

Rapport d'incidences

Concernant le projet de lotissement 'Egide Van
Ophem' rue Egide Van Ophem à Uccle

DEMANDEUR : S.A. BPI

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	3
PARTIE 1 : RAPPORT D'INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT	5
1. JUSTIFICATION ET RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE LA DEMANDE	7
1.1. Description des objectifs poursuivis par la réalisation du projet	7
1.1.1. Justification générale du projet	7
1.1.2. Justification du présent rapport	9
1.1.3. Présentation générale du site et de ses abords	9
1.1.4. Historique du site	17
1.1.5. Justification du projet et synthèse des différentes solutions envisagées	18
1.2. Description générale de la demande de permis de lotir	20
1.2.1. Introduction sur le permis de lotir	20
1.2.2. Description de la demande de PL 'Eglise Van Ophem'	21
1.3. Calendrier approximatif de réalisation du projet	24
1.4. Énumération des dispositions et prescriptions légales et réglementaires	25
2. DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS ET DE L'AIRE GÉOGRAPHIQUE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉES PAR LE PROJET	29
3. INCIDENCES PRÉVISIBLES DU PROJET ET MESURES PRISES POUR RÉDUIRE CELLES-CI	30
3.1. Le sol et les eaux	30
3.1.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur le sol et les eaux	30
3.1.2. Évaluation de ces incidences sur le sol et les eaux au regard de la situation existante	30
3.1.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur le sol et les eaux	35
3.2. L'air et l'énergie	38
3.2.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur les domaines de l'air et de l'énergie	38
3.2.2. Évaluations de ces incidences sur les domaines de l'air et de l'énergie au regard de la situation existante	39
3.2.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur les domaines de l'air et de l'énergie	40
3.3. Le climat	41
3.3.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur le climat	41
3.3.2. Évaluations de ces incidences sur le climat au regard de la situation existante	41
3.3.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet sur le climat	42
3.4. L'environnement sonore	43
3.4.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur l'environnement sonore	43
3.4.2. Évaluations de ces incidences sur l'environnement sonore au regard de la situation existante	43
3.4.3. Mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur l'environnement sonore	43
3.5. La faune et la flore	45
3.5.1. La préservation et la mise en valeur du paysage et le développement des plantations	45
3.5.2. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur la faune et la flore	46
3.5.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur la faune et la flore	46
3.6. Le patrimoine	47
3.6.1. Contexte bâti au sein même du site concerné par la demande de PL	47
3.6.2. Impact du projet en matière de patrimoine	49
3.7. L'urbanisme et le paysage	50
3.7.1. Conformité du projet par rapport au plan d'aménagement à valeur réglementaire au niveau régional – le PRAS	50
3.7.2. Conformité du projet avec le règlement régional d'urbanisme – LE RRU	52
3.7.3. Conformité du projet avec le Plan Communal de Développement (PCD)	54

3.7.4. Intégration du projet dans le cadre bâti et non bâti	55
3.7.5. Intégration du projet dans le cadre bâti et non bâti	55
3.7.6. Compatibilité de l'activité projetée avec le voisinage	63
3.7.7. Évaluations de ces incidences du projet sur le paysage	63
3.8. Les déchets	66
3.8.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur les déchets	66
3.8.2. Évaluations de ces incidences sur les déchets au regard de la situation existante	66
3.8.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur les déchets	67
3.9. Les domaines social et économique	68
3.9.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur les domaines social et économique	68
3.9.2. Évaluations de ces incidences sur les domaines social et économique au regard de la situation existante	69
3.9.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur les domaines social et économique	70
3.10. L'être humain	71
3.11. Rapport de Mobilité	71
3.11.1. Méthodologie et aires géographiques	71
3.11.2. Cadre réglementaire	73
3.11.3. Présentation du site et analyse de la situation existante	83
3.11.4. Incidences du projet 'E. Van Ophem' sur la circulation en situation prévisible maximale	100
3.11.5. Incidences de la nouvelle demande de PL en termes de stationnement	121
3.11.6. Conclusions et recommandations relatives à la mobilité	123
3.12. Résumé non technique	124

Partie 1 : Rapport d'incidences sur l'environnement

1. Justification et résumé non technique de la demande

1.1. Description des objectifs poursuivis par la réalisation du projet

1.1.1. Justification générale du projet

Le présent rapport d'incidences est réalisé dans le cadre d'une procédure de demande de permis de lotir (noté PL dans la suite du document) 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 la demande) ;
- les espaces publics seront constitués d'une voirie 'en boucle' se connectant fonctionnellement vers l'avenue Ilya Prigogine, de placettes et d'espaces verts.

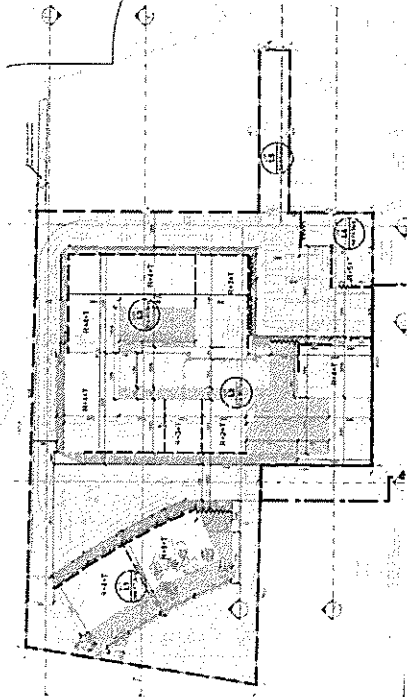


Figure 1 : extrait des prescriptions graphiques de la demande de PL 'Egide Van Ophem' (Source A.2R.C)

La demande de permis de lotir propose ainsi la construction d'au maximum 197 logements supplémentaires, de type appartements, dans la zone.

Les propriétaires actuels du terrain concerné par ce projet de lotissement sont la S.A. « Pré de la Perche Construction », la S.A. ABECO et la S.A. « Egide Van Ophem ».

La S.A. « Pré de la Perche Construction » possède, actuellement, l'ensemble des parcelles cadastrales n°173 L, N et R (6ème Division – Section G) comprenant, outre le terrain concerné par le projet de lotissement, la zone non bâtie située entre ce dernier et la rue E. Van Ophem.

La S.A. ABECO possède les parcelles cadastrales n°177 S et T (6ème Division – Section G) comprenant une partie des anciens bâtiments industriels ayant fait l'objet d'une demande de permis pour leur démolition.

La S.A. « Egide Van Ophem » possède la parcelle cadastrale n°177 R (6ème Division – Section G) comprenant l'autre partie des anciens bâtiments industriels encore présents sur le site.

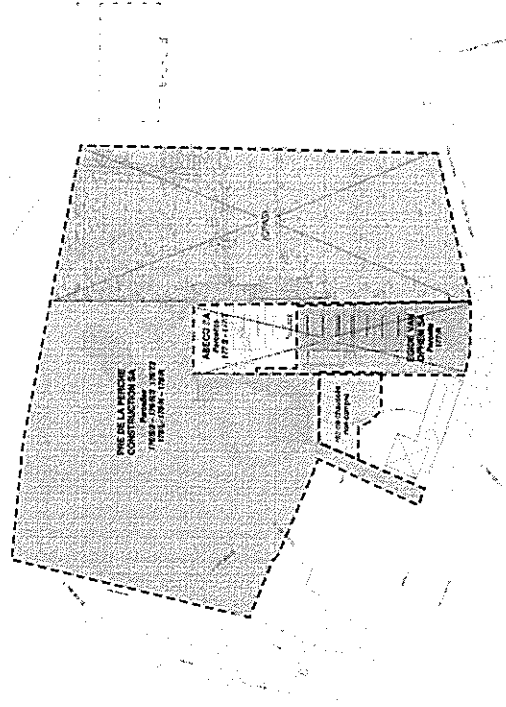


Figure 2 : Statut de propriété des parcelles après rachat du terrain au CPAS

Ces sociétés mandateraient la société anonyme BPI en vue de la réalisation sur une partie de ses terrains d'un lotissement mixte.

Rappelons, enfin, que ce projet de lotissement a été rendu possible du fait de l'acquisition récente, par la S.A. « Pré de la Perche Construction », de l'ancien domaine sportif du CPAS de la Ville de Bruxelles.

1.1.2. Justification du présent rapport

La demande de PL portant notamment sur la construction d'un parc de stationnement souterrains de plus de 25 places (mais inférieurs à 200 places), celle-ci est soumise à l'établissement d'un rapport d'incidences conformément à l'annexe B du C.O.B.A.T. (Code bruxellois de l'aménagement du territoire adopté par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 avril 2004).

1.1.3. Présentation générale du site et de ses abords

1.1.3.1. Le site en lui-même

Rappelons, en introduction, que la demande de permis de lotir concerne des parcelles actuellement occupées par des anciens entrepôts et bâtiments scolaires désaffectés, faisant l'objet de demandes de permis de démolition (référence 16-39-434-10 et 16-39-435-10).

Ses grandes dimensions sont de près de 114 mètres de large sur 147 mètres de profondeur (sans compter la profondeur du lot L5).

A. L'ancien terrain du CPAS

La partie de l'ancien terrain du CPAS concernée par ce projet de lotissement présente actuellement une déclivité importante de +/- 12,5 mètres entre son point le plus haut (situé en bordure de la vaste zone verte du Keyenbempt au sud, à 59,75) et son point le plus bas (en bordure de la parcelle située le long de la rue Van Ophem, 47,25).

Cette déclivité est particulièrement importante à l'extrémité sud-ouest du terrain où s'implantera le lot L1, et devient progressive sur la restant du terrain où s'implanteront les autres lots, soit près de 25 cm de dénivellée tous les 5 mètres à 10 mètres.

Entièrement clôturé, il comporte une zone boisée dans sa partie sud, constituant un prolongement de la vaste zone verte du Keyenbempt. La demande de PL prévoit le maintien d'un maximum d'arbres à haute tige constitutifs de cet ensemble (à savoir les arbres en bonne santé non compris dans l'emprise du bâti et des jardins privatifs du lot L1), voir à ce sujet le point 'Faune et Flore'.

En situation existante, l'ancien terrain du CPAS de la Ville de Bruxelles comporte encore d'anciens bâtiments scolaires désaffectés (dont l'un utilisé partiellement en conciergerie) pour lesquels le nouveau propriétaire du site, la S.A. Pré de la Perche, a introduit en juin 2010 une demande de permis de démolition, cette demande est actuellement en cours d'instruction à la Commune.



Photo 1 : Ancien terrain du CPAS de la Ville de Bruxelles concerné, dans sa partie arrière, par la demande de PL (Aries Consultants, mai 2010)

B. Les anciens bâtiments industriels

Les parcelles cadastrales concernées par le projet et appartenant à la S.A. ABECO et à la S.A. « Egide Van Ophem » sont, quant à elles, situées déjà en contrebas par rapport au terrain concerné par le PL n°471 bis en cours d'exécution, d'où la présence d'un mur de soutènement de 4 à 6 mètres de hauteur entre les deux sites (voir Photo 5 suivante).

Par rapport au terrain récemment acquis au CPAS, ces parcelles sont également situées à en contrebas à une altitude moyenne de 48 mètres.

Le terrain concerné par le projet peut donc être subdivisé topographiquement en deux parties, la partie haute au sud et les parties basses au nord et nord-est.

Les anciens bâtiments industriels (soit 4.770 m² au total affectés initialement à l'industrie, aux commerces et aux bureaux) font également l'objet d'une procédure, en cours d'instruction, de demande de permis de démolition introduite en juin 2010 à la Commune par la S.A. Egide Van Ophem. Ils sont actuellement totalement désaffectés.

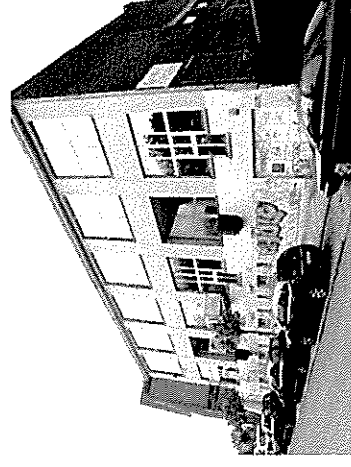


Photo 2 : Façade à rue du bâtiment faisant l'objet d'une demande de permis de démolition par la SA E. Van Ophem (Aries Consultants, mai 2010)

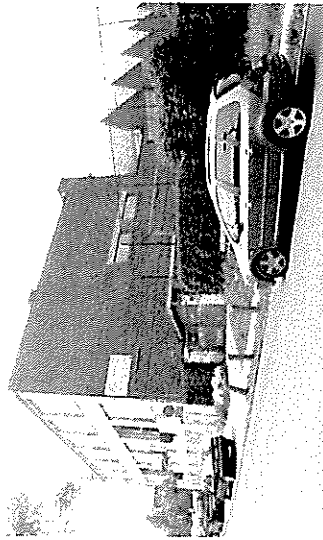


Photo 3 : Bâtiments faisant l'objet d'une demande de permis de démolition par la SA E. Van Ophem (Aries Consultants, mai 2010)- vue depuis la rue E. Van Ophem à hauteur de l'ancien terrain du CPAS



Photo 4 : Anciens bâtiments industriels faisant l'objet d'une demande de permis de démolition par la SA E. Van Ophem (Aries Consultants, mai 2010)- vue depuis l'accès rue E. Van Ophem



Photo 5 : Anciens bâtiments industriels faisant l'objet d'une demande de permis de démolition par la SA E. Van Ophem (Aries Consultants, mai 2010) – vue depuis les abords du lot B1 du PL n°471 bis situé en surplomb

1.1.3.2. Les abords du site concerné par la demande de PL

L'accès au nouveau quartier s'effectuera via la nouvelle avenue Ilya Prigogine aménagée et rétrocedée à la Commune dans le cadre de la mise en œuvre du PL 471 bis en cours d'exécution sur les terrains voisins:



Photo 6 : Avenue Ilya Prigogine vers la rue E. Van Ophem (Aries Consultants, mai 2010) et localisation du raccordement de la nouvelle voirie en boucle desservant la demande de PL 'E. Van Ophem'

La photo ci-dessous illustre le stade de mise-en œuvre du PL n°471 bis sur le terrain voisin, en arrière fond les immeubles des lots B1 et B2 livrés respectivement depuis mai 2010 et septembre 2010 :

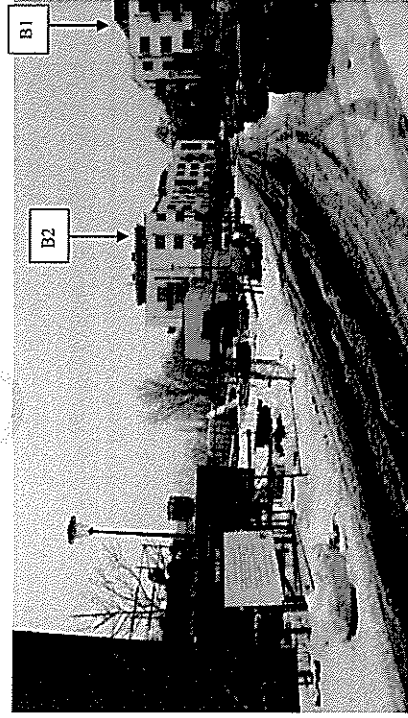


Photo 7 : Vue sur les lots B1 et B2 en cours de finition du PL 471 bis depuis l'avenue Ilya Prigogine (A.2R.C. 2010)



Photo 8 : Vue sur la maison de repos en cours de chantier rue E. Van Ophem avec lot B2 en arrière plan (A.2R.C. 2010)

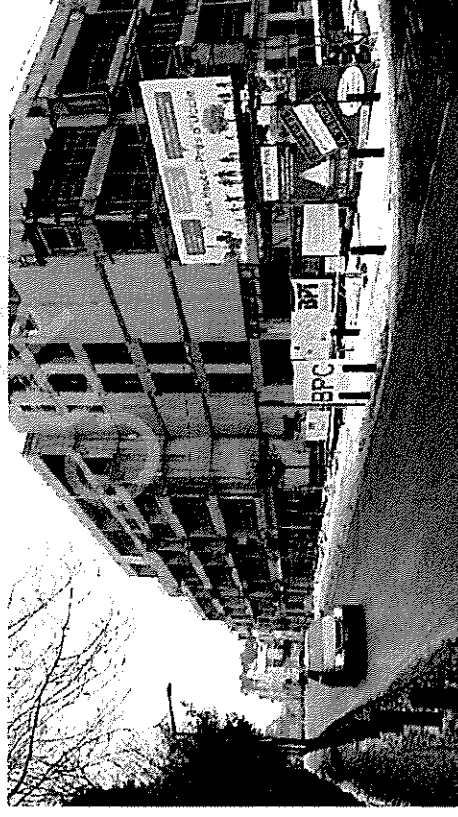


Photo 9 : Vue sur la maison de repos en cours de chantier rue E. Van Ophem (A.2R.C. 2010)



Photo 10 : Immeuble de bureaux à front de la rue E. Van Ophem appartenant à la s.a. U 2000, situé entre l'avenue Ilya Prigogine et l'ancien site industriel (Aries Consultants, mai 2010)

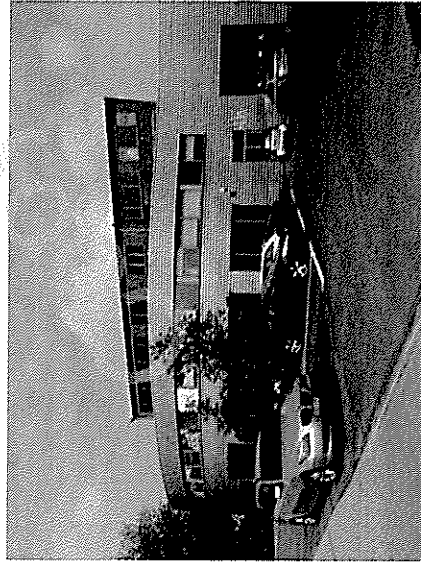


Photo 11 : Vue sur l'arrière du site 'U 2000' dont le rez-de-chaussée est actuellement occupé par un entrepôt de vin tandis que le solde de l'immeuble appartient à la s.a. Prés de la Perche Construction (Aries Consultants, mai 2010)

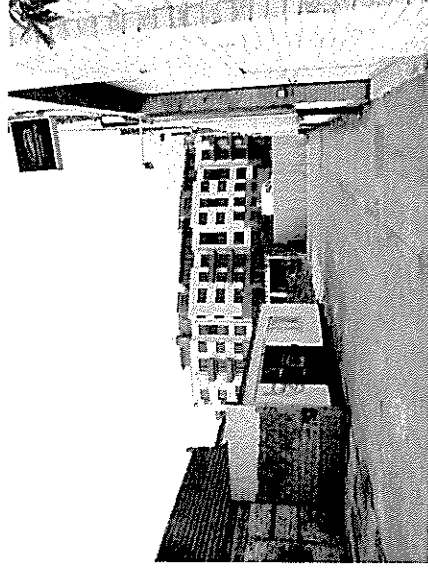


Photo 12 : Vue sur le lot B1 depuis l'extrémité de la voirie privée desservant l'ancien site industriel (Aries Consultants, mai 2010)

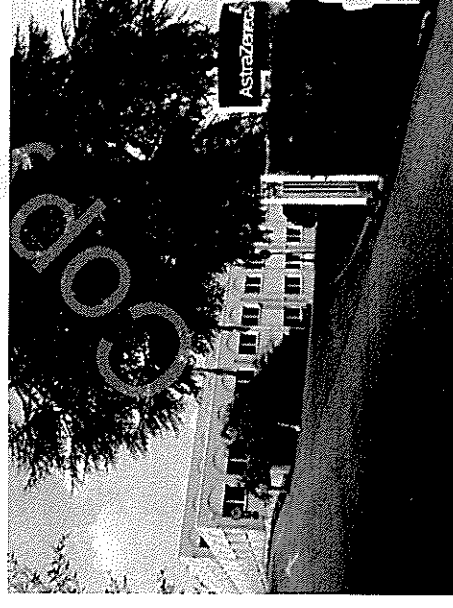


Photo 13 : Vue sur l'accès au site de la société pharmaceutique Astra Zeneca situé au nord du site concerné par la demande de PL (Aries Consultants, mai 2010)

1.1.4. Historique du site

1.1.4.1. L'ancien terrain du CPAS

Ce terrain fait parti de l'ancien domaine sportif du C.P.A.S. de la Ville de Bruxelles, récemment mis en vente et acquis par le propriétaire actuel du site : la s.a. Pré de la Perche Construction.

Ce terrain comprend encore, en fond de parcelle (parcelle cadastrale n°178 L), d'anciens bâtiments scolaires désaffectés, un ancien centre culturel sur la parcelle cadastrale 178 N et une ancienne plaine de jeux/terrains de sport sur la parcelle 178 R. L'ensemble de ces affectations étaient à usage exclusif du CPAS et non ouvertes à tous publics.

Aucune de ces trois parcelles n'est actuellement inscrite au projet d'inventaire des sols pollués de la Région Bruxelloise.

1.1.4.2. Les anciens bâtiments industriels

Cette partie du site est intégralement reprise au projet d'inventaire des sols pollués dressé par l'IBGE car elle a accueilli, en son temps, des entreprises ayant exploité des installations à risques (au sens de l'Arrêté du 9 décembre 2004 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant la liste des activités à risques) :

N° de référence	Titulaires	Intervenants délégués	Date de la démission	Date d'achèvement	Activités	N° rubriques	Activités à risque
3855 "90"	Messieurs Buisson et Bayot	La Direction Provinciale du Conseil Provincial	29.07.1931	29.07.1946	Éclairage de transformateurs pour TSE	101, 148	les transformateurs ne sont plus une AR
"1953-10"6			13.01.1937	29.07.1946	Éclairage de transformateurs pour TSE	101, 148, 85	2°00 l d'essence enduite
631-10"8		La Direction Provinciale du Conseil Provincial du Brabant	3.2.1948	3.2.1978	Éclairage d'appareillage électrique, cabine de peinture	101, 146, 85, 138	2000 l d'essence enduite
19501 10"8	991 Les Miroirs Electrique	La Direction Provinciale du Conseil Provincial du Brabant	6.3.1978	6.4.2003	Éclairage d'appareillage électrique, cabine de peinture	101, 85, 138	"100 l d'huiles et produits dérivés (p. 10, 000) le mazout avarié.
58"03.4"221	991 Endit et Renovation	La Direction Provinciale du Conseil Provincial du Brabant	4.9.1986	4.9.2016	Éclairage d'appareillage électrique, cabine de peinture et engins	101, 85, 138	10 000 l de mazout déversé et de l'essence en feu.

Tableau 1 : Liste des permis d'exploiter délivrés pour la partie du site comprenant d'anciens bâtiments industriels (Source : ABO s.a. Reconnaissance de l'état du sol - Projet n°10385 du 8 juin 2010)

A ce titre, une étude de reconnaissance de l'état du sol a été réalisée par la s.a. ABO et introduite à l'IBGE en juin 2010, voir à ce sujet le Point suivant 'Sol et Eaux'.

Aujourd'hui cette partie du site concerné par le projet de lotissement n'accueille plus d'activités à risque (ces dernières ayant été démantelées) ; à noter également que le bâtiment ayant accueilli l'ancien dépôt d'huiles et les 10.000 l de mazout aérien n'existe plus).

1.1.5. Justification du projet et synthèse des différentes solutions envisagées

Comme le restant des parcelles situées en bordure de la rue E. Van Ophem et comprises entre la rue François Vervloet et la zone résidentielle du clos de l'Abbé Froiture, le terrain concerné par le projet de lotissement est inclus en « Zones de forte mixité » selon les affectations prévues au Plan Régional d'Affectation du Sol (A.G. 03/05/2001) :

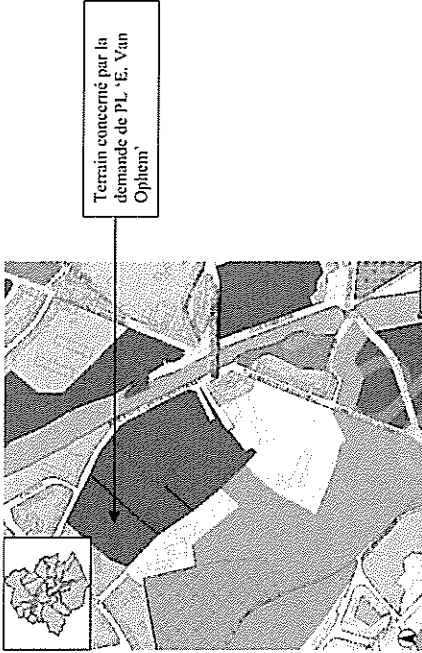


Figure 3 : Affectations du site selon la carte n°3 du PRAS

La prescription particulière 4.1 al. 1er applicable aux zones de forte mixité du PRAS prévoit :

"Ces zones sont affectées au logement, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux et aux activités productives. La superficie de plancher de l'ensemble des fonctions autres que le logement ne dépasse pas, par immeuble, 1.500 m² dans lesquels les bureaux ne peuvent dépasser 1.000 m² " .

Une analyse des autres prescriptions applicables aux zones de forte mixité révèle qu'à l'exception du logement, qui est admis sans limite de superficie, toutes les autres affectations sont admises mais avec des limites de superficie par immeuble.

En résumé, une telle affectation autorise l'urbanisation de la parcelle selon des projets prévoyant principalement la création de logements, et accessoirement d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, de bureaux, d'activités productives, et de commerces.

Dans ces conditions, l'affectation principale du site en logements s'est donc naturellement imposée au maître d'ouvrage dans un objectif de privilégier la qualité de vie de la zone résidentielle derrière une barrière de fonctions plus bruyantes à front de la rue et face aux voies de chemin de fer.

Rappelons, également, que les prescriptions permettent également la transformation éventuelle de logements des lots L1 à L4 en « petits bureaux » ; ces derniers satisfont aux conditions des prescriptions 0.12 et 0.14 du PRAS de telle sorte que dans le futur :

- ☐ Un logement puisse être transformé en « petit bureau ».
- ☐ L'évolution du solde de bureaux admissibles du PRAS n'empêche pas la réalisation de ces « petits bureaux ».

L'application de la prescription 0.14. du PRAS (relative au solde de bureaux admissibles) dans la maille concernée par le projet implique de limiter la superficie de plancher de bureaux prévue à maximum 3.219 m².

Par ailleurs, les maisons de repos et les « résidences services » sont également autorisées dans ces lots, fonctions assimilables à du logement au sens du glossaire du PRAS.

Souignons, enfin, que les terrains situés à front de la rue E. Van Ophem et appartenant au même groupe immobilier font, en revanche, l'objet d'une réflexion en cours visant à développer un nouvel équipement d'intérêt collectif de type école et à maintenir des immeubles affectés aux bureaux et/ou aux activités productives et/ou commerces. Le développement immobilier projeté au droit de ces terrains contribuera donc, in fine, à maintenir une mixité d'affectation dans la zone.

Les lots concernés par ces autres affectations ne font pas l'objet de la présente demande de PL car la vocation principale d'un permis de lotir est d'affecter des lots à de l'habitation en vertu de l'article 103 du COBAT qui prévoit :

"Art. 103 Nul ne peut, sans un permis préalable écrit et exprès du Collège des Bourgmestre et Echevins lotir un terrain.

Par "lotir" on entend le fait de diviser un bien en créant un ou plusieurs lots afin de vendre, louer pour plus de 9 ans, céder en emphytéose ou en superficie au moins un de ces lots, ou offrir un de ces modes de cession pour au moins un de ces lots, en vue de la construction d'une habitation ou du placement d'une installation fixe ou mobile pouvant être utilisée pour l'habitation"

1.2. Description générale de la demande de permis de lotir

1.2.1. Introduction sur le permis de lotir

1.2.1.1. Le permis de lotir

De manière simplifiée, on entend par "lotir", l'acte par lequel le propriétaire d'un terrain divise celui-ci en deux ou plusieurs parties - les "lots" - avec pour objectif de mettre en vente au moins un de ces lots en vue d'y construire une habitation.

Un permis de lotir a une valeur réglementaire : il définit les conditions auxquelles doivent répondre les futures constructions et aménagements divers. Il est défini par deux documents : les prescriptions graphiques (Le Plan de lotissement) et littérales (cahier des prescriptions littérales).

Le cahier des prescriptions littérales complète les données graphiques du projet et comporte les éléments suivants:

- ☐ pour l'ensemble du lotissement et pour les diverses parties de celui-ci, la densité de logement, le coefficient d'occupation du sol et le rapport plancher/sol ;
- ☐ les superficies, en chiffre absolu et en pourcentage, des zones consacrées à la voirie, aux espaces verts publics, aux zones de cours et jardins, aux zones minimum de recul, aux emprises des constructions destinées aux logements et aux autres affectations;
- ☐ les règles relatives à l'implantation des constructions et à leur affectation;
- ☐ le gabarit en profondeur et en hauteur minimum et maximum des bâtiments à construire;
- ☐ les mesures éventuelles à prendre pour assurer le bon écoulement et la récupération des eaux superficielles, et l'épuration des eaux usées avant leur rejet;
- ☐ les règles relatives à l'esthétique des constructions, aux matériaux, aux clôtures et aux plantations existantes et futures.

Au stade de la demande de PL, l'aménagement du site projeté est donc défini en termes de concepts urbanistiques et environnementaux, de règles et de ratios maximums en termes de nombre de logements, de m² de surfaces planchers et de surfaces bâties au sol, d'emprise et de gabarits, de nombre maximum d'emplacements de parkings...

Le lotissement garantit ainsi à l'acquéreur de lot(s) la possibilité de construire une habitation sur le terrain, moyennant l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme respectant les prescriptions urbanistiques définies dans le PL.

1.2.2. Description de la demande de PL 'Egide Van Ophem'

1.2.2.1. Description générale de la demande de PL

La demande de permis de lotir porte donc sur la construction de 4 lots, numérotés L1 à L4, affectés principalement aux logements, sous forme d'immeubles à appartements.

Le lot L1 sera implanté en bordure de la zone boisée située en haut du terrain tandis que les lots L2 et L3 composeront un îlot central, entouré d'une boucle de desserte et de circulation à sens unique.

Le Lot L4 vient intégrer cette composition, complétant d'un coté un îlot en reconstruction et, d'un autre coté marquant une des deux placettes qui composent l'aménagement.

La deuxième placette, de forme triangulaire et s'ouvrant vers le paysage, se trouve entre les lots L1 et L2.

En termes de gabarits, les gabarits maximums seront modulés entre R+2+T¹ et R+4+T entre les lots L1 et L3. Le lot L4 situé dans la partie basse et marquant le coin de la placette et l'entrée du lotissement, développera, quant à lui, un gabarit de R+5+T (le nombre minimal de niveaux étant le nombre maximal moins deux).

Voir CARTE du PL - Plan de lotissement

Le lot L1 constituera une construction isolée, les lots L2 et L3 seront construits avec deux façades en mitoyenneté. Le bloc du lot L2 situé le plus à l'est sera, quant à lui, construit en mitoyenneté avec l'immeuble du lot voisin projeté dans le cadre de la demande de modification du PL 471 bis. Le lot L4, enfin, sera construit en mitoyenneté pour l'une de ses façades avec l'immeuble existant sur la parcelle 176/T2.

Un cinquième et dernier lot, le lot L5, a enfin été prévu de manière à maintenir une connexion visuelle et spatiale entre la rue Egide Van Ophem et le rideau boisé en haut du terrain à coté de l'athénée. Ce lot L5 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.

La demande de permis de lotir porte également sur la construction d'espaces à destination du public sur 4.451,54 m² (soit 28,19% de la superficie totale du terrain), de type voirie et placettes, qui seront proposées en rétrocession à la Commune.

Le projet prévoit, en outre, la construction de parkings couverts en sous-sols des principaux bâtiments permettant le stationnement des véhicules des riverains.

Au stade actuel du projet, ces niveaux de sous-sols permettraient le stationnement de maximum 197 véhicules soit près d'un emplacement de parking par logement.

Le projet prévoit également l'aménagement d'au moins 30 emplacements à l'air libre, le long de la nouvelle voirie de desserte du projet, compris dans la « Zone d'espaces publics à céder à la Commune » (on en dénombre 40 sur le plan de lotissement).

1 Gabarit R+X+T : R signifie Rez-de-chaussée ; X représente un nombre d'étages ; T signifie volume de toiture.

1.2.2.2. Tableaux récapitulatifs

Caractéristique considérée	Projet modifié
Caractéristiques générales	
Demandeur	s.a. BPI mandatée par les propriétaires des parcelles
Propriétaires	s.a. Pré de la Perche / s.a. ABECO / s.a. Egide Van Ophem
Superficie de terrain	15.793 m ² = 4.452 m ² d'espaces publics (28,19%) + 11.342 m ² en lots privés (71,8%)
Nombre de lots	4 lots pour immeuble à appartements + 1 lot 'non bâtissable' à destination d'un aménagement de surface de type parking à l'air libre
Nombre maximum de logements ²	197 appartements au maximum
Superficie moyenne indicative par appartement	111,13 m ²
Superficie maximale bâtie au sol	4.297 m ²
Superficie maximale bâtie totale (hors-sol)	21.893 m ²
Densité de logements à l'ha	125 logement/ha
Taux maximal d'emprise des constructions (hors-sol)	27%
Rapport P/S maximal	1,39

Tableau 2 : Principaux ratios caractérisant le projet de lotissement objet de la présente demande de permis de lotir 'E. Van Ophem'

Type de surface	En m ²	En %
Zone de bâtisse	5.055 m ²	32%
Zone de cours et jardins	5.160 m ²	32,7%
Zone de recul	1.127 m ²	7,1%
Zone d'espaces publics à céder à la Commune	4.452 m ²	28,2%
Total	m ²	100%

Tableau 3 : Utilisation du sol – Demande de PL 'E. Van Ophem'

Lot (privatif)	Superficie du lot en m ² (S)	Superficie maximale bâtie au sol	Superficie maximale de plancher (P)	Nb maximal de logements	P/S maximal (net - hors voiries)
lot L1	3.877 m ²	886 m ²	4.255 m ²	41	1,16
lot L2	4.197 m ²	1.621 m ²	7.803 m ²	74	1,86
lot L3	2.442 m ²	1.387 m ²	7.068 m ²	65	2,89
Lot L4	475 m ²	409 m ²	2.767 m ²	17	5,83
Lot L5	551 m ²	0 m ²	0 m ²	0	0
TOTAUX	11.342 m ²	4.297 m ²	21.893 m ²	197	1,93

Tableau 4 : Principaux ratios caractérisant les lots de la demande de PL 'E. Van Ophem'

2 Comprendre le nombre maximal de logements et d'équivalents-logements

1.2.2.3. Description des voiries de desserte du lotissement

Ce nouveau quartier est desservi, dans sa majorité, par une nouvelle voirie principale à sens unique en boucle, de 4 mètres de large, aménagée en 'zone 30' et/ou en 'zone résidentielle', raccordée à l'avenue Ilya Prigogine via un nouveau tronçon en enrobé projeté, au droit du lot B5.

L'accès à cette voirie sera marqué par une zone de plateau matérialisant le passage vers la zone 30.

Cette voirie desservira les trois zones d'accès vers les parkings souterrains des lots L1, L2 et L3, ainsi que les accès piétons vers les différents immeubles. Elle sera bordée de quelques zones de stationnement public longitudinal totalisant selon le plan de lotissement 40 emplacements.

Voir CARTE du PL - Plan de lotissement

1.2.2.4. Description des parkings

En ce qui concerne le stationnement à l'intérieur du site, le maître d'ouvrage prévoit l'aménagement d'emplacements de parking couverts localisés dans les parties enterrées des immeubles à appartements des lots L1, L2 et L3.

Pour le lot L4, ces emplacements pourront être établis au rez-de-chaussée et/ou dans les parties enterrées des immeubles à appartements des lots L2 et L3.

Est considéré comme « partie enterrée », selon les Prescriptions littérales, le niveau situé sous le premier niveau plein de logement (ou d'affectation secondaire) même s'il émerge en partie du sol en raison de la déclivité du terrain.

En ce qui concerne le nombre d'emplacements, les « Prescriptions littérales » de la demande mentionnent des capacités maximales par lot :

Lot (privatif)	lot L1	lot L2	lot L3	lot L4	lot L5	Total
Nb max. de logements	41	74	65	17	0	197
Nb max. d'emplacements de parking couverts	41	74	65	0	0	197
		+ 17 à répartir entre L2, L3 et L4				

Tableau 5 : Nombre maximum d'emplacements de parking par lot selon la demande de PL 'E. Van Ophem'

Les « Prescriptions littérales » de la demande précise, en outre, que le site accueillera au maximum un total de 197 emplacements de parking couverts.

Des emplacements de parking du lot L4 peuvent se trouver sur les lots L2 et L3. Les lots L2, L3 et L4 comprennent au maximum 17 emplacements de parking destinés au lot L4.

Les emplacements de parking à l'air libre envisagé par le projet sont localisés dans les « zones d'espaces publics à céder à la Commune » (le long de la voirie de desserte intérieure du site) et sur le lot L5.

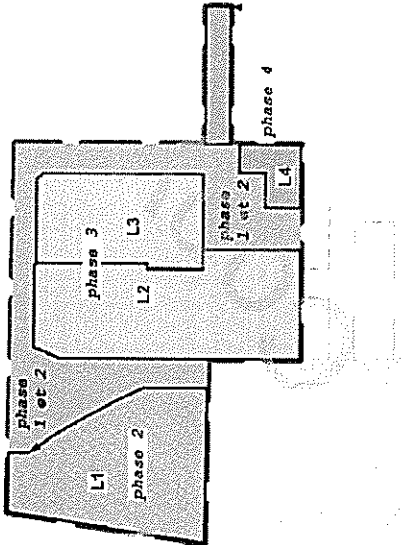
La « Zone d'espaces publics à céder à la Commune » comprise dans le périmètre de la demande de PL comporte au moins 30 emplacements de parking à l'air libre.

1.3. Calendrier approximatif de réalisation du projet

A ce stade du projet, et compte tenu de la nature de la demande (permis de lotir), l'organisation et le phasage précis du chantier ne sont encore définis avec certitude.

Les « Prescriptions littérales » de la demande de lotissement envisagent cependant 4 phases principales de chantier dont l'étendue géographique est reprise au « Plan de lotissement-03 » :

PHASAGE



- PHASE 1: Réalisation du coffre de la route principale desservant le site.
- PHASE 2: 2 ans après délivrance du PL (pour la voirie : finitions)
- PHASE 3: 3 ans après délivrance du PL
- PHASE 4: 4 ans après délivrance du PL

Figure 4 : Plan de phasage de la demande de PL 'E. Van Ophem'(Source A.2R.C.)

1.4. Enumération des dispositions et prescriptions légales et réglementaires

La liste ci-après reprend l'ensemble des textes significativement applicables dans le cadre de ce projet, bien que non exhaustive, elle donne le cadre réglementaire général relatif à l'environnement et à l'urbanisme.

Permis d'environnement

- ☐ L'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (M.B. 26/06/97) modifiée par l'ordonnance du 6 décembre 2001 (M.B. 02/02/02) ainsi que par l'ordonnance du 26 mars 2009 ;
- ☐ L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III (M.B. 07/08/99).

Aménagement du territoire et mobilité

- ☐ Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) approuvé par le Gouvernement en date du 21 novembre 2006 et entré en vigueur le 3 janvier 2007 ;
- ☐ L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 avril 2004 adoptant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), modifié par :
 - l'ordonnance du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments (« OPEB ») (M.B. : 11/07/2007) ;
 - L'ordonnance du 29 novembre 2007 modifiant l'article 325 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (M.B. : 19/12/2007) ;
 - L'ordonnance du 19 mars 2009 portant modification du titre VII et du titre X du Code bruxellois de l'aménagement du territoire relative au droit de préemption (M.B. 07/04/2009) ;
 - L'ordonnance du 14 mai 2009 modifiant l'ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (M.B. : 27/05/2009) ;
- ☐ Le Plan Régional de Développement (PRD) approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 septembre 2002 et publié au Moniteur belge le 15 octobre 2002 ;
- ☐ L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;
- ☐ Le Plan IRIS 2 approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010 ;
- ☐ Le dossier de base du PCD d'Uccle datant d'octobre 1997 ;
- ☐ Le Plan Communal de Mobilité approuvé par le Conseil Communal d'Uccle le 29 juin 2006.

Déchets

- ☐ L'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets et ses modifications ultérieures et arrêtés d'exécution ;
- ☐ le plan régional de prévention et de gestion des déchets 2003-2007 (M.B. 17/06/04).

Air

- ☐ Le programme national belge de réduction des émissions de CO₂, décidé le 6 juin 1991 par le Conseil des Ministres et approuvé par les Gouvernements régionaux en juin 1994 et par le Conseil des Ministres le 1er juillet 1994 ;
- ☐ l'ordonnance du 25 mars 1999, relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, et ses arrêtés d'application.

Sol et sous-sol

En Région de Bruxelles-Capitale, il n'existait pas avant mi-2004 une législation spécifique au sol, excepté l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 janvier 1999 fixant les conditions d'exploiter des stations-service (M.B., 24.03.1999). Celui-ci contient d'importantes dispositions relatives à la protection du sol et des eaux souterraines. Comme son intitulé l'annonce, il ne vise cependant que les stations-service (publiques ou privées) et leurs installations de stockage de carburant, à l'exception de celles de gaz pétrole liquéfié (GPL).

Le contexte réglementaire en matière de pollution du sol était donc essentiellement constitué des législations régionales sur les déchets et sur la protection des eaux souterraines.

Le 13 mai 2004 a été adoptée l'ordonnance relative à la gestion des sols pollués (M.B., 24.06.2004). Celle-ci constitue dorénavant le cadre réglementaire en la matière en Région de Bruxelles-Capitale. Plusieurs arrêtés d'application du Gouvernement devront cependant être adoptés pour la rendre réellement efficiente. Les premiers sont sortis le 9 décembre 2004 :

- ☐ L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2004 déterminant les critères d'assimilation d'une étude de sol à une étude de l'état du sol ;
- ☐ L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2004 relatif à l'évaluation des risques pour la santé et l'environnement causés par une pollution du sol ;
- ☐ L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2004 fixant la liste des activités à risque.
- ☐ L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2004 déterminant les normes de pollution du sol et des eaux dont le dépassement justifie la réalisation d'une étude de risque.

Bruit

- ☐ Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (M.B. 23/10/1997) et ses modifications ultérieures;
- ☐ Arrêté du 24 novembre 2002 du Gouvernement de la RBC relatif à la lutte contre le bruit et vibrations générées par les installations classées ;
- ☐ Arrêté du 21 novembre 2002 du Gouvernement de la RBC fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesure du bruit ;
- ☐ Arrêté du 21 novembre 2002 du Gouvernement de la RBC relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.
- ☐ Le plan bruit 2000-2005 ;
- ☐ La convention environnementale entre la STIB et la RBC concernant les bruits et les vibrations, signée en date du 25/06/2004.

Pour les aspects relatifs aux déversements des eaux usées

- ☐ La loi du 26 mars 1971 relative à la protection des eaux de surface contre la pollution et ses arrêtés d'exécution ;
- ☐ L'arrêté royal 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 (M.B. du 29 septembre 1976).
- ☐ L'arrêté royal du 4 novembre 1987 fixant des normes de qualité de base pour les eaux du réseau hydrographique public et portant adaptation de l'arrêté royal du 3 août 1976 portant règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics ou dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales ;
- ☐ L'arrêté royal du 25 octobre 1988 relatif aux taux de biodégradabilité de certains agents de surface dans les détergents.
- ☐ L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 mars 1994 relatif au traitement des eaux urbaines résiduaires (M.B. du 5 mai 1994).
- ☐ L'ordonnance du 29 mars 1996 instituant une taxe sur le déversement des eaux usées (M.B. du 1er avril 1996) et son arrêté d'exécution du 7 novembre 1996 modifié par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 décembre 1999 (M.B. du 7 janvier 2000).

Energie

- ☐ L'arrête royal du 10 février 1983 portant des mesures d'encouragement à l'utilisation rationnelle de l'énergie et modifié par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 3 juin 1999 (M.B. 17/12/1999) ;
- ☐ L'arrête ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 20 septembre 1984 fixant les mesures d'exécution de l'arrêté royal du 10 février 1983 portant des mesures d'encouragement à l'utilisation rationnelle de l'énergie (M.B. 03/10/1984) ;
- ☐ L'arrête royal relatif aux exigences en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie auxquelles doivent satisfaire les générateurs de chaleur (M.B. 25/03/1988) ;
- ☐ L'ordonnance portant assentiment au Traité sur la Charte de l'Energie, les annexes EM, NI, TRM, N, VC, ID, IA, P, G, TFU, D, B, PA et T, les Décisions et le Protocole sur l'efficacité énergétique et les aspects environnementaux connexes, et l'Acte final, faits à Lisbonne le 17 décembre 1994 (M.B. 20/11/1997).
- ☐ Ordonnance du 1^{er} juin 2007 relative à la performance énergétique des bâtiments.
- ☐ L'arrêté du 21 décembre 2007 du Gouvernement de Bruxelles-Capitale déterminant des exigences en matière de performance énergétique et de climat interne des bâtiments.

2. Description des éléments et de l'aire géographique susceptible d'être affectés par le projet

Les aires géographiques considérées pour les différents domaines étudiés dans ce rapport sont les suivantes :

- ☐ Pour les incidences sur le patrimoine, l'urbanisme, l'aménagement du territoire et les incidences visuelles : le site du projet ainsi que les voiries riveraines et les premiers fronts bâtis qui l'entourent directement ;
- ☐ Pour les incidences sur la faune et la flore : le terrain concerné par le projet, ses abords et la relation possible avec les zones vertes voisines ;
- ☐ Pour les incidences sur la sécurité des personnes, les accès aux transports en commun: un périmètre de 350 mètres de rayon autour du site : dans la pratique, cette aire correspond à la distance moyenne de 500 mètres qu'un piéton moyen accepte de parcourir pour rejoindre un arrêt de transport en commun ;
- ☐ L'aire géographique d'étude pour la circulation est délimitée par :
 - Rue de Stalle (au Nord);
 - L'axe chaussée d'Alseberg/chaussée de Drogenbos (au sud) ;
 - La rue E. Van Ophem (à l'Est);
 - A l'ouest de la zone verte, boisée.
- ☐ L'aire géographique d'étude pour le stationnement reprend les rues avoisinant le site comprises dans un rayon de 250 mètres.
- ☐ Pour les émissions atmosphériques et sonores : l'aire s'étendant jusqu'au premier front bâti ;
- ☐ Pour les incidences sur l'eau de distribution et les eaux usées : l'aire s'étendant jusqu'aux premiers équipements de distribution et d'évacuation concernés ;
- ☐ Pour les incidences sur l'énergie et les déchets : le site lui-même ;
- ☐ Pour les incidences sur le sol et les eaux souterraines : le terrain lui-même et éventuellement les parcelles voisines si des risques de percolation de produits polluants sont envisageables;
- ☐ Pour les incidences sur les domaines social et économique : les quartiers avoisinants, la commune et la Région ;
- ☐ Pour les incidences sur le climat : les zones d'ombre potentielles des bâtiments.

3. Incidences prévisibles du projet et mesures prises pour réduire celles-ci

3.1. Le sol et les eaux

3.1.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur le sol et les eaux

3.1.1.1. Au niveau du projet

En matière d'incidences spécifiques du projet sur le sol et les eaux, celles-ci concernent principalement la modification de perméabilité globale du site. En effet, par rapport à la situation existante, le projet entraîne une diminution de la couverture végétale et la création de surfaces imperméables diminuant ainsi la quantité d'eau totale percolant dans le sol. En contrepartie, la quantité d'eau de ruissellement percolant dans les égouts publics par temps d'orage est augmentée.

Pour répondre à cette problématique particulière, le maître d'ouvrage a fait appel à un bureau d'études spécialisé : le Bureau TPF Engineering s.a. qui a dressé un rapport hydraulique dont les principaux éléments sont repris dans ce paragraphe.

Un point particulier est également consacré à l'état sanitaire du sous-sol au niveau du périmètre concerné par la demande de PL.

3.1.1.2. Au niveau du chantier

En matière d'incidences spécifiques du chantier sur le sol et les eaux, celles-ci concernent d'une part la qualité et la quantité des terres excavées ou remblayées sur le site et, d'autre part, les risques de pollution accidentelle via l'épandement de mazout ou de graisses issus des véhicules, des machines et des outils de chantier.

3.1.2. Evaluation de ces incidences sur le sol et les eaux au regard de la situation existante

3.1.2.1. Point particulier sur la qualité du sous-sol au droit du périmètre concerné par la demande de PL

Rappelons, en introduction, que la majeure partie du périmètre concerné par la demande de PL concerne l'ancien terrain sportif du CPAS de la Ville de Bruxelles. Ainsi les Lots L.1, L.3 et la majeure partie du lot L.2 s'implanteront dans une zone, à priori, saine au niveau de son sol et de son sous-sol.

En revanche, le lot L.4, L.5 et une partie du lot L.2 et leurs abords seront implantés au droit de parcelles cadastrales (21616-G-0177-S-000-0, 21616-G-0177-T-000-0 et une partie de la 21616-G-0177-R-000-0) reprises au projet d'inventaire des sols pollués de l'IBGE pour l'exploitation à une époque des installations à risques suivantes (comme le spécifie les courriers de l'IEGE – Division Police de l'Environnement et Sol du 11/12/2009 et 14/12/2009) :

N° de parcelle	Propriétaire	Motifs de reprise au projet d'inventaire des sols pollués de la RBC
21616-G-0177-S-000-0	ABECO s.a.	Dépôts de liquides inflammables Traitement chimique ou électrochimique des métaux et objets en métal Application de revêtement et cabine de peinture (solvants organiques) Production et fusion de métaux
21616-G-0177-T-000-0	ABECO s.a.	Atelier d'entretien et de réparation de véhicules à moteurs
21616-G-0177-R-000-0	Egide Van Ophem s.a.	Dégraissage de métaux ou d'objets en métal dans des appareils ou dans des cuves Dépôts de liquides inflammables Élimination, régénération et traitement d'huiles usagées Traitement thermique des surfaces et application de revêtement par immersion Application de revêtement et cabine de peinture (solvants organiques) Atelier d'entretien et de réparation de véhicules à moteurs

Tableau 6 : Installations à risques exploitées sur les parcelles ayant présidé à leur inscription au projet d'inventaire des sols pollués de l'IBGE

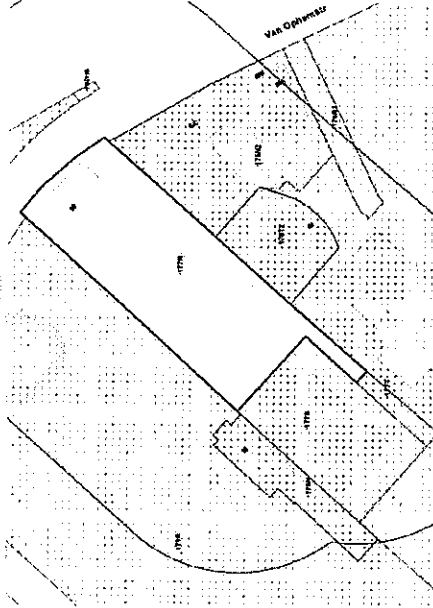


Figure 5 : Localisation des parcelles cadastrales reprises au projet d'inventaire des sols pollués de l'IBGE

A ce titre, une étude de reconnaissance de l'état du sol a été réalisée par la s.a. ABO et introduite à l'IBGE en juin 2010, étude déclarée complète le 05/07/2010. Une étude détaillée est en cours de réalisation mais n'a pas encore été déposée à l'IBGE.

Le tableau ci-dessous, extrait de cette étude, précise l'historique de cette partie du site en termes d'installations à risques :

N° de référence	Timbres	Instances déléguées	Date de la décision	Date d'expiration	Activités	N° subrique	Activités à risque
3855-7-905	Meyers Blinmont et Baye	La Députation Permanente du Conseil Provincial	29 06 1941	29 06 1946	Fabrique de transformateurs pour T.S.F.	101, 148	les transformateurs ne soit plus une AR
*4955-1075			13 01 1951	29 07 1946	Fabrique de transformateurs pour T.S.F.	101, 148	2500 d'essence enfouie
631-1075	spil Le Métrier Elstache	La Députation Permanente du Conseil Provincial du Brabant	3 2 1948	3 2 1978	Fabrique d'appareillage électrique, cabine de peinture	101, 148, 88, 138	2000 d'essence enfouie
19001 1075			6 4 1975	6 4 2008	Fabrique d'appareillage électrique, cabine de peinture	101, 88, 138	2500 d'huiles et mazout acten en fons, 10 000 l de mazout acten
55 98-4-221	spil Elstache et Renovation	La Députation Permanente du Conseil Provincial du Brabant	4 06 1986	4 9 2016	Fabrique d'appareillage électrique, cabine de peinture et zincage	101, 88, 138	10 000 l de mazout acten, 2000 l d'essence en fons

Tableau 7 : Liste des permis d'exploiter délivrés pour la partie du site comprenant d'anciens bâtiments industriels (Source : ABO s.a. - Reconnaissance de l'état du sol - Projet n°10385 du 8 juin 2010)

Aujourd'hui cette partie du site concerné par le projet de lotissement n'accueille plus d'activités à risque.

L'étude de reconnaissance de l'état du sol conclut :

« Dans le cadre de la présente reconnaissance de l'état du sol, plusieurs contaminations du sol ont été relevées pour les paramètres analysés dans les échantillons sélectionnés. Les paramètres à délimiter sont liés aux anciennes activités dans la plupart des cas (VOC, huiles minérales, métaux lourds) ou lié à la présence de remblais (benzo(a)pyrène).

L'eau souterraine n'a pas été rencontrée (profondeur forée maximale de 5 m).

Le forage 34 devra être refait lors de l'étude détaillée afin d'obtenir un échantillon de sol analysable.

Une étude détaillée permettant les délimitations horizontales et verticales des différentes pollutions mises en évidence est nécessaire. L'étude détaillée sera réalisée selon les exigences de la nouvelle Ordonnance relative à la gestion des sols pollués entrée en vigueur le 1er janvier 2010.

Des dépassements des normes d'intervention des VOCI ayant été mises en évidence dans le sol (forages 13, 18, 20, 37), des piézomètres pourront être installés sur le site. En effet, d'après une étude réalisée sur le site adjacent, le toit de la nappe se situe entre 7 et 8 m de profondeur. »

3.1.2.2. **Point particulier sur le type de sol et sous-sol au droit du périmètre concerné par la demande de PL**

Selon les premières études réalisées par le maître de l'ouvrage sur ce site, la nappe se situerait entre 7 et 8 m sous le niveau du sol.

En revanche, les essais de sol auraient témoigné du peu de perméabilité du sol et du sous-sol (complexe sablo-argileux).

3.1.2.3. **Evaluation des incidences générales du projet sur le sol et les eaux au regard de la situation existante**

Du point de vue de l'imperméabilisation de la parcelle, les caractéristiques du projet au stade actuel de sa conception architecturale et urbanistique permettent le maintien de 5.160 m² de zones de cours et jardins et 1.127 m² de zone de recul, soit près de 6.280 m², auxquels il convient de retrancher les 2.334 m² de zone de construction enterrée (sous zones de cours et jardins), soit près de 3.946 m² de zone de pleine terre potentielle en domaine privatif.

Sur ces 3.946 m², la demande de PL prévoit qu'au minimum 2.826,2 m² soient effectivement de pleine terre, soit un taux d'imperméabilisation de 75% au sein du domaine privatif, selon le tableau suivant :

Nom du lot	L1	L2	L3	L4	L5	Total
Superficie totale du lot (en m²)	3.877,3	4.196,5	2.441,9	475,0	551,1	11.341,8
Zone perméable minimale (en m²)	1.758,3	946,2	121,7	0	0	2.826,2
Pourcentage zone perméable par lot	48%	23%	5%	0%	0%	25%
Taux d'imperméabilisation	52%	77%	95%	100%	100%	75%

Tableau 8 : Taux de perméabilité (zone de pleine terre) minimum maintenu par lot

Remarque :

Le lot L3 déroge à l'article 13 du titre I du RRU en ce que sa zone de cour et jardin ne comporte pas une surface perméable de 50% : la surface perméable est de 25%.

Une dérogation est sollicitée dans ce cadre par la demande de PL aux motifs suivants :

« L'ensemble formé par les lots L2 et L3 respecte cet article du RRU. La découpe de cet ensemble en 2 lots n'a cependant pas permis de répartir les zones perméables de manière égale entre ces deux lots. »

Idem pour le lot L4, pour lequel les prescriptions urbanistiques mentionnent :

- « Le solde des surfaces non construites hors-sol dans la « Zone de bâtisse » est aménagé
- soit d'après les prescriptions des « Zones de cours et jardins »
 - soit d'après les prescriptions des « Zones de recul » si un accès aux constructions est nécessaire. Ce traitement ne fait pas perdre à ce solde de surfaces son caractère de zone de bâtisse principale constructible hors-sol et en sous-sol. »

On suppose donc que la partie non bâtie à l'arrière comprend des constructions enterrées sous toute la superficie du lot. Il n'y aurait donc pas de part perméable comme l'impose l'article 13 du titre I du RRU.

Une dérogation est sollicitée dans ce cadre par la demande de PL aux motifs suivants :

« Le lot a une taille réduite. En effet, son agencement est forcé par le bâtiment existant milieu et par le lot L5 créé pour permettre une vue vers le massif arboré situé à l'arrière du lotissement. Cela rend difficile l'implantation des parkings, locaux techniques et de rangement au sous-sol. Une dérogation est d'ailleurs demandée pour que certains emplacements de parking puissent être implantés dans les lots L2 et L3. Les superficies non bâties hors-sol seront donc également réduites ; l'ensoleillement ne sera pas excellent. Dès lors le bénéfice d'une zone de pleine terre serait de toute façon réduit. »

En ce qui concerne les futurs espaces publics, le bureau JNC International évalue le taux d'imperméabilisation à 77%, soit +/- 3.445 m² sur +/- 4.450 m² au total d'espaces publics (soit 1.005 m² de zones perméables ou 23%) :

Van Ophem-NPL-Surfaces perméables/imperméables

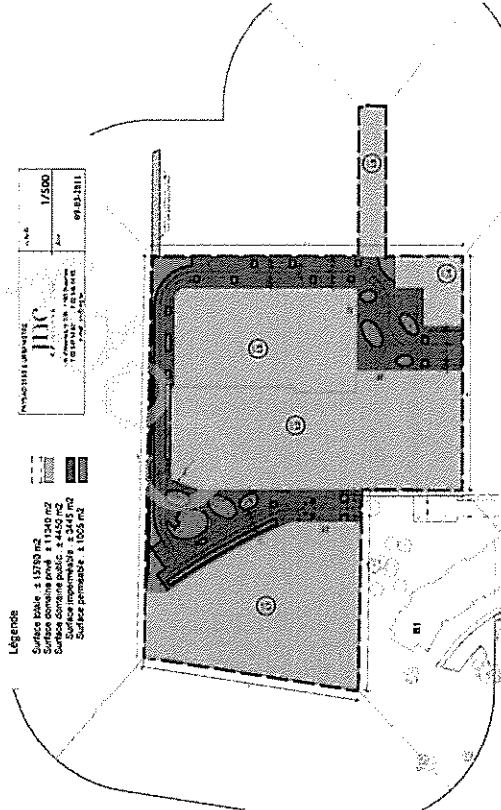


Figure 6 : taux d'imperméabilisation des espaces publics (Source : JNC International)

Ainsi, sur l'ensemble du périmètre concerné par la demande c'est près de 3.831 m², soit 24% de la superficie totale du site, en zone de pleine terre, soit un taux d'imperméabilisation du site de l'ordre de 76%.

La situation projetée augmente donc la surface active³ actuelle des parcelles concernées par le projet. Cette augmentation est susceptible de provoquer, lors d'intempéries, une augmentation des débits au niveau des points de rejets vers le réseau aval si aucune mesure de rétention n'était prise (voir point suivant).

3.1.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur le sol et les eaux

3.1.3.1. Au niveau du projet

En matière de gestion des eaux de ruissellement, compte tenu de la nature du sol et du sous-sol (complexe limoneux-argileux peu perméable + présence de poches de pollution historique) les choix des auteurs de projet se sont finalement portés sur la création de deux structures réservoirs tampon, dimensionnées par le bureau TPF Engineering, à installer sous la voirie publique.

De tels aménagements s'accompagnent, bien sûr, de la mise en place sur le site d'un réseau d'égouttage de type séparatif.

La mise en place d'un réseau séparatif permet en effet :

- ☐ De placer, en amont du point de raccordement, du collecteur des eaux pluviales au réseau d'égouttage public passant sous la rue E. Van Ophem, un réservoir de type bassin d'orage ;
- ☐ D'éviter ainsi une dilution trop importante des eaux usées par des eaux pluviales dans le réseau s'écoulant vers de la station d'épuration en période d'orage. En effet, celle-ci possède un meilleur rendement si l'eau est fortement chargée.

La gestion des eaux est fortement tributaire de la topographie du terrain et de la direction préférentielle des écoulements, l'écoulement des eaux s'effectuant de manière gravitaire sur le site projeté. La collecte des eaux de pluie s'effectuera ainsi selon trois bassins versants³ :

- ☐ BV01 : Contient les lots 1 & 2 et la voirie qui les dessert.
- ☐ BV02 : Contient les lots 3 & 4 et la voirie qui les dessert.
- ☐ BV03 : Contient le lot 5 (directement raccordé à la rue Van Ophem).

Les deux bassins versants BV01 et BV02 voient leurs réseaux se raccorder en une seule branche qui va elle-même se raccorder à l'égouttage communal de la rue Van Ophem en traversant la zone de servitude.

³ Surface active= surface équivalente pour laquelle l'eau tombée ruisselle à 100%.

Ainsi, comme le mentionne les prescriptions littérales, les dispositifs suivants seront mis en œuvre sur le site projeté :

« 3.1.7. Évacuation des eaux

Réseau d'égout

Un double réseau d'égout récolte distinctement :

- d'une part les eaux usées qui sont dirigées vers l'égout communal,
- d'autre part les eaux pluviales des voiries ainsi que les rejets des trop pleins des dispositifs tampon des eaux des toitures et des zones imperméabilisées non accessibles aux véhicules dans chaque lot bâti.

Citerne de rétention

Les eaux pluviales de ruissellement issues des toitures et des voiries sont récoltées et conduites vers des bassins d'orage situés sous la voirie publique. Ces bassins d'orage constituent, pour les lots L1 à L4, les citernes au sens de l'article 16 du RRU en ce qui concerne la fonction d'éviter la surcharge du réseau d'égouts.

Percolation des eaux pluviales dans le sol.

A l'occasion des permis d'urbanisme, le relief projeté des lots est aménagé de telle sorte que les eaux de ruissellement provenant des zones de pleine terre percolent au mieux dans le sol ; au besoin, des dispositifs particuliers sont établis afin de favoriser cette percolation dans le sol (par exemple : petits fossés drainants éventuellement le long de haies vives, puits perdus...). »

Le dimensionnement de ces bassins d'orage déroge cependant à l'article 16 du titre I du RRU en ce que les « citernes » (bassins d'orage) prévues n'ont pas une capacité de 33 litres par m² de toitures en projection horizontale (pour rappel cette capacité est dimensionnée sur base d'une pluie d'une durée d'une heure et d'un temps de retour de 100 ans). Une dérogation est sollicitée à cet égard dans la demande de modification de PL.

Cette dérogation est motivée de la manière suivante :

« Avec AQUABRU (ex VIVAQUA, ex IBRA), le bureau d'étude TPF en charge de ce dossier a préféré opter pour la règle d'un stockage de 9,7 mm de pluie par m² de surface imperméabilisée : toiture + voirie comprise. Ces 9,7 mm correspondent à une pluie décennale de durée = 5 minutes à Bruxelles, cette durée correspondant au temps de concentration d'un bassin versant de petite taille (comme c'est le cas ici). »

Une note technique de dimensionnement des bassins d'orage est jointe à la demande :

Voir ANNEXE du RIE : TPF – Lotissement Egide Van Ophem – Uccle. Lot 1, Lot 2, Lot 3, Lot 4 et Lot 5. Note de calcul des bassins d'orage.

Sur base de ces hypothèses deux bassins d'orage d'un diamètre de 1200 mm sur une longueur de respectivement 60 et 35 m sont projetés sous les deux principaux tronçons de la nouvelle voirie de desserte du quartier :

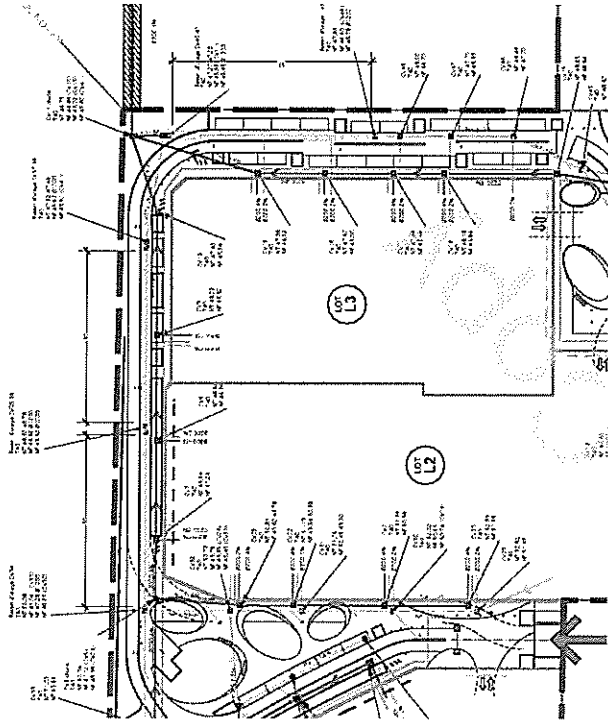


Figure 7 : Bassins d'orage prévus sous les voiries (source : JNC et TPF)

Conformément à la note hydraulique, le débit de sortie de ce bassin d'orage sera régulé au travers d'un orifice de 200 mm de diamètre (plus facile à nettoyer), équipé d'une vanne glissière manœuvrable à la main obturant partiellement le diamètre pour ne lui laisser comme section de passage que de 65 et 50 mm respectivement (soit un débit de fuite de 9,7 et 5,7 l/s respectivement).

3.1.3.2. Au niveau du chantier

Du point de vue du sol et du sous-sol, l'implantation de la majeure partie des zones de bâtisses au droit de l'ancien terrain du CPAS limite les risques d'excavation de terres polluées. A noter également à ce sujet que le lot L4 ne prévoit pas de construction en sous-sol.

Une partie du parking souterrain projeté à l'extrémité sud-est du site sous le lot L2 est néanmoins implanté sur une ancienne zone industrielle comportant des installations à risque, il conviendra, le cas échéant, de procéder à la réalisation d'un plan d'assainissement en cas d'excavation en zone polluée.

De manière générale, pendant la phase d'excavation (notamment sur le restant du site où aucune pollution n'est présumée), l'entrepreneur détecte une zone polluée, il devra soumettre à l'ITEGE un plan d'assainissement simplifié avant de poursuivre la phase d'excavation.

A souligner, enfin, à ce sujet la volonté du maître de l'ouvrage d'équilibrer autant que faire ce peut son bilan déblais-remblais sur son projet.

En ce qui concerne les mesures générales à prendre pendant la phase de chantier, proprement dite, pour éviter les risques de pollution accidentelle du sol rappelons les recommandations suivantes :

- En cours de chantier, une aire temporaire imperméable (géomembrane résistante ou béton) devrait être aménagée en cas de remplissage de réservoirs d'hydrocarbures, en complément des cuves de rétention généralement prévues sous les réservoirs de mazout ;
- Parmi les mesures de protection de l'environnement, rappelons également l'utilisation de matériel bien entretenu et régulièrement vérifié, surtout les organes présentant le plus de risques (bloc moteur, durites, circuits de liquides annexes).

3.2. L'air et l'énergie

3.2.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur les domaines de l'air et de l'énergie

3.2.1.1. Au niveau du projet

À l'échelle locale, les incidences d'un tel projet de lotissement sur le domaine énergétique et la qualité de l'air sont essentiellement liées aux émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques associées aux activités humaines.

Dans le cas présent, il s'agit surtout des émissions des chaudières et des gaz d'échappement des voitures appartenant aux habitants.

À une échelle plus globale, la consommation en électricité sur le site est également responsable d'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre au niveau des centrales de production d'énergie utilisant des énergies fossiles.

3.2.1.2. Au niveau du chantier

Les incidences les plus perceptibles du chantier sur la qualité de l'air sont principalement liées aux émissions de poussières, notamment lors de la phase préalable de démolition des bâtiments présents dans l'emprise du projet, ainsi que durant la phase d'excavation.

3.2.2. Evaluations de ces incidences sur les domaines de l'air et de l'énergie au regard de la situation existante

3.2.2.1. Du point de vue de l'air

La situation géographique du site, dans une commune périphérique par rapport au centre-urbain de la Région à prédominance résidentielle, permet d'avancer que la qualité de l'air sur et aux environs du projet est de qualité.

Les affectations projetées sur le site (logements) ne sont pas susceptibles de dégrader sensiblement cette qualité de l'air compte tenue de la nature des installations techniques projetées sur le site et de leurs caractéristiques.

Les incidences principales liées aux activités domestiques concernent l'émission des gaz à effet de serre (CO₂, CH₄ et N₂O) résultant principalement :

- ☐ Du chauffage et du rejet de produits liés à la combustion du gaz naturel (CO₂). La quantité de gaz émis dépend fortement de l'isolation du bâtiment, d'où l'intérêt notamment du double vitrage, des maisons moyennes, ... et du rendement des chaudières.
- ☐ De la consommation d'électricité qui contribue à l'augmentation générale des émissions de gaz à effets de serre.
- ☐ De la circulation routière et aux gaz d'échappement mais qui ne sont pas susceptibles d'avoir un impact à l'échelle locale.

3.2.2.2. Du point de vue de l'énergie

Jusqu'à présent, outre le RGPT et le Code du Logement bruxellois, la seule réglementation dans le domaine déterminait uniquement un niveau d'isolation thermique à respecter (« K 55 et 65 » et valeur « K max »).

La nouvelle réglementation en Région bruxelloise en matière de Performance Énergétique des Bâtiments (Directive PEB) va plus loin en imposant des exigences relatives à l'isolation thermique, la ventilation, l'éclairage, les installations techniques pour le chauffage et la climatisation. Elle jouera donc prochainement un rôle positif sur la diminution globale de la consommation énergétique des bâtiments, en ce compris les nouveaux logements.

Cette réglementation, dont les arrêtés d'application sont entrés en vigueur le 2 juillet 2008, a pour objectif de diminuer la consommation d'énergie, et par conséquent les émissions de CO₂ des bâtiments tout en améliorant le climat intérieur, par le biais notamment d'une meilleure isolation thermique globale des bâtiments.

Cette nouvelle phase du projet « Les Hauts Prés d'Uccle » sera soumise à cette nouvelle réglementation et ce au stade ultérieur des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement qui devront être introduites pour la construction des différents bâtiments projetés sur le site.

3.2.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur les domaines de l'air et de l'énergie

3.2.3.1. Au niveau du projet

A. Du point de vue de l'air

L'utilisation du gaz naturel dans le cadre de ce lotissement permettra de limiter la pollution atmosphérique due au chauffage des logements.

Par ailleurs l'ensemble des rejets d'air s'effectuera en toiture des différents corps de bâtiments projetés. Les rejets d'air issus de la ventilation mécanique des parkings souterrains, notamment, seront réalisés en toiture des immeubles et localisés de manière à faciliter la dispersion des polluants dans l'air.

La localisation de ces différents points de rejets d'air sera également précisée au stade des demandes de permis d'environnement de classe 1B qui seront introduite ultérieurement, parallèlement à l'introduction des demandes de permis d'urbanisme, pour la construction des différents immeubles à appartement et leurs parking souterrain de plus de 25 emplacements.

La limitation de la vitesse des véhicules sur et aux abords du site contribuera, en outre, à limiter les rejets de polluants des véhicules.

B. Du point de vue de l'énergie

Dans le cadre de nouvelles constructions, il est plus aisé de prendre en compte ces divers paramètres permettant de contribuer efficacement à réduire les consommations d'énergie domestiques : isolation optimale des murs et de la toiture, double vitrage, chaudière présentant un bon rendement, favoriser les immeubles mitoyens et les logements traversants bien exposés, ...

A ce stade du projet, le maître d'ouvrage prévoit évidemment de respecter les nouvelles exigences en matière de PEB, les formulaires PEB seront néanmoins constitués au stade ultérieur des demandes de PU (et PE1B).

La conception générale du projet au stade de la demande de PL repose déjà sur les principes suivants :

- ☐ Une bonne orientation pour les zones de vie de tous les logements grâce à des appartements traversants ;
- ☐ Isolation thermique des façades, toitures, vitrages performants : l'objectif est d'aller au-delà du E70 ;
- ☐ Matériaux de bonne qualité ;
- ☐ Chauffage collectif à haut rendement : installation d'une chaufferie centralisée et/ou d'un système de cogénération desservant plusieurs immeubles envisagés ;
- ☐ Placement de panneaux solaires en toiture pour le préchauffage de l'eau chaude sanitaire.

Ainsi les prescriptions littérales de la demande de PL prévoient :

« 3.1.13. Énergie

Les capteurs et chauffages solaires sont autorisés en toiture. En cas de toiture à versants, ils sont placés dans le plan de la toiture.

Dans le but de permettre l'éventuelle installation d'une chaufferie centrale et/ou d'un système de cogénération⁴ desservant plusieurs immeubles, les lots sont grevés d'une servitude visant à permettre l'implantation de cette installation et/ou le passage de canalisations (ou autres équipements) relatives à cette installation. »

3.2.3.2. Au niveau du chantier

Afin de limiter au maximum les émissions de poussières pendant le chantier les mesures de bonnes pratiques suivantes pourront être mises en place :

- Bâchage des déchets de concassage des bâtiments démolis (si temps sec et venteux notamment) ;
- Bâchage des terres déblayées avant évacuation (si temps sec et venteux et selon la nature des terres) ;
- Bâchage des sacs de ciment entreposés à l'air libre ;
- Nettoyage périodique des véhicules de chantier de manière à éviter de salir les voiries publiques avoisinantes ;...

3.3. Le climat

3.3.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur le climat

Du point de vue des incidences du projet et du chantier sur le climat de l'aire géographique d'étude (ombrage et phénomènes de courants d'air), les incidences à étudier dans le cadre d'un tel projet se réduisent aux risques en matière d'ombre portée par les immeubles à appartements projetés entre eux et sur les immeubles, ainsi que sur les espaces publics alentours.

3.3.2. Evaluations de ces incidences sur le climat au regard de la situation existante

Par rapport à la situation existante, où les parcelles concernées par le projet sont partiellement bâties et par des bâtiments de faibles gabarits, le projet est susceptible de générer des incidences en matière d'ombre portée.

En matière d'incidences sur le climat en générale, la performance énergétique des bâtiments projetés jouera un rôle essentiel.

⁴ Ou d'un système de production d'énergie utilisant une autre technique.

3.3.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet sur le climat

Au stade de la demande de PL, certaines mesures en matière d'économie d'énergie sont envisagées et ont été rappelées au sein du point consacré à l'Énergie.

Il convient de revenir ici, en revanche, sur la compacité des constructions projetées et sur les conditions d'ensoleillement des futurs logements projetés.

Du point de vue de la compacité, la demande de PL 'E. Van Ophem' propose des immeubles à appartements implantés à front de voirie et constituant pour la plupart (lot L2 et L3) un nouvel îlot quadrangulaire semi-fermé. Le lot L1 constitue en revanche un immeuble isolé de type 'barre de logements' ; le Lot L4 s'implante en mitoyenneté des immeubles préexistants sur la parcelle voisine, il en sera de même de l'immeuble projeté à l'extrémité est du lot L2.

Cette typologie et l'implantation des bâtiments ont été conçues 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, les considérations suivantes peuvent être avancées :

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.

3.4. L'environnement sonore

3.4.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur l'environnement sonore

Au regard des activités projetées sur le site et des installations techniques qu'elles nécessitent, les risques de nuisances acoustiques dues à des appareils et machines sont limités. Les seules installations techniques projetées susceptibles d'induire des bruits perceptibles depuis l'extérieur sont les installations aérodynamiques des immeubles à appartements.

Il convient également de considérer les nuisances acoustiques inhérentes au trafic engendré par celui-ci, notamment pendant sa phase de chantier.

Le chantier en lui-même sera inévitablement une source de nuisances sonores épisodiques en journée.

3.4.2. Evaluations de ces incidences sur l'environnement sonore au regard de la situation existante

Du point de vue des nuisances acoustiques générées par le trafic inhérent au projet, celles-ci devraient être raisonnables au regard du nombre global de mouvements générés par un tel projet.

Les incidences présumées des installations techniques sont également présumées négligeables mais elles demeurent conditionnées par la puissance et la localisation de celles-ci.

Les incidences principales du chantier seront, quant à elles, les nuisances acoustiques liées à l'utilisation d'engins de chantier d'une part et au trafic généré par celui-ci d'autre part.

3.4.3. Mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur l'environnement sonore

3.4.3.1. Au niveau du projet

A ce stade du projet, les études techniques et acoustiques concernant les installations techniques des immeubles à appartements n'ont pas encore commencé. Il est cependant déjà prévu de tout mettre en œuvre pour respecter la réglementation en vigueur en matière de nuisances sonores liées aux installations techniques en vigueur en Région bruxelloise (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). Il en va de la tranquillité même des futurs habitants du site projeté.

Au stade actuel de la demande de PL, il est d'ores et déjà envisagé de regrouper l'ensemble des installations techniques soit à l'intérieur même des bâtiments, soit en toiture de celui-ci.

Rappelons que les rapports d'incidences sur l'environnement réalisés dans le cadre des futurs demandes de permis d'environnement de classe 1B relative à la construction des différents immeubles à appartements et leurs parkings souterrains de plus de 25 emplacements pourront préciser ce point particulier.

3.4.3.2. Au niveau du chantier

Les incidences principales d'un tel chantier seront les nuisances acoustiques liées à l'utilisation d'engins de chantier d'une part et au trafic généré par celui-ci d'autre part.

La phase la plus critique en matière de nuisances sonore liées au trafic chantier est le plus souvent la phase d'excavation, celle-ci concentrant le plus de trafic poids lourds dans un temps donné. Rappelons, néanmoins la volonté du maître de l'ouvrage de limiter au maximum le volume de terre à excaver de son site.

Afin de limiter les nuisances acoustiques pendant la durée globale du chantier, le maître d'ouvrage envisage les mesures suivantes :

- ☐ L'accès au chantier ainsi que les zones de stockages seront analysées en début de chantier afin de minimiser les inconvénients éventuels pour la circulation et les riverains ;
- ☐ Dans le cas du présent projet, les zones de stockage pourront être organisées sur la partie de terrain non bâtie ;
- ☐ Une attention particulière sera apportée au respect des règles en vigueur en matière de bonne gestion des chantiers et en particulier en ce qui concerne les horaires de travail et le respect des normes acoustiques en matière d'engins de chantier ;
- ☐ Les travaux envisagés ne feront appel à aucune méthode d'exécution particulièrement bruyante. Seules la circulation et quelques interventions très ponctuelles en sous-sol, risquent de générer du bruit. Ces travaux seront toujours exécutés en semaine et en journée.

3.5. La faune et la flore

3.5.1. La préservation et la mise en valeur du paysage et le développement des plantations

3.5.1.1. Description de la situation existante

La végétation en place sur le site en situation existante a fait l'objet d'un relevé réalisé par le bureau JNC International.

Les arbres à haute tige⁵, notamment, ont fait l'objet d'une localisation et d'une identification au niveau du plan d'implantation de la situation existante joint à la demande de PL.

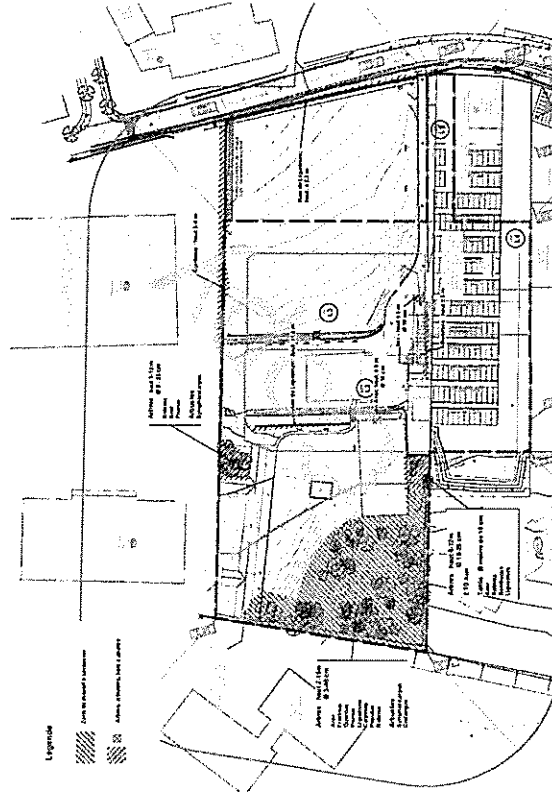


Figure 8 : inventaire floristique réalisé sur le site (Source JNC International)

Comme le confirme cet inventaire, la seule zone écologiquement intéressante sur le site se situe à l'extrémité sud du terrain : à savoir la zone boisée constituant un prolongement de la vaste zone verte du Keyenbempt, concentrant notamment l'ensemble des arbres à haute tige du site.

⁵ Selon l'A.G. de la RBC du 29 avril 2004 relatif à la composition du dossier de demande de permis de lotir, on entend par "arbre à haute tige" un arbre dont le tronc mesure, à 1,50 mètre de hauteur, 40 centimètres de tour au moins et qui atteint au moins 4 mètres de hauteur.

3.5.2. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur la faune et la flore

Les incidences de la demande de PL sur la faune et la flore seront limitées dans la mesure où cette zone boisée est maintenue dans le cadre du projet.

3.5.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur la faune et la flore

Au stade de la demande de PL, la possibilité de maintenir certains arbres existants en lisière du site et sur le pourtour des habitations projetées a ainsi été étudiée en fonction de l'emprise au sol des bâtiments et de la réalisation des constructions (talus pour concevoir les sous-sols, arbres trop proches de la construction etc...).

Suite à cette analyse, sur l'ensemble des arbres à haute tiges répertoriés actuellement sur le site, seuls quelques arbustes et haies seront abattus dans le cadre de la mise en œuvre de la demande de PL.

La zone boisée située à l'extrémité sud du site est ainsi préservée. Cette zone sera traitée dans le cadre du permis d'urbanisme du lot L1.

A noter également que la demande de PL prévoit une zone de cours et jardins en partie de pleine terre au centre de l'ilot délimité par les lots L2 et L3, sur près de 600 m².

A noter, enfin, que la nouvelle voirie et ses espaces publics adjacents seront eux-aussi bordés de nouveaux arbres à haute tige.

Les prescriptions littérales mentionnent des conditions suivantes en matière de plantations.

Au droit des zones de cours et jardins :

« 3.2.1.5. Zones de cours et jardins

Ces zones répondent à la fonction de jardin d'agrément.

Ces zones sont consacrées à l'aménagement en pleine terre de surfaces principalement engazonnées et/ou plantées. Y sont également autorisées des terrasses de superficie restreinte : la profondeur d'une terrasse ne dépasse pas une moyenne de 4 mètres. Ces terrasses sont implantées prioritairement sur les zones de constructions enterrées.

Les plantations seront d'essences indigènes ou d'essences ayant été utilisées depuis la seconde moitié du XX^{ème} siècle dans la région.

La zone de cours et jardins est régulièrement entretenue.

Le stationnement de véhicules y est interdit. »

Au droit des espaces publics :

« 3.1.11. Plantations

Les arbres de première grandeur (hauteur à l'âge adulte supérieure à 20 m) sont interdits en alignement de voirie.

Des arbres solitaires et d'avenir peuvent être implantés en recul par rapport aux habitations et aux voiries.

Il est préféré des arbres de troisième grandeur (classiquement 12m à l'âge adulte) à proximité des bâtiments.

Pour les arbres d'alignements des voiries, les variétés ayant un développement de couronne ovale ou colonnaire sont imposées.

Dans l'ensemble du lotissement, on évitera l'emploi systématique de variétés panachées.

Les ensembles arbusitifs seront à majorité « verte ».

Pour les haies plantées entre les propriétés, le choix se porte sur des essences supportant la taille. Il est préféré des feuillus marcescents à des persistants.

En règle générale, les plantes à feuillage persistant ne dépassent pas 40% en volume de l'ensemble planté.

La liste des plantations recommandées sur les voiries publiques sont notées dans la liste en annexe. »

Du point de vue de la liste des plantations recommandées sur les voiries publiques, celle-ci a été modifiée par le bureau JNC afin de permettre une plus grande flexibilité dans ces aménagements.

3.6. Le patrimoine

3.6.1. Contexte bâti au sein même du site concerné par la demande de PL

Rappelons, en introduction de ce point qu'une partie du site concerné par la demande de PL présente un ensemble d'entrepôts industriels en briques rouges couverts de toitures de type « shed ».

Sur ces parcelles, est également implanté un vaste bâtiment d'entreprise, de gabarit R+2 en briques rouges et couvert d'une toiture plate.

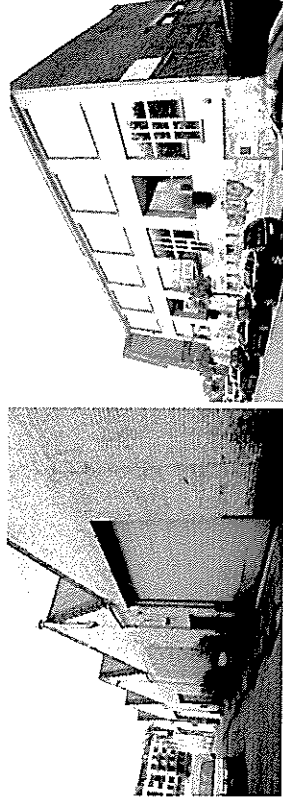


Figure 9 Série d'entrepôts et bâtiment d'entreprise implantés sur les parcelles 177S et 177R concernées par la demande de PL (Source : ARIES 2010)

Sur l'ancien site d.J CPAS, on trouve d'anciens bâtiments scolaires composés d'un étroit corps de bâtisse d'un seul niveau, implanté en longueur, couvert d'une toiture à double pans. On trouve également un ensemble de bâtiments hétéroclites contigus, composés d'une habitation en brique rouge de gabarit R+T (combles aménagés) couverte d'une toiture à deux pans, prolongée d'une salle de gabarit R+T, également couverte d'une toiture à deux pans, sur laquelle viennent s'adosser plusieurs petits bâtiments annexes.

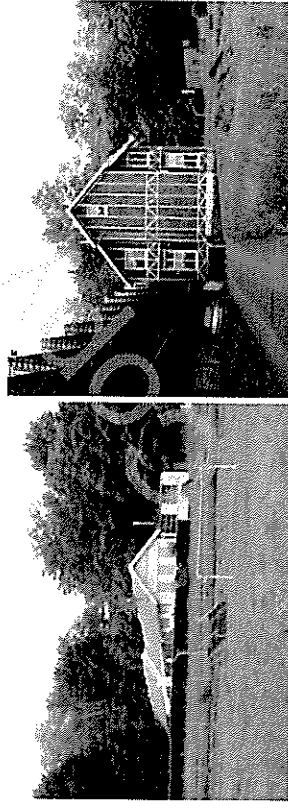


Figure 10 Anciens bâtiments d'école et maison implantés sur l'ancien site du CPAS (Source : ARIES 2010)

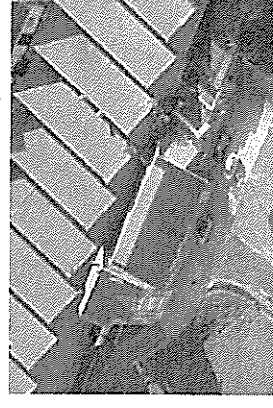


Figure 11 Ensemble de bâtiments contigus adossés aux entrepôts, implantés sur l'ancien site du CPAS (Source : www.bing.com 2010)

Rappelons que des demandes de permis d'urbanisme pour la démolition de ces bâtiments ont été introduites en amont de la présente demande de PL.

3.6.2. Impact du projet en matière de patrimoine

La carte n°2 du PRAS représentant la situation existante de droit sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale, ne mentionne rien de particulier à l'égard du site concerné par le projet. Cette carte montre, en revanche, la présence le long de la vallée du Gauleysbeek du vaste site classé du Moulin du Nekkersgat et ses abords englobant le site de l'ancien Institut des Invalides de guerre et le moulin de Nekkersgat. Ce site classé est prolongé d'un site inscrit à l'inventaire recouvrant le parc du Keyenbempt et la zone boisée située à l'arrière du site concerné par le projet immobilier 'Les Hauts Prés d'Uccle'. Ces sites recensés ne sont pas contigus au site objet de la demande.

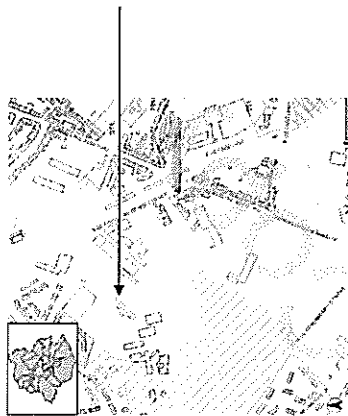


Figure 12 : Situation existante de droit du site selon la carte n°2 du PRAS

Aucun monument et ensemble classé ou inscrit à la liste de sauvegarde ou inscrit à l'inventaire, aucun site archéologique classé ou inscrit à la liste de sauvegarde, aucun site classé ou inscrit à la liste de sauvegarde ou inscrit à l'inventaire ne se trouve donc dans le périmètre du projet de modification ou ses abords.

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, la Planche II : Activités Humaines de la Carte Géotechnique de Bruxelles, ne signale la présence d'aucune découverte archéologique sur le site.

La demande de PL 'E. Van Ophem' ne nécessite donc la démolition d'aucun bâtiment ou sites classés.

3.7. L'urbanisme et le paysage

3.7.1. Conformité du projet par rapport au plan d'aménagement à valeur réglementaire au niveau régional – le PRAS

Le site du projet n'étant couvert par aucun PPAS⁶, le seul document planologique de référence à valeur réglementaire applicable sur le site est le Plan Régional d'Affectation du Sol qui est entré en vigueur le 29 juin 2001.

Selon la carte n°3 du PRAS définissant les affectations, le terrain concerné par la demande de PL se trouve en « zone de forte mixité » :



Figure 13 : Affectations du site selon la carte n°3 du PRAS

Concernant les prescriptions particulières relatives aux zones de forte mixité, la demande de PL entre dans les conditions édictées par les prescriptions 4.1 du PRAS, à savoir :

4.1. Ces zones sont affectées aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux et aux activités productives. La superficie de plancher de l'ensemble des fonctions autres que le logement ne dépasse pas, par immeuble, 1.500 m² dans lesquels les bureaux ne peuvent dépasser 1.000 m². L'augmentation des superficies de plancher des activités productives peut être autorisée aux conditions suivantes :

1° l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la mixité de la zone ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

L'augmentation des superficies de plancher de bureaux peut être autorisée jusqu'à 3.500 m² par immeuble aux conditions visées à l'alinéa 2.(...)

⁶ PPAS : Plan particulier d'affectation du sol

Une analyse des autres prescriptions applicables aux zones de forte mixité révèle qu'à l'exception du logement, qui est admis sans limite de superficie, toutes les autres affectations sont admises mais avec des limites de superficie par immeuble.

En résumé, une telle affectation autorise l'urbanisation de la parcelle selon des projets prévoyant principalement la création de logements, et accessoirement d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, de bureaux, d'activités productives, et de commerces.

Dans ces conditions, l'affectation principale du site en logements s'avère parfaitement conforme aux prescriptions du PRAS dans la zone.

Rappelons néanmoins que les terrains situés à front de la rue E. Van Ophem et appartenant au même groupe immobilier font, en revanche, l'objet d'une réflexion en cours visant à développer un nouvel équipement d'intérêt collectif de type école et à maintenir des immeubles affectés aux bureaux et aux activités productives.

Les parcelles concernées par ces autres affectations ne font pas l'objet de la présente demande de PL car la vocation principale d'un permis de lotir est d'affecter des lots à de l'habitation en vertu de l'article 103 du COBAT qui prévoit :

"Art. 103 Nul ne peut, sans un permis préalable écrit et exprès du Collège des Bourgmestre et Echevins lotir un terrain.

Par "lotir" on entend le fait de diviser un bien en créant un ou plusieurs lots afin de vendre, louer pour plus de 9 ans, céder en emphytéose ou en superficie au moins un de ces lots, ou offrir un de ces modes de cession pour au moins un de ces lots, en vue de la construction d'une habitation ou du placement d'une installation fixe ou mobile pouvant être utilisée pour l'habitation"

En dehors de ces prescriptions particulières, le projet est soumis aux prescriptions générales du PRAS relatives à l'ensemble des zones. Parmi celles-ci, la suivante est applicable au projet car la demande de PL concerne un terrain de 15.793,37 m² :

« 0.2. Dans toutes les zones, la réalisation d'espaces verts est admise sans restriction, notamment en vue de contribuer à la réalisation du maillage vert.

En dehors des programmes prévus pour les zones d'intérêt régional, les demandes de certificat et de permis d'urbanisme ou de lotir portant sur une superficie au sol de minimum 5.000 m² prévoient le maintien ou la réalisation d'espaces verts d'au moins 10% de cette superficie au sol comprenant un ou plusieurs espaces verts d'un seul tenant de 500 m² de superficie au sol chacun. »

Le projet est conforme à cette prescription car il prévoit le maintien sur le site d'une vaste zone de pleine terre d'un seul tenant au droit du lot L1 notamment de 1.758 m² ; cette zone correspond à la partie de la zone boisée existante maintenue dans le cadre du PL.

De manière globale, rappelons que la demande de PL prévoit le maintien sur l'ensemble du périmètre concerné par la demande de PL de 24% d'espaces verts de pleine terre (en excluant les terrasses), soit 3.831 m² répartis entre :

- 2.826,2 m² de zone de pleine terre potentielle en domaine privatif minimum ;
- 1.005 m² d'espaces verts aux abords de la voirie dans la zone d'espace public à rétrocéder à la Commune.

3.7.2. Conformité du projet avec le règlement régional d'urbanisme – LE RRU

Ce texte est extrait de la note explicative jointe au dossier de demande de PL et a été rédigé par le maître d'ouvrage et les architectes du projet. Il concerne les sept demandes de dérogations sollicitées par la demande de PL par rapport au Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) défini par l'arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2006 et entré en vigueur le 3 janvier 2007 :

« 1. Zone perméable

Le lot L3 déroge à l'article 13 du titre I du RRU en ce que sa zone de cour et jardin ne comporte pas une surface perméable de 50% : la surface perméable est de ##%.

Motivation :

L'ensemble formé par les lots L2 et L3 respecte cet article du RRU. La découpe de cet ensemble en lots n'a pas permis de répartir les zones perméables de manière égale entre ces deux lots.

2. Zone de Recul

Le projet déroge à l'article 11 du titre I du RRU en ce que les prescriptions prévoient dans les zones de recul des constructions hors-sol et en sous-sol qui ne sont pas accessoires à l'entrée des immeubles (citerne pour réutilisation d'eau de pluie, cabine haute tension enterrée, aires de stockage temporaire des containers à déchets, petite terrasse d'agrément).

Motivation :

Les zones de recul sont assez larges pour permettre aisément de tels aménagements et ceux-ci seront de toute façon de dimensions réduites. De plus, tant pour la construction que pour l'entretien et l'usage, ces implantations s'avèrent plus pratiques et convenables.

3. Bassin d'orage

Le projet déroge à l'article 16 du titre I du RRU en ce que les « citernes » (bassins d'orage) prévues n'ont pas une capacité de 33 litres par m² de toitures en projection horizontale.

Motivation :

Avec AQUABRU (ex VIVAQUA), le bureau d'étude TPF en charge de ce dossier préfère opter pour la règle d'un stockage de 9,7 mm de pluie par m² imperméabilisé, toiture + voirie comprise. Ces 9,7 mm correspondent à la pluie décennale de durée = 5 minutes à Bruxelles, cette durée correspondant au temps de concentration d'un bassin versant de petite taille (c'est notre cas ici). Une note technique de dimensionnement des bassins d'orage est jointe à la demande.

4. *Constructions en toiture*

Le projet déroge à l'article 6,§3 et 8§3 du titre I du RRU en ce que les prescriptions prévoient des petits volumes techniques peuvent émerger du volume de toiture.

Motivation :

Les toitures plates présentent plusieurs avantages, urbanistiques, architectoniques et constructifs, impliquant nonobstant ce recours à des volumes technique saillants pour permettre une utilisation optimale des surfaces du dernier étage en locaux habitables. Les prescriptions précèdent des conditions à respecter :

- Leur superficie ne dépasse pas 15% de l'emprise au sol du bâtiment ;
- Leur hauteur ne dépasse pas 1,5 mètre ;
- Les petits volumes techniques sont traités avec des matériaux similaires à ceux utilisés pour le bâtiment.

5. *Caractéristique des emplacements de parcage*

Le projet déroge à l'article 8 du titre VIII du RRU en ce que des emplacements de parcage du lot L4 ne se trouvent pas sur ce lot mais sur les lots L2 et L3.

Motivation :

La faible superficie et la forme de ce lot sont générées par la volonté de créer une percée visuelle (lot L5) et par la nécessité de se raccorder à un mur mitoyen existant. En conséquence, il n'est pas possible de prévoir dans ce lot un sous-sol suffisamment grand pour accueillir le nombre d'emplacement requis par le RRU.

6. *Hauteur mitoyen plus élevé que le voisin existant du lot L4.*

La configuration de ce lot et ses constructions le mettent en saillie d'un étage par rapport au bâtiment de bureaux se trouvant dans la parcelle mitoyen. Ceci déroge au RRU quant aux implantations par rapport aux constructions voisines.

Motivation :

Ce lot a une fonction urbanistique particulière. Sa configuration va permettre une amélioration en termes urbanistiques dans l'ensemble constitué avec l'immeuble voisin.

7. *Zone perméable du lot L4*

Les prescriptions urbanistiques mentionnent :

- « Le solde des surfaces non construites hors-sol dans la « Zone de bâtisse » est aménagé
 - soit d'après les prescriptions des « Zones de cours et jardins »
 - soit d'après les prescriptions des « Zones de recul » si un accès aux constructions est nécessaire. Ce traitement ne fait pas perdre à ce solde de surfaces son caractère de zone de bâtisse principale constructible hors-sol et en sous-sol. »

On suppose donc que la partie non bâtie à l'arrière comprend des constructions enterrées sous toute la superficie du lot. Il n'y aurait donc pas de part perméable comme l'impose l'article 13 du titre I du RRU.

Motivation :

Le lot a une taille réduite. En effet, son agencement est forcé par le bâtiment existant mitoyen et par le lot L5 créé pour permettre une vue vers le massif arboré situé à l'arrière du lotissement. Cela rend difficile l'implantation des parkings, locaux techniques et de rangement au sous-sol. Une dérogation est d'ailleurs demandée pour que certains emplacements de parcage puissent être implantés dans les lots L2 et L3. Les superficies non bâties hors-sol seront donc également réduites ; l'ensoleillement ne sera pas excellent. Dès lors le bénéfice d'une zone de pleine terre serait de toute façon réduit.

3.7.3. **Conformité du projet avec le Plan Communal de Développement (PCD)**

La commune d'Uccle ne dispose pas actuellement de PCD (Plan d'orientation sans valeur réglementaire). Seul un dossier de base a été approuvé par le Gouvernement.

53

3.7.4. Intégration du projet dans le cadre bâti et non bâti

3.7.5. Intégration du projet dans le cadre bâti et non bâti

3.7.5.1. Description de la situation existante aux abords du site

Le terrain objet de la présente demande de permis de lotir est situé au sein d'un environnement bâti mixte constitué d'un quartier résidentiel au nord, de bâtiments d'entreprises, de bureaux et de services à l'est et à l'ouest et d'un quartier résidentiel en cours de développement au sud. Le cadre bâti y est caractérisé par les éléments suivants :

- Immeubles à appartements (R+3/R+4)
- Maisons mitoyennes (R+1/R+2)
- Bâtiments d'entreprise et bureaux (R+1/R+2)
- Homes pour personnes âgées (R+1/R+3)
- Bâtiments scolaires (R/R+1/R+2)
- Gare de Catevoot (R/R+1)

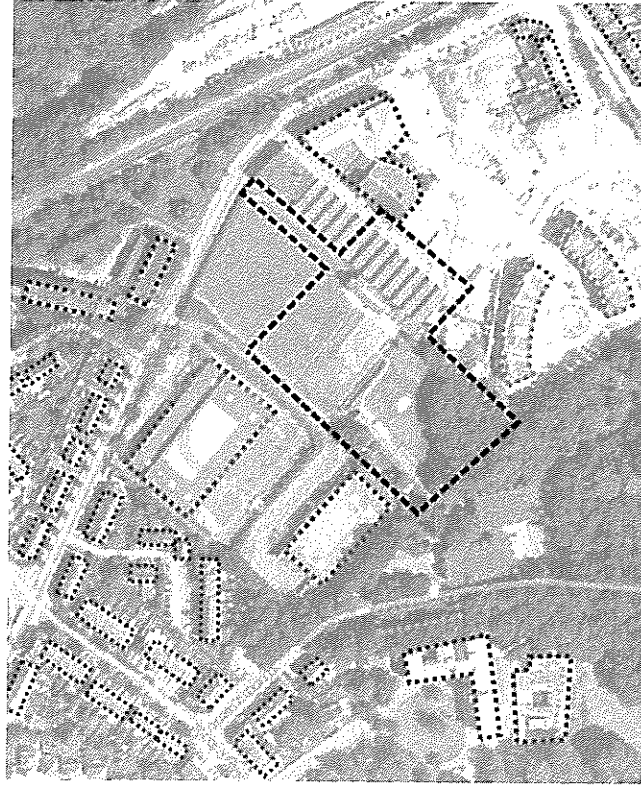


Figure 14 : Vue aérienne du site et alentours
Mise en évidence des différentes typologies de bâtiments
(prise de vue Google Earth datant de 2009)

La vue aérienne ci-dessus met également en évidence la présence d'une vaste zone dégagée comprenant des espaces engazonnés (ancien terrain de sport à usage exclusif du CPAS) et une partie boisée au sud du site. Il s'agit d'une zone contigüe au bois de Keyenbempt.

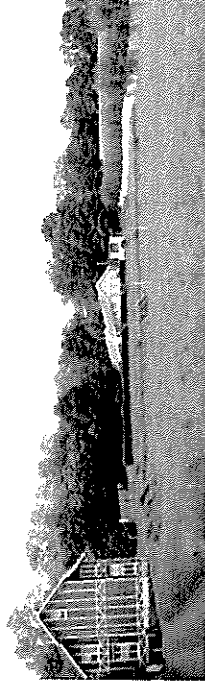


Photo 14 : Zone boisée au sud du site

A proximité directe du site, on peut distinguer :

- A l'ouest, les bâtiments de l'Athénée Royale d'Uccle, implantées de part et d'autre de l'avenue Nekkersgat. Ceux-ci sont constitués de deux bâtiments contigus de gabarits R+2 avec toiture plate, et de deux bâtiments isolés R et R+1 avec toiture plate. Ces bâtiments sont totalement intégrés dans la végétation. Ils sont séparés du site par une zone boisée mais et ne disposent ainsi d'aucune connexion visuelle avec celui-ci.

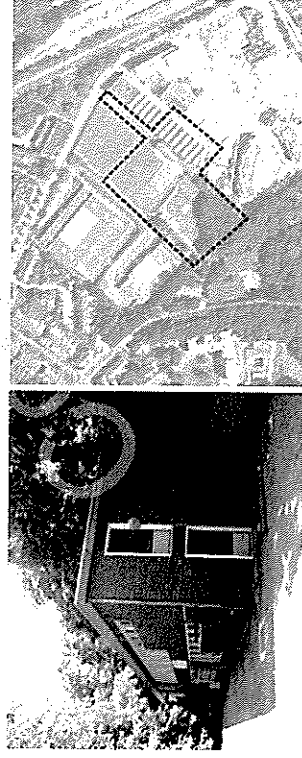


Photo 15 : Bâtiments d'école situés le long de l'avenue Nekkersgat
(Source : ARIES 2010)

- Au nord-ouest, deux bâtiments d'entreprises pharmaceutiques. L'un implanté en bordure de la rue Egide Van Ophem de gabarit R+2 (dernier niveau en retrait par rapport à la façade à rue) avec toiture plate. L'autre implanté en fond de parcelle, de gabarit R+1 avec toiture plate. Ces bâtiments sont séparés du site du projet par une haie de bambou qui limite actuellement les connexions visuelles entre les deux sites.

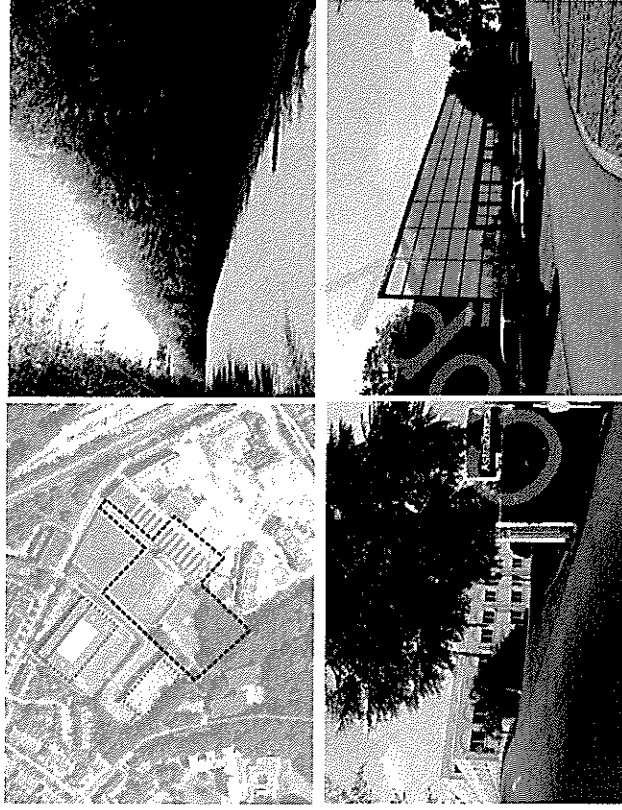


Photo 16 : Bâtiments de l'entreprise pharmaceutique bordant le site du projet et haie de bambou clôturant le site (ARIES 2010)

- Au nord, les deux bâtiments du home Brugmann. L'un implanté en bordure de la rue Egide Van Ophem de gabarit R+2 avec toiture plate. L'autre, un immeuble haut, implanté perpendiculairement, de gabarit R+7 avec toiture plate. Le bâtiment à front de voirie est situé en vis-à-vis du site du projet mais il est séparé de celui-ci par l'ancien terrain de sport du CPAS.

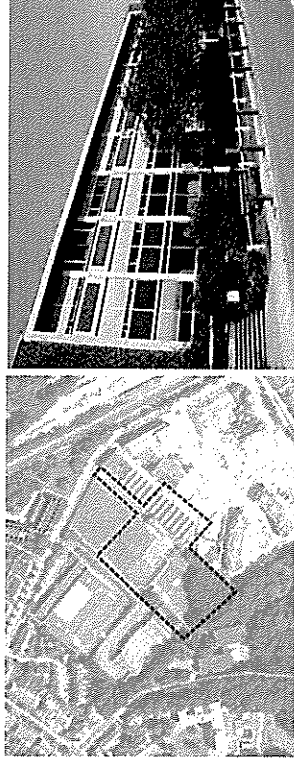


Figure 15 : Bâtiments du home Brugmann (ARIES 2010)

- A l'est, un ensemble éclectique de bâtiments composé d'un ancien bâtiment industriel de gabarit R+3 avec toiture plate, d'un bâtiment bas abritant un entrepôt de vin au rez-de-chaussée et des bureaux de gabarit R/R+1 avec toiture plate et d'un immeuble de bureaux implanté à front de voirie (rue Egide Van Ophem) de gabarit R+3/R+4 avec toiture en pente et toiture plate.

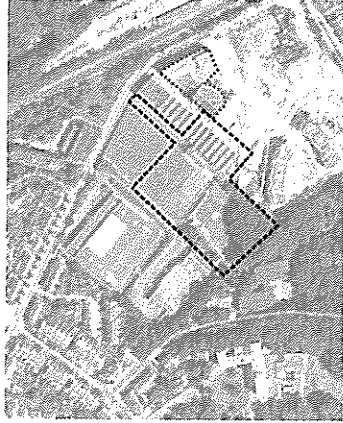


Photo 17 : Ensemble de bâtiments à l'est du site du projet (Source : ARIES juin 2010)

- Au sud, deux immeubles à appartement des lots B1 et B2 du PL n°471 bis voisin dont la construction s'est achevée en 2010. Il s'agit de deux immeubles de typologie identique, de gabarit R+4 (dernier niveau en retrait par rapport aux façades) avec une toiture plate. La zone boisée sépare en partie ces immeubles du site du projet mais une connexion visuelle existera entre eux.

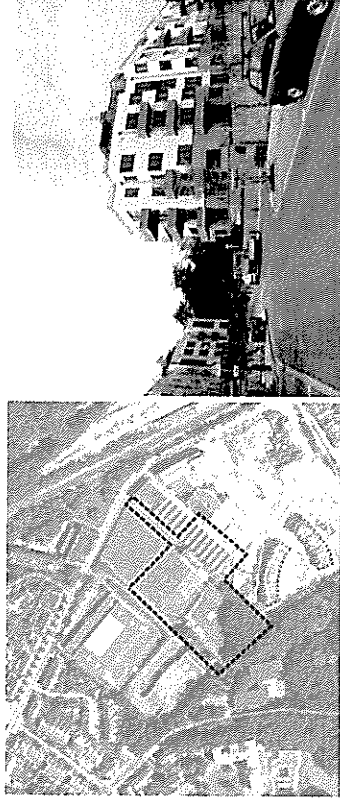


Photo 18 : Immeubles à appartement des lots B1 et B2 du PL n°471 bis voisin (Source : ARIES juin 2010)

3.7.5.2. Intégration du projet dans ce cadre bâti et non bâti

A. Densité du projet

Le nombre d'appartement est estimé à 197 unités pour un terrain de 15.793,4 m² soit une densité de 125 logements à l'hectare.

Cette densité de logement est nettement supérieure à celle présente dans les quartiers résidentiels alentours (environ 50 logements à l'ha). Ces quartiers sont en effet constitués pratiquement exclusivement de maisons unifamiliales mitoyennes implantées en ordre semi-ouvert ou fermé et formant des îlots. Rappelons que ces quartiers d'habitations unifamiliales sont pour la plupart éloignés de plusieurs centaines de mètres du site du projet et ne disposent pas de connexion visuelle avec celui-ci.

Cette augmentation de la densité de logements par la construction d'immeubles à appartement a déjà été amorcée avec le quartier voisin actuellement en cours de développement au sud/est du site (PL n°471).

La surface totale plancher est estimée à 21.892,75 m² pour un terrain de 15.793,4 m² soit un P/S de 1,39.

B. Caractéristiques des constructions :

Le projet prévoit :

- ☐ Lot L1 : un bâtiment implanté en ordre ouvert. Ce bâtiment s'élève à R+4+T⁷ sur la moitié Ouest et R+3+T sur la moitié Est ; (Voir à ce sujet Coupe EE)
- ☐ Lot L2 :
 - un bâtiment implanté en mitoyenneté du lot B4 (PL n°471) de gabarit R+4+T ;
 - un ensemble de bâtiments constituant un îlot semi-fermé avec le lot 3. Ces bâtiments présentent une réduction progressive des gabarits côté Est (R+4+T puis R+3+T puis R+2+T). Ce dégradé permet également de suivre la pente naturelle du terrain. (Voir à ce sujet Coupe EE et Coupe AA)
- ☐ Lot L3 : un ensemble de bâtiments constituant un îlot semi-fermé avec le lot 2. Ces bâtiments présentent une réduction progressive des gabarits côté Est (R+4+T puis R+3+T). Ce dégradé permet également de suivre la pente naturelle du terrain. (Voir à ce sujet Coupe EE et Coupe CC)
- ☐ Lot L4 : un bâtiment implanté en mitoyenneté avec l'ensemble édictique de bâtiments de bureaux implanté à l'Est du site (R+3/R+1 avec toiture plate). Ce bâtiment s'élève à R+5+T. (Voir à ce sujet Coupe CC)

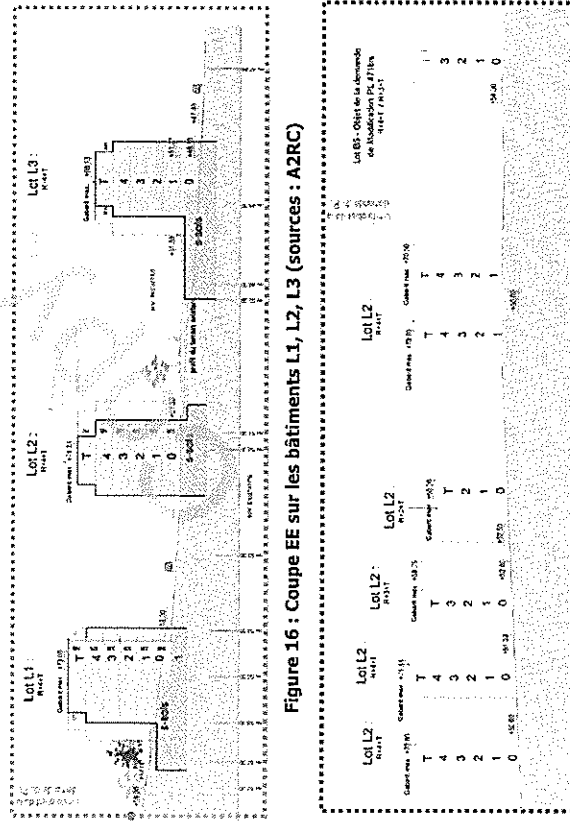


Figure 16 : Coupe EE sur les bâtiments L1, L2, L3 (sources : A2RC)

⁷ Selon les prescriptions littérales, le nombre maximal de niveau est indiqué sous la forme R+X+T. « R signifie rez-de-chaussée, x représente un nombre d'étages ; T signifie volume de toiture. » Le volume de toiture est en recul de 2 mètres au moins par rapport au plan général des façades du bâtiment.

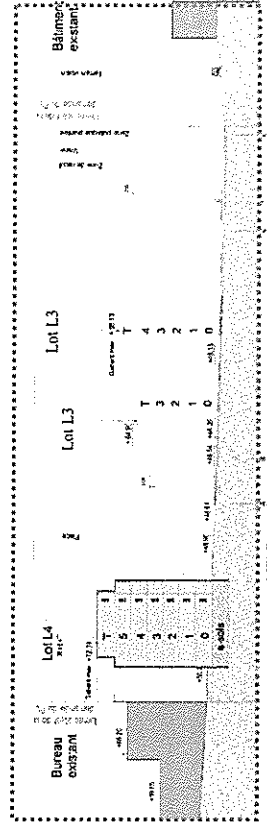


Figure 18 : Coupe CC sur les bâtiments L4 et L3 (sources : A2RC)

Le projet s'inscrit au sein d'un environnement présentant un bâti aux affectations, gabarits et typologies variés.

Du point de vue des gabarits, les immeubles à appartements prévus au sein du projet présentent des gabarits supérieurs à la majorité des bâtiments préexistants (notamment les bâtiments R+2 des entreprises pharmaceutiques et de l'Athénée Royale d'Uccle) ; la description de la situation existante a toutefois montré que la végétation limitait les connexions visuelles entre les deux sites.

Les gabarits s'accordent essentiellement avec ceux du quartier résidentiel en construction dans le cadre du PL n°471 bis voisin (faisant l'objet d'une demande de modification au droit du lot B5) :

- Gabarit R+4+T pour les bâtiments du lot L3 mitoyen du lot B5 modifié (Voir à ce sujet la coupe AA)
- Gabarit R-3+T pour les bâtiments du lot L1 en vis à vis du lot B1.

Remarquons toutefois la volonté architecturale de travailler sur une différence de gabarit entre le Lot 4 (R+5+T) et l'ensemble édictique de bâtiments de bureaux préexistants (R+3/R+1 avec toiture plate) afin de créer des vues et des terrasses côté sud. (Voir à ce sujet la Coupe CC)

D'un point de vue typologie/morphologie, le projet s'inscrit dans la même logique que le quartier voisin 'Les Hauts Prés d'Uccle' en cours de développement : avec des immeubles à appartements construits en front des principales voiries et les étages supérieurs disposés en retrait des volumes principaux.

Du point de vue de la composition des façades, des matériaux et autres caractéristiques architecturales des constructions, les prescriptions urbanistiques jointes à la demande de PL définissent un certain nombre de caractéristiques garantissant l'intégration du bâti projeté dans le cadre bâti préexistant et en cours de développement. « La forme des toitures est libre et respecte les hauteurs maximales représentées dans les coupes ». La description de la situation existante a montré que le cadre bâti alentours présentait différents types de toitures avec une majorité de toitures plates.

C. Aménagements des espaces non bâti :

Les prescriptions littérales favorisent la verdurisation des espaces non bâti :

- « Les [zones de cours et jardins] sont consacrées à l'aménagement en pleine terre de surfaces principalement engazonnées et/ou plantées. »
- « Les zones de recul sont aménagées en jardinnet (éventuellement avec une petite terrasse d'agrément) et sont plantées en pleine terre. »
- « Les constructions enterrées sont recouvertes de 60cm de terre là où aucune terrasse n'est implantée ». »

La zone d'espaces publics à céder à la Commune est aménagée en « Zone 30 » et/ou « Zone résidentielle » afin de faire prévaloir « la continuité, l'agrément et la sécurité » des circulations dites lentes. Le revêtement de la chaussée est principalement constitué de pavés dans la continuité des trottoirs et placettes. La voirie circulaire fait le tour de l'îlot semi-fermé composé par les bâtiments des lots 2 et 3.

A l'ouest du site, l'implantation des bâtiments des Lots L3 et L4 permet de démarquer une placette, agrémentée de plantations et mobilier urbain. La voirie qui traverse cette placette est délimitée par un revêtement coulé. Notons également que deux accès aux parkings souterrains sont prévus au niveau de la placette.

A l'est du site, la voirie s'écarte des façades du lot L2 pour longer les façades du Lot L1 dégageant ainsi une seconde placette agrémentée de plantations et mobilier urbain. La majorité du stationnement à l'air libre est aménagé parallèlement à la voirie.

Un système de clôture pourra être disposé sur l'alignement et sur les limites mitoyennes. Les prescriptions littérales stipulent les hauteurs maximum des haies vives et clôtures (1,8m.) et murets (0,8m.).

3.7.6. Compatibilité de l'activité projetée avec le voisinage

La création de logements en cet endroit du quartier ne pose aucun problème d'intégration avec le voisinage existant. Comme vu précédemment, les immeubles d'appartements projetés s'inscrivent dans une logique comparable à celle du projet voisin (PL n°471 bis) en cours de mise en œuvre actuellement) et se proposent d'apporter une mixité de typologie par rapports aux logements existants. Selon la note descriptive du projet, des logements de types studio et appartements de 1 à 3 chambres sont envisagés.

3.7.7. Evaluations de ces incidences du projet sur le paysage

En ce qui concerne la perception lointaine du site, celle-ci est limitée, du fait de la situation géographique et de la topographie du site et de ses environs, à la perspective depuis le bas du Dieweg. La photo ci-dessous et son zoom, prise dans le bas du Dieweg, illustrent la perspective la plus directe du site :

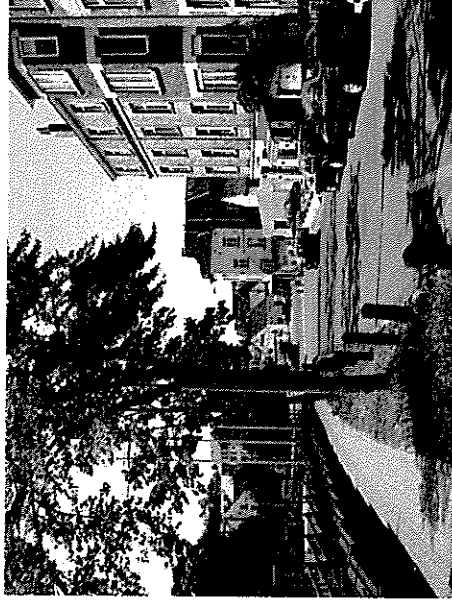


Photo 19 : Perspective du site depuis le Dieweg (ARIES Consultants juin 2010)

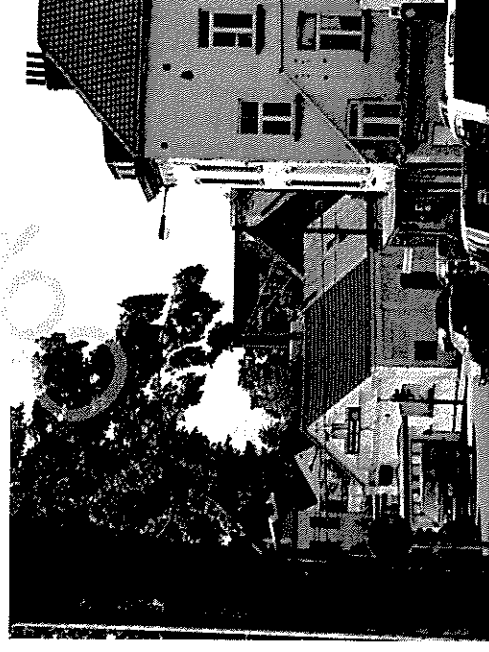


Photo 20 : Zoom sur la perspective du site depuis le Dieweg (ARIES Consultants juin 2010)

Depuis la gare de Calevoet, la perspective vers le site est désormais inexistante du fait de la maison de repos en cours de construction.

La photo ci-dessous illustre la situation avant le début du chantier de cette maison de repos et la perspective déjà réduite vers le site du fait du bâtiment en briques rouges situé en fond de perspective:



Photo 21 : Perspective du site depuis le parking de la gare de Calevoet (ARIES Consultants juin 2010)

La photo ci-dessous illustre les gabarits de la future maison de repos au regard de ceux de ce bâtiment en brique rouge:

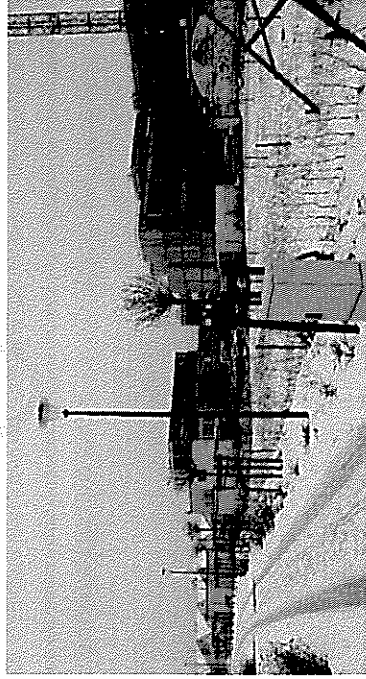


Photo 22 : Perspective du site depuis sa connexion avec la rue Vervloet (A.2R.C hiver 2010)

Ainsi, l'impact paysager du site depuis ces principales perspectives sera nul de part l'emprise du bâti existant d'une part et du bâti en cours de construction le long de la rue E. Van Ophem d'autre part, à savoir la résidence pour personnes âgées de gabarits R+5.

3.8. Les déchets

3.8.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur les déchets

3.8.1.1. Au niveau du projet

Compte tenu des activités projetées sur le site, les seuls déchets générés par celui-ci seront de type 'déchets ménagers'. Ceux-ci pourront donc faire l'objet d'une collecte sélective périodique par les véhicules de Bruxelles-Propreté.

3.8.1.2. Au niveau du chantier

A. Phase de démolition

Le chantier générera un certain volume de déchets. Les phases générant les plus fortes quantités de déchets sont les phases de démolition et d'excavation. Ces deux phases généreront un trafic poids lourd important d'évacuation des déchets.

Les déchets généralement produits en grande quantité pendant ces phases préalables d'un chantier de construction sont les suivants :

- ☐ terres excavées ;
- ☐ débris de béton;
- ☐ débris de maçonnerie;
- ☐ débris mixtes de béton et de maçonnerie;
- ☐ bois ;
- ☐ débris d'enrobés hydrocarbonés (bitumineux ou contenant des goudrons).

Les déchets évacués lors de ces phases peuvent contenir des déchets dangereux : amiante, terres polluées etc.

B. Phase de construction

Les autres phases du chantier de construction produiront les déchets habituels : plastiques d'emballages, palettes, papier et cartons, petits déchets dangereux pour l'environnement (huiles, graisses, etc.).

3.8.2. Evaluations de ces incidences sur les déchets au regard de la situation existante

En phase d'exploitation, la principale problématique 'déchets' à considérer dans le cas présent est la trajectoire à réaliser par les camions de collecte et le stockage temporaire des conteneurs poubelles les jours de collecte.

En phase de chantier, les principales problématiques concernant la gestion des déchets dangereux et de recyclage des matériaux.

3.8.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur les déchets

3.8.3.1. Au niveau du projet

A ce stade du projet, il est prévu d'équiper les immeubles à appartements de locaux de stockage des déchets suffisamment grands pour permettre la collecte sélective et centralisée des déchets. Ces locaux seront certainement installés au niveau des parkings souterrains semi-enterrés, à proximité de la rampe d'accès au parking de manière à favoriser la sortie des conteneurs les jours de collecte des déchets.

La collecte des déchets est donc envisagée selon le principe que les camions de collecte entrent à l'intérieur du quartier et parcourent la voirie de desserte en boucle.

3.8.3.2. Au niveau du chantier

A. Phases de démolition et d'excavation

Concernant la gestion des « déchets » de chantier, rappelons que le maître de l'ouvrage envisage, dans la mesure du possible vu la forte déclivité du site, de limiter au maximum le volume de terre à évacuer de son site en favorisant le recyclage des terres excavées vers des zones à remblayer.

Les mesures suivantes sont recommandées :

À l'égard des déchets verts :

- ☐ Procéder au broyage sur site des déchets verts de petite taille et orienter ces déchets vers des centres de compostages situés en périphérie de la Région. A cet égard veiller à trier avant broyage les différents déchets verts (herbe, feuilles, branches, racines,...) de manière à bénéficier des tarifs les plus avantageux auprès de ces centres et de favoriser l'élaboration d'un compost de qualité ;
- ☐ Orienter le bois de gros diamètre vers un repreneur désireux de transformer celui-ci en bois de chauffage.

À l'égard des terres excavées :

- ☐ Si la qualité sanitaire des terres excavées se confirme, orienter ces volumes de terres vers le site même du projet, voire sur un autre chantier nécessitant l'usage de terres de remblais ou vers un centre de recyclage ;
- ☐ Sinon, évacuer ces terres vers une décharge dont la classe correspond au degré de pollution des terres.

B. Phase de construction

D'une manière générale une attention sera portée au dimensionnement correct des matériaux afin d'éviter les chutes. Les matériaux permettant d'éviter la production de déchets dangereux seront également préférés (solvants à l'eau etc.). Le conditionnement des matériaux livrés a également son importance. Il convient de préférer les matériaux en vrac plutôt qu'emballés ou ceux avec un emballage recyclable (carton) plutôt que d'autres (films plastiques), notamment.

En outre, un tel chantier implique la production à chacune des phases de déchets potentiellement dangereux, il s'agit principalement de :

- ☐ Solvants (organiques notamment),
- ☐ Huiles minérales usagées ;
- ☐ Certains métaux ou déchets métalliques Etc.

Une gestion adéquate de ces déchets devra être mise en place par l'entrepreneur au niveau de leur mode de stockage et conditionnement et au niveau de leur filière d'évacuation.

Soulignons également le risque de trouver de l'amiante au niveau des bâtiments existants, au niveau des toitures notamment. Si cette présence est avérée, des mesures spécifiques seront prises. Un permis de chantier d'enlèvement de ces matériaux sera introduit pour couvrir cette partie du chantier. Ces matériaux seront, enfin, évacués par une société agréée.

3.9. Les domaines social et économique

3.9.1. Incidences prévisibles du projet et du chantier sur les domaines social et économique

Les impacts du projet consistent principalement en la reconversion d'une ancienne zone sportive (pour rappel, non accessible au public mais à usage exclusif du CPAS) et d'une partie d'un site industriel en un quartier résidentiel de type immeubles à appartements.

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

3.9.2. Evaluations de ces incidences sur les domaines social et économique au regard de la situation existante

La reconversion des anciens terrains de sport a été rendue possible du fait de la revente de l'ancien site du CPAS à un promoteur privé. Depuis quelques années ces terrains n'étaient utilisés que pendant les vacances scolaires par le CPAS pour y accueillir des stages sportifs pour des enfants en bas âge.

Concernant les activités productives, les études réalisées par les S.A. Pré de la Perche, Egide Van Ophem et Abeco démontrent qu'il est préférable de développer les surfaces importantes d'activités économiques, ou de bureaux, de commerces plutôt à front de la rue Egide Van Ophem et de favoriser les logements en intérieur d'îlot.

C'est pourquoi la présente demande de PL porte exclusivement sur la construction de maximum 197 nouveaux logements sur le site concerné par la demande.

La principale incidence du projet dans ce domaine consiste donc en l'installation de près de 197 nouveaux ménages au sein du quartier.

En matière de mixité, la note descriptive du projet stipule :

« Dans son concept, le lotissement proposera la construction d'un quartier durable vivant et dont l'animation relèvera des mixités qui y cohabiteront :

- ☐ Mixité des typologies des appartements (studio, 1 à 3 chambres);
- ☐ Mixité des âges des habitants en favorisant la complémentarité des occupants et des populations ;
- ☐ Mixité des fonctions avec surfaces pour professions libérales ou entreprises de service intellectuel. »

La réalisation du projet va, en outre, générer des revenus récurrents pour la commune (impôts sur les personnes physiques, précompte immobilier,...) mais également de nouvelles charges liées à l'entretien des nouveaux espaces publics cédés gratuitement à la Commune.

3.9.3. Description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier sur les domaines social et économique

De manière à favoriser la mixité sociale sur le projet, différents types de logements sont d'ores et déjà envisagés au niveau des immeubles à appartements ; ceux-ci pouvant offrir de des appartements de type studio, et des appartements de 1 à 3 chambres.

En termes de mixité d'affectations au sein du quartier, rappelons 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.

3.10. L'être humain

3.10.1.1. Sécurité objective et subjective sur le site

En situation existante le site est une propriété privée dont une partie (ancien site du CPAS) est délimitée par une clôture non accessible au public.

Les anciens entrepôts sont quant à eux désaffectés et ne bénéficient donc plus actuellement d'un contrôle social continu.

La situation projetée apportera, de ce point de vue, un changement important : la majorité du site restera propriété privée non accessible au public, mais la traversée de celui-ci sera rendue possible par le public grâce à la création d'une nouvelle voirie communale.

La sécurité subjective et objective sur la nouvelle voirie aménagée sur le site sera assurée par de l'éclairage public et son aménagement en voirie résidentielle de type 'zone 30'.

En outre, un contrôle social continu y sera assuré par les futurs résidents du site.

3.10.1.2. Sécurité objective et subjective aux environs du site notamment pendant la phase de chantier

Le principal aspect de sécurité soulevé par le projet de lotissement concerne son accessibilité via l'avenue E. Van Ophem. Ce point est développé au sein du chapitre consacré à la mobilité :

Voir Point suivant 3.11. Mobilité

En cours de chantier il conviendra également de veiller aux éléments suivants :

- ☐ compte tenu de la proximité des différents logements existants aux abords du projet, il conviendra de veiller à clôturer l'ensemble du chantier de manière à limiter les risques d'intrusion et d'accidents ;
- ☐ enfin, des mesures provisoires devront être prises pendant la phase de chantier afin de limiter les risques d'accidents entre les véhicules de chantiers et les véhicules circulant le long de l'avenue E. Van Ophem et de l'avenue Ilya Prigogine. Une signalétique claire et bien positionnée aux abords des accès au chantier du projet devrait permettre d'éviter de tels problèmes.

3.11. Rapport de Mobilité

3.11.1. Méthodologie et aires géographiques

3.11.1.1. Méthodologie

L'objet du présent rapport étant une demande de permis de lotir portant majoritairement sur des parcelles actuellement inoccupées (ou comprenant des bâtiments désaffectés), il abordera consécutivement 2 situations :

- ☐ 1^{ère} situation : la situation existante sans le projet ;
- ☐ 2^{ème} situation : une situation projetée considérant le projet totalement mis en œuvre. Cette situation théorique permet de déterminer les incidences maximales sur la mobilité que peut générer le projet en cas de pleine occupation de ses bâtiments.

Remarque importante :

Compte tenu du site d'implantation de ce projet, la situation projetée tiendra également compte dans le chapitre dédié aux incidences sur la circulation, des projets en cours de mis en œuvre ou programmés à court à proximité du projet étudié, notamment le PL n°471 bis.

3.11.1.2. Aires géographiques

A. Aire géographique pour les transports en commun

L'aire géographique utilisée pour l'analyse de l'offre en transport en commun consiste en un périmètre de 400 mètres de rayon. Dans la pratique, cette aire correspond à la distance moyenne de 500 mètres qu'un piéton accepte de parcourir pour rejoindre un arrêt de transport en commun du type train/métro et 300 mètres dans le cas d'un arrêt de bus/tram moins conséquent.

B. Aire géographique pour le stationnement et la circulation

L'aire géographique de circulation est délimitée par 3 voiries et une zone boisée :

- ☐ Rue de Stalle (au Nord) ;
- ☐ L'axe chaussée d'Alsemberg/chaussée de Drogenbos (au sud) ;
- ☐ La rue E. Van Ophem (à l'Est) ;
- ☐ A l'ouest de la zone verte, boisée.

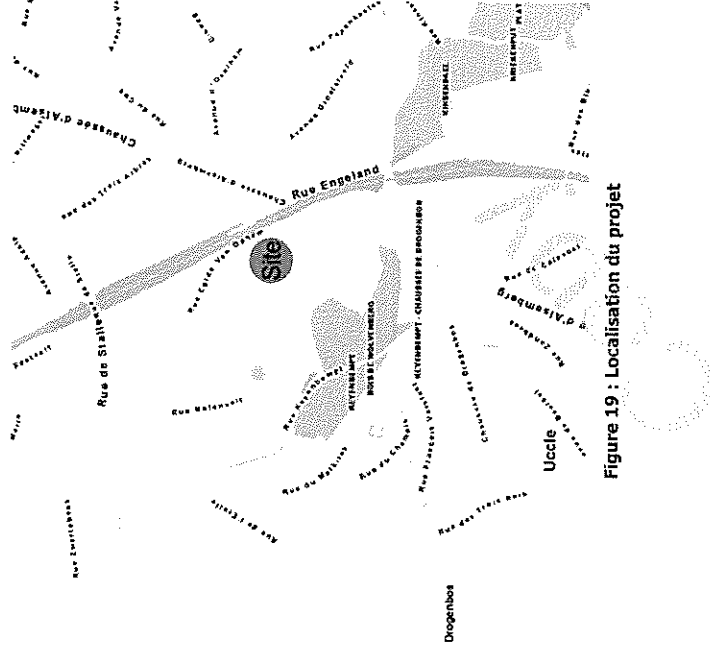


Figure 19 : Localisation du projet

3.11.1.2. Cadre réglementaire

3.11.2.1. Au niveau Régional

A. Hiérarchie de Voirie

A.1. AU PRD

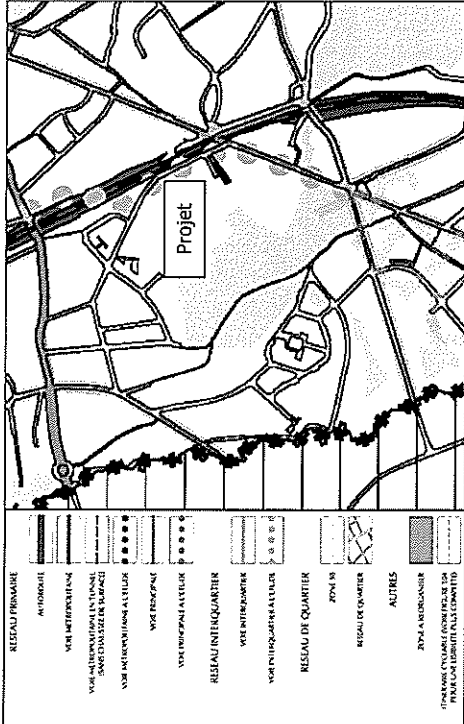


Figure 20 : Extrait de la carte n°5 'Voies' du PRD, 15 octobre 2002

Le PRD (Plan Régional de Développement) a défini la spécialisation des voiries suivante :

- Voie principale (Réseau primaire) : Rue de Stalle;
- Voie interquartier (Réseau interquartier) : la rue du Château d'Or, la rue Engeland et la chaussée d'Alseberg ;
- Rues locales destinées à devenir, pour la plupart, des rues limitées à 30 Km/h (Réseau de quartier) : Rue Vervloet et une partie de la rue E. Van Ophem ;
- Le tronçon de la rue E. Van Ophem passant devant le site et son prolongement par la chaussée d'Alseberg sont inclus dans un projet de nouvelle voie interquartier à l'étude. Celle-ci devrait rejoindre directement la rue de Stalle, en passant de l'autre côté du chemin de fer, sans entraver la circulation à caractère locale des quartiers résidentiels situés au nord-ouest du site.

A.2. Selon le Plan IRIS 2

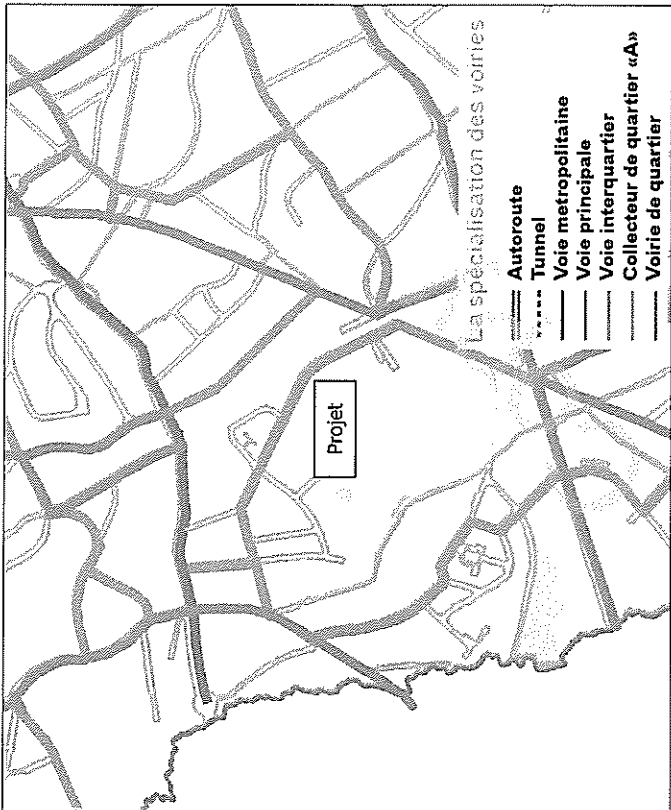


Figure 21 : Hiérarchie des voiries selon le Plan IRIS 2

La hiérarchie des voiries définies au Plan IRIS 2 est similaire au PRD pour les catégories similaires. Cependant, le Plan Iris 2 spécifie également une hiérarchie supplémentaire selon le type Collecteur de quartier de type « A ». Ce type de voirie est destiné à : « Ils assurent une certaine continuité entre quartiers voisins en évitant le blocage du réseau principal et inter-quartier (un certain trafic de transit est acceptable). La vitesse y sera également limitée à 30 km/h ».

Ce Plan Iris 2 spécifie les rues E. Van Ophem et rue Chamois, rue de l'Antipode et la rue de Melkriek dans ce type d'affectation.

B. Transport en commun

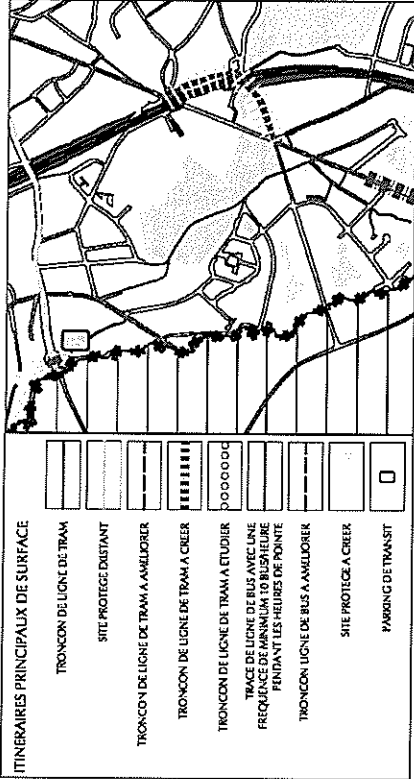


Figure 22 : Extrait de la carte n°6 'Transport en commun' du PRD, 15 octobre 2002

Le PRD a décrit l'existence d'un tronçon de ligne de tram à améliorer sur la chaussée d'Alsenberg (au nord, de l'autre côté du chemin de fer par rapport au site), ensuite le tram emprunte la rue Engeland et la rue du Château d'Or dont un site protégé est « à créer ». Ce site propre a été entre-temps implanté.

Le tram rejoint ensuite la chaussée d'Alsenberg sur un tronçon qui est également « à améliorer ».

Sur la rue de Stalle, un site protégé existe. Un parking de transit est également présent à la limite régionale.

Une ligne de bus passe également au sud-est du site, sur la rue du Bourdon, ce tronçon de bus est à améliorer.

C. Aménagement cyclable

A proximité du site, le PRD prévoit la mise en place d'un itinéraire cyclable régional (ICR 7) passant par la chaussée d'Alsenberg (à l'est du site). L'ICR part de la limite régionale et rejoint la rue de a Loi en passant par l'avenue de Fré, le rond-point Churchill, la place du Châtelain, la gare du Luxembourg. Cet itinéraire n'est pas encore totalement réalisé, en particulier les tronçons passant à proximité du site.

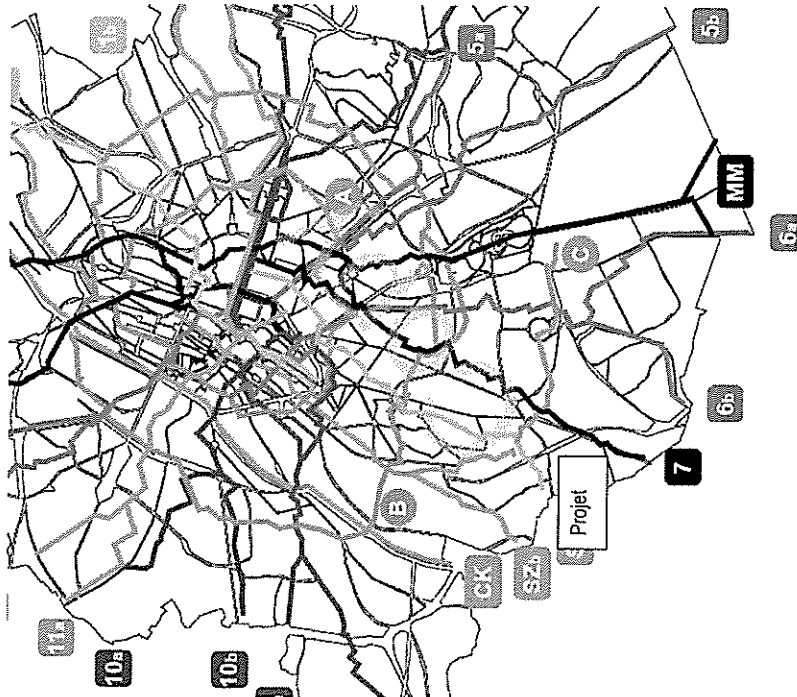


Figure 23 : Extrait de la carte de l'ICR 7 (Ex ICR 2 au PRD) (source : site internet de la Région Bruxelles-Capitale)

3.11.2.2. Au niveau communal

La commune d'Uccle dispose d'un Plan Communal de Mobilité qui a été approuvé par le Conseil Communal le 29 juin 2006. Ce Plan Communal de Mobilité (PCM) a été élaboré par le bureau d'étude Tritel.

A. Diagnostique du PCM

Le PCM met en évidence pour la zone d'étude :

- Le PCM met en évidence un trafic de transit dans le périmètre d'étude entre la rue de Stalle et la rue du Château d'Or via la rue E. Van Ophem ;

Figure 31
Principaux itinéraires de trafic de transit

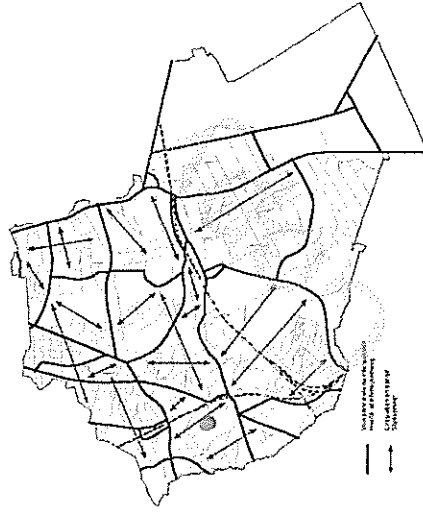


Figure 24 : Trafic de transit à travers la commune d'Uccle (PCM Uccle, 2005) -Site projeté symbolisé par le point vert

- Le PCM met en évidence des remontées de files au niveau des carrefours Château d'Or/Alsenberg ainsi que sur la rue de Stalle.



Figure 25 : Remontées de files et zones de convergence des flux de circulation dans l'aire d'étude (PCM Uccle, 2005) -Site projeté symbolisé par le point vert

- Le PCM mentionne au coin de la rue E. Van Ophem, au niveau du projet, un accident ayant entraîné des blessures en 2003 ;

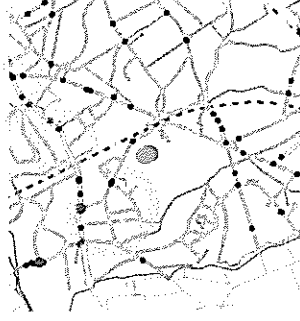


Figure 26 : Carte des accidents en 2003 avec dégâts corporels (point noir sur la carte) (PCM Uccle, 2005) -Site projeté symbolisé par le point vert

- Le PCM mentionne une saturation du stationnement en journée au niveau de la gare d'Uccle - Calevoet et le long de la rue E. Van Ophem ;
- Le PCM mentionne le projet de l'IBGE de cheminement vert (voie verte en projet) le long de la ligne de chemin de fer. Le projet consiste à prévoir un itinéraire hors voirie accessible aux piétons et aux cyclistes longeant les lignes de chemin de fer de la Région de Bruxelles-Capitale. A Uccle, le projet de voies vertes se déploie le long des lignes de chemin de fer entre le Moensberg et le Vivier d'Oie, et entre Linkebeek et Uccle Stalle.

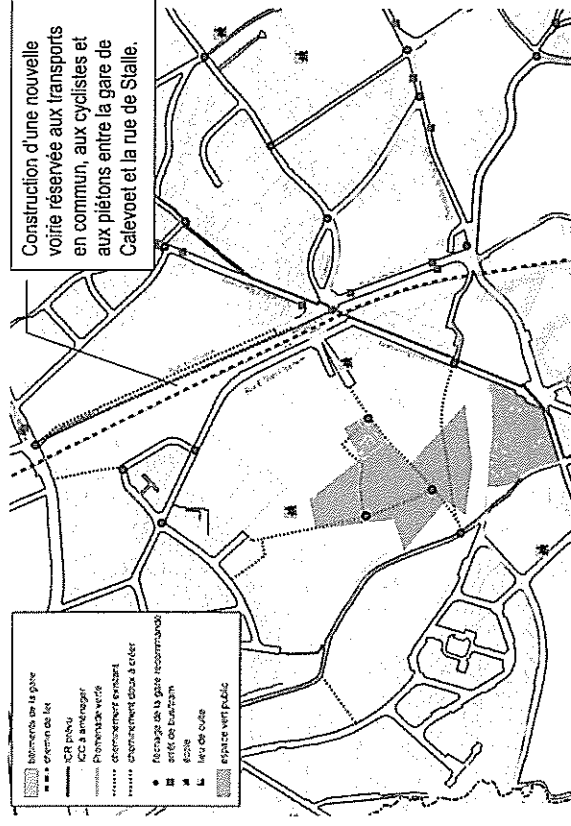


Figure 29 : Objectif et recommandations en terme de modes doux et transport en commun du PCM d'Uccle pour le périmètre d'étude (PCM Uccle, 2005)

Les environs de la gare seront donc à terme gérés en 'zone bleue' (deux heures de stationnement maximum avec disque).

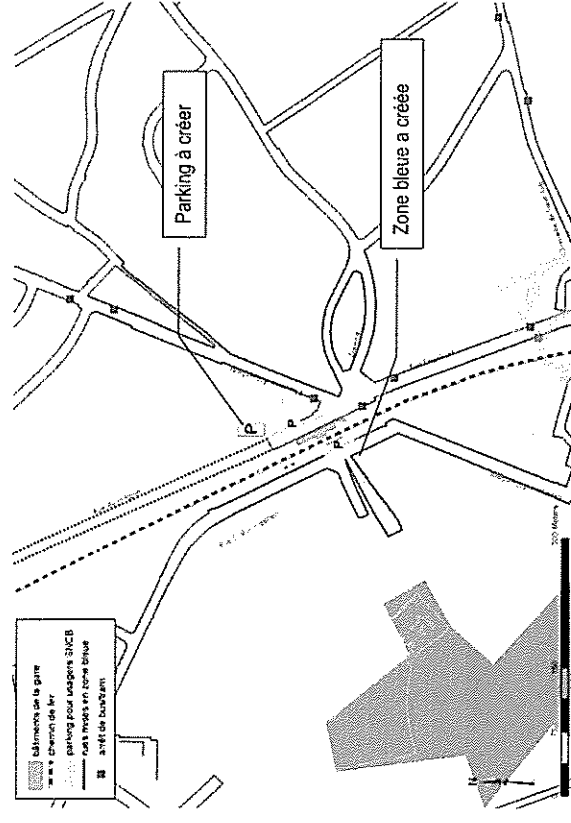


Figure 30 : Objectif et recommandations en termes de stationnement du PCM d'Uccle pour le périmètre d'étude (PCM Uccle, 2005)

Les environs de la gare seront donc à terme gérés en 'zone bleue' (deux heures de stationnement maximum avec disque).

3.1.1.3. Présentation du site et analyse de la situation existante

3.1.1.3.1. Accessibilité du site selon les différents modes de transports

A. Accessibilité du site en voiture

Le projet se situe sur l'îlot compris entre la rue Vervloet et la rue E. Van Ophem. Le site se trouve donc à proximité de la gare Uccle-Calevoet, et la rue de Stalle (à proximité d'un accès au Ring).

Les voiries à proximité ont les caractéristiques suivantes:

- La rue Vervloet : voirie locale en cul de sac. La voirie est divisée en trois tronçons, de dénivelé différent. Une voirie longeant les habitations et le site concerné par le projet, deux voiries (sans sens identifié mais dont le croisement de voiries est impossible) en pente reliant la rue Van Ophem à l'école communale Calevoet André Didier.
- La rue E. Van Ophem: axe reliant la chaussée d'Alseberg à la rue de Stalle en longeant la voie ferrée et la gare. Voirie à double sens de 2 x 1 bande de circulation;
- La chaussée d'Alseberg relie la Barrière de Saint-Gilles à Alseberg. C'est un des axes de pénétration de Bruxelles à 2 x 1 bande. Au niveau du site, la chaussée est coupée en deux par la voie de chemin de fer. La partie au nord de la voie de chemin de fer possède des voies de tram non protégées par des sites propres. Au sud de la voie de chemin de fer, la voirie a un caractère 'plus local'. Il n'y a pas de liaison directe entre les deux tronçons. La chaussée d'Alseberg est, en effet, déviée sur la rue Engeland et la rue du Château d'Or;
- La rue de Stalle est également un axe de pénétration, de 2 x 1 bande reliant le Ring à l'avenue Louise. Un site propre tram est aménagé en son milieu jusqu'à la chaussée de Charleroi (non incluse).
- La rue Engeland et la rue du Château d'Or sont les déviations de la chaussée d'Alseberg au niveau de la voie ferrée. Les deux tronçons de rues sont à 2 x 1 bande et le tram passe au centre des voiries.

Compte tenu de cette situation, le site étudié dispose donc d'une bonne accessibilité routière théorique, accessibilité amoindrie en heure de pointe par les encombrements observés notamment sur les grands axes sur lesquels se raccorde la rue E. Van Ophem. La vitesse sur ces axes est cependant limitée à 50 km/h. Notons à ce sujet que cette vitesse limitée est, de manière générale, peu respectée (sauf en heures de pointe aux endroits où l'on observe des encombrements).

B. Accessibilité du site en transports en commun

B.1. Proximité des arrêts

Le site est situé à proximité de la gare Uccle-Calevoet desservie par la ligne SNCB 124 qui permet en semaine d'accéder rapidement aux destinations telles que la gare de Bruxelles-Midi, Gares Centrale et Gare du Nord ainsi que la périphérie comme Waterloo, Nivelles,....

La gare Uccle-Calevoet est la gare la plus attractive de la ligne 124 à Bruxelles avec plus de 1200 montés de voyageurs par jour.

Il existe également des arrêts de lignes de bus et tram «Uccle Calevoet» situés de part et d'autre de la voie ferrée.

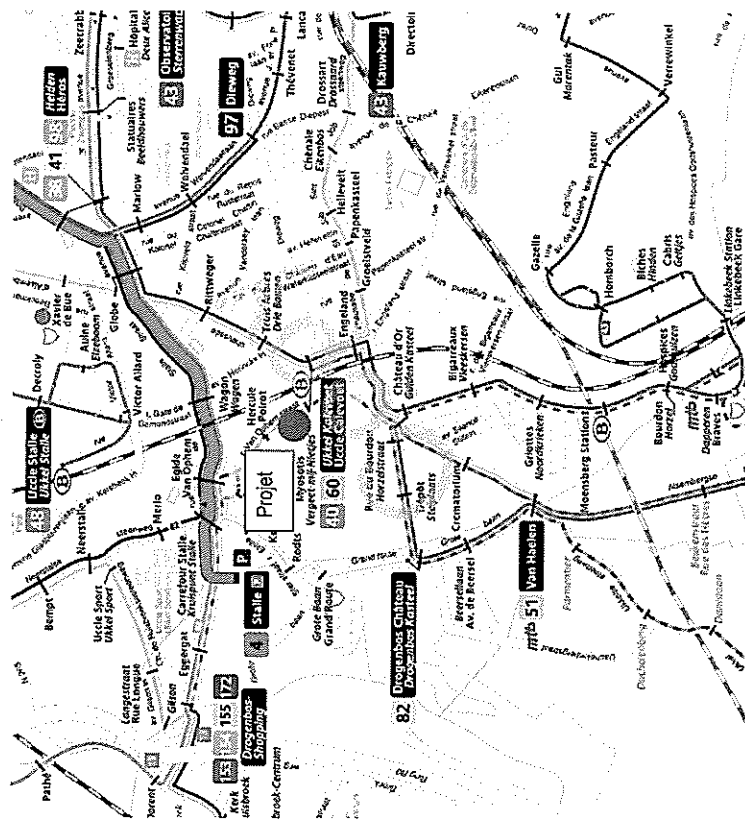


Figure 31 : Extrait de la carte de réseau de la STIB (22/02/2010)

L'arrêt le plus proche du site se situe sur la rue E. Van Ophem, au croisement avec la rue Vervloet (ce qui correspond également à une entrée de la gare). Cet arrêt « Uccle Calevoet » est desservi côté rue Van Ophem par 3 lignes de bus De Lijn (153, Drogenbos – Ninove ; 154, Drogenbos – Halle, 155 Drogenbos – Halle).

De l'autre côté de la voie ferrée, un arrêt est situé sur la fin de la chaussée d'Alseberg en direction de la périphérie et sur la rue Engeland dans la direction opposée, au niveau de la gare. L'arrêt est desservi par deux lignes de bus STIB 43 et 60, 1 ligne de tram STIB 51 et un bus TEC (TEC40).

Pour rejoindre ces arrêts STIB depuis le site, il faut traverser la voie ferrée par le tunnel accessible depuis les quais de la gare débouchant quasiment face à la rue Vervloet. Notons que ce tunnel n'est pas accessible aux PMR^a car muni d'escaliers.

A environ 650 m, sur la rue de Stalle, se situe l'arrêt « Van Ophem » desservi par les lignes de bus 98 et de trams 97 et 4. Si la distance par rapport au site est relativement importante, environ 8 minutes de marche, cet arrêt n'en est pas moins intéressant car il est desservi par des lignes permettant de rejoindre d'autres quartiers que ceux proposés par les lignes passant à Uccle-Calevoet. De plus, la ligne de Tram 4 est de très bonne fréquence et dessert le centre-ville (prémétro orientation nord-sud).

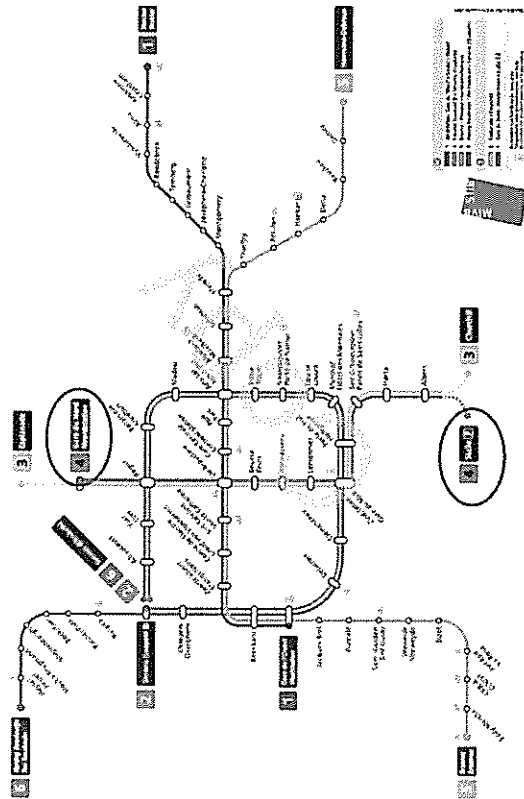


Figure 32 : Plan du Réseau métro - prémétro de Bruxelles (Source : STIB 2010)

^a PMR : Personne à mobilité réduite

B.2. Type et fréquence

Le tableau suivant récapitule les lignes de transport en commun qui ont un arrêt proche du site en précisant le type de transport, le numéro de la ligne, les principaux points de desserte de cette ligne, les fréquences (par sens) en heures de pointe et en heures creuses et l'amplitude de desserte (premier et dernier passage). L'arrêt le plus proche du site est relevé en gras.

Les informations données dans ce tableau correspondent aux horaires des jours ouvrables classiques (c'est à dire hors week-end et congés scolaires).

Ligne	Type	Lieux desservis	Fréquences (h/h)	Amplitude de desserte
SNCB 124	Train	Schaerbeek - Bruxelles Nord - Bruxelles Central - Bruxelles Midi - Uccle Calevoet - Waterloo - Lillois - Braine l'Alleud - Nivelles - ...	2 à 4 / 1 à 2	6h00 - 00h25
STIB 98	bus	CERIA - Carrefour Stalle - Egide Van Ophem - Wagon - Globe - Haros	3 / 2	6h20 - 22h06
TEC 40	bus	Uccle Calevoet - Linkbeek - Beersel - Alsenberg - Rhode Ste Genesee - Blaine L'Alleud	1 à 2 / 1	6h30 - 19h45
STIB 43	bus	Observatoire - Helden - Globe - Uccle Calevoet - Engeland - Château d'Or - Fort Jacob - Place Saint Job - Kaurberg	10 / 6	6h35 - 21h04
STIB 60	bus	Ambiorix - Schuman - Flagey - Veuval - Carwell - Station Saint Job - Engeland - Uccle Calevoet	6 / 4	6h19-0h14
De Lijn 153	bus	Drogenbos Shopping - Van Ophem - Uccle Calevoet - Cimetière de Forest - Dworp - Huzingen Doren - Huzingen - Halle - Halle - Pespingen - Leerbeek - Meerbeke Kerk - Nizwe	2 à 3 / 1 à 2	5h00 - 22h00
De Lijn 154	bus	Drogenbos Shopping - Van Ophem - Uccle Calevoet - Grote Baan - Beersel - Lot - Buzingen - Halle	2 à 3 / 1 à 2	5h15 - 21h45
De Lijn 155	bus	Drogenbos Shopping - Van Ophem - Uccle Calevoet - Moensberg - Grande Esplanette - De Hoek - Alsenberg - Dworp - Essenbeek - Halle	1 / 1	6h00 - 21h30
STIB 51	tram	Heizel - Sluyterbergh - Guillaume de Criel - Cimetière de Jette - Belgica - Ribaucourt - Yser - Porte de Ninove - Porte d'Anderlecht - Gare du Midi - Porte de Hal - Albert - Globe - Uccle Calevoet - Van Heelen	5 / 5	5h34 - 23h44
STIB 97	tram	Louise - Monts - Barrière - Carrefour de Stalle - Egide Van Ophem - Wagon - Globe - Dieweg	5 / 0	8h29 - 18h28
STIB 4	Tram	Gare du Nord - Rogier - De Brouckère - Bourse - Gare du Midi - Porte de Hal - Pavis de Saint Gilles - Albert - Vanderkindere - Haros - Globe - Wagon - Egide Van Ophem - Carrefour Stalle - Stalle	10 / 6	5h20 - 20h00

Tableau 9: Offre en train, métro, bus et tram desservant les lieux proches du site (Sources : STIB, SNCB et De Lijn 2011)

La desserte du site en transport en commun est donc bonne et variée. De plus, la desserte offerte par la ligne SNCB n°124 et la ligne de Tram 4 permettent de rejoindre rapidement le centre ville et 3 pôles de communication essentiels de la Région : les stations 'Gare du midi', 'Gare centrale' et 'Gare du Nord'.

B.3. Amélioration de la desserte en transport en commun à moyen terme

B.3.1. Réseau RER

Le projet de RER est à considérer en tout premier lieu. Dans le cadre de ce projet, la gare Uccle-Calevoet deviendra une gare RER. Cette gare est concernée par le passage de la ligne R2 Nivelles - Louvain-la-Neuve ou Villers-La-Ville.

A la mise en service du réseau RER, la fréquence des trains sera plus importante : ainsi, la fréquence horaire minimale sera de 4 à 6 passages par heure et par sens en heure de pointe et 2 passages par heure et par sens en heure creuse.

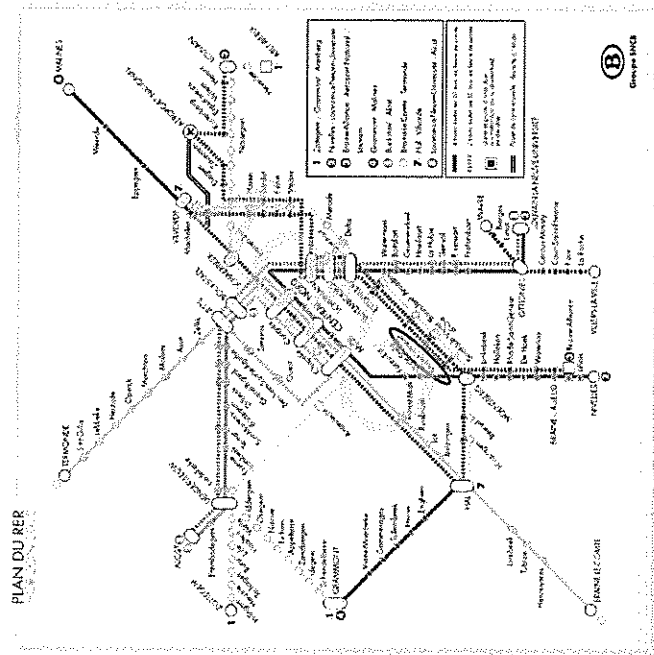


Figure 33 : Réseau RER prévu en 2012 (source : site internet SNCB)

A moyen terme, la desserte du site en transport en commun, notamment vers le centre-ville, sera donc de très bonne qualité. Il conviendrait néanmoins dans ce cadre d'améliorer les communications entre les deux quais de la gare en les rendant accessibles aux PMR et aux cyclistes (voir infra).

B.3.2. Vision 2020 (STIB)

Le document vision 2020 envisage :

- Améliorer la vitesse commerciale sur la ligne de tram 51 ;
- La création d'une liaison de métro léger de surface entre Uccle-Calevoet et Schaerbeek.

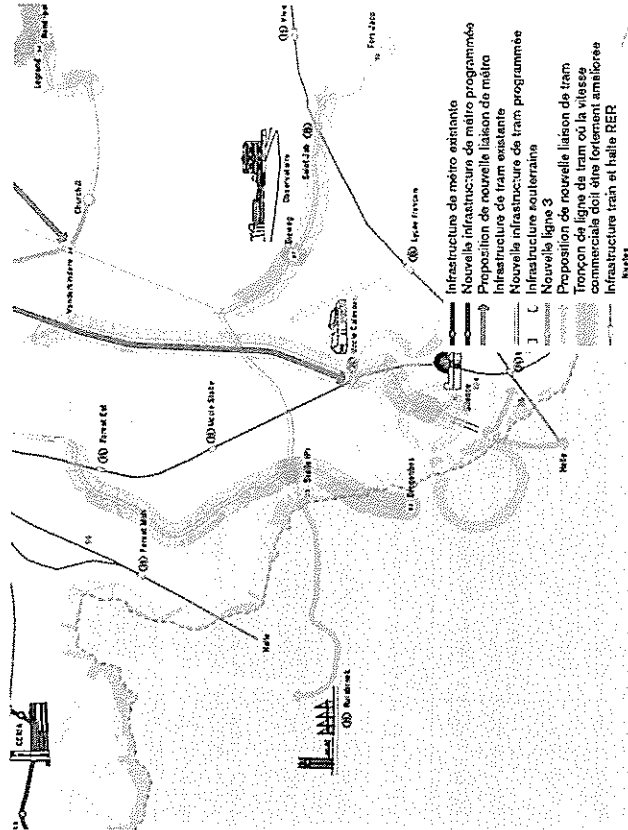


Figure 34 : Extrait de la carte de synthèse de la vision STIB 2020

3.1.1.3.2. Accessibilité du site pour les modes doux

A. Accessibilité aux alentours du site pour les cyclistes

Aucun aménagement deux-roues n'existe actuellement dans l'aire géographique. Seul un parking vélos est existant au droit de la gare d'Uccle-Calevoet.

L'ICR n°7 (vu au point précédent), prévu par le PRD, n'est que partiellement réalisé et pour les tronçons partant de l'avenue Louise. Le permis d'urbanisme est en cours d'instruction.

Dans les rues à sens unique, les contresens cyclistes sont autorisés par le règlement communal partout où les usagers disposent de 3 m ou plus de passage libre.

B. Accessibilité aux alentours du site pour les piétons et les PMR

En situation existante, les trottoirs de la rue E. Van Ophem ne sont pas en très bon état. Le trottoir côté voies de chemin de fer est protégé de tout stationnement par la mise en place de potelets en bois. Le trottoir situé entre la rue Vervloet et l'av. I. Prigogine est actuellement partiellement occupé par le chantier de construction de la maison de repos. Les trottoirs seront réaménagés en fin de chantier.

Actuellement, la rue Vervloet est divisée en trois morceaux de voiries : une devant le site voisin du PL n°471 bis (en cul-de-sac, avec trottoir d'un seul côté), deux formant une boucle pour desservir les écoles. Aucun aménagement piéton n'est à observer sur ces deux derniers tronçons.

Un passage pour piéton est aménagé au croisement de la rue Vervloet et la rue E. Van Ophem, au niveau de l'entrée de la gare Uccle-Calevoet. Un auxiliaire de sécurité est présent lors des entrées/sorties d'école pour sécuriser la traversée des écoliers. Ce carrefour a fait office d'un réaménagement récent avec mise en plateau du carrefour.

Deux passages sous les voies permettent de traverser la voie de chemin de fer pour rejoindre les arrêts de bus situés de l'autre côté. Rappelons toutefois que ces tunnels ne sont pas accessibles aux PMR.

En ce qui concerne la circulation des PMR le long de la rue E. Van Ophem, celle-ci est rendue difficile par l'absence d'aménagement spécifique aux carrefours et la présence d'arbres au milieu des trottoirs. L'état des trottoirs de type dalles bétons est, par ailleurs, médiocre.

L'av. Ilya Prigogine permet, quant à elle, la jonction entre le projet et l'av. E. Van Ophem. Cette voirie a été construite dans le cadre du permis de lotir voisin n°471 bis. Elle est munie de trottoirs en Clinkers de taille réglementaires de part et d'autre de la voirie. Un passage piéton traversant (surélevé) est aménagé à l'embouchure de l'av. I. Prigogine sur la rue E. Van Ophem.

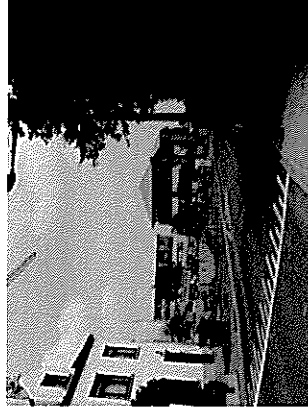


Photo 23 : Vue des trottoirs de la rue E. Van Ophem face au projet (ARIES, 2010)

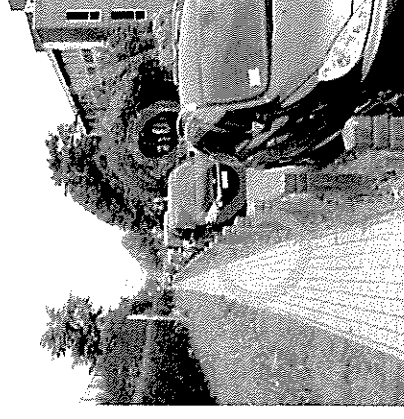


Photo 24 : Vue des trottoirs de la rue E. Van Ophem au terrain de football (ARIES, 2010)