

**PROJET DE RECONVERSION DU SITE  
EDITH CAVELL A UCCLE**

**DEMANDE DE CERTIFICAT D'ENVIRONNEMENT DE CLASSE 1 A**

**CADRE XVII – ANNEXE 13**

**NOTE PRÉPARATOIRE À L'ÉTUDE D'INCIDENCES (NPEI)**

**Décembre 2011  
Version juin 2012**

## TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>JUSTIFICATION DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT, DESCRIPTION DES OBJECTIFS POURSUIVIS ET CALENDRIER DE RÉALISATION</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS ENVISAGÉES AYANT PRÉSIDÉ AU CHOIX DU PROJET, EU ÉGARD À L'ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE</b> .....	<b>9</b>
4.1	PERMIS D'ENVIRONNEMENT .....	9
4.2	AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME .....	9
4.3	MOBILITÉ .....	9
4.4	ENVIRONNEMENT SONORE .....	9
4.5	AIR .....	10
4.6	EAU .....	10
4.7	DÉCHETS .....	10
4.8	SÉCURITÉ .....	11
<b>5</b>	<b>DESCRIPTION DE LA SITUATION EXISTANTE</b> .....	<b>12</b>
5.1	SITUATION EXISTANTE DE DROIT .....	14
5.1.1	<i>Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)</i> .....	14
5.1.2	<i>Le Plan Communal de Développement</i> .....	15
5.1.3	<i>Les règlements</i> .....	15
5.2	SITUATION EXISTANTE DE FAIT.....	16
5.2.1	<i>Description du quartier</i> .....	16
5.2.2	<i>Conditions de déplacement pour les véhicules motorisés</i> .....	17
5.2.3	<i>Conditions de déplacement pour les modes doux</i> .....	18
5.2.4	<i>Les transports en commun</i> .....	19
5.2.5	<i>Conditions de stationnement</i> .....	20
<b>6</b>	<b>LA SITUATION PROJETÉE</b> .....	<b>21</b>
6.1	DESCRIPTION DU PROJET .....	21
6.2	TYPE D'APPARTEMENTS PROPOSÉS .....	23
6.3	ILLUSTRATION GRAPHIQUE DU PROJET .....	25
<b>7</b>	<b>DESCRIPTION DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRISES POUR RÉDUIRE LES NUISANCES ÉVENTUELLES</b> .....	<b>37</b>
7.1	PRÉAMBULE .....	37
7.2	DOMAINES SOCIAL ET ÉCONOMIQUE.....	37
7.3	MOBILITÉ (CIRCULATION, STATIONNEMENT ET ACCÈS) .....	38
7.3.1	<i>Les déplacements</i> .....	38
7.3.2	<i>Stationnement</i> .....	41
7.4	URBANISME ET PATRIMOINE .....	42
7.4.1	<i>Urbanisme</i> .....	42
7.4.2	<i>Patrimoine</i> .....	42
7.5	ENVIRONNEMENT SONORE .....	43
7.6	L'ÉNERGIE.....	43
7.7	LA QUALITÉ DE L'AIR .....	45
7.8	EAU ET SOL .....	46

7.8.1	L'eau.....	46
7.8.2	Le sol.....	46
7.9	DÉCHETS.....	46
7.10	FAUNE ET FLORE.....	47
7.10.1	La Faune.....	47
7.10.2	La Flore.....	47
7.11	ETRE HUMAIN (SANTÉ ET SÉCURITÉ).....	47
7.11.1	La sécurité objective.....	47
7.11.2	La sécurité subjective.....	48
7.12	INTERACTIONS ENTRE DOMAINES D'ÉTUDE.....	48
<b>8</b>	<b>DESCRIPTION DU CHANTIER.....</b>	<b>49</b>
<b>9</b>	<b>RESUMÉ NON TECHNIQUE.....</b>	<b>50</b>

### TABLE DES CARTES

Carte 1 : Occupation du stationnement en semaine (entre 10 et 12h).....	20
Carte 2 : Aire d'étude pour la mobilité.....	38

### TABLE DES PHOTOS

Photo 1: Vue aérienne de l'îlot : zoom (source Urbis).....	6
Photo 2: Vue au sud > nord.....	12
Photo 3: Vue ouest > est.....	12
Photo 4 : Vue est > ouest.....	13
Photo 5 : Vue nord > sud.....	13
Photo 6 : Rue Edith Cavell – entrée principale.....	16
Photo 7 : Accès parking rue G.Lotz.....	16
Photo 8 : Accès parking rue G.Lotz à l'angle de la rue Vanderkindere.....	17
Photo 9 : Rue Edith Cavell depuis Vanderkindere.....	17
Photo 10 : Rue Marie Depage.....	17
Photo 11 : Carrefour rue Edith Cavell avec la rue M. Depage.....	17

### TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Plan de localisation de la place à l'échelle du quartier (source Urbis).....	5
Figure 2 : Extrait du plan d'implantation : source : bureau Assar.....	6
Figure 3 : Carte des affectations au PRAS.....	14
Figure 4 : Lignes des transports en commun qui desservent le site.....	19
Figure 5 : Délimitation des zones payantes.....	20
Figure 6 : Plan d'implantation – Sources : Assar.....	22
Figure 7 : Grands appartements.....	23
Figure 8 : Appartements moyens.....	24
Figure 9 : Petits appartements.....	24
Figure 10 : Appartements type SDRB.....	25
Figure 11 : Façade rue Général Lotz.....	25
Figure 12 : Façade rue Marie De Page.....	25
Figure 13 : Façade rue Vanderkindere.....	26
Figure 14 : Façade rue Edith Cavell.....	26
Figure 15 : Vue du niveau +11.....	27
Figure 16 : Vue du niveau +10.....	27
Figure 17 : Vue du niveau +9.....	28
Figure 18 : Vue du niveau +8.....	28
Figure 19 : Vue du niveau +7.....	29
Figure 20 : Vue du niveau +6.....	29
Figure 21 : Vue du niveau +5.....	30

Figure 22 : Vue du niveau +4.....	30
Figure 23 : Vue du niveau +3.....	31
Figure 24 : Vue du niveau +2.....	31
Figure 25 : Vue du niveau +1.....	32
Figure 26 : Vue du niveau rez de chaussée .....	32
Figure 27 : Vue du niveau -1.....	33
Figure 28 : Vue du niveau -2.....	33
Figure 29 : Vue du niveau -3.....	34
Figure 30 : Vue du niveau -4.....	34
Figure 31 : Vue du niveau -5.....	34
Figure 32 : Localisation des coupes .....	35
<i>Figure 33 : Coupe AA .....</i>	35
<i>Figure 34 : Coupe BB .....</i>	35
<i>Figure 35 : Coupe CC.....</i>	36
<i>Figure 36 : Coupe DD.....</i>	36
Figure 37 : Localisation des techniques du bâtiment A .....	44
Figure 39 : Localisation des installations techniques au niveau -1.....	44
Figure 40 : Localisation du point de rejet de la gaine de ventilation des parkings au niveau +10 .....	45

### TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Estimation du trafic projeté à l'heure de pointe du matin du fait des logements .....	39
Tableau 2 : Estimation du trafic projeté à l'heure de pointe du matin du fait des professions libérales .....	39
Tableau 3 : Estimation du trafic projeté à l'heure de pointe du matin du fait des commerces .....	39
Tableau 4 : Estimation du trafic projeté à l'heure de pointe du matin du fait de la polyclinique .....	40
Tableau 5 : Estimation du trafic total projeté à l'heure de pointe du matin .....	40

# 1 PRÉAMBULE

Le site d'Edith Cavell est implanté au nord de la commune d'Uccle, au sein d'un îlot, délimité au nord par la rue Vanderkindere, à l'est par la rue Général Lotz, au sud par la rue Marie Depage et à l'ouest par la rue Edith Cavell.

L'îlot s'inscrit entre l'avenue Winston Churchill au sud et l'avenue Molière au nord.

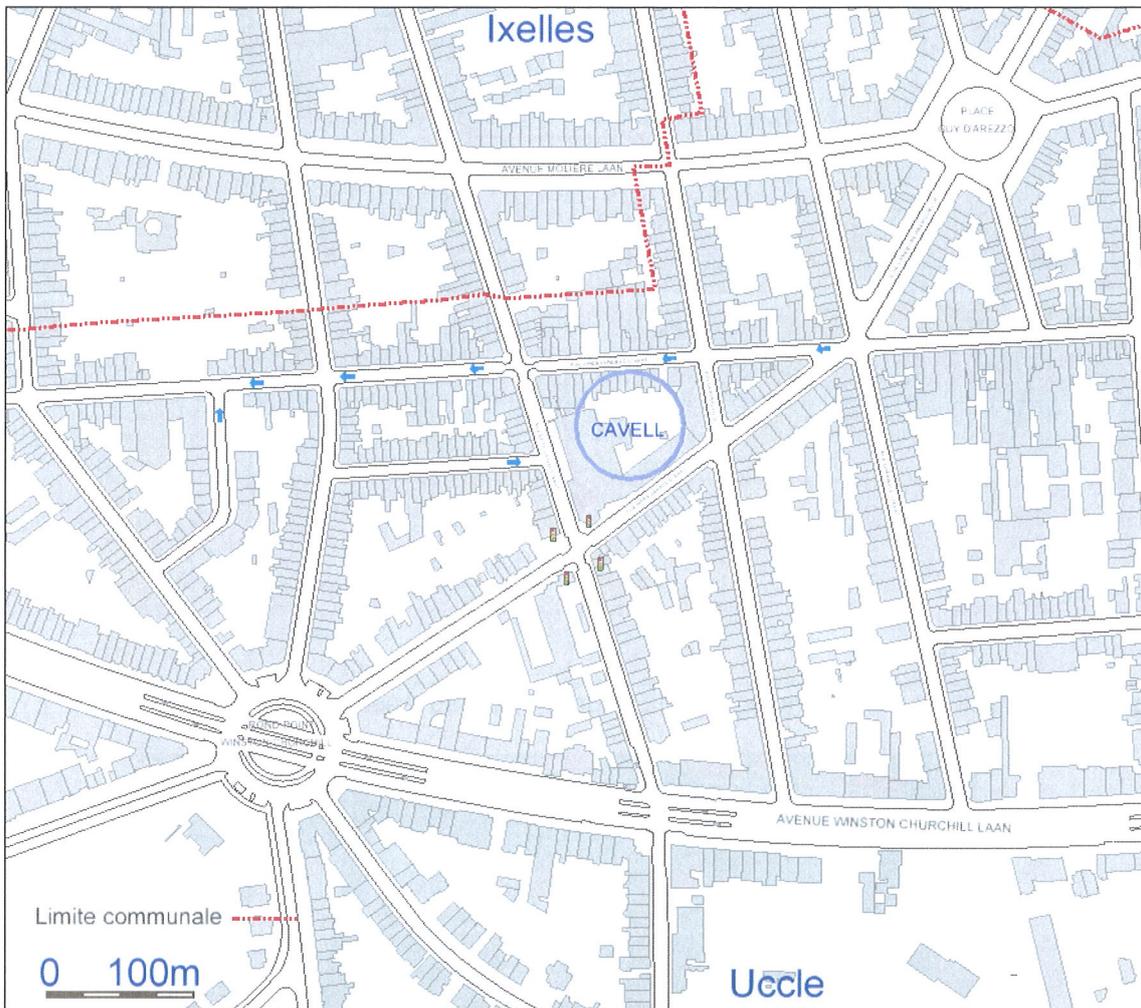


Figure 1 : Plan de localisation de la place à l'échelle du quartier (source Urbis)

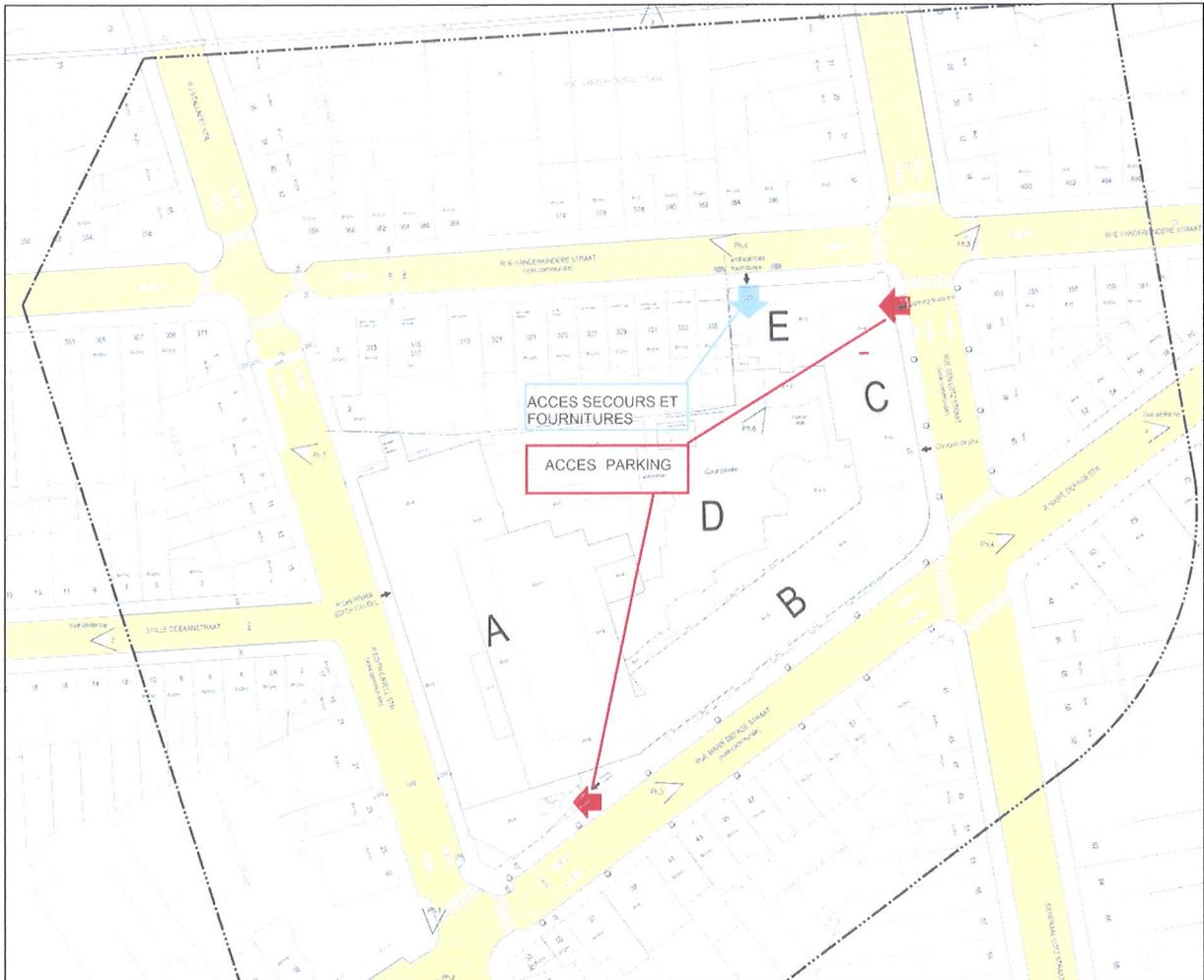


Figure 2 : Extrait du plan d'implantation : source : bureau Assar



Photo 1: Vue aérienne de l'îlot : zoom (source Urbis)

## **2 JUSTIFICATION DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT, DESCRIPTION DES OBJECTIFS POURSUIVIS ET CALENDRIER DE RÉALISATION**

La présente note préparatoire s'inscrit dans le cadre d'une demande de certificat d'urbanisme et de certificat d'environnement. Sa justification résulte du déménagement de la clinique Edith Cavell, déménagement dicté non seulement du fait de la politique de regroupement des hôpitaux (IRIS), mais dictée aussi par des besoins sans cesse croissants d'espaces.

Le départ d'Edith Cavell se traduit par la vacance des bâtiments actuels qu'il convenait de réaffecter.

Le projet de logements proposé, du maintien d'une polyclinique et d'une affectation commerciale apporte une réponse qui offre une mixité en termes d'affectations tout en répondant aux nombreuses demandes du maintien au sein du quartier d'un pôle santé.

Le calendrier de réalisation du projet n'a pas été déterminé au stade de la demande de certificat d'urbanisme et d'environnement.

### **3 SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS ENVISAGÉES AYANT PRÉSIDÉ AU CHOIX DU PROJET, EU ÉGARD À L'ENVIRONNEMENT**

Au stade de la demande de certificat d'urbanisme et de certificat d'environnement, les besoins ont été évalués par un bureau de techniques spéciales mais la définition des équipements ne pourra précisément être proposée que lorsque le projet sera parfaitement cadré.

Notons toutefois que les choix constructifs seront restreints du fait que les bâtiments sont existants et que les besoins en techniques spéciales seront moindres que ceux qui existent aujourd'hui pour le fonctionnement de la clinique.

## 4 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Les dispositions et prescriptions légales et réglementaires applicables sont notamment les suivantes :

### 4.1 PERMIS D'ENVIRONNEMENT

- L'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (M.B. 26/06/97) ;
- L'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (M.B. 05/08/99) ;
- L'arrêté du GRBC 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 (M.B. 07/08/99).

### 4.2 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME

- L'arrêté du GRBC du 9 avril 2004 adoptant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (C.O.B.A.T.) ;
- L'arrêté du GRBC du 12 septembre 2002 approuvant le Plan Régional de Développement (PRD) ;
- L'arrêté du GRBC du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) ;
- Le Plan Communal de Développement (PCD) de la Commune d'Ixelles ;
- L'arrêté du GRBC du 21 novembre 2006 approuvant le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU).

### 4.3 MOBILITÉ

- Le Plan Régional des Déplacements (Plan Iris) approuvé le 2 octobre 1998 par le GRBC ;
- Le deuxième Plan régional des déplacements (Plan Iris 2) approuvé en septembre 2010 ;
- L'arrêté du GRBC du 21 novembre 2006 approuvant le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) (spécialement le Titre VIII).

### 4.4 ENVIRONNEMENT SONORE

- L'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain ;
- L'arrêté du 24 novembre 2002 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit et vibrations générées par les installations classées ;
- L'arrêté du 21 novembre 2002 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesure du bruit ;
- L'arrêté du 21 novembre 2002 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.

## 4.5 AIR

- L'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant ;
- L'arrêté royal du 30 décembre 1988 relatif aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz d'échappement provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur ;
- L'arrêté du GRBC du 30 janvier 1997 concernant la pollution de l'air par l'ozone ;
- L'arrêté du GRBC du 3 juin 2003 fixant des plafonds d'émission pour certains polluants atmosphériques ;
- Le Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique 2002-2010, approuvé le 13 novembre 2002 par le GRBC.

## 4.6 EAU

- La loi du 26 mars 1971 relative à la protection des eaux souterraines ;
- 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'ordonnance du 29 mars 1996 instituant une taxe sur le déversement des eaux usées ;
- L'arrêté royal du 4 novembre 1987 relatif à la fixation de normes de qualité de base pour les eaux du réseau hydrographique public et l'arrêté royal du 3 août 1976 relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surfaces ordinaires, dans les égouts publics, et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales ;
- L'arrêté du GRBC du 23 mars 1994 relatif au traitement des eaux urbaines résiduaires ;
- L'arrêté du GRBC du 20 septembre 2001 relatif à la protection des eaux de surface contre la pollution causée par certaines substances dangereuses.

## 4.7 DÉCHETS

- L'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets et ses arrêtés d'exécution ;
- Le Plan Déchets de la Région de Bruxelles-Capitale 2003-2007, approuvé par le gouvernement bruxellois le 27 novembre 2003 ;
- Le règlement de l'Agglomération Bruxelloise du 15 juillet 1993 relatif à l'enlèvement par collecte des immondices ;
- L'arrêté-redevance du GRBC du 17 juillet 1997 relatif à la tarification des prestations de l'Agence Bruxelles-Propreté ;
- L'arrêté du GRBC du 19 septembre 1991 modifié le 16 septembre 1999 relatif à l'élimination des déchets dangereux ;
- L'arrêté du GRBC du 9 mai 1996 fixant une liste indicative des déchets dangereux ;
- L'arrêté de l'exécutif de la RBC du 19 septembre 1991 réglant l'élimination des huiles usagées ;
- L'arrêté du GRBC du 14 octobre 1993 relatif aux déchets d'amiante ;
- L'arrêté du GRBC du 16 mars 1995 relatif au recyclage obligatoire de certains déchets de construction ou de démolition.
- Le 4<sup>ème</sup> Plan de Prévention et de Gestion des Déchets de la Région de Bruxelles-Capitale (durée indéterminée), adopté le 11 mars 2010.

## 4.8 SÉCURITÉ

- La loi du 17 juillet 1975 relative à l'accès des handicapés aux bâtiments accessibles au public et l'arrêté royal d'exécution du 9 mai 1977;
- L'arrêté royal du 10 mars 1981 rendant obligatoire le Règlement Général sur les Installations Electriques (RGIE) pour les installations domestiques et certaines lignes de transport et de distribution d'énergie électrique (et tous ses arrêtés ministériels) ;
- L'arrêté royal du 2 septembre 1981 modifiant le RGIE et le rendant obligatoire dans les établissements classés comme dangereux, insalubres ou incommodes, ainsi que ceux visés à l'article 28 du RGPT ;
- L'arrêté royal du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire ;
- Les arrêtés du GRBC du 5 mars 1998 et du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et l'organisation de chantiers en voie publique en RBC ;
- L'arrêté royal du 3 mai 1999 concernant les chantiers temporaires ou mobiles, modifié par l'arrêté royal du 4 août 1999 ;
- L'arrêté du GRBC du 21 novembre 2006 approuvant le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) (spécialement les Titres III et IV).
- Les règlements et codes de bonne pratique relatifs aux chantiers et travaux, ainsi que la charte « Chantiers Propres » ;
- La protection contre l'incendie selon les normes S21/201, S21/202, S21/203, S21/207;
- Les dispositions et règlements relatifs au raccordement aux réseaux de distribution d'eau, de gaz, d'électricité, téléphone et télédistribution et aux réseaux d'évacuations vers les égouts publics.

## 5 DESCRIPTION DE LA SITUATION EXISTANTE



Photo 2: Vue au sud > nord

Source : Bing Map



Photo 3: Vue ouest > est

Source : Bing Map



Photo 4 : Vue est > ouest  
Source : Bing Map

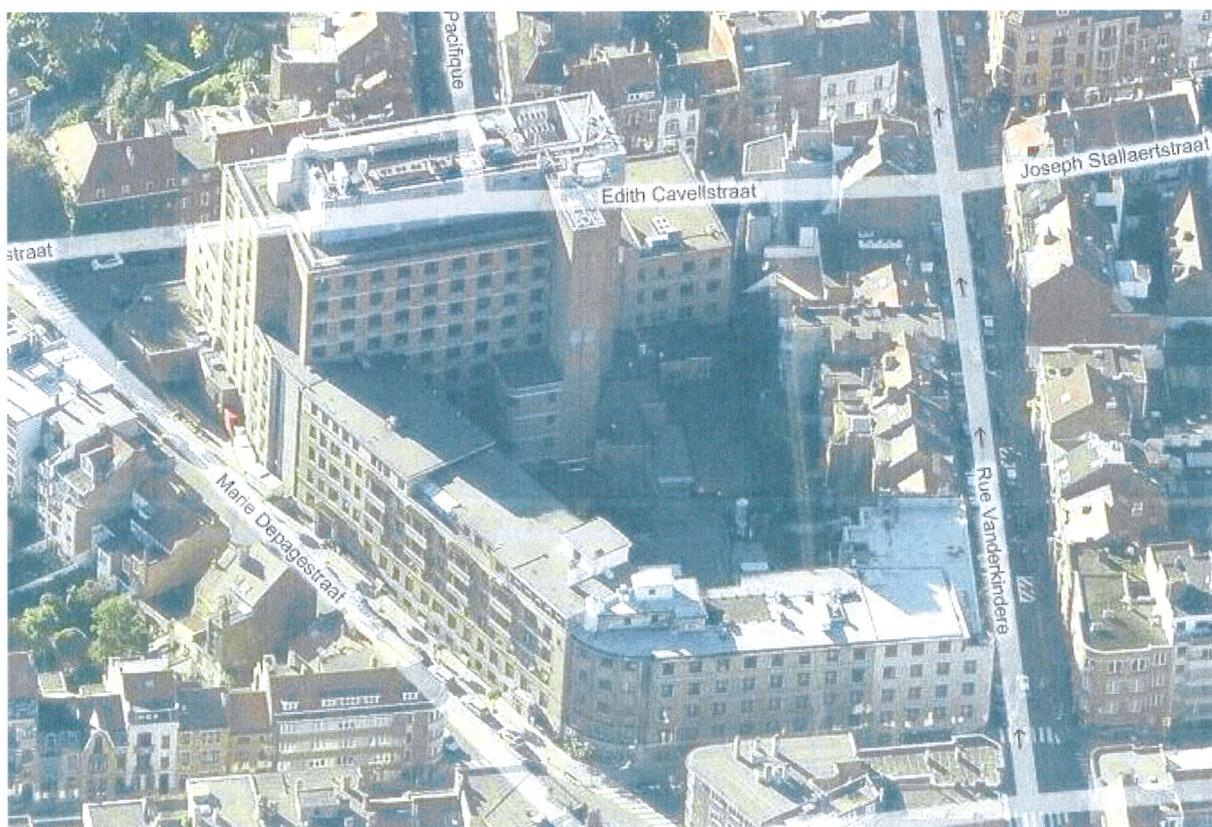


Photo 5 : Vue nord > sud  
Source : Bing Map

## 5.1 SITUATION EXISTANTE DE DROIT

### 5.1.1 Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

**Le PRAS** est un document à valeur réglementaire (A.G. du 03/05/01).

#### 5.1.1.1 La carte de la situation existante de fait

Cette carte (n°1) renseigne le site comme équipement d'intérêt collectif ou de service public. Il y est aussi indiqué un intérieur d'îlot peu verdurisé.

#### 5.1.1.2 La carte de la situation existante de droit

La carte n° 2 du PRAS n'indique rien à propos de l'îlot concerné.

#### 5.1.1.3 La carte des affectations du sol

Nous pouvons y voir que le site est repris en zone d'équipement d'intérêt productif et d'équipements.

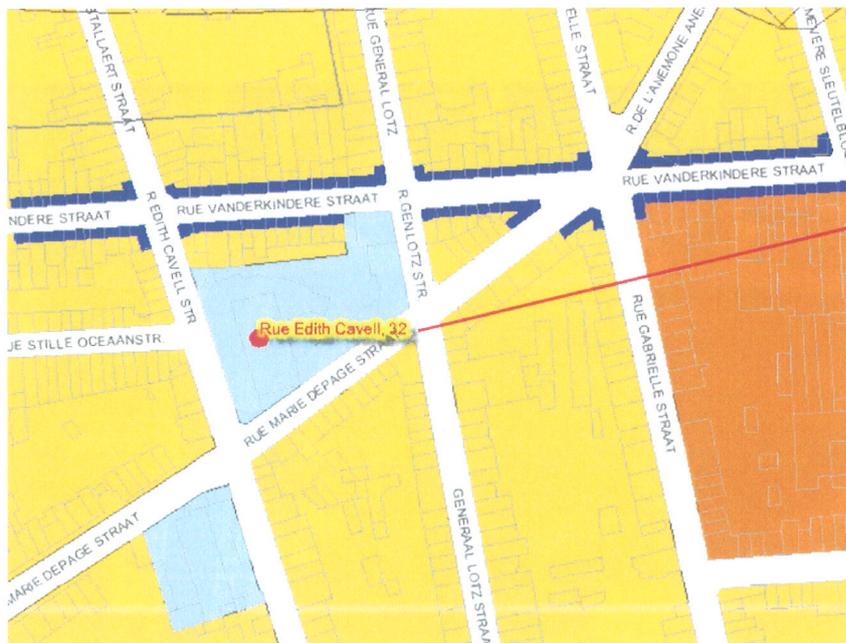


Figure 3 : Carte des affectations au PRAS

<p><b>GENERALITES</b></p>  RESEAU VIAIRE  LIMITE REGIONALE  LIMITE COMMUNALE  EAU	<p><b>AFFECTATIONS</b></p> <p><b>ZONES D'HABITAT</b></p>  ZONES D'HABITATION A PREDOMINANCE RESIDENTIELLE  ZONES D'HABITATION <p><b>ZONES DE MIXITE</b></p>  ZONES MIXTES  ZONES DE FORTE MIXITE <p><b>ZONES D'INDUSTRIES</b></p>  ZONES D'INDUSTRIES URBAINES  ZONES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS <p><b>AUTRES ZONES D'ACTIVITES</b></p>  ZONES ADMINISTRATIVES  ZONES D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC	<p><b>ZONES VERTES</b></p>  ZONES VERTES  ZONES VERTES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE  ZONES DE PARCS  DOMAINE ROYAL  ZONES DE SPORTS OU DE LOISIRS DE PLEIN AIR  ZONES DE CIMETIERES  ZONES FORESTIERES  ZONES AGRICOLES	<p><b>AUTRES ZONES</b></p>  ZONES D'INTERET REGIONAL  ZONE D'INTERET REGIONAL / AMENAGEMENT DIFFERE  ZONE DE RESERVE FONCIERE <p><b>PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES</b></p>  ZONES D'INTERET CULTUREL HISTORIQUE, ESTHETIQUE OU D'EMBELLISSEMENT  LISERES DE NOYAU COMMERCIAL  GALERIES COMMERCANTES  POINTS DE VARIATION DE MIXITE  ESPACES STRUCTURANTS  PARKING DE TRANSIT
--	---	--	---

## ZONES D'ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC

1. Ces zones sont affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ainsi qu'aux logements qui en sont le complément usuel et l'accessoire. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent être affectées aux logements et aux commerces de taille généralement faible qui constituent le complément usuel et l'accessoire de ces zones. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité.
2. Les abords des constructions et installations des équipements d'intérêt collectif contribuent à la réalisation du maillage vert.
3. Moyennant due motivation par des raisons économiques et sociales et moyennant plan particulier d'affectation du sol, ces zones peuvent bénéficier des prescriptions particulières applicables en zone de forte mixité. (Sources : Irisnet.be)

### **5.1.2 Le Plan Communal de Développement**

Seul le dossier de base du PCD de Uccle a été approuvé par le gouvernement. Actuellement, le projet de PCD est en cours d'élaboration.

### **5.1.3 Les règlements**

#### *5.1.3.1 Le règlement Régional d'Urbanisme (RRU)*

Le RRU est d'application pour l'ensemble ces titres (I à VIII)

#### *5.1.3.2 Règlements communaux*

Les différentes réglementations communales en vigueur sont d'application.

## 5.2 SITUATION EXISTANTE DE FAIT

### 5.2.1 Description du quartier

Le quartier se caractérise par une certaine mixité en termes d'affectations du fait de sa fonction résidentielle, de la présence de la clinique Edith Cavell et de la présence du noyau commercial de la rue Vanderkindere.

Les bâtiments sont globalement disposés en mitoyenneté et forment des îlots fermés et assez densément bâti en intérieur d'îlot.

L'îlot « Cavell » en particulier ne concède que quelques espaces en pleine terre qui sont les jardins qui équipent les habitations du côté de la rue Vanderkindere.

Les gabarits des installations d'Edith Cavell atteignent des niveaux rez +10 pour la plus haute, ce qui contraste avec les gabarits moyens que l'on retrouve au sein du quartier (rez + 2 pour des maisons individuelles à rez + 4 pour des immeubles à appartements).

Les quartiers nord de la commune sont démographiquement les plus denses avec des moyennes de 1,8 à 2,2 personnes par ménage<sup>1</sup>. Ils sont aussi dynamiques sur le plan social et économique avec une population active qui représente 35 à 40% pour le district.

On notera encore pour le quartier que 35% des ménages ne possèdent pas de véhicule, que 50% des ménages disposent d'un véhicule et que 15% ont 2 ou plus de véhicules.

Le quartier se trouve au sein d'un maillage de voiries plutôt locales, alimenté par des axes plus importants parmi lesquels :

- l'avenue Winston Churchill ;
- la chaussée de Waterloo ;
- la chaussée de Charleroi ;
- l'avenue Brugmann ;
- l'avenue Louise...



Photo 6 : Rue Edith Cavell – entrée principale



Photo 7 : Accès parking rue G.Lotz

<sup>1</sup> Source : PCM Uccle : Rapport de phase 1 Diagnostic (Tritel 2005)



Photo 8 : Accès parking rue G.Lotz à l'angle de la rue Vanderkindere



Photo 9 : Rue Edith Cavell depuis Vanderkindere



Photo 10 : Rue Marie Depage



Photo 11 : Carrefour rue Edith Cavell avec la rue M. Depage

### 5.2.2 Conditions de déplacement pour les véhicules motorisés

Comme nous l'avons déjà évoqué, le quartier est constitué d'un réseau de voiries locales alimenté par des voiries plus importantes dont notamment l'avenue Winston Churchill, ...

Malgré la présence de ces voiries dont la fonction de circulation est affirmée, un trafic de transit traverse le quartier, dédoublant ainsi les chaussées de Waterloo et de Charleroi. C'est un trafic qui le matin provient du sud de la commune mais aussi des communes périphériques et suit un axe tracé qui globalement part de l'Observatoire puis emprunte l'avenue Houzeau, la rue Edith Cavell, ... en direction de la Petite Ceinture.

Ce trafic de transit, également identifié par les auteurs du Plan Communal de Mobilité d'Uccle<sup>2</sup>, constitue une part du trafic sur la rue Edith Cavell.

Ainsi, comme le relève le PCM, la rue Edith Cavell est traversée par pas moins de 1.000 evp entre 7h et 10h, ce qui représente +/- 330 evp/h, trafic qui peut être jugé élevé pour des voiries qui ont le statut de collecteur des quartiers.

La vocation commerciale de la rue Vanderkindere est aussi à l'origine d'un trafic important sur cette voirie à sens unique en direction de la chaussée de Charleroi.

Le trafic observé rue Edith Cavell n'est toutefois pas uniquement conditionné par les usagers en transit. En effet, aux riverains s'ajoutent les déplacements générés par la clinique du fait du personnel

<sup>2</sup> PCM Uccle : Rapport de phase 1 Diagnostic (Tritel 2005)

et des visiteurs. Nous ne sommes pas en mesure à ce stade d'évaluer la part du trafic attribuable à la présence d'Edith Cavell, mais il est évident qu'elle représente une part importante du trafic à l'échelle du quartier.

Malgré un trafic qui reste élevé pour un réseau local et des files régulièrement observées rue Edith Cavell et rue Vanderkindere, nous n'avons pas connaissance d'importants conflits en matière de circulation à l'échelle du quartier.

### **5.2.3 Conditions de déplacement pour les modes doux**

#### *5.2.3.1 Les piétons et personnes à mobilité réduite*

Les conditions de déplacement aux abords du site sont en général acceptables pour les piétons.

Notons cependant que la situation est améliorable en particulier pour les personnes à mobilité réduite qui ne profitent pas systématiquement de bordures abaissées ou qui voient leur parcours entravés d'obstacles comme l'illustre la photo ci-contre, au carrefour de la rue Edith Cavell.

Les carrefours qui délimitent l'îlot sont équipés de traversées piétonnes.



#### *5.2.3.2 Les cyclistes*

Quelques aménagements en faveur des cyclistes comme des contre sens cyclistes sur les rues à sens unique et des rateliers pour le rangement des vélos (devant l'entrée de la clinique rue Edith Cavell et à l'angle des rues Cavell et Vanderkindere) contribuent à accroître modestement le confort et la sécurité des cyclistes. La rue Vanderkindere est considérée dans le plan cyclable régional comme un ICR fonctionnel (non aménagé et non balisé). La rue est également en contre-sens cyclistes.

Le caractère local des voiries du quartier n'appelle sans doute pas d'interventions majeures. L'étroitesse des voiries comme la rue Edith Cavell peut d'ailleurs s'avérer plus sécurisante pour les cyclistes que les automobilistes n'arrivent pas à doubler, manœuvre qui n'est pas toujours sans risque pour un cycliste.

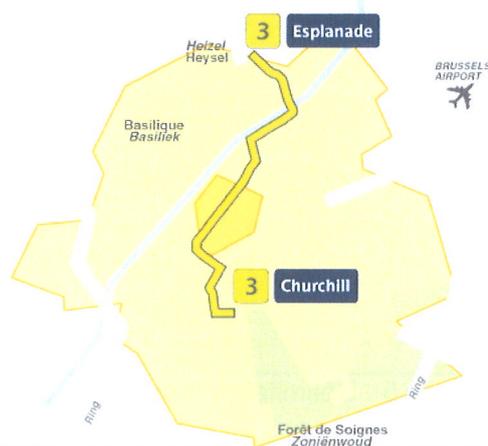
### 5.2.4 Les transports en commun

La rue Edith Cavell est traversée par la ligne de bus n° 60 des services de la STIB ainsi que par la ligne Noctis n°10.

La ligne 60 relie Uccle Calevoet au square Ambiorix desservant au passage le pôle Schuman avec ses connections métros et SNCB. Elle possède un arrêt dans chaque sens rue Edith Cavell au droit de la clinique.



La ligne de tram n° 3 assure la liaison entre l'Esplanade au Heysel et le rond-point Churchill. Elle dessert au passage les gares du Nord et du Midi. Elle emprunte l'avenue Winston Churchill. Le terminus de la ligne se situe ainsi à environ 200m de l'ilot Cavell.



La ligne de tram n°7 assure la liaison entre le Heysel et Vanderkindere. Elle parcourt la grande Ceinture entre Buyl et Meiser et assure la relation avec le métro à Montgomery (ligne 1) et à Pétilion (ligne 5). Elle emprunte l'avenue Winston Churchill. L'arrêt Cavell se situe à environ 250m du site et l'arrêt Churchill à environ 200m.



Figure 4 : Lignes des transports en commun qui desservent le site

Avec une ligne de bus et deux lignes de tram, la desserte des transports en commun offre un service en relation avec le métro et avec deux des gares de la Petite Ceinture.

### 5.2.5 Conditions de stationnement

La mixité du quartier se traduit par une importante demande **en stationnement** en journée mais également en soirée et la nuit.

Des mesures de gestion du stationnement ont été mises en application par la commune et le stationnement est payant. C'est ainsi qu'une zone payante (pour tous) a été adoptée :

- Rue Edith Cavell entre la rue Vanderkindere et la rue Marie Depage ;
- Rue Vanderkindere entre la rue Edith Cavell et la rue Dodonée.

La tarification est d'1,5 € par heure et la durée de stationnement maximale en zone payante est limitée à 2 heures.

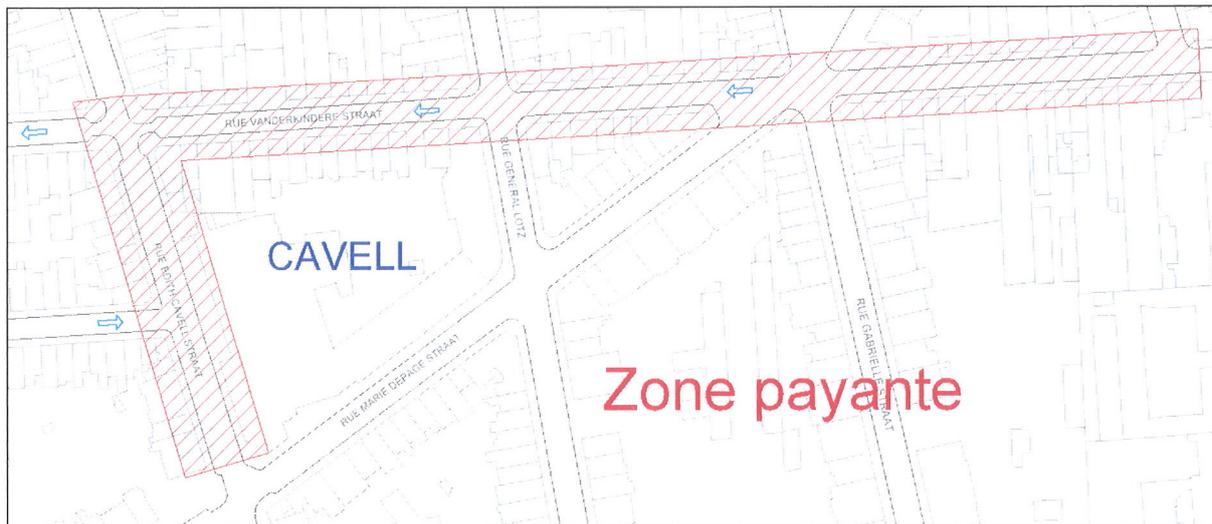


Figure 5 : Délimitation des zones payantes

Les relevés de stationnement réalisés dans le cadre du PCM d'Uccle en 2005 montraient déjà une pression importante du stationnement en voirie avec une sur occupation sur la rue Marie Depage. A cette époque seule la section de la rue Edith Cavell au droit de la clinique était en régime payant. Aujourd'hui, la zone rouge a été étendue à la rue Vanderkindere.



Carte 1 : Occupation du stationnement en semaine (entre 10 et 12h)

Source : PCM UCCLE Phase 1 2005



## 6 LA SITUATION PROJETÉE

### 6.1 DESCRIPTION DU PROJET

Le bien concerné par la demande de certificat d'environnement et de certificat d'urbanisme est situé sur la commune d'Uccle, cadastré : deuxième division- section C parcelle 2/Z.

Il est actuellement un complexe hospitalier sis rue Edith Cavell, 32 et s'étend sur une parcelle comprise entre les rues Marie Depage, Général Lotz, Edith Cavell et Vanderkindere.

Un accord d'échange de propriété a été conclu entre le CHIREC et la SAF (SOCIETE D'ACQUISITION FONCIERE – société anonyme de droit public). Cette convention permet de définir les règles de scission permettant la valorisation du site appartenant aujourd'hui au CHIREC.

Le CHIREC préservera sur le site une **polyclinique** qui occupera une surface de 9.122 m<sup>2</sup> en hors-sol et de 4.292 m<sup>2</sup> en sous-sol pour une surface totale de 13.414 m<sup>2</sup> bâti.

Le solde des surfaces existantes sera cédé à la SAF qui les affectera comme suit :

- Surfaces logements : 16.693 m<sup>2</sup> ;
- surfaces d'équipements (au rez-de-chaussée) : 1.103 m<sup>2</sup> ;
- surfaces commerces (au rez-de-chaussée) : 1.649 m<sup>2</sup>.

Les surfaces techniques et de parking seront à répartir entre les copropriétaires sur base d'accord défini dans une convention. Ces surfaces se répartissent comme suit :

- Locaux techniques (sous-sol et hors-sol) : 4.204 m<sup>2</sup> ;
- locaux parkings (sous-sol et hors-sol) : 9.362 m<sup>2</sup>.

Il est important de préciser qu'à ce stade de développement de nombreux choix notamment concernant les techniques devront encore être validés. Toutefois, le bureau des techniques spéciales est déjà bien avancé dans l'examen des installations nécessaires et de leurs dimensionnements.

Des notes techniques détaillées ont ainsi déjà été réalisées concernant les besoins en production de chaleur, de froid (pour la polyclinique uniquement) et pour la ventilation des locaux et des parkings. Les réponses techniques en regard des besoins déterminés sont ainsi déjà bien évaluées.

Le nombre d'emplacements de parkings projetés sera de **281 places**. Les parkings qui se développent du niveau -1 au niveau -5 sont équipés de deux accès existants, un rue De Page et un rue Vanderkindere.

Le rez-de-chaussée sera affecté dans son ensemble aux **fonctions commerciales** et aux surfaces destinées à des activités de **professions libérales**.

Les bâtiments existants seront **maintenus** dans leur **gabarit général**. Les bâtiments B, C et E (cf. plan d'implantation) ayant un gabarit bas et étant composés de constructions anciennes et architecturalement intéressantes seront transformés en **logements** de taille moyenne permettant de respecter la structure actuelle des immeubles.

Le bâtiment A ayant le gabarit élevé sera aménagé en **appartements** situés sur la périphérie des façades et les espaces centraux des plateaux existants seront affectés aux fonctions de circulation, zones techniques et caves.

Profitant de la souplesse de l'ossature, plusieurs scénarios de répartition par type d'appartements sont envisagés afin d'offrir le plus large choix possibles aux futurs occupants.

Les propositions de nouvelles affectations restent dans le cadre des prescriptions liées aux plans d'aménagements urbanistiques en vigueur sur le site.

Le programme proposé se veut mixte avec les affectations logements, équipements et commerces.

Le site d'Edith Cavell est divisé en plusieurs bâtiments dont les affectations actuelles et futures peuvent se résumer comme suit :

Bâtiments	Affectation actuelle	Affectation future
A	Clinique	Polyclinique (niveaux -1 à +3)
		Logement (niveaux 4 à 11)
		Parking (niveau -1 à -3) en communication avec parking bâtiment E existant
B	Clinique	Logement
C	Clinique	Logement
D	Clinique	Parking
E	Clinique+ parking	Logement + parking

On remarque que le parking du site actuel reçoit une capacité accrue du fait de son extension sous les ailes A et D. Rappelons que des emplacements ont existés sous l'aile A mais que ceux-ci avaient été supprimés afin d'étendre l'espace disponible pour la clinique.

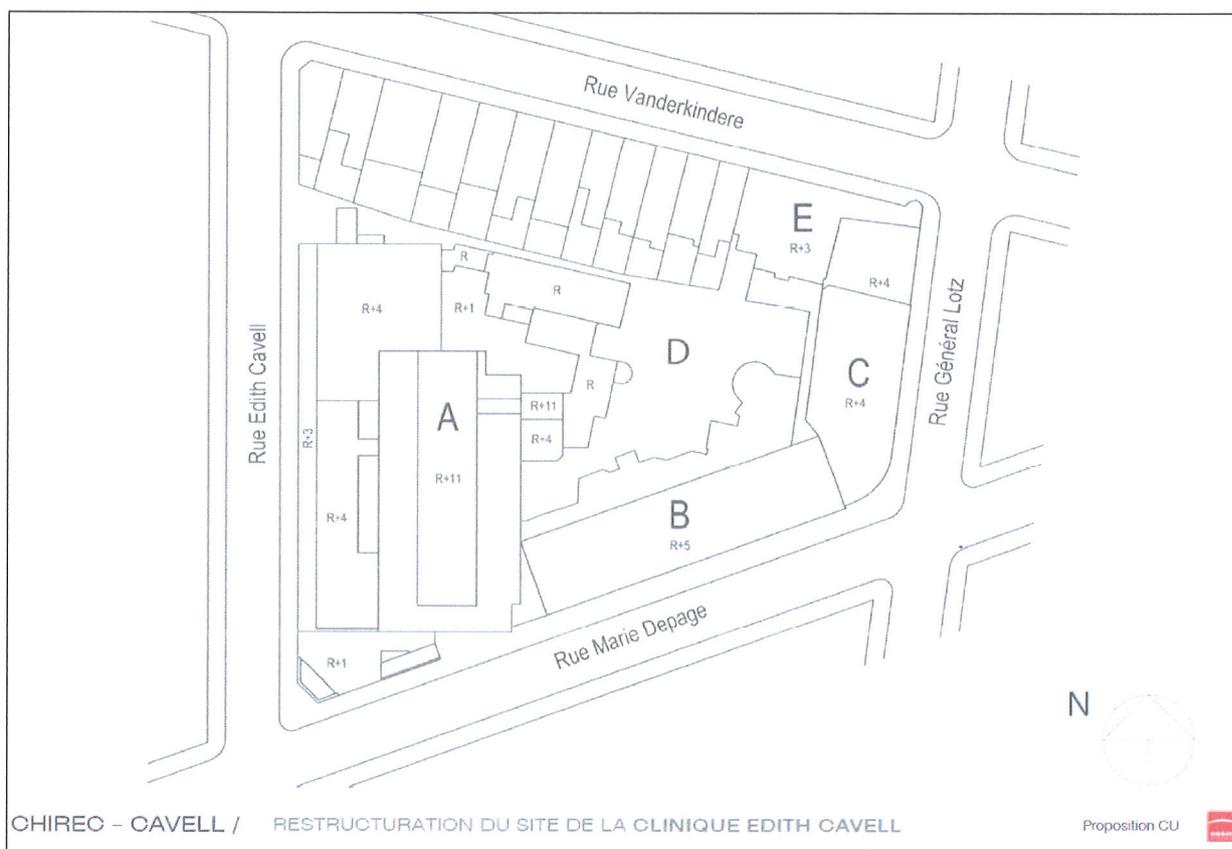


Figure 6 : Plan d'implantation – Sources : Assar

(Sources : Tous les plans illustrant la NPEI présentés sont réalisés par le bureau Assar).

## 6.2 TYPE D'APPARTEMENTS PROPOSÉS

Quatre types d'appartements sont proposés afin de garantir la diversité de l'offre de logements.

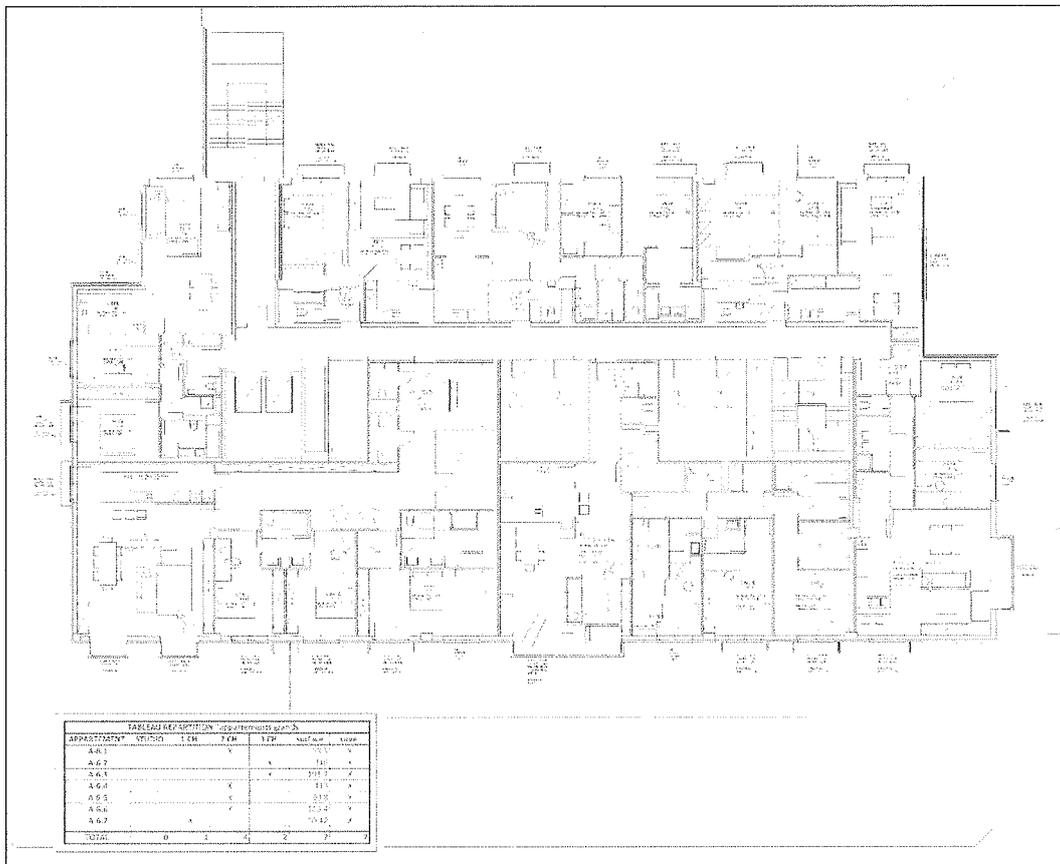


Figure 7 : Grands appartements

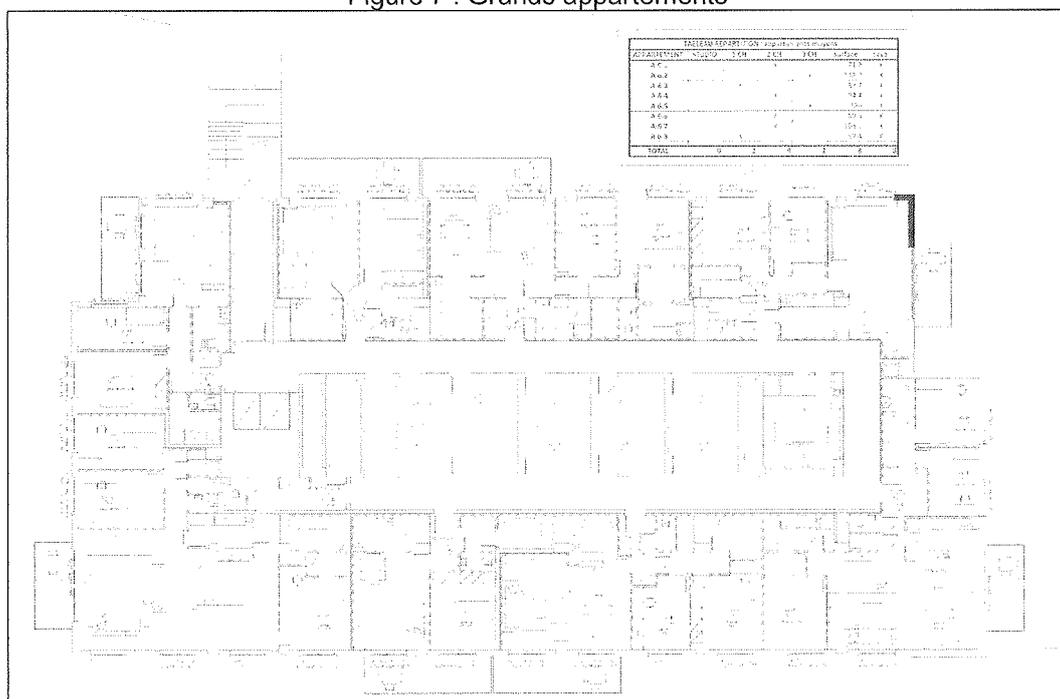


Figure 8 : Appartements moyens

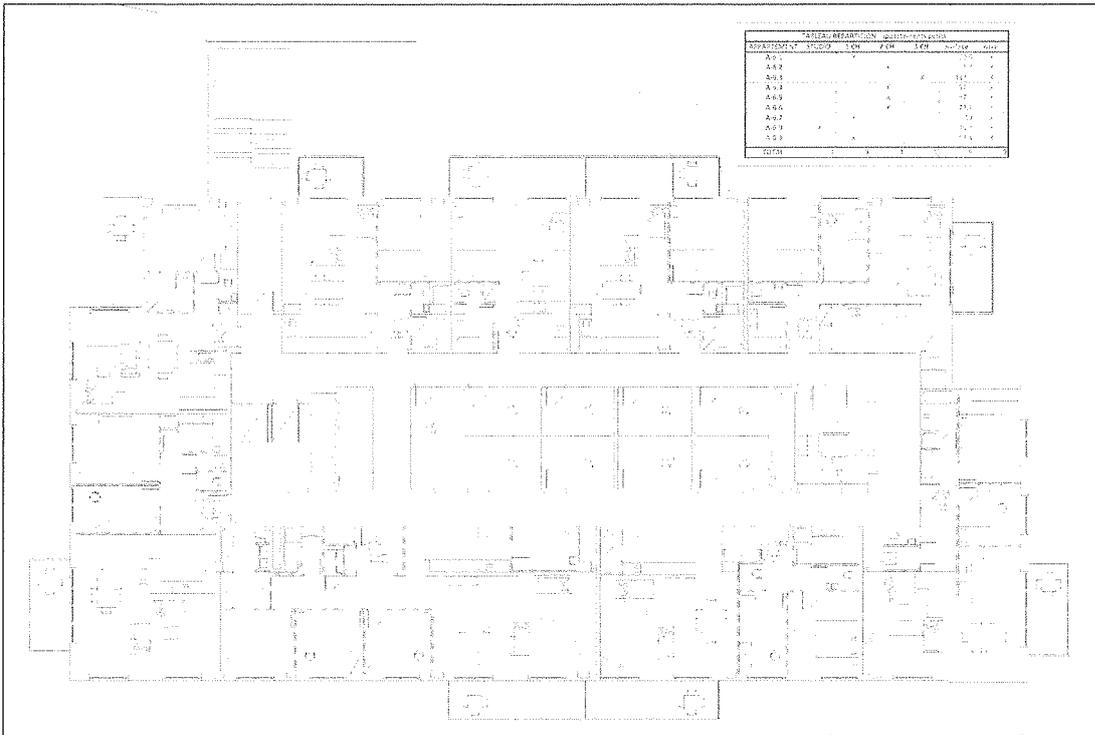


Figure 9 : Petits appartements

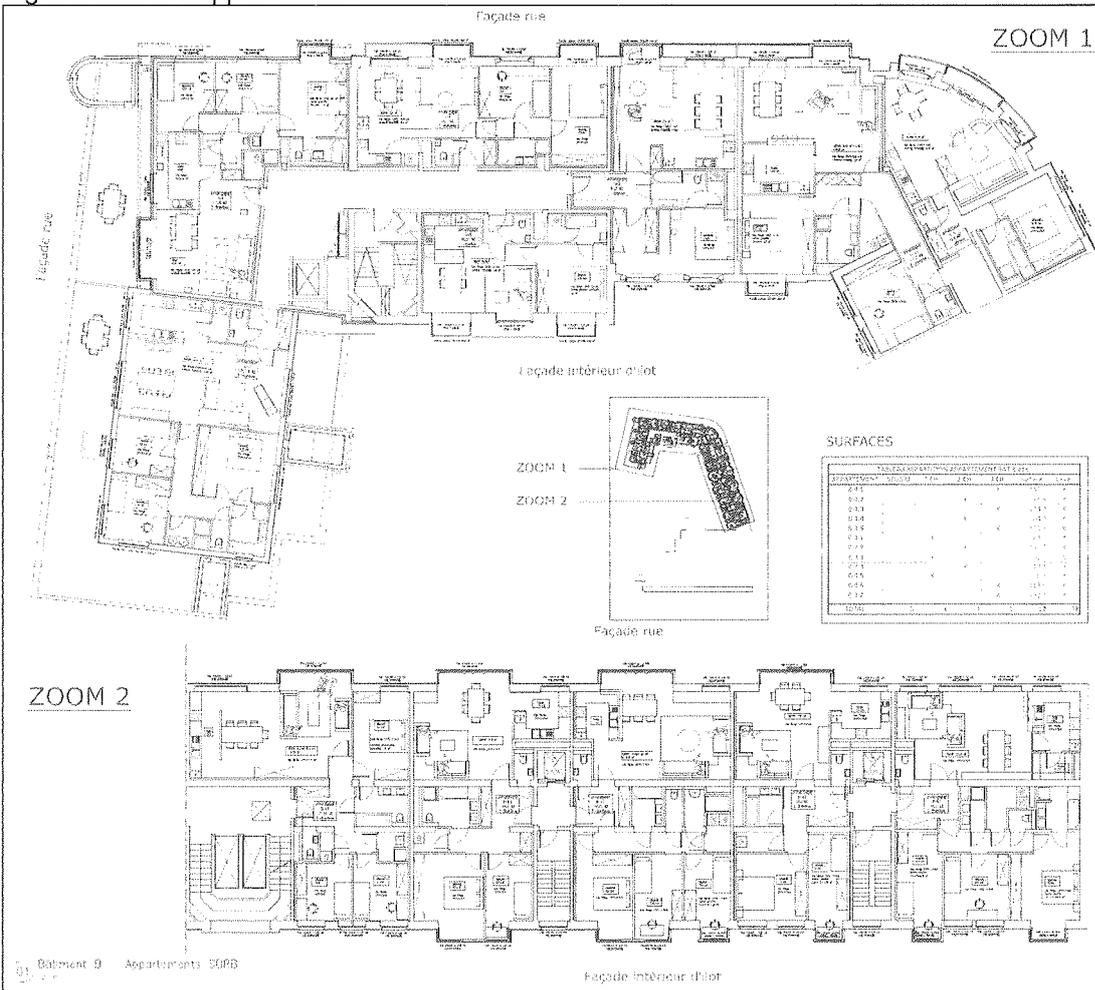


Figure 10 : Appartements type SDRB

### 6.3 ILLUSTRATION GRAPHIQUE DU PROJET

Nous présentons ci-après une vue des différents niveaux que comprend le projet, les élévations et coupes. Pour un examen le lecteur se reportera aux plans annexés à la demande de certificat d'environnement et à la demande de certificat d'urbanisme.

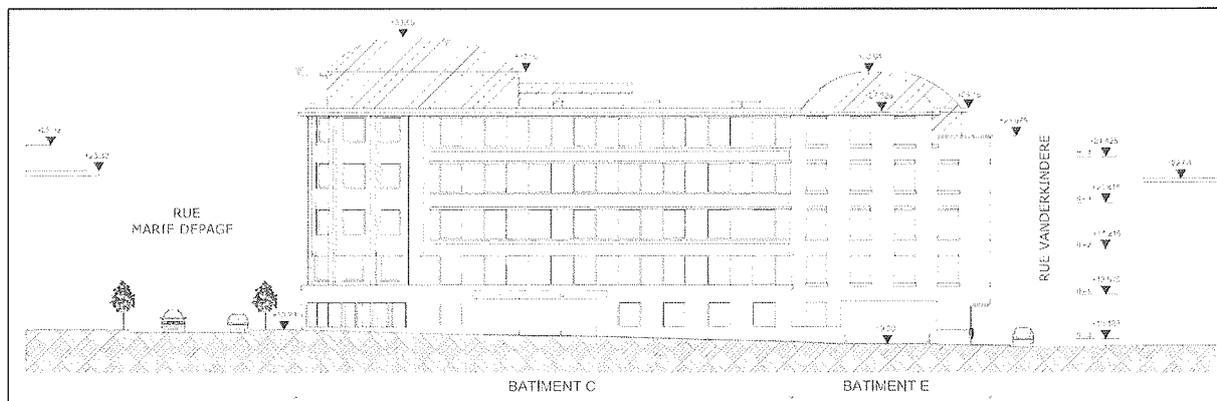


Figure 11 : Façade rue Général Lotz

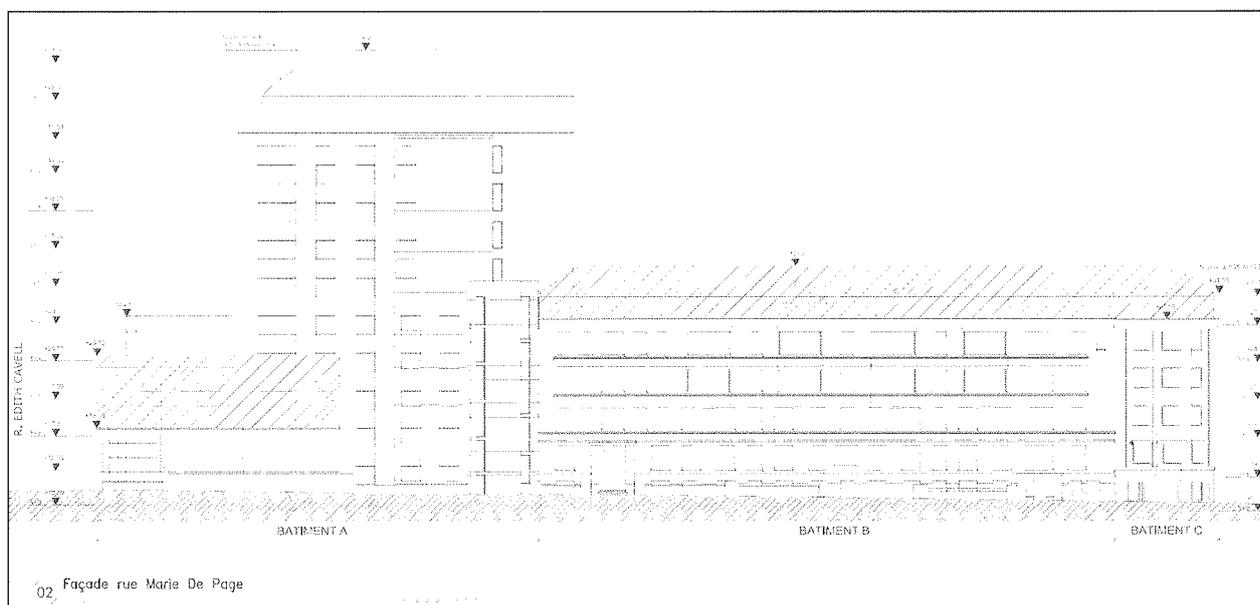


Figure 12 : Façade rue Marie De Page

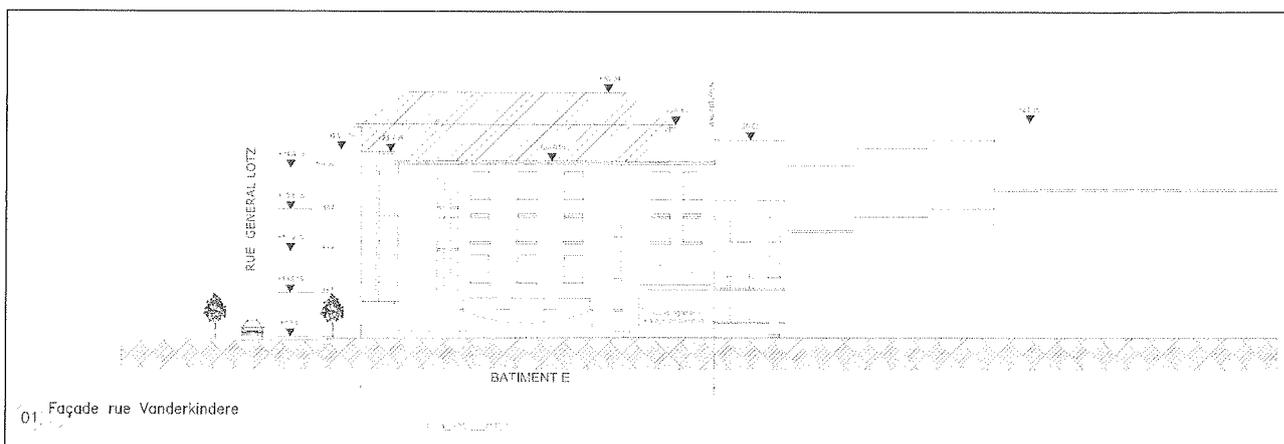


Figure 13 : Façade rue Vanderkindere

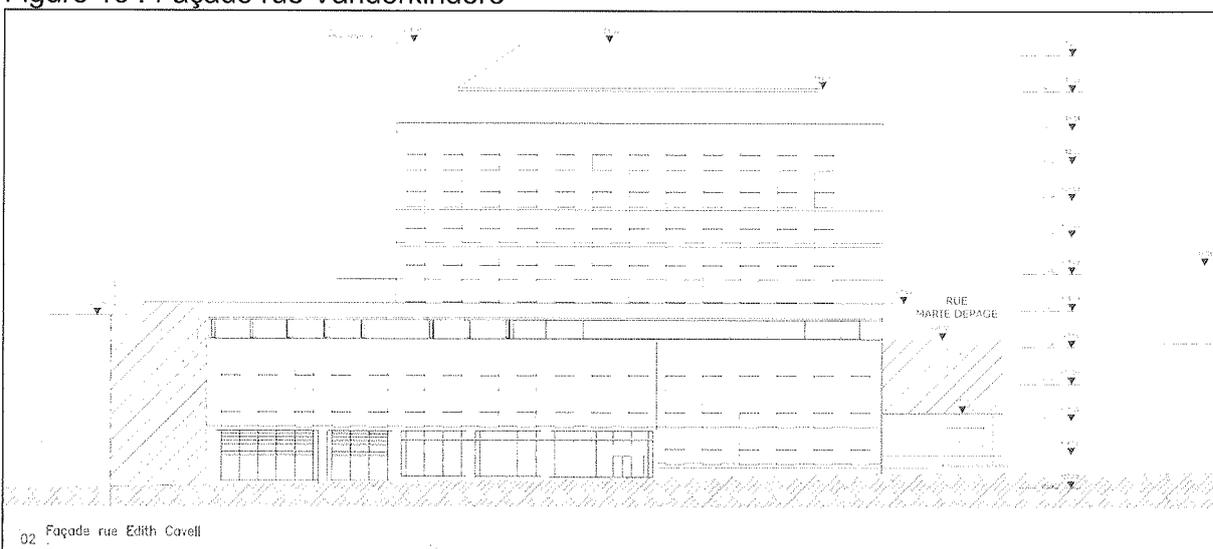


Figure 14 : Façade rue Edith Cavell

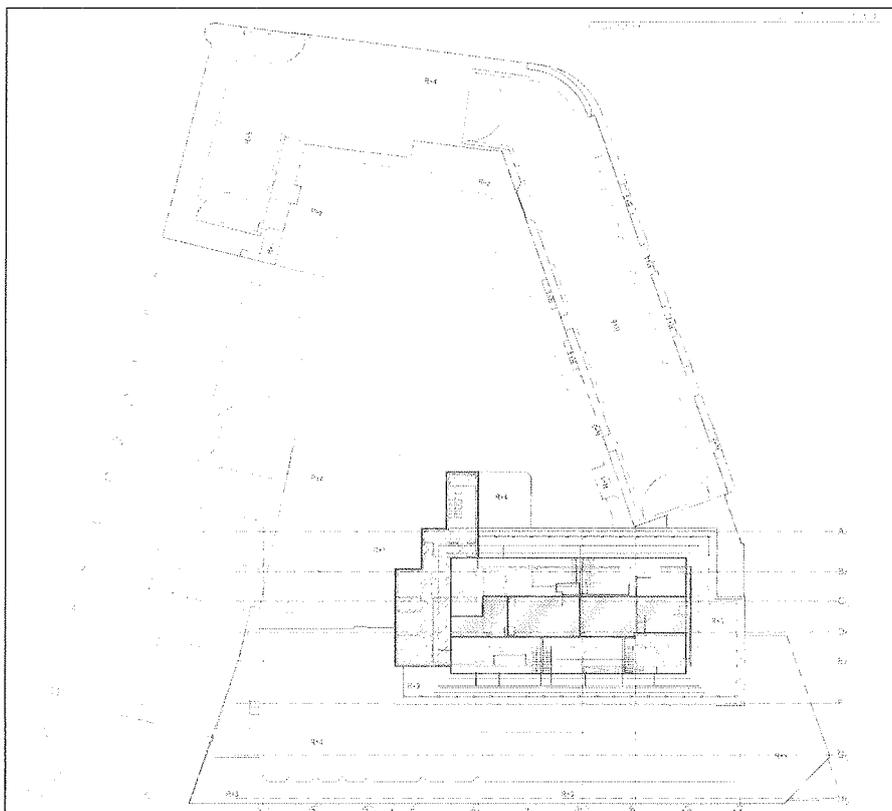


Figure 15 : Vue du niveau +11

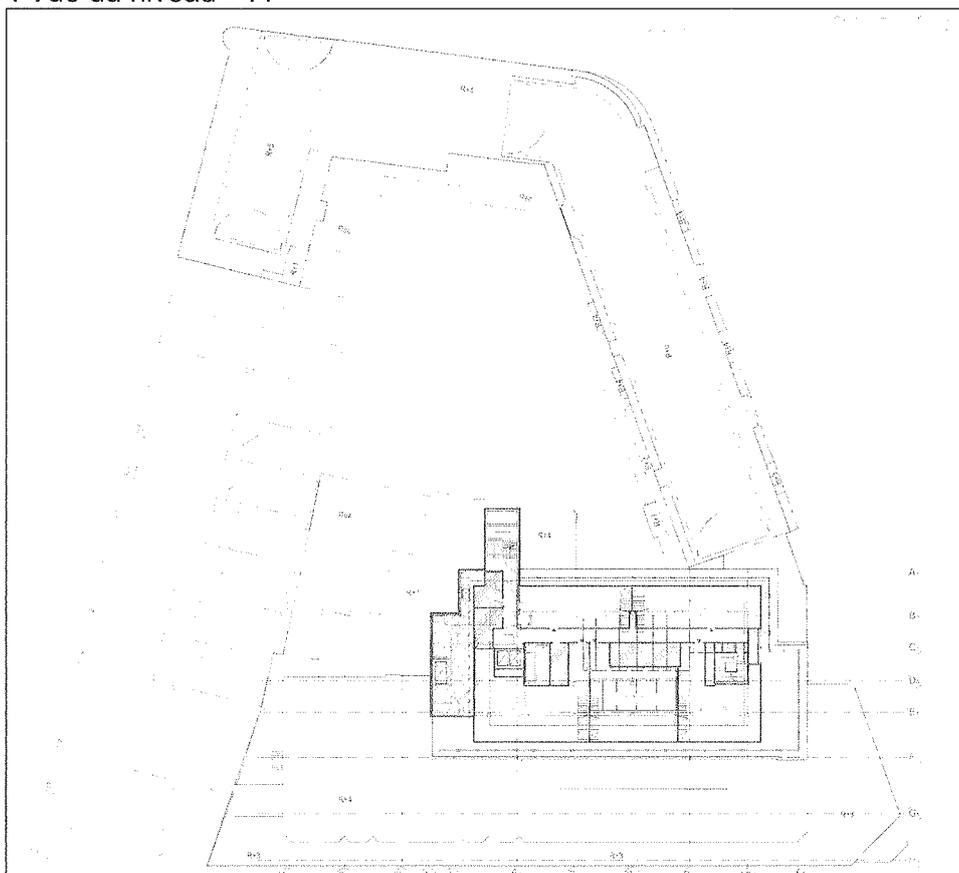


Figure 16 : Vue du niveau +10

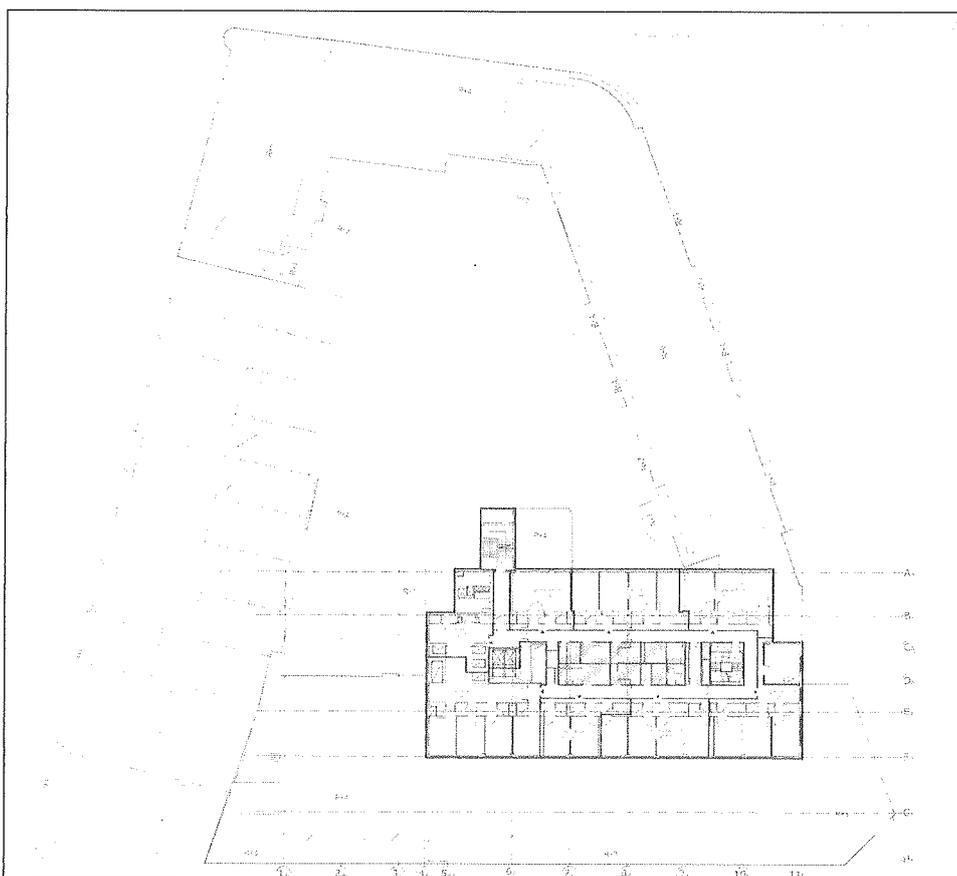


Figure 17 : Vue du niveau +9

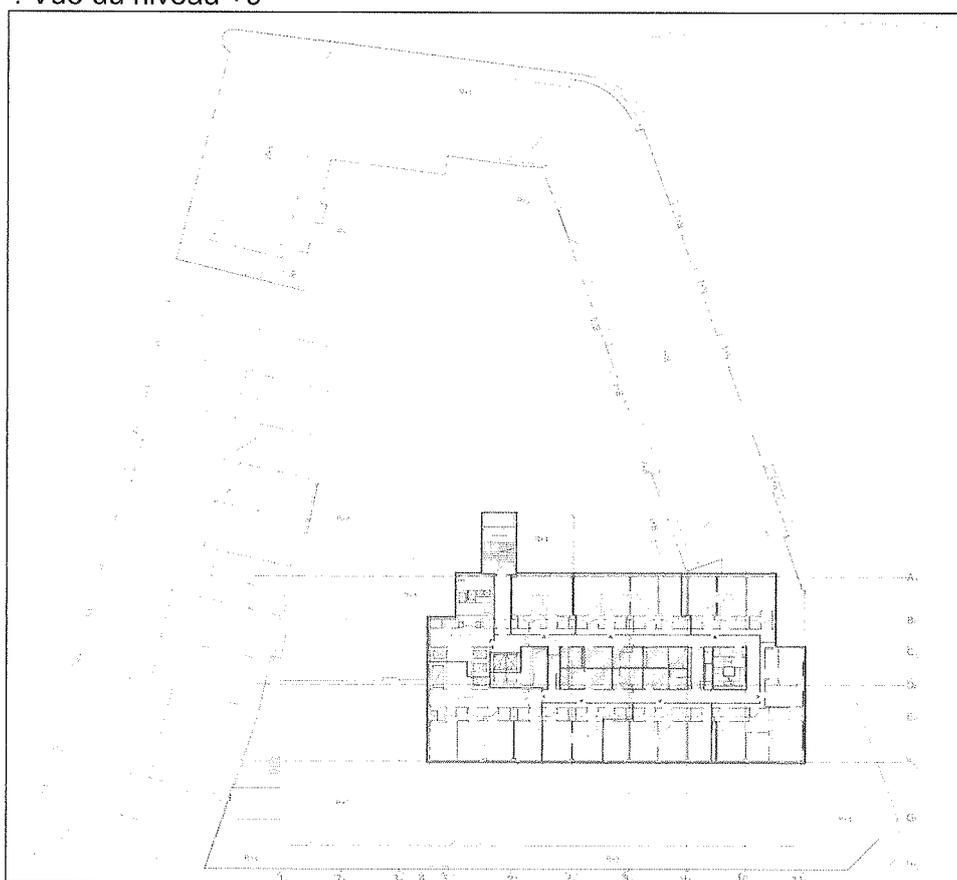


Figure 18 : Vue du niveau +8

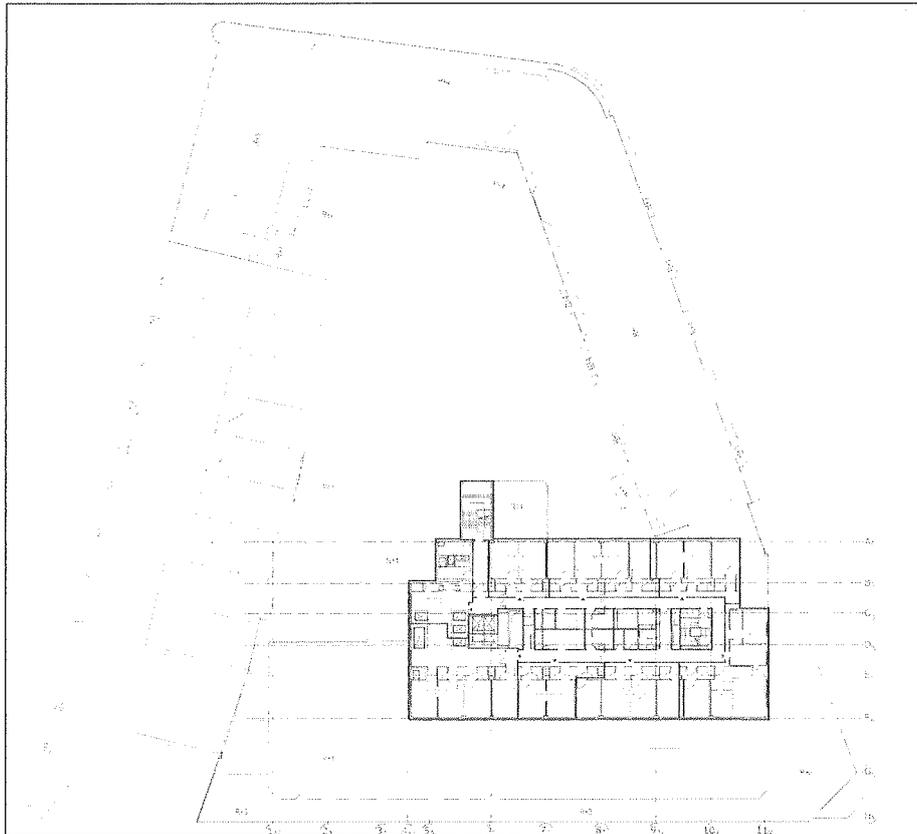


Figure 19 : Vue du niveau +7

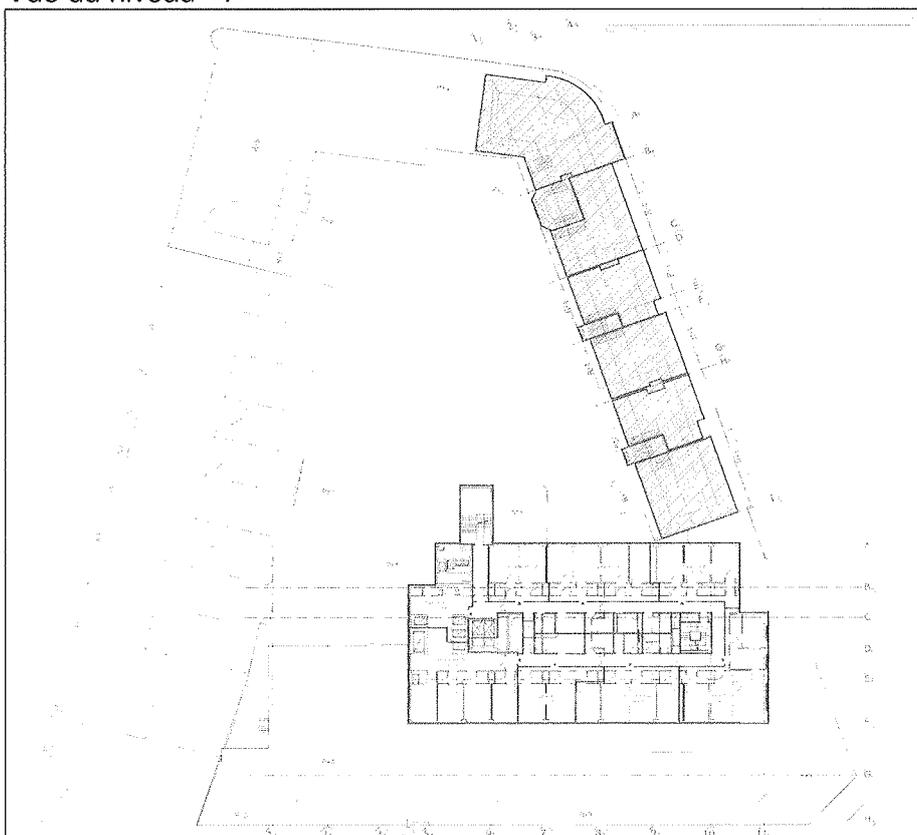


Figure 20 : Vue du niveau +6

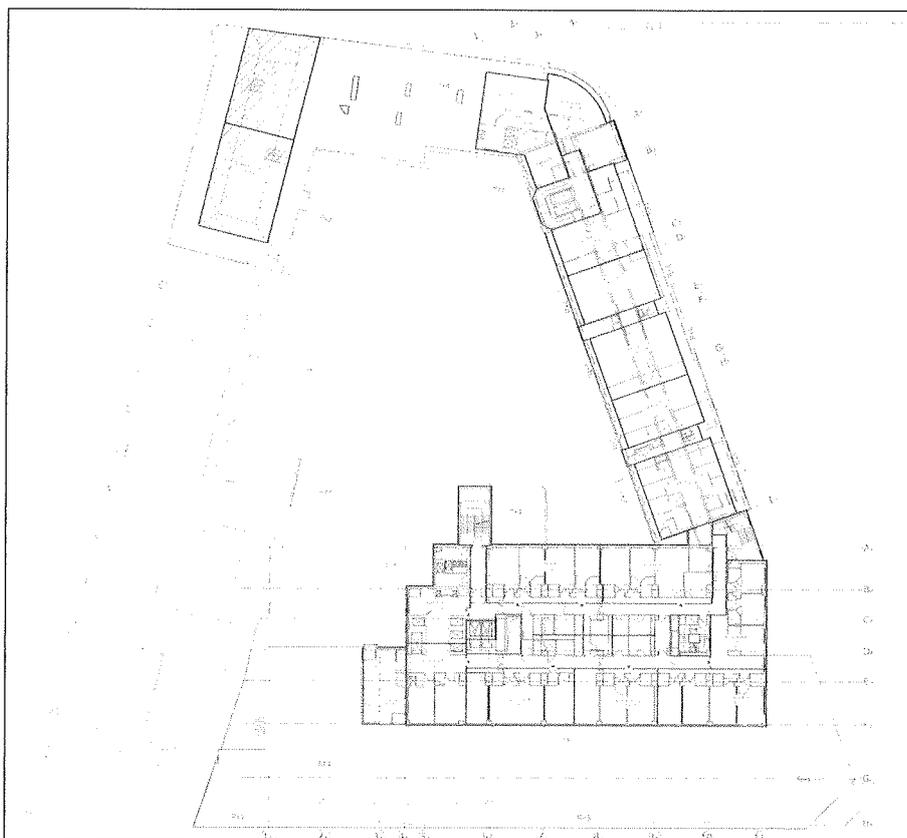


Figure 21 : Vue du niveau +5

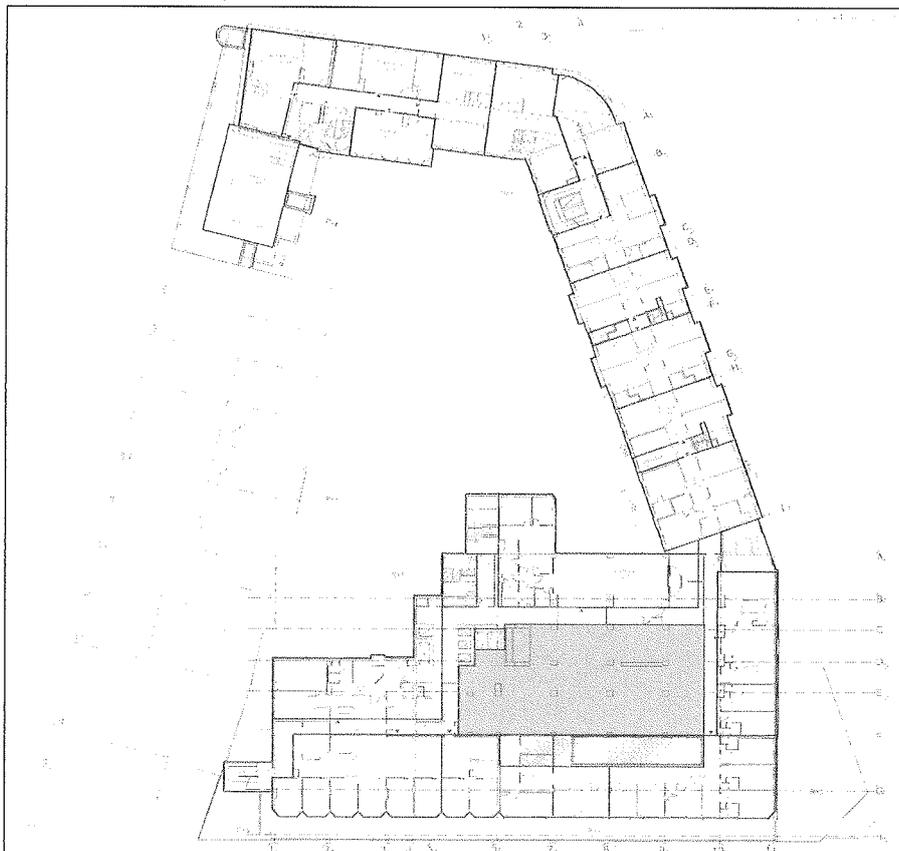


Figure 22 : Vue du niveau +4

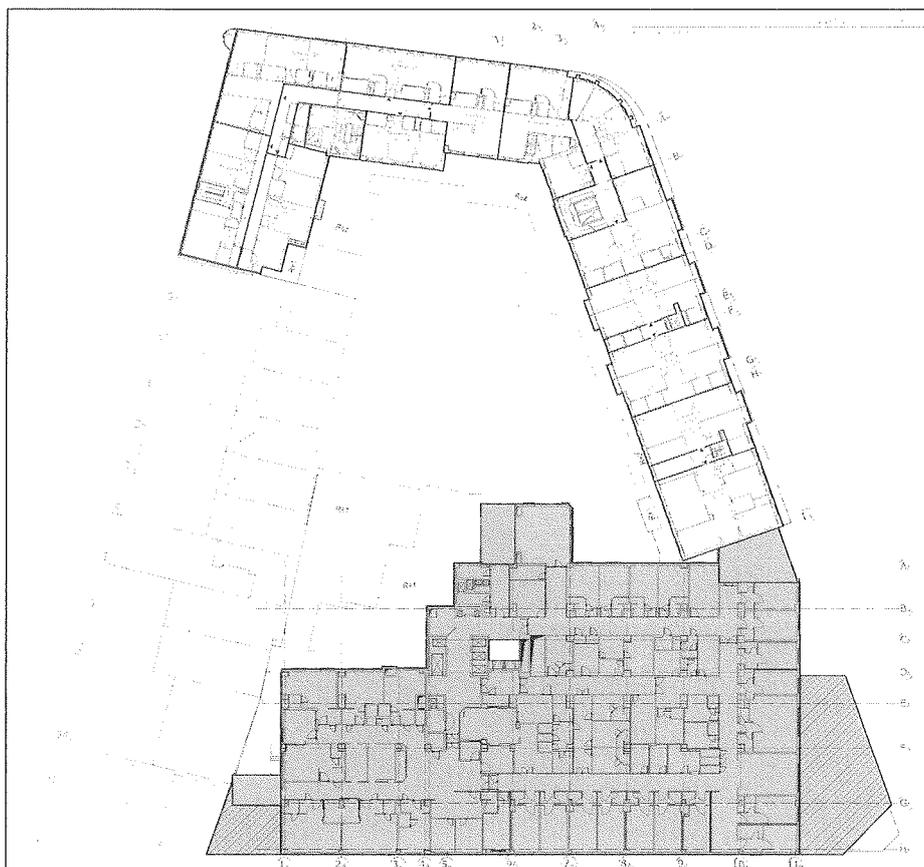


Figure 23 : Vue du niveau +3

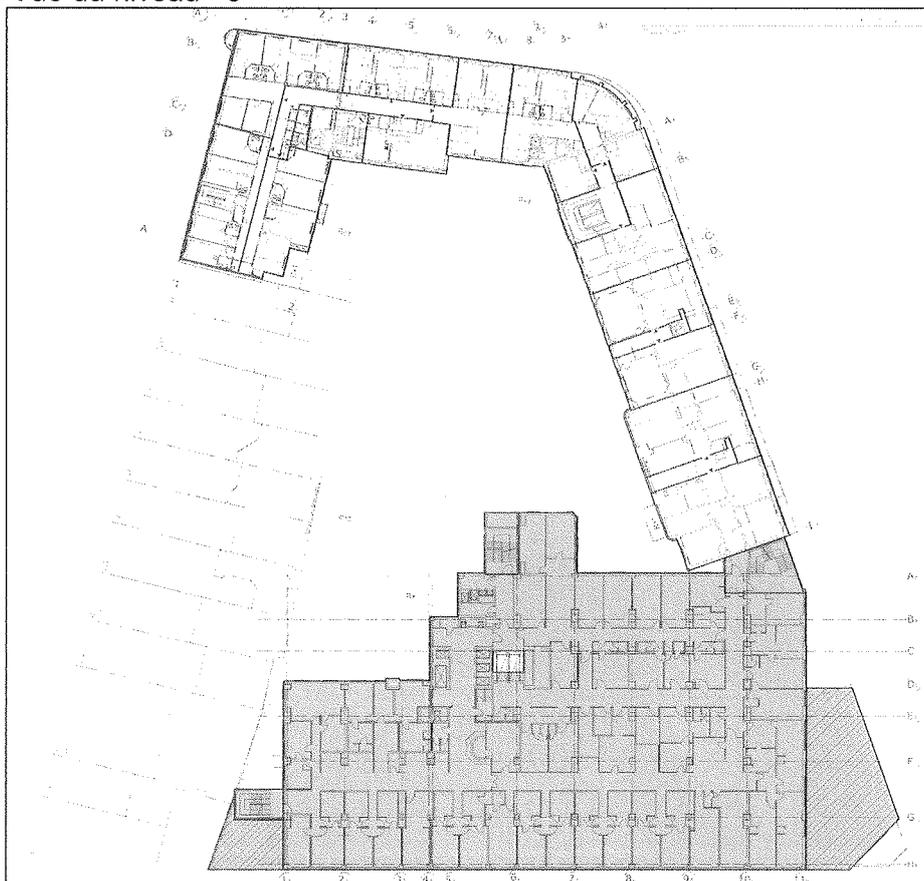


Figure 24 : Vue du niveau +2

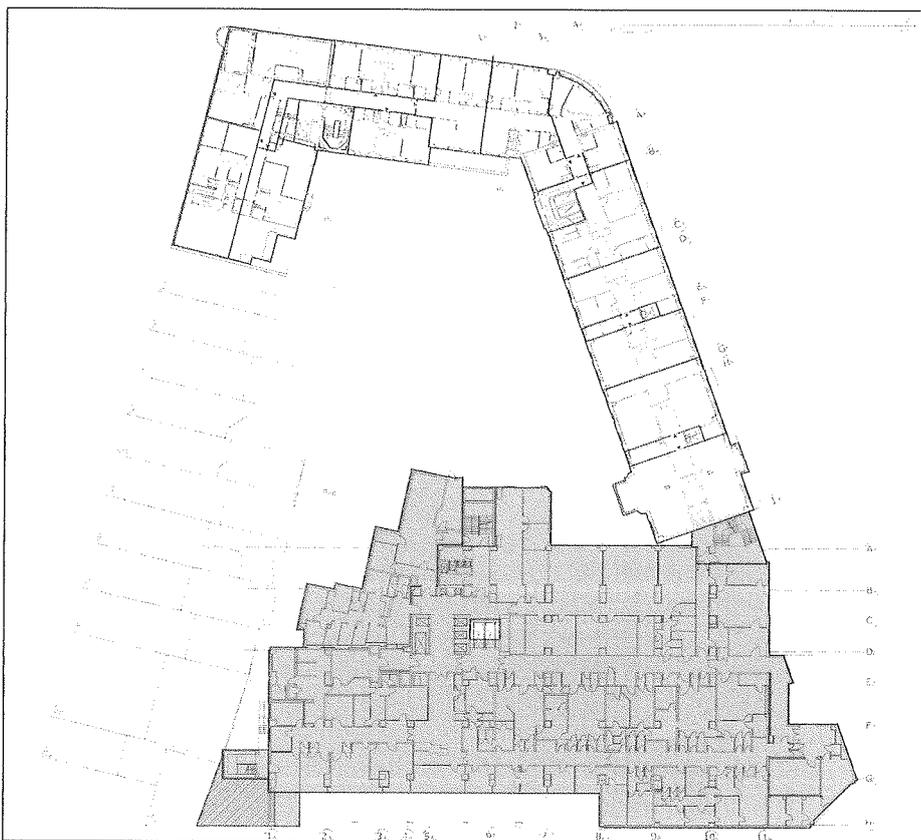


Figure 25 : Vue du niveau +1



Figure 26 : Vue du niveau rez de chaussée

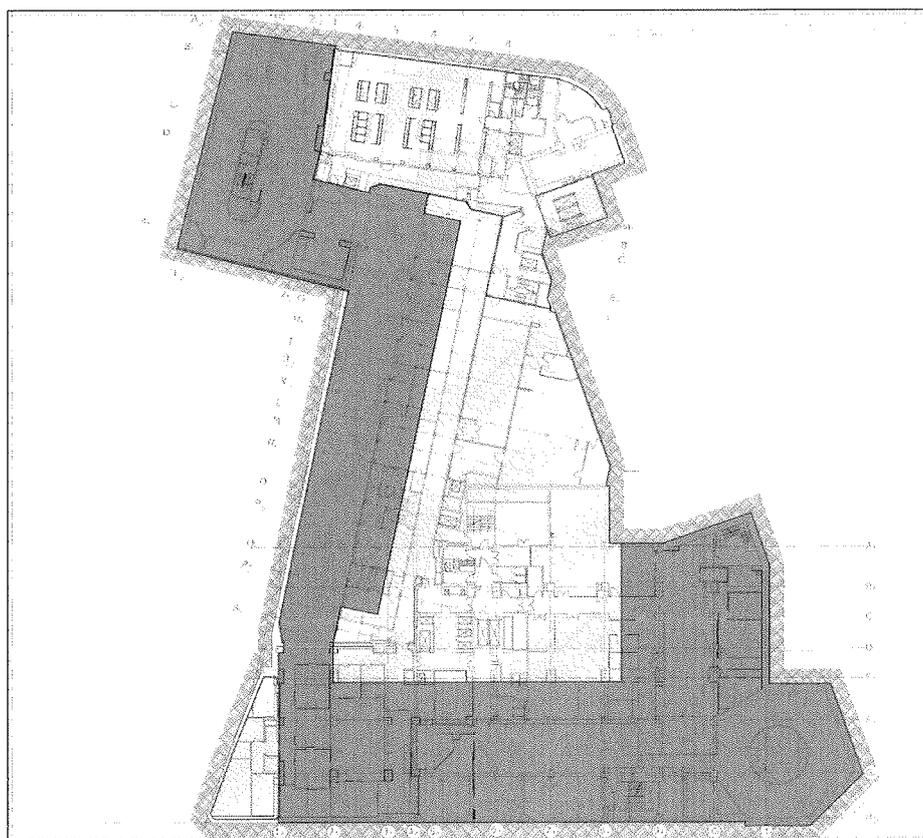


Figure 27 : Vue du niveau -1

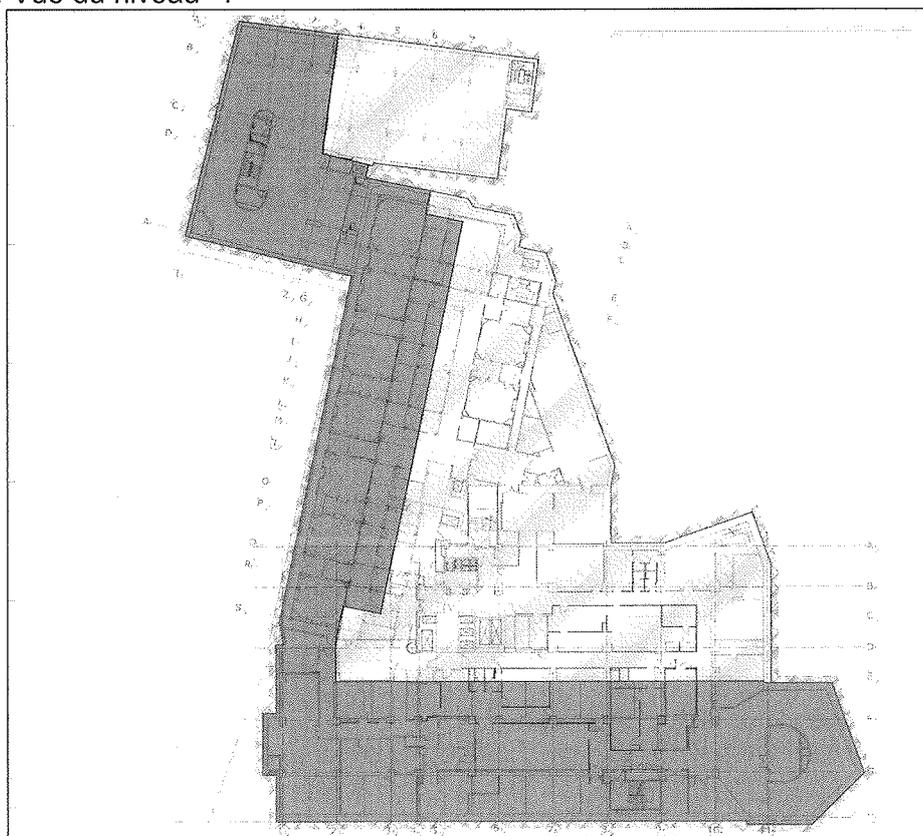


Figure 28 : Vue du niveau -2

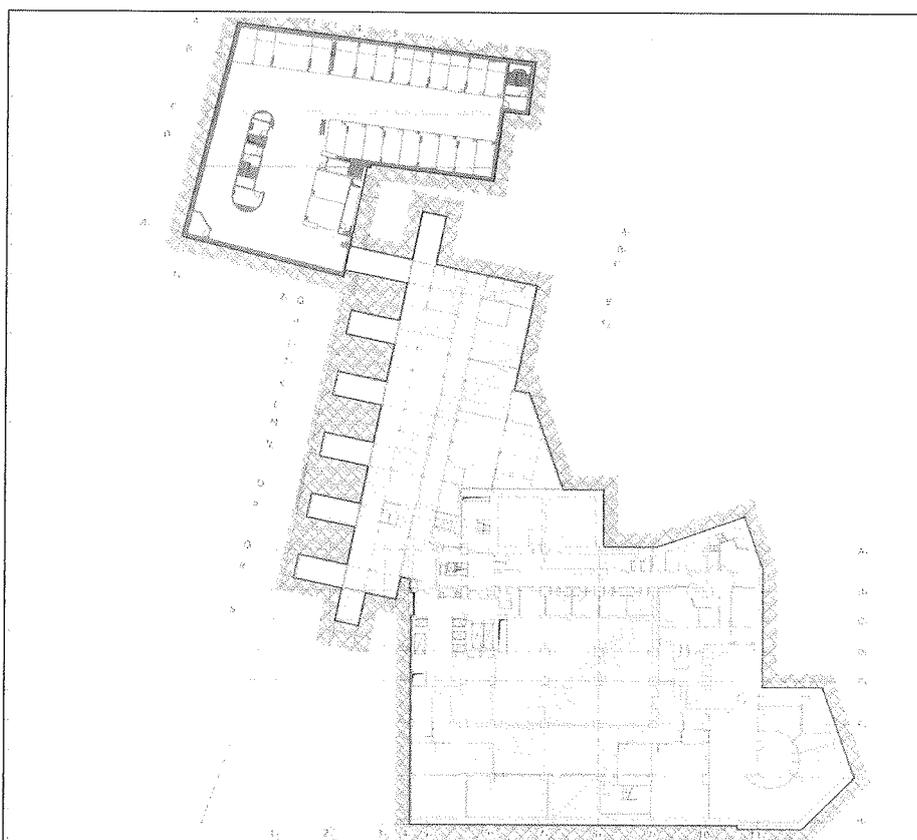


Figure 29 : Vue du niveau -3

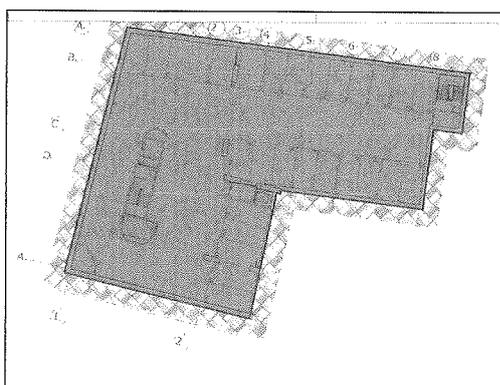


Figure 30 : Vue du niveau -4

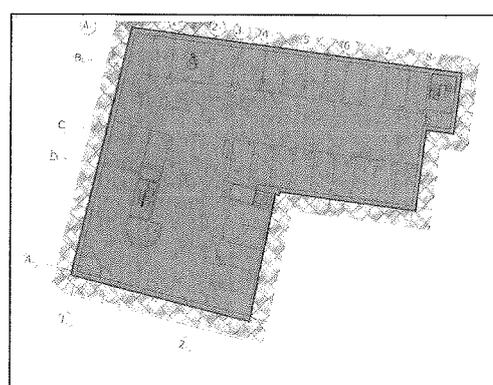


Figure 31 : Vue du niveau -5

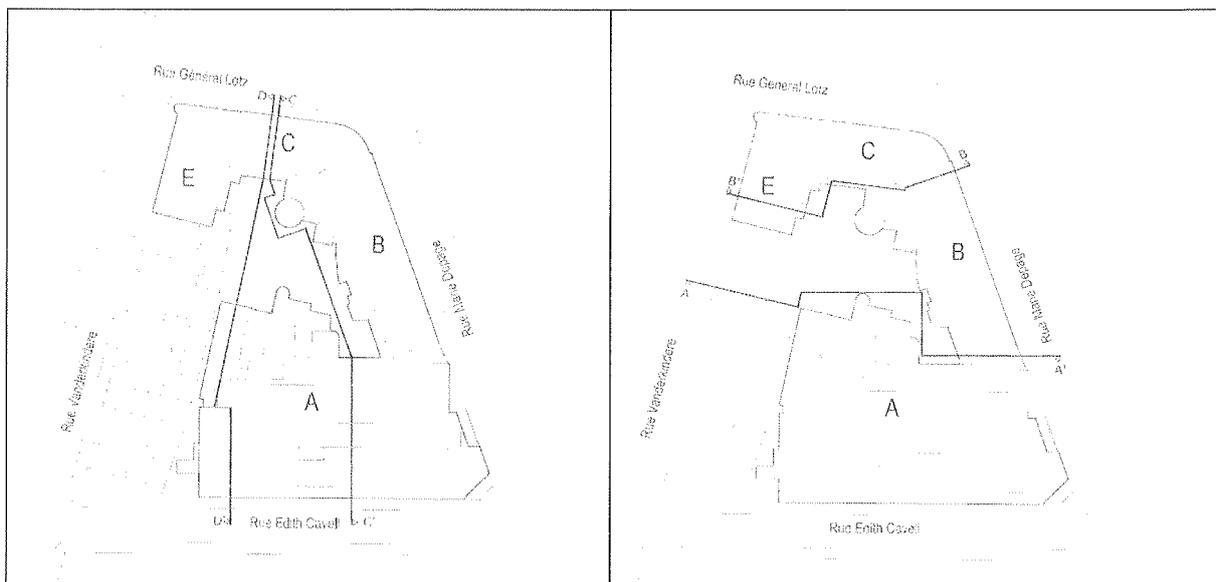


Figure 32 : Localisation des coupes

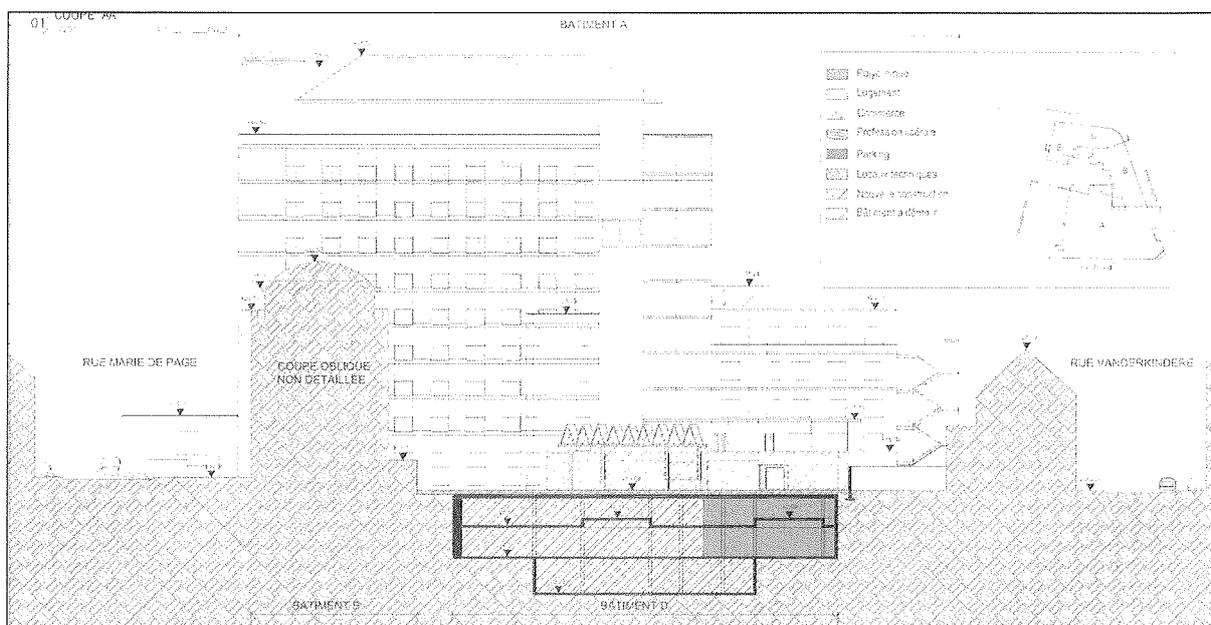


Figure 33 : Coupe AA

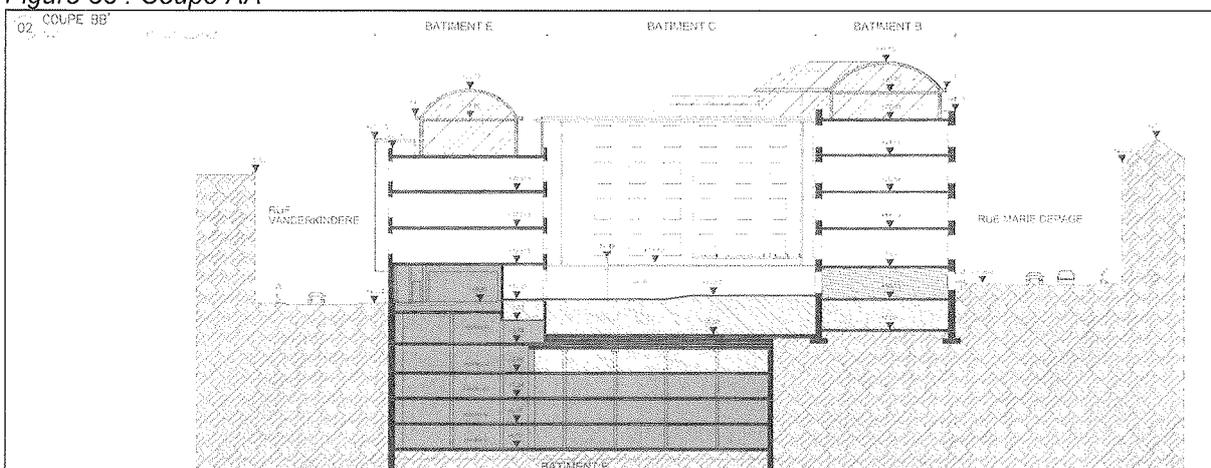


Figure 34 : Coupe BB

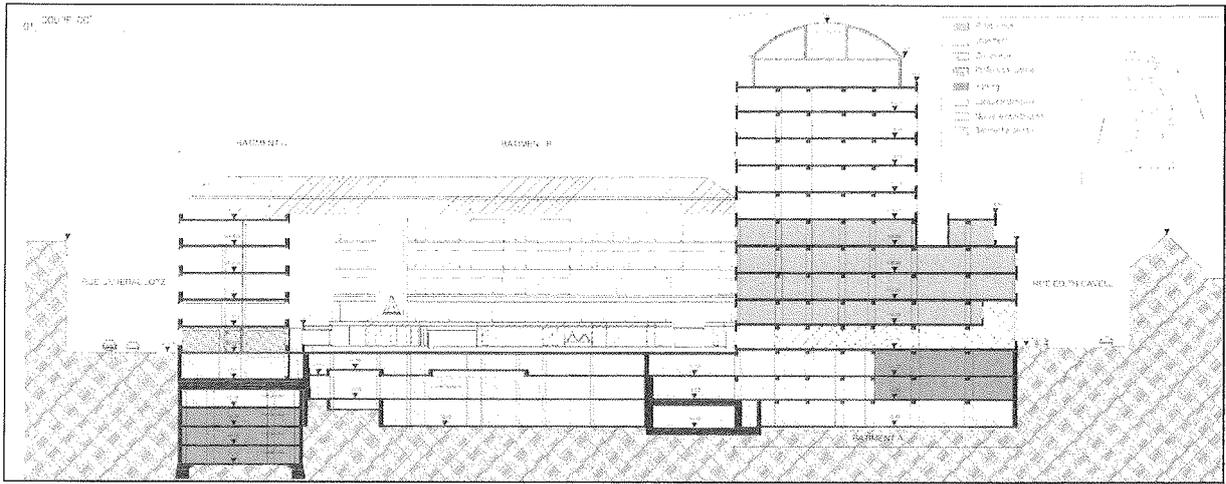


Figure 35 : Coupe CC

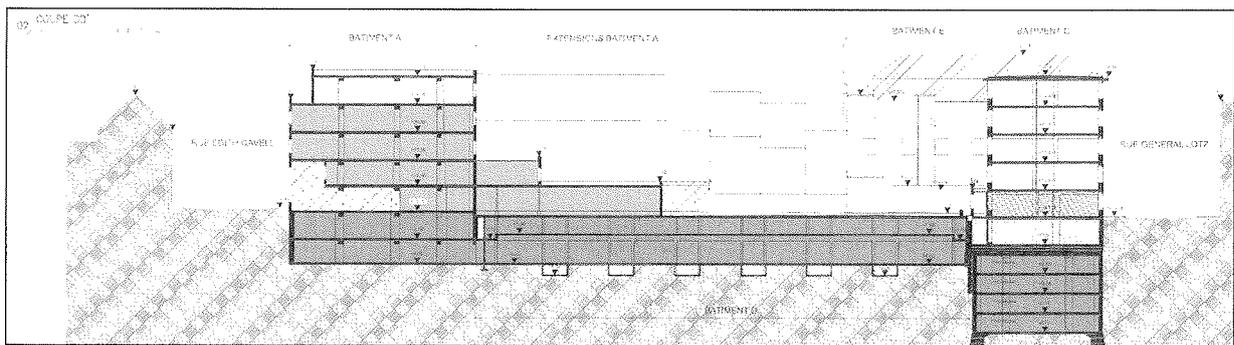


Figure 36 : Coupe DD

## 7 DESCRIPTION DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRISES POUR RÉDUIRE LES NUISANCES ÉVENTUELLES

### 7.1 PRÉAMBULE

En ce qui concerne les installations techniques, rappelons tout d'abord que l'exploitation de la clinique Edith Cavell est couverte par un permis d'environnement de classe 1B délivré pour une période de 15 ans en 2007. L'existence du permis suppose que l'ensemble des installations techniques couvertes par le permis répondent aux conditions d'exploiter fixées par la législation et les réglementations en application.

La demande de certificat d'environnement sollicitée ne reprend quand à elle qu'une partie de ces installations car les besoins de la polyclinique seront moindres que ceux de la clinique actuelle, ce qui est aussi le cas des logements projetés.

A l'exception de l'accroissement de la capacité du parking couvert et des groupes d'extractions nécessaires à son désenfumage et à la ventilation, aucune nouvelle installation qui ne serait pas déjà présente sur le site et donc couverte par le permis existant, n'est projetée.

### 7.2 DOMAINES SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

L'aire géographique d'étude, en fonction des aspects étudiés, concernera le quartier et la commune.

Le départ de la clinique Edith Cavell se traduira inmanquablement par une modification du cadre social et économique du quartier.

Le pôle de santé draine aujourd'hui un important nombre de visiteurs qui participent vraisemblablement à la santé économique du quartier en fréquentant les commerces locaux et l'HoReCa.

Nous devons toutefois rappeler ici que la polyclinique contribuera à maintenir une attractivité mais celle-ci serait en toute hypothèse trois fois moindre vu que la surface dédiée au pôle santé ne représentera plus qu'un tiers en comparaison de celle occupée aujourd'hui par Edith Cavell.

Il ne faudrait cependant pas sous-estimer le poids économique et social des futurs riverains qui occuperont les espaces laissés vacants et viendront accroître le nombre de ménages au sein du quartier.

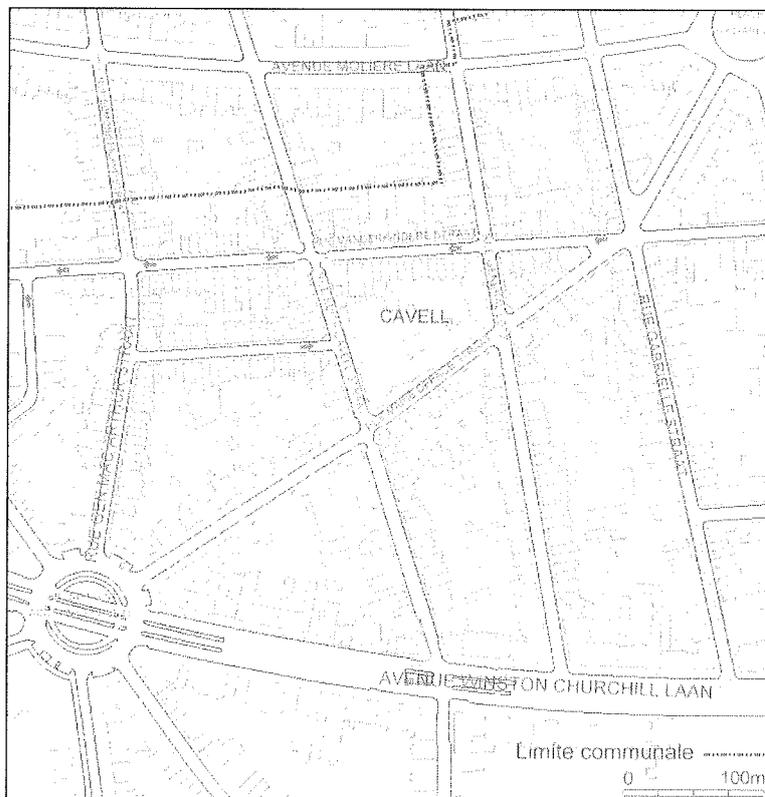
A une clientèle de passage (on parle ici des visiteurs de la clinique Edith Cavell) mais aussi au personnel de la clinique, se substituera donc des habitants qui régulièrement fréquenteront les commerces du quartier.

Ajoutons encore que les surfaces commerciales projetées seront elles aussi à la source d'emplois nouveaux au sein du quartier, tout comme sans doute quelques emplois nouveaux à pourvoir au sein de la polyclinique, car Edith Cavell déménage et le personnel actuel suivra l'institution sur son nouveau site.

Il ne serait pas raisonnable de produire à ce stade des estimations fines en termes d'emplois générés, déplacés ou éventuellement supprimés du fait du projet. Ce type d'examen relève de l'étude d'incidences à venir.

### 7.3 MOBILITÉ (CIRCULATION, STATIONNEMENT ET ACCÈS)

**L'aire géographique d'étude** proposée pour la mobilité et le stationnement sera délimitée par la rue Molière au nord, la rue Gabrielle à l'est, l'avenue Winston Churchill au sud et la rue Général Mac Arthur à l'Ouest.



Carte 2 : Aire d'étude pour la mobilité

#### 7.3.1 Les déplacements

##### 7.3.1.1 Déplacements motorisés

Aujourd'hui les déplacements sont en partie en lien avec la clinique Edith Cavell.

Le projet se traduira lui aussi par une demande de déplacements qui viendra se substituer à celles de la clinique.

Sur base du programme du projet, nous quantifions les déplacements qui seront générés par les affectations projetées et les différentes affectations considérées.

##### Les logements

Le programme du projet prévoit la réalisation de 110 logements totalisant **16.645m<sup>2</sup>**. Reprenons ici les données statistiques évoquées au chapitre 5.2.1 qui nous enseignaient que :

- La taille moyenne des logements était de 1,8 à 2,2 personnes ;
- Chaque ménage dispose en moyenne de 0,8 voiture ;
- La population active représente en moyenne 35 à 40% de la population totale.

Sur base de ces informations, nous pouvons estimer le nombre de déplacements qui seront induits par les futurs logements comme l'illustre le tableau ci-dessous. Notons que nous considérons 45% d'actif

ce qui est plus que la moyenne communale mais correspond sans doute mieux au profil des ménages qui acquièrent des logements.

On y voit que les 110 logements seront à l'origine de +/- 54 déplacements en véhicules particulier le matin, soit **27evp/h**.

Fonction logement		
Nombre logements	110	logements
Nombre de ménages	110	ménages
Taille moyenne des ménages (moyenne haute)	2,2	
Nombre de personnes	242	personnes
Part d'actifs (moyenne haute)	45%	
Nombre d'actifs	109	actifs
Taux de motorisation	45%	
Nombre de déplacements le matin	49	déplacements en voiture
Nombre de déplacements à l'heure de pointe	25	déplacements en voiture (evp/h.)

Tableau 1 : Estimation du trafic projeté à l'heure de pointe du matin du fait des logements

#### Les équipements

Les professions médicales et paramédicales sont associés aux logements avec la logique que le professionnel possède son logement et son espace de travail/consultation sur le site. Dès lors, il ne se déplace pas. Sa clientèle par contre elle se déplace tout au long de la journée.

Avec 1.103 m<sup>2</sup> dédiés aux équipements, nous considérons 16 surfaces de 70m<sup>2</sup>.

En considérant 2 visiteurs par heure sur une journée de 9h cela représente 18 visiteurs par surfaces par jour, soit 288 visiteurs par jour (18 x 16).

Avec un taux de motorisation de 45%, on obtient +/- 15 personnes par heure (288 x45% : 9)= 14,4.

#### Les commerces

Pour la fonction commerciale, nous supposons que ce sera essentiellement le personnel qui se déplacera en voiture sur le site. La clientèle sera plutôt une clientèle de quartier avec un assez faible besoin de motorisation ou en tous les cas, faiblement représentée à la pointe du matin ou encore une clientèle de passage qui se déplace déjà en voiture au sein du quartier pour un autre motif.

Nous considérons 1 personnel par 100m<sup>2</sup>, soit 17 personnes avec un taux de motorisation de 50%, soit 8 déplacements ou 4evp/h.

Commerce		
Superficie	1654	m <sup>2</sup>
Personnel par m <sup>2</sup>	1	par 100 m <sup>2</sup>
Nombre personnel	17	personnes
Taux de motorisation	50%	
Nombre de déplacements le matin	8	déplacements en voiture
Nombre de déplacements à l'heure de pointe	4	déplacements en voiture (evp/h.)

Tableau 2 : Estimation du trafic projeté à l'heure de pointe du matin du fait des commerces

#### La polyclinique

Pour la polyclinique, nous considérons d'une part les déplacements liés au personnel et, d'autre part, ceux liés à la patientèle.

Pour estimer les besoins en déplacements nous avons utilisés les données de la clinique existante que nous avons rapportées à la surface du projet de polyclinique, soit +/- 1/3 de la surface existante.

Ainsi, le personnel représenterait 400 personnes avec un taux de motorisation de 50%, soit +/- 200 déplacements le matin et donc +/- 100 evp/h.

Pour la patientèle aussi nous avons recours aux données actuelles d'Edith Cavell que nous rapportons à la surface projetée, soit +/- 480 personnes /jour dont 45% se déplacent en voiture (216 déplacements) sur une journée de 10 heures, soit +/- 22 evp/h/

<b>Polyclinique</b>	
Superficie	13.467 m <sup>2</sup>
<b>Personnel</b>	400 personnes
Taux motorisation	50%
Nombre de déplacements le matin	200 déplacements en voitures
Nombre de déplacements à l'heure de pointe	<b>100</b> déplacements en voiture (evp/h.)

<b>Patientèle</b>	480 personnes/jour
Taux motorisation	45%
Nombre de déplacements en voiture	216 déplacements en voitures
A répartir sur 10 heures	22 déplacements en voiture (evp/h.)

Tableau 3 : Estimation du trafic projeté à l'heure de pointe du matin du fait de la polyclinique

Ainsi, nous avons estimés en première approche le nombre de véhicules qui serait généré par le projet à la pointe du matin, selon la catégorie d'usagers, soit le nombre de départ du site (les futurs habitants qui se rendront au travail) et celui à destination du site (le personnel de la polyclinique et la patientèle, les commerçants...).

On y voit que pour la pointe du matin, le trafic est observé majoritairement vers le site. A la pointe du soir, la tendance s'inversera et le trafic sera surtout généré depuis le site.

Heure de pointe du matin		Quittent le site	Arrivent sur le site
Fonction logement		25	
Profession libérale			15
Commerce			4
Polyclinique	personnel		100
	patientèle		22
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>141</b>

Tableau 4 : Estimation du trafic total projeté à l'heure de pointe du matin

**En conclusion**, le projet sera bien à l'origine d'un trafic qui sera attiré ou généré par le site, et nous pouvons observer que ce trafic sera de l'ordre de 166 Evp/h (25 +141). Ce n'est pas un trafic supplémentaire mais bien un trafic qui se substitue à celui qui prévaut aujourd'hui, et dans des proportions nettement moindre (1/3 de moins que l'actuelle clinique) tout au moins pour le motif « santé ». Il y aura aussi la demande liée aux futurs riverains et aux commerces qui sont à considérer.

### 7.3.1.2 Déplacements des piétons et cyclistes

Nous avons décrit les conditions de déplacements pour les piétons et les cyclistes à l'échelle du quartier. Le projet ne modifiera en rien ces conditions qui ont été jugées acceptables à l'exception du confort des PMR qui n'était pas toujours optimal.

L'accès aux différentes affectations du projet sera assuré pour les piétons mais aussi pour les personnes à mobilité réduite.

Le projet sera équipé d'espaces couverts destinés au rangement de vélos et poussettes. Au moins un emplacement par logements sera prévu.

### 7.3.1.3 *Transports en commun*

L'offre en transports en commun a aussi été décrite précédemment. Sans être exceptionnelle elle permet moyennant correspondances de rallier le métro et les gares de la Petite Ceinture.

La demande en relation avec le projet sera du fait des futurs riverains mais aussi et surtout du fait du personnel de la polyclinique et de la patientèle.

Les incidences du projet sur les transports en commun ne seront cependant pas perceptibles car elles n'égaliseront vraisemblablement pas la demande existante.

Le projet se traduira en conséquence par une baisse probable de la demande.

### 7.3.1.4 *Livraisons*

Actuellement la clinique Edith Cavell reçoit approximativement 100 livraisons/jour dont 5 camions. Ici aussi nous considérons qu'un tiers pourrait être nécessaire à l'approvisionnement du projet de polyclinique. Dès lors, ce serait +/- 33 véhicules de livraisons qui se rendraient quotidiennement sur le site.

S'agissant des autres affectations, seuls les commerces seront eux-aussi à l'origine d'un charroi de livraison. Les quantités ne peuvent être évaluées car elles dépendent des enseignes projetées qui ne sont pas connues à ce stade.

### 7.3.1.5 *Services d'urgence*

A l'échelle du quartier, les conditions d'accessibilité pour les véhicules d'intervention ne seront en rien modifiées.

La seule différence résultera de la suppression des services de secours actuellement en relation avec la clinique Edith Cavell.

## 7.3.2 **Stationnement**

Le parking existant à l'usage du personnel d'Edith Cavell est maintenu en l'état et agrandi. La localisation des accès vers le parking est maintenue telle qu'en situation existante.

281 emplacements seront mis à disposition du projet. A ce stade l'attribution des emplacements n'a pas encore été définie finement.

Près de 60% de l'offre projetée, soit 165 places, sera destinée aux futurs riverains, ce qui représente 1,5 places par logement.

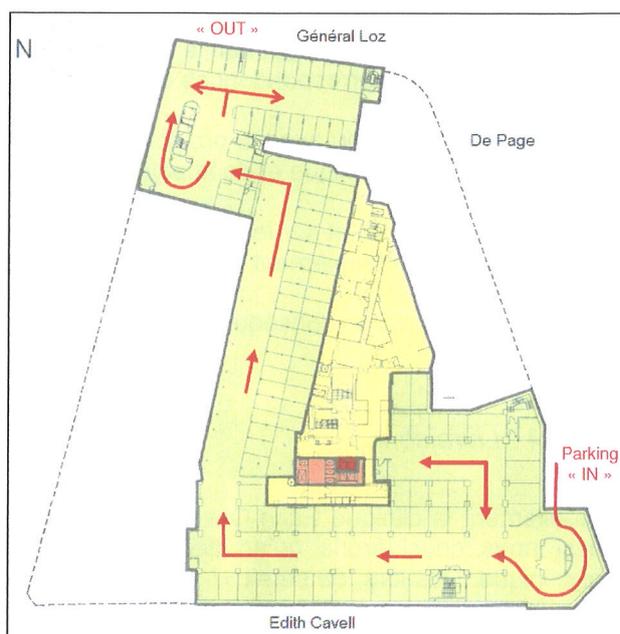
Le solde des emplacements sera à l'usage de la polyclinique ainsi que quelques emplacements pour les commerçants soit 116 places.

Il est sans doute utile de rappeler ici que nos estimations pour le personnel de la polyclinique qui sont établies sur base de la situation actuelle de la clinique, supposaient que 200 membres du personnel au moins aient recours à l'usage d'un véhicule pour la navette domicile travail.

On se rend compte qu'avec une offre d'une centaine de places, ces besoins ne pourront que difficilement être rencontrés et que le personnel devra s'adapter à la situation du quartier et le cas échéant adapter son mode de transport en conséquence.

Enfin, concernant l'organisation des parkings, le fait de les liasonner permet d'envisager un dispositif de circulation en séparant les entrées des sorties comme illustré ci-contre (niveau -2).

Ce principe permet également de disposer de deux accès distincts ce qui peut s'avérer très utile en cas de problème à un des deux accès.



## 7.4 URBANISME ET PATRIMOINE

**L'aire géographique d'étude** couvrira l'ensemble de l'îlot jusqu'aux premiers fronts bâtis

### 7.4.1 Urbanisme

Avec un programme d'équipement, de logements et de commerces de petites tailles, les affectations projetées sont compatibles avec l'affectation définie au PRAS qui pour mémoire est « équipements d'intérêt collectif ou de service public ».

Le projet s'articule essentiellement sur le bâti existant de sorte que les gabarits et volumétries ne s'écarteront pas significativement de ceux qui prévalent en situation existante.

### 7.4.2 Patrimoine

Comme déjà indiqué, il n'est pratiquement pas envisagé d'interventions sur les façades existantes ni sur la volumétrie. Le projet ne sera pas en mesure d'affecter les éventuels monuments et ou biens classés ou inscrits en procédure de classement.

Les bâtiments visés par le projet et le site en général ne sont ni classés ni sur une liste de sauvegarde et ne font par ailleurs pas l'objet de procédure de classement ou de procédure d'inscription sur la liste de sauvegarde.

## 7.5 ENVIRONNEMENT SONORE

**L'aire géographique d'étude** couvrira le site jusqu'au premier front bâti.

Les sources de bruit seront essentiellement liées aux allées et venues des futurs utilisateurs motorisés qui entreront ou quitteront le **parking** comme c'est le cas en situation existante. Cependant, nous l'avons vu à l'examen des incidences sur la mobilité, les allées et venues en relation avec le parking seront moindres que celles qui prévalent aujourd'hui, ce qui permettra de limiter les émissions sonores.

Le projet conditionnera donc toujours le quartier mais avec des seuils de niveaux sonores qui en toute logique seront atténués.

En ce qui concerne les techniques spéciales, là encore la contribution du projet sera réduite car les besoins en équipements techniques seront nettement réduits. Par exemple, la production de froid sera réduite aux seuls besoins des locaux data. La ventilation des locaux, bien que toujours nécessaire sera toutefois assurée par des groupes de puissances réduites ce qui conduira à limiter les niveaux sonores.

## 7.6 L'ÉNERGIE

**L'aire géographique d'étude** pour l'énergie sera le site lui-même.

La production d'énergie nécessaire au projet concernera le projet de polyclinique, les logements et les commerces ainsi que les parkings existants accessoires à ces affectations.

La ventilation des appartements A, B, C et E sera assurée au moyen de systèmes individuels double flux avec récupération d'énergie.

Les besoins en énergie pour la polyclinique concerneront la production de froid nécessaire aux installations techniques, les installations de chauffage, la ventilation des locaux. Ces équipements neufs seront situés en toiture, soit au niveau +9.

Le bâtiment recevra une isolation renforcée par l'intérieur et les vitrages existants seront remplacés.

S'agissant de la consommation électrique nécessaire aux équipements et à l'éclairage des locaux, le site sera équipé de 2 cabines haute tension qui prennent place au niveau -1 (voir localisation Figure 39) dans un local équipé d'une ventilation et des mesures nécessaires vis-à-vis de la protection contre le feu (Portes rf – détecteur de fumées...).

On note aussi que pour les besoins de la polyclinique, le groupe de secours actuellement en place sur le site de la clinique sera maintenu au niveau -2.

Il est prévu d'équiper les ailes B et E de panneaux solaires thermiques en vue d'assurer une partie de la production d'eau chaude sanitaire.

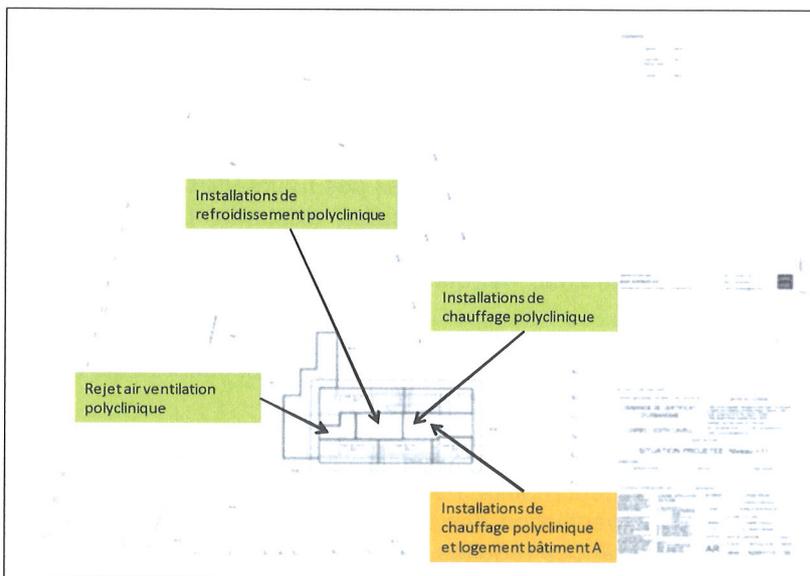


Figure 37 : Localisation des techniques du bâtiment A

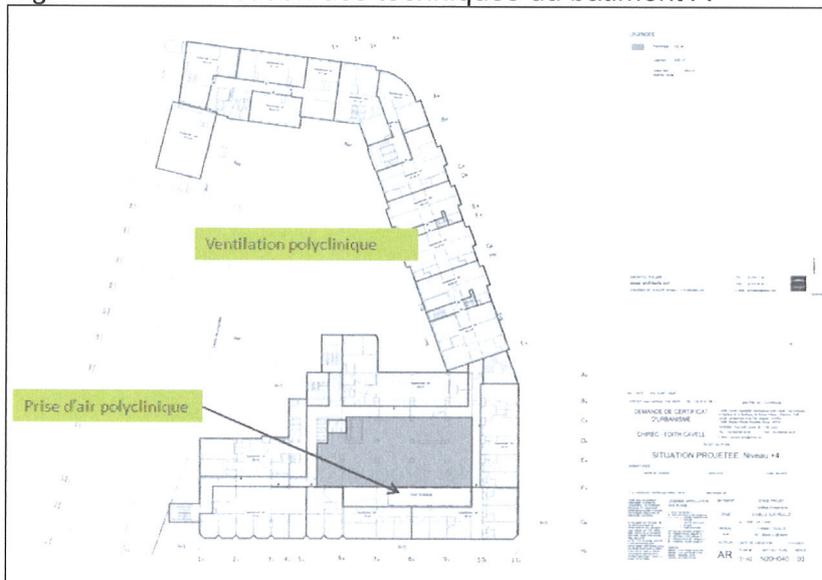


Figure 38 : Localisation de la prise d'air pour la polyclinique

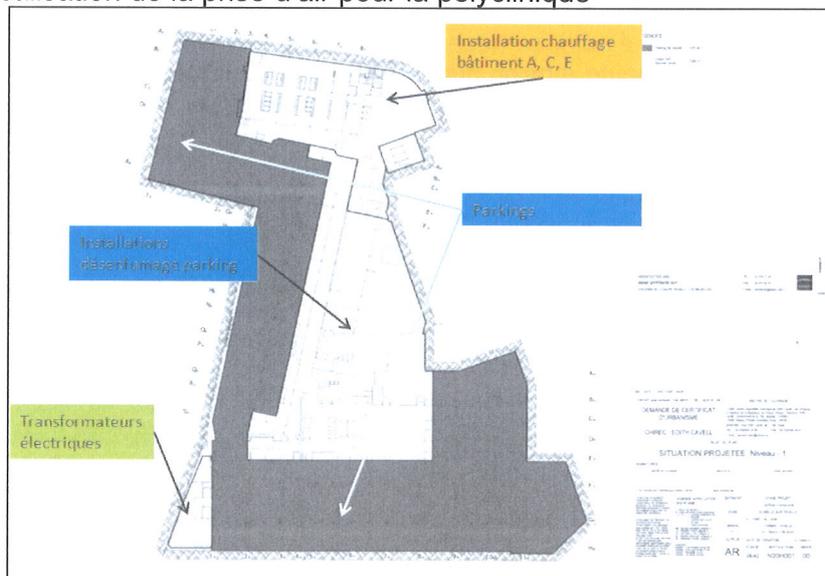


Figure 39 : Localisation des installations techniques au niveau -1

## 7.7 LA QUALITÉ DE L'AIR

L'aire géographique d'étude pour le domaine de l'air couvre le site jusqu'aux premiers fronts bâtis.

Les rejets d'air vicié seront liés :

- à la ventilation journalière des parkings

Celle-ci est assurée mécaniquement par un groupe d'extraction piloté par une centrale de détection de CO. L'extraction se fait via des registres dimensionnés en conséquence. Selon les seuils de Co en présence, différents régimes de puissance d'extraction seront activés.

Si le seuil de 150 ppm est atteint, la centrale commandera automatiquement l'ouverture des portes d'accès du parking afin d'assurer l'arrivée d'air en compensation des volumes extraits en toiture.

- au désenfumage du parking:

Lors d'une détection incendie, vérifiée et confirmée, les portes du parking s'ouvriront automatiquement assurant ainsi l'arrivée d'air en compensation du dispositif d'extraction qui assurera l'évacuation des fumées vers une trémie exhauscée en toiture du niveau rez +10.

Suivant l'origine du sinistre, les fumées seront poussées par des boosters vers la trémie de ventilation de désenfumage.

Notons que la ventilation et le désenfumage du parking existant sous le bâtiment E est maintenue.

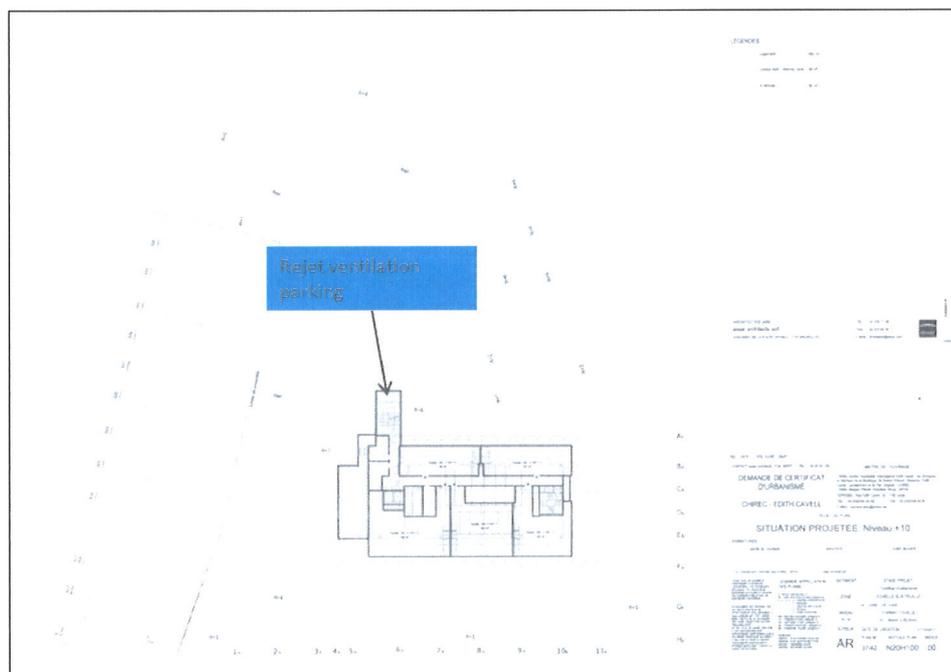


Figure 40 : Localisation du point de rejet de la gaine de ventilation des parkings au niveau +10

- à la ventilation de la polyclinique et des logements

La ventilation des logements sera assurée par des prises et des rejets d'air situés en toiture dans le respect des normes (EN 13779).

Pour la polyclinique, la prise d'air sera assurée via une cours anglaise située au +4 avec rejet en toiture au niveau +11 du bâtiment A.

## 7.8 EAU ET SOL

**L'aire géographique d'étude** pour le sol couvrira le site et pour l'eau le site jusqu'au raccord avec le réseau public.

### 7.8.1 L'eau

L'organisation de la collecte des eaux usées et des eaux pluviales est très largement conditionnée par la situation qui prévaut. En effet, les bâtiments existants sont déjà équipés d'un réseau complet raccordé au réseau public.

Il sera toutefois envisagé la possibilité d'organiser une récupération des eaux de toitures des bâtiments C et E en vue de disposer d'eau pour l'entretien des parties communes comme la cour intérieure qui recevra un aménagement paysager.

Le bâtiment B ne dispose pas de cave et il sera donc coûteux de prévoir un dispositif de collecte des eaux de pluie.

En ce qui concerne les rejets d'eau, ils seront assimilés comme des eaux ménagères. Le parking actuel comporte un séparateur d'hydrocarbure, ce qui ne sera pas le cas du parking extension.

Tous les points de distribution d'eau seront de type économe.

Les points de rejets au réseau ne sont en rien modifiés par rapport à la situation existante.

### 7.8.2 Le sol

Aucune intervention susceptible d'affecter le sol ne sera réalisé puisqu'il s'agit d'installations existantes. Le nouveau parking s'inscrit dans l'enveloppe du bâti existant et ne nécessite donc pas de fouilles. Aucune installation à risque pour le sol n'est modifiée.

Parmi les nouvelles installations classées, seul l'accroissement de la capacité du parking représente un risque potentiel pour le sol, ce pourquoi les revêtements de sol du parking seront imperméables. Aucune autre nouvelle installation présentant un risque pour le sol n'est prévue.

## 7.9 DÉCHETS

**L'aire géographique d'étude** susceptible d'être affectée concernera le site lui-même

Le projet de polyclinique sera équipé d'un local où seront stockés et triés les déchets issus de l'activité médicale. Cette installation pourra prendre place au niveau -1 de la polyclinique

Pour ce qui est des locaux déchets des unités de logements, ceux-ci seront organisés au niveau parking à proximité des sas qui abritent les circulations verticales. Les déchets seront évacués selon les fréquences de l'Agence Bruxelles Propreté (ABP).

## 7.10 FAUNE ET FLORE

L'aire géographique d'étude susceptible d'être affectée est le site étudié et ses abords immédiats.

### 7.10.1 La Faune

Le site aujourd'hui, du fait de sa spécificité, est assez naturellement préservé contre le développement d'une faune indésirable.

Malgré la présence d'une cour intérieure en relation avec l'extérieur, il n'existe pas de risque avéré de voir se développer une faune qualifiée d'indésirable au sein des installations projetées. Les espaces générateurs de risques potentiels tels que l'entreposage et le tri des déchets seront organisés dans des locaux fermés.

### 7.10.2 La Flore

En situation existante la partie de l'îlot visée par le projet est entièrement minérale. Aucune modification n'est envisagée, le seul aménagement consistera à aménager la cour intérieure en y organisant un espace paysager. Les possibilités d'aménagement sont toutefois limitées du fait qu'aucune partie du terrain visé par le projet de réaffectation du site ne se trouve en pleine terre.

A l'aménagement de toitures vertes il sera préféré la pose de panneaux photovoltaïques ou thermiques.

Les marges d'interventions en matière d'aménagements paysagers sont donc plutôt réduites.

## 7.11 ETRE HUMAIN (SANTÉ ET SÉCURITÉ)

L'aire géographique d'étude susceptible d'être affectée couvrira le site du projet au sein du quartier dans lequel il s'inscrit.

### 7.11.1 La sécurité objective

Le domaine de l'être humain couvre notamment l'ensemble des dispositions qui seront mises en œuvre en vue d'assurer la sécurité des personnes contre le risque de développement du feu.

A ce propos la demande de certificat d'environnement tout comme celle du certificat d'urbanisme seront soumises à l'avis des pompiers.

Différents dispositifs « incendie » équiperont le parking parmi lesquels : un système de désenfumage, un système de détection du monoxyde de carbone, ...

Un groupe électrogène de secours sera prévu pour assurer la production d'électricité en cas de panne de courant ; il couvrira :

- les éclairages de secours ;
- le pilotage des systèmes de sécurité (détection de fumées et détection de CO) ;
- le désenfumage.

L'accès au parking sera contrôlé par des barrières situées à l'intérieur du parking (au niveau des rampes d'entrée et de sortie) et des portiques de sécurité sépareront les parties accessibles aux usagers de la polyclinique et celles à destination des futurs habitants.

### **7.11.2 La sécurité subjective**

La sécurité subjective renvoie à la perception que peuvent avoir les personnes par rapport à leur sécurité. Le contexte influence largement le sentiment de sécurité ou d'insécurité que perçoivent les individus.

Suite au déménagement de la clinique, la présence de bâtiments inoccupés contribuerait à renforcer l'impression d'insécurité.

La réalisation du projet prend donc toute son importance à l'échelle du quartier car il contribue à rassurer les personnes qui en passant le long des bâtiments perçoivent de la lumière aux fenêtres, sentent une présence, ce qui ne pourrait être le cas en passant à côté d'une friche.

La présence d'une conciergerie sur le site est aussi garante de la sécurité des personnes en assurant une présence continue sur le site. Le contrôle social sera également assuré par les futurs riverains.

## **7.12 INTERACTIONS ENTRE DOMAINES D'ÉTUDE**

En termes d'affectation, une interaction possible aurait pu concerner la suppression d'un service de santé, dont nous savons qu'il était en grande partie fréquenté par la population communale, au profit de nouveaux logements. Or le projet permet par la réalisation d'une polyclinique d'assurer le maintien d'un service de soins tout en permettant aussi la création de logements et d'une surface commerciale.

Sur les aspects plus techniques, le choix d'équiper les ailes B et E de panneaux solaires thermiques en vue d'assurer une partie de la production d'eau chaude sanitaire ne permet pas d'envisager la pose de toitures vertes.

## 8 DESCRIPTION DU CHANTIER

La définition du chantier à ce stade ne peut être connue de manière détaillée. La configuration des lieux se prête plutôt bien à l'organisation d'une aire de chantier sur le site à hauteur de la cour existante.

Son accès est possible pour le charroi qui y dispose de la place nécessaire pour manoeuvrer.

Une grue tour pourra également y être installée. Ainsi, les emprises nécessaires en voirie pourront être réduites.

L'entrepreneur sera tenu de respecter une série de réglementations et de pratiques afin de minimiser l'impact de son chantier. En particulier, il devra veiller à l'organisation du charroi à destination et au départ du chantier en veillant à ce que les voiries locales soient au mieux préservées.

Il veillera aussi à atténuer les incidences prévisibles par la prise de mesures simples et efficaces pour atténuer le bruit, les émissions de poussière, etc....

Un responsable de chantier sera en permanence joignable par les riverains pour répondre aux éventuels problèmes posés par le chantier.

-----

## 9 RESUMÉ NON TECHNIQUE

La demande de certificat d'environnement et d'urbanisme présentée fait suite au déménagement programmé de la clinique Edith Cavell. Le CHIREC préservera sur le site une **polyclinique** qui occupera une surface de +/- **13.414 m<sup>2</sup> bâti**, le solde des surfaces qui deviendront vacantes se répartit comme suit :

- Surfaces logements : **16.693 m<sup>2</sup>** ;
- surfaces d'équipements (au rez-de-chaussée) : **1.103 m<sup>2</sup>** ;
- surfaces commerces (au rez-de-chaussée) : **1.649 m<sup>2</sup>**.

Le projet comportera **110 logements** organisés selon 4 types de configuration (petits, moyens, grands, type SDRB). L'ensemble comprendra un parking couvert dont une partie existe actuellement et qui sera étendu à une capacité de **281 places**.

Le projet sera à l'origine d'un trafic estimé à 166 Evp/h (25 +141). Ce n'est pas un trafic supplémentaire mais bien un **trafic qui se substitue** à celui qui prévaut aujourd'hui, et dans des **proportions nettement moindres** (1/3 de moins que l'actuelle clinique) tout au moins pour le motif « santé ». Il y aura aussi la demande liée aux futurs riverains et aux commerces qui sont à considérer. La capacité accrue des parkings doit permettre d'éviter une augmentation forte de la pression du **stationnement** sur le quartier.

L'accès au projet sera garanti pour les **piétons** et les personnes à **mobilité réduite** et les **cyclistes** auront à disposition des emplacements couverts.

Le projet n'aura pas d'incidences notables sur les transports en commun qui, en comparaison de la situation actuelle devrait voir une diminution de la demande.

Les livraisons pourront s'organiser comme en situation existante en profitant de l'espace carrossable qui mène à la cour intérieure.

D'un point de vue stationnement, la demande des logements sera satisfaite. Avec la centaine de places restantes, il sera difficile de répondre aux besoins de la polyclinique, des commerces et des visiteurs des professions libérales.

Les **services d'urgences** auront accès à l'intérieur de l'îlot.

D'un **point de vue urbanistique**, le projet s'organise dans le bâti existant de sorte que les gabarits et volumétries ne s'écarteront pas de la situation existante. De même, il n'est pratiquement pas envisagé d'interventions sur les façades existantes. Aucun éléments du site n'est classé ou en voie de classement mais l'aspect patrimonial des plus anciens bâtiments sera conservé.

D'un **point de vue économique**, le départ de la clinique Edith Cavell se traduira par une modification du cadre social et économique du quartier, la clinique comme pôle d'emploi et de visites participe à la dynamique économique du quartier. Toutefois, il viendra s'y substituer une dynamique créée par les futurs occupants qu'ils soient habitants, commerçants et/ou professions libérales.

Les sources de **bruit** seront essentiellement conditionnées par le futur parking. Son utilisation sera moindre qu'actuellement ce qui permettra de réduire les émissions sonores. De même, les besoins en équipements techniques seront nettement réduits et donc les impacts sonores seront plus limités.

La production d'**énergie** nécessaire au projet concernera le projet de polyclinique (production de froid, installations de chauffage, groupes de secours, ventilation des locaux), les logements (systèmes individuels double flux avec récupération d'énergie) et les commerces ainsi que les parkings. Les ailes B et E seront équipées de panneaux solaires assurant une partie de la production d'eau chaude sanitaire.

Les sources de pollution de l'**air** seront réduites à la ventilation journalière des parkings, de la polyclinique et des logements et en cas de désenfumage des parkings. .  
Toutes les dispositions destinées à assurer une bonne qualité de l'air au sein des parkings seront rencontrées.

La collecte des **eaux** usées et des eaux pluviales est très largement conditionnée par la situation qui prévaut. Il sera toutefois envisagé la possibilité d'organiser la collecte des eaux de pluie dans la limite du techniquement faisable et de l'économiquement viable.

Parmi les nouvelles installations classées, seul l'accroissement de la capacité du parking représente un risque potentiel pour le **sol**, c'est pourquoi les revêtements de sol du parking seront imperméables. Aucune autre nouvelle installation présentant un risque pour le sol n'est prévue.

La production de **déchets** de la polyclinique sera géré dans un local où seront stockés et triés les déchets issus de l'activité médicale. Les déchets des logements seront organisés au niveau du parking à proximité des sas qui abritent les circulations verticales.

Concernant la **faune et la flore**, il n'existe pas de risque avéré de voire se développer une faune qualifiée d'indésirable au sein des installations projetées. Les possibilités de verdurisation sont limitées du fait qu'aucune partie du terrain ne se trouve en pleine terre.

Concernant l'**être humain**, les demandes de certificats seront soumises à l'avis des pompiers. Différents dispositifs « incendie » équiperont l'ensemble des affectations du site. Un groupe électrogène de secours sera prévu pour assurer la production d'électricité en cas de panne de courant. Par ailleurs, l'accès au parking sera contrôlé par des barrières et le contrôle social s'effectuera par la présence d'une conciergerie mais également par les futurs riverains.

