

COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN

PROJET DE PPAS

Plan Particulier d'Affectation du sol 15 « Gazomètre »

Rapport au sujet de l'absence d'incidences notables sur l'environnement

	Date - Datum	Modification - Wijziging		Date - Datum	Modification - Wijziging
A	14/03/2012	Document de travail	G		
B	01/05/2012	Document provisoire	H		
C	04/05/2012	Document provisoire	I		
D	11/05/2012		J		
E			K		
F			L		

1. Introduction

Le présent rapport est rédigé dans le cadre de l'article 44 du COBAT et tend à montrer que le plan particulier d'affectation du sol projeté « Gazomètre »¹ n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Le Conseil Communal sollicite l'AATL et l'IBGE qui remettent un avis sur l'absence d'incidences notables du plan projeté. Au vu de ces avis émis, le Conseil Communal détermine, par décision motivée, si le projet de plan ne doit pas faire l'objet de rapport sur les incidences environnementales. Dans cette hypothèse, la procédure est poursuivie conformément aux articles 48 à 50 du COBAT.

Le présent rapport reprend :

- Les motivations présidant à l'élaboration de ce projet de PPAS.
- L'évaluation des objectifs du projet de PPAS, les lignes directrices du projet et les éléments de la situation existante que le projet entend modifier. Le texte est structuré en fonction des critères repris à l'annexe D du COBAT et conformément à l'arrêté du 02/12/2010 relatif au contenu du dossier à introduire en application de l'article 44 du COBAT.

1.1 Délimitation du site.

En date du 22/06/2011, le Conseil Communal a décidé de l'élaboration du PPAS « Gazomètre ». Le périmètre concerné comprend un vaste îlot inachevé se trouvant à la rencontre de différents types de tissus urbains ; le périmètre délimite une superficie de 10,38 ha.

Les motivations reprises dans la décision du Conseil sont les suivantes :

« Considérant que l'Administration communale possède plusieurs propriétés reprises en zone d'habitation au PRAS dans l'îlot formé par les rues du Sippelberg, Mahatma Gandhi, Gand, Schols, Célidée, Paruck, Révérend Père Pire, Marcel Betbèze et Fuchsias ; que celui-ci est de superficie très importante ;

Considérant que plusieurs parcelles sont difficilement exploitables étant donné leur enclavement ;

Considérant que la Commune a le souci de développer des zones d'équipement d'intérêt collectifs ou de service public tel que les écoles ou les crèches, que l'étude portera notamment sur les terrains potentiels à l'extension ou à la création de ceux-ci ;

Considérant qu'il est également important de veiller au maintien ou à la création d'espaces verts de qualité offrant un maximum de perméabilité et que dès lors notamment les abords des équipements publics devront être traités dans cet objectif ;

Considérant que les fronts bâtis déstructurés devront particulièrement être étudiés notamment au niveau des rues Schols, Célidée et du Paruck ;

Considérant qu'au vu de la taille actuelle de l'îlot, il sera opportun d'étudier la possibilité de création de voiries tout en améliorant la mobilité douce ;

Considérant qu'il existe un refuge ornithologique et qu'il est donc opportun de veiller à la protection de celui-ci ;

Considérant qu'il y aura lieu d'étudier la possibilité ou la nécessité de revoir les limites actuellement définies du périmètre ;

¹ Nommé « projet » ci-après

Considérant qu'au regard des différents éléments repris ci-dessus, il y a lieu de procéder à l'élaboration du PPAS susvisé ; que, pour ce faire, il est nécessaire de désigner un bureau d'étude spécialisé et agréé pour assister la Commune dans cette procédure. »

Sont joints en annexe :

- Le plan de localisation.
- Le plan de la situation existante de fait.
- Le plan de la situation existante de droit.
- Le rapport décrivant la situation existante de fait et de droit.

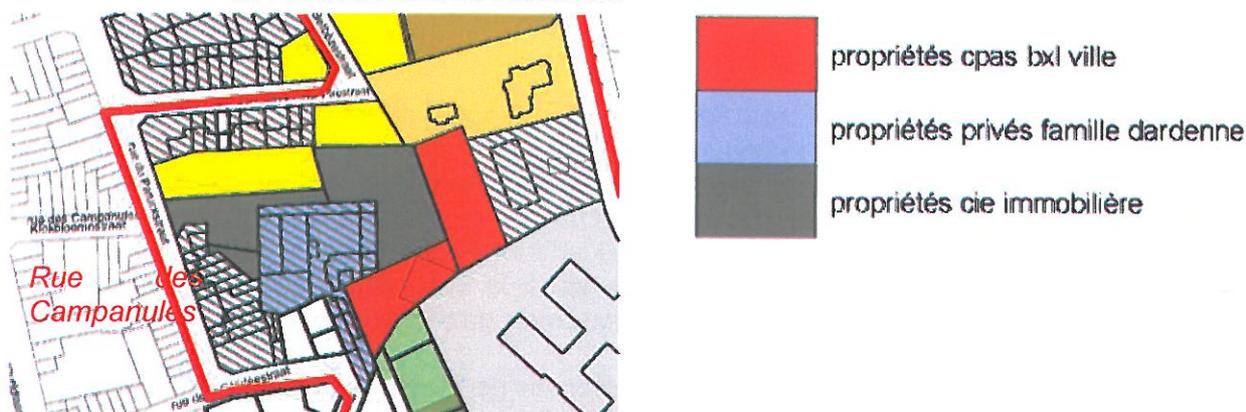
2. Lignes directrices et objectifs

2.1 Contexte

L'urbanisation de la zone comprise dans le périmètre concerné ne s'est pas achevée de telle sorte que ce qui aurait pu devenir un quartier composé de plusieurs îlots similaires à ceux des environs se présente comme une vaste friche comprenant des potagers, les ruines d'une ancienne usine, un petit parc communal et des espaces verts laissés à eux-mêmes que les riverains se sont plus ou moins appropriés. Une des raisons de l'arrêt de l'urbanisation est la présence de gazomètres à proximité².

L'inachèvement du tissu urbain présente des inconvénients de différents ordres :

- Nombreux murs mitoyens en attente.
- Rapport avant/arrière des bâtiments parfois confus.
- Nombreux espaces résiduels.
- Présence d'amorces de voiries qui donnent une impression d'espace en devenir.
- Insécurité (objective et subjective) par manque de contrôle social et par les caractéristiques des lieux (ancienne usine abandonnée).
- Vellétés d'urbaniser en intérieur d'îlot :
 - o La Commune a refusé récemment une demande de permis de lotir introduite par un promoteur visant à prolonger une ébauche de voirie (dans la prolongation de la rue des Campanules).
 - o La SLRB a l'intention de développer un projet de logements sur un terrain du CPAS de la Ville de Bruxelles.



² Il y en avait deux dans le périmètre du PPAS d'où le nom du PPAS. Leur site est classé.

La Commune de Molenbeek-Saint-Jean possède plusieurs propriétés dans le périmètre ; elles sont en zone d'habitation au PRAS (A.G. 03/05/2001).

Une partie de ces friches, qui sont des terrains privés, est néanmoins utilisée par les habitants mais tantôt de manière plus ou moins organisée, tantôt de manière plus irrégulière : potagers, espaces de promenade, série d'abris pour chats.....

Pour plus de détails, nous renvoyons au rapport de situation existante de fait et de droit ainsi qu'aux plans de situations existantes de fait et de droit.

2.2 Intentions et motivations

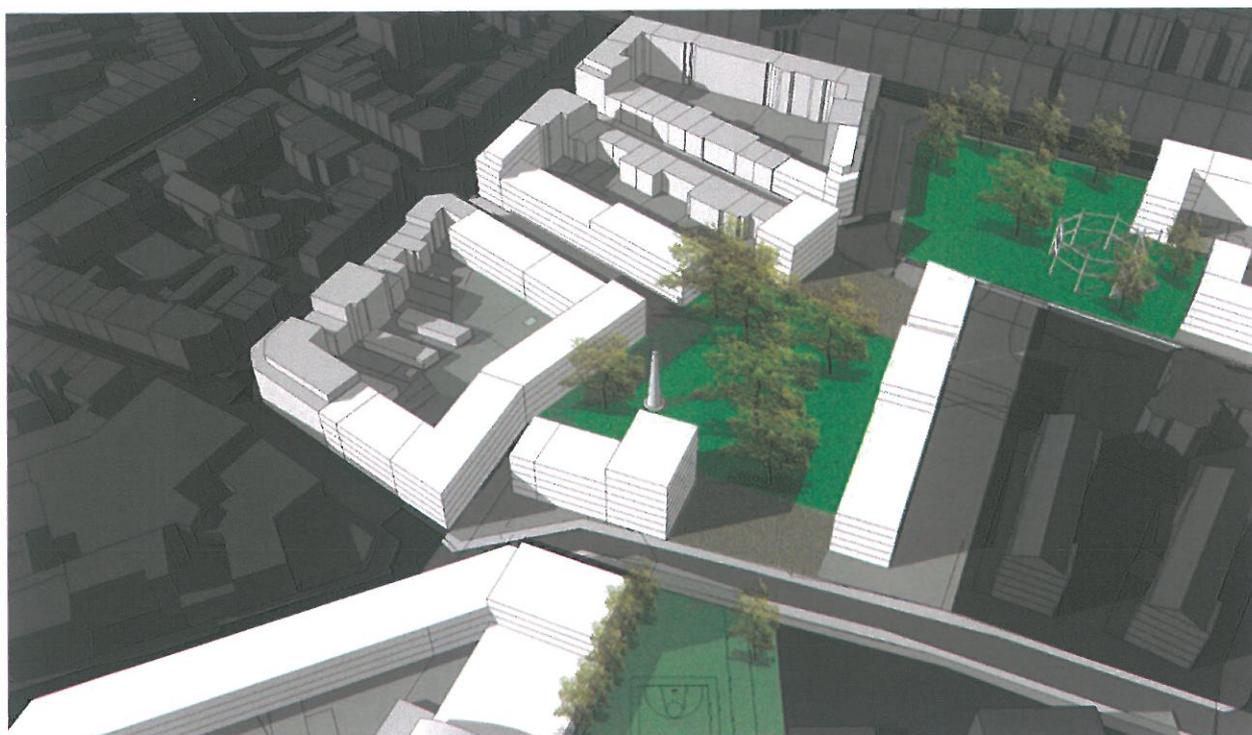


Illustration des intentions

L'intention n'est pas de prolonger le tissu urbain existant en joignant les amorces de rues pour recréer des îlots complets.

L'intention principale est de créer un « Parc des 3 Plaines » et de traiter les rives de la plaine centrale de manière à achever le tissu urbain environnant en supprimant les déficiences existantes (présences de murs mitoyens aveugles, vues sur les intérieurs d'îlots parce qu'incomplets, déficit de contrôle social et d'espaces appropriables par tous...). Les 3 plaines sont les suivantes (de haut en bas sur l'illustration ci-dessus) :

- L'actuel parc communal des Fuchsias situé le long des rues des Fuchsias et Betbèze, étendu au site de la superstructure du gazomètre subsistant (propriétaire : HUB).
- Le cœur de l'îlot qui est actuellement composé de friches et de potagers irréguliers.
- Un espace vert existant incorporé à un établissement scolaire (athénée royal Serge Creuz).

Une seconde intention majeure est de favoriser le logement social et le logement moyen sur les terrains de la Commune et du CPAS de la Ville de Bruxelles en fournissant aux futurs habitants un cadre de vie attractif : présence d'espaces verts, création ou amélioration de la circulation piétonne permettant, notamment, de rejoindre plus facilement les transports en communs proches. Le projet permet aussi de développer du logement du secteur privé.

Les objectifs secondaires sont les suivants :

- Gestion de la mixité dans la zone de forte mixité du PRAS (A.G. 03/05/2011) incluse dans le périmètre (rue de la Schols n°5 à 13 – chaussée de Gand n°377 à 391b).
- Création d'une entrée athénée royal Serge Creuz à proximité de la station de métro Osseghem.
- Mise en valeur du gazomètre.
- Amélioration de la perméabilité du site notamment au niveau de la mobilité douce.

3. Éléments de la situation existante que le projet entend modifier

3.1 Situation existante de droit

Pour la description des éléments de la situation existante de droit, voir le rapport de situation existante de droit et le plan de situation existante de droit.

3.1.1 Limite de la partie soumise à modification

Sans objet.

3.1.2 Limites des parcelles - Numéros des parcelles cadastrales

(Sous réserve du tracé exact de la voirie à créer)

Le projet comprend une nouvelle voirie qui sera établie sur un chemin piéton existant et qui nécessitera l'acquisition d'une bande de terrain (plusieurs propriétaires concernés) en vue d'élargir l'assiette; si nécessaire, il y aura recours à l'expropriation. Cet aspect est abordé plus en détail au point 4.1.2.10.

3.1.3 Permis de lotir non périmé

Le permis de lotir n. 57 (partiellement inclus dans le périmètre), délivré le 14/05/1976, comprend un lot non bâti (extrémité de l'avenue Révérend Pierre Pire). Ce lot appartient à la commune de Molenbeek-Saint-Jean. Dans l'état actuel de l'étude, le bâtiment de logements à ériger sur ce lot pourrait être bâti en recul sur l'alignement plutôt que sur l'alignement et avec un gabarit un peu différent. Toutefois, la réalisation conforme au permis de lotir n'hypothèque pas le projet.

3.1.4 Plans en vigueur

- Plan Régional de Développement (A.G. 12/09/2002)³
Le projet se conforme au PRD.
- PRAS (A.G. 03/05/2001)
Le projet se conforme au PRAS.
- Plan Communal de Développement (A.G. 06/05/2004)
Le projet se conforme au PCD.
- PPAS
Sans objet.

3.1.5 Règlements

Le projet ne modifie en rien les règlements en vigueur mais il se peut que certaines situations particulières imposeront que les prescriptions du futur PPAS s'appliqueront en s'écartant des règlements.

3.1.6 Alignements

Il n'y actuellement aucun plan d'alignement en vigueur dans le périmètre. Le projet fixera de nouveaux alignements tant pour les voiries existantes que pour la nouvelle voirie.

3.1.7 Terrains affectés à l'industrie

Il n'y a pas de terrains affectés à l'industrie dans le périmètre.

3.1.8 Opérations de rénovation d'îlot, Contrat de quartier et programmes « Objectifs 2 »

Une petite partie du périmètre se trouve dans le contrat de quartier « Rives Ouest » mais le projet n'a pas d'impact sur ce contrat de quartier ; c'est plutôt ce dernier qui donne un cadre au projet ; ce cadre sera respecté.

3.1.9 Monuments, édifices et sites classés (ou inscrits sur la liste de sauvegarde) et ceux pour lesquels une proposition de protection est à l'examen

Actuellement, un site est classé dans le périmètre du projet : il s'agit du gazomètre. Le projet prévoit :

- Sur la partie arrière qui donne sur le parc des Fuchsias : la mise en valeur de la superstructure du gazomètre subsistant.
- Sur la partie avant qui donne sur l'avenue du Sippelberg : implantation d'une zone de bâtisse pour immeuble de logements. Cet aménagement est en contradiction avec l'arrêté de classement du site⁴.

³ Sanction du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 02/12/2004

Toutefois, la situation conforme à l'arrêté de classement n'hypothèque pas le projet. Cet aspect est abordé au point 4.1.2.9.

3.1.10 Réserves naturelles, forestières et parcs naturels, Natura 2000

Il n'y a ni réserves naturelles, forestières et parcs naturels ni site Natura 2000 dans le périmètre.

3.1.11 Bâtiments déclarés insalubres

Il n'y a pas de bâtiment déclaré insalubre dans le périmètre.

3.1.12 Arrêté d'expropriation

Il n'y a pas d'arrêté d'expropriation en vigueur dans le périmètre.

Le projet comprend une nouvelle voirie qui sera établie sur un chemin piéton existant et qui nécessitera l'acquisition d'une bande de terrain ; si nécessaire, il y aura recours à l'expropriation. Cet aspect est abordé au point 4.1.2.10.

3.1.13 Permis d'urbanisme délivrés mais non encore réalisés (plus de 1000 m²)

Un permis a été délivré. Le projet ne le remet pas en cause.

3.1.14 Certificats d'urbanisme mais non encore réalisés (plus de 1.000 m²)

Néant

3.1.15 Certificat délivré en application de l'article 175 du Cobat mais non encore réalisé

Néant

3.1.16 Statut administratif des voiries

La nouvelle voirie projetée sera communale ; elle prendra place sur l'assiette d'un chemin accessible au public dont le statut n'est pas clair (voir point 3.1.1.8.).

3.1.17 Servitudes publiques de passage

Il n'y a pas de servitudes publiques de passage.

⁴ Cet arrêté est repris en annexe du rapport de situation existante de fait et de droit.

3.1.18 Autres servitudes d'utilité publique

- Servitude d'utilité publique : chemins et sentiers vicinaux.

Ni la Commune ni la Région ne disposent de l'atlas des chemins vicinaux. Le chemin sur lequel le projet prévoit d'établir une nouvelle voirie serait vicinal.

- Autre servitude :
Néant.

3.1.19 Inventaire des sites d'activités inexploités

Il n'y a pas de site d'activité déclaré inexploité dans le périmètre.

3.1.20 Périmètre de préemption

Il n'y a pas d'interaction entre le périmètre de préemption et le projet.

3.1.21 Zone Seveso

Il n'y a pas de zone Seveso dans le périmètre.

3.2 Situation existant de fait

Pour la description des éléments de la situation existante de fait, voir le rapport de situation existante de fait et le plan de situation existante de fait.

3.2.1 Toponymie

A notre connaissance, le lieu n'a pas de nom particulier hormis le nom des voiries publiques et le nom du parc communal (parc des Fuchsias).

Le nom de la nouvelle voirie projetée relève de la compétence du Conseil Communal.

3.2.2 Morphologie du quartier

Voir point 2.1. et 2.2. du présent rapport.

3.2.3 Typologie des constructions

Le périmètre comprend des constructions d'âges divers et de typologies diverses : maisons unifamiliales, petits immeubles de rapport, immeubles à appartements, petits immeubles d'entreprises (chaussée de Gand)... Le projet prévoit des zones de bâtisse pour nouvelles constructions qui seront principalement des immeubles à appartements. Les prescriptions préciseront les modalités des raccords entre constructions existantes et constructions projetées.

3.2.4 Qualités paysagères

Le projet tend à préserver la verdurisation de l'intérieur d'îlot en l'organisant en parc. L'impact est la création d'un environnement attrayant favorisant la réalisation rapide des constructions nouvelles ainsi que la qualité d'habitat.

3.2.5 Aspects environnementaux ayant un impact sur le développement du site

Le périmètre comprend des parcelles polluées. Des contacts ont été entrepris auprès de l'IBGE afin de prendre connaissance de l'éventuelle inscription à l'inventaire de parcelles polluées reprises dans le périmètre du projet et afin de connaître la catégorie de pollution.

4. Absence d'incidences notables sur l'environnement

4.1 Critères permettant de déterminer l'ampleur probable des incidences des plans

4.1.1 Les caractéristiques du plan

La mesure dans laquelle le plan concerné définit un cadre pour d'autres projets ou activités, en ce qui concerne la localisation, la nature, la taille et les conditions de fonctionnement ou par une allocation de ressources :

Le projet précisera un cadre pour 559 nouveaux logements⁵ dont 364 pourraient être réalisés sans PPAS sur base du PRAS et du RRU. Le projet ne donnera donc un cadre légal qu'à la réalisation d'environ 195 logements. Parmi ces logements, il y aurait une centaine de logements sociaux et moyens prévus sur les terrains du CPAS de la Ville de Bruxelles et à réaliser par la SLRB. Sur les parcelles communales, des logements moyens seraient érigés.

La mesure dans laquelle le plan influence d'autres plans ou programmes, y compris ceux qui font partie d'un ensemble hiérarchisé :

⁵ Les quantités de logements annoncées sont évaluées d'après un avant-projet d'implantation de zones de bâtisse. Elles sont susceptibles d'être affinées en cours d'étude ; il ne faut donc pas les considérer comme définitives.

Le PPAS est en bas de la hiérarchie des plans telle qu'organisée par le COBAT. L'intention est de se conformer strictement au PRAS et de respecter le PRD et le PCD. Le présent projet n'influence donc pas ces plans.

Une petite partie du périmètre se trouve dans le contrat de quartier « Rives Ouest » mais le projet n'a pas d'impact sur ce contrat de quartier ; c'est plutôt ce dernier qui donne un cadre au projet.

L'adéquation entre le plan et l'intégration des considérations environnementales, en vue, notamment de promouvoir un développement durable :

Les objectifs du projet intègrent une série de considérations environnementales en vue de promouvoir le développement durable :

- Préserver le caractère verdurisé du quartier en préservant des espaces verts (aspects faune, flore, social). Les espaces verts créeront en outre un lien et un lieu d'échange avec les quartiers environnants.
- Permettre une densification raisonnable en regard :
 - Des besoins en logements de la commune et de la région (notamment logements sociaux et logements moyens).
 - De la nécessité de procurer un cadre de vie de qualité.
 - De la gestion parcimonieuse du sol et de la nécessité de densifier à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun (métro).
- En conséquence, préserver une bonne perméabilité du sol.
- Favoriser la mobilité piétonne en relation avec les transports en communs proches.
- Promouvoir une diversité sociale par la diversité des logements (sociaux, moyens, « libres ») autour d'un parc public.
- Préserver la mémoire du passé industriel en mettant en valeur l'ancien gazomètre et si possible en conservant la cheminée de l'ancienne usine (comme refuge des martinets).

Si besoin est et en fonction de l'avancement de l'étude, le projet pourrait comporter des prescriptions particulières en matière de gestion de l'eau, d'énergie.

Les problèmes environnementaux liés au plan :

Le projet de plan ne génèrera pas de problèmes environnementaux (voir à ce sujet le chapitre ci après décrivant les « incidences environnementales »).

L'adéquation entre le plan et la mise en œuvre de la législation communautaire relative à l'environnement (par exemple les plans et programmes touchant à la gestion des déchets et à la protection de l'eau) :

Nous n'avons pas relevé de contradiction.

4.1.2 Caractéristiques des incidences et de la zone susceptible d'être touchée.

Caractéristiques des incidences

Ci-après sont passés en revue les thèmes repris à l'annexe C, 7° du COBAT en indiquant que la nature des objectifs du projet entraîne que ce dernier n'aura pas d'incidences notables sur l'environnement.

4.1.2.1 La faune et la flore

Natura 2000, réserve naturelle, forestière

Le site n'est pas repris dans une réserve naturelle, forestière ou un parc naturel. Il n'est pas non plus repris dans la liste des sites en zones spéciales de conservation (Moniteur Belge du 27/03/2006 – page 14886 et suivantes). Le site Natura 2000 le plus proche (III.4 « Marais de Jette-Ganshoren ») se trouve à plus de 2 kilomètres du périmètre. La réserve naturelle régionale la plus proche est distante de plus de 1,5 km du périmètre. La réserve forestière régionale la plus proche est encore plus distante du périmètre. Le projet n'a donc aucune incidence à ce sujet.

Verdurisation générale

Le PRAS (A.G. 03/05/2001) prévoit une zone de parc à laquelle le projet se conforme. Outre les espaces publics, les autres zones concernées sont des zones d'habitation, une zone de forte mixité et une zone d'équipements collectifs ou de service public. Actuellement, le taux de verdurisation du périmètre est de 52% répartis dans un espace vert public (4%), des cours et jardins (25%), des zones de recul et des terrains non bâtis verdurisés (23%). Le projet prévoit le « Parc des 3 Plaines » qui représente à lui-seul 23% de la superficie circonscrite dans le périmètre. Il n'entre pas dans les intentions du projet de minimiser les superficies des zones de cours et jardins ni de celles des zones de recul. L'emprise des bâtiments existants est de 19%⁶ ; cette emprise peut passer à 29% par la simple application du RRU et du PRAS ; le projet permettra de passer à 33%. Or les constructions nouvelles seront munies de toiture verdurisée comme le RRU l'impose⁷. L'impact du projet reste donc limité à une faible augmentation de l'espace bâti qui sera par ailleurs verdurisé par des toitures vertes ; en outre, la part d'espace vert public augmente considérablement et les cours et jardins ne seront pas limités.

La carte n°1 du PRAS mentionne l'îlot comme étant de bonne qualité ; l'intention du projet est de conserver des îlots de bonne qualité.

Arbres

Quatre arbres sont repris à l'inventaire des arbres remarquables. Le projet permet d'en conserver 3 ; le 4^{ième} situé en espace privé, semble trop proche d'une zone de bâtisse pour pouvoir être conservé. Il s'agit d'un tilleul à petites feuilles de 14 mètres de haut qui est le 18ème plus gros de son espèce dans la Région de Bruxelles-Capitale. A titre de mesure de remplacement, la création d'un parc permettra de replanter des beaux sujets qui seront, en outre, dans un espace public dont profitera le plus grand nombre.

Le site du gazomètre

Le site du gazomètre est classé ; il est actuellement très verdurisé. Le projet prévoit :

- Sur la partie arrière qui donne sur le parc des Fuchsias : la mise en valeur de la superstructure du gazomètre subsistant.

⁶ Net : 22% (par rapport au périmètre sans les voiries publiques)

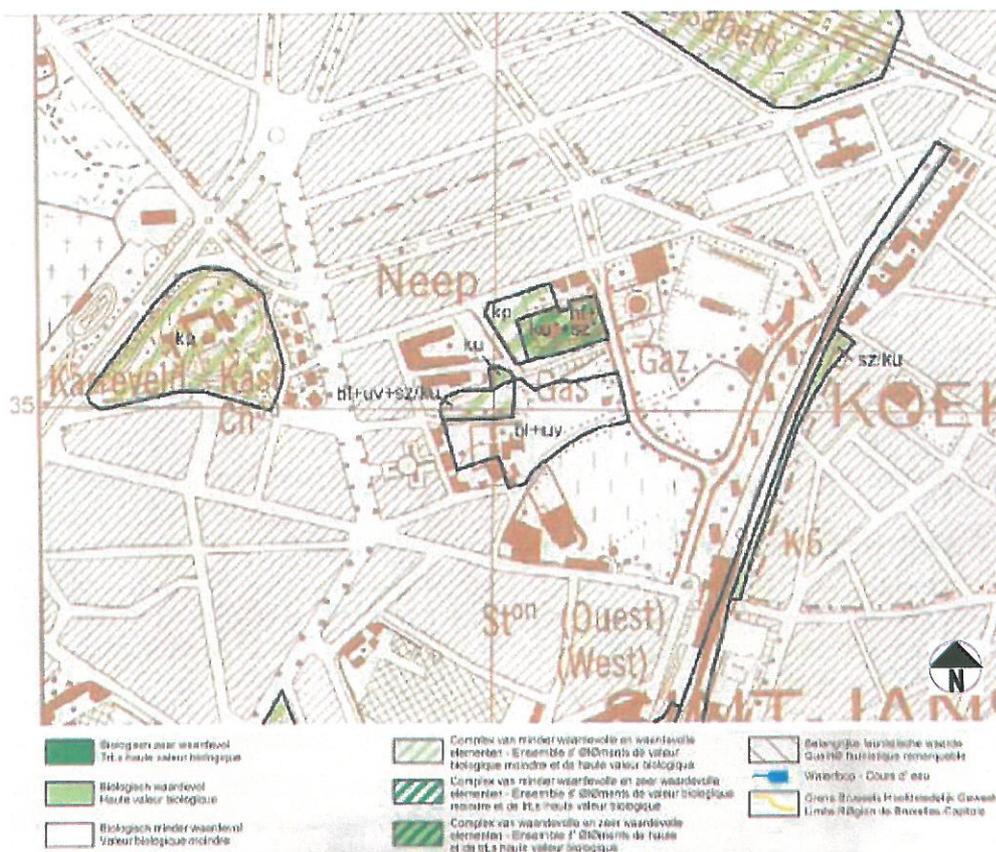
⁷ Toitures non accessibles de plus de 100 m².

- Sur la partie avant qui donne sur l'avenue du Sippelberg : implantation d'une zone de bâtisse pour immeuble de logements. Cet aménagement est en contradiction avec l'arrêté de classement du site⁸. Lors de l'élaboration détaillé du projet, il faudra tenter de trouver un compromis entre la Commune, la Région, la CRMS et le propriétaire en tenant compte de la préservation de la verdurisation, de la conservation du site, de la pollution du sol, du bon aménagement des lieux ainsi que de la pérennité du site qui est liée à des aspects financiers (pollution du sol, qu'y bâtir, subsides...). En tout état de cause, la situation conforme à l'arrêté de classement n'hypothèque pas le projet du « Parc des 3 Plaines » ; cette situation augmenterait la part de verdurisation du site et la problématique de construire ou non sur ce site reste accessoire par rapport aux enjeux principaux du projet.

Qualité biologique

La carte d'évaluation biologique⁹ mentionne deux types de zones :

- Un ensemble d'éléments de haute valeur et de très haute valeur biologique (site du gazomètre).
- Deux ensembles d'éléments de valeur biologique moindre et de très haute valeur biologique. Le premier est conservé (zone de parc du PRAS). Le projet prévoit de bâtir sur environ 75% du second ensemble ; une petite partie de cet ensemble est situé dans un permis de lotir non périmé. Le projet compense largement en prévoyant un parc en intérieur en trois parties qui procureront des essences diversifiées en fonction des aménagements particuliers de chaque partie.



Extrait de la carte d'évaluation biologique, version 2.1.

⁸ Cet arrêté est repris en annexe du rapport.

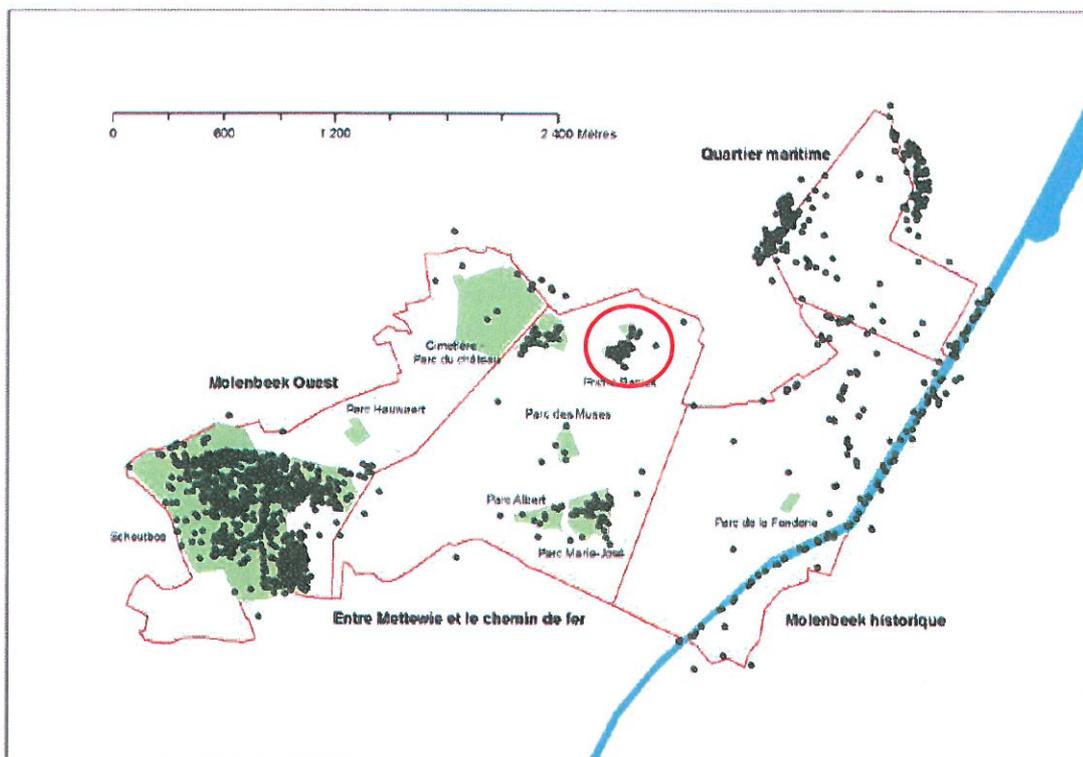
⁹ Carte d'évaluation biologique de la Belgique, IBGE et Instituut voor Natuurbeheer, 2000

Maillage vert

Une « continuité verte » passe avenue Mahatma Gandhi¹⁰. Les espaces verts du site constituent un site relais au niveau du maillage vert. La configuration spatiale des espaces verts projetés permet de jouer ce rôle. Cet aspect sera affiné et pourra être traité plus en détail dans les prescriptions.

Faune

Au sujet de la faune, la Commune est très active en la matière (cfr. Rapport annuel de l'avifaune, fiches pratiques visant à préserver la faune lors des travaux de construction et de rénovation...). Le rapport de « L'Avifaune Sauvage de Molenbeek-Saint-Jean – Rapport 2010 » mentionne des observations dans le périmètre et notamment des martinets (oiseau cavernicole appréciant les ruines comme lieu d'habitat), des rouges-gorges, des rouges-queues. Le projet prévoit de ne conserver des ruines de l'ancienne usine que la cheminée afin de maintenir un habitat apprécié des martinets. Le projet prévoira des mesures compensatoires à savoir d'une part, les espaces verts publics ne manqueront pas et, d'autre part, les futures prescriptions urbanistiques pourront prévoir des impositions en la matière.



Extrait de « L'Avifaune Sauvage de Molenbeek-Saint-Jean – Rapport 2010 – Commune de MSJ - page 9 : recensement où les observations ont été réalisées.

Conclusion

Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

¹⁰ Cfr PRD, carte n°4

4.1.2.2 L'environnement sonore

Les principales nuisances sonores affectant le site sont celles dues à la circulation automobile sur l'avenue du Sippelberg, l'avenue Mahatma Gandhi et la chaussée de Gand. Le projet prévoit l'implantation de zone de bâtisse notamment le long de l'avenue Gandhi et de la chaussée de Gand. Cela contribuera à atténuer les nuisances sonores en intérieur d'îlot.

Actuellement, plusieurs îlots ne sont pas complets et les intérieurs d'îlot ne sont pas protégés des nuisances sonores extérieures. Le projet vise notamment à refermer des îlots ce qui permettra de protéger les intérieurs d'îlot de nuisances sonores extérieures.

Les immeubles de logements ont peu d'incidences sonores ; par ailleurs, ils feront l'objet d'un permis d'environnement dès qu'il est prévu plus de 9 emplacements de parking en sous-sol.

Dans la zone de forte mixité du PRAS, un des objectifs du projet est d'assurer une bonne mixité entre entreprises/logements et d'éviter une surdensification des intérieurs d'îlots. Cet objectif tend à éviter des incidences négatives du point de vue de l'environnement sonore.

Le chapitre 4.1.2.11. montre que le surcroît de circulation automobile sera faible et réparti ; il en sera donc de même pour les incidences relatives à la pollution de l'air.

Conclusion

Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

4.1.2.3 Le sol

Pollution du sol

Le cours du Paruck passait dans la partie Nord du périmètre qui comprenait jadis zones humides et des étangs. La nappe phréatique dans cette partie du périmètre doit être proche de la surface. L'ordonnance relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués est actuellement le cadre légal relatif à la pollution des sols. Les affectations prévues pour les nouvelles constructions seront principalement du logement ; ce genre d'affectation ne nécessite généralement pas la mise en œuvre d'installations à risque. En ce qui concerne les affectations à prévoir en zone de forte mixité du PRAS, elles seront plus susceptibles de nécessiter des installations à risque ; il incombe aux exploitants d'effectuer les démarches nécessaires. Les intentions du projet reprendront l'interdiction des dépôts à l'air libre de quelque nature qu'ils soient. En ce qui concerne le site du gazomètre et la pollution de ce site, cela relève de la responsabilité du propriétaire. Le projet pourrait aider à trouver une issue aux multiples contraintes pesant sur ce site (voir point 4.1.2.1.).

Perméabilité du sol

Le périmètre gardera une perméabilité importante grâce au projet de « Parc des 3 Plaines ». Les prescriptions relatives aux zones de jardins tendront à réduire l'imperméabilisation du sol.

Divers

La société Fluxys a confirmé par écrit qu'elle n'a pas d'infrastructure souterraine de transport de gaz dans le périmètre. Hydrobru a communiqué la localisation de ses infrastructures (égouttage, adduction d'eau). Un collecteur (H = 2,3 m ; l = 1.6 m) passe sur des parcelles privées entre la rue Révérend Pierre-Pire et l'avenue du Sippelberg. Il en sera tenu compte lors de l'implantation des zones de bâtisse. Toutes les voiries du périmètre bénéficient d'égouts et d'adduction d'eau. Les autres impétrants seront contactés en temps utiles.

Conclusion

Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

4.1.2.4 L'eau

Dans cette matière, le principe général de garder une importante verdurisation en contenant la densité de constructions contribue à minimiser drastiquement les incidences. Par ailleurs, le RRU impose des citernes (bassin d'orage) ainsi que des toitures vertes qui ont le même effet.

Eau souterraine

Le cours naturel du Paruck traversait la partie Nord du périmètre du site ; ce ruisseau coule actuellement dans un pertuis sous la rue des Fuchsias et la rue Betbèze puis sous une parcelle privée pour rejoindre l'avenue du Sippelberg. Il en sera tenu compte lors de l'implantation des zones de bâtisse.

La partie Nord du périmètre était jadis une zone humide et un étang ; il n'en subsiste rien en surface. Selon toute vraisemblance, la nappe phréatique coule d'Ouest en Est (sens d'écoulement de l'ancien cours du Paruck). Le projet ne prévoit pas de grande zone de bâtisse axée Nord-Sud et susceptible de perturber l'écoulement de la nappe. La zone de bâtisse relative au terrain du CPAS de la Ville de Bruxelles est perpendiculaire à la nappe mais elle est aussi parallèle à deux autres barres de logements qui n'ont pas causé de problème.

Infiltration

L'infiltration d'eau de ruissellement dans le sol diminuera en fonction de la quantité des zones bâtissables nouvelles. Toutefois, le projet garde une grande part d'espaces verts qui garantit l'infiltration dans le sol : voir à ce sujet, le point 4.1.2.1. – Verdurisation générale). Les prescriptions pourraient en outre imposer une certaine infiltration sous réserve d'une bonne capacité d'infiltration du sol. Les espaces verts pourront réalisés de manière à favoriser la rétention et l'infiltration (noues, fossés...).

Rétention des eaux - inondations

Le maintien de grande zone de verdurisation contribue à éviter que de gros volumes d'eau de ruissellement fasse irruption de manière brutale dans les égouts. Par ailleurs, le RRU impose des citernes (de rétention) pour les nouvelles constructions. Les toitures vertes, également imposées par le RRU, contribuent également à retenir l'eau. Par rapport à une toiture nue, une toiture extensive permet en moyenne de diviser par 2 le débit restitué aux égouts (sur le long terme) et avec un retard de +/-10 minutes¹¹ (sur le court terme). Les toitures intensives ont de meilleurs résultats.

Rejet des eaux dans les égouts

¹¹ Source : NIT 229, page 9, figure 6

Hydrobru a communiqué la localisation de ses infrastructures (égouttage, adduction d'eau). Toutes les voiries du périmètre bénéficient d'égouts et d'adduction d'eau.

Chaque nouveau bâtiment devra être muni d'une citerne de rétention conformément au RRU ; à cela s'ajoute la capacité de rétention et d'évapotranspiration des toitures verdurisées.

Le programme concernant principalement du logement puis de l'équipement scolaire, les eaux usées seront ménagères. Les entreprises (zone de forte mixité) devront, le cas échéant, recourir à un système d'épuration.

Réutilisation de l'eau

Les prescriptions imposeront une citerne d'usage. Par ailleurs, la commune de Molenbeek-Saint-Jean octroie des primes à l'installation d'un système de récupération d'eau de pluie.

Conclusion

Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

4.1.2.5 *Le climat*

Les prescriptions relatives à la volumétrie seront réalisées notamment en fonction de l'ensoleillement. Les gabarits projetés étant dans la moyenne de l'existant avec des surélévations à proximité des espaces libres. Il n'y a pas de raison de craindre des problèmes de vent et tourbillon.

La verdurisation des intérieurs d'îlot tendra à améliorer le climat à l'intérieur des îlots (air moins sec).

Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

4.1.2.6 *L'air*

Les entreprises

Le projet de PPAS interdira les dépôts à l'air libre de quelque nature qu'ils soient. Les activités industrielles¹² seront interdites. Par ailleurs, les activités prévues en zone de forte mixité du PRAS devront être compatibles avec le logement et, le cas échéant, faire l'objet d'un permis d'environnement qui traite la matière de la pollution de l'air.

La pollution due aux véhicules

Le chapitre 4.1.2.11. montre que le surcroît de circulation automobile sera faible et réparti ; il en sera donc de même pour les incidences relatives à la pollution de l'air.

Les installations techniques des constructions (confort et climat intérieur)

Les systèmes de chauffage des immeubles à appartements seront performants (respect de l'OPEB). La localisation des rejets d'air vicié et de gaz brûlés sera traitée dans les permis d'environnement relatifs à ces immeubles.

La pollution de l'air sera donc très réduite. Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

¹² Au sens du glossaire du PRAS (A.G. 03/05/2001)

4.1.2.7 Les déchets

Déchets ménagers

La quantité de logements supplémentaires engendrée par le PPAS créera un surcroît de déchets ménagers à évacuer. Le projet prévoira une bonne accessibilité aux constructions de manière à ce que l'enlèvement des déchets se fasse aisément.

Déchets d'assainissement

Le sol du site du gazomètre est à assainir. Comme mentionné plus haut au point 4.1.2.1., l'avenir de ce site devrait faire l'objet d'une recherche de compromis ; si on venait à bâtir un immeuble de logements sur la partie Est de ce site (côté de l'avenue du Sippelberg), une dépollution devrait être réalisée préalablement. Cette dépollution fait partie intégrante de la problématique de ce site.

Conclusion

Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

4.1.2.8 L'énergie

L'ordonnance relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments est le cadre légal relatif à ce sujet. Il n'est pas opportun de réglementer de manière précise ce domaine dans un PPAS.

La pose de capteurs solaires sera traitée par les prescriptions (avec des conditions d'ordre esthétique).

La densification raisonnable à proximité du métro ainsi que l'amélioration des circulations piétonne contribue à un usage plus économe de la voiture et, donc, à des économies d'énergie.

Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

4.1.2.9 L'urbanisme, le paysage et le patrimoine immobilier

Le projet permet une densification raisonnable en regard :

- Des besoins en logements de la commune et de la région (notamment logements sociaux et logements moyens).
- De la nécessité de procurer un cadre de vie de qualité.
- De la gestion parcimonieuse du sol et de la nécessité de densifier à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun (métro).

Le projet permet de refermer des îlots incomplets tout en laissant des échappées vers le parc.

Le paysage changera mais la composante verte restera dominante dans le périmètre. Le plus gros changement sera dans l'axe de la rue des Campanules mais en bout de perspective, le parc sera toujours visible.

Le projet préserve la mémoire du passé industriel en conservant la cheminée de l'ancienne usine et en mettant en valeur l'ancien gazomètre.

La nouvelle voirie projetée sera implantée sur un chemin piéton existant. La circulation y sera modérée (limitation par les prescriptions : zone 30 ou voirie résidentielle). Elle sera en sens unique afin de limiter un éventuel flux de transit parasite. Elle nécessitera l'acquisition d'une bande de terrain (voir point 4.1.2.10. à ce sujet).

Il faut noter que le PPAS permettra d'urbaniser la partie centrale de l'îlot 1 et que les nombreuses constructions à venir sont situées le long de voiries et peuvent être érigées simplement sur base du RRU et du PRAS. . Seul 195 logements sont réellement concernés par le projet (voir chapitre 4.1.2.11. – Circulation à ce sujet).

En conclusion, le projet tend à conserver la composante verte du quartier en implantant une densité raisonnable d'habitat socio-économiquement diversifié ainsi que d'équipement de manière à compléter les lacunes morphologiques du tissu urbain existant. Il n'y a donc pas d'incidences négatives notables.

4.1.2.10 Les domaines social et économique

Un des objectifs du projet est de promouvoir une diversité sociale par la diversité des logements (sociaux, moyens ou « libres ») autour d'un parc public. La part d'espace vert accessible « officiellement »¹³ au public augmentera avec le projet ; l'aménagement sera plus contrôlé (sans nécessairement être rigide). Les abords du parc seront bâtis ce qui procurera un contrôle social.

Ce parc public permettra de lier le centre du périmètre et les nouveaux logements aux quartiers environnants; le parc aura un rôle d'intégrateur social.

L'implantation de logements sociaux et moyens est une nécessité pour assurer une mixité du nouveau quartier comme les équipements publics également.

Comme le projet vise également à encadrer le développement de la zone de forte mixité du PRAS et à éviter une surdensification ou à éviter des affectations non désirables, il n'y aura pas d'incidences en la matière. Le projet veillera à prévoir des zones d'affectations réalistes eu égard aux besoins actuels des entreprises tout en préservant le logement environnant.

Au surplus, la station de métro Osseghem est une nécessité dans le cadre d'une mixité.

La réalisation d'une nouvelle voirie entre la rue Schols et l'avenue du Sippelberg nécessitera l'acquisition de terrains privés et d'une expropriation si nécessaire. Les mesures suivantes ont été prises :

- Cette nouvelle voirie est prévue sur l'assiette d'un chemin existant.
- La largeur de cette voirie projet est réduite au minimum nécessaire (voirie en sens unique).
- Les emprises à acquérir ne comprennent pas de bâtiments.

¹³ Les friches actuelles sont en fait des terrains privés.

- Seuls quelques propriétaires sont concernés mais les principaux sont publics. Il s'agit de la Communauté Française qui a déjà été approchée ; elle n'a pas marqué de refus de principe. Il s'agit également du CPAS de la Ville de Bruxelles qui aurait à gagner une meilleure accessibilité de son site.

Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

4.1.2.11 La mobilité générale

Circulation – les logements (nouveau potentiel offert par le projet).

S'agissant de nouveaux logements, les incidences en termes de mobilité sont principalement les flux générés aux heures de pointe et plus particulièrement la pointe du matin. Il faut noter la grande proximité de la station de métro Osseghem (zone B du RRU). Les résidents du nouveau quartier peuvent aussi disposer des transports tram et bus situés à proximité. Les nouveaux immeubles envisagés sont répartis sur diverses voiries. Les plus grandes concentrations sont les potentialités offertes par le projet et se trouvent dans la prolongation de la rue des Campanules ainsi que le long de la nouvelle voirie projetée :

- Prolongation de la rue des Campanules: il s'agit de +/-100 logements dont une partie de logements moyens et de logements libres. Une partie pourrait éventuellement avoir un accès rue de la Célidée¹⁴. 100 logements créent à la pointe du matin un flux maximal de 40 véhicules par heure (In et Out)¹⁵.
- Nouvelle voirie projetée : il s'agit de +/-95 logements sociaux : les flux générés seraient similaires voire inférieurs¹⁶ et déboucheraient sur une voie à sens unique dont la direction devrait être déterminée. Le sens sera précisé ultérieurement lors de l'avant-projet. Il faut noter que se pose aussi la question de l'interruption de la berme centrale de l'avenue du Sippelberg.

Les flux seront donc rapidement répartis et dilués.

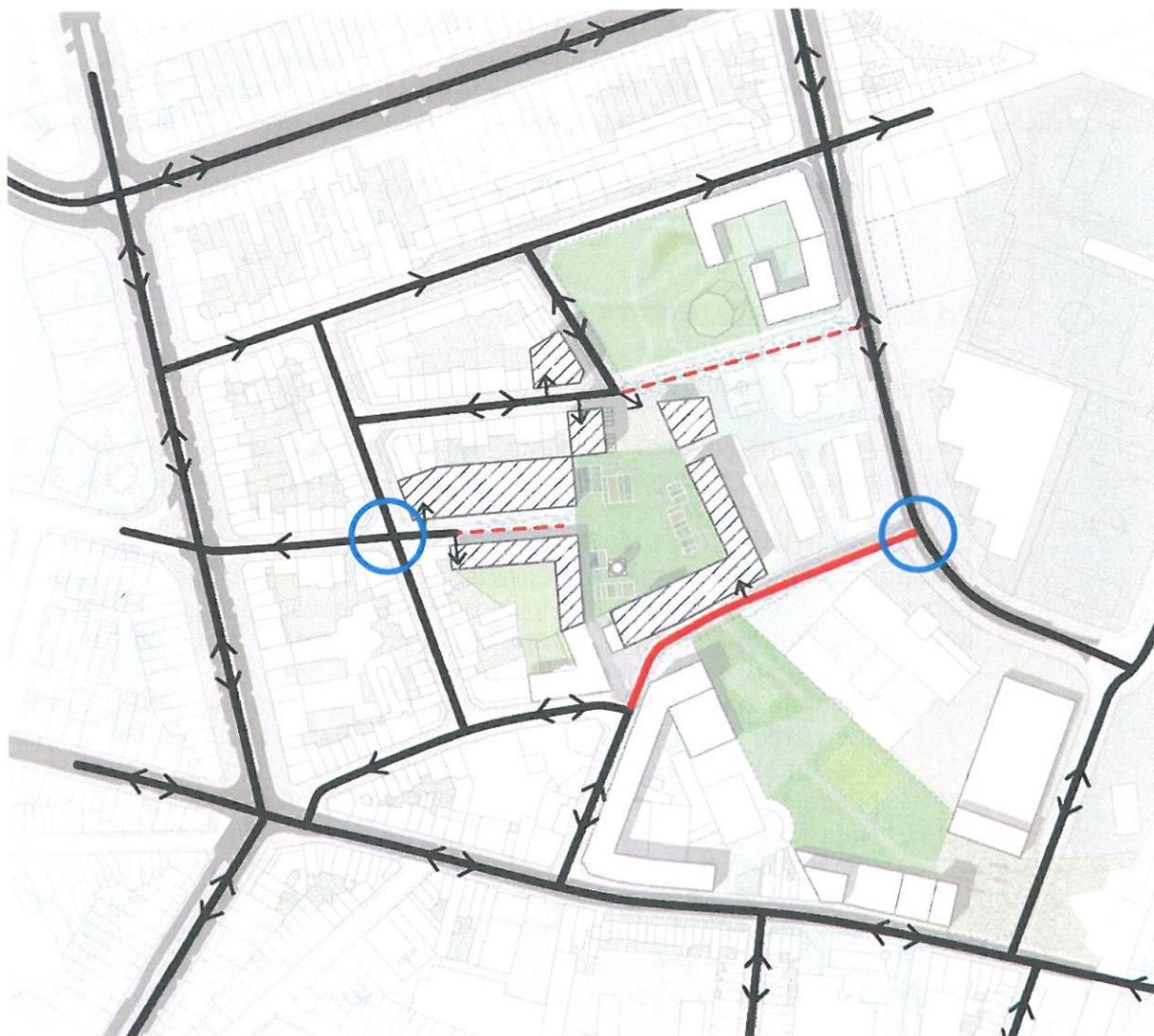
La nouvelle voirie projetée sera implantée en partie sur un chemin piéton existant. La circulation y sera modérée par l'aménagement (zone 30 ou voirie résidentielle). La largeur de l'espace carrossable sera réduite autant que possible ; par contre l'espace dévolu aux piétons devra être plus confortable. L'aménagement devra être conçu de manière à éviter le trafic parasite. Elle sera en sens unique et elle nécessitera l'acquisition d'une bande de terrain (voir chapitre 4.1.2.10. à ce sujet).

Afin d'apprécier la situation existante et l'insertion des futurs flux de circulation générés par ces deux concentrations de logements, des comptages de circulation ont été réalisés au carrefour « Campanules/Paruck » et sur l'avenue du Sippelberg à hauteur du chemin piétonnier. Les résultats détaillés sont repris en annexe.

¹⁴ Étant donné la structure foncière.

¹⁵ Estimation sur base de notre expérience.

¹⁶ Étant donné qu'il s'agit de logement social, la quantité d'emplacement de parking pourrait être inférieure.



Localisation des lieux de comptages de circulation (cercles bleus) – proposition provisoire d'accès aux futurs parkings en sous-sol des futurs immeubles entourant le parc central.

Carrefour « Campanules/Paruck »

Matin de 7h30 à 9h ; les constatations suivantes ont pu être faites.

- Les flux de circulation sont faibles:
 - 213 evp/h en moyenne dans le carrefour avec une pointe de 342 evp/h de 8h10 à 8h20.
 - Parmi les flux entrants dans le carrefour, le plus important est celui provenant du tronçon Nord de la rue du Paruck (147evp/h). Les flux sortant les plus importants sont, de manière quasi égale, ceux allant dans la rue des Campanules et dans le tronçon Sud de la rue du Paruck (99 et 93 evp/h).
 - Aucune formation de file n'a été constatée ; le trafic était toujours fluide et calme.
- Seuls 2 poids lourds ont été comptés ; les camions tournant dans la rue des Campanules ont des difficultés à faire le virage.
- Le trafic des piétons est très faible : 9 piétons/heure.
- Seuls 4 cyclistes ont été comptés.

Après-midi de 16h30 à 17h30

- Les flux de circulation sont logiquement plus faibles que le matin :
 - 175 evp/h en moyenne dans le carrefour avec une « pointe » de 210 evp/h de 17h20 à 17h30.
 - Les flux viennent de manière presque égale des deux tronçons de la rue du Paruck. Le flux sortant le plus important est celui allant dans la rue des Campanules : 91 evp/h.
 - Aucune formation de file n'a été constatée ; le trafic était toujours fluide et calme.
- Un seul poids lourd a été vu.
- Le trafic des piétons est faible : 92 piétons/heure.
- Seuls 5 cyclistes ont été comptés.



Amorce de la voirie (à droite)

Au vu de ces résultats, il n'y a aucune doute que les flux de circulation des logements projetés n'auront aucune difficulté à s'insérer dans les flux existants et ce d'autant plus que l'amorce de la voirie desservant ces logements existe déjà (voir photo ci-contre). Les flux de circulation dans les voiries existants resteront faibles ; le flux attendu dans le carrefour « Campanules/Paruck » serait porté à environ 250 evp/h le matin et à environ 215 evp/h l'après-midi. Il n'y a aucune raison de craindre des conflits entre automobiles et usagers faibles car le carrefour est déjà muni d'oreilles. Ces flux se répartiraient directement sur 3 branches (Campanules et Paruck dans les deux sens) et seraient donc rapidement réduits à des proportions négligeables

Avenue du Sippelberg à hauteur du chemin piétonnier

Le comptage a été réalisé à cet endroit car nous savions à l'avance que l'avenue du Sippelberg draine un trafic assez intense en raison de la présence d'écoles, du centre sportif et du gabarit de la voirie. Même si le PPAS ne se prononcera pas sur le sens de circulation de la nouvelle voirie projetée, le sens privilégié serait de l'avenue du Sippelberg vers la rue Schols. Les flux de circulation induits par les futurs logements sont généralement plus importants à la pointe du matin et donc vers la rue Schols. Mais cette rue draine très peu de trafic actuellement. Le trafic qui y débouchera pourra se diviser dans la rue Schols, dans la rue de la Célidée, puis, éventuellement dans la rue du Paruck qui, nous l'avons vu, ne comprend en situation existante que de faibles flux de circulation. Il nous a semble plus intéressant de faire un comptage avenue du Sippelberg étant donné les flux présumés de véhicules, de piétons et étant donné la présence d'accès à des parkings privés de part et d'autre du chemin (athénée royal Serge Creuz et résidence « Sippelberg »).

Dans l'état actuel des choses, l'avenue du Sippelberg comprend une berme centrale ininterrompue : il faut se rendre jusqu'au prochain carrefour pour faire demi-tour. L'avenue comprend plusieurs passages protégés pour piétons.

Lors des comptages, les constatations suivantes ont pu être faites.

Matin de 7h30 à 9h

- Les flux de circulation sont assez importants mais sont bien en de ça de la capacité d'une pareille voirie:
 - 498 evp/h (deux sens confondus) en moyenne avec une pointe de 570 evp/h de 8h20 à 8h30.
 - Dans le sens vers l'avenue Gandhi : 383 evp/h soit 77% du trafic total.
 - Dans le sens vers l'avenue Seghers : 115 evp/h soit 33% du trafic total.
 - Aucune formation de file n'a été constatée ; le trafic était toujours fluide et assez calme. Seul deux petits conflits ont été constatés.
- Le trafic des piétons est intense : 399 piétons ont été comptés¹⁷ soit 266 piétons/heure. Un tiers de ces piétons étaient des écoliers en rang provenant du sentier ou du tronçon Nord de l'avenue et se dirigeant vers le centre sportif. Les autres piétons sont principalement des élèves et des parents avec bambins se rendant à la crèche située dans la résidence « Sippelberg ». 100 piétons ont emprunté le sentier (qui était assez boueux).
- 16 poids lourds ont été comptés.
- Seuls 9 cyclistes ont été comptés.
- Le nombre de mouvements de véhicules de ou vers la résidence « Sippelberg » s'est élevé à 24.
- Le nombre de mouvements de véhicules de ou vers la l'athénée Serge Creuz s'est élevé à 34.

Après-midi de 16h30 à 17h30

- Les flux de circulation sont plus élevés que le matin ; probablement à cause des personnes se rendant au centre sportif :
 - 520 evp/h en moyenne avec une pointe de 606 evp/h de 17h20 à 17h30.
 - Les flux sont quasi égaux dans chaque sens.
 - Aucune formation de file n'a été constatée ; le trafic était fluide sauf à l'occasion de quelques arrêts en double file ; il était assez calme mais quelques voitures roulaient manifestement trop vite.
- 5 poids lourds ont été comptés.
- Le trafic des piétons est moins important que le matin : 98 piétons ont été comptés¹⁸. De nouveau, il s'agissait principalement d'élèves et des parents avec bambins provenant de la crèche. 27 piétons ont emprunté le sentier.
- Seuls 5 cyclistes ont été comptés.
- Le nombre de mouvements de véhicules de ou vers la résidence « Sippelberg » s'est élevé à 11.
- Le nombre de mouvements de véhicules de ou vers la l'athénée Serge Creuz s'est élevé à 12.

Les +/-95 logements à implanter le long de la nouvelle voirie génèreraient au grand maximum un flux de 40 véhicules à l'heure de pointe du matin. Avec un sens de circulation vers la rue Schols, il n'y a aucun problème le matin (puisque les flux des logements projetés ne passent pas par là). Le flux à la pointe du soir serait plus réduit ; il pourrait sans problème s'insérer dans la nouvelle voirie à partir de l'avenue du Sippelberg à condition que ce nouveau carrefour soit muni d'oreilles et d'un

¹⁷ N'ont pas été comptés les piétons circulant du côté Est de l'avenue car même en cas de création d'un carrefour avec la nouvelle voirie, ils ne croiseront pas de flux de véhicules.

¹⁸ N'ont pas été comptés les piétons circulant du côté Est de l'avenue car même en cas de création d'un carrefour avec la nouvelle voirie, ils ne croiseront pas de flux de véhicules.

passage protégé pour les piétons ; l'aménagement de ce carrefour devra gérer les accès aux propriétés voisines pour éviter les mouvements dangereux. Le(s) trottoir(s) de la nouvelle voirie devra(en)t avoir des dimensions confortables (en tout cas plus que le minimum requis par le RRU) étant donné le passage de rangs d'école à cet endroit, rangs susceptibles de croiser des piétons dans l'autre sens.



Chemin (à gauche) et accès à la résidence « Sippelberg ».

Au sujet de la berme centrale de l'avenue du Sippelberg, il ne semble pas nécessaire de l'interrompre au droit du sentier ; il est vrai que cela reporte les demi-tours aux carrefours voisins mais la présence côte à côte de l'accès à la résidence « Sippelberg », de la future voirie et de l'accès au parking de l'athénée pourrait créer des conflits et, à tous le moins, entraver la fluidité du trafic (véhicules en attente du passage des piétons...). Il faut noter que la problématique de la berme dépasse le cadre du PPAS.

Si jamais la nouvelle voirie était envisagée dans l'autre sens (vers le Sippelberg), il n'y aurait pas de souci à ce que les flux supplémentaires s'insèrent dans l'avenue mais, comme pour l'autre sens, le carrefour doit être aménagé pour assurer la sécurité des piétons et éviter les mouvements dangereux. Il faudrait aussi prévoir un dispositif destiné à éviter le trafic de transit.

Autres constatations (plus ponctuelles).

Le trafic sur la chaussée de Gand est assez intense surtout au carrefour avec l'avenue Gandhi et la rue Dubois-Thorn. A la station de métro Osseghem, les flux de piétons mêlés au flux de véhicules provoquent parfois des situations compliquées. Le rond-point « Gandhi – Sippelberg » semble assez congestionné au pic d'accessibilité de l'athénée Serge Creuz le matin.

Autres logements prévus

Comme dit plus haut, les autres logements projetés (364 réalisables sans PPAS) sont plus dispersés : rue des Fuchsias, rue Betbèze, rue Pire, avenue du Sippelberg (site du gazomètre)... Il s'agit de parcelles généralement situées le long de voiries. Étant donnée la répartition et la taille plus petite des unités, les flux seront plus répandus et dispersés.

Autres affectations prévues

Ce seront principalement des équipements (crèches, écoles...) et des entreprises dans la zone de forte mixité du PRAS (en remplacement ou complément d'entreprises existantes puisque que cette zone est bâties actuellement). Le projet prévoit plutôt des restrictions à l'implantation (par exemple : le parc des Écoles implique de concentrer les éventuelles extensions de l'athénée plus près des voiries ; autre exemple : la gestion de la mixité en zone de forte mixité impliquera plutôt des limitations (pas des entraves). En conséquence, les incidences que le projet induit en matière de mobilité (et de stationnement) sont négligeables puisqu'il ne s'agit pas de créer un nouveau potentiel de développement mais plutôt de canaliser (et limiter)

les potentialités actuelles. Une crèche pourrait être implantée au rez des logements moyens ; elle serait accessible par le rue du Paruck ; comme les flux sont très faibles à cet endroit, cela ne devrait pas causer de problèmes.

Stationnement

Les +/-200 logements prévus dans l'îlot 1 génèreraient donc moins de 200 emplacements de parcage en sous-sol.

Le stationnement est payant (sauf carte riverain chaussée de Gand, rue Schols, rue de la Célidée et rue du Paruck jusqu'à la rue de la Campanule) ; le stationnement est libre ailleurs.

Afin d'apprécier la situation existante et l'insertion, un comptage de stationnement a été réalisé le mercredi 02/05/2012 de 20h45 à 21h45 ainsi que le jeudi 03/05/2012 de 9h15 à 9h45. Le comptage a été réalisé sur les voiries limitant le site (10 tronçons) ainsi que sur les voiries donnant sur le site (8 parties) sur une distance d'environ 100 mètres¹⁹. Les résultats détaillés sont en annexe. Il en ressort que :

En soirée :

- Sur les voiries entourant le site, il y a 83 emplacements disponibles et un taux d'occupation de 82%.
- Les taux d'occupations par tronçon sont variables : de 41% à 121%.
- Les tronçons les moins occupés sont l'avenue du Sippelberg, l'avenue Gandhi et la chaussée de Gand. Un riverain témoigne que l'avenue du Sippelberg est fort occupée en soirée par des personnes allant au centre sportif mais qu'à partir de 22 heures, il y a beaucoup de places disponibles. Nous avons effectivement remarqué à la fin du comptage de circulation de l'après-midi que des usagers du centre sportif arrivaient.

En début de matinée :

- Sur les voiries entourant le site, il y n'y a que 26 emplacements disponibles et un taux d'occupation de 91%.
- Les taux d'occupation par tronçon sont variables : de 44% (taux exceptionnel – chaussée de Gand) à 118%.

Au sujet du stationnement, les immeubles projetés seront pourvus d'emplacements de parcage en sous-sol conformément au RRU. Il est toutefois possible d'y déroger ainsi que cela se fait souvent pour les immeubles de logements sociaux (article 7 du titre VIII) ; les conditions semblent remplies : proximité de la station de métro Osseghem, logements sociaux réalisés par la SLRB. En outre, l'avenue du Sippelberg comprend une certaine disponibilité en emplacements (33 emplacements en soirée).

Piétons

Les piétons bénéficieront d'un parc organisé et éclairé à la place d'un espace approprié mais peu sûr. La nouvelle voirie permettra un accès plus confortable à la station de métro Osseghem et au centre sportif ; elle permettra à des rangs d'école de ne plus passer par un chemin boueux (et, par endroit, jonché de déchets).

¹⁹ Dans la pratique, cette distance de 100 mètres est modulée en fonction de la configuration des lieux (pour correspondre à un tronçon complet de rue par exemple quitte à avoir un peu plus ou un peu moins de 100 mètres).

Conclusion

Le projet n'a aucune incidence négative notable en matière de mobilité.

4.1.2.12 *L'être humain*

Par rapport à la situation actuelle, la sécurité objective et subjective des habitants sera améliorée par la suppression d'une usine en ruine et par la création d'un parc bordé de différents types de logements qui assureraient un contrôle social.

Le projet tend à compléter les îlots et les dents creuses ce qui améliore la sécurité des propriétés voisines (risques d'intrusion) par des barrières physiques et un contrôle social accru.

La nouvelle voirie sera à sens unique et à trafic modéré (aménagement et largeur réduite).

Le projet n'a aucune incidence négative notable en cette matière.

Zone susceptible d'être influencée

La zone susceptible d'être influencée est le site et les voiries qui le longent ainsi que le front bâti des îlots voisins.

La probabilité, la durée, la fréquence et le caractère réversible des incidences

Il y a un potentiel de constructions nouvelles ; les logements sociaux et moyens (SLRB) devraient être érigés en une phase et à court terme en parallèle avec la création de la nouvelle voirie. Pour le reste, le délai dans lequel seront réalisés les nouveaux immeubles ne peut être défini puisqu'il dépend des demandeurs de permis d'urbanisme. Le parc devrait être réalisé en fonction de la réalisation des permis environnants.

Un chantier ne génère que des incidences temporaires qui peuvent être limitées à l'occasion de la déclaration de chantier ainsi que par la législation (RRU, règlement de police, normes de bruit...).

Les incidences dues aux nouvelles constructions sont irréversibles et continues sur des cycles journalier et hebdomadaire. S'agissant d'immeubles utilisant des technologies modernes, soumis à permis d'urbanisme et d'environnement éventuellement avec rapport d'incidences, les incidences seront minimales.

Le caractère cumulatif des incidences

Les incidences prévisibles n'ont pas de caractère cumulatif.

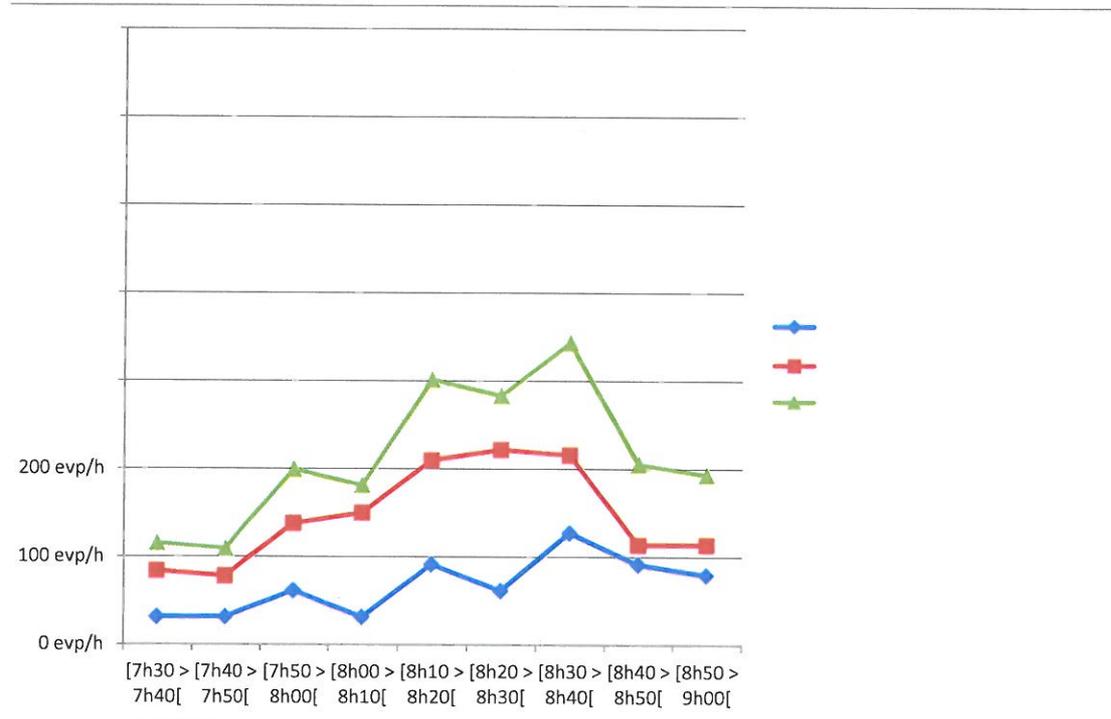
La nature transfrontière des incidences

Il n'y a pas de nature transfrontalière. La Commune de Koekelberg est proche mais les lignes de chemin de fer et de métro créent une barrière urbanistique très importante limitant, voire annulant les interactions entre chaque côté. Tout au plus,

Comptages réalisés au carrefour Paruck/Campanules le jeudi 03/05/2012
Temps sec, ciel nuageux, chaussée sèche

Flux de véhicules entrant dans le carrefour	de Paruck (vers le Nord)	de Paruck (vers le Nord) vers Campanules	de Paruck (vers le Nord) vers Paruck	de Paruck (vers le Sud)	de Paruck (vers le Sud) vers Paruck	de Paruck (vers le Sud) vers Campanules	Flux total au travers carrefour
	a=b+c	b	c	d=e+f	e	f	g=a+b
[7h30 > 7h40[	30 evp/h	12 evp/h	18 evp/h	84 evp/h	48 evp/h	36 evp/h	114 evp/h
[7h40 > 7h50[	30 evp/h	6 evp/h	24 evp/h	78 evp/h	42 evp/h	36 evp/h	108 evp/h
[7h50 > 8h00[	60 evp/h	18 evp/h	42 evp/h	138 evp/h	66 evp/h	72 evp/h	198 evp/h
[8h00 > 8h10[	30 evp/h	6 evp/h	24 evp/h	150 evp/h	72 evp/h	78 evp/h	180 evp/h
[8h10 > 8h20[	90 evp/h	54 evp/h	36 evp/h	210 evp/h	150 evp/h	60 evp/h	300 evp/h
[8h20 > 8h30[	60 evp/h	18 evp/h	42 evp/h	222 evp/h	162 evp/h	60 evp/h	282 evp/h
[8h30 > 8h40[	126 evp/h	24 evp/h	102 evp/h	216 evp/h	168 evp/h	48 evp/h	342 evp/h
[8h40 > 8h50[	90 evp/h	36 evp/h	54 evp/h	114 evp/h	72 evp/h	42 evp/h	204 evp/h
[8h50 > 9h00[	78 evp/h	24 evp/h	54 evp/h	114 evp/h	54 evp/h	60 evp/h	192 evp/h

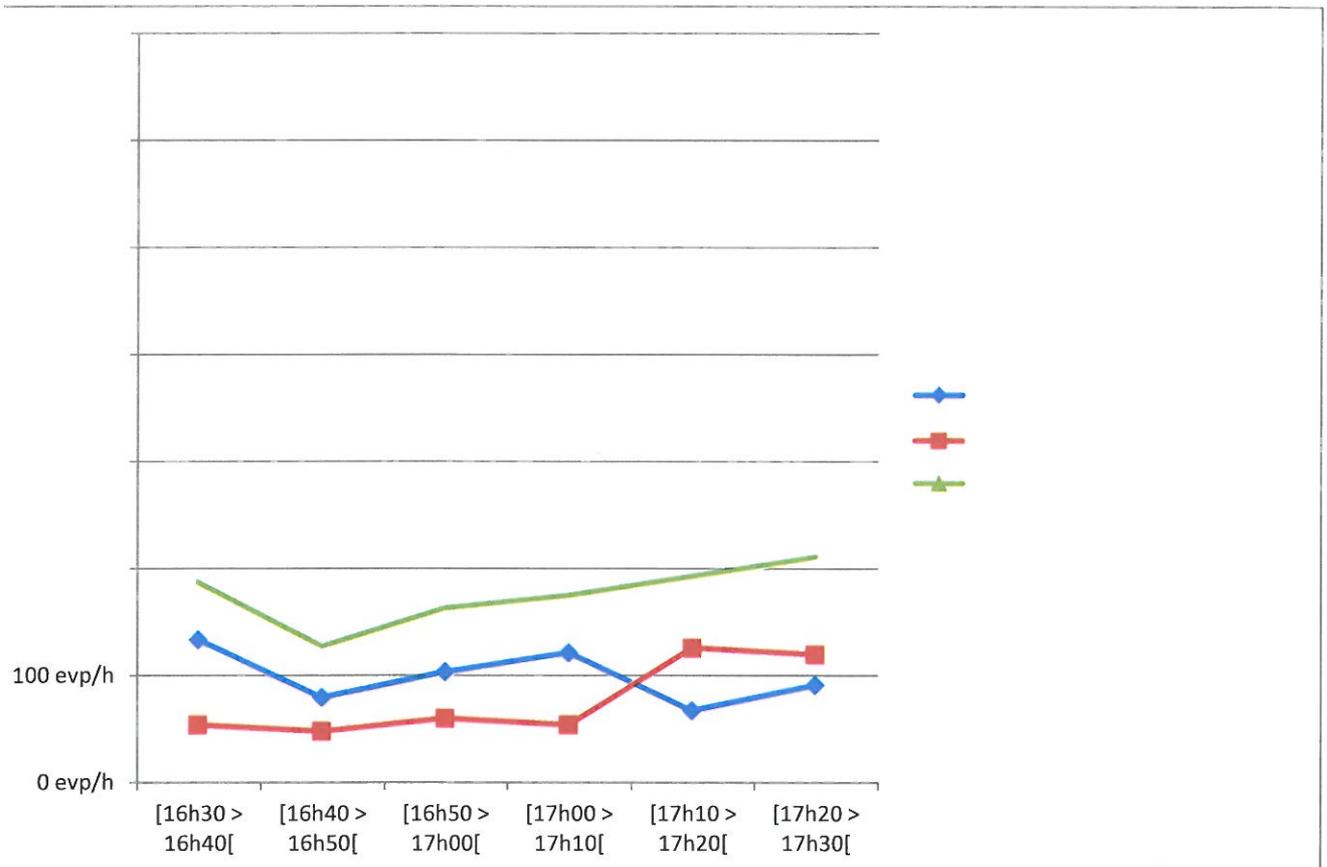
Flux de véhicules	de Paruck (vers le Nord)	de Paruck (vers le Nord) vers Campanules	de Paruck (vers le Nord) vers Paruck	de Paruck (vers le Sud)	de Paruck (vers le Sud) vers Paruck	de Paruck (vers le Sud) vers Campanules	Flux total au travers carrefour
	0	b	c	0	e	f	g=a+b
[7h30 > 9h00[	66 evp/h 31%	22 evp/h	44 evp/h	147 evp/h 69%	93 evp/h	55 evp/h	213 evp/h



Comptages réalisés au carrefour Paruck/Campanules le jeudi 03/05/2012
Temps sec, ciel nuageux, chaussée sèche

Flux de véhicules entrant dans le carrefour	de Paruck (vers le Nord)	de Paruck (vers le Nord)	de Paruck (vers le Nord)	de Paruck (vers le Sud)	de Paruck (vers le Sud)	de Paruck (vers le Sud)
		vers Campanules	vers Paruck		vers Paruck	vers Campanules
	a=b+c	b	c	d=e+f	e	f
[16h30 > 16h40[	132 evp/h	42 evp/h	90 evp/h	54 evp/h	12 evp/h	42 evp/h
[16h40 > 16h50[	78 evp/h	30 evp/h	48 evp/h	48 evp/h	12 evp/h	36 evp/h
[16h50 > 17h00[	102 evp/h	48 evp/h	54 evp/h	60 evp/h	18 evp/h	42 evp/h
[17h00 > 17h10[	120 evp/h	36 evp/h	84 evp/h	54 evp/h	12 evp/h	42 evp/h
[17h10 > 17h20[	66 evp/h	30 evp/h	36 evp/h	126 evp/h	42 evp/h	84 evp/h
[17h20 > 17h30[	90 evp/h	48 evp/h	42 evp/h	120 evp/h	54 evp/h	66 evp/h

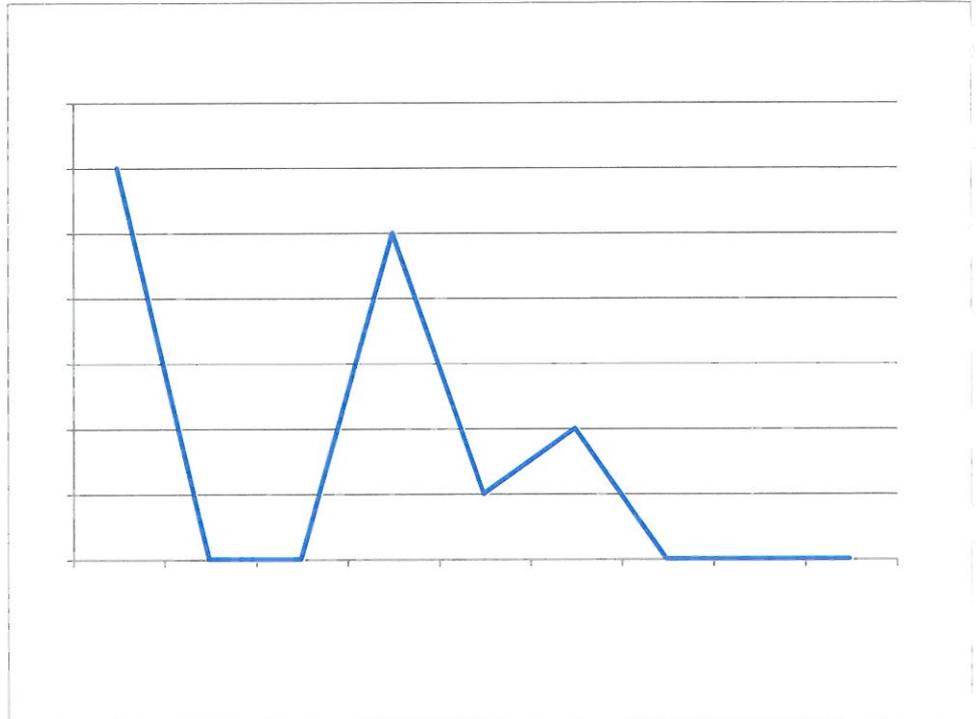
Flux de véhicules entrant dans le carrefour	de Paruck (vers le Nord)	de Paruck (vers le Nord)	de Paruck (vers le Nord)	de Paruck (vers le Sud)	de Paruck (vers le Sud)	de Paruck (vers le Sud)
	0	vers Campanules	vers Paruck	0	vers Paruck	vers Campanules
	a=b+c	b	c	d=e+f	e	f
[16h30 > 17h30[	98 evp/h 56%	39 evp/h	59 evp/h	77 evp/h 44%	25 evp/h	52 evp/h



Comptages réalisés au carrefour Paruck/Campanules le jeudi 03/05/2012
Temps sec, ciel nuageux, chaussée sèche

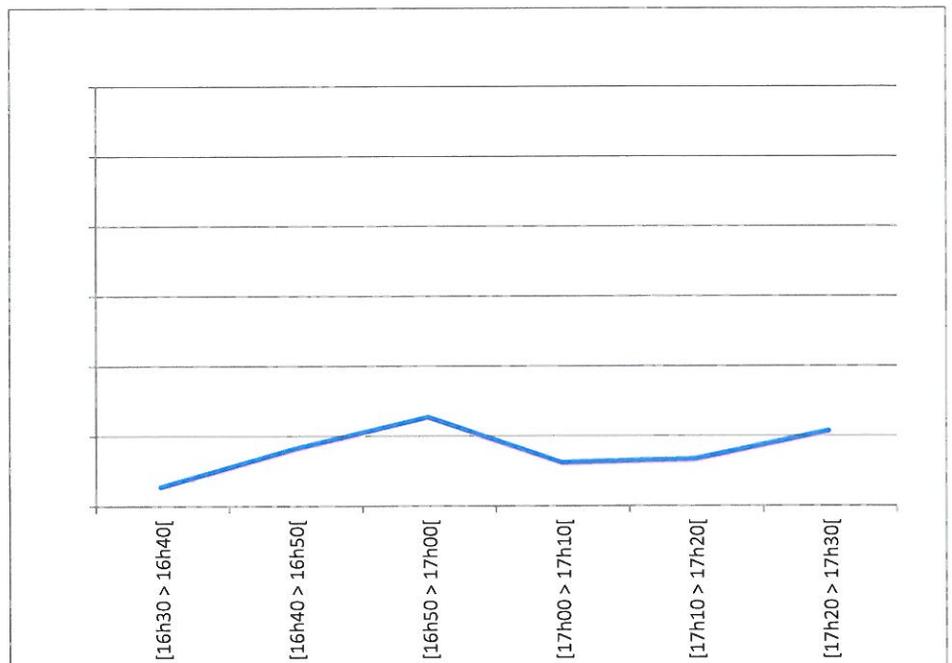
	Nombre de piétons
[7h30 > 7h40[	6 pié
[7h40 > 7h50[	0 pié
[7h50 > 8h00[	0 pié
[8h00 > 8h10[	5 pié
[8h10 > 8h20[	1 pié
[8h20 > 8h30[	2 pié
[8h30 > 8h40[	0 pié
[8h40 > 8h50[	0 pié
[8h50 > 9h00[	0 pié
Total	14 pié

Flux horaire 9 pié/h



Comptages réalisés in situ le jeudi 19/04/2012 au carrefour
Temps sec, ciel bleu et un peu nuageux, chaussée sèche

	Nombre de piétons
[16h30 > 16h40[	5 pié
[16h40 > 16h50[	16 pié
[16h50 > 17h00[	25 pié
[17h00 > 17h10[	12 pié
[17h10 > 17h20[	13 pié
[17h20 > 17h30[	21 pié
Total	92 pié



Projet de PPAS "Gazomètre" Relevé du stationnement en voirie

Relevé mercredi "soir" le 02/05/2012 (20h45 - 21h45)

Section	Gestion	Offre	Nbr. véh. comptés	Véh. stat illicite	en % d'occ
		a	b	c	d=b/a
1 Autour site : Gandhi		39	16	0	41%
2 Autour site : Sippelberg Sud		32	19	2	59%
3 Autour site : Sippelberg Nord		59	39	2	66%
4 Autour site : Fuchsias		39	38	1	97%
5 Autour site : Betbèze		36	35	0	97%
6 Autour site : Pire		29	27	0	93%
7 Autour site : Paruck		28	27	5	96%
8 Autour site : Célidée		21	21	0	100%
9 Autour site : Schols		27	23	0	85%
10 Autour site : Gand		72	44	0	61%
11 A 100m du site : Ganghi		19	19	1	100%
12 A 100m du site : Fuchsias (Est)		34	31	1	91%
13 A 100m du site : Seghers		49	37	0	76%
14 A 100m du site : Fuchsias (Ouest)		49	37	1	76%
15 A 100m du site : Campanules		14	14	0	100%
16 A 100m du site : Célidée		19	23	5	121%
17 A 100m du site : Gand		27	27	0	100%
18 A 100m du site : Delhaize/Dubois-Thorn		57	53	0	93%
TOTAL		650	530	18	82%

Nombre d'emplacements disponibles (autour du site) : 83

Nombre d'emplacements disponibles (100 m autour du site) : 102 (illicites décomptés)

Relevé jeudi le 03/05/2012 (9h15 - 9h45)

Section	Gestion	Offre	Nbr. véh. comptés	Véh. stat illicite	en % d'occ
		a	b	c	d=b/a
1 Autour site : Gandhi		39	37	0	95%
2 Autour site : Sippelberg Sud		32	32	2	100%
3 Autour site : Sippelberg Nord		59	46	2	78%
4 Autour site : Fuchsias		39	38	1	97%
5 Autour site : Betbèze		36	35	0	97%
6 Autour site : Pire		29	28	0	97%
7 Autour site : Paruck		28	28	1	100%
8 Autour site : Célidée		21	21	0	100%
9 Autour site : Schols		27	22	0	81%
10 Autour site : Gand		72	63	0	88%
11 A 100m du site : Ganghi		19	19	1	100%
12 A 100m du site : Fuchsias (Est)		34	40	1	118%
13 A 100m du site : Seghers		49	42	0	86%
14 A 100m du site : Fuchsias (Ouest)		49	39	0	80%
15 A 100m du site : Campanules		14	13	0	93%
16 A 100m du site : Célidée		19	22	0	116%
17 A 100m du site : Gand		27	12	0	44%
18 A 100m du site : Delhaize/Dubois-Thorn		57	55	0	96%
TOTAL		650	592	8	91%

Nombre d'emplacements disponibles (autour du site) : 26

Nombre d'emplacements disponibles (100 m autour du site) : 50 (illicites décomptés)

