

Concerne : Demande de permis d'environnement de classe 1B
Projet : Westpark
Adresse : Boulevard Sylvain Dupuis 251 à 1070 Anderlecht
Réf. dossier : PE/1B/2026/2034851

NOTE DE COMPLÉMENTS À BRUXELLES ENVIRONNEMENT

I. Contexte

Une demande de permis d'environnement de classe 1B a été introduite auprès de Bruxelles Environnement en date du 11/06/2026. Dans son courrier du 14/07/2026, Bruxelles Environnement demande des précisions sur le CBS+, le ratio d'emplacements de parking, la géothermie et l'acoustique :

1) *Pourriez-vous nous transmettre le **calculateur CBS+** complété (sous forme de tableur) ?*

2) *Selon le Calculateur du **ratio de parking** pour les logements de Bruxelles Environnement, le besoin en emplacements de parking correspondant au projet s'élève à environ 66 emplacements. D'autre part, le rapport d'incidences indique, en se basant sur le taux de possession des ménages à Anderlecht, que le besoin serait d'environ 76 emplacements. Or, le projet prévoit 119 emplacements de parking, en ajoutant que le surplus serait mis à disposition des riverains du site. Dès lors :*

a. pourriez-vous justifier le choix de maintenir 119 emplacements et non 66 ou 76 comme indiqué dans les estimations des besoins ?

b. En ce qui concerne la mise à disposition des riverains, y a-t-il une demande identifiée dans l'environnement du projet ? Pourriez-vous alors davantage justifier ceci par des données objectives ?

3) *Pour la **géothermie** :*

a. Le plan des installations classées ne reprend pas le détail de l'emplacement des sondes mais reprend une zone. Les emplacements précis sont repris sur une figure de la page 7 de la note géothermie. Pourriez-vous fournir ce plan figurant dans la note géothermie dans un format A3 ou A4 à l'instar des autres installations classées ? ;

b. Concernant les sondes géothermiques, le type de matériaux utilisés (ex : PE100, PE-Xa,...) et la pression nominale (bar) ;

c. Le débit total alimentant la pompe à chaleur (m^3/h).

4) *Pour le **volet acoustique** du projet :*

a. Les puissances acoustiques max ($L_{wa\ max}$) des pompes à chaleur et groupes de ventilation utilisés dans le cadre de la simulation ;

b. Les caractéristiques techniques des écrans acoustiques envisagés en toiture ;

c. Un plan localisant les installations techniques et les écrans acoustiques.

La présente note vise à répondre à chacun de ces éléments, dans l'ordre.

II. Réponses à la demande de compléments

II.1. CBS+

Le calculateur (tableur) est joint en **annexe 1** de la présente note, avec ses annexes propres :

- La liste des plantes sélectionnées ;
- Le plan de revêtement ;
- L'annexe descriptive CBS.

II.2. Ratio d'emplacements de parking

Reprenons l'extrait du rapport d'incidences, p.53-54 :

b) Voitures et motos

Le projet prévoit de conserver les niveaux semi-enterrés, actuellement dédiés au stationnement des véhicules motorisés. Plus précisément, il est prévu de réduire le nombre d'emplacements, passant ainsi des 171 emplacements autorisés par le permis d'environnement en vigueur à 119 emplacements, accessibles via un badge. Ces emplacements sont repartis comme suit :

- 52 emplacements, dont 2 emplacements PMR, au niveau R-2 ;
- 67 emplacements, dont 3 emplacements PMR, au niveau R-1.

Le nombre d'emplacements pour les PMR (5) correspond aux normes minimales imposées par le RRU7.

Avec 119 places de parking, le projet prévoit 0,83 emplacements par logement, soit moins d'une place par logement. Le ratio d'1 place par logement imposé par l'article 6 du Titre VIII du RRU n'est pas respecté. Une dérogation est sollicitée à ce propos au chapitre Urbanisme.

Soulignons que le calculateur de ratio parking par logement de Bruxelles Environnement comprend également une estimation des besoins en nombre d'emplacements pour voiture. Appliqué au projet, le calculateur indique que la capacité du parking devrait être d'environ 66 places pour répondre aux besoins des habitants. La capacité du parking projetée est donc supérieure à la recommandation de Bruxelles Environnement.

Figure 43 : Calculateur ration parking par logement – nombre d’emplacement voiture (source : Bruxelles Environnement)

Les taux d'occupation renseignés dans le rapport d'incidences concernent une moyenne prise dans un rayon de 500 m autour du projet. Sur cette large zone, un taux d'occupation de 83% le matin entre 5h et 7h et le samedi entre 12h et 18h traduit déjà une utilisation du stationnement majoritairement par des riverains (dont le véhicule est présent en voirie à ces heures-là).

Pour compléter l'analyse, nous reprenons les données de Parking.brussels¹ mais dans un périmètre plus restreint² d'environ 250 m autour du projet. Sur les voiries les plus proches, situées à l'est, Clos Hof te Ophem, le taux d'occupation entre 5h et 6h atteint 108% en moyenne (109%, 100% et 116%) ce qui traduit une sursaturation locale, par les habitants du quartier. Cette indication est corroborée par le taux de saturation renseigné le samedi entre 12h et 18h, soit également une moyenne de 108% (95%, 127% et 104%). Ces chiffres sont légèrement moins élevés sur la rue Adolphe Willems (100% entre 5h et 7h et 80% le samedi), au nord, ou sur le boulevard Sylvain Dupuis, au sud (75% entre 5h et 7h et 99% le samedi). Précisions que le long de cet axe, il n'est possible de se garer que le long du trottoir opposé à celui du projet.

De ce fait, il est raisonnable de penser qu'une demande en stationnement existe bel et bien de la part des riverains et que, dans l'hypothèse où l'ensemble des 119 places de parking ne seraient pas utilisées par les habitants du projet, elles pourront répondre à un besoin en stationnement local et ainsi diminuer la pression sur le stationnement en voirie.

L'offre en stationnement du projet est donc susceptible de générer un impact favorable sur le stationnement public.

Par ailleurs, pour préciser les besoins en stationnement liés au projet, nous pouvons appliquer le taux de motorisation du quartier, soit 70%. Ce taux est plus représentatif de la zone que celui de la commune. Appliqué aux 144 futurs ménages, cela représente une demande d'environ 101 places de stationnement, ce qui correspondrait à un total de **18 places à mettre à disposition des riverains**.

La demande de stationnement de la part des riverains est objectivement démontrée dans des dossiers récents des environs. C'est notamment le cas pour le projet voisin autorisé en 2023 sous la référence **01/PFD/1866515**. Lors de l'instruction de cette demande de permis, le besoin en stationnement des habitants est apparu comme un point d'attention majeur, en partie en raison de l'influence de la zone d'événement « Astrid » et des objections et pétitions déposées par le voisinage. À la suite de cela, la Commission de concertation du 27/09/2023, ainsi que l'autorité délivrante, ont imposé des conditions de stationnement à ce projet voisin. Le choix du nombre de places de stationnement s'est basé sur le contexte local spécifique et sur la saturation existante de l'espace public dans cette rue.

Comme indiqué dans le permis de l'immeuble voisin, le projet se situe à proximité de la zone d'événements « Astrid », où la pression de stationnement augmente lors des matchs de football. Prévoir 119 emplacements permet d'éviter que la demande de stationnement générée par le projet n'accroisse la pression sur la voie publique lors de ces moments de pic. Les places qui ne seront pas occupées par les résidents ou les utilisateurs du projet lui-même seront mises à la disposition des riverains afin de soulager la voie publique. Il existe donc plusieurs raisons pour lesquelles un plus grand nombre d'emplacements de stationnement a été prévu. Cela permet notamment d'anticiper le besoin de stationnement existant.

Enfin, la conception du projet a été régie par le principe de circularité dans la mesure où il maintient les sous-sols existants de l'immeuble de bureaux au lieu de la démolition. De ce fait, il s'inscrit dans la vision régionale qui promeut une rénovation plutôt qu'une démolition, vision que l'on retrouve notamment dans le projet de modification du RRU, *Good Living*. Ces places de parking sont existantes et difficilement attribuables à d'autres fonctions. Le projet propose donc leur mise à disposition pour répondre à un réel besoin en stationnement dans le quartier.

II.3. Géothermie

La localisation des forages a été intégrée aux plans des installations classées 20260715_MAP_IC_compléments.

Le matériau utilisé pour les sondes géothermiques est du PE100, classe de pression PN16/SDR11.

Le débit total alimentant la pompe à chaleur est estimé à 32 m³/h.

¹ <https://data.parking.brussels/mapviewer>

² Une distance d'environ 250 m apparaît plus réaliste que 500 m pour un riverain qui cherche un stationnement.

II.4. Acoustique

L'étude acoustique et ses annexes sont jointes en **annexe 2** de la présente note de réponse.

Plus particulièrement, le document « *ACOU_25-00205_VO_AKS_Bijlage 3 geluidsafstraling WP (1)* » reprend les informations demandées à savoir :

- La puissance acoustique :
 - Des pompes à chaleur : 82 dB(A) ;
 - Des ventilateurs : 55 dB(A) ;
- Les caractéristiques techniques des écrans acoustiques envisagés : 14 dB(A) ;
- Un plan localisant les installations techniques ainsi que les écrans acoustiques : voir annexe 2.