

**Création d'une voirie privée et d'un sentier piéton aux abords du futur lotissement du « Grand Forestier » – Note explicative du projet**

---

Actuellement, la zone de projet est le site d'un ancien centre sportif dont le club house et la piscine ont été démolis. Il consiste actuellement en un vaste espace vert, majoritairement engazonné, comprenant une voirie d'accès de +/- 4,5m de large en asphalte du côté de l'Avenue du Grand Forestier qui forme une boucle de +/- 340m jusqu'à la moitié du site environ. Le site est entièrement délimité par une clôture métallique et est bordé par de nombreuses zones arborées. La voirie d'accès est également ponctuée par la présence d'arbres en accotement. En ce qui concerne le cadre environnant, le voisinage direct du site consiste en diverses habitations, majoritairement unifamiliales.

C'est dans ce contexte qu'un projet de lotissement s'inscrit. Dans le cadre de ce projet, une voie de communication d'accès et un cheminement piéton seront construits. La présente notice explicative concerne uniquement la création des voies de communication dans le but de desservir les futures habitations. A ce titre, une voie de communication sera créée entre l'Avenue du Grand Forestier et la Drève Vanderborght à Auderghem. A noter que l'accès carrossable se fera uniquement depuis l'Avenue du Grand Forestier (entrée et sortie) mais qu'un cheminement réservé aux piétons et aux cyclistes permettra une liaison vers la Drève Vanderborght (face au n°3 de cette dernière).

### **1) Voie de communication :**

La voie de communication à créer présentera une largeur de 4,5 mètres, composée d'une bande centrale en béton de 2,5 mètres et de deux bandes latérales d'un mètre chacune, aménagées en revêtement renforcées pour permettre le passage des véhicules de secours. Cette voirie sera ponctuellement élargie, à certains endroits recommandés par les services de secours, afin de permettre le croisement des véhicules lors d'interventions, pouvant atteindre une largeur maximale de 8 mètres. À l'extrémité de cette voie, un dispositif de demi-tour « pompier » sera aménagé afin de garantir la manœuvrabilité des véhicules d'urgence.

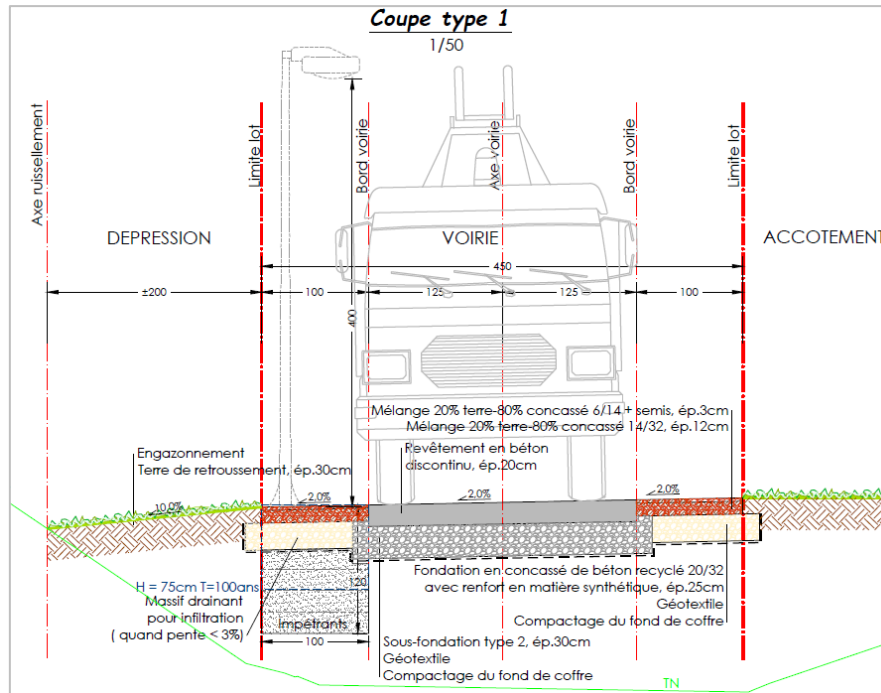
Il est à noter que la chaussée sera aménagée en tant qu'espace partagé entre les véhicules motorisés et les modes doux de déplacement, tels que les piétons et les cyclistes. Ce type d'aménagement implique notamment une limitation de la vitesse à 20 km/h, ainsi qu'une priorité accordée aux piétons sur l'ensemble du tracé. La circulation automobile sera restreinte aux 70 premiers mètres à partir de l'entrée carrossable. Au-delà de cette longueur, l'accès sera exclusivement réservé aux véhicules de secours et de déménagement, afin de desservir les différents lots. Des potelets amovibles seront installés à hauteur du premier lot pour contrôler et limiter l'accès.

La coupe ci-dessous illustre la configuration type retenue pour la voirie au sein de la zone de projet. Celle-ci sera réalisée en revêtement béton et bordée de part et d'autre par deux bandes latérales d'un mètre, aménagées en revêtement renforcées. Le profil en travers de la voie adopte une pente unique orientée vers l'une des zones, conçu comme un massif drainant destiné à l'infiltration des eaux pluviales.

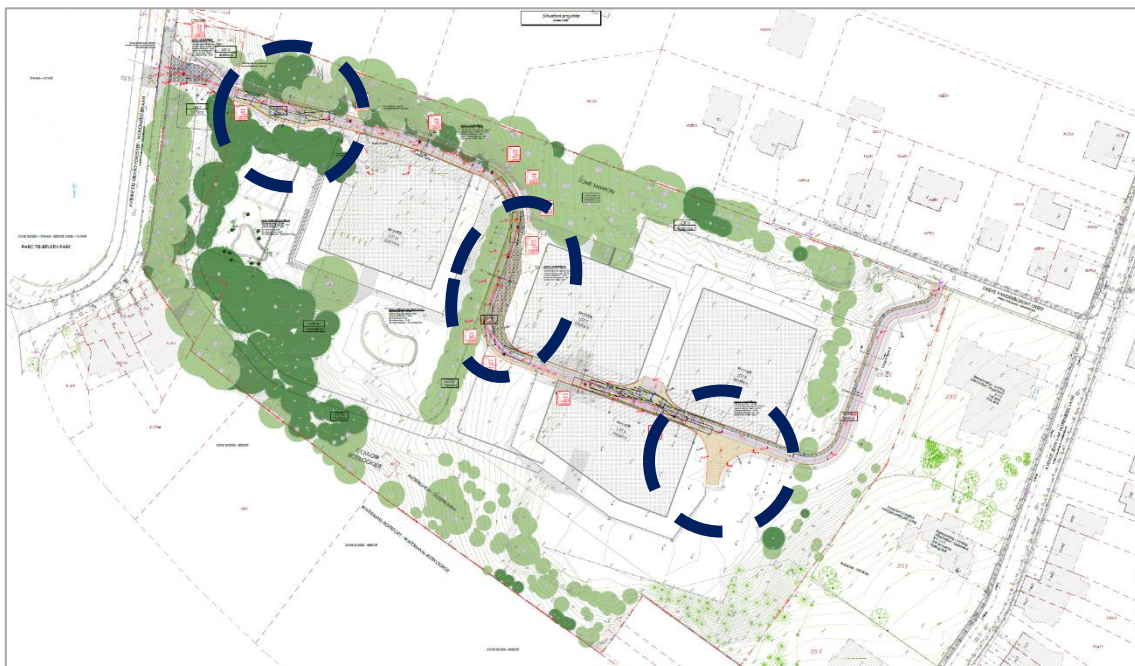
Ces bandes seront constituées d'un mélange de 20 % de terre et 80 % de concassé, avec les couches suivantes : une couche supérieure de 3 cm en concassé 6/14 semi-stabilisé, suivie de

12 cm d'un mélange similaire en concassé 14/32. La seconde bande, située en point bas de la pente, sera réalisée avec la même composition, à la différence près qu'elle intègre un massif drainant permettant l'infiltration directe des eaux.

Au-delà de la limite de la voie de communication, des accotements enherbés viendront compléter l'aménagement, renforçant l'intégration paysagère et la gestion naturelle des eaux.



Comme évoqué précédemment, la largeur de la voirie se verra ponctuellement élargie à 8m maximum en vue de proposer des zones de croisement.



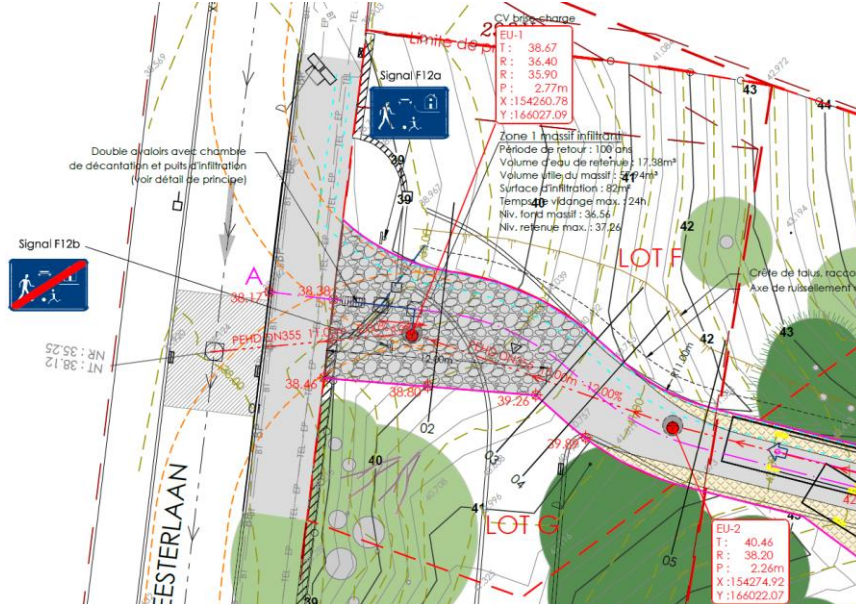
La fin de la voie de communication prendra la forme d'un chemin piétonnier d'une largeur de 2,5 mètres, réalisé en revêtement béton. Il sera accompagné d'une bande latérale renforcée d'un mètre de large, intégrant un massif drainant destiné à l'infiltration des eaux de ruissellement. L'ensemble s'étendra sur une longueur d'environ 80 mètres, permettant d'assurer un accès piéton sécurisé depuis et vers la Drève Vanderborgh.



## 2) Gestion des eaux usées et pluviales :

### 2.1. Eaux usées :

Dans le cadre du projet d'aménagement de voirie, il est prévu de collecter les rejets particuliers dans un tuyaux en PEHD  $\varnothing$  355mm qui sera raccordé au réseau existant au niveau de l'Avenue du Grand Forestier. Ceci s'observe de manière plus précise sur le plan terrier.



### 2.2. Eaux pluviales :

Le projet adopte une approche contemporaine, mettant en œuvre des matériaux et techniques spécifiques. La voirie sera revêtue d'un béton discontinu de 20 cm d'épaisseur, posé sur une sous-fondation de type 2 d'une épaisseur de 30 cm. Le profil en travers a été conçu avec une pente unique dirigée vers une bande plate d'un mètre de large, dotée d'une structure drainante permettant l'infiltration des eaux de pluie issues de la voirie. À l'entrée du site, un double avaloir est prévu, équipé d'une chambre de décantation et d'un puits d'infiltration.

Le massif drainant couvre une superficie de 82,00 m², offrant un volume utile de 57,94 m³ et un temps de vidange maximal de 24 heures. La chambre contenant le puits d'infiltration est réalisée en béton. En fond de chambre, un puits en polypropylène ( $\varnothing$  500 mm), perforé et enveloppé d'un double géotextile anti-contaminant, est implanté verticalement sur une profondeur de 5,00 m. Il est rempli d'un empierrement drainant en porphyre de calibre 31,5/50. Un trop-plein en PEHD ( $\varnothing$  355 mm), raccordé à la chambre d'eaux usées, complète l'ouvrage.

Par ailleurs, le projet de lotissement prévoit l'aménagement de deux noues d'infiltration sous forme de dépressions herbeuses. La première, d'une superficie de 54 m², permet une rétention d'environ 17 m³, tandis que la seconde, de 157 m², offre une capacité de 49 m³. Ces noues sont situées dans le périmètre des travaux visés par la demande de permis d'urbanisme et sont spécifiquement destinées à recueillir les eaux pluviales à l'échelle parcellaire : la première pour le lot D, la seconde pour les lots A, B et C.

Le terrain ne se trouve pas en zone d'aléa et risque d'inondation. Selon les geodata de Bruxelles Environnement, la profondeur de la nappe phréatique serait située entre 13 et 14 mètres au droit des noues d'infiltration.



Pour plus de détails, veuillez-vous référer aux informations complémentaires fournies dans la note hydraulique.



### 3) Eclairage commun :

Dans le cadre du projet de voirie en cours, une attention particulière est accordée à l'éclairage commun afin de préserver l'habitat des chiroptères et de limiter tout impact nuisible sur ces espèces nocturnes essentielles pour l'équilibre écologique. Les spécifications de l'éclairage sont soigneusement sélectionnées pour répondre aux besoins de ces animaux tout en assurant la sécurité et le confort des usagers.

Les luminaires seront positionnés de manière à éclairer principalement vers le sol, dans un angle de dispersion de 70°. Cette orientation est choisie pour réduire la pollution lumineuse vers le ciel et minimiser les interférences avec les comportements de vols des chiroptères. En dirigeant la lumière vers le sol, nous assurons une visibilité adéquate pour les piétons et les cyclistes tout en préservant l'intégrité des habitats nocturnes des chiroptères.

De plus, les hauteurs des feux seront ajustées au plus bas possible pour chaque zone. Pour la zone cycliste et piétonne, les luminaires seront installés à une hauteur de 4,00 mètres. Cette disposition permet de maintenir un éclairage efficace tout en minimisant les risques de perturbation pour les chiroptères, qui ont tendance à voler à des hauteurs plus basses lors de leurs déplacements nocturnes.

Le choix des luminaires se fera conformément aux recommandations du rapport d'incidences :

*« Les lampes utilisées pour les éclairages extérieurs sont les moins puissantes possibles et sont équipées de lampe LED de couleur ambre à rouge sans UV (<2.200 K) ou de sources lumineuses en adéquation avec les connaissances éthologiques les plus actuelles. Les lampes extérieures sont à détecteur de mouvement et placées le plus bas possible. Leurs faisceaux sont dirigés vers le bas ».*

#### **4) Accessibilité des services de secours SIAMU :**

L'accessibilité et le stationnement des véhicules de secours, en particulier ceux du SIAMU, constituent un enjeu central dans la conception de la voirie du projet. L'aménagement proposé a été spécifiquement pensé pour garantir un accès rapide, fluide et sécurisé aux services d'urgence, en cas d'incendie ou de toute autre situation nécessitant une intervention immédiate.

Les profils en long de la voirie ont été étudiés de manière à respecter les normes d'accessibilité en vigueur. Bien que l'entrée du site présente une pente relativement marquée, les zones principales d'intervention bénéficient de déclivités modérées, adaptées au stationnement et aux manœuvres des véhicules de secours. En effet, les pentes dans ces secteurs sont limitées à 6 %, 1 % et jusqu'à 0,4 %, ce qui assure la stabilité des véhicules pendant les opérations et facilite leur immobilisation à proximité des bâtiments.

Par ailleurs, une aire de retournement "demi-tour pompier" sera aménagée à l'extrémité de la voie de communication. Cet aménagement permettra aux véhicules d'intervention de manœuvrer facilement et de repartir sans difficulté, même dans des conditions d'urgence. Cette configuration garantit ainsi une desserte optimale de l'ensemble du site par les services d'urgence.