

RAPPORT D'INCIDENCES

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| Chapitre 1 : La justification du projet, la description de ses objectifs | 3 |
| A/ Présentation succincte du projet..... | 3 |
| B/ Historique des éventuels permis antérieurement délivrés pour ce site..... | 6 |
| C/ Présentation des objectifs généraux du projet..... | 6 |
| D/ Rubriques de l'annexe B qui motivent le présent rapport d'incidences..... | 7 |
| E/ Calendrier succinct de la réalisation du projet, | 7 |
| Chapitre 2 : La synthèse des différentes solutions envisagées ayant présidé au choix du projet introduit par le demandeur eu égard à l'environnement. | 8 |
| Chapitre 3 : Analyse proprement dite par domaine imposé par le CoBAT. | 12 |
| Chapitre 3.1. L'urbanisme et le paysage | 12 |
| A/ Situation existante | 12 |
| B/ Situation projetée : | 14 |
| C/ Chantier : Intégration visuelle et esthétique de celui-ci. | 14 |
| Chapitre 3.2. Le patrimoine..... | 15 |
| A/ Situation existante : | 15 |
| B/ Situation projetée : | 15 |
| C/ Chantier : | 16 |
| Chapitre 3.3. Le domaine social et économique | 16 |
| A/ Situation existante : | 16 |
| B/ Situation projetée : | 16 |
| C/ Chantier : | 16 |
| Chapitre 3.4. La mobilité (circulation, stationnement) | 16 |
| A/ Situation de droit | 16 |
| B/ Situation existante | 16 |
| C/ Situation projetée..... | 17 |
| E/ Chantier : | 21 |
| Chapitre 3.5. Le sol, les eaux souterraines et les eaux de surface (Réseau hydrographique) .. | 21 |
| A/ Situation existante : | 21 |
| B/ Situation projetée : | 21 |
| C/ Chantier : | 21 |
| Chapitre 3.6. Les eaux usées, eaux pluviales et eaux de distribution | 21 |
| A/ Situation existante : | 21 |
| B/ Situation projetée : | 21 |
| C/ Chantier : | 21 |
| Chapitre 3.7. La faune et la flore..... | 22 |
| A/ Situation existante : | 22 |
| B/ Situation projetée : | 22 |
| C/ Chantier : | 23 |
| Chapitre 3.8. Energie..... | 23 |
| Chapitre 3.9. L'air | 23 |
| A/ Situation existante : | 23 |
| B/ Situation projetée : | 23 |
| C/ Chantier : | 23 |
| Chapitre 3.10. Le (micro)climat..... | 23 |
| Chapitre 3.11. L'environnement sonore et vibratoire | 23 |
| A/ Situation existante : | 23 |

| | |
|---|----|
| B/ Situation projetée : | 23 |
| C/ Chantier : | 24 |
| Chapitre 3.12. L'être humain (en complément au contenu des chapitres air, bruit et vibrations, mobilité, ...) | 24 |
| A/ Situation projetée : | 24 |
| B/ Chantier : | 24 |
| Chapitre 3.13. La gestion des déchets | 24 |
| A/ Chantier : | 24 |
| Chapitre 4. Résumé non technique du rapport d'incidences | 24 |

CHAPITRE 1 : LA JUSTIFICATION DU PROJET, LA DESCRIPTION DE SES OBJECTIFS ET LE CALENDRIER DE SA RÉALISATION.

A/ Présentation succincte du projet



■ *Aménagement d'un giratoire*

Situation existante

Le square Marlow, nœud intermodal de la commune, se situe à l'intersection des avenues Wolvendael, Brugmann et rue du Postillon. L'ensemble de ces axes ont un statut distinct : l'avenue Brugmann représente une avenue principale, l'avenue Wolvendael constitue un axe interquartiers, la rue du Postillon est quant à elle, une rue locale. Le square Marlow, partie d'un espace structuré se situe également à proximité du square des Héros

Dans sa situation existante, le square Marlow est un carrefour à feux.

Ces feux ont actuellement 3 phases pendant lesquelles l'avenue Wolvendael et rue du Postillon ne peuvent avoir simultanément le vert.

Cette situation empêche les usagers faibles (piétons, personnes à mobilité réduites,...) d'effectuer leur traversées en toute sécurité.

Dans l'avenue Wolvendael, le charroi roule en ligne droite sans veiller aux piétons traversant tandis que dans la rue du Postillon, la distance de la traversée est trop importante. De plus, la traversée se fait actuellement via un bouton poussoir, sur demande.

Il est impossible de réguler ces feux en intégrant à la fois, un bon écoulement du trafic ainsi qu'une traversée sûre des piétons. La régulation à l'aide de feux de signalisation est donc inadaptée.

Les problématiques constatées et à solutionner sont donc :

- d'une part, des cheminements piétons et cyclistes sécurisés et confortables.
- d'autre part, favoriser le calme de la zone en limitant la vitesse de circulation.

Situation projetée

La solution retenue consiste au remplacement du carrefour existant par l'aménagement d'un giratoire d'environ 40 m de diamètre extérieur.

L'implantation du giratoire au square Marlow résulte de l'étude réalisée par la direction stratégique relative à l'axe Brugmann-Stalle et Alseberg¹, complété par la note stratégique de la Direction Stratégie du MRBC.²

Les simulations réalisées dans le cadre de cette étude démontre que grâce au giratoire, une amélioration de l'écoulement du trafic sera obtenue tant pour les véhicules privés que publics.

Les traversées piétonnes sont quant à elles sécurisées par des passages piétons aux entrées et sorties du rond point encadrées d'îlots quand le franchissement de la voirie se poursuit par celui du site tram. Ces îlots bordent le site tram pour permettre aux piétons d'attendre à l'abri. Conformément au vade-mecum des personnes à mobilité réduites, ces passages sont équipés de dispositifs qui leur est spécifiques (dalles à protubérance, surbaissement de bordures,.....). La circulation des vélos a également été intégrée. Au travers de l'unique bande de circulation du giratoire, dont la largeur est conditionnée bus et de camions, des logos vélos ont été placés aux entrées afin de rappeler aux automobilistes la présence de cet usager. Conformément au vade-mecum cycliste la piste cyclable n'a pas été marquée dans le rond-point.

Le dimensionnement du giratoire a intégré tant la circulation des poids lourds que des bus mais également le passage et croisement des trams.

L'implantation d'un giratoire à ce carrefour a pour objectifs de solutionner les points de conflits des trams à cet endroit ainsi que de sécuriser cette zone. La vitesse le long de ces voiries étant limitée à 50 km/h, l'implantation d'autres dispositifs de sécurisation n'a pas été nécessaire.

Deux quais de trams sont aménagés de part et d'autre du site propre dans l'avenue Wolvendael, permettant ainsi la fluidité du trafic automobile et bus dans cette avenue. Le tram n°92 pourra à présent attendre à ce quai et laisser la priorité au tram n°4³ desservant un axe important.

La circulation cycliste dans les avenues se fait en voirie dans le sens de la descente et en piste suggérée, le long du trottoir, dans le sens de la montée.

L'implantation du giratoire permet également d'accentuer le caractère de certaines voiries entrantes. En effet, toutes les voiries perdent leur priorité mais comme le trafic se fait principalement le long de l'axe « Brugmann – Stalle » cela permet de restaurer le statut de ces axes importants sans de voir mettre de feux. La fréquence des trams permettra également de permettre aux voitures de sortir de Wolvendael.

¹ copie en annexe 2 du présent rapport. L'étude de la ligne de tram à vérifié la fonctionnalité d'un tel dispositif puis l'a intégré dans son étude.

² Copie en annexe 3 du présent rapport

³ Ligne Chrono



Conformément aux Etats Généraux de la Sécurité Routière et après analyse des flux il a été convenu de réduire au maximum les entrées et sorties automobiles dans le rond-point et de les mettre sur une seule bande. Celles-ci encadrent le site propre dans l'avenue Brugmann, l'avenue Wolvendael. Les voiries ayant toutes une bande de circulation par sens, exception faites de Brugmman entre Square Marlow et le Square des Héros, dont la sortie est bien sur une bande mais rétablie à 2 bandes immédiatement après le passage pour piéton.

La rue du Postillon devient quant à elle, à sens unique.

La création du giratoire permet également d'améliorer la circulation des poids lourds.

Les matériaux employés sont essentiellement l'asphalte en voirie et places de stationnements. Les trottoirs de largeur variable, cheminements piétons à l'intérieur et aux abords du square ainsi que le revêtement des quais de trams sont quant à eux constitués de pavés platine.



Pavés platine

Un nouvel éclairage est implanté en mixité avec les poteaux caténaire dans les avenues principales. Il est du même type que l'éclairage dans Brugmann. Un éclairage spécifique est placé entre les arbres.

▪ *Amélioration de la convivialité de l'espace public*

Le projet a également pour but l'embellissement du quartier au travers du réaménagement arboré et engazonné du square. En effet, l'étude s'est ensuite axée sur l'intégration du giratoire à la forme carrée de la place. Les futures plantations accentuent le côté carré du square au travers de leur disposition le long des côtés du square.



Les points d'éclairage de type « Torino », placés entre les arbres, agrémentent et sécurisent l'espace tout en permettant de souligner l'aspect carré de la place

Les axes existants joignant la rue du Postillon à l'avenue Brugmann sont à présent interdits à la circulation, excepté le passage éventuel des pompiers. Ces axes sont constitués d'un revêtement minéral

L'ensemble du square est quant à lui arboré le long de son périmètre de Liriodendron tulipifera fastigatum.

Les quais tram seront quant à eux aménagés de manière à permettre la bonne association des personnes qui attendent le tram et ceux qui en descendent et ce conformément aux plans normes de la STIB.

Des barrières de sécurité guideront les piétons vers les traversées aménagées conformément au plan norme des traversées en zone tram.

▪ *Augmentation de la sécurité routière et réduction de la vitesse par :*

- Limitation des voies de circulation (une bande par sens de circulation),
- Ralentissement de la circulation aux abords du giratoire,
- Aménagement de quais trams en site propre,
- Amélioration et création de cheminements piétons,
- Aménagement de traversées piétonnes sécurisées par des îlots,
- Implantation d'arbres et haies contribuant à créer une ambiance 'urbaine',
- Mise en place de nouveaux luminaires.

▪ *Clarification du fonctionnement du stationnement*

Le stationnement est organisé parallèlement à l'axe de la chaussée de manière bilatérale et dans des zones ciblées et sécurisées. Les zones de stationnement sont revêtues d'asphalte. Le nombre de places de stationnements légales est légèrement réduit⁴ Sur 78 places légales il en reste 64 soit une perte totale du stationnement estimée à 14 places

B/ Historique des éventuels permis antérieurement délivrés pour ce site

Une demande de permis d'urbanisme a été introduite pour la rue de Stalle il y a une quinzaine d'années.

C/ Présentation des objectifs généraux du projet

Les objectifs généraux sont :

⁴ Voir détail du recensement des places de stationnement en annexe 3

- Aménagement d'un giratoire
- Rénovation de la voirie
- Amélioration de la convivialité de l'espace public
- Aménagement de trottoirs et cheminements piétons
- Aménagement de bandes cyclables suggérées
- Augmentation de la sécurité routière
- Diminution des vitesses pratiquées
- Prise en compte de tous les usagers (véhicules motorisés, piétons, personnes à mobilité réduite)
- Amélioration de la lisibilité et de l'offre en stationnement

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

Point 19 de l'annexe B : Tous travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes.

E/ Calendrier succinct de la réalisation du projet,

Encore inconnu à ce jour.

CHAPITRE 2 : LA SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS ENVISAGÉES AYANT PRÉSIDÉ AU CHOIX DU PROJET INTRODUIT PAR LE DEMANDEUR EU ÉGARD À L'ENVIRONNEMENT.

Le giratoire

L'implantation du giratoire au square Marlow résulte de l'étude réalisée par la direction de la stratégie relative à l'axe Brugmann-Stalle et Alseberg. Une étude complémentaire à celle précitée a ensuite été rédigée concernant le square des héros se trouvant au nord du square Marlow.

Ce document étudie et énumère les simulations et comptages de capacité de trafic, stationnement,.....de cette zone mais également des axes la traversant ainsi que celles du square Marlow.

Parmi ces simulations, plusieurs types de giratoire furent envisagés : giratoire large, à 2 bandes et giratoire compact.

La solution d'un large giratoire s'est avérée moins intéressante pour l'écoulement du trafic ainsi que pour les poids lourds. De plus, un rond point à 2 bandes est très insécurisant pour les vélos y compris avec une bande séparée. Les traversées piétonnes seraient également allongées et deviendraient donc inconfortables. Les piétons chercheraient à raccourcir leur traversées par d'autres itinéraires ce qui présenterait un certain danger.

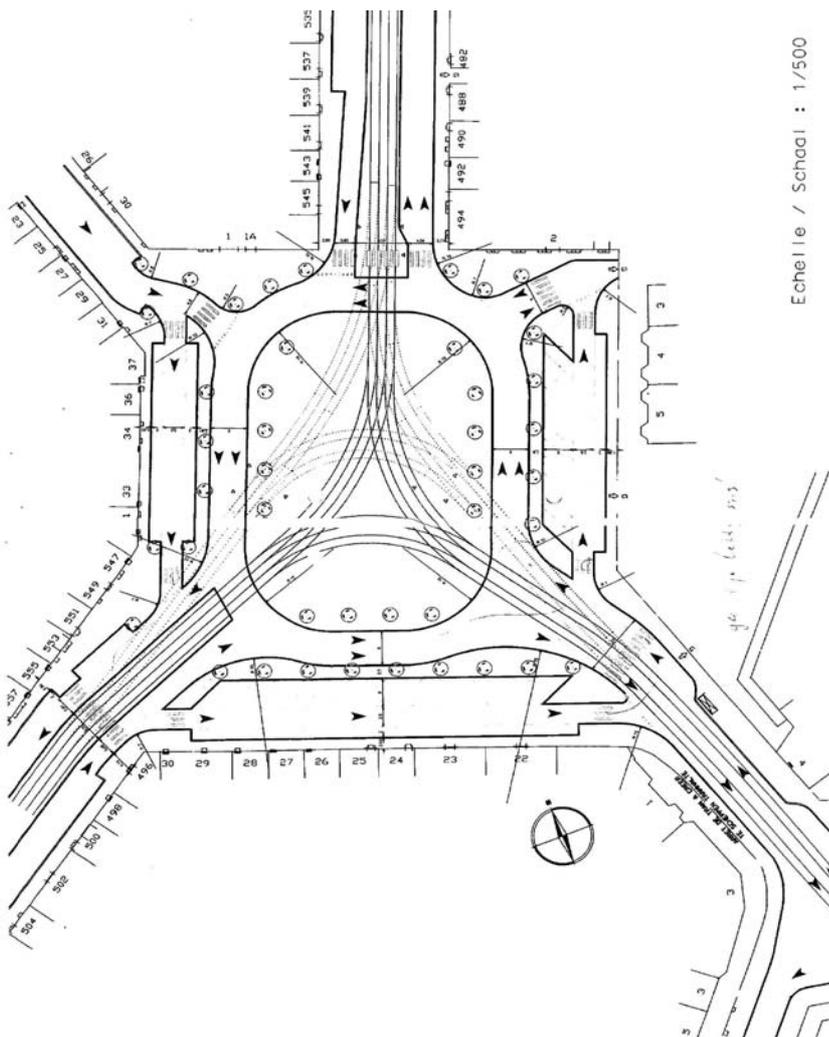
Du point de vue de l'évolution de l'esquisse et de l'obtention du choix définitif d'aménagement du square, la volonté principale était de souligner le côté carré de la place.

place.

Dans l'esquisse proposée par la Commune, qui devait servir à alimenter notre réflexion, le centre de la place devenait un grand espace vide. En effet les arrêts STIB ne pouvaient être installés dessus de part la présence de deux lignes distinctes en courbe. La longueur des trams ne permettait pas à un tram de s'arrêter tout en laissant passer l'autre.

L'arrêt wolvendael était alors reporté en dehors du square dans la rue du Wolvendael entre la rue rouge et la rue Delvaux. De plus le demi-site propre était irréalisable.

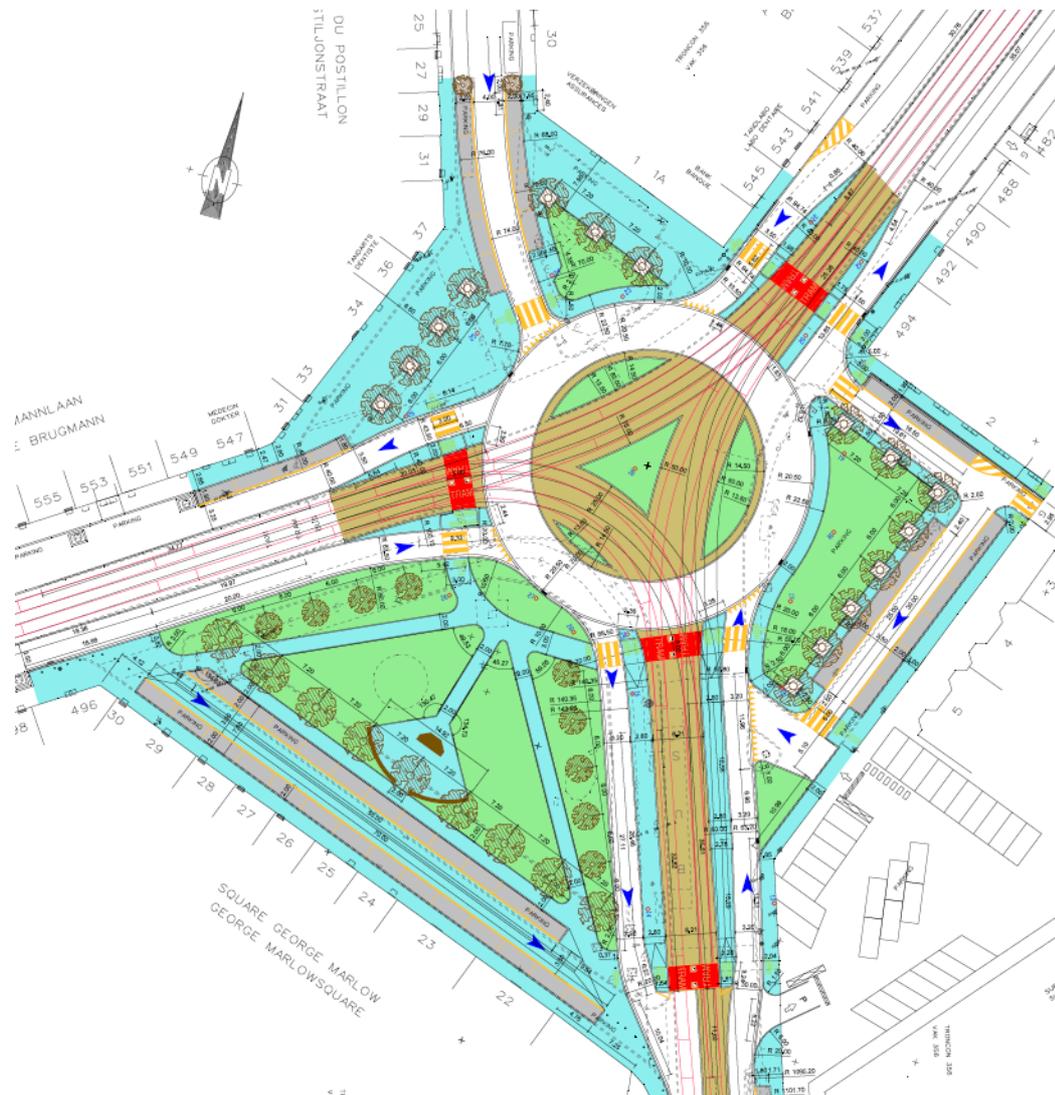
Les traversées piétonnes étaient moins sécurisées



Une seconde esquisse dressée avec le Comité d'Accompagnement (CA) maintenait les voiries de jonction de la rue du Postillon vers l'avenue Brugmann. L'accessibilité vélo devant être maintenue entre postillon et Wolvendael cela nécessitait le rajout d'une sortie vélo. L'espace public près des commerces était morcelé et peu attrayant.



Ensuite la discussion au CA s'est portée sur le maintien ou non des voiries latérales le long des habitations. Le choix définitif a été la suppression des deux dessertes locales au profit d'une sortie franche de la rue du postillon et sur l'utilisation d'un aménagement de plantations, offrant davantage un aspect structurant au square. Le stationnement en épis ne permettait pas d'avoir une plantation continue la suppression d'une place sur trois pour y mettre un arbre revenait à placer le stationnement en longitudinal. Un recentrage du rond-point fut effectué pour aligner son centre plus proche de l'entrecroisement des deux axes de Brugmann. Le rond-point ayant été préalablement placé pour ne pas toucher au grand espace vert communal.



De légères modifications allaient encore être apportées à ce tracé suite aux enquêtes des concessionnaires.

Largeur de trottoir de 1,50m : Les trottoirs sont aménagés avec une largeur de 1,50m minimum et sont plus larges à certains endroits selon les gabarits existants.

Piste cyclable : Dans l'avenue du Wolvendael la situation sera identique à celle que l'on a après le carrefour avec la rue Rouge..

Circulation des bus : Les bus empruntent le site tram de l'avenue du Wolvendael. Les ilots ont d'ailleurs été modifiés dans ce cadre afin de permettre aux bus de sortir du site dans le giratoire en ayant la priorité sur le flux de circulation parallèle.

Circulation des Trams : Les trams ont un demi-site propre dans l'avenue du Wolvendael afin de leur permettre de rejoindre au plus vite leur arrêt

Aménagement des quais de tram avenue Wolvendael : Ces aménagements ont été réalisés en conformité avec le plan norme de la STIB. Un éclairage sécuritaire des quais est intégré au projet.

2x1 bande de circulation : Selon l'étude de la Direction de la Stratégie, le projet prévoit et maintient la circulation 2x1 bande sur toute la longueur de l'avenue Wolvendael ainsi que sur l'avenue Brugmann(venant de la rue de Stalle).
L'avenue Brugmann vers rue Doyenne est quant à elle a 1x1 bande en entrée du rond point et rétablie à 2x1 bande en sortie de ce dernier. La rue du Postillon est a sens unique.

Stationnement: Des statistiques de la situation existante du stationnement dans cette zone ont été relevées. Elles démontrent un nombre de voitures réellement stationnées supérieur au nombre légal.

Les esquisses préliminaires du projet prévoyaient du stationnement en épis dans les voiries secondaires du square. Du stationnement longitudinal a finalement été intégré le long des voiries secondaires ainsi que dans la rue du Postillon. Cette solution permet de gagner davantage d'espace vert en face des habitations offrant ainsi, une meilleure convivialité de l'espace. Il est à noter que l'espace vert actuel est réduit dans le projet, le positionnement du stationnement longitudinal permet de récupérer de l'espace et de réduire la barrière visuelle qu'occasionnent les voitures en épi. Le projet comptabilise un total de 64 places de stationnement (y compris 3 places CD).

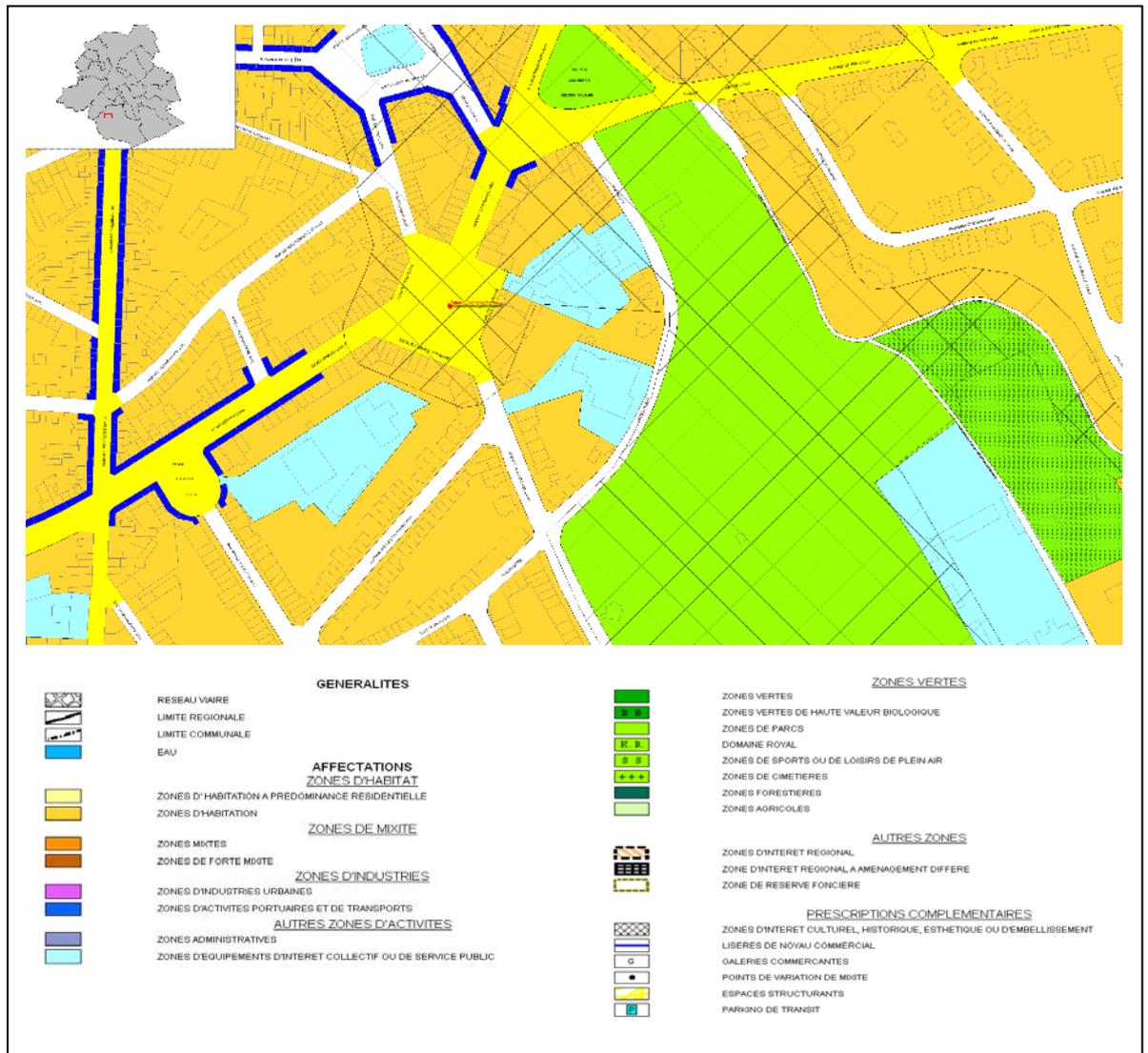
Carrefour Wolvendael: Ce carrefour a été réaménagé récemment.

CHAPITRE 3 : ANALYSE PROPREMENT DITE PAR DOMAINE IMPOSÉ PAR LE COBAT.

CHAPITRE 3.1. L'URBANISME ET LE PAYSAGE

A/ Situation existante

- *Situation de droit*



Source : extrait du P.R.A.S.

Au niveau du PRAS, l'ensemble du projet se trouve en zones d'habitation.

La ville d'Uccle possède un P.C.M datant de 2005 dans lequel figure la zone concernée par le projet.

Les cartes du plan communal reprises en annexe et certaines explicitées ci-dessous relèvent les éléments suivants concernant la zone du square Marlow :

Carte 0 : intégration du square dans son contexte général

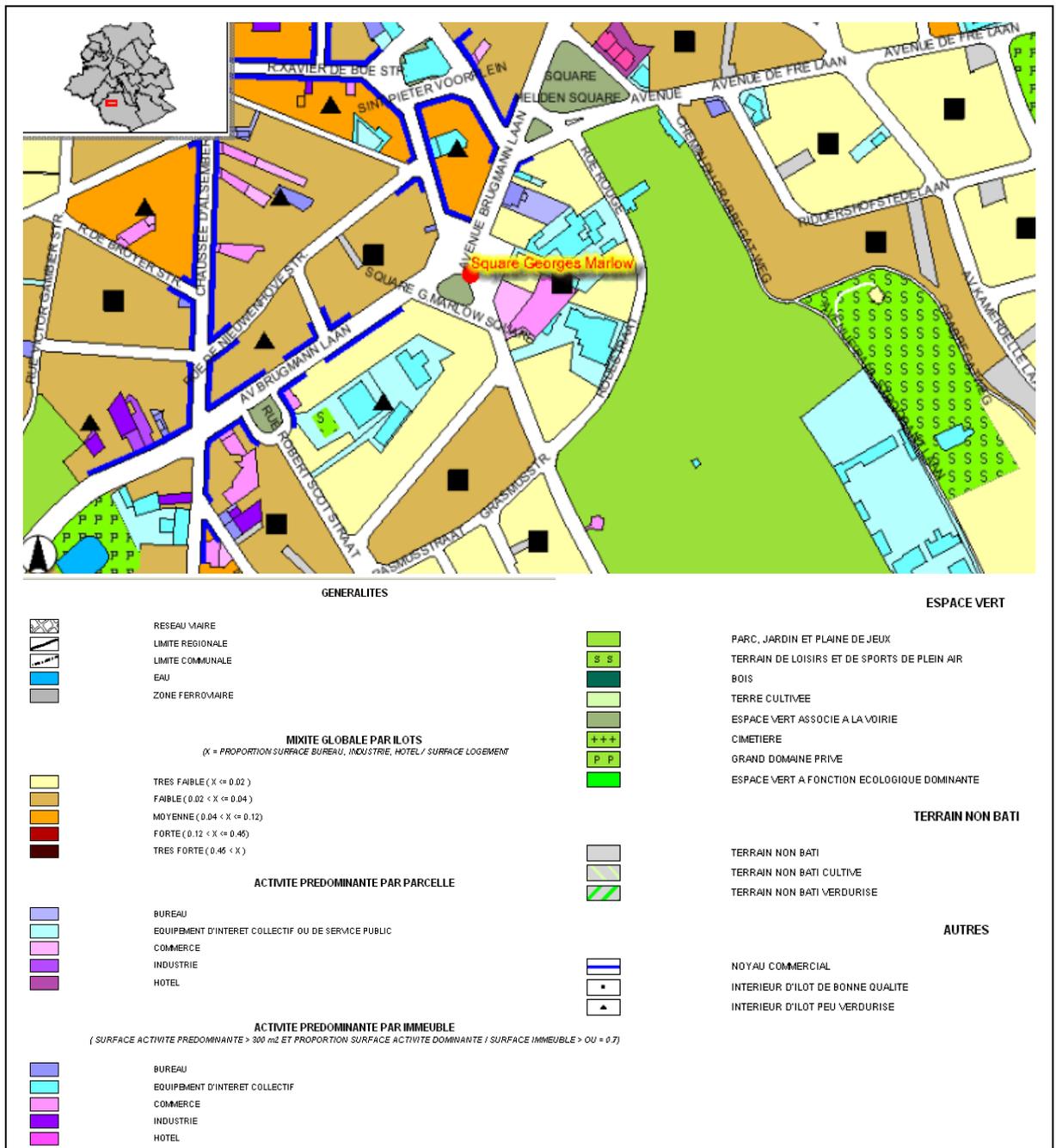
Carte 11 : un plan cycliste (ICR) est en cours de réalisation, il sera intégré dans ce projet au niveau de la rue rouge

Carte 2 : lignes de tram et axe structurant

Carte 3 : Marlow est un des nœud intermodal de la commune

Carte 5 les voiries restent à 50 km/h donc pas de dispositif particulier de réduction de vitesse (pas de zone 30) même dans le scénario volontariste (carte 6)
 Carte 7 : point de fluidification VICOM
 Carte 8 : le square se trouve à la limite d'une zone à régir par un plan de stationnement.....

■ *Situation de fait*



Situation de fait. Source : extrait du P.R.A.S.

Comme le montre la carte ci-dessus, l'affectation du square est à mixité très faible au sud et à l'est du square, faible à l'ouest et moyenne au nord du square.
 La proportion de logements par rapport aux commerces, équipement d'intérêt collectif et bureaux est faible.

Le centre du square est constitué d'un espace vert associé à la voirie. Le parc Wolvendael occupe également une zone verte importante dans cette section.

B/ Situation projetée :

▪ *Influence du projet sur la situation existante de fait*

L'aménagement d'un giratoire au square Marlow aura pour influence de réorganiser et canaliser les flux de circulation principaux (avenue Brugmann, avenue Wolvendael et rue du Postillon) dans cette zone. Les nombreuses bandes de tournes à gauche et à droite seront supprimées annulant ainsi les points de conflits et clarifiant la circulation.

Des traversées piétonnes inexistantes dans la situation initiale seront aménagées aux abords du rond point sécurisant le passage des usagés faibles ou mode actif (piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduites), ce qui ne peut être que bénéfique pour le quartier.

Les deux jonctions de la rue du Postillon à l'avenue Brugmann seront supprimées pour être regroupées en une sortie sur le rond-point, tandis que celles partant de l'avenue Wolvendael seront exclusivement réservées au stationnement. L'offre en stationnement légal sera légèrement diminuée. De plus, l'aménagement du square en parc engazonné et arboré améliorera la qualité de l'espace et offrira une meilleure convivialité aux riverains.

▪ *Adéquation du projet à l'environnement bâti*

Les matériaux utilisés pour les trottoirs et cheminements cyclo-piétons sont des pavés en pierre naturelle (des platines). Ceux-ci sont des matériaux nobles qui s'intègrent bien dans le cadre bâti environnant.

Des points d'éclairage de type « Torino » seront placés entre les arbres soulignant l'aménagement du square.

Au niveau de la voirie, un éclairage plus fonctionnel est prévu similaire à celui qui orne la l'avenue Brugmann. Autant que possible, il est placé en mixité avec les poteaux caténares afin de limiter le nombre de mâts. Il permettra d'éclairer la voirie et le trottoir.

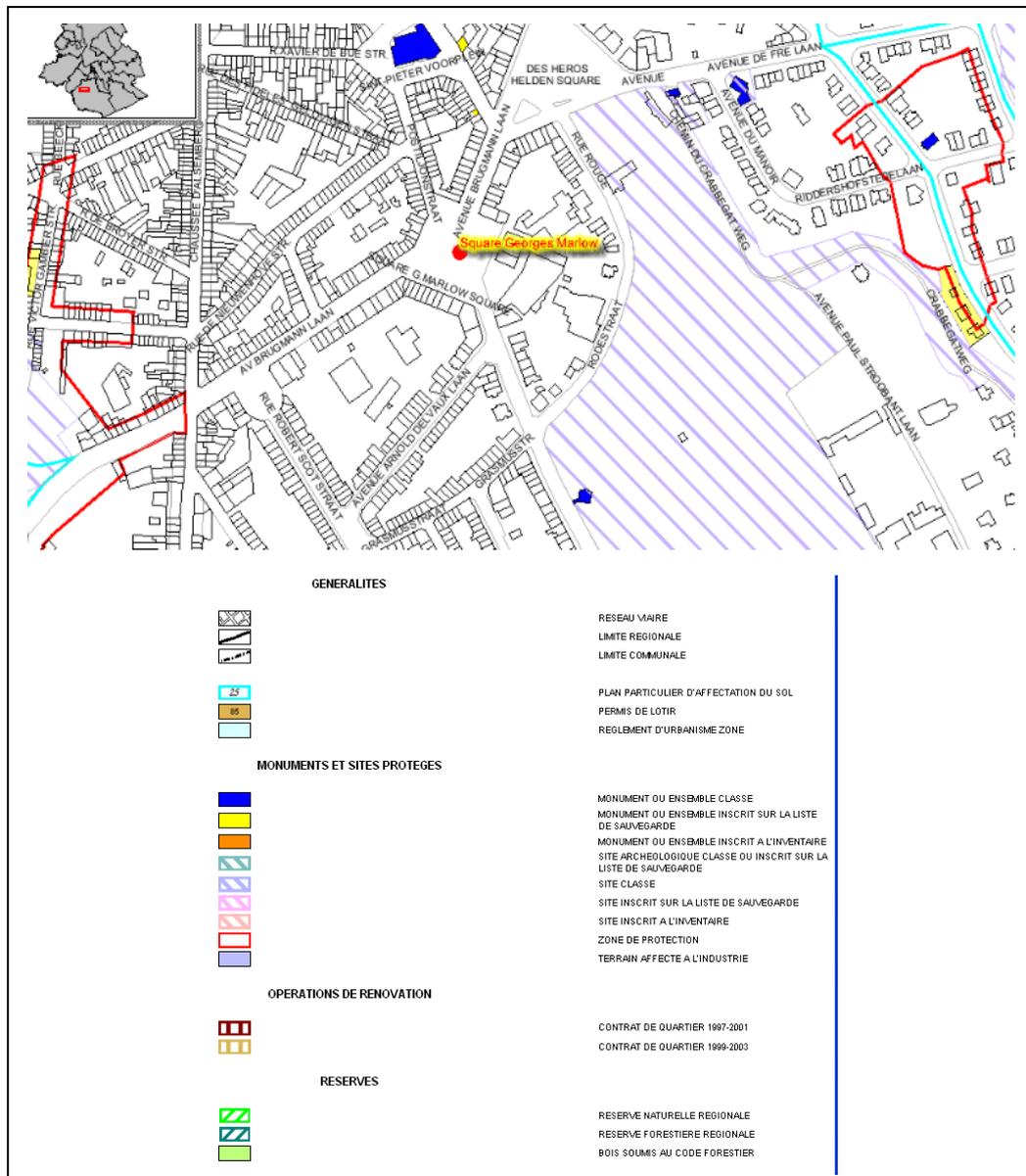
C/ Chantier : Intégration visuelle et esthétique de celui-ci.

Durant le chantier, l'aspect général du site sera altéré de part la démolition de la voirie, la présence de barrières de sécurité, de camions, etc.

CHAPITRE 3.2. LE PATRIMOINE

A/ Situation existante :

- Localisation et description des biens ou sites classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde :



Source : extrait du P.R.A.S.

Aucun monument classé n'est présent sur cette zone. Les monuments du square seront ou ont été déplacés pour mieux les mettre en valeurs dans des espaces mieux adaptés. Ce déplacement permet également de dégager un espace piéton.

B/ Situation projetée :

Vu que le projet prévoit un aménagement des trottoirs en utilisant des matériaux nobles (pavés de pierre naturelle) et asphalté en voirie, le projet n'aura pas d'effet négatif sur le patrimoine.

C/ Chantier :

Le chantier n'aura pas d'incidence sur le patrimoine.

CHAPITRE 3.3. LE DOMAINE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

A/ Situation existante :

Les avenues qui aboutissent au square Marlow sont essentiellement dédiées à l'habitation. La rue du Postillon quant à elle possède des commerces, restaurant, Sur le square proprement dit on trouve des professions libérales (Clinique vétérinaire, Docteurs en médecine, Architectes,...) des entreprises (Location d'autos avec chauffeur, M.A.I. import-export, 8 ETOILES SCS titres-services, galerie d'arts Lavergne, Any-Ware Belgium SPRL dans le domaine des softwares,...), des commerces Taverne Dannebrog, restaurant L'Apéro, Carrefour GB...), une banque (Agence Marlow-Axa Banque) et enfin le commissariat de la Zone de police Uccle/Watermael-Boitsfort/

La rue Rouge accueille le centre culturel d'Uccle et une entrée du parc de Wolvendael. Ces infrastructures véhiculent dès lors des clients et des employés.

B/ Situation projetée :

Le projet ne vise pas à modifier la fonction de la voirie. L'aménagement du giratoire, places de stationnement et de plantations a pour objectif d'améliorer la convivialité et la sécurité des usagers faibles de l'espace public. Il rendra, dès lors, le quartier plus attrayant et plus sécurisé. La circulation vers les infrastructures mentionnées seront donc facilitées.

C/ Chantier :

Durant le chantier, les commerces seront accessibles mais la circulation des piétons y sera plus difficile à certains moments. De ce fait, l'organisation du chantier tiendra compte au maximum de ceux-ci afin d'en diminuer le plus possible les désagréments. Les riverains seront tenu informer avant chaque phase du chantier afin de limiter les nuisances dues à une mauvaise communication.

A cette fin, des toutes boîtes dans lesquels seront expliqués les itinéraires de déviation seront distribués aux riverains du square Marlow et des quartiers avoisinants du chantier. Ils comporteront aussi une description des travaux à réaliser ainsi que leur durée. Le site portail de Bruxelles-Mobilité pourra également être une source supplémentaire d'information.

CHAPITRE 3.4. LA MOBILITÉ (CIRCULATION, STATIONNEMENT)

A/ Situation de droit

L'Administration se doit de prendre en compte les documents réglementaires et légaux qui régissent la voirie à Bruxelles. Les convois exceptionnels, les règlements en matière de signalisation, le code de la route, le code du gestionnaire, le plan iris, le PRD, le PRAS, le RRU, etc. déterminent un cadre réglementaire et légal qui s'impose à l'Administration et contraint parfois celle-ci dans le choix de solutions techniques.

B/ Situation existante

▪ *Transport en commun*

Actuellement la ligne de tram n°92 dispose d'un arrêt avenue Wolvendael. Les lignes de bus 38, 41, 43 et 98 traversent le square des héros à proximité. L'arrêt de tram

actuel en voirie perturbe la circulation existante. Le carrefour actuel représente un point de conflit des trams à cet endroit.

- *Circulation automobile*

Les avenues Brugmann et Wolvendael sont des voiries principales.

De nombreux tournes à gauche et droite vers l'avenue du Postillon et avenue Wolvendael sont actuellement présents sur l'avenue Brugmann complexifiant la circulation automobile et bus et créant plusieurs points de conflits.

Les axes de circulation secondaires (de l'avenue Wolvendael vers l'avenue Brugmann) et depuis la rue du Postillon sont multiples et participent à la complexification des parcours.

- *Stationnement*

Le stationnement existant est disparate et manque de lisibilité.

Quelques places existent rue du Postillon.

L'axe secondaire joignant Brugmann à Wolvendael est constitué de places unilatérales en épis perpendiculaire à la voirie (15 places).

- *Vélos*

Actuellement il n'existe aucune infrastructure dédié aux vélos.

- *Piétons*

Les cheminements piétons tout au long de ces avenues sont faibles, voir inexistants.

Les trottoirs sont réglementaires par rapport au RRU (1,50 m minimum) et les traversées piétonnes sont sécurisées par bouton poussoir mais manque de fonctionnalité. L'hypermarché carrefour reste le pôle d'attraction principal générant un léger flux de piéton

- *Plantations*

Actuellement, le square souffre d'un manque d'aménagement paysager et ne présente un faible aspect de convivialité du à la mauvaise organisation du croisement Wolvendael - Brugmann

C/ Situation projetée

- *Transport en commun*

Le projet ne prévoit aucune modification des itinéraires des transports en commun.

Tout l'axe Wolvendael-Carsoel a récemment été réaménagé. La volonté de la commune est de maintenir et améliorer la circulation des transports publics sur ces axes.

Deux quais de tram en pavés platine sont aménagés en site propre avenue Wolvendael dans le cadre du projet. Cet aménagement en site propre permet la sécurisation des personnes. Les quais seront accessibles aux PMR.

L'implantation d'un giratoire à ce carrefour a pour objectifs de solutionner le point de conflit des trams à cet endroit ainsi que de sécuriser cette zone en clarifiant la circulation

- *Circulation automobile*

Dans l'avenue Wolvendael ainsi que la première partie de l'avenue Brugmann, la circulation se fait dans un sens de part et d'autre des voies de tram. La seconde partie de l'avenue Brugmann, après le rond point et vers la rue du Doyenne est à une bande en entrée du rond point mais est rétablie à 2 bandes en sortie de ce dernier. La rue du Postillon est quant à elle en sens unique.

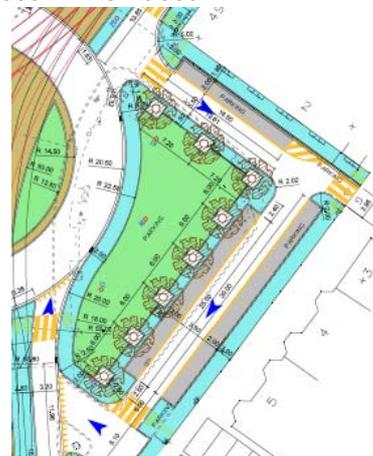
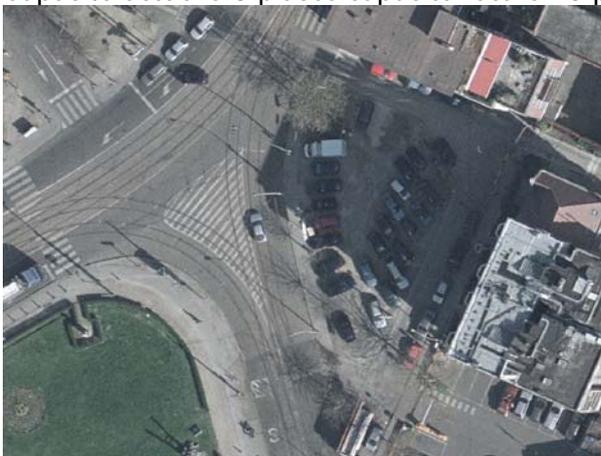
- *Stationnement*

L'organisation du stationnement est modifiée. Il s'effectuera parallèlement à l'axe de la chaussée. Toutefois le nombre de place de stationnement total sera légèrement diminué dû à la mise en place de dispositifs de sécurité et de nouveau passage pour piéton. La perte est de +/- places.

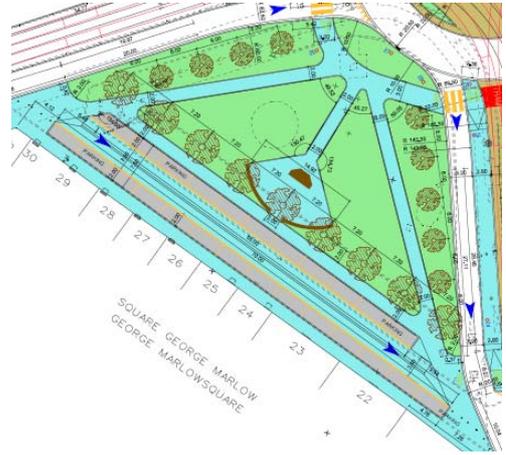


Coté rue du postillon

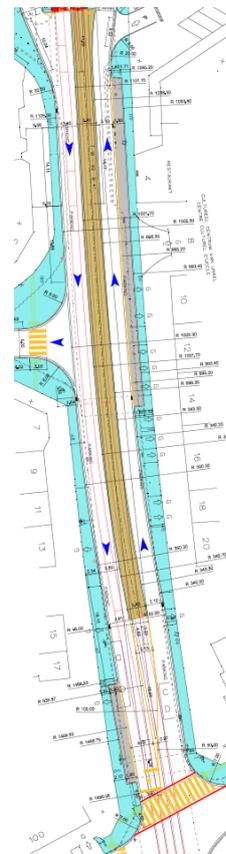
Capacité actuelle 8 places capacité future 13 places = +5Places



Sans tenir compte du parking sauvage existant permettant de placer +/- 15voitures
Capacité actuelle 16 voitures capacité future 14 = -2



Capacité des véhicules en épis 17 +14 voitures capacité future 11 +14 = -6



Dans cette zone coté droit en montant on observe du stationnement sur l'ensemble du coin de la rue Delvaux aucun passage pour piéton n'est tracé. Ces 10 véhicules ne pourront plus stationner là. Dans ces 10 véhicules, signalons que au moins 5 sont déjà en infraction avec le code de la route. On enregistre donc une perte de 5 places légales.

Dans le tronçon suivant signalons également le nombre importants de garages et de véhicules stationnés devant. Le nombre de véhicules observés coté droit est de l'ordre de 9 véhicules pour 7 places légales faisant abstraction de la règle des 20 m avant le

feu de signalisation (art 24- 8° du code de la route) Comme la capacité future est nulle on enregistre une perte de 12 places⁵.

Pour le coté gauche l'observation montre 11 véhicules en stationnement pour 7 places légales (non respect de l'article 24 et 25 du code de la route). Capacité future 9 places légales = +2 (gain du au déplacement du passage pour piétons en bout du quai STIB).

Perte globale dans Wolvendael : 11 places

Sur 78 places légales il en reste 65 soit une perte totale du stationnement : 13 places

▪ *Vélos*

Dans l'avenue du Wolvendael la situation sera identique à celle que l'on a après le carrefour avec la rue Rouge. Les cyclistes pourront monter à l'abri du tram par la mise en place d'une surlargeur permettant de longer le trottoir (dont le stationnement est enlevé) et de se faire dépasser par le tram. Cet espace lui permet de ne pas avoir à tenir compte des rails de tram, en effet la pente est trop importante pour laisser un cycliste devant le tram en toute sécurité. Dans la descente le cycliste est dans la circulation automobile en dehors de la circulation des trams puisque ceux-ci possèdent un site propre en descente pour leur permettre de rejoindre au plus vite leur arrêt.

▪ *Piétons*

La création de cheminements piétons se matérialisera par la pose d'un revêtement en pavés platine.

Les traversées piétonnes sont sécurisées aux entrées et sorties du giratoire. Chaque traversée piétonne sera accompagnée de dispositifs pour les PMR conformément au RRU. Les quais de tram seront également rendus accessibles aux PMR. Les traversées piétonnes des voies de tram seront aussi sécurisées par un revêtement asphaltique rouge et par des feux qui seront toujours verts sauf lorsqu'un tram arrive (détection au niveau de la voie).

▪ *Incidences du projet*

Le projet a mis l'accent sur la sécurisation de cette zone.

Il permettra à la fois de ralentir et fluidifier le trafic et la vitesse automobile à cet endroit, d'améliorer la circulation des trams et l'utilisation de ces derniers par l'aménagement des quais, de favoriser les déplacements des piétons y compris PMR au travers des traversées piétonnes.

Le projet permettra également de tranquilliser la rue du Postillon qui devient à sens unique et sans jonctions secondaires. Au niveau du stationnement dans les environs de la rue du Postillon, l'impact sera quasiment nul car le nombre de places de stationnement est légèrement augmenté.

▪ *Mesures prises pour éviter, supprimer ou tout au moins réduire, toute incidence négative du projet :*

Le projet favorise les déplacements des piétons et des usagers du tram (amélioration de l'accessibilité aux quais) ce qui constitue des modes alternatifs à la circulation automobile.

⁵ On ne tient pas compte dans ce calcul des 3 places réservées à l'ambassade qui sont exclues du calcul et restent présentes

E/ Chantier :

Aucune planification de chantier n'a encore été évoquée.

CHAPITRE 3.5. LE SOL, LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX DE SURFACE (RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE)

A/ Situation existante :

A l'heure actuelle, la surface est principalement revêtue et les pentes sur le square sont relativement faibles.

Le taux d'imperméabilisation moyen de la surface est de 95%.

B/ Situation projetée :

Des remblais et déblais seront nécessaires à l'aménagement du giratoire.

Les déblais éventuels sont évacués en décharge de classe 3.

Pour les eaux souterraines le gestionnaire du réseau d'égout envisage la construction en sous-terrain, par fonçage, d'un bassin d'orage. Ces éléments seront indispensables à une bonne gestion du réseau hydrographique.

C/ Chantier :

Pendant le chantier, les eaux de ruissellement continuent à être évacuées.

CHAPITRE 3.6. LES EAUX USÉES, EAUX PLUVIALES ET EAUX DE DISTRIBUTION

A/ Situation existante :

Actuellement, il existe un égout. Les eaux de ruissellement sont récoltées dans les avaloirs qui sont reliés au réseau d'égouttage.

B/ Situation projetée :

Le projet ne modifie pas l'égout existant.

De nouveaux avaloirs seront ajoutés conformément aux nouvelles directives du projet. La surface revêtue n'étant pas augmentée, il n'y a pas de modification prévisible du régime des eaux et d'incidence sur le réseau d'égouttage actuel. Cependant des inondations régulières nécessiteront à l'avenir des travaux pour permettre d'évacuer plus correctement les eaux de surface et de les stocker dans un système tampon (Bassin d'orage).

C/ Chantier :

Pendant le chantier, les eaux de ruissellement continuent à être évacuées. Un bouchon de jet-grouting est réalisé dans l'avenue Brugmann par les concessionnaires (Vivaqua) pour faciliter le raccord d'un futur déversoir des égouts communaux vers le collecteur tampon. Ce déversoir servira lors de fortes pluies pour absorber le trop plein des égouts. Cependant les travaux de fonçage ne font partie de ce chantier. La mise en œuvre dispositif profite de la coupure du réseau tram nécessaire au remplacement du cœur d'aiguillage et prévient ainsi les travaux futurs qui se réaliseront de manière sous-terraines.

CHAPITRE 3.7. LA FAUNE ET LA FLORE

A/ Situation existante :

La situation existante se compose d'un alignement d'arbres au niveau de l'avenue Brugmann (venant de Stalle) ainsi que petits groupement d'arbres dans le square.

B/ Situation projetée :

Le projet a également pour but l'embellissement du quartier au travers du réaménagement arboré et engazonné du square. Les futures plantations accentuent le côté carré de la place au travers de leur disposition le long de ses côtés.

Les axes existants joignant la rue du Postillon à l'avenue Brugmann sont à présent interdits à la circulation, excepté le passage des pompiers éventuel. Ces axes sont constitués d'un revêtement minéral

La jonction entre Brugmann et Wolvendael a ses entrée et sortie traitée en trottoirs traversants. L'angle du square entre l'avenue Brugmann (venant de Stalle) et l'avenue Wolvendael constitue la zone principale du parc. Elle est parcourue de cheminements piétons structurant les zones engazonnées. Elle est également agrémentée de haies dont les essences sont le *taxus baccata* ou *fagus sylvatica*.



Taxus baccata



Fagus sylvatica

Les arbres qui bordent les deux cotés en pente vers le centre du square sont des *Parotia persica* en cépée.

L'ensemble du square est quant à lui arboré le long de son périmètre de *Liriodendron tulipifera fastigiatum*. Le choix des arbres a été déterminé en concertation avec la commune puisqu'ils font partie du domaine communal.



Liriodendron tulipifera fastigiatum



Parotia persica en cépée

C/ Chantier :

L'ensemble des arbres existants va être abattu, il n'y a pas de mesure spéciale à prendre pour protéger la végétation.

CHAPITRE 3.8. ENERGIE

Sans objet

CHAPITRE 3.9. L'AIR

A/ Situation existante :

A l'heure actuelle, la principale source de pollution est le trafic automobile. Les automobilistes circulent sur 2x1 bandes dont la limitation de vitesse est 50 km/h. Au croisement de l'avenue Brugmann avec Wolvendael et Postillon, il y a un carrefour à feux, obligeant les automobilistes à s'arrêter.

B/ Situation projetée :

La situation projetée entraînera peut-être une réduction de la pollution en fluidifiant la circulation. Mais cela est difficilement quantifiable.
Le fait de supprimer les feux de signalisation ne modifiera pas le flux de circulation mais il pourra diminuer la vitesse de circulation en la rendant continue.

C/ Chantier :

Le chantier n'a pas d'influence manifeste sur la pollution de l'air.

CHAPITRE 3.10. LE (MICRO)CLIMAT

Sans objet

CHAPITRE 3.11. L'ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE

A/ Situation existante :

A l'heure actuelle, l'avenue Brugmann et Wolvendael sont des avenues bruyante de part le fait qu'elles sont a 2x1 bande de circulation et qu'elles sont bordées de part et d'autre par des immeubles. La limitation de vitesse est de 50 km/h mais il n'y a aucun dispositif pour contrôler celle-ci.

Vu que l'asphalte existant est un des revêtements les moins bruyants, la principale source de bruit est la vitesse des véhicules.

B/ Situation projetée :

Si le projet ne modifie pas l'implantation des voies de tram, le bruit et les vibrations engendrés par celui-ci, seront diminués. La STIB pose maintenant ces nouvelles voies sur un dispositif anti-vibratoire réduisant les nuisances qu'engendre le trafic de trams de plus en plus lourds. Afin de réduire le bruit mais également l'usure des rails les rayons de courbures des raccords dans le cœur d'aiguillage ont été augmentés.

Au niveau du trafic routier, le fait d'implanter le giratoire ralentira la vitesse des véhicules aux abords de celui-ci et diminuera le niveau sonore.

Le revêtement prévu est de l'asphalte qui est la surface la moins bruyante.

Dès lors, le projet diminuera le niveau sonore des avenues Brugmann et Wolvendael. Cependant sans une étude acoustique de modélisation il est impossible de donner une valeur du gain acoustique que l'on peut espérer.

C/ Chantier :

Le chantier engendrera des nuisances sonores qui seront très limitées par le respect des normes en vigueur et des prescriptions du plan de sécurité et de santé.

CHAPITRE 3.12. L'ÊTRE HUMAIN (EN COMPLÉMENT AU CONTENU DES CHAPITRES AIR, BRUIT ET VIBRATIONS, MOBILITÉ, ...)

A/ Situation projetée :

La sécurité objective sera améliorée par l'aménagement de cheminements piétons sécurisés par la mise en place de trottoirs de largeur minimale de 1,50 m.

Le fait de limiter à 1 bande de circulation les entrées et sortie du rond-point augmente considérablement la sécurité des passages pour piétons. Les quais du tram seront quant à eux mieux protégés, la descente ne se fait plus en voirie. L'accessibilité est renforcée.

La sécurité subjective se verra elle aussi améliorée par une délimitation efficace des différentes zones de circulations et de parking ainsi que par la mise en place d'un nouvel éclairage dans le square.

B/ Chantier :

Durant le chantier, les cheminements piétons seront assurés et sécurisés à tout moment à l'aide de passerelles, de barrières suivant les normes en vigueur et les prescriptions du plan de sécurité et de santé.

CHAPITRE 3.13. LA GESTION DES DÉCHETS

A/ Chantier :

Les déchets issus de la démolition des revêtements existants sont évacués en dehors du chantier. Ils seront triés et emmenés dans les décharges adéquates.

CHAPITRE 4. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'INCIDENCES

Le projet prévoit l'implantation d'un giratoire au carrefour actuel du square Marlow.

Il a pour but d'améliorer la convivialité de l'espace, d'augmenter la sécurité routière et de diminuer la vitesse.

L'aménagement du giratoire permettra de dégager des espaces qui seront laissés aux piétons et aux cyclistes en aménageant des trottoirs plus larges et des traversées sécurisées. Il permet de plus de solutionner le point de conflit des trams à cet endroit et de clarifier les circulations.

Deux quais de trams seront aménagés dans l'avenue Wolvendael, en site propre.

Les transports en commun emprunteront également ce nouvel aménagement afin de libérer la voirie principale et fluidifier le trafic.

Une cinquantaine de places de stationnement sont maintenues. Un nouvel éclairage est implanté d'une part, en mixité avec les poteaux caténaux au niveau des voiries principales et d'autre part, entre les arbres plantés dans le square.

ANNEXE 1 : DISPOSITIONS ET PRESCRIPTIONS LÉGALES ET RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES :

- Le code bruxellois de l'aménagement du territoire, ratifié par l'Ordonnance du 13 mai 2004 ;
- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 septembre 2002 arrêtant le **Plan Régional de Développement** ;
- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le **Plan Régional d'Affectation du Sol** ;
- les règlements communaux d'urbanisme et de police de la commune concernée ;
- le règlement régional d'urbanisme entré en vigueur le 3 janvier 2007 ;
- le plan IRIS I des déplacements approuvé par le Gouvernement le 2 octobre 1998 ;
- l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement, complétée par les articles, restés encore en vigueur, de l'ordonnance du 30 juillet 1992 relative au permis d'environnement, modifiés par l'ordonnance du 23 novembre 1993 et ses arrêtés d'application et encore modifié par les ordonnances du 6 décembre 2001, du 19 février 2004 et du 13 mai 2004 et par l'arrêté du Gouvernement du 24 novembre 2004 ;
- l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA ;
- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, mise à jour ;
- l'Ordonnance du 13 mai 2004 relative à la gestion des sols pollués (MB : 24/06/2004) ;
- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2004 fixant la liste des activités à risque (MB : 20/01/2005) ;
- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2004 déterminant les normes de pollution du sol et des eaux dont le dépassement justifie la réalisation d'une étude de risque (MB : 09/02/2005) ;
- les arrêtés d'application de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juillet 1992 relative à l'évaluation préalable des incidences de certains projets dans la Région de Bruxelles-Capitale, modifiée par les ordonnances du 15 juillet 1993, et du 23 novembre 1993 et abrogée par l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 juin 1997 ;
- le programme national belge de réduction des émissions de CO₂ décidé le 6 juin 1991 par le Conseil des Ministres et approuvé par les Gouvernements régionaux en juin 1994 et par le Conseil des Ministres le 1er juillet 1994 ;
- l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et ses arrêtés d'application, modifié le 1 avril 2004 ;
- l'arrêté du Gouvernement du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées ;

- l'arrêté du Gouvernement du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage ;
- la loi du 17 juillet 1975 relative à l'accès des handicapés aux bâtiments accessibles au public;
- les normes concernant la protection contre l'incendie: S21/201, S21/202, S21/203, S21/204, S21/207 et S21/208 ;
- l'arrêté royal du 7 juillet 1994 (MB 26/4/95) fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire, telles qu'adaptées ou complétées par les a.r. du 4 avril 1996, du 18 décembre 1996 et du 19 décembre 1997 (MB 30/12/97) ;
- les réglementations et codes de bonne pratique relatifs aux raccordements aux réseaux de distribution d'eau, gaz et électricité et téléphone ;
- la loi du 26 mars 1971 relative à la protection des eaux de surface contre la pollution, et ses arrêtés d'application, dont l'A.R. du 3 août 1976 portant règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics ou dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales ;
- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 septembre 2001 relatif à la protection des eaux de surface contre la pollution causée par certaines substances dangereuses, modifié par l'A. du Gouvernement du 30 juin 2005 ;
- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juin 2005 remplaçant l'annexe II de l'arrêté ci-dessus ;
- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juin 2003 fixant des plafonds d'émission pour certains polluants atmosphériques ;
- la loi du 26 mars 1971 relative à la protection des eaux souterraines ;
- l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets et ses arrêtés d'application, modifié le 19 février 2004 ;
- les règlements et codes de bonne pratique relatifs aux chantiers et travaux, ainsi que la nouvelle charte «Chantiers propres» ;
- l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale ;
- l'arrêté du G.R.B.C. du 16 mars 1995 relatif au recyclage obligatoire de certains déchets de construction ou de démolition, la circulaire ministérielle du 9 mai 1995 relative à la réutilisation de débris dans les travaux routiers et d'infrastructure (M.B. 22/9/95) ;
- l'arrêté royal du 29 décembre 1988 déterminant les conditions sectorielles de déversement des eaux de surface ordinaires et dans les égouts publics des eaux usées provenant des établissements du secteur de l'amiante ;
- l'arrêté royal du 29 décembre 1988 concernant la prévention et la réduction de pollution de l'air par l'amiante ;
- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 octobre 1993 relatif aux déchets d'amiante ;

- les prescriptions générales du RGPT, Titre 3, Chap IV, section 2 et Titre 2 Chap.III art 148 decies 2.5. et les arrêtés modificatifs du 15 décembre 1978,28 août 1986 et 22 juillet 1991.

