



Photo 25 : Vue sur les trottoirs de l'av. I. Prigogine (ARIES, 2010)



Photo 26 : Vue sur le trottoir traversant de l'av. I. Prigogine au croisement avec la rue E. Van Ophem (source : A2RC Architects)

C. Accessibilité pour les modes doux au sein du projet

Le projet prévoit des trottoirs tout le long des bâtiments projetés. Ces trottoirs auront une largeur qui varie entre 2 et 2,5 mètres. Au niveau de la placette créée au droit des accès aux parkings souterrains du lot L2 et L3, un revêtement au sol différencié mentionnera une zone de circulation mixte piétons/voitures.

Une seconde placette piétonne sera aménagée au coin ouest du lot L2.

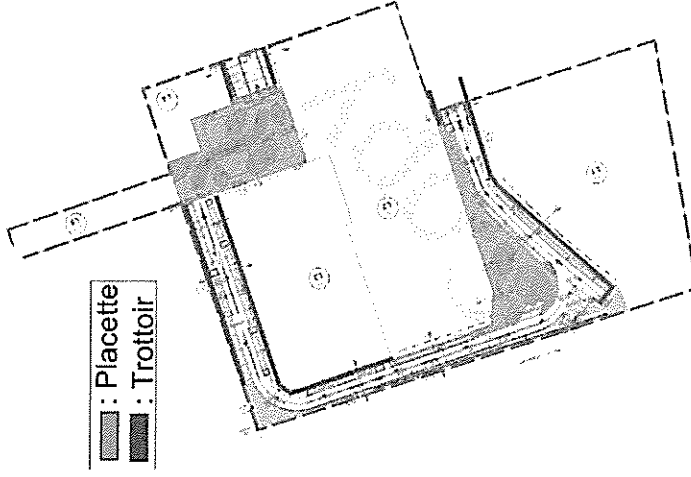


Figure 35 : Aménagements pour les modes doux prévus par le projet

3.1.1.3.3. Analyse de la circulation

A. Flux de circulation dans les voiries jouxtant le site

A.1. Campagne de comptages réalisée par ARIES en octobre 2004

Un comptage ponctuel pour déterminer le trafic sur la rue Van Ophem a été effectué par ARIES Consultants, un jour ouvrable à 8h du matin et à 16h en 2004. Ces comptages confirmaient déjà à l'époque la présence d'un trafic de transit le long de cette voirie :

Voie – période de la journée	Flux approximatif en EVP/h	Sens du trafic
Van Ophem	583 EVP/h	en direction de la rue de Stalle
Heure de pointe du matin	250 EVP/h	en direction de la chaussée d'Alseberg
Van Ophem	504 EVP/h	en direction de la rue de Stalle
Heure de pointe du soir	266 EVP/h	en direction de la chaussée d'Alseberg

Tableau 10 : Estimation des flux de circulation dans la rue Van Ophem, bordant le site (ARIES, octobre 2004)

Pour les plus grands axes, pris en compte dans l'aire géographique d'étude, une analyse qualitative montrait que la voirie la plus fréquentée dans l'aire géographique (et celle au plus grand gabarit) est la rue de Stalle, suivie de la chaussée d'Alseberg. La rue Engeland et la rue du Château d'Or sont, bien sûr, également fortement empruntées (continuation de la chaussée d'Alseberg en tant que pénétrante).

L'usage de la rue E. Van Ophem, comme voirie de transit, s'explique par le fait que cette rue permet de rejoindre directement la rue de Stalle depuis la chaussée d'Alseberg.

A.2. Campagne de comptages réalisée par ARIES en Mars 2010

Une nouvelle campagne de comptages par plaques magnétiques type « Hystar » a été réalisée par le bureau ARIES Consultants durant une semaine entre le 26 mars et le 2 avril 2010. Lors de ces comptages, à noter que des travaux étaient en cours au niveau de la rue du Château d'Or.

Des comptages ponctuels ont été également réalisés entre 8h et 9h et 15h et 16h au niveau de la rue VerVolet. La période de comptage choisie est définie sur base de la période la plus critique pour le projet (voir chapitre incidences sur la mobilité).

Cette campagne illustre néanmoins l'évolution du trafic par jour de la semaine :

¹⁰ Les flux sont exprimés en EVP/h et par sens, EVP : = équivalent véhicule particulier, une voiture compte pour 1 EVP, 1 camion pour 2 EVP et un vélo pour un 1/2 EVP.

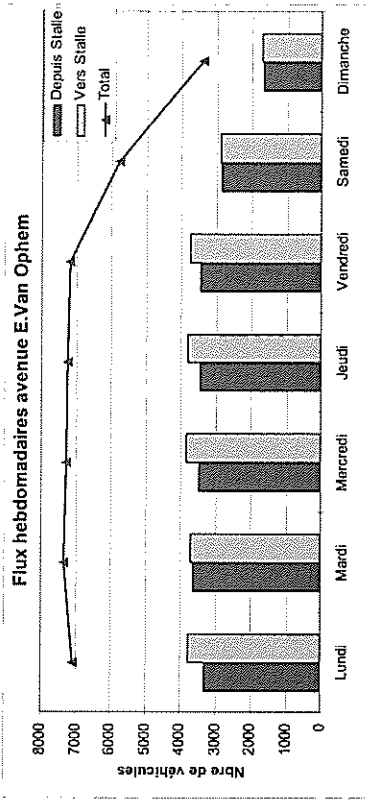


Figure 36 : évolution de trafic sur la rue E. Van Ophem durant la semaine (Comptages réalisés entre le 26/03/2010 et 02/04/2010)

Cette campagne de comptages montre une stabilité des flux journaliers sur la rue E. Van Ophem durant les jours de la semaine (3500 mvt/jour vers la rue de Stalle et 3200 mvt/jour depuis la rue de Stalle). De manière générale, le trafic vers la rue de Stalle est légèrement supérieur au trafic dans l'autre sens. Le W-E ces flux sont légèrement plus faibles le samedi, et divisés par deux le dimanche.

Lors d'un jour ouvrable moyen, (mardi ou jeudi), le trafic sur la rue E. Van Ophem à hauteur du projet évolue de la manière suivant :

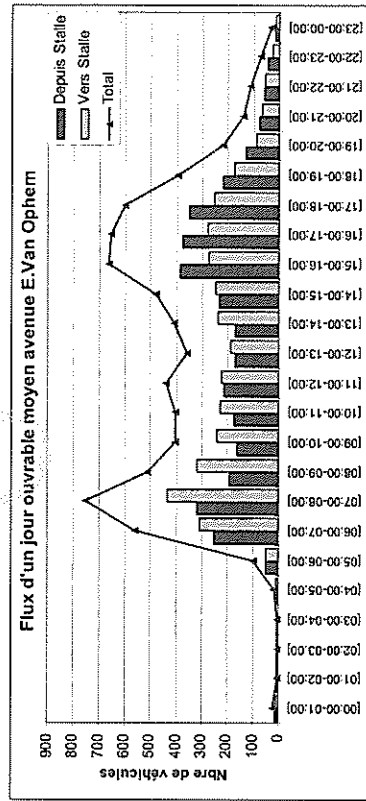


Figure 37 : Evolution horaire du trafic sur la rue E. Van Ophem durant un jour ouvrable moyen (ARIES, 2010)

L'heure de pointe du matin se situe très clairement entre 7h et 8h. L'heure de pointe du soir est moins prononcée qu'au matin, elle est plus étalée et par conséquent moins importante. Elle se situe entre 15h et 18h avec une légère augmentation entre 15h et 16h essentiellement due aux écoles présentes à proximité du projet.

En heure de pointe du matin

En heure de pointe du matin, le trafic observé est essentiellement en direction de la ville tant sur la chaussée d'Alsenberg que la rue de Stalle. La rue E. Van Ophem est empruntée essentiellement de la chaussée d'Alsenberg vers la rue de Stalle avec 435 véh/h entre 7h et 8h. Dans l'autre sens c'est près de 320 véh/h qui rejoignent la rue d'Alsenberg entre 7h et 8h.

Les comptages de la rue Vervloet, montrent une que les flux sur la rue sont essentiellement liés à l'école jouxtant la rue. Ces flux de l'ordre de 60véh/h en entrée et 40 véh/h en sortie du site se répartissent à 50% vers/depuis le nord de l'av. E. Van Ophem et à 50% dans l'autre sens. Ces flux sont concentrés essentiellement entre 8h00 et 8h30. La différence entre les entrées et sorties (20 places) s'explique par l'utilisation des places de stationnement de la rue Vervloet en liaison avec la gare.

En heure de pointe du soir

En heure de pointe du soir, les flux importants sur les deux grands axes sont inversés, mais le flux entrant dans Bruxelles reste conséquent.

Sur la rue E. Van Ophem, le flux venant de la chaussée d'Alsenberg vers la rue de Stalle reste important (275 véh/h entre 15h et 16h) mais plus faible que celui vers la chaussée d'Alsenberg (390 véh/h entre 15h et 16h). Parmi ces véhicules, les flux de transit permettent, rappelons-le, d'éviter certains gros carrefours souvent encombrés.

Les comptages de la rue Vervloet, montrent l'entrée et la sortie de 42 véh/h. Ces véhicules ont une répartition des directions similaire à la pointe du matin. Comme au matin, ces flux se centralisent sur 15-30 minutes au moment de la sortie de l'école.

B. Problèmes de gestion à proximité du site

La chaussée d'Alsenberg et la rue de Stalle sont deux axes pénétrants de Bruxelles. Ceux-ci sont fortement encombrés en heure de pointe (surtout la rue de Stalle car celle-ci offre un accès direct au Ring), notamment au droit du carrefour du Globe (croisement de la chaussée d'Alsenberg et de la rue de Stalle).

C. Analyse de la circulation au sein du projet

Le projet en lui-même prévoit la création de 197 logements répartis sur 4 lots (L1-104) et desservis par une voirie en boucle reliée au PL n°471 bis voisin par deux accès. La voirie qui relie ces deux accès sera définie en sens unique. La largeur prévue de la zone de roulage sera de l'ordre de 4 mètres. Au droit des deux accès, une portion comprise entre l'av. I. Prigogine et les accès au parking sera en double sens avec une voirie d'une largeur de 6 mètres. Cette largeur permettra aisément le croisement des véhicules.

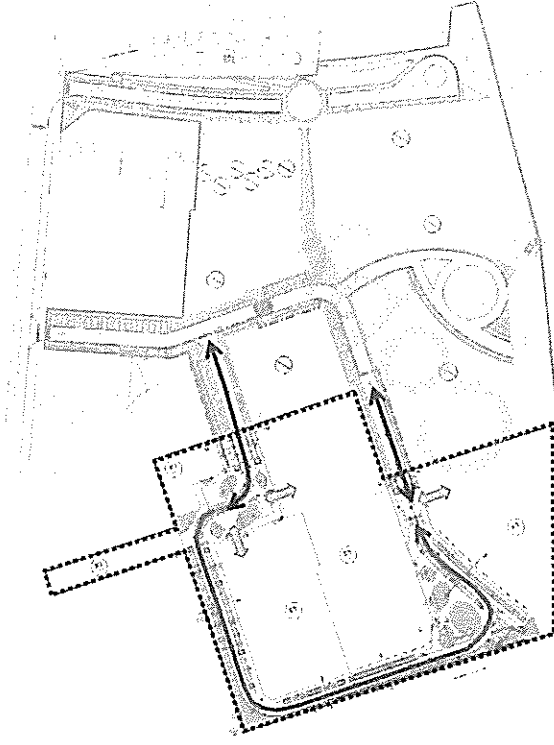


Figure 38 : Circulation au sein du périmètre du projet (rouge tronçon double sens ; bleu tronçon sens unique ; vert accès aux parkings souterrain)

3.1.1.3.4. Analyse de l'offre et la demande en stationnement

A. Analyse du stationnement aux alentours du projet

Le stationnement de long de la rue Van Ophem est autorisé uniquement du côté du site étudié. Sur les autres voiries, le stationnement est possible des deux côtés de la voirie.

De nouvelles places de stationnement ont récemment été créées dans le cadre de projet voisin (PL n°471 bis), le long de l'av. I. Prigogine.

On observe en situation existante que les environs du site sont globalement proches de la saturation en journée. Cette saturation, selon les observations réalisées aux environs du site, est majoritairement liée aux usagers de la gare.

En situation actuelle, elle s'explique également par les activités de chantier menées sur le site voisin du PL n°471 bis.

Notons également l'influence des écoles sur les besoins en stationnement observés dans la zone aux heures d'entrée et sortie d'école : des véhicules stationnent alors dans les différents tronçons de la rue Vervloet et même le long de Van Ophem, souvent de façon illicite mais temporaire.

Il existe deux petits parkings publics réservés à la clientèle de la SNCB de chaque côté de la gare. Du côté du site, il existe 10 places en épi organisées perpendiculairement à la rue Van Ophem et de l'autre côté de la voie ferrée, environ 40 places. Notons que ces 50 places sont largement saturées en journée, déjà à l'heure actuelle.



Photo 27 : Stationnement sur la rue E. Van Ophem (ARIES, 2010)



Photo 28 : Stationnement le long de l'av. I. Prigogine (ARIES, 2010)



Photo 29 : Stationnement le long de la rue Vervloet (ARIES, 2010)

B. L'offre en stationnement au sein du projet

En termes de stationnement, le projet prévoit l'aménagement de :

- 40 places** de stationnement de part et d'autre de la voirie ;
- 1 place** de stationnement par appartement réparties en sous-sol des lots L1, L2 et L3. Le Parking L1 disposera de maximum 41 places. Les parkings L2 et L3 disposeront de 65 et 74 places de stationnement. Le lot L4 disposera de 17 places de stationnement qui seront réparties entre les parkings des lots L2 et L3.

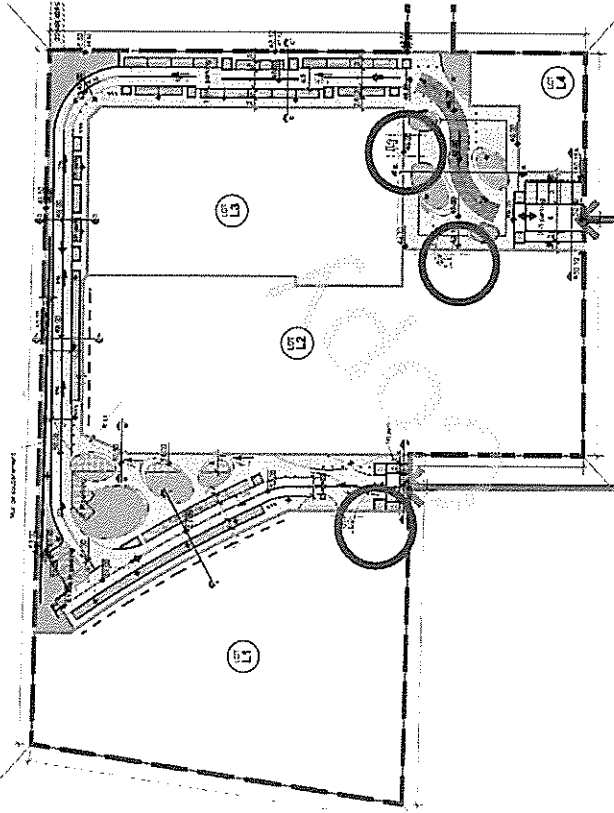


Figure 39 : Localisation des zones de stationnement projetées sur le site (rond rouge) :
Entrée/sortie des parkings souterrains

3.1.1.4. Incidences du projet 'E. Van Ophem' sur la circulation en 'situation prévisible maximaliste'

3.1.1.4.1. Description de la situation prévisible étudiée dans le cadre du chapitre Mobilité

Bien que faisant l'objet d'une demande de PL distincte de celle du quartier voisin, déjà couvert par un permis de lotir 471 bis (procédure de modification du lot voisin en cours d'instruction), le présent chapitre traitera, dans un souci de cohérence et d'approche maximaliste, les incidences combinées prévisibles sur la mobilité de l'ensemble des deux projets. Le rapport de mobilité prendra également en compte les incidences prévisibles au droit de la maison de repos en cours de construction à l'entrée de l'avenue Ilya Prigogine.

Enfin, afin d'étudier une situation à plus long terme, des hypothèses ont également été énoncées, en concertation avec le maître de l'ouvrage, pour également considérer des flux potentiels inhérents au développement immobilier ultérieur envisageable au droit des parcelles situées entre la demande de PL 'E. Van Ophem' et la rue du même nom.

Pour étudier les incidences d'un tel scénario d'occupation maximaliste, des hypothèses d'occupation ont dû être formulées en collaboration avec le demandeur, notamment au droit des parcelles en faisant pas encore l'objet de demande de Permis.

Il s'agit donc là d'une vision théorique et maximaliste de ce que pourrait engendrer comme trafic le futur ensemble.

Selon ces hypothèses, une fois terminé, ce 'nouveau quartier' devrait conserver, conformément aux prescriptions du PRAS, une mixité d'affectations : avec des logements (immeubles à appartements essentiellement et quelques maisons, ainsi qu'une maison de repos) notamment en intérieur d'îlot, des équipements d'intérêt collectif (une crèche est envisagée au niveau du lot B5 et une école à front de la rue E. Van Ophem), des commerces de proximité (aux niveaux Rez du lot B4 et de la maison de repos) et des activités productives et des bureaux le long de la rue E. Van Ophem (lots BA1, B4 et BA2) sur le schéma ci-dessous.

Cette « Situation prévisible » est schématisée sur la figure suivante (l'implantation des différents bâtiments et de leurs affectations sur les différents lots étant ici indicative) :

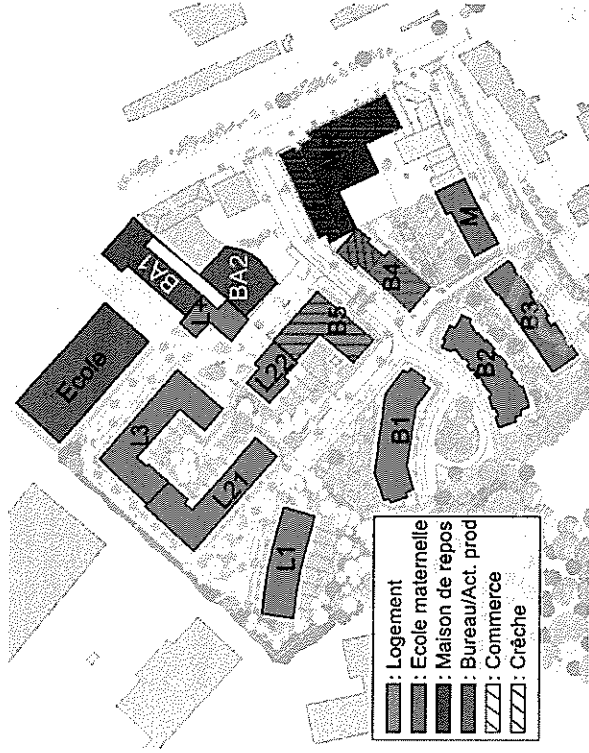


Figure 40 : Situation prévisible considérée dans la partie 'Mobilité' du rapport d'incidences envisageant l'ensemble des projets en cours d'instruction ou non aboutis

Ainsi, le présent point va évaluer, sur base de certaines hypothèses, le trafic généré à terme par la zone considérée sur le schéma ci-dessus (comportant la demande de PL E. Van Ophem) pour en déduire l'impact sur la mobilité et plus précisément sur les accès au site projeté.

La demande en transport, de ou à destination de la zone, peut être calculée en fonction du nombre de déplacements engendrés par celle-ci et de la répartition modale de ces déplacements.

Dans une optique de meilleure compréhension, le chapitre abordera successivement les hypothèses et estimation de trafic :

- des logements ;
- des bureaux et/ou activités productives ;
- des commerces ;
- de la maison de repos ;
- d'une école maternelle (hypothèse la plus contraignante en terme de mobilité) ;
- de la crèche.

Un dernier point abordera enfin les interactions entre ces différentes affectations prévues par le développement immobilier global de la zone.

3.11.4.2. Estimation du nombre de déplacements engendrés par les futurs logements considérés en situation prévisible

A.1. Répartition modale des occupants

Le Plan Iris 2 a défini différents districts. Sur chacun de ceux-ci, le projet de plan renseigne les parts modales liées à l'origine et celles liées à la destination suivant différents scénarii. Le projet se localise dans le district n°88 limité par la ligne de chemin de fer et la limite régionale bruxelloise.

A.2. Données socio-économiques utilisées pour évaluer le nombre de véhicules à l'origine et à destination des sites projetés

A.2.1. Évaluation de la population attendue sur le site projeté

Pour rappel, afin de rendre compte des incidences maximales potentielles du nouveau quartier, le présent chapitre considère l'ensemble des logements prévu dans l'aire d'étude (ceux déjà couverts par un PL et ceux faisant l'objet d'une demande de PL).

Au sein du périmètre d'étude, le présent chapitre considère, en restant dans une fourchette maximaliste pour les appartements :

- 6 maisons unifamiliales ;
- 350 logements de type appartements (en tenant compte des appartements déjà autorisés, soit au maximum 120 appartements (en excluant le lot B5) et de ceux projetés au sein des lots B5 (33 ap), L1, L2, L3, et L4 (197 ap), soit au maximum 230 appartements).

Lots	Permis	Nombre de logements
M1 - M6 (maisons)	Permis de lotir 147 bis	6
B4	Permis de lotir 147 bis	22
B1 - B3	PU Obtenu	93
L1 - L4	Nouveau Permis	197
B5	Nouveau Permis	33
TOTAL		351

En considérant les hypothèses complémentaires suivantes (hypothèses maximalistes) :

- 3,5 habitants par maison unifamiliale (en moyenne 2,8 hab/maison unifamiliale en Région bruxelloise et dans la commune de Uccle¹¹);
- 2,5 habitants par appartement (en moyenne 1,81 hab/appartement en Région bruxelloise et 1,72 pour la commune de Uccle (INS 2001)) ;

¹¹ d'après les données de l'enquête 2001 de l'INS « Taille moyenne des ménages selon le type de logements »

La population totale sur le périmètre d'étude s'éleverait donc à terme à :

Nbre de maisons	6
Nbre d'appartements	350
Nbre de personnes par Maisons	3,5
Nbre de personnes par appart	2,5
Nbre d'habitants	896

Tableau 1.1 : Nombre maximum d'habitants théorique dans la zone d'étude (PL 471 bis et PL E. Van Ophem) selon hypothèses maximalistes

A.2.2. Estimation du nombre de déplacements quotidiens liés aux résidents du nouveau quartier

Concernant les résidents

Pour évaluer le nombre de déplacements effectués par chacun des habitants, on utilise les données établies pour la Région bruxelloise dans le cadre de l'enquête nationale (MOBEL 1999) sur la mobilité des ménages.

Cette enquête fournit des informations très utiles sur le comportement des ménages en terme de mobilité. De façon générale, les résultats de MOBEL montrent combien le schéma classique autrefois prédominant des déplacements: domicile-travail n'a plus de raison d'être. Les motifs de déplacements ainsi que le nombre de déplacements ont fortement augmentés ces dernières années. Les raisons en sont multiples (urbanisation des villages, dispersion des activités, éclatement des ménages, augmentation du niveau de vie...) et ont été rendues possibles par l'essor de l'automobile.

Ainsi d'après MOBEL, le pourcentage de gens se déplaçant est de 90%, le reste de la population ne se déplaçant pas pour des raisons diverses (travail à domicile, chômage, maladie, handicap, etc.).

En outre, le nombre moyen de déplacements¹² quotidiens dans la Région Bruxelloise est de 3,2 par personne se déplaçant un jour scolaire ouvrable. Cependant, une part des déplacements n'est pas liée à l'origine et varie suivant la période de la journée (à exclure dans le cadre de notre simulation).

Pour obtenir le nombre de déplacements totaux sur une journée en provenance ou à destination du nouveau quartier, les étapes suivantes ont été suivies:

- On multiplie le nombre de gens se déplaçant par le nombre moyen de déplacements établi dans l'enquête MOBEL ;
- On multiplie le nombre de déplacements totaux par le taux de déplacements lié à l'origine :

¹² Par « déplacement », il faut entendre « le mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur la voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transport ». D'après cette définition, la personne qui va en voiture à la gare, prend le train, puis marche jusqu'au bureau réalise un seul déplacement, divisible en trois tronçons réalisés dans des modes différents, d'une distance et d'une durée données.

Part des personnes se déplaçant	90,0%
Nbre de personnes se déplaçant	806
Nbre moyen de déplacements jour ouvrable	3,2
Déplacement non lié à l'origine (MOBEL)	20,0%
Nbre moyen de déplacements liés à l'origine jour ouvrable scolaire	2,6
Nbre total de déplacements liés à l'origine jour ouvrable scolaire	2 064

Tableau 1.2 : Nombre maximum de déplacements à l'origine ou à destination du nouveau quartier un jour ouvrable scolaire liés aux résidents (approche maximaliste)

On obtient ainsi 2.097 déplacements par jour en semaine durant un jour ouvrable moyen à l'origine ou à destination du nouveau quartier du fait de ses résidents.

Concernant les visiteurs

Aux déplacements générés par les habitants, il faut adjoindre ceux liés aux visiteurs et autres livraisons.

Nous ne disposons pas de données permettant de déterminer avec précision le nombre de déplacements engendrés par les visiteurs et les livraisons liés aux logements. L'hypothèse moyenne d'un visiteur par 5 ménages par jour est donc retenue :

Nbre de visiteurs	71
Nbre de déplacements par visiteur	2
Nbre total de déplacements	142

Tableau 1.3 : Nombre maximum de déplacements à l'origine ou à destination des sites projetés liés aux visiteurs des logements (approche maximaliste)

Cela engendre 142 déplacements quotidiens supplémentaires à l'origine ou à destination des logements projetés.

A.2.3. Répartition modale des déplacements

D'après le Plan Iris 2, la répartition modale des déplacements liés à l'origine, pour le secteur IRIS 2 correspondant à la zone d'étude (zone 88), vaut, suivant les scénarii envisagés :

Scénario considéré du Plan Iris 2/Parts modales des déplacements	Situation existante en 2001	Scénario réaliste 2010
Transports en commun	32%	42%
Véhicules conducteurs	53%	44%
Véhicules passagers	14%	13%
Vélos/pied	1%	1%

Tableau 1.4 : Répartition modale à l'origine de l'aire géographique (zone 88) selon le Plan Iris 2

Pour les résidents, le présent chapitre tiendra compte des hypothèses de part modale du « Scénario n°3 : Réaliste 2010 » émises par le plan IRIS 2 (scénario considéré aujourd'hui comme réaliste et non volontariste, ne prenant en compte notamment que certaines lignes RER). Il s'agit donc là encore d'hypothèses maximalistes.

Pour les visiteurs extérieurs au site, nous considérerons une part modale en faveur de la voiture de 60% en tant que conducteur et 15% en tant que passager, 15% en faveur des transports en commun et 10% à pieds/vélos.

A.3. Estimation des flux de circulation

Nombre de déplacements par mode

Le nombre de déplacements en voiture comme conducteur sera dès lors sur une journée de la semaine de :

- 905 déplacements en voiture pour les résidents ;
- 85 déplacements en voiture pour les visiteurs.

Distribution horaire

D'après MOBEL, les déplacements à l'origine (tous types et tous modes confondus) se répartissent de la façon suivante au cours d'une journée ouvrable :

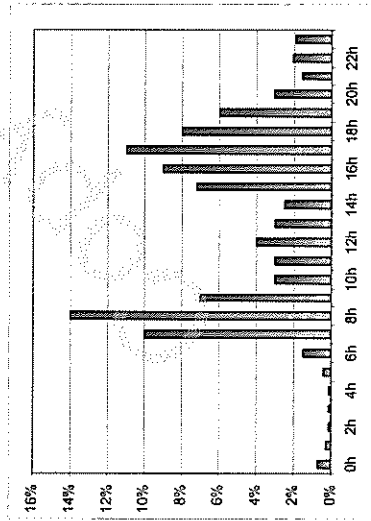


Figure 41 : Répartition horaire des déplacements liés à l'origine (MOBEL, 2001)

A l'heure de pointe du matin (8-9h), on obtient ainsi un flux de 146 véhicules (127 résidents + 19 visiteurs) qui entrent ou sortent du projet. A l'heure de pointe du soir (17-18h) ce sont 109 véhicules (100 résidents + 9 visiteurs) qui entrent (ou sortent) du projet.

3.1.1.4.3. Estimation du nombre de déplacements engendrés par les autres affectations projetées (autres que le logement)

A. Mouvements générés par les activités productives et bureaux

A.1. Estimation du nombre d'employés attendus sur le site

A.1.1. Estimation du nombre d'employés de bureaux et/ou activités productives

Pour évaluer le nombre d'employés qui travailleront dans le périmètre d'étude, nous prendrons comme hypothèse un taux d'occupation moyen de 1 personne par 25 m² de superficie brute hors-sol affectées aux bureaux et 1 personne par 100 m² de surface brute d'activité productive au sens strict du terme (en ce compris entrepôt, atelier,...).

Les nouvelles surfaces dédiées à ces activités (dans le cadre de la mise en œuvre des différents projets et des hypothèses considérées) seront de l'ordre de 5.255 m² au total au stade actuel de la réflexion. Soit 1500 m² en rénovation au sein du BA2 + 3.455 m² de nouvelles surfaces au sein du BA1 + 300 m² de bureaux au sein du B4 (voir localisation des lots sur la Figure 40).

On estime, enfin, que 50% de cette surface sera dédiée aux activités productives et 50% aux bureaux.

Activités productives (m ²)	2628
Bureaux (m ²)	2628
Nbre d'emplois "act. prod"	26
Nbre d'emplois "bureaux"	105
Nbre total d'emplois	131
Nbre personnes présentes simultanément	112

Tableau 15 : Nombre de nouveaux emplois généré par les bureaux et activités productives dans le périmètre d'étude

Au total environ **131** emplois seront créés dans le périmètre d'étude pour ces affectations. Néanmoins, la présence quotidienne doit être diminuée d'environ 15% pour cause de réunions, maladies, congés, etc. Le nombre d'employés de bureaux présents simultanément sur le site est donc estimé à **112** personnes.

A.1.2. Estimation du nombre de visiteurs liés aux bureaux et/ou activités productives

L'estimation du nombre de visiteurs se rendant sur le site pour affaire se base sur un nombre moyen de visiteurs par employé. L'hypothèse considérée est le ratio de 1 visiteur par jour par 20 employés présents ; ce qui revient à près de 7 visiteurs en moyenne par jour, ce qui est négligeable.

A.1.3. Estimation du nombre de livraisons liés aux bureaux et/ou activités productives

Nous considérons l'équivalent d'une livraison pour 20 employés par jour, soit l'équivalent de 7 livraisons/jours (14 déplacements)

A.1.4. Répartition modale des déplacements

D'après le plan IRIS 2, la répartition modale des déplacements à destination, pour le secteur IRIS 2 correspondant à la zone d'étude (zone 88), vaut, suivant les scénarii envisagés :

Scénario considéré du Plan Iris 2/Parts modales des déplacements	Situation existante en 2001	Scénario réaliste 2010
Transports en commun	32%	48%
Véhicules conducteurs	49%	31%
Véhicules passagers	17%	20%
Vélos/pied	1%	1%

Tableau 16 : Répartition modale à destination de l'aire géographique (zone 88) selon le Plan IRIS 2

Pour les visiteurs extérieurs au site, nous considérerons une part modale en faveur de la voiture de 60% en tant que conducteur et 15% en tant que passager, 10% en faveur des transports en commun et 5% à pieds/vélos.

Les livraisons se feront exclusivement en voiture ou petit camions.

Nous considérerons les hypothèses de part modale du « Scénario n°3 : Réaliste 2010 » émises par le Plan Iris 2.

A.2. Estimation des flux de circulation

Nombre de déplacements par mode

Il est estimé en région bruxelloise qu'un employé effective, en moyenne, 2,5 mouvements par jour lié à son point d'ancrage. Les livraisons et visiteurs engendreront quant à eux, deux mouvements (aller et retour).

Le nombre de déplacements en voiture comme conducteur sera dès lors sur une journée de la semaine de :

- 87 déplacements en voiture pour les employés ;
- 8 déplacements en voiture pour les visiteurs ;
- 14 déplacements en voiture/camionnette/camion pour les livraisons.

Distribution horaire

Suivant les horaires classiques de bureaux /act productives, la répartition des mouvements (employés, livraisons, clients) s'effectuera suivant un schéma semblable à celui-ci :

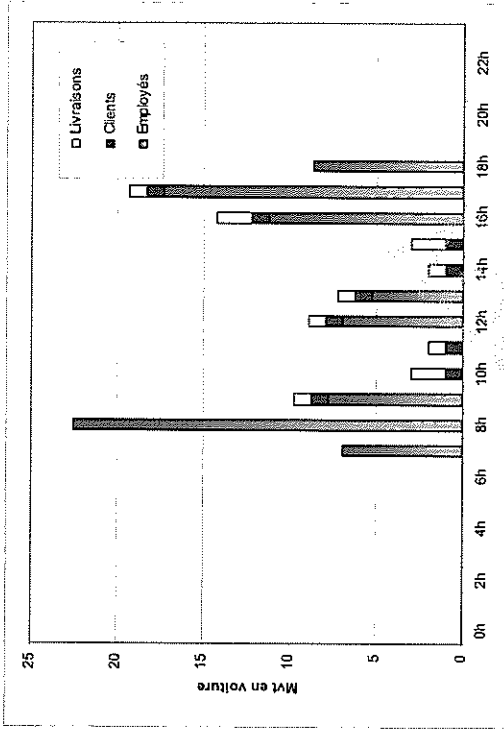


Figure 42 : Répartition horaire des déplacements liés aux bureaux/activités productives selon les hypothèses ARIES, 2010

A l'heure de pointe du matin (8-9h), on obtient ainsi un flux de 23 véhicules uniquement liés aux emplois qui entrent sur le site. A l'heure de pointe du soir (17-18h) ce sont 19 véhicules majoritairement liés aux employés qui sortent du projet.

B. Mouvements générés par les activités de l'école maternelle

Rappelons, en introduction, que le type d'école qui sera implanté sur le site n'est pas encore arrêté à ce stade de la réflexion du propriétaire de la parcelle concernée. L'hypothèse d'une école maternelle a été considérée dans le présent rapport car elle constitue celle la plus contraignante en termes de mobilité, en termes de déplacements motorisés.

Il est, en outre, considéré que les flux engendrés par cette école ne seront pas liés à des futurs résidents des demandes de PL considérées dans la zone, ce qui constitue une fois encore une hypothèse très maximaliste.

B.1. Estimation du nombre d'employés attendus sur le site**B.1.1. Estimation du nombre d'élève attendus**

L'école prévue dans le périmètre d'étude devrait accueillir entre 300 et 400 élèves de maternelle. Afin de maximiser les incidences nous considéreront par la suite une école accueillant 400 élèves.

B.1.2. Estimation du nombre d'emplois généré par l'école

De manière générale il est estimé qu'un emploi est créé dans une école par tranche de 12 élèves. Ce qui équivaut pour le site à la création de 33 emplois. Néanmoins, la présence quotidienne doit être diminuée d'environ 15% pour cause de réunions, maladies, congés, etc. Le nombre d'employés de l'école présents simultanément sur le site est donc estimé à **28 personnes**.

B.1.3. Répartition modale des déplacements

La répartition modale des déplacements des professeurs et employés de l'école est considérée comme similaire aux employés de bureaux prévus sur le site (hypothèses IRIS 2 Sc3 scénario 2010 réaliste).

Pour les élèves du site et plus précisément les parents les amenant, nous considérons une part modale en faveur de la voiture de 74% en tant que conducteur, 10% en faveur des transports en commun et 16% à pieds/vélos (valeur définie dans le PCM d'Uccle sur base d'enquêtes menées en 2005 pouvant être considérée comme maximaliste aujourd'hui pour la zone étudiée). De plus, nous considérons un taux de présence simultanée de 90% pour les élèves.

B.2. Estimation des flux de circulation**Nombre de déplacements par mode**

Il est estimé en région bruxelloise qu'un employé en moyenne effectue 2,5 mouvements par jour lié à son point d'ancrage.

Les élèves engendreront quant à eux 4 déplacements/jour (1 aller retour pour les déposer le matin et de même pour le soir).

Le nombre de déplacements en voiture comme conducteur sera dès lors sur une journée de la semaine de :

- 35 déplacements en voiture pour les 'employés' de l'école ;
- 1066 déplacements en voiture pour les élèves (parents).

Distribution horaire

Suivant les horaires classiques des écoles maternelles (8h30 -15h30), la répartition des mouvements (employés, parents des enfants) s'effectuera suivant un schéma semblable à celui-ci :

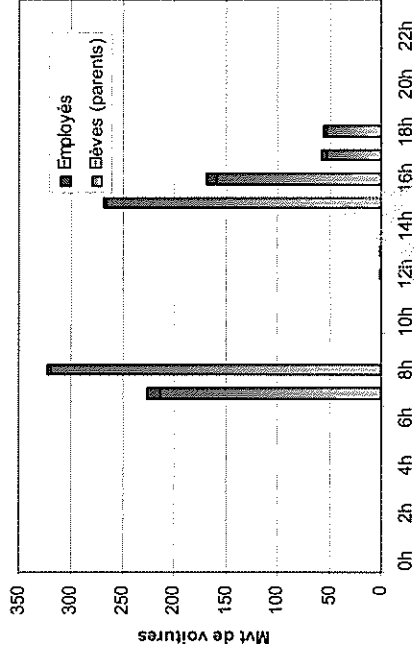


Figure 43 : Répartition horaire des déplacements liés à l'école selon les hypothèses ARIES, 2010

A l'heure de pointe du matin (7-8h), on obtient ainsi un flux de **323** véhicules lié principalement aux parents déposant leur enfant (3 mvts liés aux professeurs). A l'heure de pointe du soir (15-16h) ce sont **268** véhicules majoritairement liés aux parents qui viennent rechercher leur enfant.

Ces heures de pointe sont bien entendus légèrement décalées (pour partie au moins) des heures de pointes liées aux logements et bureaux/activités productives.

C. Mouvements générés par la maison de repos et la crèche

C.1. Estimation du nombre d'employés attendus sur le site

C.1.1. Estimation du nombre de personnes attendues dans la crèche et la maison de repos

La maison de repos prévue dans le périmètre d'étude devrait accueillir **154** pensionnaires à terme.

La crèche prévue au niveau du lot B5 devrait accueillir entre 35 et 45, le chiffre maximum de 48 enfants est retenu pour la simulation.

Les heures d'ouverture de la crèche seront de 6h30 à 19h30, du lundi au vendredi. Les visites de la maison de repos seront quant à eux essentiellement effectués en fin d'après midi et soirée, en semaine.

C.1.2. Estimation du nombre d'emplois généré

D'après les futurs exploitants de la maison de repos, il est prévu à terme **60** emplois sur le site. Ces emplois seront répartis différemment selon 3 horaires différents.

Pour la crèche, on peut estimer à 1 emploi par tranche de 4 enfants afin de rester maximaliste. Ce qui signifie la création de **12** emplois.

C.1.3. Estimation du nombre de visiteur pour la maison de repos

Peu de visiteurs sont attendu dans un tel établissement, il est couramment considéré une visite pour 20 chambres par jour en semaine (généralement en soirée). Soit pour le projet, 8 visiteurs par jour en semaine.

C.1.4. Estimation du nombre de clients pour la crèche

D'expérience, les parents choisissent une crèche soit près de leur domicile, soit à proximité de leur travail. Ils s'y arrêtent 10 à 15 min le matin et le soir pour reprendre leur enfant. C'est parce qu'ils travaillent sur le site ou habitent à côté qu'ils opteront pour la crèche du projet (proximité géographique, accessibilité financière, plage d'ouverture, projet pédagogique sont les 4 critères de choix). Aucun mouvement supplémentaire ne devrait donc être créé par la crèche, mais plutôt certaines déviations.

C.1.5. Estimation du nombre de livraisons pour la maison de repos et la crèche

Pour les deux affectations combinées, on peut estimer de manière maximaliste environ 10 livraisons/jours.

C.1.6. Répartition modale des déplacements

La répartition modale des déplacements des employés sera similaire aux employés de bureaux prévus sur le site (hypothèses IRIS 2 Sc3 scénario 2010 réaliste), hypothèses maximaliste.

Aucun déplacement n'est lié spécifiquement aux pensionnaires de la maison de repos, mais aux visiteurs qui seront essentiellement en voiture (80% en voiture en tant que conducteur). Les livraisons s'effectueront en voiture camionnette.

C.2. Estimation des flux de circulation

Nombre de déplacements par mode

Le nombre de déplacements en voiture comme conducteur sera dès lors sur une journée de la semaine limité à la maison de repos et aux employés de la crèche :

- 44 déplacements en voiture pour les employés (crèche et maison de repos);
- 12 déplacements en voiture pour les visiteurs de la maison de repos ;
- 22 déplacements pour les livraisons des deux affectations.

Distribution horaire

Suivant les horaires définis, la répartition des mouvements (employés, livraisons, visiteurs) s'effectuera suivant un schéma semblable à celui-ci :

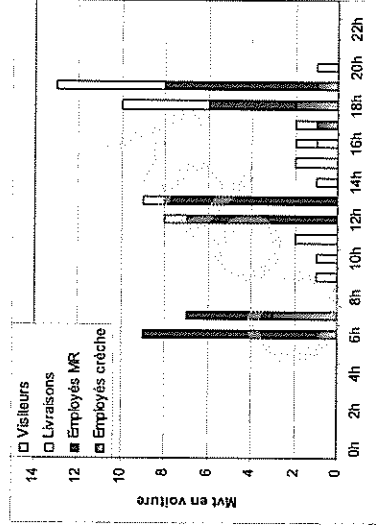


Figure 44 : Répartition horaire des déplacements liés à la maison de repos et la crèche selon les hypothèses ARIES, 2010

A l'heure de pointe du matin (6-7h), on obtient ainsi un flux de 9 véhicules liés aux employés. A l'heure de pointe du soir (19h-20h) ce sont 13 véhicules liés aux employés mais également aux visiteurs.

D. Mouvements générés par les activités des commerces de proximité

D.1. Estimation du nombre d'employés attendus sur le site

D.1.1. Estimation du nombre d'emplois attendus

Le nombre d'emplois généré par les commerces peut-être estimés en considérant 1 emploi par tranche de 60 m² de surface dédiée aux commerces. Sur le site, c'est près de 1768 m² de commerces de proximité qui ont été pris comme hypothèse de calcul (coiffeur, superette, librairie...). Cela représentera la création d'une superette d'environ 600 m² (au niveau rez de la futur maison de repos), ainsi que 6-7 autres unités de 150 m² au sein du lot B4 (ce qui constitue une hypothèse maximaliste au regard de la demande de PU introduite récemment sur ce lot qui ne prévoit in fine que 598,3 m² de commerces).

Ce qui signifie la création de 30 emplois liés aux commerces de proximité.

D.1.2. Estimation du nombre de clients attendus

La clientèle prévue sera exclusivement ou presque une clientèle très locale, créée par le projet et les logements aux alentours de la gare et de la rue Van Ophem.

On peut estimer pour de tels commerces de proximité un nombre de clients par semaine équivalent à 100 clients/semaines/100 m² de surface dédiée aux commerces. Le vendredi reprenant 20% de la clientèle hebdomadaire et le samedi 30%.

Ce qui signifie à terme :

Surface commerciale (m ²)	1758
Nbre de clients /100 m ² /semaine	100
Nbre de clients vendredi (20%)	352
Nbre de clients samedi (30%)	527

Figure 45 : Estimation de la clientèle liée aux commerces (ARIES, 2010)

D.1.3. Estimation du nombre de livraisons attendues

Nous estimons la nécessité d'une livraison jour par tranche de 200 m² de surfaces liées aux commerces. Soit la création de 9 livraisons/jours.

D.1.4. Répartition modale des déplacements

La répartition modale des déplacements des employés des commerces sera similaire aux employés de bureaux prévus sur le site (hypothèses IRIS 2 « Sc3 scénario 2010 réaliste »). Les livraisons s'effectueront exclusivement en voiture/camionnette ou camions. La clientèle étant une clientèle de proximité, la part modale de la voiture pour se rendre dans les commerces prévus dans le périmètre d'étude sera faible. Nous estimons afin d'être maximaliste une part modale de la voiture de l'ordre de 20% en tant que conducteur. Cette part sera en réalité plus faible vu la manne de clientèle potentielle dans un rayon restreint.

D.2. Estimation des flux de circulation

Nombre de déplacements par mode

Il est estimé en Région bruxelloise qu'un employé en moyenne effectue 2,5 mouvements par jour lié à son point d'ancrage.

La clientèle et les livraisons effectueront quant à eux 2 déplacements.

Le nombre de déplacements en voiture comme conducteur sera dès lors sur une journée de la semaine de :

- 32 déplacements en voiture pour les employés ;
- 141 déplacements en voiture pour les clients des commerces ;
- 18 déplacements en voiture pour les livraisons des commerces.

Distribution horaire

Suivant les horaires de répartition de la clientèle et des employés de commerces, la répartition des mouvements (employés, livraisons, clients) s'effectuera suivant un schéma semblable à celui -ci :

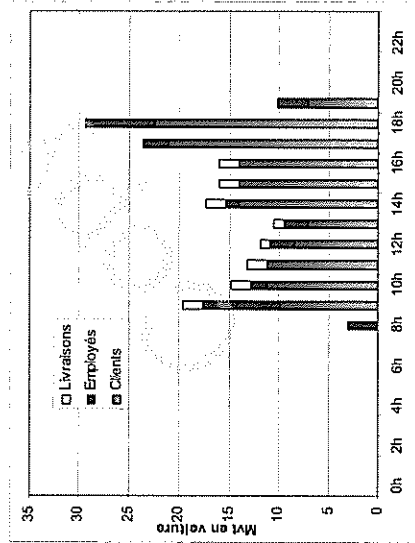


Figure 46 : Répartition horaire des déplacements liés aux commerces selon les hypothèses ARIES, 2010

A l'heure de pointe du matin (9-10h), on obtient ainsi un flux de 20 mouvements de véhicules liés aux clients/livraisons et employés. A l'heure de pointe du soir (18-19h) ce sont 30 mouvements de véhicules majoritairement lié aux clients. Ces heures de pointe sont, bien entendu, légèrement décalées des heures de pointes liées aux logements et bureaux/activités productives.

3.1.1.4.4. Estimation du nombre global de mouvements de véhicules attendus pour l'ensemble du périmètre d'étude toutes affectations confondues.

Les hypothèses ci-dessus permettent d'estimer le nombre de mouvements de véhicules supplémentaires attendus chaque jour aux abords du nouveau quartier et donc de déduire les flux de circulation engendrés par le fonctionnement de ce quartier sur la rue E. Van Ophem et ses environs :

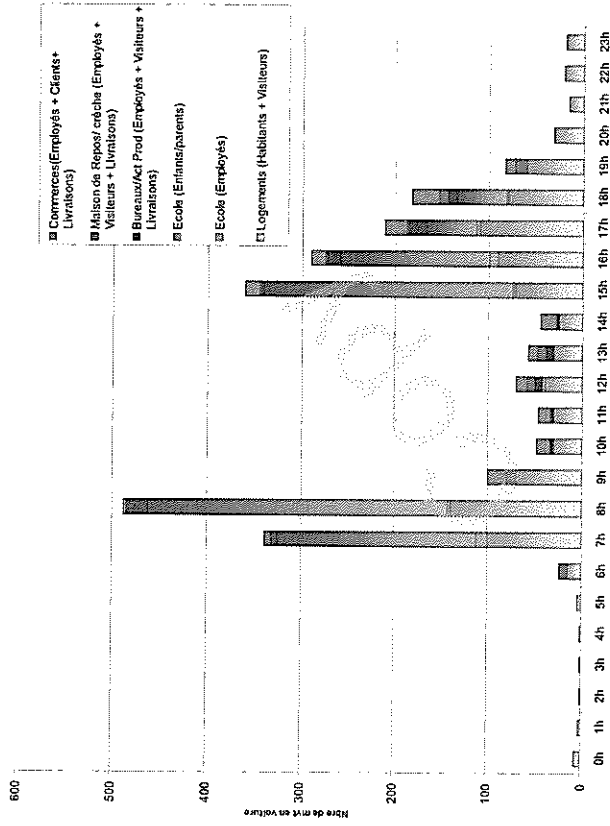


Figure 47 : Synthèse des flux générés par l'ensemble des affectations projetées dans le périmètre d'étude (Quartier Les Haut Prés) suivant les hypothèses maximalistes d'ARIES Consultants, 2010

L'ensemble cumulé des nouveaux flux du périmètre d'étude montre un pic prononcé en heure de pointe du matin entre 8h et 9h. Durant cette heure, un flux de près de 490 mouvements/heure est estimé, essentiellement dû à l'école et aux logements.

L'heure de pointe du soir pour le projet se localise entre 15h et 16h, due en grande partie à l'école, avec un pic cumulé de près de 360 mouvements/heure.

3.1.1.4.5. Hypothèses en terme de répartition des flux

D'après les données de comptages, on peut considérer que les flux dans leur globalité se répartiront à 55% vers Stalle et à 45% dans l'autre sens. Les flux des parents vers l'école se dérouleront ensuite par un demi-tour sur le parking de l'école pour 50% des parents (trajet aller-retour lié au domicile) et pour les 50% restant, ils continueront dans la même direction sur la rue E. Van Ophem (parents déposant les enfants avant de partir au travail).

3.1.1.4.6. Analyse de la circulation en situation projetée

A. Introduction

L'analyse de la circulation en situation projetée a essentiellement étudié les impacts de la zone en heure de pointe du matin, période la plus critique pour le périmètre d'étude car concentrant le plus de mouvements (sur la rue E. Van Ophem et au sein du nouveau quartier).

Afin d'étudier les impacts du nouveau quartier dans le scénario le plus pessimiste (ou maximaliste), le présent chapitre a simulé une situation prévisible tenant compte des flux maximums existants sur la rue E Van Ophem en heure de pointe du matin (7h et 8h), auxquels ont été ajoutés les flux maximums générés par le nouveau quartier en heure de pointe du matin (8h et 9h) estimés selon les hypothèses maximalistes susmentionnées.

B. Analyse de la mobilité en situation projetée

Le projet prévoit d'être raccordé à l'av. I. Prigogine et former une boucle interne. L'ensemble des flux du projet L1-L4 sortira par l'accès n°2 Prigogine.

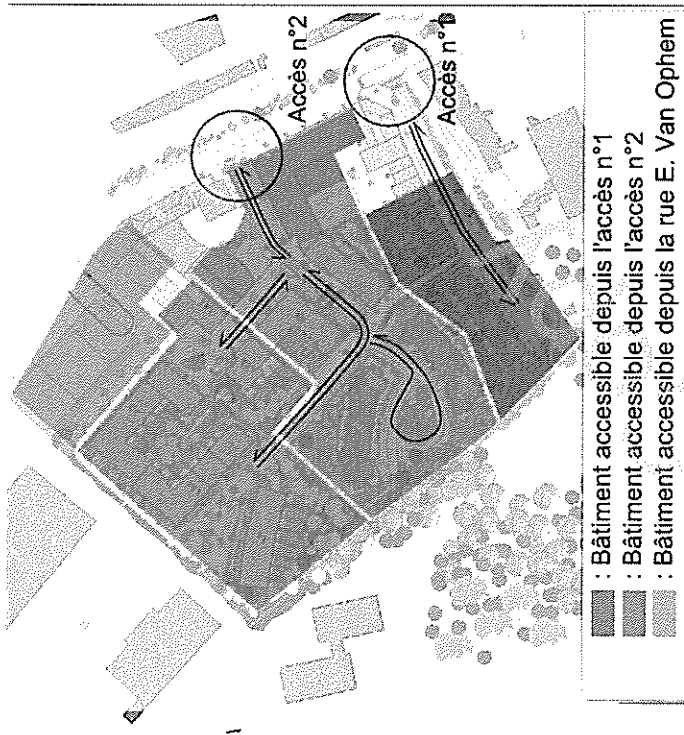


Figure 48 : Organisation des accès au projet (ARIES, 2011)

Remarque importante :

Lors de l'analyse du projet initial, un second scénario avait été envisagé avec la mise en place de 3 accès au droit de la rue E. Van Ophem. Ce scénario a mis en évidence des problèmes de sécurité en sortie de l'accès n°3 desservant la présente demande de PL (notamment du fait de sa proximité avec la zone de courbure de la rue) et n'a donc pas été retenu.

6.2. Répartition des flux projetés en heure de pointe du matin en situation maximaliste

D'après les hypothèses considérées dans les paragraphes précédents, ainsi que les flux de circulation relevés en situation existante lors de la campagne de comptage par plaques, l'intensité et la répartition des flux projetés seront les suivants aux abords du site :

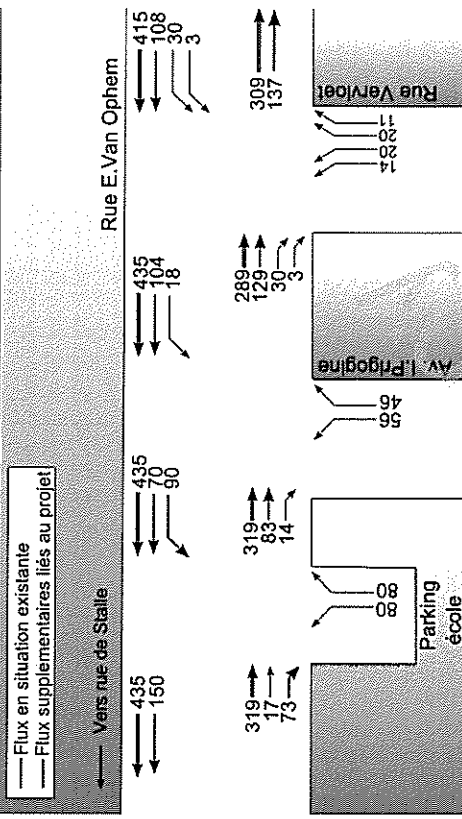


Figure 49 : Répartition des flux projetés en heure de pointe du matin suivant le scénario maximaliste aux abords du site (ARIES, 2010)

Par rapport à la situation existante, les flux projetés en liaison avec le nouveau quartier en cours de développement représentent en heure de pointe du matin :

- Une augmentation de maximum 30% du trafic vers la chaussée d'Alseberg ;
- Une augmentation de maximum 19% du trafic depuis la chaussée d'Alseberg ;
- Une augmentation de maximum 26% du trafic vers la rue de Stalle ;
- Une augmentation de maximum 20% du trafic depuis la rue de Stalle.

Cette augmentation est due majeure partie à l'école projetée. En effet l'école à elle seule génère une augmentation de :

- Une augmentation de maximum 20% du trafic vers la chaussée d'Alseberg (10% lié au restant du projet) ;
- Une augmentation de maximum 17% du trafic depuis la chaussée d'Alseberg (2% lié au restant du projet) ;
- Une augmentation de maximum 16% du trafic vers la rue de Stalle (10% lié au restant du projet) ;
- Une augmentation de maximum 18% du trafic depuis la rue de Stalle (2% lié au restant du projet).

3.1.1.4.7. Simulation de trafic en situation prévisible maximaliste

A. Méthodologie et présentation du logiciel VISSIM

Afin d'étudier l'impact du projet sur la mobilité et plus précisément sur la circulation de la rue E. Van Ophem, ARIES Consultants a utilisé le logiciel VISSIM. Ce logiciel permet de simuler de manière locale le trafic dans une situation donnée. Il permet ainsi d'appréhender toutes les composantes du trafic et de prévoir les situations occasionnées par des modifications d'infrastructures (gestion des feux, modifications des voiries ou des carrefours, ...) ou de charges de trafic (nouveau pôle d'attraction ou d'émission, modification du plan de circulation, ...).

Dans le cadre du projet, ARIES Consultants a tout d'abord calibré le modèle de simulation sur base de la modélisation de la situation existante sans le projet sur les axes compris dans l'aire géographique d'étude et ce sur base des données de comptages.

L'analyse s'est ensuite focalisée sur le système de fonctionnement des carrefours concernés de manière à pouvoir, lors des phases ultérieures, analyser la réponse de ce système suite à la mise en œuvre du projet.

La modélisation de la situation existante est une donnée de base fondamentale à partir de laquelle il est ensuite possible d'intégrer le projet dans ses différentes configurations.

C'est la situation en heure de pointe du matin qui a été modélisée de manière à mettre en évidence la situation la plus problématique.

Pour faire fonctionner le simulateur, les étapes suivantes sont nécessaires :

- Dessiner les voiries (les mettre à l'échelle et caractériser le nombre de bandes, créer de manière identique les bandes de présélection), mettre les priorités aux carrefours,...
- Evaluer une matrice origine/destination de l'ensemble du système ;
- Enfin, insérer cette matrice au simulateur en important les données de trafic (en nombre de véhicules et non en EVP, avec les proportions des différents véhicules) et déterminant les différents itinéraires (entrées/sorties du système).

Une fois ces tâches effectuées, on fait tourner le simulateur et on le calibre par rapport aux observations de terrains afin d'obtenir la simulation de la situation existante.

B. Résultats de la simulation

D'après les données de flux issues de la campagne de comptage et les hypothèses de flux générés par le nouveau quartier, il a été réalisé une simulation du trafic en situation projetée :

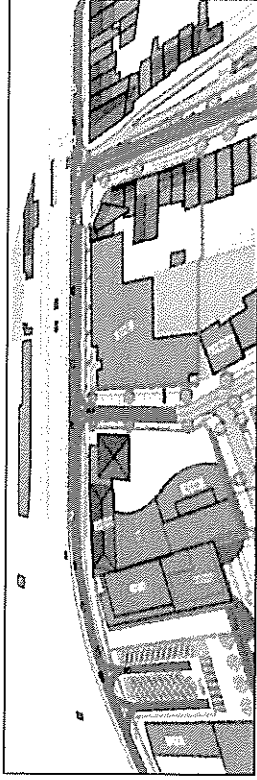


Figure 50 : Extrait de la simulation VISSIM en situation projetée en HPM (8h-9h) (scenario maximaliste) (ARIES, 2010)

La simulation ne présente aucun point de conflit, ni engorgement de la situation. Les faibles flux sur les deux sorties en liaison avec une bonne visibilité à ces accès, permet une insertion rapide des véhicules.

Les flux piétons en liaison avec la gare ont également été représentés, ne modifiant pas la fluidité de la circulation sur la rue E. Van Ophem.

C. Conclusion sur l'incidence du projet sur la circulation automobile en situation projetée

Selon les hypothèses maximalistes considérées, le nouveau quartier incluant notamment la demande de 'PL E. Van Ophem' est susceptible d'engendrer une augmentation de trafic dans la rue E. Van Ophem, de 26% en direction de la rue de Stalle et de 33% en direction de la chaussée d'Alsemberg en heure de pointe du matin.

Rappelons, que le trafic est déjà actuellement important pour une voirie de ce gabarit, avec une forte proportion de trafic de transit.

Les simulations de trafic réalisées en situation projetée ne témoignent cependant pas d'une problématique particulière de surcharge de cette voirie, de remontées de files ou de conflits lors de l'insertion des véhicules dans la rue E. Van Ophem depuis les différents accès projetés. Ainsi, la nouvelle demande de PL 'E. Van Ophem' ne nécessite-t-elle pas l'aménagement d'un accès supplémentaire ; le carrefour existant entre la rue E. Van Ophem et la nouvelle avenue Ilya Prigogine étant capable d'absorber et de répartir l'ensemble des nouveaux flux.

En raison de la configuration de la rue E. Van Ophem (en virage à proximité des accès au nouveau quartier), ainsi que des dépassements de vitesse généralement constatés sur cette portion de voirie, une attention particulière doit être portée à la signalisation des points de conflits et sur la mise en place d'éléments de sécurité. Le plateau la rue Vervloet et de la rue Van Ophem va dans ce sens. L'aménagement d'un tel équipement est à généraliser à chaque accès, notamment au futur accès du parking de l'école, où le flux sera important à l'heure de pointe du matin.

3.1.1.5. Incidences de la nouvelle demande de PL en termes de stationnement

3.1.1.5.1. Adéquation entre l'offre et la demande en stationnement voitures

L'étude de l'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement va analyser les ratios de stationnement prévus par le projet par rapport à la demande escomptée des futurs usagers du quartier (résidents des logements, de la maison de repos et des logements étudiants, et usagers des commerces, des bureaux et des professions libérales médicales et paramédicales) et aux normes de stationnement du RRU.

A. Estimation des besoins en stationnement du site

Selon les prescriptions littérales, il est prévu au minimum 1 emplacement de parking pour chaque logement.

Pour les immeubles de logements, le titre VIII du RRU légifère le stationnement en dehors de la voie publique : « Le nombre d'emplacements à prévoir est au minimum de 1 emplacement par logement et au maximum de deux emplacements par logement ». Les prescriptions définies par le projet sont donc plus volontaristes que la réglementation définie dans le RRU.

Pour vérifier l'adéquation de la capacité de stationnement projetée sur le site par rapport aux besoins escomptés des futurs habitants, une première approche consiste à se baser sur les comportements moyens des habitants de la commune d'Uccle (Source PCM d'Uccle).

- D'après le PCV, le nombre de voitures par ménages suivant le secteur statistique est de :
- 50% des ménages ayant 1 voiture ;
 - 25% des ménages n'ayant aucune voiture ;
 - 25% des ménages ayant deux voitures ou plus ;

Sur cette base, l'on peu considéré qu'il y aura en moyenne 1voiture/ménage.

Une deuxième approche plus 'réaliste', consiste à se baser sur les données du Plan Iris2 en matière de répartition modale des déplacements à l'origine dans la zone selon le 'scénario réaliste 2010' :

- Nombre de personnes/appartement : 2,5 personnes ;
- Utilisation de la voiture comme conducteur (Iris 2) : 44% ;
- Nombre de voiture/logement : 1,1 voiture/appartement.**

Au regard de cette deuxième approche, l'offre en stationnement envisagée au sein des lots apparaît également correctement dimensionnée, et ce notamment au regard des objectifs régionaux en matière de limitation des déplacements automobiles.

Dans les faits, suivant les types d'appartements prévus dans chaque lot, la proportion de ménage avec voiture oscillera quelque peu. Au plus le standing des logements sera important, au plus il faut s'attendre à un nombre de véhicules important.

B. Adéquation entre l'offre et la demande en stationnement.

D'après ces données et le type de logements projetés, l'offre en stationnement prévue par les prescriptions littérales pour les logements semble adaptée à la demande. Le report de stationnement en voirie de véhicules appartenant à des résidents devrait donc être limité.

Les 40 places de stationnement prévues en voiries pourront donc être utilisées en grande partie par les visiteurs des logements ou des petits bureaux accessoires (famille, plombier, client...). D'après les hypothèses définies dans le chapitre 'Incidences du projet sur la circulation' du présent chapitre :

- On peut attendre près de 1 visiteurs/5 appartement/jour ;
- La part modale de ceux-ci en faveur de la voiture en tant que conducteur sera de l'ordre de 75%.

Ce qui signifie pour le projet l'arrivée de 30 voitures « visiteurs » réparties sur la journée et la soirée.

En considérant qu'au maximum 40% des visiteurs seront présents sur le projet au même moment, cela représentera 12 véhicules pour 40 places en voirie ce qui est largement suffisant.

3.1.1.5.2. Adéquation entre l'offre et la demande en stationnement vélos

En matière de stationnement des vélos, rien n'est encore prévu au sein des prescriptions littérales. Les futures demandes de permis d'urbanisme devraient donc respecter les conditions édictées en la matière par le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) :

D'après le titre II chap 5, art 17, du RRU, tout immeuble neuf comporte un local permettant d'entreposer des véhicules deux-roues non motorisés et des voitures d'enfants.

Ce local réunit les conditions suivantes :

- 1° être à disposition de l'ensemble des habitants de l'immeuble;
- 2° avoir des dimensions compatibles avec la fonction prévue, compte tenu du nombre de logements avec un minimum d'un emplacement par logement;
- 3° être d'accès aisé depuis la voie publique et depuis les logements;
- 4° être indépendant des parkings.

Ce local ayant pour objectif d'encourager l'utilisation de moyens de déplacement alternatifs en Région de Bruxelles-Capitale, sa dimension doit toutefois permettre un confort d'usage, soit un accès aisé à chaque véhicule deux roues et/ou poussette, ainsi que l'espace de manœuvre nécessaire à son déplacement. A titre indicatif, un vélo, d'accès aisé, occupe une place au sol d'environ 1.20 m² (0.60m x 2m). Les espaces de manœuvre minimaux entre vélos et obstacles fixes (murs, etc.) à considérer sont de 1.50 m.

3.1.1.6. Conclusions et recommandations relatives à la mobilité

L'analyse de la circulation faite dans ce rapport a tenu compte du projet de lotissement E. Van Ophem, mais également de toute l'extension du quartier en cours de construction ou en projet (logement, commerces, bureau,...). Dans le cadre de l'élaboration du permis de lotir faisant l'objet de la demande, deux scénarii d'accessibilité ont été développés, l'un consistant à la création d'un accès direct depuis le lotissement vers la rue E. Van Ophem (nouvel accès) et l'autre, en accordant le projet à la voirie du permis de lotir 471 bis (utilisation de l'accès « Prigonine »). Le premier scénario a mis en évidence des problèmes de sécurité en sortie de l'accès n°3 desservant la présente demande de PL (notamment du fait de sa proximité avec la zone de courbure de la rue) et n'a donc pas été retenu.

De plus, les simulations de trafic réalisées en situation projetée ne témoignent pas d'une problématique particulière de surcharge, de remontées de files ou de conflits lors de l'insertion des véhicules dans la rue E. Van Ophem depuis les différents accès au quartier.

Les impacts des développements considérés dans ce chapitre (en ce compris le PL Egide Van Ophem) sur les charges de trafic seront de maximum 30% de trafic supplémentaire en situation projetée sur la rue E. Van Ophem. Une grande partie de cette augmentation sera imputable au projet d'école prévu le long de la rue E. Van Ophem, qui à lui seul augmentera de 20% le trafic.

Ainsi, la nouvelle demande de PL E. Van Ophem ne nécessite-t-elle pas l'aménagement d'un accès supplémentaire ; le carrefour existant entre la rue E. Van Ophem et la nouvelle avenue Ilya Prigogine étant capable d'absorber et de répartir l'ensemble des nouveaux flux.

Une attention particulière devra cependant être portée à la signalisation des points de conflits et sur la mise en place d'éléments de sécurité aux accès au quartier. L'aménagement de plateaux est à préconiser aux différents accès, notamment au droit du futur accès du parking de l'école, où le flux sera important à l'heure de pointe du matin.

En ce qui concerne l'incidence du projet sur le stationnement, l'offre en stationnement prévue sous les immeubles à appartements apparaît répondre correctement à la future demande selon les hypothèses définies dans le présent rapport et le Plan Iris 2. Le stationnement en voirie apparaît, quant à lui, largement dimensionné pour les besoins des futurs 'visiteurs'. Un risque de stationnement ventouse en journée par les usagers de la gare est à craindre si l'offre en stationnement en voirie reste élevée et non réglementée. A ce titre, la mise en place d'un système de gestion du stationnement de type 'carte riverains' pourrait s'avérer nécessaire.

3.1.2. Résumé non technique

Le présent rapport d'incidences a été réalisé dans le cadre d'une procédure de demande de permis de lotir concernant un terrain de 15.793,37 m² (soit près de 1,6 ha) situé rue Egide Van Ophem à Uccle, à proximité immédiate de la gare de Calevoet.

Cette demande de permis de lotir propose de subdiviser ces 15.793,37 m² en 11.341,83 m² de superficie aménagée en lots privatifs contenant une surface importante de jardins et zones de plantations et 4.451,54 m² (soit 28,19%) de superficie aménagée en espaces publics cédés à la Commune :

- Les quatre lots privatifs (L1 à L4) seront affectés principalement à la fonction d'habitation sous forme d'immeubles à appartements, avec, éventuellement des « petits bureaux » ; les maisons de repos et les « résidences services » sont également autorisées dans ces lots ;
- Le cinquième lot L5 a été prévu afin de maintenir une connexion visuelle et spatiale entre la rue Egide Van Ophem et le terrain concerné par le projet, et au-delà la zone boisée ; il sera affecté à un aménagement en surface, comme par exemple un parking paysager à destination des futurs aménagements des deux parcelles à front de rue Egide Van Ophem (non comprises dans le périmètre du PL) ;
- les espaces publics seront constitués d'une voirie 'en boucle' se connectant fonctionnellement vers l'avenue Ilya Prigogine, de placettes et d'espaces verts.

Du point de vue du sol et des eaux, le présent rapport a détaillé et justifié les mesures envisagées par les auteurs de projet en matière de création de deux bassins d'orage sous deux tronçons de la nouvelle voirie publique prévue sur le site.

En matière d'énergie, le rapport a énoncé les principaux principes retenus à ce stade du projet, mesures restant à confirmer et préciser au stade ultérieur des demandes de permis (introduite avec formulaire PEB).

Les risques de nuisances sonores sont, quant à eux, jugés négligeables au regard des installations projetées sur le site et de leur localisation la plus probable.

En matière d'incidences sur le climat, le rapport relève que la typologie et l'implantation des bâtiments projetés ont été réfléchies afin de favoriser une certaine densité dans le bâti et un ensoleillement optimum des logements traversants envisagés au sein des différents immeubles. En effet, la plupart des logements projetés disposeront d'une orientation nord/sud permettant un ensoleillement optimum des principales pièces de vie (et donc une réduction de la facture énergétique en hiver). Pour les logements exposés sud-est /nord-ouest situés au centre du projet dans l'îlot semi-fermé, l'ouverture dans la zone de bâtisse, de même que les gabarits moins élevés des fronts de bâtisses délimitant cette ouverture, ont été prévus de manière à permettre l'arrivée des rayons du soleil en intérieur d'îlot.

En matière d'ombre portée, enfin, concernant le lot L1, l'orientation nord-sud de la zone de bâtisse permet de limiter au maximum les incidences dans ce domaine. Pour les lots L2 et L3, l'ouverture de l'îlot permettra un ensoleillement de l'intérieur d'îlot en fin de matinée.

Compte tenu de l'implantation des zones de bâtisses, l'ensoleillement au droit de la placette publique projetée à l'ouest du site sera assuré en fin d'après-midi et début de soirée.

En matière d'Urbanisme, le présent rapport a présenté des tableaux et figures visant à illustrer l'insertion du projet dans le cadre bâti préexistant.

En ce qui concerne la faune et la flore, le rapport souligne le maintien d'une partie de la zone boisée située à l'extrémité sud du site sur une surface de 1.758 m² et revient sur les éléments permis par les prescriptions littérales en matière de verdurisation des espaces privatifs et des espaces publics.

D'un point de vue social et économique, les impacts du projet consistent principalement en la reconversion d'une ancienne zone sportive et d'une partie d'un site industriel en un quartier résidentiel de type immeubles à appartements. La mise en œuvre du projet permettra ainsi l'installation de maximum 197 nouveaux ménages sur le site concerné par la demande.

La demande de PL 'E. Van Ophem' prévoit également la création de nouveaux espaces publics qui seront rétrocédés gratuitement à la Commune.

En termes de mixité d'affectations au sein du quartier, le rapport rappelle la volonté du maître de l'ouvrage de consacrer ultérieurement les parcelles situées entre le site projeté et la rue E. Van Ophem à la construction de nouveaux immeubles affectés à des équipements d'intérêt collectif ou de service public, et/ou à des activités productives, et/ou des commerces et/ou des bureaux.

En matière de mobilité, enfin, l'analyse des impacts en matière de circulation a été faite dans ce rapport en tenant compte du projet de lotissement Eglise Van Ophem, mais également de toute l'extension du quartier en cours de construction ou en projet (logement, commerces, bureau,...) envisageable à moyen terme aux abords de la gare de Calevoet.

Dans le cadre de l'élaboration du permis de lotir faisant l'objet de la demande, deux scénarii d'accessibilité ont été développés, l'un consistant à la création d'un nouvel accès direct depuis le lotissement vers la rue Eglise Van Ophem (nouvel accès) et l'autre, en accordant le projet à la voirie préexistante Ilya Prigogine. Le premier scénario a mis en évidence des problèmes de sécurité en sortie du nouvel accès (notamment du fait de sa proximité avec la zone de courbure de la rue) et n'a donc pas été retenu.

De plus, les simulations de trafic réalisées en situation projetée, selon des hypothèses maximalistes, ne témoignent pas d'une problématique particulière de surcharge, de remontées de files ou de conflits lors de l'insertion des véhicules dans la rue E. Van Ophem depuis l'avenue Ilya Prigogine.

Les impacts des développements considérés dans ce chapitre (en ce compris le PL Eglise Van Ophem mais également ceux en cours ou envisageables le long de la rue E. Van Ophem) sur les charges de trafic seront de maximum 30% de trafic supplémentaire en situation projetée sur la rue E. Van Ophem. Une grande partie de cette augmentation sera imputable au projet d'école prévu le long de la rue E. Van Ophem, qui à lui seul augmentera de 20% le trafic.

Ainsi, la nouvelle demande de PL 'E. Van Ophem' ne nécessite-t-elle pas l'aménagement d'un accès supplémentaire ; le carrefour existant entre la rue E. Van Ophem et la nouvelle avenue Ilya Prigogine étant capable d'absorber et de répartir l'ensemble des nouveaux flux.

Une attention particulière devra cependant être portée à la signalisation des points de conflits et sur la mise en place d'éléments de sécurité aux accès au quartier. L'aménagement de plateaux est à préconiser aux différents accès, notamment au droit du futur accès du parking de l'école, où le flux sera important à l'heure de pointe du matin.

En ce qui concerne l'incidence du projet sur le stationnement, l'offre en stationnement prévue sous les immeubles à appartements apparaît répondre correctement à la future demande selon les hypothèses définies dans le présent rapport et le Plan Iris 2. Le stationnement en voirie apparaît, quant à lui, largement dimensionné pour les besoins des futurs 'visiteurs'. Un risque de stationnement ventouse en journée par les usagers de la gare est à craindre si l'offre en stationnement en voirie reste élevée et non réglementée. A ce titre, la mise en place d'un système de gestion du stationnement de type 'carte riverains' pourrait s'avérer nécessaire.



