

Demande de permis d'urbanisme
Rapport d'incidence
Résumé non technique

19/11/2021



1. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'INCIDENCES



1.1 NATURE DU PROJET ET LOCALISATION

Le site du projet faisant l'objet de la demande de permis d'urbanisme est localisé sur le territoire de Neder-Over-Heembeek sur la commune de la Ville de Bruxelles en Région de Bruxelles Capitale. Pour une partie minimale, également sur le territoire de la Région flamande. Le périmètre du projet a été subdivisé en plusieurs secteurs :

- Secteur 01 - Pôle Heembeek :

Il comprend l'avenue des Croix de Feu entre l'avenue des Croix de Guerre et la rue de Heembeek ainsi qu'une petite partie de l'avenue des Croix de Guerre et l'actuel pôle Heembeek au droit de la rue de Heembeek

- Secteur 02 - Rue de Heembeek :

Il comprend ladite rue depuis l'avenue des Croix de Feu jusqu'au Zavelput

- Secteur 03 – Zavelput :

Ce secteur est constitué à l'Est et l'Ouest des deux parties de la rue de Heembeek, au Nord par le début de la rue François Vekemans et une partie du Kruipweg et au Sud par la rue des Bons-Enfants

- Secteur 04 - Rue François Vekemans :

Il reprend ladite rue depuis le Zavelput jusqu'au Chemin Vert

- Secteur 05 - Chemin vert :

Il comprend l'entièreté du Chemin Vert entre la rue Fr. Vekemans jusqu'à la rue de Ransbeek et le Stade Nelson Mandela

- Secteur 06 : Ransbeek

Il comprend ladite rue de Ransbeek depuis le stade Nelson Mandela jusqu'au rond-point avec les avenues Van Oss et Tyras.

- Secteur 07 : Tyras – Bruyn

Il comprend lesdites rue et avenue depuis le rond-point Van Oss en passant le long de l'hôpital militaire Reine Astrid dans la rue Bruyn jusqu'au second rond-point depuis Tyras.

Le projet concerne la création de la nouvelle ligne de tram 10 sur le territoire de Neder-Over-Heembeek, entre l'avenue des Croix du Feu et l'hôpital militaire (rue Bruyn), ainsi que la réfection totale de façades à façades des voiries et espaces publics qu'elle traverse tout au long de son parcours, d'environ 5 KM.

1.2 JUSTIFICATION DU PROJET ET DESCRIPTION DE SES OBJECTIFS

JUSTIFICATION :

Neder-Over-Heembeek souffre d'un déficit historique de desserte forte en transport public. Cependant, ce très vaste quartier connaît depuis des années une puissante croissance démographique et économique. De nombreuses écoles et logements se sont implantés et sont encore en construction ou projet, ainsi que de nombreuses entreprises.

Un nouveau mode de desserte, plus capacitaire et structurant permettant d'offrir des liaisons performantes, doit être mis en place. Ce constat n'est pas nouveau et a fait l'objet de réflexions dès le début des années 2000 et va dans le sens du Plan régional d'aménagement durable (approuvé par le Gouvernement Régional en juillet 2018) qui prévoit explicitement d'étudier une liaison capacitaire vers le Nord-Ouest de la Région bruxelloise. De plus, la déclaration de politique générale du gouvernement 2019-2024 fait état de son engagement à réaliser une ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek.

OBJECTIFS PRINCIPAUX :

La ligne de tram améliorera considérablement l'accessibilité en transports en commun de cette partie de Bruxelles ainsi que la connexion de la Région bruxelloise à la Région flamande. Elle la connectera de manière plus directe avec le Centre-Ville (Rogier). Elle devrait aussi rendre plus accessible l'ensemble des infrastructures de la Ville de Bruxelles sur son parcours et les nombreuses entreprises implantées sur Neder et aux limites de la Région bruxelloise. Enfin, elle vise à apporter une contribution substantielle à la réduction de l'utilisation de la voiture particulière.

La nouvelle ligne s'inscrit également dans la politique communale de « La Ville à 10 minutes ». Une ville de proximité est l'ambition qui englobe notamment ce concept de ville à 10 minutes, c'est-à-dire, une ville où tous les citoyens peuvent trouver à 10 minutes de chez eux les équipements, services, ou commerces répondant à leurs besoins quotidiens via une offre complète d'intermodalité.

Le tracé desservira à terme plus de 39.000 habitants (2035), de nombreux commerces (rue Vekemans, Zavelput, Delhaize, ...), diverses infrastructures publiques telles que des crèches et des écoles (existantes et en projet), des centres culturels (Maison de Création, Gemeenschapcentrum Heembeek-Mutsaard, ...), des points d'intérêt régionaux (Forêt et ferme urbaine, Ferme Nos Pilifs, ...), des services médicaux (Hôpital militaire Reine Astrid, centre médical Zavelput, maison médicale La Pavillon, ...), une nouvelle antenne CPAS au Chemin vert, des centres sportifs (Complexe et piscine de Neder-Over-Heembeek, stade Mandela, ...), des parcs et espaces verts publics (futur Parkway régional, futur parc de la ZIR 4, l'esplanade du stade Mandela, Parc Meudon, Val du Bois des Béguines, La Grenouillères, ...)

L'opportunité de la mise en œuvre de cette ligne de tramway est saisie pour remettre à neuf plus de 125 865 m² d'espaces publics dont le cœur de NOH. C'est l'occasion de lui donner une véritable identité par des aménagements plus équilibrés entre les modes, plus verdurisés et avec des matériaux nobles, naturels. C'est aussi une chance d'inscrire ce quartier dans l'avenir par la récupération des matériaux et leur réemploi sur place et une gestion intégrée des eaux de pluie afin de diminuer la pression sur les égouts et ainsi limiter les risques d'inondation.

La prise en compte des personnes à mobilité réduite garanti l'accessibilité générale des espaces publics à tous. En effet, le nouvel aménagement prévoit des quais surélevés aux arrêts de tram et de bus, lesquels sont adaptés aux usagers en fauteuil roulant. Les pentes des rampes d'accès menant à ces quais sont inférieures à 5 %. Le nouvel aménagement intègre des guidages pour malvoyants à tous les passages pour piétons hors zone partagée ou piétonne. Ces traversées seront également munies de trottoirs surbaissés localement ou seront aménagés en plateau pour permettre aux usagers en fauteuil roulant de traverser confortablement. Dans le centre de NOH, des trottoirs traversants seront aménagés le long des rues de Heembeek et Vekemans. Des zones de plain-pied sur le Zavelput, la rue Fr. Vekemans, le Chemin vert et la nouvelle esplanade d'accueil du Stade Mandela sont mises en œuvre afin de les rendre le plus accessible à tous et d'y limiter tout obstacle pour les piétons (bordures, différence de niveau, ...).

Les cyclistes voient augmenter le nombre de pistes totalement séparées du trafic aux abords et sur le trajet le tram, ces dernières sont aménagées en béton drainant beige comme ailleurs dans la Région pour une facilité de compréhension des trajectoires à suivre.

La circulation automobile sera limitée sur le tracé du tram par la mise en place d'un plan de circulation ainsi qu'un plan de stationnement (Ville de Bruxelles) en vue de le règlementer notamment au vu de la diminution du nombre de places dans les rues du cœur de NOH de par l'arrivée du tram et de l'organisation des espaces. En termes de livraisons par contre, des emplacements supplémentaires sont prévus.

Et enfin l'arrivée d'une ligne de tram génère aussi la restructuration de diverses lignes de bus dans le quartier.

De manière générale, le réaménagement des rues, avenues et l'intégration des voies du tram augmenteront la qualité de vie des quartiers adjacents en améliorant l'accessibilité, la sécurité, l'attrait et le confort pour les différents usagers.

1.3 DÉLAI DE RÉALISATION DU PROJET

A l'heure actuelle, le planning prévisionnel du chantier est le suivant :

- Impétrants à partir de mars 2022, durant 7 mois
- Voies de tram et espaces publics à partir de novembre 2022, avec une mise en circulation du tram pour l'été 2024 et la finalisation des espaces publics en 2025.

Les travaux se réaliseront sur 3 grandes zones du tracé de manière simultanée afin de limiter au plus la durée générale du chantier et de pouvoir être en mesure de faire rouler les trams à l'été 2024. Sur chaque zone les travaux se succéderont en commençant par les impétrants puis les voies et enfin la voirie :

- ZONE 1 Pôle Heembeek/rue Heembeek
- ZONE 2 Zavelput/Vekemans/Chemin vert
- ZONE 3 Ransbeek/Tyras et Bruyn.

Sur chacune de ces zones, les travaux auront lieu par section de rue (entre carrefours) afin de limiter les plans de circulation avec moult détours et laisser en permanence des accès aux quartiers, notamment à la rue commerçante F. Vekemans où une attention particulière sera mise en place (écoles, commerces, ...). L'accès des piétons aux immeubles riverains (1 côté de rue à la fois en travaux, et mise en place de passerelles, ...) sera maintenu autant que possible et des zones dédiées pour les livraisons et poubelles seront indiquées pour chaque phase.

Un ombudsman va suivre le chantier et sera, durant les années de travaux à venir sur NOH, le contact privilégié avec les riverains et usagers pour l'organisation, les questions et les problèmes éventuels particuliers.

1.4 RAISON DU CHOIX DE LA SOLUTION ENVISAGÉE

Meilleur compromis entre les différents objectifs du projet, résultat de la co-construction permanente des groupes de travail et des comités de pilotages réunis très régulièrement depuis septembre 2020 (et déjà avant lors de l'étude d'impacts), résultats des concertations publiques via enquêtes en ligne et ateliers pour le Zavelput.

1.5 ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET

1.5.1 Urbanisme et paysage

Le projet est conforme aux dispositions réglementaires urbanistiques en vigueur et un impact positif est attendu au niveau de l'intégration urbanistique et paysagère par l'amélioration de la qualité de séjour, le confort et la sécurité de tous les usagers tout en veillant à améliorer l'offre et la régularité des transports publics. Par ailleurs, le projet redistribue de manière plus équilibrée la place à chaque mode et ponctue le trajet du tram 10 d'espaces de respiration, de rencontre et de détente pour les quartiers.

Le choix de plantations et d'espèces d'arbres appropriées à la typologie des rues ainsi que des matériaux naturels, locaux, durables déjà présents sur place, confère une cohérence à l'ensemble du quartier et l'inscrit dans un environnement préexistant. Le couvert arboré et les zones perméables augmentent et favorisent la biodiversité. Les zones de plantations en général mais surtout les noues paysagères et les jardins de pluie aident à la lutte contre les risques d'inondation et libèrent les égouts déjà surchargés. Ces éléments contribuent à un paysage plus qualitatif tout en ayant aussi un impact positif sur l'environnement et le microclimat.

1.5.2 Patrimoine

Le projet et les travaux n'auront aucune interférence avec le patrimoine bâti et donc aucun impact négatif sur ce dernier. Au contraire, un environnement remis à neuf et de qualité donne une visibilité nouvelle au patrimoine bâti et peut engendrer des rénovations. Un impact positif est attendu en termes d'homogénéisation et de lisibilité de l'espace public qui renforce la présence du patrimoine vert présent par la plantation de nouveaux sujets.

1.5.3 Mobilité

1.5.3.1 LES PIÉTONS ET LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Les piétons sont les premiers concernés par le projet: trottoirs élargis et rénovés, espaces de respiration, de détente et de jeux dégagés ainsi que des rues de plain-pied. Mise en évidence et sécurisation des traversées, installation de trottoirs traversants dans le cœur de NOH, dispositifs pour personnes à mobilité réduite, continuité des parcours et des matériaux (non glissants), installations de mobilier de repos et d'attente,...

Continuité d'aménagement avec le projet de Voie verte de Bruxelles mobilité qui fait la part belle aux modes actifs par la mise en place d'un cheminement sécurisé au sein d'un parc entre Van Praet et le Heysel, le long de l'avenue des Croix du Feu. Création de zone de parcs linéaires verdurisés sur le Chemin vert et la rue de Ransbeek. Restructuration du Zavelput en vue de le rendre plus accessible à tous ainsi que la réfection complète de l'esplanade du stade Mandela dans un même esprit.

La surface exclusivement piétonne sur l'ensemble du projet est de 30.880 m² soit près d'un quart de sa superficie totale.

1.5.3.2 LES CYCLISTES

Plusieurs ICR longent et suivent le site du futur tram 10. La nouvelle Voie verte de Bruxelles-Mobilité et la rénovation de la piste le long de la chaussée de Vilvorde (ICR Canal) viennent augmenter la cyclabilité du secteur. Le projet de tram fait la part belle aux cyclistes en améliorant leurs conditions de déplacement sur plus de 2.5km en pistes séparées du trafic. De toutes nouvelles pistes sont créées notamment sur le Chemin vert. L'accessibilité locale (cœur de NOH) est maintenue mais afin de limiter le partage de la chaussée avec les voies de tram l'ICR M est déplacé sur l'avenue Croix de Guerre et remontera Croix de l'Yser pour rejoindre ensuite Craetveld et son itinéraire initial. Le plan de circulation et la mise en sens unique de plusieurs rues facilitera et sécurisera également les trajets pour les cyclistes. Toutes les rues en sens unique sont des SUL (sens unique limité) .

Un total de 102 appuis vélos viendra compléter l'offre actuelle (109), soit un total pour la zone du projet de 201 arceaux

1.5.3.3 CIRCULATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Les résultats attendus sont une meilleure connexion de NOH avec le Centre-Ville via les transports en commun (ligne structurante et capacitaire) et surtout de tous les équipements, pôles et autres services locaux entre eux dans un objectif de « Ville à 10 minutes » cher à la Ville de Bruxelles. Les aménagements visent une bonne vitesse commerciale, la régularité des véhicules de transport, le confort, une accessibilité pour tous et de la sécurité aux arrêts.

La position du terminus rue Bruyn favorise l'intermodalité trams/bus ainsi que la future position du pôle Heembeek au plus proche de l'avenue des Croix de Guerre avec son école et la future ZIR 4.

1.5.3.4 CIRCULATION AUTOMOBILE

Les interventions se traduisent dans un plan de circulation qui préfigure d'autres interventions que la Ville fera dans un second temps via les contrats locaux de mobilité pour l'apaisement des mailles définies dans Good Move. Dans le cadre du projet T10, on s'est concentré sur le tracé du tram en instaurant principalement des changements de statut de voirie, de sens de circulation, des limitations ou des interdictions de circulation ou encore par des sécurisations telles que des aménagements plus rationnels et adaptés des carrefours ou bien la mise de plain-pied de certains espaces publics et voiries.

Les résultats attendus sont :

- Une bonne régularité et fréquence des trams et des bus
- Une facilité d'accès aux arrêts pour les trams et les bus
- Une plus grande lisibilité des axes et de leurs usages
- Une diminution du trafic de transit
- Une modération des vitesses du trafic local afin de les rendre plus conformes au Code de la Route
- Une augmentation de la sécurité de tous les usagers.

1.5.3.5 STATIONNEMENT

Les nouveaux aménagements d'espaces publics induisent une réduction de stationnement mais qui, selon Parking Brussels, implique peu ou pas de report sur les voiries aux alentours et donc pas de compensation absolument nécessaire hors voirie. Cependant, la Ville de Bruxelles souhaite accompagner l'arrivée du tram, et en attendant un changement modal, mettre en place des solutions de compensation entre autres pour soutenir l'activité commerciale de la rue Vekemans mais aussi un plan général de stationnement sur NOH pour que l'utilisation des places soit plus aisée pour les riverains et les usagers des quartiers.

Les livraisons des zones commerciales et d'équipements comme Vekemans et Zavelput seront plus nombreuses qu'actuellement puisque ce ne sont pas moins de 9 zones de livraisons qui sont installées dans ces secteurs soit 7 de plus qu'aujourd'hui. On observe une diminution du stationnement sur l'ensemble du périmètre de 35%.

Localisation	Existant	Projet	Bilan	Bilan %
POLE HEEMBEEK				
Avenue des Croix de Guerre	13	2	-11	-85%
CŒUR NOH				
Rue de Heembeek	155	126	-29	-19%
Zavelput	30	9	-21	-70%
Rue Fr. Vekemans (+Vander Elst)	140	84	-56	-40%
	325	219	-106	-33%
CHEMIN VERT-MANDELA-RANSBEEK				
Chemin vert (SFAR)	18	12	-6	-33%
Stade Mandela	50	29	-21	-42%
Rue de Ransbeek	9	0	-9	-100%
	77	41	-36	-47%
TYRAS-BRUYN				
Avenue de Tyras	0	0	0	
Rue Bruyn	58	46	-12	-21%
TOTAL GENERAL	473	308	-165	-35%

1.5.4 Le (micro)climat

Une présence renforcée de végétation et des matériaux clairs n'absorbant pas la chaleur devrait participer à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

1.5.5 L'énergie

La consommation énergétique liée à l'éclairage public sera plus rationnelle à la suite du remplacement d'anciennes lampes par des lampes moins énergivores et à plus longue durée de vie (LED). Les luminaires seront par ailleurs télé contrôlés et un programme de « dimmage » sera défini durant les heures où le tram ne roule pas.

L'exploitation d'une ligne de trams nécessite une production d'énergie qui est moindre que celle des bus, proportionnellement au nombre de passagers transporté. En vue d'augmenter le confort des usagers, les futurs arrêts disposeront tous d'un affichage dynamique demandant aussi un peu d'énergie, ce qui n'est pas le cas des arrêts de bus actuels.

Les lignes de bus qui continueront à circuler sur NOH à l'arrivée du tram 10 seront toutes exploitées à l'énergie verte à l'horizon 2035 et le plan de circulation qui vise à limiter le transit, les files et le passage intempestif de véhicule en quête de stationnement contribuent tous à diminuer l'énergie liée au transport routier.

1.5.6 L'air

Le plan de circulation (sens uniques tête-bêche, suppression de bande de circulation, mise en cul de sac, création de boucles, ...) induira une forte diminution du trafic de transit au sein de NOH. Combiné à la mise en place de zones piétonnes et partagées, ce plan entraînera une diminution générale des vitesses sur le secteur et donc une meilleure qualité de l'air. Le développement et la densification du réseau cyclable, le nouveau plan bus, mais aussi l'élargissement et la réfection des trottoirs tout le long du tracé du tram constitueront des leviers pour activer un report modal des riverains et usagers de NOH. En ce qui concerne le transport public, le tram a un impact minime sur la qualité de l'air et la tendance au diesel sur les lignes de bus ne cessera de diminuer au cours des prochaines années au profit de l'hybride, électrique et hydrogène. Enfin, le grand nombre d'arbres plantés au long du tracé contribue aussi à la qualité de l'air par l'absorption et la transformation du CO² par ces derniers.

L'ensemble de ces facteurs favorise, de manière cumulative, une diminution des émissions dues à la circulation.

1.5.7 L'environnement sonore et vibratoire

Le plan de circulation ayant pour but de supprimer le transit et de diminuer les vitesses, ainsi que le report modal attendu à termes auront un impact positif sur le bruit de véhicules motorisés. Le passage progressif jusqu'à 2035 des transports publics au full énergie verte (électrique et hydrogène) participera grandement à la diminution sonore et vibratoire dans les rues bruxelloises. L'impact sonore du tram n'est pas significatif par rapport au niveau sonore actuel de NOH principalement lié aux trafic automobile et aérien.

Concernant les vibrations, le tram est plus impactant que le trafic et les bus. Cela étant ils peuvent également provoquer des vibrations importantes. La STIB met tout en œuvre pour assurer un niveau sonore et vibratoire maîtrisé et le plus réduit possible du fait des études et des techniques actuellement disponibles pour ce faire.

1.5.8 Le sol, les eaux souterraines et les eaux de surfaces

Incidences globalement positives : limitation de la quantité des eaux de ruissellement à rejeter vers le réseau d'égout et à traiter par la réalisation de zones de plantations infiltrantes, de revêtement de trottoir ou piste cyclable poreux et drainants.

Concernant la qualité du sol, le site des travaux ne présente aucun danger spécifique en termes de pollution des terres à excaver et le suivi des démolitions combiné à l'ajout de prescriptions particulières dans le cahier des charges des travaux, assureront une démolition sélective des matériaux afin de gérer le plus durablement possible le chantier.

1.5.9 Les eaux usées, eaux pluviales et eaux de distribution

L'augmentation du taux de perméabilité ainsi que la mise en place de noues et de zones semi perméables ont un impact positif sur le cycle naturel de l'eau ainsi que la gestion intégrée des eaux de pluie (GIEP) mise en place qui permet de gérer en grande partie les eaux de pluie. Ceci représente un impact très positif pour le secteur, pour la nappe phréatique et pour la libération progressive des égouts de la surcharge actuelle.

1.5.10 La faune et la flore

L'apport de plantations et d'arbres améliorera la biodiversité et favorisera la présence d'oiseaux et d'insectes, notamment pollinisateurs (plantes mellifères).

D'une manière générale, la qualité et la quantité des plantations vont être augmentées (+451 arbres et près de 25.000m² de zones plantées), le paysage en sera fortement modifié.

Le CBS+ (indicateur permettant d'évaluer le potentiel écologique d'un périmètre. Il se base sur le type de revêtement mis en œuvre et il permet de s'assurer de la qualité environnementale) est amélioré sur l'ensemble du tracé avec 45% de potentiel d'accueil de la biodiversité en plus.

Des écoducs/crapauducs seront également mis en place sous les voiries à Tyras et sans doute à Ransbeek.

1.5.11 L'être humain

La zone sera mieux desservie grâce à la ligne de tram structurante reliant les pôles de quartiers et le Centre-Ville régional. Le cadre de vie sera amélioré par la réfection qualitative de l'espace public, la prise en compte du genre dans l'espace, tout comme la sécurité des usagers, dont les piétons et PMR. L'ensemble des impacts positifs sur l'air, la mobilité, le microclimat, ... sont directement des incidences positives sur l'être humain.

1.5.12 La gestion des déchets

Par rapport à la situation existante, le projet prévoit la mise en place d'un plus grand nombre de poubelles et il s'inscrit dans une politique d'économie circulaire pour limiter les déchets et favoriser le recyclage. Tout comme une attention particulière sera portée lors des travaux à la démolition sélective et au traitement des terres excavées polluées ou des matériaux de démolition présentant des prescriptions de traitement spécifiques, tel que le goudron.

1.5.13 L'interaction entre ces domaines

Les incidences de la mobilité (part essentielle de ce projet de création d'une ligne de tram) sont convergentes avec les incidences sur la pollution, le niveau sonore, l'énergie, la qualité de l'air et l'être humain dans l'ensemble de la zone. Les incidences positives sur la faune et la flore par la plantation intensive sont convergentes avec les incidences sur le cycle naturel de l'eau et le microclimat.

Quelques incidences peuvent avoir un caractère plus négatif comme les contraintes pour les automobilistes en circulation ou en stationnement. La crainte des vibrations bien que toutes les mesures soient prises pour les limiter et le chantier qui perturbera momentanément les habitudes du quartier. Ces incidences sont souvent compensées par des incidences positives pour tous les autres modes, le cadre de vie et la qualité des espaces.

