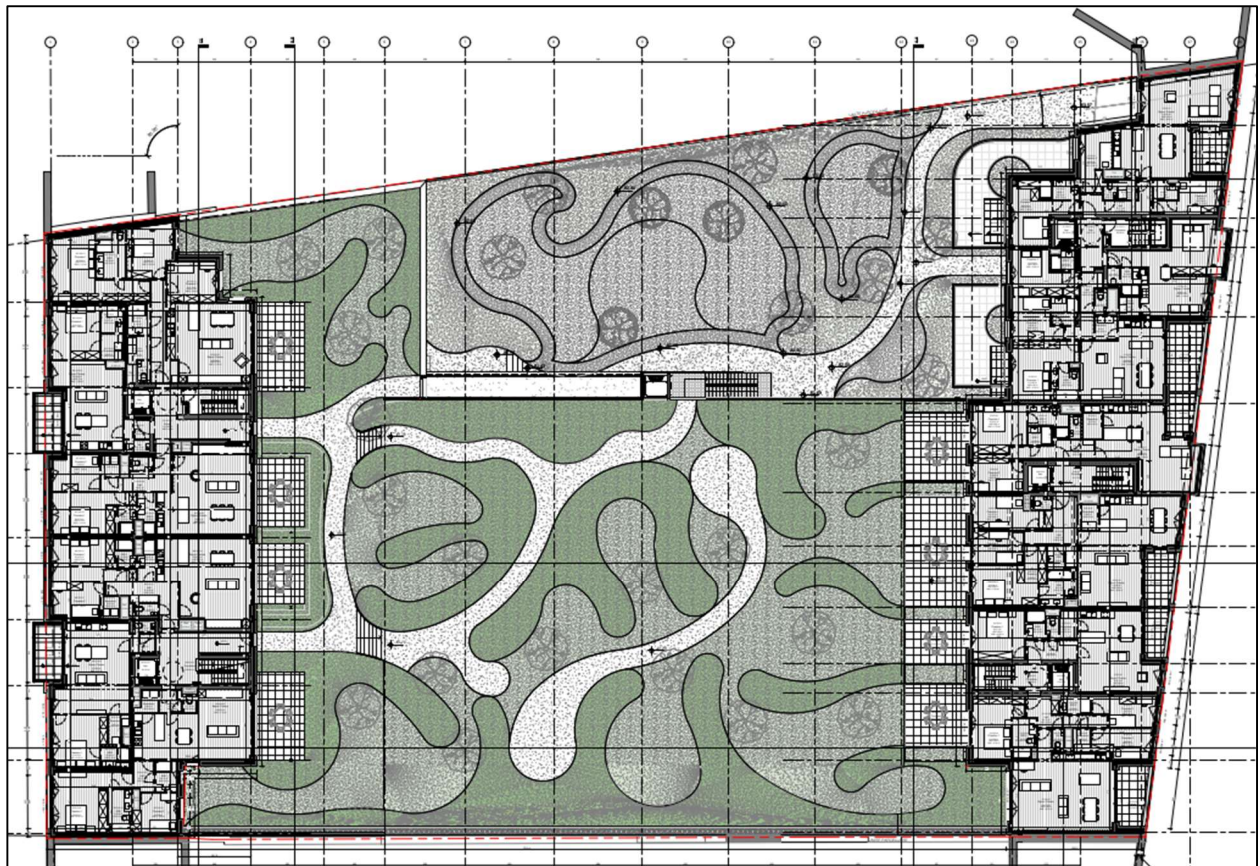
- Un jardin de 900 m<sup>2</sup> en pleine terre (hormis quelques cheminements perméables) aménagé par le bureau Wirtz. Les essences prévues sont très variées, détaillées dans une annexe à la note explicative. Sont également prévues des arbustes, des graminées couvrant ainsi toutes les strates. Des espèces mellifères et fructifères sont prévues.
- La toiture du parking, également aménagée par le bureau Wirtz, sera végétalisée avec des hauteurs de substrat variant entre 30 cm et 60 cm. Cela nécessitera un renforcement de la structure existante. Il s'agit de 1.800 m<sup>2</sup> de superficie de jardins.
- Les toitures des ailes seront végétalisées de manière extensive (1.533 m<sup>2</sup>) mais ces toitures comprendront des panneaux solaires surplombant la végétalisation, des PAC et des cheminements. Une végétation extensive peut vivre sous des panneaux solaires et peut même produire des effets bénéfiques en limitant les fortes températures qui nuisent au bon rendement des panneaux.

<sup>66</sup> <https://geodata.environnement.brussels/client>; Dernière mise à jour le 21/04/2020.

<sup>67</sup> Source : <https://www.guidebatimentdurable.brussels/fr/1-evaluation-du-projet-via-le-cbs.html?IDC=7291>

<sup>68</sup> Cfr « Recommandation Pratique TER05 – Maximiser la Productivité Écologique », IBGE, octobre 2008.

Les essences prévues sont très variées, détaillées dans une annexe à la note explicative. Sont également prévues des arbustes, des graminées couvrant ainsi toutes les strates. Des espèces mellifères et fructifères sont prévues.



*Plan du niveau +1 et illustration des jardins*

En outre, les toitures des ailes « Waterloo » et « Jouret » seront végétalisées de manière extensive. L'aménagement de la toiture du parking est réalisé avec des massifs arbustifs le long du mitoyen de telle sorte que personne ne puisse s'en approcher et atteindre à l'intimité des jardins voisins.

#### Coefficient de Biotope par Surface<sup>69</sup>

Par ces mesures, le CBS passera de 0 à 0,44; il s'agit donc d'une nette amélioration.

<sup>69</sup> Source : <https://www.guidebatimentdurable.brussels/fr/1-evaluation-du-projet-via-le-cbs.html?IDC=7291>

Données générales

Surface totale de la parcelle (m²)	4471,00
Surface minéralisée	383100%
Emprise au sol des surfaces minéralisées	86%

Résultats

CBS du projet : 0,4385149

Données spécifiques au projet

Habitats	Type de surface	Facteur de pondération	Superficie (m²)	Superficie pondérée (m²)
Zones en eau	Plan d'eau minéralisé	0,2		0
	Plan d'eau naturel	0,8		0
Zones artificialisées imperméables	Surfaces artificielles	0	251,00	0
Aires (semi-)perméables	Pavages/Dallages à joints ouverts/Graviers	0,1	247,00	24,7
	Systèmes alvéolaires engazonnés	0,2		0
Constructions végétalisées	Végétation sur dalle (ép. substrat 5 - 10 cm)	0,3	1533,00	459,9
	Végétation sur dalle (ép. substrat 10 - 20 cm)	0,4	0,00	0
	Végétation sur dalle (ép. substrat > 20 cm)	0,5	1800,00	900
Espaces verts en pleine terre	Pelouse	0,6		0
	Massif de fleurs / Prairie fleurie / Potager pleine terre	0,8		0
	Zone arbustive et arborée/Haie	0,9	640,00	576
Total			4471	1960,6

CBS+ du projet

Le jardin projeté et la toiture du parking végétalisée ne sont pas des jardins où l'on exercera des activités de détente mais plutôt des espaces verts paysagers. Il est possible d'y circuler mais il n'est pas question de jeux, de fêtes ou de rassemblements festifs. En conséquence, la végétation ne sera pas abîmée et cela permet de prévoir des massifs plus importants. On notera qu'aucun chemin ne longe la limite mitoyenne ce qui permet de préserver l'intimité des jardins voisins.

La variété et le type d'essences choisies seront locales et contribueront à élever la qualité biologique de l'îlot concerné par le projet. De par sa localisation, le projet ne peut constituer un chaînon du réseau écologique même s'il contribuera à élever la qualité biologique de l'îlot par l'amélioration de la végétalisation, par la variété et par le type d'essences locales choisies.

### Faune

La végétalisation prévue et notamment les espèces, sont favorables pour la faune. Des abris/nichoirs pour oiseaux et chiroptères seront placés en toiture suivant les recommandations de Bruxelles-Environnement.

Les locaux déchets des logements sont prévus dans des locaux ad hoc prévus au rez-de-chaussée. Ils seront fermés et seront ventilés mécaniquement avec un rejet en toiture afin d'éviter toute venue de faune indésirable.

En ce qui concerne les commerces, leur nature n'est pas encore définie. Les locaux sont prévus CASCO à ce stade mais ils sont munis des gaines nécessaires à la ventilation qui pourront servir pour les éventuels futurs locaux « déchets » de ces commerces.

### Entretien

On accède facilement aux jardins par le passage situé rue Léon Jouret.

En conclusion, le projet améliore fortement la situation en augmentant la végétalisation, en créant un espace en pleine terre, en dégagant l'intérieur d'îlot.

### **3.9. L'ETRE HUMAIN**

#### **3.9.1. Aire géographique**

- Sécurité objective et subjective : le parking, les voiries longeant le site au droit du site; les propriétés voisines.
- Santé : le parking en sous-sol, le site

#### **3.9.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles**

- La sécurité objective et subjective des usagers des voies publiques longeant le site.
- La sécurité objective et subjective des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite utilisant le parking et des personnes appelées à y passer.
- Les nuisances dues aux rejets d'air viciés du parking, des bâtiments et des véhicules amenés à être présents sur le site. Les nuisances sonores sur la santé.

#### **3.9.3. Situation existante**

Le site est une propriété privée inutilisée. Elle ne produit aucun contrôle social actuellement.

#### **3.9.4. Situation prévisible**

Il n'y a rien de particulier à signaler.

#### **3.9.5. Situation projetée**

Le site procurera un contrôle social tous les jours, y compris la nuit.

##### La sécurité objective des usagers des rues longeant le site.

Au droit de l'accès de parking, la visibilité entre usagers est bonne, grâce à la largeur du trottoir de la rue Jouret. Par ailleurs, nous avons vu que le flux de véhicules passant par l'accès du parking restera très réduit (au maximum 15 voitures par heure à la pointe du matin).

L'aire de livraison prévue rue L. Jouret ne peut accueillir que des camionnettes (pas de camions). Auparavant, le site était souvent livré par des camions semi-remorques qui doivent faire des manœuvres plus compliquées et plus longues. La situation sera donc améliorée

##### La sécurité objective et subjective des piétons et personnes à mobilité réduite utilisant le parking et des personnes appelées à y passer.

Le parking a une forme claire : la vue embrasse la totalité du parking, ce qui est positif du point de vue de la sécurité subjective. Il bénéficie d'une lumière naturelle (façades à claire-voie donnant sur le jardin) ce qui est toujours rassurant ; il sera néanmoins muni d'un éclairage ad hoc commandé par des capteurs de présence avec minuterie.

Tous les locaux vélos sauf un bénéficient de lumière naturelle.

Les interactions entre livreurs, cyclistes et automobiles sont traitées dans le chapitre « Mobilité générale ».

Les nuisances dues aux rejets d'air viciés du parking, des bâtiments et des véhicules amenés à être présents sur le site. Les nuisances sonores sur la santé.  
Ces aspects sont traités dans les chapitres « Environnement sonore » et « Air ».

#### SIAMU

Le bureau SECO est conseiller spécial en la matière.

L'avis du SIAMU sera sollicité par l'administration au cours de la procédure d'instruction.

#### Cabine haute tension

Le projet comprend une cabine haute tension (plusieurs transformateurs totalisant 2.250 kVA) qui n'est pas située à proximité d'un appartement mais sous un commerce. Il n'y a donc aucune de nuisance électromagnétique vis-à-vis des logements.

### **3.10. L'INTERACTION ENTRE CES FACTEURS**

Il y a une interaction :

Les interactions air/être humain et circulation/être humain sont déjà traitées dans les chapitres respectifs. Nous n'avons pas relevé d'autres interactions.

## **4. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU CHANTIER**

Le chantier n'est pas organisé à ce jour. Il nécessitera une grue. Les entrepreneurs désignés feront une déclaration (classe 3) à la Commune ; le Collège pourra, à cette occasion, imposer éventuellement des conditions complémentaires relatives au chantier.

La durée estimée du chantier est de 28 mois, ce qui est un peu pour un projet de ce type. Une durée normale serait de 36 mois mais le fait de maintenir le parking hors sol et de limiter ainsi les besoins en excavations et en construction de nouveau sous-sol permet de raccourcir de plusieurs mois la durée du chantier.

### **4.1. L'URBANISME ET LE PAYSAGE**

On accédera au chantier par les deux artères qui longent le site en modulant le type d'accès.

### **4.2. LE PATRIMOINE**

Les fermes de la charpente métallique de la halle existante seront démontées ; une partie sera récupérée dans le cadre de sculptures qui seront intégrées dans le jardin.

La carte des sites et découvertes archéologiques et historiques<sup>70</sup> ne mentionne rien concernant le site. Une découverte fortuite peut toujours être réalisée. L'article 248 du COBAT précise les procédures à respecter, le cas échéant.

### **4.3. LES DOMAINES SOCIAL ET ECONOMIQUE**

Le chantier n'entravera l'accès à aucun commerce ou entreprise.

### **4.4. LA MOBILITE**

L'accès principal au chantier pourra se faire soit par la rue Jouret soit par la chaussée de Waterloo. L'entrepreneur devra proposer une solution et des itinéraires pour la déclaration de classe 3 relative au chantier en fonction de l'organisation qu'il proposera. L'autorité recevant la déclaration peut poser des conditions et, le cas échéant, imposer des restrictions d'accès sur l'une ou l'autre voirie.

L'évacuation des déblais représentera environ 190 camions. Le fait de réaliser le parking au rez-de-chaussée réduit considérablement la quantité de déblais à évacuer.

Une réservation de parking sera probable au droit du site mais comme le parking est une partie conservée, un certain nombre de véhicules pourront y stationner durant le chantier et limiter ainsi le stationnement de chantier sur l'espace public.

### **4.5. L'ENERGIE**

Un programme de récupération des matériaux de construction sera établi.

---

<sup>70</sup>Atlas archéologique de la Région de Bruxelles (Volume Forest)

#### **4.6. L'AIR / CLIMAT**

Des mesures ad hoc seront prises pour éviter la diffusion de poussières lors des démolitions.

#### **4.7. L'ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE**

Aucune déviation de trafic ne sera nécessaire.

Au sujet des phases du chantier :

- Démolitions qui sont susceptible de provoquer des nuisances sonores et vibratoires (1 mois).
- Forage et mise en place de la géothermie (1 mois).
- Le chantier de construction se déroulera en une phase: cette phase produira des incidences sonores variables selon les travaux en cours.
- Aménagement des abords : cette phase ne produit que peu d'incidences sonores (durée de 1 mois).

Les horaires légaux seront respectés (RRU, titre 3, article 4) :

- Du lundi au vendredi
- Exclu les jours fériés
- De 7 heures à 19 heures
- De 7 heures à 16 heures si concassage de débit ou utilisation de marteau-piqueurs.

#### **4.8. LE SOL, LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX DE SURFACES**

Après démolitions, les essais de sol géotechniques, d'infiltration et les essais de sol concernant la géothermie seront réalisés dès que possible. Les terres polluées devront être évacuées (voir le chapitre 3.8. à ce sujet).

Comme les sous-sols sont réduits en superficie et se trouvent à distance des propriétés voisines, il ne sera pas nécessaire de recourir à des pieux.

La quantité de déblai est estimée à 3.750 m<sup>3</sup> compte tenu d'un coefficient de foisonnement de 1,5. Ces déblais devront être évacués. Le sous-sol n'a pas été prévu en mitoyenneté afin de se prémunir de trouble de fondations. .

Le modèle Brussels Phreatic System<sup>71</sup> indique que la nappe serait à 20 mètres de profondeur. Aucun rabattement de la nappe ne sera nécessaire étant donné sa profondeur. Aucun élément perturbant n'a été identifié sur le terrain.

Au cours du chantier, toutes les précautions seront prises pour éviter toute pollution du sol. Une découverte archéologique fortuite est toujours possible ; la législation en vigueur sera appliquée. Des états des lieux contradictoires des constructions mitoyennes seront réalisés préalablement aux frais du demandeur.

#### **4.9. LES EAUX USEES, PLUVIALES ET DE DISTRIBUTION**

La législation en vigueur sera respectée.

#### **4.10. LA FAUNE ET LA FLORE**

Il n'y a rien de particulier à signaler.

---

<sup>71</sup> Cfr geodata.bruxelles environnement.brussels

#### **4.11. L'ETRE HUMAIN**

Le chantier ne sera pas accessible au public.

Le coordinateur sécurité est la firme PS2 qui a produit un plan de sécurité et de santé.

#### **4.12. LA GESTION DES DECHETS**

Un inventaire et un programme de récupération des matériaux de construction sera établi.

**5. ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION QUI ONT ETE EXAMINEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE ET UNE INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DE SON CHOIX, EU EGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT.**

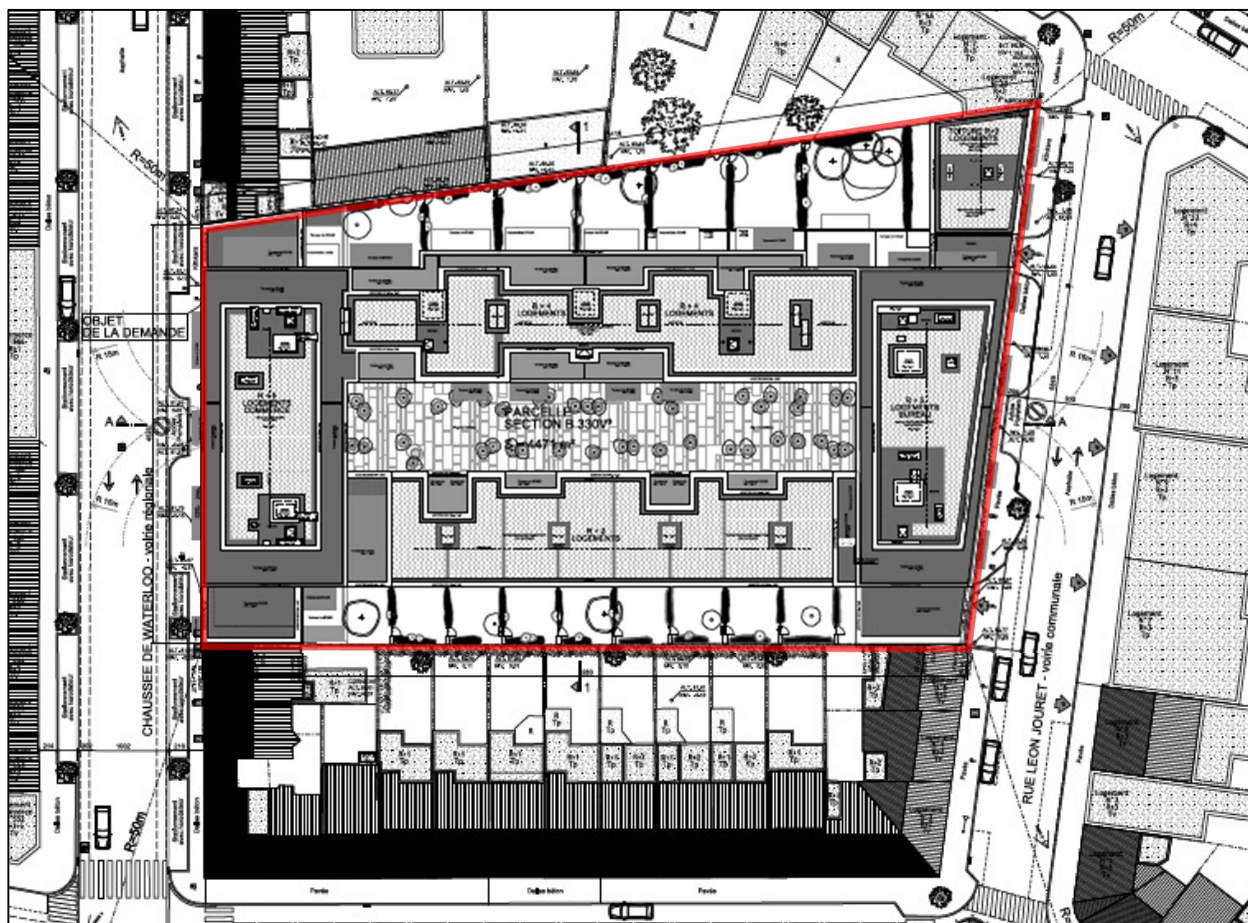
Le demandeur a déjà proposé deux projets sur le site (voir chapitre 2.2.1.). Le tableau suivant compare les données principales de ces deux projets ainsi que celles du présent projet (données des demandes de permis d'urbanisme)

( Données des demandes de permis)	Existant	615 575	1 908 335	Présent projet
Superficie du terrain	4.471 m <sup>2</sup>	4.471 m <sup>2</sup>	4.471 m <sup>2</sup>	4.471 m <sup>2</sup>
Superficie de plancher hors-sol	7.280 m <sup>2</sup>	12.670 m <sup>2</sup>	9.333 m <sup>2</sup>	8.935 m <sup>2</sup>
Rapport P/S	1,63	2,83	2,09	2,00
Volume total de la construction hors-sol	39.780 m <sup>3</sup>	49.500 m <sup>3</sup>	38.646 m <sup>3</sup>	37.392 m <sup>3</sup>
Emprise de la construction	4.471 m <sup>2</sup>	3.010 m <sup>2</sup>	3.581 m <sup>2</sup>	3.571 m <sup>2</sup>
Taux d'emprise	1,00	0,67	0,80	0,80
Superficie des constructions ainsi que des surfaces imperméables et égouttées	4.471 m <sup>2</sup>	3.717 m <sup>2</sup>	3.640 m <sup>2</sup>	3.571 m <sup>2</sup>
Taux d'imperméabilisation	1,00	0,83	0,81	0,80
Sol perméable (jardin)	0 m <sup>2</sup>	754 m <sup>2</sup>	830 m <sup>2</sup>	900 m <sup>2</sup>
Superficie toiture verte	0 m <sup>2</sup>	1.257 m <sup>2</sup>	962 m <sup>2</sup>	3.353 m <sup>2</sup>
Citerne d'eau de pluie	0 m <sup>2</sup>	65 m <sup>3</sup>	177 m <sup>3</sup>	59 m <sup>3</sup>
Dispositif de gestion des eaux pluviales	0 m <sup>2</sup>	82 m <sup>3</sup>	283 m <sup>3</sup>	248 m <sup>3</sup>
Superficie de planchers par destination :				
- Logements	-	11.752 m <sup>2</sup>	6.343 m <sup>2</sup>	7.130 m <sup>2</sup>
- Bureaux	-	211 m <sup>2</sup>	-	-
- Equipement d'intérêt collectif ou de service public	-	-	257 m <sup>2</sup>	-
- Commerce	7.280 m <sup>2</sup>	523 m <sup>2</sup>	-	1.507 m <sup>2</sup>
- Grand commerce spécialisé	-	-	2.518 m <sup>2</sup>	-
- Autre	-	183 m <sup>2</sup>	440 m <sup>2</sup>	1.076 m <sup>2</sup>
Logement :				
- studio	0	16	7	3
- 1 chambre	0	19	14	8
- 2 chambres	0	38	14	11
- 3 chambres	0	17	17	24
- 4 chambres ou plus	0	0	0	0
- maisons unifamiliales	0	8	0	0
Total	0	98	52	46
Densité de logement par ha	0	219 log/ha	116 log/ha	103 log/ha
Nombre d'emplacements de parking total	93	138	67	32
Nombre de niveaux en sous-sol	1	2	1	1
Estimation déblais	-	31.000 m <sup>3</sup>	15.600 m <sup>3</sup>	3.750 m <sup>3</sup>

## 5.1. PROJET DE 2016

Un premier dossier avait été introduit le 03/11/2016<sup>72</sup> par BesixRED pour le programme suivant :

- La démolition d'une grande surface alimentaire nommée « Delhaize Molière » de 1.569 m<sup>2</sup> d'espace de vente comprenant un parking couvert hors sol de 93 emplacements<sup>73</sup> ainsi que les installations techniques habituelles pour ce genre d'établissement.
- Suite à cette démolition, la construction d'un ensemble de 98 logements, 211 m<sup>2</sup> de bureaux et 523 m<sup>2</sup> de commerces, comprenant également deux niveaux de parking en sous-sol totalisant 138 emplacements de parage (autos et motos).



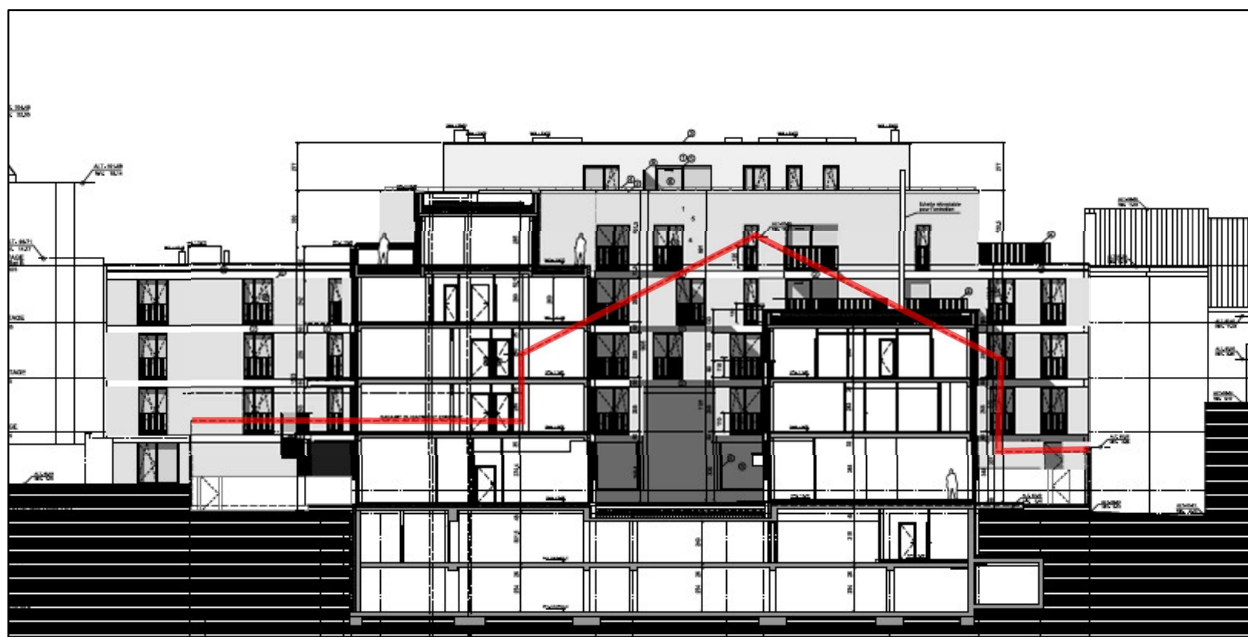
*Extrait du plan d'implantation du projet introduit en 2016*

Les différences les plus importantes avec le présent projet sont les suivantes :

- Le projet prévoyait des logements en intérieur d'îlot le long d'une venelle privée alors que le présent projet ne prévoit aucun logement en intérieur d'îlot.
- Les constructions prévues en intérieur d'îlot étaient bien plus hautes que le profil de la halle existante (R+2 et R+3+étage en retrait - voir coupe ci-après) alors que le présent projet ne conserve qu'un niveau du volume existant.

<sup>72</sup> Dossier n°615 575

<sup>73</sup> Selon PE actuellement valide



*Extrait de la coupe transversale 11 du dossier introduit en 2016 (plan 301 indice -)  
Profil de la halle existante surligné en rouge par nos soins*

- 4 petites unités de commerces étaient prévues le long de la chaussée de Waterloo (523 m<sup>2</sup> en tout) alors que le présent projet prévoit 3 unités totalisant 1.507 m<sup>2</sup>.
- Deux niveaux de sous-sols étaient prévus alors que le présent projet n'en prévoit qu'un seul avec une emprise très limitée.
- 168 emplacements de parcage étaient prévus alors que le projet actuel n'en prévoit que 32.
- 754 m<sup>2</sup> de pleine terre étaient prévus alors que le projet actuel en prévoit 900 m<sup>2</sup>.
- Deux accès carrossables sur la rue L. Jouret alors que le présent projet n'en prévoit qu'un seul sur cette rue.

L'avis de la commission de concertation était le suivant :

*AVIS FAVORABLE, sous condition :*

- *prévoir qu'un minimum de 50 % des zones de cours et jardins soit perméable;*
- *prévoir six emplacements vélo accessibles aux visiteurs des logements de chaque côté de la venelle;*
- *apporter des précisions quant aux éléments techniques placés en toiture ;*
- *prévoir des feux de signalisation sensibles aux vélos dans la rampe d'accès du parking situé au niveau -1;*
- *se conformer à l'avis du SIAMU réf. A. 1981.2208/16/BM/vh du 03/01/2016, notamment au point 18 relatif au permis d'environnement;*

*Chaussée de Waterloo (blocs A),*

- *ne pas dépasser la profondeur des immeubles voisins sur une largeur de minimum 3 m, à gauche et à droite ;*
- *à partir du troisième étage, côté droit, ne pas dépasser la profondeur du bâtiment mitoyen droit (soit 11,07 m) ;*
- *réduire les terrasses arrière implantées contre la limite mitoyenne droite aux premier et deuxième étages à maximum 2 m en profondeur et largeur et, côté gauche, réduire également la terrasse en fonction de la modification de volume demandée;*
- *respecter la saillie maximale prévue par le Règlement communal (0,90 m max.) pour les balcons en façade avant;*

*Rue Léon Jouret (blocs C et D),*

- pour le bloc C (à gauche), supprimer le cinquième étage et prévoir le quatrième étage en retrait de l'alignement;
- ne pas dépasser la profondeur des immeubles voisins sur une largeur de minimum 3 m, à gauche et à droite;
- ne pas prévoir de balcons au premier étage des immeubles à rue à moins de 3 m par rapport au niveau du trottoir et respecter la saillie maximale prévue par le Règlement communal (0,90 m max.);

Pour les immeubles à appartements en intérieur d'îlot (bloc B),

- supprimer un niveau entier, le dernier étage (troisième étage) devant être en retrait;
- face aux immeubles de la rue Jean-Baptiste Colyns et place Charles Graux, réduire les terrasses à une profondeur de maximum 2 m et réduire leur largeur à la baie principale du local desservi.

Les dérogations suivantes sont acceptées par la Commission pour les motifs et aux conditions évoqués ci-dessus : RRU, Titre I, art. 4 (profondeur), art. 5 (hauteur de façade), art. 6 (toiture-hauteur), RCU : art. 21, 82, 83, 100, 102, 112, et 153

Le développement de ce projet a été abandonné.

## 5.2. PROJET DE 2023

Un deuxième dossier avait été introduit le 18/07/2023<sup>74</sup> par BesixRED pour le programme suivant :

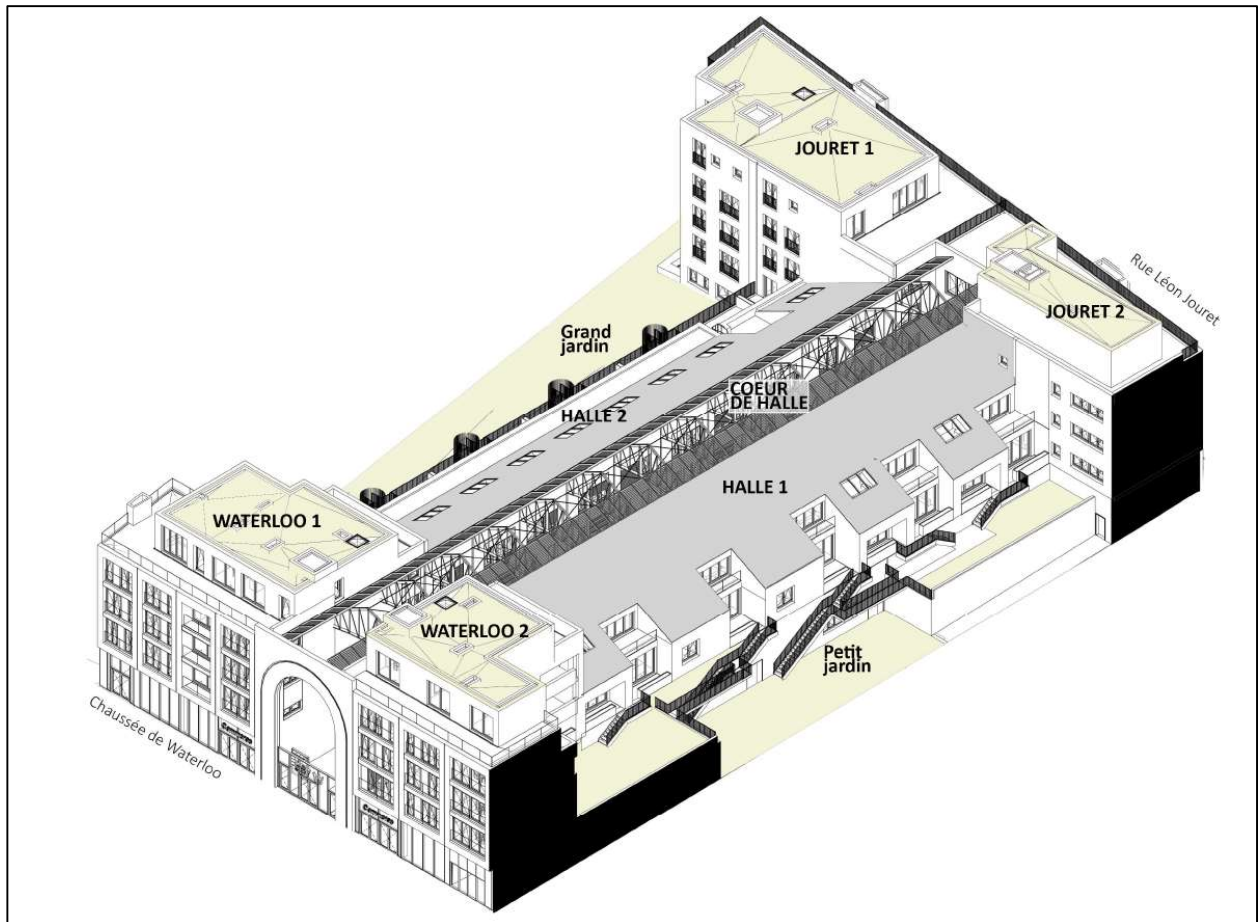
- La démolition des constructions existantes ; des éléments de structure seront toutefois récupérés pour être intégrés dans le projet.
- La construction d'ensemble mixte comprenant :
  - o 52 logements totalisant 6.258 m<sup>2</sup> de superficie de planchers<sup>75</sup>.
  - o Deux locaux commerciaux totalisant 2.518 m<sup>2</sup> de superficie de plancher.
  - o Deux locaux totalisant 257 m<sup>2</sup> de superficie de plancher destinés à des équipements d'intérêt collectif ou de service public.
  - o 67 emplacements de parcage dans un niveau de sous-sol.
- L'aménagement des abords.



Coupe de principe du projet (vue vers la rue Jouret)

<sup>74</sup> Dossier n°1 908 335

<sup>75</sup> Hors locaux vélos prévus au rez-de-chaussée



*Vue du projet et dénomination des ailes (source : B2A)*

Les différences les plus importantes avec le présent projet sont les suivantes :

- Le projet prévoyait des logements en intérieur d'îlot le long d'une venelle privée couverte alors que le présent projet ne prévoit aucun logement en intérieur d'îlot.
- Les constructions prévues en intérieur d'îlot gardaient le profil de la halle existante (voir coupe ci-après) alors que le présent projet ne conserve qu'un niveau du volume existant.
- 2 grandes unités de commerces étaient prévues le long de la chaussée de Waterloo (2.518 m<sup>2</sup> en tout) alors que le présent projet prévoit 3 unités totalisant 1.507 m<sup>2</sup>.
- Un grand niveau de sous-sols était prévu (3.647 m<sup>2</sup>) alors que le présent projet n'en prévoit qu'avec une emprise très limitée (778 m<sup>2</sup>).
- 67 emplacements de parcage étaient prévus alors que le projet actuel n'en prévoit que 32.
- 830 m<sup>2</sup> de jardins étaient prévus alors que le projet actuel en prévoit 900 m<sup>2</sup>.
- Un accès carrossable sur la chaussée de Waterloo et un sur la rue L. Jouret alors que le présent projet n'en prévoit qu'un seul sur la rue L. Jouret

L'avis de la commission de concertation relatif à ce projet se concluait comme suit :

**CONCLUSION :**

Considérant que la construction d'un complexe de logements impose l'amélioration significative de l'intérieur d'îlot et une adaptation du projet aux besoins de l'affectation proposée, en matière d'équipement et d'espaces verts ;

Que l'îlot est prioritairement résidentiel, composé de parcelles de typologie bruxelloise (front de rue bâti et zone de cours et jardins dégagée en intérieur d'îlot), à l'exception de ce complexe ;

Considérant que la présence d'un liseré de noyau commercial permet de développer une activité commerciale pour autant que les conditions locales le permette et dans le respect des prescriptions du PRAS et des gabarits autorisés par le RRU, sans développer une densité excessive ;

Que tout projet devrait être plus respectueux de l'intérieur de l'îlot en réduisant significativement les constructions ;

Considérant que le projet nuit aux qualités résidentielles des immeubles voisins;

Considérant que le projet, exigeant de trop nombreuses dérogations à la réglementation, ne répond pas au principe du bon aménagement des lieux ;

**AVIS DEFAVORABLE de la Commission.**

*Extrait de l'avis de la commission de concertation du 24/04/2024*

Aucune suite n'a été réservée à cet avis de sorte que ce projet a également été abandonné.

**5.3. PRESENT PROJET**

Suite à ces deux projets, un nouveau projet a été développé depuis 2024.

Deux réunions de projet ont eu lieu au cours desquelles des recommandations ont été formulées (voir point F de la note explicative jointe à la demande de permis d'urbanisme) ; celles-ci ont pratiquement toutes été intégrées dans le cadre du présent projet.

Une des principales nouvelles caractéristiques du projet actuel est la conservation d'une partie de la construction existant en intérieur d'îlot pour y loger le parking (voitures et vélos), une petite partie des commerces et pour assurer une liaison couverte entre les deux ailes (accès des futurs habitants au parking, livraisons) tout en permettant de retrouver 900 m<sup>2</sup> de pleine terre. La réduction du nombre de logements et donc du nombre d'emplacements de parcage a permis d'envisager cette nouvelle configuration.

On aurait pu recourir à une solution plus traditionnelle pour le parking : un sous-sol sous chaque aile ou un sous-sol sous l'aile « Waterloo » seulement en profitant de l'emprise hors-sol générées par les commerces. Cette solution aurait généré une plus grande superficie de pleine terre. Elle a été écartée car une analyse montre, étant donné les spécificités du site, que la solution développée présente de multiples avantages par rapport à une solution plus traditionnelle. Une note explicative spécifique est jointe au dossier de demande de permis d'urbanisme.

Les avantages de la solution proposée par rapport à une solution de parking en sous-sol sont les suivants :

- La conservation d'une structure existante réduit l'emprunte carbone du projet.
- Cela permet de réduire considérablement la quantité de déblais et donc de réduire le charroi du au chantier.
- Cela permet également de réduire la durée du chantier.
- Construire un sous-sol en mitoyenneté en milieu urbain nécessite des précautions pour éviter les désordres dans les constructions voisines ; établir le parking dans un volume existant simplifie le chantier et évite tout risque de cette nature.

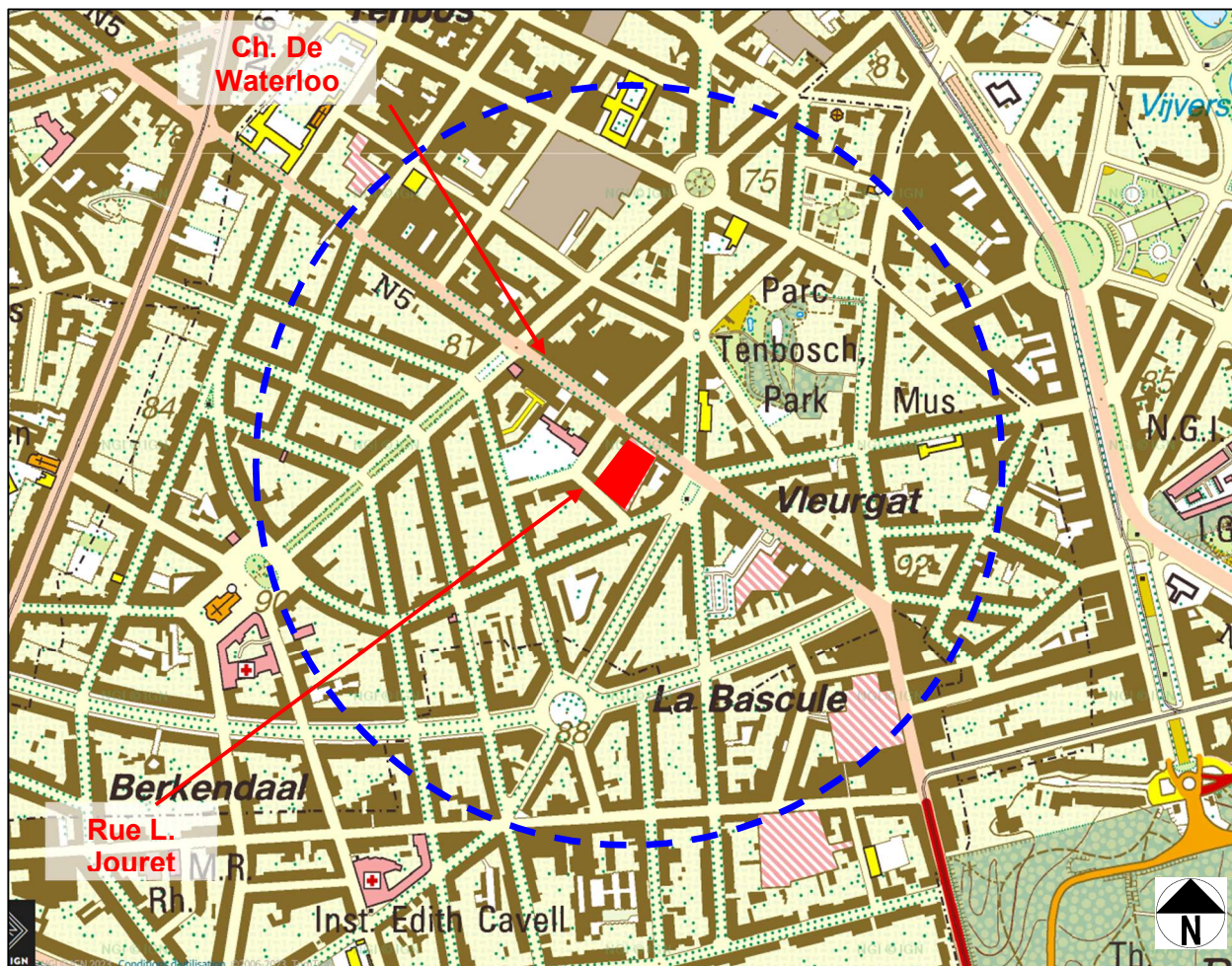
- Etablir le parking au rez-de-chaussée permet d'éviter les rampes d'accès pentues qui prennent de la place (surface et volume) et génèrent des espaces inutilisés ou difficilement utilisables en dessous. Cela permet d'éviter des conflits de circulation entre voitures, cyclistes et piétons. Cela permet d'éviter des nuisances sonores dues aux voitures (accélération et freinages).
- Une ventilation d'un parking en sous-sol consomme plus d'énergie. Dans la solution proposée, il y aura une part de ventilation naturelle ce qui réduira la consommation d'électricité. L'extraction mécanique sera en toiture d'une aile comme pour un parking en sous-sol.
- L'espace utilisé pour le parking a une grande hauteur sous-plafond et bénéficie d'une ventilation et d'un éclairage naturel alors qu'un parking en sous-sol est généralement plus anxiogène (situation au sous-sol, pas d'éclairage naturel, bas de plafond...).
- En ce qui concerne la sécurité « incendie », la solution proposée est meilleure. En effet, en cas de sinistre, on ne se trouve pas sous un logement et la grande hauteur sous-plafond permet de réduire le risque de dégâts à la structure. En outre, comme le parking est moins anxiogène qu'un parking en sous-sol, les personnes auront plus de facilité à évacuer.
- Réutiliser un espace existant peut s'avérer parfois compliqué lorsqu'il est question d'y créer des espaces de vie. Ici, il s'agit d'un parking ; cela sera donc plus simple. Les coûts de construction seront moindres, surtout par rapport à la solution d'un parking en sous-sol.
- Placer une partie des vélos dans cet espace existant au rez-de-chaussée permet d'éviter soit de les mettre au sous-sol avec les voitures, soit de les mettre au rez-de-chaussée côté Waterloo ce qui réduirait la continuité du noyau commercial (rampes d'accès au parking et accès particuliers des vélos en plus des accès aux logements).
- La configuration des lieux permet de conserver une aire de livraison (de taille toutefois très réduite) du côté de la rue Jouet en assurant quasi toutes les livraisons à l'intérieur des constructions. Avec une solution de parking en sous-sol, il aurait fallu :
  - o soit réaliser les livraisons en sous-sol ce qui est compliqué pour les circulations verticales étant donné qu'il y a trois cellules commerciales.
  - o soit les réaliser au rez-de-chaussée de l'aile « Waterloo » ce qui est au détriment de la continuité du noyau commercial et de la circulation piétonne.
  - o soit de conserver une aire de livraison rue Jouet mais de faire passer les livreurs par l'intérieur d'îlot ce qui n'est pas désirable.

Par rapport à un parking en sous-sol :

- La solution proposée dégage moins de pleine terre. Ce désavantage est largement atténué car la toiture du parking sera végétalisée de manière intensive avec un aménagement de qualité (recours à un paysagiste et intervention artistique). Du point de vue du microclimat une toiture végétalisée de manière intensive a de bonnes qualités et est assurément une amélioration par rapport à la situation existante. Par ailleurs, les 900 m<sup>2</sup> dégagés sont suffisants pour permettre une gestion des eaux de ruissellement à la parcelle. En outre, la création de 900 m<sup>2</sup> de pleine terre est une importante amélioration en soi puisque que le site est actuellement entièrement minéralisé.
- Les futurs habitants de l'aile « Waterloo » et certains de l'aile « Jouet » n'ont pas un accès direct au parking. Le projet prévoit des cheminements qualitatifs dans le jardin et sur la toiture végétalisée avec les commodités nécessaires (ascenseur accessible aux PMR).
- Comme une façade du parking est à claire-voie, le parking pourrait générer des nuisances sonores et de la lumière (phares). Pour minimiser cela, un revêtement rugueux est prévu de manière à éviter les crissements de pneus. Le parking est correctement dimensionné pour éviter les manœuvres inutiles. À terme, il y aura de plus en plus de véhicules électriques. La façade à claire-voie sera dessinée de manière à éviter la propagation de la lumière des phares. L'éclairage du parking ne sera pas dirigé vers les parois. À la belle saison, la végétation du jardin contribuera à masquer la luminosité.

## 6. RESUME NON TECHNIQUE

La présente demande de permis d'urbanisme concerne l'immeuble sis chaussée de Waterloo n°567 et rue L. Jouret n°6 et 20 à Ixelles. Le site a une superficie de 4.471 m<sup>2</sup>.



**Localisation du site et cercle de 500 mètres autour du site**  
(Source : IGN 1/10.000 - Topomapviewer)

La présente demande de permis d'urbanisme concerne les travaux suivants :

- La démolition partielle des constructions existantes ; un volume existant au rez-de-chaussée en intérieur d'îlot sera conservé et des éléments de la charpente métallique seront réutilisés dans le cadre d'une sculpture qui sera placée dans le jardin.
- La construction d'ensemble mixte comprenant :
  - o 46 logements totalisant 7.428 m<sup>2</sup> de superficie de planchers<sup>76</sup>.
  - o Trois locaux commerciaux totalisant 1.507 m<sup>2</sup> de superficie de plancher ; à ce stade, ces locaux sont prévus CASCO.
  - o 32 emplacements de parking couverts pour les logements dans un volume conservé au rez-de-chaussée. Le parking et son accès ont une superficie de plancher de 1.076 m<sup>2</sup>.
  - o 115 emplacements vélos pour les logements et 7 pour les commerces.
- L'aménagement des abords comprenant un jardin en pleine terre de 900 m<sup>2</sup>.
- La mise en place d'un système de géothermie fermée.

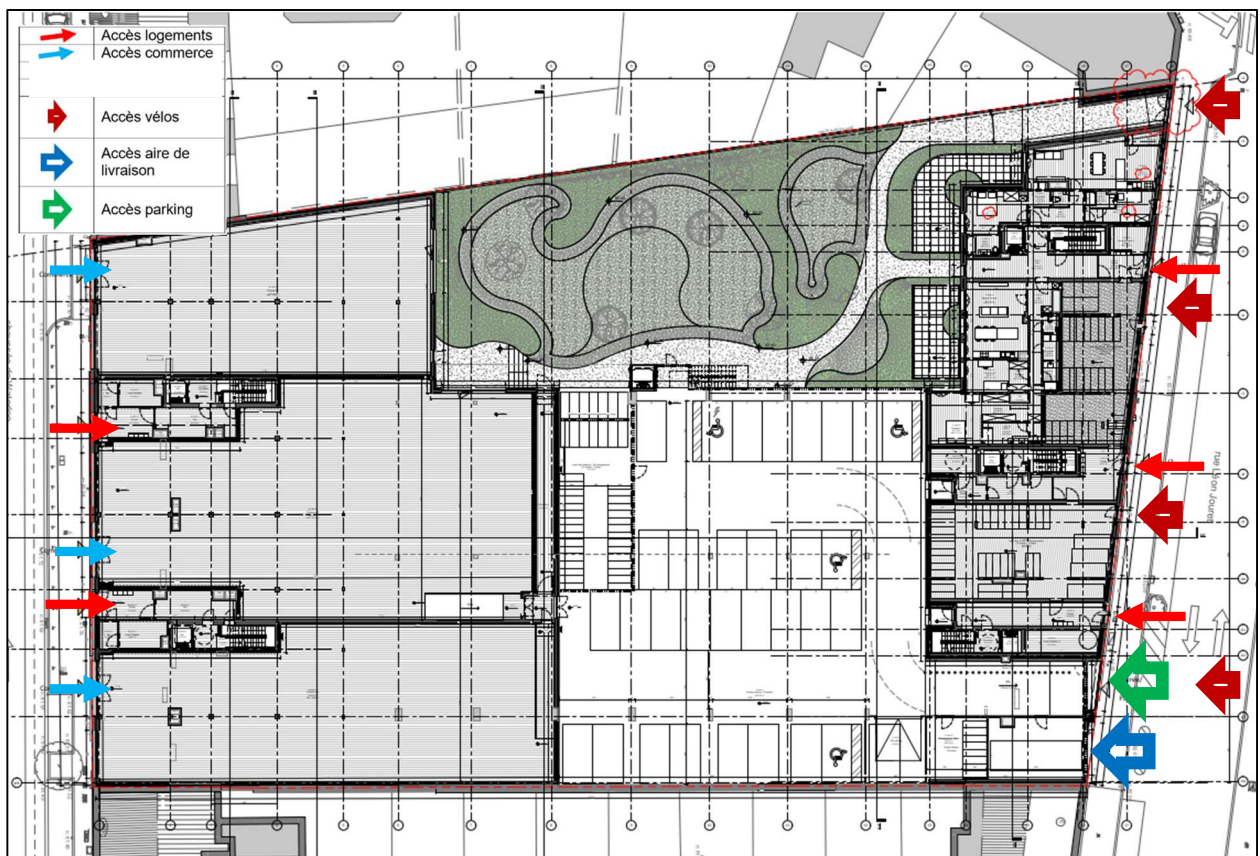
Une demande de permis d'environnement sera introduite en temps utiles.

<sup>76</sup> Y compris superficie de plancher du parking de 1.076 m<sup>2</sup>.

La réalisation d'un rapport d'incidences se justifie à cause de la présence du parking , de la quantité de logements prévue, de la géothermie et de la superficie de commerce.



*Vue aérienne du projet (source : B2AI)*



*Localisation des accès*



*Coupe de principe du projet (vue vers la rue Jouret)*

Deux demandes de permis d'urbanisme avaient déjà été introduites par Besix RED. Elles sont décrites et comparées à la présente demande dans le chapitre 5 du présent rapport.

Du point de vue de l'urbanisme, la destination actuelle ne correspondait pas à la typologie particulière du bâtiment existant. L'entreprise Delhaize, et d'autres entreprises avant elle, avaient dû transformer lourdement le bâtiment existant en créant notamment un parking au premier étage et en cloisonnant le rez-de-chaussée.

La destination commerciale subsistera avec une moins grande superficie de plancher sous forme de trois entités pour une superficie totale de 1.507 m<sup>2</sup> du côté de la chaussée là où il y a un liseré de noyau commercial au PRAS.

L'implantation des ailes Waterloo et Jouret suit la logique de la typologie des îlots du quartier : construction à l'alignement sans zone de recul. En ce qui concerne les constructions situées entre ces deux ailes, le projet ne conserve qu'une partie du rez-de-chaussée pour y implanter le parking et une partie des commerces. L'emprise et le volume des constructions situées en intérieur d'îlot vont être réduits :

- Emprise au sol : diminution de 1,00 à 0,80. Cela permet la création d'un jardin d'une superficie de 900 m<sup>2</sup> en pleine terre.
- Volume total du bâtiment : diminution de 39.780 m<sup>3</sup> à 37.392 m<sup>3</sup>.

Le projet prévoit une activation de l'entièreté du rez-de-chaussée de la chaussée de Waterloo : vitrines de 3 commerces et 2 accès aux logements. L'activation de la rue Jouret est améliorée.

Au sujet des gabarits : du côté de la chaussée de Waterloo, le projet doit se raccorder aux toitures (partiellement) à versants des constructions voisines alors qu'il prévoit des toitures plates avec des étages en retrait. La hauteur projetée est proche de la hauteur moyenne des constructions de la chaussée (la maison de droite peut être considérée comme un bâtiment type aux alentours) mais une dérogation subsiste. Du côté de la rue L. Jouret, la hauteur de la façade avant s'accorde visuellement exactement avec celle de la construction voisine de droite et est un peu plus haute que celle de la construction voisine de gauche.

Le projet comprend plusieurs dérogations au RRU et au RCU concernant notamment la profondeur et la hauteur des constructions, la taille de l'aire de livraison des commerces et le nombre d'emplacements de parage pour les logements (0,7 emplacements de parage à la place de 1).

Du point de vue du patrimoine, un projet précédent prévoyait la conservation de la volumétrie de la halle en réutilisant certaines fermes métalliques mais il n'a pas abouti notamment pour les raisons suivantes :

- Réaffectation de la halle difficile et problèmes de vis-à-vis par rapport aux logements existant de l'îlot.
- Les fermes sont juste capables de supporter la toiture actuelle et sont incapables de supporter un complexe de toiture actuel qui est beaucoup plus lourd.

La halle n'a pas été reprise à l'inventaire légal<sup>77</sup> ; les multiples transformations qu'a subies ce bâtiment l'ont dénaturé. En conséquence, la conservation la halle n'est plus parue comme une idée pertinente. Toutefois pour rappeler le passé du site, il est prévu de récupérer certaines charpentes métalliques pour les confier à une artiste plasticien local qui va les réinterpréter sur site en façade et toiture du parking et dans le jardin.

Des points de vue social et économique, le projet prévoit 46 logements pour une superficie de planchers hors-sol de 7.130m<sup>2</sup>. La répartition par nombre de chambres est la suivante :

Type de log.	Nombre	Part
Studio	3	7%
Appartement 1 CH	7	15%
Appartement 2 CH	11	24%
Appartement 3 CH	25	54%
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>100%</b>

La taille moyenne des appartements est de 155 m<sup>2</sup> (superficie de plancher au sens du glossaire du Plan Régional d'Affectation du Sol (comprenant les superficies des locaux communs à l'exception du parking pour voitures). A l'exception des 3 studios, qui sont orientés sud-ouest, tous les logements disposeront d'une terrasse ou d'un balcon ; 25 logements disposent de deux extérieurs. Étant donné les finitions prévues, ils conviennent pour une population à profil socio-économique relevant de la classe moyenne à supérieure, ce qui correspond à la classe de revenu du quartier telle que relevée par le monitoring des quartiers.

Le noyau commercial comporte une assez grande diversité de commerce et il n'a pas de spécialité particulière. La nature des commerces projetés n'est pas encore connue. A ce stade, les locaux sont prévus « CASCO ». Le projet comprend une aire de livraison in situ qui peut accueillir des camionnettes mais pas des camions. Cela constituera de facto une limitation quant au type de commerce qui viendrait s'installer. Il incombera aux futurs exploitant d'obtenir les autorisations nécessaires en matière de permis d'environnement.

Du point de vue de la circulation et du stationnement, le projet prévoit :

- Le parking projeté se trouve dans une partie du bâtiment existante qui subsistera. Le projet comporte 32 emplacements de parage à destination des logements projetés (accès par la rue L. Jouret).
- Le projet comporte également 122 emplacements pour vélos situés au rez-de-chaussée : 115 pour les logements et 7 pour les commerces.
- Une aire de livraison pour camionnettes (accès par la rue L. Jouret).

Il y a donc 0,7 emplacement par logement ce qui semble justifié par les éléments suivants

- Ce taux est supérieur de 13% au taux de motorisation du secteur statistique concerné (0,62 en 2023).
- Le projet comprend 1,1 emplacement pour vélos par chambre ou 2,5 par logement.
- Il comprend 13 emplacements pour vélos cargos.
- Le vélo est bien pratiqué dans le quartier ; le nombre de cyclistes lors de nos divers comptages de circulation en témoigne.
- Le site est situé dans un noyau commercial diversifié avec plusieurs grandes surfaces alimentaires à proximité directe du site.

<sup>77</sup> Paru au Moniteur Belge du 19/08/2024.

Aucun emplacement de parage n'est prévu pour les trois commerces. Au maximum de 5 à 9 employés viendraient en voitures (de 35% à 45%<sup>78</sup>) qui devraient prendre place en voirie s'ils ne sont pas dissuadés par le coût du stationnement. Si on considère 1 client (ou couple de clients) par 50 m<sup>2</sup> (jour de semaine) et 50% venant en voiture<sup>79</sup>, cela représente une quinzaine de véhicules.

Le projet comprend 4 locaux vélos pour les logements et un espace vélo pour le commerce :

- Accès par le parking :
  - o Local « Waterloo » : 39 emplacements dont 7 pour cargos.
  - o Local situé le long de l'accès du parking : 16 vélos (emplacements en double hauteur).
- Accès par le rue L. Jouret :
  - o Local « J1+J2 » : 24 emplacements dont 2 pour cargos.
  - o Local « J2+J3 » : 36 emplacements dont 4 pour cargos.
- Accès par le jardin : 7 emplacements de taille « cargo ».

Les livraisons transiteront par le parking (après avoir été déchargées) ; comme la taille de l'aire de livraison limite le gabarit des véhicules à une camionnette, les livraisons resteront restreintes en volume (usage de diable et non de transpalettes)

Tenant compte de 10% de déplacements à vélo<sup>80</sup> et de 5% de déplacements (uniquement) piétons (ce sont des hypothèses très raisonnables voire défavorables), les flux estimés causés par les logements projetés sont les suivants :

- Matin : 12 evp/h à la sortie/départ et 2 à 3 evp/h à l'entrée/arrivée à la pointe du matin soit un total de **15 evp/h**.
- Après-midi : 2 evp/h à la sortie/départ et 8 evp/h à l'entrée/arrivée soit un total maximal de **10 evp/h**<sup>81</sup>.
- 90 mouvements par jour de semaine.

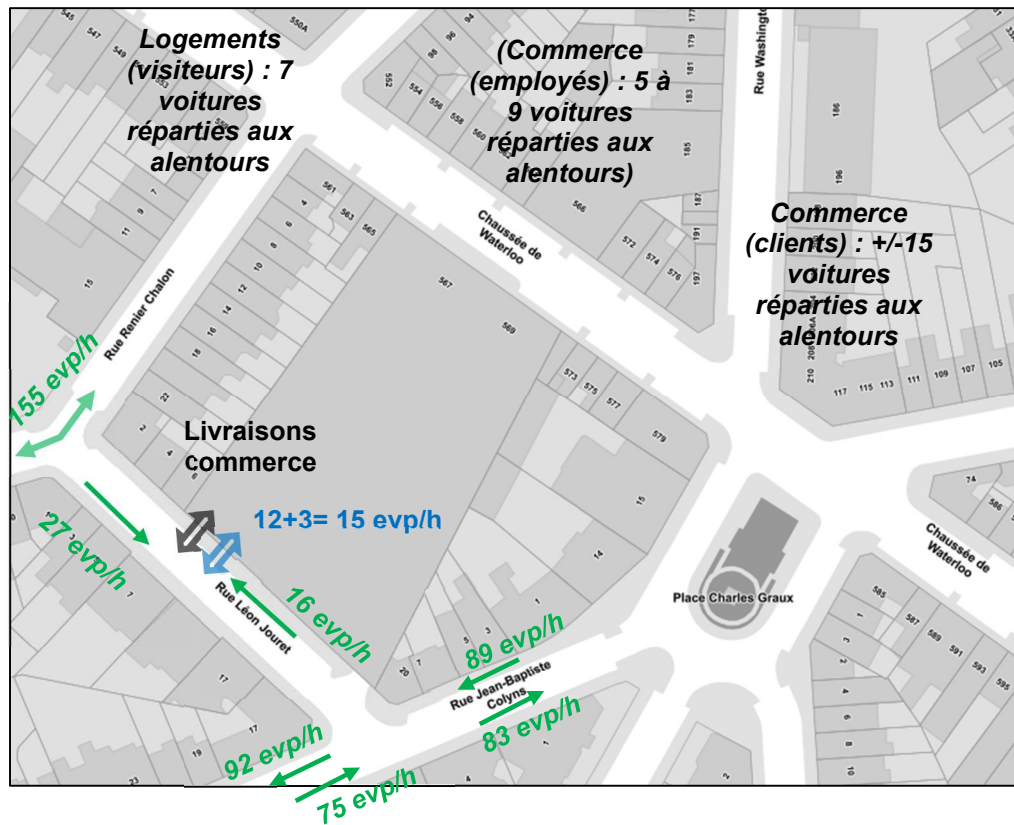
Le schéma ci-dessous indique une synthèse des flux existants (selon nos comptages réalisés en 2025) et générés par le projet.

<sup>78</sup> Hypothèse défavorable issue des part modales « voitures » à la destination (scénario réaliste) de l'ancien plan Iris 2. Sur base des PDE : 35% (source : Bruxelles-Environnement).

<sup>79</sup> En moyenne dans la région 56,6% des ménages utilisent principalement la voiture pour effectuer leurs achats (source : perspective/ULB/hub.brussels, « Le Commerce Bruxellois en chiffres », 2019, page 44).

<sup>80</sup> 7<sup>ème</sup> enquête sur les comportements de déplacement de Bruxelles Mobilité : pour 9% des ménages, le vélo est utilisé tous les jours (publié le 18/06/2025).

<sup>81</sup> Comme les données sont arrondies à l'unité, certaines additions sont à l'unité près.



*Flux existants et projetés à la pointe de l'après-midi en semaine (Pour les employés des commerces, les flux auraient lieu après l'heure de pointe)*

Ces données concernent la situation en semaine à la pointe de l'après-midi car c'est à ce moment que les flux de circulation en voirie sont les plus importants. Il n'y aura aucune difficulté d'insertion étant donnée la faiblesse des flux constatée sur la rue Joret et estimée pour le projet. Les véhicules des employés (5 à 9 voitures), des clients (15 voitures) et des visiteurs (7 voitures) représenteront un flux diffus dans le quartier à des heures différentes.

Les véhicules de certains des employés, visiteurs et clients devraient stationner en voirie publique. Cela représente au maximum 7 + 9 + 15 soit une trentaine de véhicules au maximum dans l'après-midi un jour de semaine. Une part de ces automobilistes pourraient être dissuadés par le coût du stationnement en voirie publique. Il faut noter qu'une part de clients sont déjà présents à ce jour dans le noyau commercial et profitent aux autres commerces. Cela ne devrait pas causer de problème étant donné les disponibilités révélées par les données de Data Parking Brussels.

Du point de vue du (micro)climat, et au sujet de l'effet d'îlot de chaleur urbain, le projet comporte des caractéristiques propres à atténuer le phénomène par rapport à la situation existante :

- La verdurisation sera nettement meilleure : le CBS+ passe de 0 à 0,44. Un jardin de 900m<sup>2</sup> est prévu ; de multiples arbres seront plantés. 1.800 m<sup>2</sup> de toitures végétalisées de manière intensive sont prévues.
- Utilisation d'un matériau de façade assez clair ).
- Les toitures de couleurs foncées disparaissent.

Le projet comprendra des PAC en toiture. Dans la mesure où elles ne sont pas réversibles, ces installations ne produisent pas de chaleur lorsqu'il fait chaud. La situation sera donc nettement améliorée en intérieur d'îlot.

Du point de vue de l'ensoleillement, une étude d'ensoleillement réalisée par l'architecte est jointe en annexe du présent rapport. En ce qui concerne l'aile « Joret », le projet accentuera légèrement l'ombrage en fin d'après-midi durant une partie de l'année sur le bâtiment situé à

l'angle de cette rue et de la rue Colijns ainsi que sur les deux bâtiments voisins. Cela concerne les étages supérieurs.

En ce qui concerne l'aile « Waterloo », le projet accentuera légèrement l'ombrage le matin (9 heures – à l'alentour des équinoxes) sur l'arrière des deux constructions voisines (n°563 et 565) et l'après-midi sur les constructions situées de l'autre côté de la chaussée.

Ces incidences sont réduites et résultent de l'existence d'un bâtiment atypique sur le site.

Au niveau de la luminosité nocturne, il s'agit d'un projet de logements en ville qui produit une luminosité nocturne habituelle. En ce qui concerne les commerces, leur nature n'est pas encore connue. Il n'est pas exclu qu'un établissement HORECA s'installe moyennant l'obtention préalable d'un permis d'urbanisme ; il serait susceptible de produire de la luminosité en soirée en intérieur d'îlot car les locaux commerciaux disposent de fenêtre donnant sur les jardins ; elles sont toutefois en nombre réduit et de taille réduite. Une occultation pourrait être prévue.

Le parking dispose d'un paroi à claire voie côté nord. L'éclairage du parking en soirée et les phares des voitures seront perceptibles à l'extérieur. L'éclairage du parking ne sera pas dirigé vers les parois. La façade à claire-voie comprend environ +/-60% de vide seulement ce qui limite à diffusion de la lumière. A la belle saison, la végétation du jardin contribuera à masquer la luminosité.

Tant le jardin que la toiture végétalisée sont des jardins paysagers qui ne sont pas destinés à une usage comme celui d'un maison unifamiliale. Ils ne seront éclairés que par une éclairage bas, dirigé vers le bas.

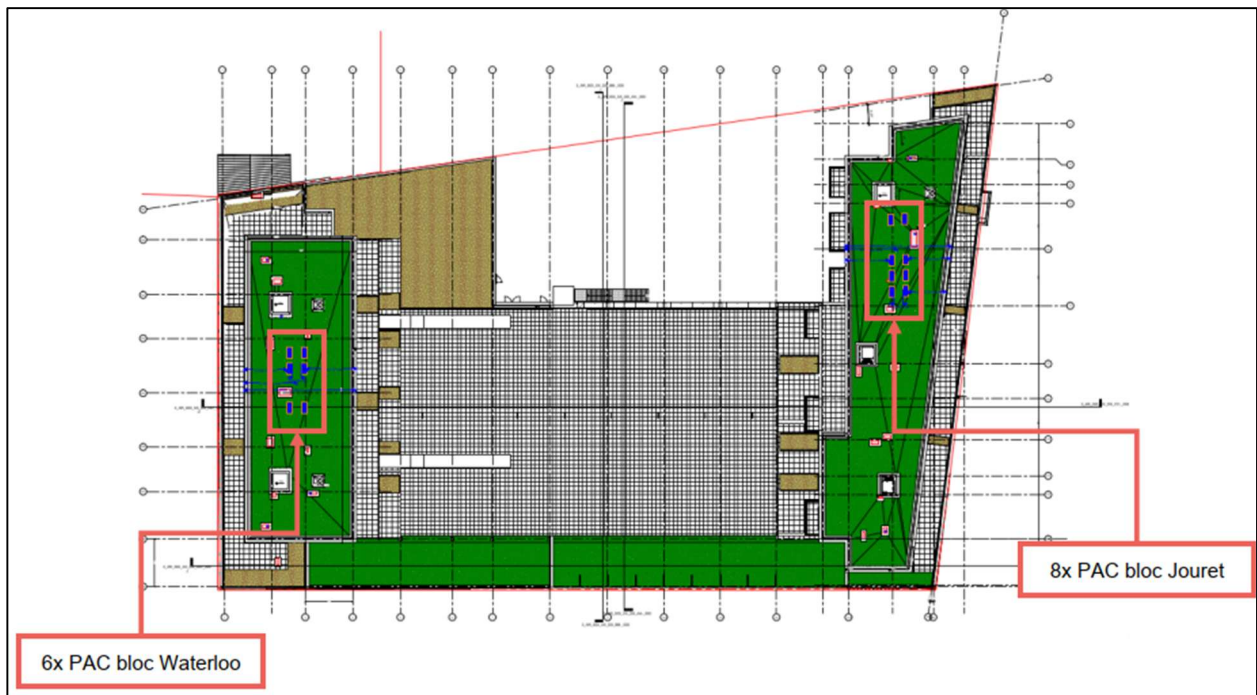
Du point de vue de l'énergie, le projet est conforme aux normes et recourt à la géothermie, technique durable qui ne génère aucun bruit ni vibration, ni pollution de l'air. Les 14 pompes à chaleurs prévues en toiture ne viennent qu'on support de la géothermie qui produit 80% des besoins des logements. En ce qui concerne les commerces, prévus CASCO, le projet a été pensé pour la mise en œuvre ultérieure de système à détente direct avec unité extérieure en toiture des ailes. Les groupes de ventilations seront eux installés dans les surfaces commerciales elles-mêmes. Le cas échéant, une déclaration de classe 3 ou une permis d'environnement sera nécessaire.

Du point de vue de l'air, pour les logements projetés, le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire seront donc réalisés par de la géothermie et des PAC qui n'occasionnent aucune pollution de l'air. La ventilation des logements est individuelle avec prise et rejets en toitures des ailes de logements. Pour les commerces, il incombera aux futurs exploitants de mettre en œuvre les production de chaleur/froid, de ventilation et d'ECS. Le parking sera ventilé à raison de 6.400 m³/h, soit 200 m³/h par véhicule. La prise d'air frais se trouve à l'accès et par la paroi donnant sur le jardin. Le rejet se fait en toiture de l'aile « Waterloo ». les locaux déchets seront ventilés mécaniquement avec rejet en toiture des ailes.

Du point de vue de l'environnement sonore et vibratoire, en ce qui concerne les logements projetés, le projet comprendra des 6+8=14 PAC « air-eau »<sup>82</sup> en toiture. Pour rappel, depuis le début de l'année, les chaudières ne sont plus autorisées dans les bâtiments neufs de logements.

---

<sup>82</sup> Les pompes à chaleur « air-eau » peuvent générer du bruit qui peut être amplifié par l'indispensable circulation de l'air propre à ce type de PAC. Les pompes à chaleur « eau-eau » sont généralement moins bruyantes que les PAC « air-eau » car il n'y a pas de circulation d'air.



Localisation des PAC « air-eau » <sup>83</sup>

Plusieurs mesures sont prises pour minimiser l'impact sonores de ces PAC « air-eau » :

- 80% de l'énergie sera fournie par la géothermie qui ne produit aucune nuisance sonore (installations situées au sous-sol, PAC « eau-eau »).
- Des PAC « eau-eau » individuelles sont prévues dans chaque appartement. Elles ne génèrent aucune nuisance sonore à l'extérieur des bâtiments. Elles sont conçues pour être placées dans les logements.
- Ainsi, le rôle des PAC « air-eau » prévues en toiture est minimisé ce qui permet de réduire leur puissance et leur utilisation : elles viennent en support de la géothermie lorsque cela est nécessaire uniquement.
- Les PAC en toiture sont non réversibles : elles ne servent qu'à chauffer les locaux.
- Les PAC sont placées au centre des toitures.

Une étude acoustique<sup>84</sup> est jointe au dossier de demande de permis d'urbanisme ; elle indique que toutes les normes seront respectées en fonction des mesures recommandées dans ladite étude.

Tant le jardin que la toiture végétalisée sont des jardins paysagers qui ne sont pas destinés à un usage comme celui d'une maison unifamiliale. Il n'est pas question que les commerces s'y étendent où y exercent une quelconque activité.

Du point de vue du sol, des eaux souterraines et des eaux de surface, le bureau d'ingénieurs en stabilité Setesco sa est en charge du dossier. Rien n'indique qu'il y aurait des difficultés pour ériger le projet ou qu'on devrait recourir à des techniques particulières. La réalisation de la toiture végétalisée du parking nécessitera un renforcement de la structure existante. Le projet prévoit 900 m<sup>2</sup> de jardin (surface perméable) ce qui représente 19% de la superficie du site ce qui est une nette amélioration. Le projet ne comprend aucune installation à risque. En ce qui concerne les commerces, il incombera à leur futur exploitant et déclarer les éventuelles installations à risques qu'ils comptent mettre en œuvre.

Du point de vue des eaux usées, pluviales et de distribution, le projet évite le rejet des eaux pluviales à l'égout public en infiltrant les eaux dans le sol grâce à des noues prévues dans le

<sup>83</sup> Source : « Note acoustique d'avant-projet », n° de dossier B121110, 24/04/2023, VK architects+engineer, page 21

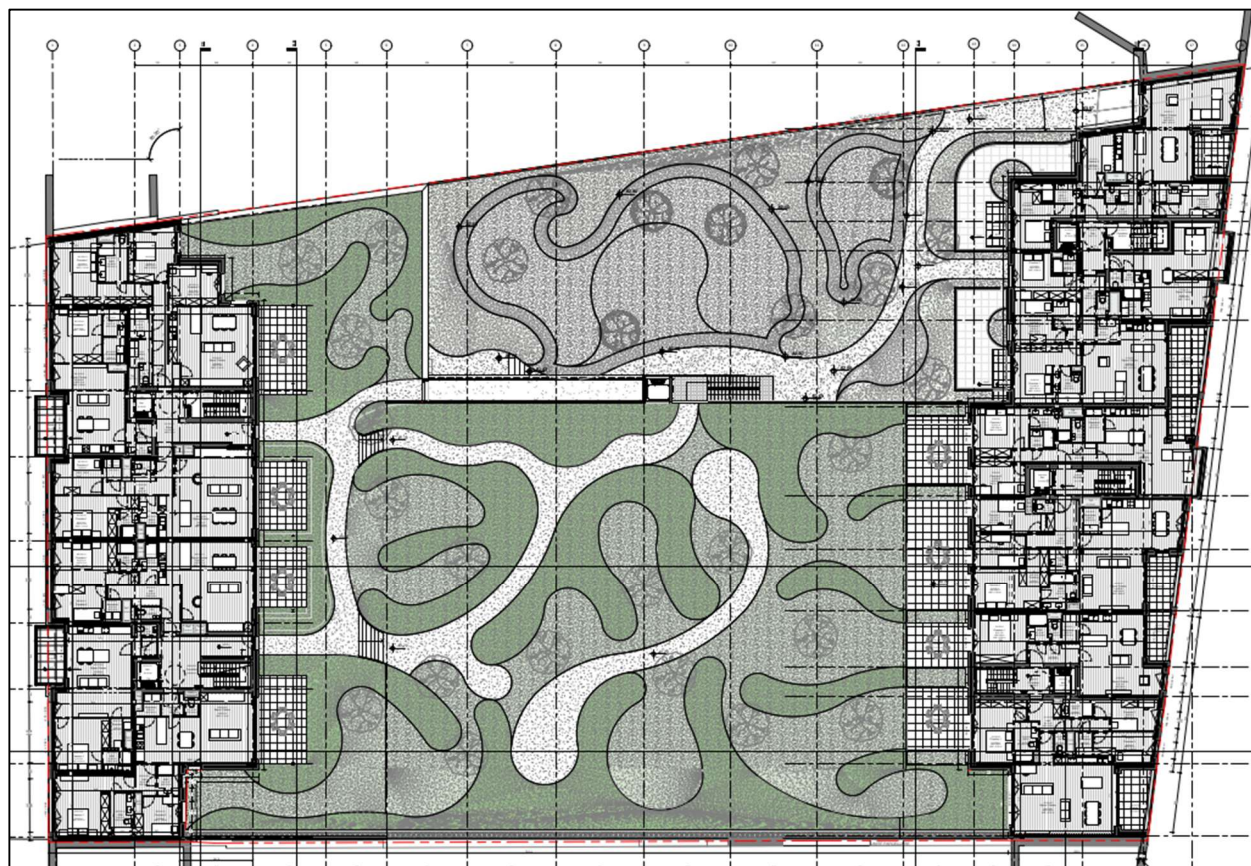
<sup>84</sup> « Note acoustique d'avant-projet », n° de dossier B121110, 24/04/2023, VK architects+engineer.

jardin . Conformément à la feuille de calcul de Bruxelles-Environnement, le projet prévoit 248 m<sup>3</sup> de dispositif de rétention capable de retenir une pluie centennale. On notera que, les 1.800 m<sup>2</sup> de toitures végétalisées (intensives) ont un effet retardateur complémentaire. La situation sera donc considérablement améliorée. Le projet prévoit également deux citernes récupération : 31 m<sup>3</sup> dans l'aile Waterloo et 28 m<sup>3</sup> dans l'aile Jouret. Les eaux seront réutilisées pour tous les WC du projet.

Du point de vue des déchets, les locaux « déchets » sont largement dimensionnés. Les locaux sont prévus au rez-de-chaussée ce qui permet une manutention aisée. Le fait d'avoir 5 locaux déchets permet de répartir les containers en différents endroits sur le trottoir et d'éviter une trop grande concentration à un endroit. Les trottoirs sont suffisamment larges le long du site pour permettre le passage des piétons et PMR lorsque les containers seront sortis. Les commerces devront organiser la gestion de leurs propres déchets (local propre à aménager dans les locaux, éventuel prestataire de service privé à contacter). Les containers à déchets seront sortis du côté de la chaussée de Waterloo.

Du point de vue de la faune et de la flore, le projet prévoit les éléments de verdurisation suivants :

- Un jardin de 900 m<sup>2</sup> en pleine terre (hormis quelques cheminements perméables) aménagé par le bureau Wirtz. Les essences prévues sont très variées, détaillées dans une annexe à la note explicative. Sont également prévues des arbustes, des graminées couvrant ainsi toutes les strates. Des espèces mellifères et fructifères sont prévues.
- La toiture du parking, également aménagée par le bureau Wirtz, sera végétalisée avec des hauteurs de substrat variant entre 30 cm et 60 cm. Il s'agit de 1.800 m<sup>2</sup> de superficie de jardins.
- Les toitures des ailes seront végétalisées de manière extensive (1.553 m<sup>2</sup>) mais ces toitures comprendront des panneaux solaires surplombant la végétalisation, des PAC et des cheminements.



- Plan du niveau +1 et illustration des jardins

Par ces mesures, le Coefficient de Biotope par Surface<sup>85</sup> (CBS+) passera de 0 à 0,44; il s'agit donc d'une nette amélioration.

Du point de vue de l'être humain, au sujet de la sécurité objective des usagers des rues longeant le site :

- Au droit de l'accès de parking, la visibilité entre usagers est bonne, grâce à la largeur du trottoir de la rue Jouret.
- Par ailleurs, nous avons vu que le flux de véhicules passant par l'accès du parking restera très réduit (au maximum 15 voitures par heure à la pointe du matin).
- L'aire de livraison prévue rue L. Jouret ne peut accueillir que des camionnettes (pas de camions). Auparavant, le site était souvent livré par des camions semi-remorques qui doivent faire des manœuvres plus compliquées et plus longues. La situation sera donc améliorée.

Le parking a une forme claire : la vue embrasse la totalité du parking, ce qui est positif du point de vue de la sécurité subjective. Il bénéficie d'une lumière naturelle (façades à claire-voie donnant sur le jardin) ce qui est toujours rassurant.

Le projet comprend une cabine haute tension (plusieurs transformateurs totalisant 2.250 kVA) qui n'est pas située à proximité d'un appartement mais sous un commerce. Il n'y a donc aucune de nuisance électromagnétique vis-à-vis des logements.

Le site procurera un contrôle social tous les jours, y compris la nuit.

L'aménagement de la toiture du parking est réalisé avec des massifs arbustifs le long du mitoyen de telle sorte que personne ne puisse s'en approcher et atteindre à l'intimité des jardins voisins.

Le chantier n'est pas encore organisé à ce jour. Sa durée est estimée à 28 mois. Les fermes de la charpente métallique de la halle existante seront démontées ; une partie sera récupérée dans le cadre de sculptures qui seront intégrées dans le jardin. Le chantier n'entravera l'accès à aucun commerce ou entreprise. L'évacuation des déblais représente environ 190 camions. Le fait de réaliser le parking au rez-de-chaussée réduit considérablement la quantité de déblais à évacuer ainsi que la durée du chantier.

Au sujet des phases du chantier :

- Démolitions qui sont susceptible de provoquer des nuisances sonores et vibratoires (1 mois).
- Forage et mise en place de la géothermie (1 mois).
- Le chantier de construction se déroulera en une phase: cette phase produira des incidences sonores variables selon les travaux en cours.
- Aménagement des abords : cette phase ne produit que peu d'incidences sonores (durée de 1 mois).

Après démolitions, les essais de sol géotechniques, d'infiltration et les essais de sol concernant la géothermie seront réalisés dès que possible. Les terres polluées devront être évacuées (voir le chapitre 3.8. à ce sujet).

Le coordinateur sécurité est la firme PS2 qui a produit un plan de sécurité et de santé.

Un inventaire et un programme de récupération des matériaux de construction sera établi.

<sup>85</sup> Source : <https://www.guidebatimentdurable.brussels/fr/1-evaluation-du-projet-via-le-cbs.html?IDC=7291>

## 7. ANNEXES

### 7.1. FLUX DE CIRCULATION SUR LA RUE L. JOURET (2016 ET 2017)

(Source : rapport d'incidences du 29/10/2016, O. Chenu urbaniste)

Des comptages de circulation ont été réalisés le mardi 07/06/2016 aux carrefours suivants :

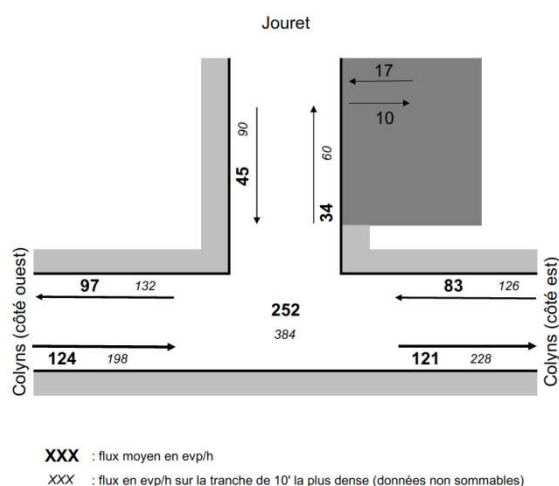
- Rue L. Jouret et rue Jean-Baptiste Colyns.
- Rue L. Jouret et rue Renier Chalon.

Les comptages du matin se sont déroulés de 7h30 à 9h00<sup>86</sup> ; ceux de l'après-midi de 17h00 à 18h00<sup>87</sup>.

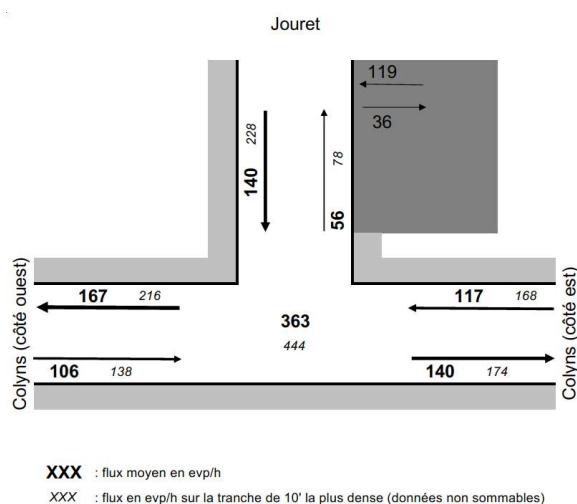
Les résultats détaillés de ces comptages sont repris en annexe 5.2.

Les constatations suivantes ont pu être réalisées le matin au carrefour de la L. Jouret et de la rue Jean-Baptiste Colyns :

- 252 evp/h sont passés dans le carrefour avec une pointe de 384 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense.
- La majorité des flux passe sur la rue Jean-Baptiste Colyns. Tous sens confondus et y compris le trafic généré par le site, le flux sur la rue L. Jouret était de 79 evp/h, ce qui est très faible.
- Sur la rue Jean-Baptiste Colyns, les automobilistes ont tendance à rouler assez vite.
- 125 piétons sont passés mais très peu passent le long du site. Il n'y a pas eu de flux piétons significatifs tels que rangs d'école....
- Seuls 21 vélos sont passés dans le carrefour.
- Concernant l'accès au site : 41 véhicules sont entrés ou sortis (soit une moyenne de 27 evp/h).



*Récapitulatif des comptages du matin*



*Récapitulatif des comptages de l'après-midi*

Les constatations suivantes ont pu être réalisées l'après-midi au carrefour de la rue L. Jouret et de la rue Jean-Baptiste Colyns :

- 363 evp/h sont passés dans le carrefour avec une pointe de 444 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense. Ces flux sont plus élevés que ceux mesurés le matin.
- Les flux sont répartis sur les trois tronçons de rue mais, sans la présence du Delhaize, les flux passant rue L. Jouret seraient bien plus bas.

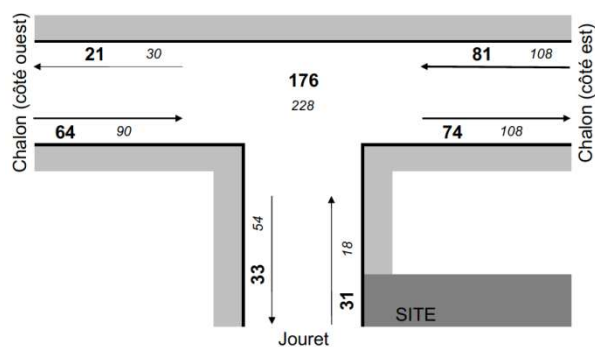
<sup>86</sup> Ciel bleu ensoleillé.

<sup>87</sup> Il y a eu de la pluie puis un fort orage avec de la grêle en fin de comptage.

- Sur la rue Jean-Baptiste Colyns, les automobilistes ont tendance à rouler assez vite.
- 79 piétons sont passés mais très peu passent le long du site. Il n'y a pas eu de flux piétons significatifs tels que rangs d'école....
- Seuls 7 vélos sont passés dans le carrefour.
- Concernant l'accès au site : 155 véhicules sont entrés ou sortis en une heure.

Les constatations suivantes ont pu être réalisées le matin au carrefour de la L. Jouret et de la rue Renier Chalon:

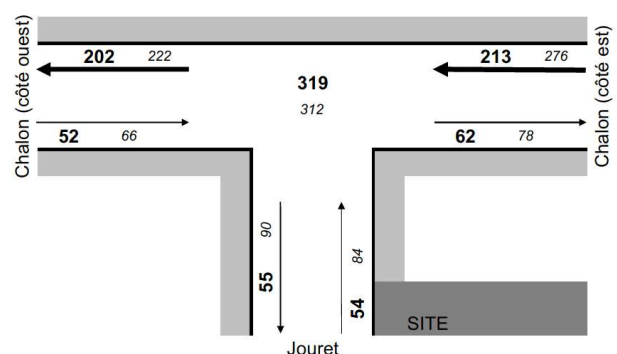
- 176 evp/h sont passés dans le carrefour avec une pointe de 228 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense.
- La majorité des flux passe sur la rue Renier Chalon.
- 61 piétons sont passés mais très peu passent le long du site. Il n'y a pas eu de flux piétons significatifs tels que rangs d'école....
- Seuls 11 vélos sont passés dans le carrefour.



XXX : flux moyen en evp/h

XXX' : flux en evp/h sur la tranche de 10' la plus dense (données non sommables)

#### Récapitulatif des comptages du matin



XXX : flux moyen en evp/h

XXX' : flux en evp/h sur la tranche de 10' la plus dense (données non sommables)

#### Récapitulatif des comptages de l'après-midi

Les constatations suivantes ont pu être réalisées l'après-midi au carrefour de la L. Jouret et de la rue Renier Chalon:

- 319 evp/h sont passés dans le carrefour avec une pointe de 319 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense. Comme cela a été constaté pour le premier carrefour, ces flux sont plus élevés que ceux mesurés le matin. Il y a manifestement un flux de transit parcourant la rue Chalon.
- 39 piétons sont passés mais très peu passent le long du site. Il n'y a pas eu de flux piétons significatifs tels que rangs d'école....
- Seuls 12 vélos sont passés dans le carrefour.

(Source : rapport d'incidences du 10/01/2028, O. Chenu urbaniste)

### Relevé de la situation existante en voirie publique

Des comptages de circulation ont été refaits le mardi 21/11/2017 aux carrefours suivants :

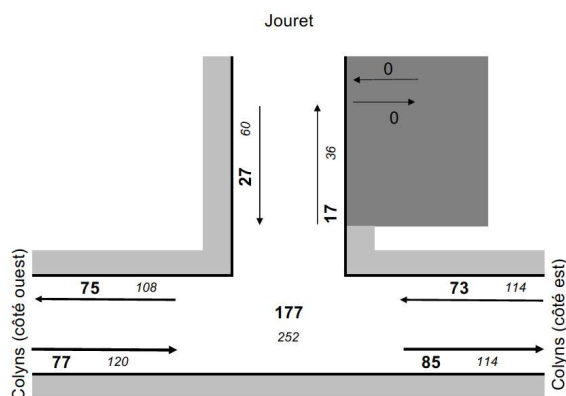
- Rue L. Jouret et rue Jean-Baptiste Colyns.
- Rue L. Jouret et rue Renier Chalon.

Les comptages du matin se sont déroulés de 7h30 à 9h00<sup>88</sup> ; ceux de l'après-midi de 17h00 à 18h00<sup>89</sup> (aux mêmes heures et suivant la même méthodologie que les comptages réalisés en juin 2016).

Les résultats détaillés de ces comptages sont repris en annexe 4.2.. Les données reprises entre parenthèse sont celles récoltées lors du rapport d'incidences initial (comptages du 07/06/2016). Une conclusion suit l'énoncé des constatations.

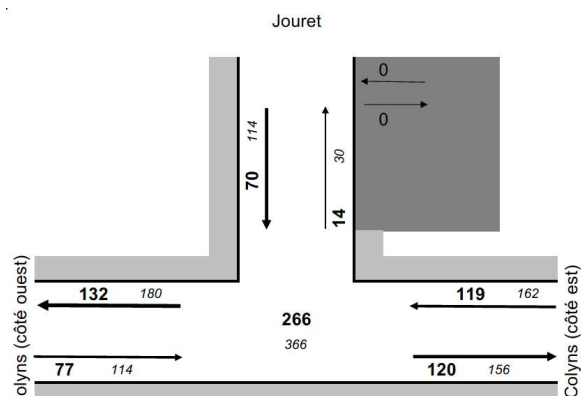
Les constatations suivantes ont pu être réalisées le matin au carrefour de la L. Jouret et de la rue Jean-Baptiste Colyns :

- 177 evp/h (252) sont passés dans le carrefour avec une pointe de 252 evp/h (324) dans la tranche de 10' la plus dense.
- La majorité des flux passe sur la rue Jean-Baptiste Colyns. Tous sens confondus, le flux sur la rue L. Jouret était de 44 evp/h (79), ce qui est très faible.
- Sur la rue Jean-Baptiste Colyns, les automobilistes ont tendance à rouler assez vite.
- 124 piétons (125) sont passés mais très peu passent le long du site. Il n'y a pas eu de flux piétons significatifs tels que rangs d'école....
- Seuls 21 vélos (21) sont passés dans le carrefour.
- Concernant l'accès au site : aucun véhicule à signaler (41 véhicules sont entrés ou sortis soit une moyenne de 27 evp/h).



XXX : flux moyen en evp/h

XXX' : flux en evp/h sur la tranche de 10' la plus dense (données non sommables)



XXX : flux moyen en evp/h

XXX' : flux en evp/h sur la tranche de 10' la plus dense (données non sommables)

### Récapitulatif des comptages du matin

### Récapitulatif des comptages de l'après-midi

Les constatations suivantes ont pu être réalisées l'après-midi au carrefour de la rue L. Jouret et de la rue Jean-Baptiste Colyns :

- 266 evp/h (363) sont passés dans le carrefour avec une pointe de 366 evp/h (444) dans la tranche de 10' la plus dense. Ces flux sont plus élevés que ceux mesurés le matin.
- La majorité des flux passe sur la rue Jean-Baptiste Colyns. Tous sens confondus, le flux sur la rue L. Jouret était de 84 evp/h (196), ce qui est très faible.

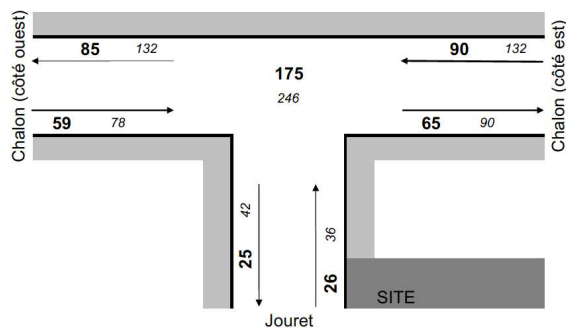
<sup>88</sup> Conditions climatiques : pluie intermittente

<sup>89</sup> Condition climatiques : sec, nuageux.

- Sur la rue Jean-Baptiste Colyns, les automobilistes ont tendance à rouler assez vite.
- 118 piétons (79) sont passés mais très peu passent le long du site. Il n'y a pas eu de flux piétons significatifs tels que rangs d'école....
- 22 vélos (7) sont passés dans le carrefour.
- Concernant l'accès au site : aucun véhicule à signaler (155 véhicules sont entrés ou sortis en une heure).

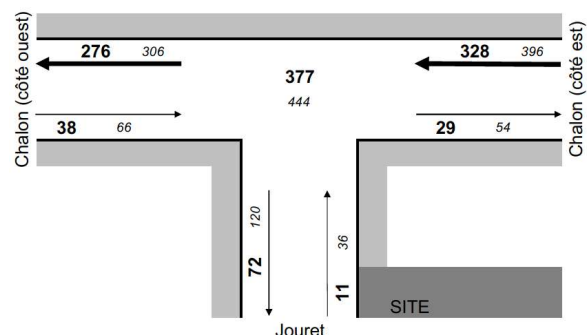
Les constatations suivantes ont pu être réalisées le matin au carrefour de la L. Jouret et de la rue Renier Chalon:

- 175 evp/h (176) sont passés dans le carrefour avec une pointe de 246 evp/h (228) dans la tranche de 10' la plus dense.
- La majorité des flux passe sur la rue Renier Chalon.
- 73 piétons (61) sont passés mais très peu passent le long du site. Il n'y a pas eu de flux piétons significatifs tels que rangs d'école....
- 15 vélos (11) sont passés dans le carrefour.



XXX : flux moyen en evp/h

XXX : flux en evp/h sur la tranche de 10' la plus dense (données non sommables)



XXX : flux moyen en evp/h

XXX : flux en evp/h sur la tranche de 10' la plus dense (données non sommables)

#### Récapitulatif des comptages du matin

#### Récapitulatif des comptages de l'après-midi

Les constatations suivantes ont pu être réalisées l'après-midi au carrefour de la L. Jouret et de la rue Renier Chalon:

- 377 evp/h (319) sont passés dans le carrefour avec une pointe de 444 evp/h (312) dans la tranche de 10' la plus dense. Comme cela a été constaté pour le premier carrefour, ces flux sont plus élevés que ceux mesurés le matin. Il y a manifestement un flux de transit parcourant la rue Chalon.
- 12 piétons (39) sont passés mais très peu passent le long du site. Il n'y a pas eu de flux piétons significatifs tels que rangs d'école....
- 7 vélos (12) sont passés dans le carrefour.

## 7.2. FLUX DE CIRCULATION SUR LA CHAUSSEE DE WATERLOO

(Source : rapport d'incidences du 13/07/2023, O. Chenu urbaniste)

Relevé de la situation existante en voirie publique : chaussée de Waterloo

Des comptages de circulation ont été réalisés le mardi 22/03/2022 (code jaune) au droit du site.

Les comptages du matin se sont déroulés de 7h40 à 9h00<sup>90</sup>. Ceux de l'après-midi de 16h50 à 18h30<sup>91</sup>.

Les constatations suivantes ont pu être réalisées le matin :

- 440 evp/h sont passés devant le site avec une pointe de 516 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense.
- Les voitures roulaient avec une allure normale mais quelques voitures avaient une allure très rapide.
- 11% de poids de poids lourds : 23 bus STIB, 20 camions, 6 cars et 1 camion ABP
- Conditions particulières : néant
- Peu de piétons devant le site mais beaucoup des parents avec enfants (crèche proche).
- Beaucoup de vélos : 156 vélos à l'heure
- Files : 7 remontées jusqu'au site à partir du carrefour à feux proche (Waterloo/Graux) mais tous les véhicules passent au vert.
- Il y a un accès de parking privé en face du site : il n'y a eu que 5 mouvements durant le comptage.
- D'après deux passants, se disant réguliers : la situation est habituelle.

Les constatations suivantes ont pu être réalisées l'après-midi :

- 580 evp/h sont passés devant le site avec une pointe de 636 evp/h dans la tranche de 10' la plus dense. Il s'agit de flux plus importants que ceux du matin ce qui est relativement inhabituel. Cela pourrait s'expliquer par la présence de grandes surfaces alimentaires à proximité (Delhaize « Molière »<sup>92</sup>, Carrefour Market « Molière »<sup>93</sup>).
- De nombreuses voitures dépassaient la limite de vitesse autorisée.
- 7% de poids de poids lourds : 28 bus STIB, 3 camions, 5 cars et 5 camions ABP.
- Conditions particulières : néant
- Presque 3 fois plus de piétons à l'heure que le matin avec encore des parents avec enfants.
- Beaucoup de vélos : 206 vélos à l'heure
- Files : 28 remontées jusqu'au site à partir du carrefour à feux proche (Waterloo/Graux) mais tous les véhicules passent au vert.
- Il y a un accès de parking privé en face du site : il n'y a eu que 6 mouvements durant le comptage.
- D'après une passante: la situation est habituelle.

<sup>90</sup> Ciel bleu ensoleillé.

<sup>91</sup> Il y a eu de la pluie puis un fort orage avec de la grêle en fin de comptage.

<sup>92</sup> Affluence maximale en semaine : 17h15/17h45 (source : EI).

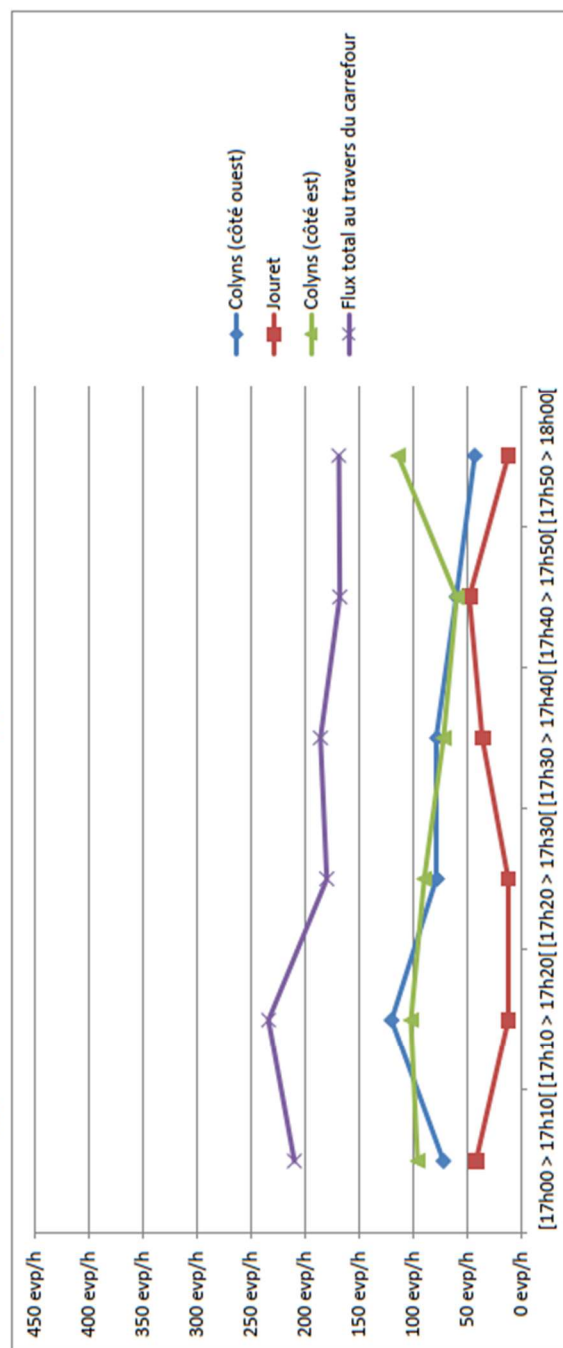
<sup>93</sup> Affluence maximale en semaine : 17h/18h (source : Google).



Mesurage réalisé in situ le jeudi 12/06/2025, temps sec et très chaud

Flux de véhicules	Colyns (côté ouest)	Colyns (côté ouest)	Jouret	Jouret	Colyns (côté ouest)	Colyns (côté est)	Colyns (côté est)	Colyns (côté est)	Colyns (côté est)	Flux total au travers du carrefour	Formation de file
[17h00 > 17h10[	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j = a + d + g	
[17h10 > 17h20[	72 evp/h	18 evp/h	54 evp/h	42 evp/h	12 evp/h	30 evp/h	96 evp/h	78 evp/h	18 evp/h	210 evp/h	non
[17h20 > 17h30[	120 evp/h	6 evp/h	114 evp/h	12 evp/h	6 evp/h	6 evp/h	102 evp/h	96 evp/h	6 evp/h	234 evp/h	non
[17h30 > 17h40[	78 evp/h	6 evp/h	72 evp/h	12 evp/h	6 evp/h	6 evp/h	90 evp/h	84 evp/h	6 evp/h	180 evp/h	non
[17h40 > 17h50[	78 evp/h	24 evp/h	54 evp/h	36 evp/h	18 evp/h	18 evp/h	72 evp/h	72 evp/h	0 evp/h	186 evp/h	non
[17h50 > 18h00[	60 evp/h	0 evp/h	60 evp/h	48 evp/h	18 evp/h	30 evp/h	60 evp/h	60 evp/h	0 evp/h	168 evp/h	non
	43 evp/h	1 evp/h	42 evp/h	12 evp/h	0 evp/h	12 evp/h	114 evp/h	102 evp/h	12 evp/h	169 evp/h	non

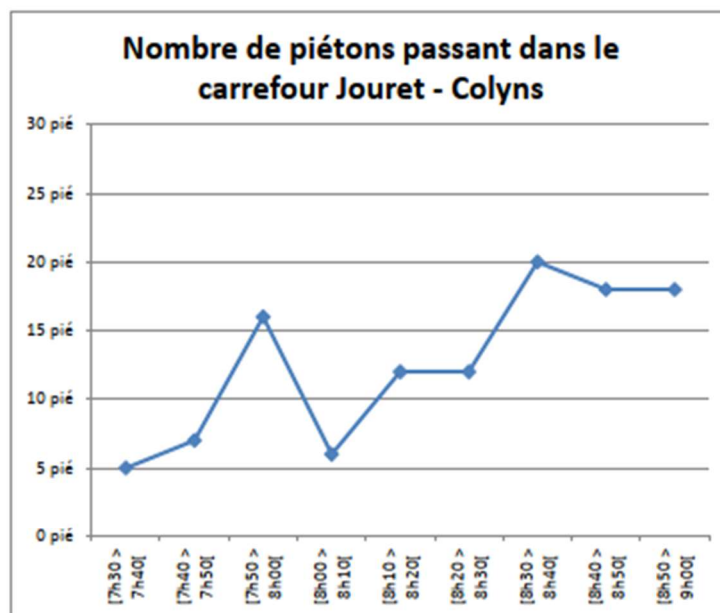
Flux de véhicules	Colyns (côté ouest)	Colyns (côté ouest)	Jouret	Jouret	Colyns (côté ouest)	Colyns (côté est)	Colyns (côté est)	Colyns (côté est)	Colyns (côté est)	Flux total au travers du carrefour	Formation de file
[17h00 > 18h00[	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j = a + d + g	
	75 evp/h	9 evp/h	66 evp/h	27 evp/h	10 evp/h	17 evp/h	89 evp/h	82 evp/h	7 evp/h	191 evp/h	
	39%			14%			47%				



Mesurage réalisé in situ le jeudi 12/06/2025, jour, temps sec et doux

	Nombre de piétons passant dans le carrefour Jouret - Colyns
[7h30 > 7h40[	5 pié
[7h40 > 7h50[	7 pié
[7h50 > 8h00[	16 pié
[8h00 > 8h10[	6 pié
[8h10 > 8h20[	12 pié
[8h20 > 8h30[	12 pié
[8h30 > 8h40[	20 pié
[8h40 > 8h50[	18 pié
[8h50 > 9h00[	18 pié
<b>Total</b>	<b>114 pié</b>

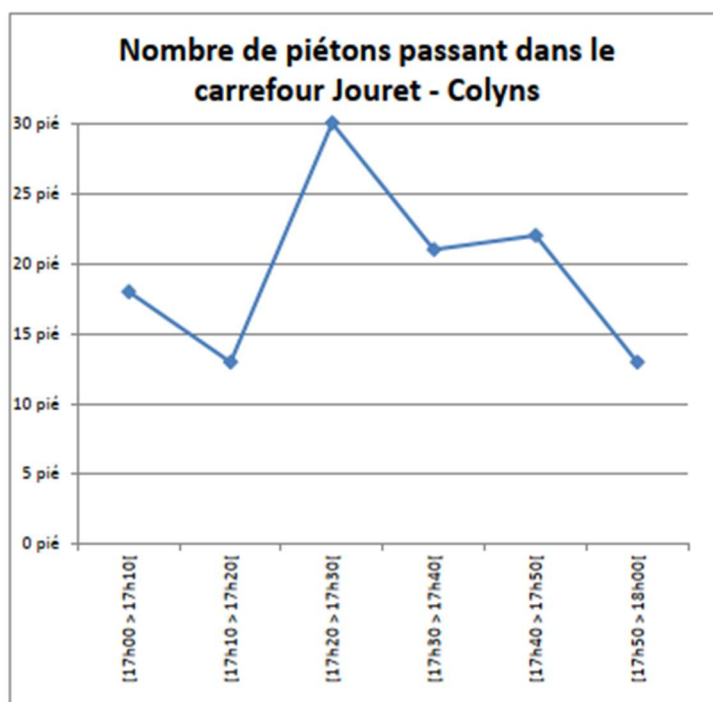
Flux horaire 76 pié/h



Mesurage réalisé in situ le jeudi 12/06/2025, temps sec et très chaud

	Nombre de piétons passant dans le carrefour Jouret - Colyns
[17h00 > 17h10[	18 pié
[17h10 > 17h20[	13 pié
[17h20 > 17h30[	30 pié
[17h30 > 17h40[	21 pié
[17h40 > 17h50[	22 pié
[17h50 > 18h00[	13 pié
<b>Total</b>	<b>117 pié</b>

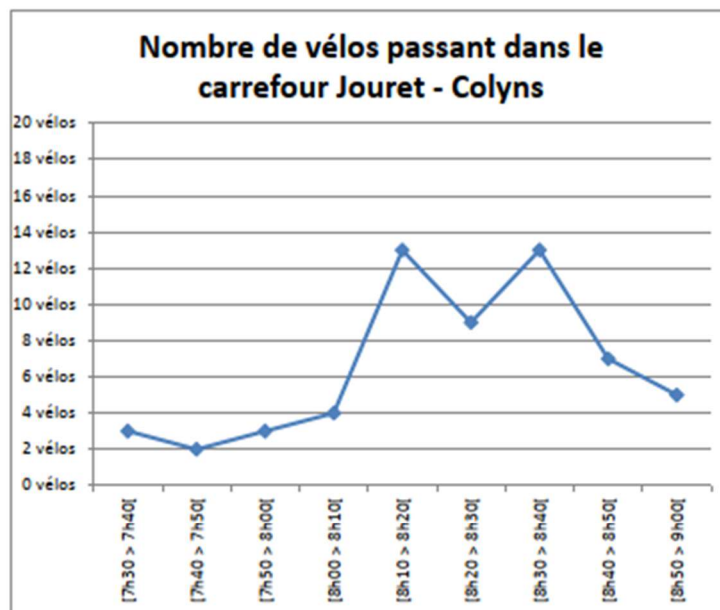
Flux horaire 117 pié/h



Mesurage réalisé in situ le jeudi 12/06/2025, jour, temps sec et doux

	Nombre de vélos passant dans le carrefour Jouret - Colyns
[7h30 > 7h40[	3 vélos
[7h40 > 7h50[	2 vélos
[7h50 > 8h00[	3 vélos
[8h00 > 8h10[	4 vélos
[8h10 > 8h20[	13 vélos
[8h20 > 8h30[	9 vélos
[8h30 > 8h40[	13 vélos
[8h40 > 8h50[	7 vélos
[8h50 > 9h00[	5 vélos
<b>Total</b>	<b>59 vélos</b>

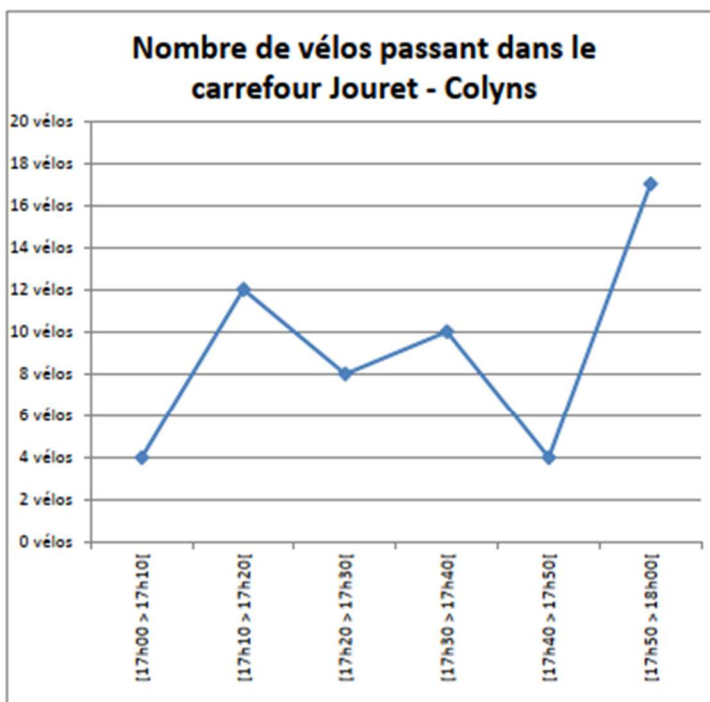
Flux horaire 39 vélos/h



Mesurage réalisé in situ le jeudi 12/06/2025, temps sec et très chaud

	Nombre de vélos passant dans le carrefour Jouret - Colyns
[17h00 > 17h10[	4 vélos
[17h10 > 17h20[	12 vélos
[17h20 > 17h30[	8 vélos
[17h30 > 17h40[	10 vélos
[17h40 > 17h50[	4 vélos
[17h50 > 18h00[	17 vélos
<b>Total</b>	<b>55 vélos</b>

Flux horaire 55 vélos/h



7.4. COMPTAGE DE STATIONNEMENT (2025)

Relevé en semaine "après-midi" le jeudi 12/06/2025 de 15h à 15h45

Section	Gestion	Offre	Nbr. véh. comptés	% d'occ	Offre temp supprimée	Véh. garage	dvt	Nbr. de garages
		a	b	f=b/a	c	d	e	
Jouret	moins de 100 mètres	14	13	93%	0	0	0	15
Waterloo, tronçon au droit du site	Zone grise	11	11	100%	3	2	3	3
Chalon, entre Lemonnier et Waterloo	Zone verte	36	33	92%	0	4	6	6
Waterloo, entre Chalon et Lepoutre	Zone grise	9	9	100%	14	0	6	6
Mélezes entre Waterloo et Michaux	Zone grise	16	12	75%	15	2	11	11
Washington entre Waterloo et Michaux	Zone grise	24	16	67%	31	0	2	2
Abbaye entre Waterloo et Denis	Zone grise	17	14	82%	4	0	6	6
Waterloo entre Graux et CARREFOUR	Zone grise	10	8	80%	6	0	1	1
Chapellé entre Graux et CARREFOUR	Zone verte	21	17	81%	0	0	9	9
Lejeune entre Graux et n°18	Zone verte	12	12	100%	4	0	0	0
Graux	Zone verte	9	8	89%	0	0	5	5
Colyns, entre Graux et Lemonnier	Zone verte	35	29	83%	8	4	40	40
TOTAL		214	182	85%	85	12	104	104
Nombre d'emplacements disponibles :				32	28%			

Relevé en semaine "matin" le mardi 21/11/2017 de 6h25 à 6h55

Section	Gestion	Offre	Nbr. véh. comptés	% d'occ	Offre temp supprimée	Véh. garage	dvt	Nbr. de garages
		a	b	f=b/a	c	d	e	
Jouret	moins de 100 mètres	14	16	114%	0	4	15	15
Waterloo, tronçon au droit du site	Zone grise	14	12	86%	0	0	3	3
Chalon, entre Lemonnier et Waterloo	Zone verte	36	44	122%	0	2	6	6
Waterloo, entre Chalon et Lepoutre	Zone grise	9	10	111%	6	0	6	6
Mélezes entre Waterloo et Michaux	Zone grise	31	18	58%	0	3	11	11
Washington entre Waterloo et Michaux	Zone grise	26	20	77%	29	0	2	2
Abbaye entre Waterloo et Denis	Zone grise	21	16	76%	0	0	6	6
Waterloo entre Graux et CARREFOUR	Zone grise	16	5	31%	0	2	1	1
Chapellé entre Graux et CARREFOUR	Zone verte	21	20	95%	0	0	9	9
Lejeune entre Graux et n°18	Zone verte	16	12	75%	0	1	0	0
Graux	Zone verte	9	8	89%	0	1	5	5
Colyns, entre Graux et Lemonnier	Zone verte	43	34	79%	0	9	40	40
TOTAL		256	215	84%	35	22	104	104
Nombre d'emplacements disponibles :				41	12%			

### **7.5. DOCUMENTS PEB**

Ces documents sont joints à la demande.

### **7.6. ETUDE D'ENSOLEILLEMENT**

(Auteur : B2AI).