

# Contrat de Rénovation Urbaine n°6 'Autour de Simonis'

## Rapport sur les incidences environnementales

### Résumé non-technique

Janvier 2022 / BEL000600

## Table des matières

<b>SECTION 1 : INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Cadre légal du rapport d'incidences .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Périmètre d'étude.....</b>	<b>4</b>
<b>SECTION 2 : RELEVÉ DE LA SITUATION EXISTANTE .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Environnement bâti.....</b>	<b>5</b>
<b>2 Mobilité .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Domaines social et économique.....</b>	<b>7</b>
<b>4 Population, santé humaine.....</b>	<b>9</b>
<b>5 Diversité biologique (faune et flore) .....</b>	<b>10</b>
<b>6 Sols .....</b>	<b>12</b>
<b>7 Eaux .....</b>	<b>12</b>
<b>8 Qualité de l'air .....</b>	<b>14</b>
<b>9 Facteurs climatiques .....</b>	<b>14</b>
<b>10 Environnement sonore et vibratoire.....</b>	<b>16</b>
<b>11 Gestion des ressources .....</b>	<b>17</b>
<b>SECTION 3 : PRÉSENTATION DU PROGRAMME DU CRU.....</b>	<b>19</b>
<b>1 Opérations visant les espaces publics ou les infrastructures.....</b>	<b>19</b>
<b>2 Autres opérations prévues au programme.....</b>	<b>21</b>
2.1 Opérations immobilières .....	21
2.2 Opérations visant à favoriser la revitalisation économique.....	22
2.3 Opérations transversales .....	23
<b>3 Actions de soutien aux activités de cohésion sociétale et de vie collective .</b>	<b>23</b>
<b>SECTION 4 : ANALYSE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES .....</b>	<b>24</b>
<b>1 Impact global prévisible sur l'environnement bâti.....</b>	<b>24</b>
<b>2 Impact global prévisible sur la mobilité .....</b>	<b>24</b>
<b>3 Impact global prévisible dans les domaines social et économique .....</b>	<b>25</b>
3.1 Population et logement .....	25
3.2 Emplois et activités économiques.....	25
3.3 Besoins en équipements et services d'utilité collective .....	25
<b>4 Impact global prévisible dans le domaine de la population et santé humaine</b>	<b>26</b>

<b>5</b>	<b>Impact global prévisible sur la diversité biologique (faune et flore) .....</b>	<b>26</b>
5.1	Biodiversité.....	26
5.2	Réseau écologique et maillages vert et bleu .....	26
<b>6</b>	<b>Impact global prévisible sur les sols.....</b>	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>Impact global prévisible sur la gestion des eaux.....</b>	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>Impact global prévisible sur la qualité de l'air.....</b>	<b>28</b>
<b>9</b>	<b>Impact global prévisible sur les facteurs climatiques .....</b>	<b>28</b>
<b>10</b>	<b>Impact global prévisible sur l'environnement sonore et vibratoire.....</b>	<b>28</b>
<b>11</b>	<b>Impact global prévisible sur la gestion des ressources (énergie, déchets) ..</b>	<b>28</b>
<b>SECTION 5 : CONCLUSIONS PAR RAPPORT AU PROGRAMME .....</b>		<b>29</b>
<b>1</b>	<b>Réponse apportée aux objectifs du CRU .....</b>	<b>29</b>
<b>2</b>	<b>Synthèse des recommandations .....</b>	<b>34</b>
<b>SECTION 6 : FAISABILITÉ ET SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE.....</b>		<b>38</b>
<b>1</b>	<b>Evaluation du risque associé à la mise en œuvre.....</b>	<b>38</b>
<b>2</b>	<b>Suivi de l'évolution de la qualité environnementale .....</b>	<b>45</b>

## Section 1 : Introduction

### 1 Cadre légal du rapport d'incidences

Le présent document constitue un résumé du rapport sur les incidences environnementales (RIE) réalisé dans le cadre de l'élaboration du CRU n°6 'Autour de Simonis'.

Les dispositions légales de référence pour les contrats de rénovation urbaine sont :

- les articles 41 et 42 de l'OORU ;
- l'annexe 1er de l'Ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et ses annexes.

### 2 Périmètre d'étude

La zone d'étude du CRU à proprement dite est présentée sur la figure ci-dessous.

Le diagnostic environnemental s'étend quant à lui sur un périmètre plus large, dénommée la 'zone d'observation' afin de cerner au mieux les enjeux, mesurer les besoins et détecter les problématiques.

Cette zone d'observation s'étend sur :

- les communes suivantes : Molenbeek-Saint-Jean, Koekelberg, Ganshoren et Jette ;
- 25 secteurs statistiques (dont 15 à Molenbeek-Saint-Jean et 8 hors-ZRU - Zone de Rénovation Urbaine - 2020) ;
- 8 quartiers statistiques (complètement ou partiellement) dans la zone d'observation: Basilique, Parc Élisabeth, Woeste, Quartier Maritime, Koekelberg, Molenbeek Historique, Gare de l'Ouest et Karreveld.

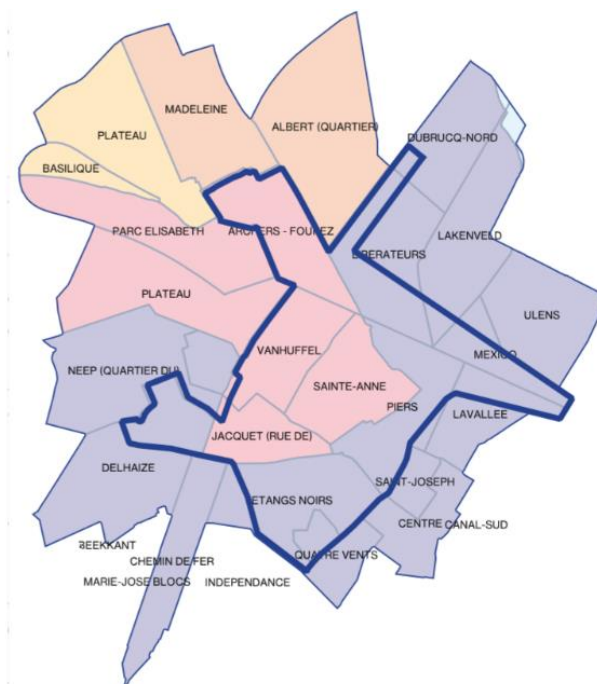


Figure 1 : Localisation de la zone d'étude (traits épais) et de la zone d'observation au regard des quartiers statistiques (source : 51N4E)

## Section 2 : Relevé de la situation existante

---

### 1 Environnement bâti

---

#### Situation existante

En comparaison avec à la surface totale du périmètre, la surface non bâtie est peu importante. Outre le parc Élisabeth, la ligne ferroviaire L28 et quelques places ou squares, l'espace public correspond au système viaire.

Quelques places, squares et jardins complètent le réseau. Certains de ces espaces publics ont aujourd'hui un visage exclusivement routier (exemples : Étangs Noirs, square Noville). Le boulevard Léopold II et la ligne ferroviaire L28 délimitent la zone de l'hypercentre et forment des fractures dans le tissu urbain.

Au niveau de l'espace bâti, le tissu urbain est composé de quartiers majoritairement résidentiels. Les îlots sont de petite taille. La densité bâtie est fort importante du côté est du périmètre et diminue en direction de l'ouest. Du fait de l'importante densité bâtie, peu d'intérieurs d'îlots peuvent être qualifiés de 'qualitatifs', vu la faible proportion d'espace ouvert et/ou verdurisé encore disponible. À l'ouest sont localisées des zones d'entreprises urbaines et des zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public. Les parcelles sont donc plus vastes et plus faiblement bâties.

#### Enjeux

Les enjeux relatifs à l'environnement bâti pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Donner un visage métropolitain à Simonis en s'appuyant sur les potentiels existants du site ;
- Soutenir le projet régional en cours de la L28 en développant les franges autour de celle-ci ;
- Développer les modes actifs et faciliter les traversées du boulevard Léopold II ;
- Faire coexister les différents modes de déplacement chaussée de Gand ;
- Requalifier les espaces ouverts à l'ouest du rail le long de l'avenue Gandhi ;
- Développer un cheminement piéton confortable entre les d'espaces publics existants entre Osseghem et Comte de Flandres ;
- Développer l'intelligence collective avec les citoyens au sujet des atouts, défis, idées et acteurs clés de la zone du CRU ;
- Engager des ambassadeurs pour la gestion, l'entretien et la sécurité afin de co-créeer des espaces partagés de qualité et durable ;
- Activer et soutenir des porteurs de projets pour développer des activités socio-économiques en rapport avec les défis de la ville climatique (construction, mobilité douce, économie circulaire) ;
- Construire une ville de proximité : en développant l'offre en équipements de proximité, en répondant aux besoins en matière d'accueil de la petite enfance, en adressant une réponse aux besoins en matière d'infrastructures scolaires, en palliant aux demandes d'équipements sportifs, culturels et récréatifs et en soutenant les commerces de proximité ;
- Créer des zones de rencontre et de confort dans l'espace public et notamment dans les noyaux d'identités locaux, y compris ceux qui ont un caractère métropolitain, comme Simonis.

## 2 Mobilité

### Situation existante

Au niveau de la **mobilité active**, la zone d'observation possède peu d'aménagements cyclables de qualité. L'offre est généralement discontinue et peu visible. Des zones en sont même totalement dépourvues (Nord de Koekelberg, Jette et Ganshoren (secteurs Plateau, Madeleine et Albert), centre et Ouest de Molenbeek). Quatre itinéraires cyclables régionaux sont présents au centre et autour de la zone d'observation et une vingtaine de stations Villo. Mais les secteurs Quatre Vents, Étangs Noirs et Dubrucq-Nord ne comptent qu'une station.

Toutefois, la 'cyclabilité' ne se mesure pas à la présence d'infrastructures cyclables. Un quartier apaisé (soit peu de trafic - moins de 200 evp HP et lent - inférieur à 30km/h), sera cyclable sans nécessiter d'infrastructures propres (sauf stationnement vélo). D'où l'intérêt d'apaiser les 'maillages' (avec ou sans Contrat Local de Mobilité)<sup>1</sup>.

Afin de développer le réseau « RER-vélo », l'idée d'une nouvelle connexion cyclopiétonne bidirectionnelle le long de la ligne de chemin de fer 28 et d'un tronçon de la ligne 50 a émergé. L'enjeu est de proposer des connexions cyclables les plus cohérentes, directes, rapides et sécurisées possibles. Néanmoins, des contraintes techniques (ponts, tunnels, talus, etc.) sont présentes sur parcours.

La desserte en **transports publics** est relativement bonne avec néanmoins des zones mieux pourvues que d'autres. Les quartiers centraux de Molenbeek sont bien reliés au centre par les bus et métros. Certains secteurs de l'Ouest sont moins bien desservis comme les SS Albert, Neep et Delhaize.

Concernant le **transport motorisé individuel**, la zone d'observation est composée d'un maillage routier important avec deux axes "Plus" (majoritairement souterrain), des axes "Confort" et le reste sont des voiries sont de type "Quartier". L'espace attribue une place prépondérante à la voiture aujourd'hui. La congestion ne semble pas être un problème majeur aux heures de pointe avec un trafic qui reste fluide.

Les rails et le Boulevard Léopold II découpent la zone avec deux axes structurants difficilement traversables et qui vont contre le cheminement des modes actifs. Les différentes trémies le long du boulevard limitent la traversée et les travaux relatifs au tunnel compliquent également le cheminement.

Au niveau du **stationnement**, l'objectif de Good Move est une réduction de l'offre en voirie au profit de la création d'emplacements hors voirie à destination des riverains. Actuellement, la quasi-totalité des voiries est occupée par des places de stationnement. Il n'existe seulement que deux parkings publics : le parking Simonis QPark avec taux d'occupation moyen de 55% en semaine et un nouveau parking mutualisé avec 50 emplacements à destination des riverains.

### Enjeux

Les enjeux liés à la mobilité pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale: les Voiries Auto PLUS (et, dans une moindre mesure, Auto CONFORT) afin de renforcer la traversabilité et les liaisons transversales.
- Apaiser les mailles et concrétiser la ville 30.
- Réduire les fractures urbaines liées au chemin de fer, notamment par le maillage des quartiers séparés par le chemin de fer (rue de la Lys, pont de Jette, pont Herkoliers...) et la concrétisation des stratégies de mise en oeuvre de l'autoroute cyclable autour des infrastructures ferroviaires de la ligne L28 entre la Gare de Belgica et la station d'Osseghem.
- Porter une attention particulière aux axes traversant des NIL existants ou à créer. L'aménagement devrait viser la création d'une centralité/polarité plutôt que d'accentuer la continuité/ uniformité des

---

<sup>1</sup> Le Contrat Local de Mobilité (CLM) est un dispositif introduit par le Plan régional de Mobilité 'Good Move'. Le CLM vise à améliorer la qualité de vie dans les quartiers (appelés 'maillages') et développer les réseaux piétons, vélo et des transports publics, tout en renforçant la collaboration entre les communes et la Région. Un CLM porte sur une 'maille' en particulier.

voiries et développer des parcours alternatifs pour les déplacements dans les quartiers en tissant dans le maillage existant.

- Mettre en place des solutions de sécurisation pour les ZACA et déterminer les opportunités d'aménagements à moyen et long terme (croisement rue de Ribaucourt/ Blvd. Léopold II, croisement rue Mommaerts/Blvd. Léopold II, Croisement chaussé de Gand/rue Dubois-Thorn en priorité).
- Repenser le carrefour de l'avenue Charles Quint, à la sortie des tunnels - un axe d'entrée de ville dont la multimodalité est à renforcer selon le projet de plan GoodMove.
- Améliorer le réseau vélo plus.
- Répondre aux besoins de stationnement vélo.
- Développer l'offre en transports en commun et la multimodalité à l'ouest de la zone d'observation et l'offre en voies cyclables sur l'ensemble de la zone d'observation.
- Marquer et renforcer de manière générale le rôle de la place Simonis comme une vraie place urbaine.
- Mettre en place des hangars à vélos couverts et des ateliers de réparation de vélos et faciliter l'intermodalité.
- Développer la place Simonis vers un pôle multimodal et un vrai HUB de mobilité via notamment la limitation des zones de stationnement et le développement du réseau cyclable.
- Organiser la logistique des quartiers et penser la logistique urbaine en soutenant son développement et en pensant sa place dans l'espace public.
- Réduire la présence de la voiture dans l'espace public.
- Valoriser et mutualiser le stationnement hors voirie.
- Mettre en place des phases tests pour certaines zones en intégrant les associations dans le processus pour anticiper les transitions par des interventions temporaires.
- Le boulevard Léopold II est une fracture urbaine liée à la voiture (la priorité est entre Simonis et le carrefour Léopold II/ Vandernoot). La requalification des voies latérales du Boulevard est importante afin de :
  - Protéger les quartiers de Molenbeek-Centre et Maritime du trafic.
  - Valoriser des traversées transversales du boulevard en intervenant sur le stationnement.

---

### 3 Domaines social et économique

---

#### Situation existante

Le périmètre d'observation territoriale compte 73.539 habitants. Les secteurs statistiques les plus peuplés sont Albert, Etangs Noirs et Libérateurs. La densité de population est largement supérieure à la moyenne régionale. Les taux de croissance 2014-2019 sont inégaux, au-dessus de la moyenne régionale à l'ouest et négatifs à l'est de la zone d'observation.

La proportion de personnes âgées est en dessous de la moyenne régionale (9,57 % de personnes de plus de 65 ans dans le périmètre d'observation, contre 13% au niveau régional).

**Les logements** dans le périmètre d'observation ont une taille moyenne (autour de 67 m<sup>2</sup>, 4 pièces). Les plus grands logements sont situés à l'ouest de la zone d'observation. Depuis quelques années, on constate une augmentation des petits logements, davantage marquée sur le territoire du Canal (58% des nouveaux logements sont des studios ou des logements d'une chambre).

Le périmètre d'observation a un parc de logement globalement ancien. On remarque une concentration forte de logements insalubres et non conformes, principalement à l'est du périmètre d'observation, où les conditions de confort des logements varient de mauvaises à très mauvaises.

Concernant **les équipements**, le taux de couverture en matière d'infrastructure d'accueil de la petite enfance indique que tous les quartiers considérés se situent sous la moyenne régionale et parfois de manière importante (notamment pour les quartiers Basilique, Molenbeek historique et la Gare de l'Ouest) (0,38%).

Pour **l'enseignement**, il apparaît que d'ici 2025, le déficit en places scolaires dans le fondamental sera très important. Or, le périmètre du contrat de rénovation urbaine fait partie des zones accessibles en transports en commun qui sont à privilégier pour la création de nouvelles places notamment dans le secondaire et l'enseignement technique et professionnel francophone

La quasi-totalité des services sociaux de cette partie de la ville est située proche du centre et notamment dans l'hyper centre au détriment du quartier Maritime et du secteur statistique Delhaize. Les services d'aides aux plus démunis se trouvent quant à eux principalement à l'est des voies de chemin de fer là où le pourcentage des moins de 18 ans vivant dans un ménage sans revenus du travail est le plus fort.

Le périmètre d'observation territoriale se caractérise par une faible présence d'équipements culturels et des équipements sportifs répartis de manière inégale dans le périmètre (concentration dans les secteurs statistiques Sippelberg et Vanhuffel).

Concernant les **activités économiques**, le passé industriel de la zone d'étude se révèle encore aujourd'hui avec une présence d'espaces dédiés aux activités productives. La transformation alimentaire (du fait de la présence de Godiva) est un des secteurs principaux. Les immeubles de bureaux sont concentrés au début du boulevard Léopold II, avenue du Port et place Saintelette tandis que les commerces sont concentrés dans 5 « noyaux commerciaux » (Karreveld, Etangs Noirs, Molenbeek centre, Ribaucourt et Tours et Taxis). La chaussée de Gand est également un liseré commercial d'intérêt régional avec une grande partie des flux (usagers, marchandises, déchets...) venant de toute la Région bruxelloise.

## Enjeux

Les enjeux relatifs aux domaines social et économique pour le CRU Simonis sont les suivants :

### **Population**

- Assurer l'équilibre entre les besoins des nouveaux habitants et le maintien d'un cadre de vie agréable et accessible pour les populations existantes ;
- Faciliter les liaisons entre les différents quartiers, en renforçant la polarité des noyaux centraux et en favorisant la mixité sociale ;
- Répondre aux besoins en équipements (crèches, écoles, équipements sportifs et culturels, équipements pour personnes âgées) ;
- Proposer des formations et des mises à l'emploi ;

### **Logement**

- Accroître l'offre de logement public et en particulier de logement social ;
- Assurer la bonne mise en œuvre des programmes d'habitat public ;
- Assurer un meilleur équilibre dans la répartition des logements ;
- Rendre plus accessibles financièrement les logements existants ;
- Faciliter l'accession à la propriété via le renforcement du logement acquisitif ;
- Freiner l'insalubrité et la non-conformité des logements en promouvant et en facilitant l'accès aux primes à la rénovation en poursuivant les rénovations des logements locatifs sociaux ;
- Analyser la performance énergétique du bâti ;
- Offrir des logements adaptés à la typologie des ménages ;
- Répondre aux besoins de logements adaptés aux personnes âgées ;
- Développer d'autres formes d'habitat social (espaces communs, logements reconvertibles, etc.) ;
- Développement de logements innovants : collectifs, intergénérationnels, offre de services médicosociaux ;

### **Équipements**



Le développement d'équipements doit prêter attention :

- Aux principes d'une ville de proximité dans le développement d'infrastructures : distances praticables à pied pour les équipements locaux, bonne desserte en transports en commun pour le développement de plus grands équipements ;
- À une meilleure exploitation des lieux existants : ouvrir les équipements scolaires à un public extérieur en dehors du temps scolaire, développer des structures mutualisées, des espaces de rencontres ;
- À développer des structures intégrées qui proposent plusieurs services, par exemple santé et social, crèches et socioculturels, enfants et seniors ;
- À répondre aux besoins de tous les usagers de la ville en adaptant l'offre aux populations qui demandent une attention particulière : familles monoparentales et particulièrement les femmes seules, les personnes âgées ...

#### **Activités économiques**

- Développer une implication des acteurs économiques dans la programmation du contrat de rénovation urbaine ;
- Améliorer la qualité spatiale de l'environnement qui entoure les activités économiques ;
- Réserver des espaces dédiés aux activités productives ;
- Soutenir les initiatives de mise à l'emploi et de formation ainsi que le maintien et le développement d'activités productives pour des personnes peu qualifiées ;
- Encourager les activités productives urbaines au service de la transition ;
- Valoriser les cellules commerciales vides ;
- Faire de Simonis un centre de quartier attractif avec des commerces qualitatifs ;
- Encourager l'occupation temporaire comme levier pour le développement des espaces vides.

---

## **4 Population, santé humaine**

---

### Situation existante

Le périmètre est caractérisé par une dualisation entre l'est précarisé et l'ouest plus favorisé. La population du périmètre d'observation a un pouvoir d'achat moindre par rapport au reste des habitants de la Région et présente un taux de chômage élevé, en particulier les populations jeunes.

Parmi la population active, le risque de tomber malade est supérieur par rapport au reste de la Région. En effet, une grande partie de la population active est en incapacité de travail de longue durée. De plus, la précarité économique ne permet pas l'accès aux soins et dès lors, ne permet pas un état de santé et de bien-être satisfaisants.

### Enjeux

Les enjeux relatifs à la population et à l'être humain pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Penser autrement l'accessibilité des services de soins et l'accueil résidentiel pour seniors dans les années futures, notamment dans les quartiers d'habitat social qui concentrent un nombre non négligeable de personnes âgées, souvent isolées, ce qui en fait une population très vulnérable.
- Créer des aides matérielles et alimentaires pour les plus démunis.

---

## 5 Diversité biologique (faune et flore)

---

### Situation existante

Les espaces verts couvrent une faible part de la surface du périmètre d'observation avec une couverture végétale de seulement 10%. L'évaluation CBS+<sup>2</sup> a donné pour résultat des valeurs entre 0 et 0,5 sur le périmètre d'observation. Douze espaces verts accessibles au public ont été relevés : comprennent le Square des Libérateurs, le Parc Saint-Rémy, le Square de Noville, le Parc Victoria, le stade du Sippelberg, le Parc Élisabeth, le Parc Bonnevie, le Parc de Muses, le Parc des Fuchsias.

De nombreux arbres sont présents en voirie au sein du périmètre d'observation du CRU. Ils contribuent à la constitution de zones refuges pour l'avifaune et sont des éléments de liaison entre les différents espaces verts de la zone étudiée. Certains arbres présentent en outre un intérêt biologique de par la présence de dendromicrohabitats.

À noter également, les initiatives individuelles pour verduriser et embellir le quartier. Comme les îlots d'intérieurs, ce genre d'initiative peut jouer un rôle non négligeable pour la biodiversité en fonction de la gestion de ces espaces. En effet, ils jouent un rôle essentiel en tant que zone refuge et de liaison écologique.

L'enjeu du CRU en matière de diversité biologique réside principalement dans la maximisation des espaces verts, que cela soit par la création de nouveaux espaces ou le développement d'espaces existants. Ainsi pour favoriser le maintien et le développement de la biodiversité, il peut être intéressant de favoriser le développement des zones foncières publiques encore disponibles, des potagers collectifs ou encore des talus de la L28.

---

<sup>2</sup> Adaptation bruxelloise du coefficient de biotope par surface (outil CBS, développé par l'administration du Sénat de Berlin), le Coefficient de potentiel de Biodiversité par Surface est un indicateur permettant d'évaluer le potentiel écologique d'une parcelle.

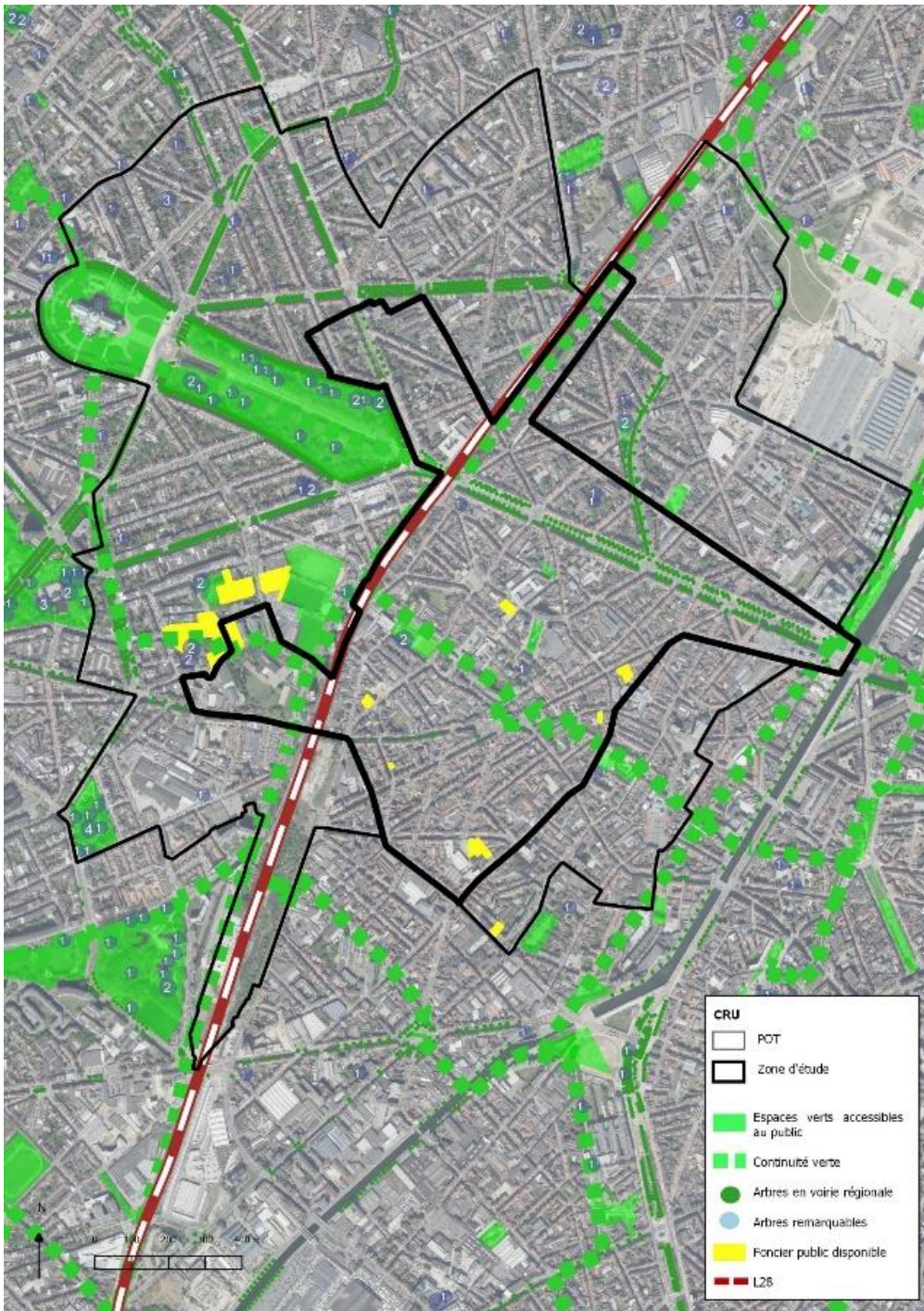


Figure 2 : Potentiel de développement du maillage vert à l'échelle du CRU (source : Bruxelles Environnement)

### Enjeux

Les enjeux principaux concernant la diversité biologique pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Création de nouvelles zones vertes
- Préserver la qualité des espaces existants à valeur biologique (parc Élisabeth)
- Contribuer au renforcement des corridors écologiques lors de nouveaux projets
- Amélioration de la qualité biologique des espaces

## 6 Sols

---

### Situation existante

Le périmètre d'observation territoriale comporte une part relativement importante de parcelles cadastrales inscrites à l'inventaire de l'état du sol. Lors de travaux sur ces parcelles, une dépollution du sol devra être prévue.

La stratégie Good Soil, liée à la protection des sols bruxellois est également à prendre en compte au cours de l'élaboration du programme du CRU afin d'identifier à l'échelle des parcelles stratégiques, mais aussi dans le cadre des axes stratégiques ou maillages, les sols vivants à valoriser et les sols morts à 'désasphalter' et à restaurer pour leurs services écosystémiques.

### Enjeux

Les enjeux relatifs à la gestion des sols pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Prévenir les rejets directs et les pollutions accidentelles dans les sols
- Valoriser les sols vivants et 'désasphalter' / restaurer les sols morts pour qu'ils rendent leurs services écosystémiques

---

## 7 Eaux

---

### Situation existante

L'ensemble des voiries du périmètre d'observation sont égouttées. Toutefois, une partie de ces égouts sont vétustes et nécessitent une rénovation.

Le ruissellement constitue une contrainte forte au sein de la zone d'observation due à la forte densité du bâti et le peu de zones verdurisées. La part de surfaces imperméables s'élève à 70-80% dans la majorité du territoire d'étude du CRU, et au-delà de 80% en bordure du canal, ce qui est largement supérieur à la moyenne régionale (46%). Le CRU constitue une opportunité en ce qui concerne le mode de collecte et d'évacuation des eaux pluviales, notamment au moyen de la 'désimperméabilisation' des parcelles et l'infiltration.

La carte d'aléa d'inondation établie par Bruxelles environnement représente des zones où il existe un risque d'inondation. On observe que le périmètre d'observation est préservé dans sa partie nord du fait de l'altitude croissante vers la basilique, dans la direction opposée au canal. À signaler que quelques plaintes pour inondation ont été recensées dans le périmètre.

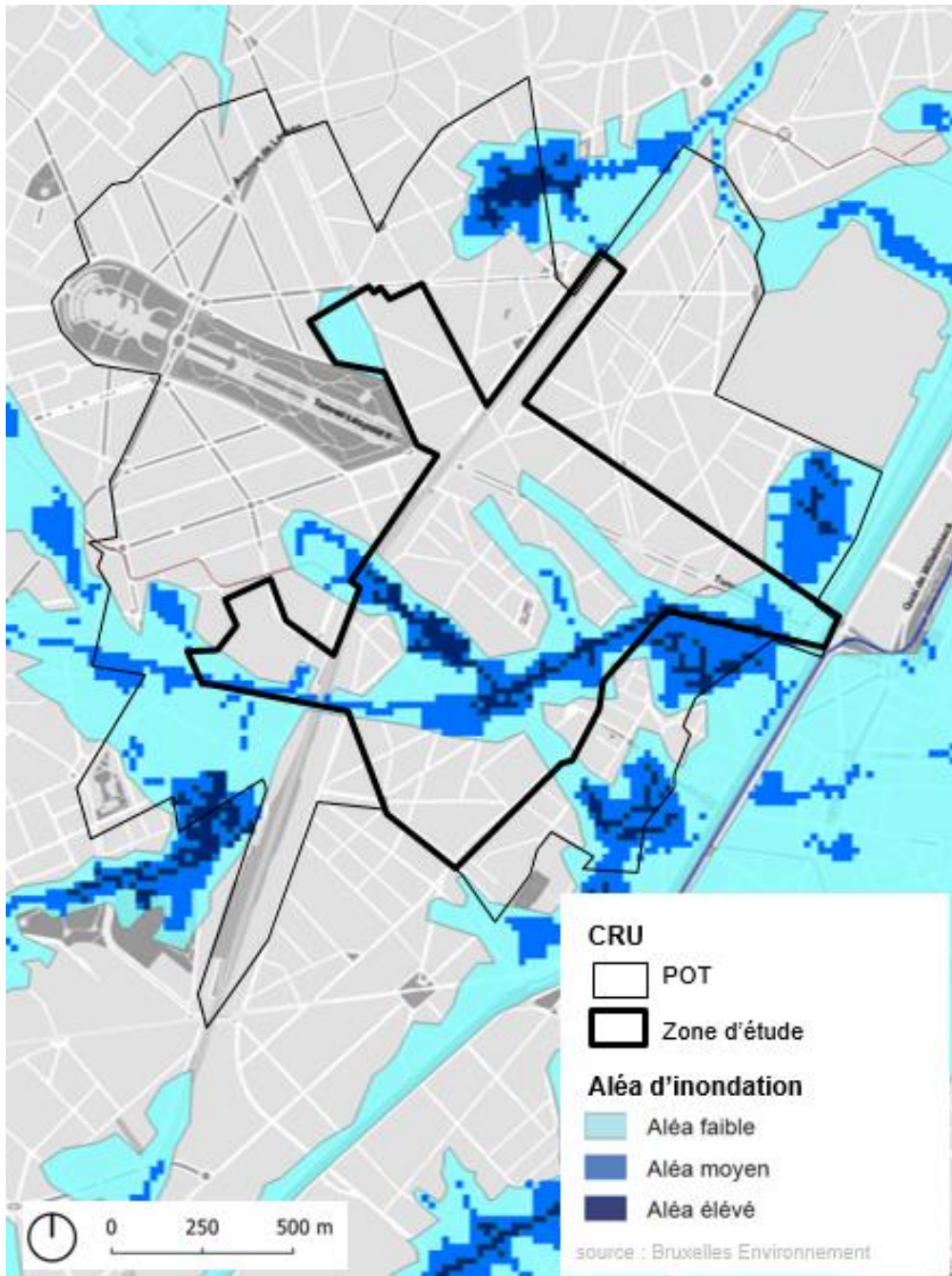


Figure 3 : Carte aléa d'inondation (source : Bruxelles Environnement)

### Enjeux

Les enjeux relatifs à l'eau concernant le CRU Simonis sont les suivants :

- Rénover le réseau d'égouttage
- Réduire l'imperméabilisation des espaces publics et améliorer la gestion des eaux pluviales, notamment en infiltrant davantage sur la parcelle
- Pour offrir une plus grande plus-value, notamment en termes de cadre de vie, d'accueil de la biodiversité, gestion des polluants et de contrôle des ouvrages, recourir de préférence à des ouvrages ouverts (de surface), végétalisés
- Prévenir les rejets directs et les pollutions accidentelles dans les eaux souterraines

## 8 Qualité de l'air

---

### Situation existante

Le périmètre d'observation du CRU concerne une zone urbaine, en plein cœur de la ville, dans un environnement relativement peu ventilé (urbanisation dense). Les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques proviennent des axes routiers.

Les stations de mesures ont enregistré de nombreux dépassements des concentrations seuils aussi bien pour l'ozone, le dioxyde d'azote et les particules fines 2.5 et 10. Des concentrations plus importantes ont été observées à hauteur des axes routiers importants comme le boulevard Léopold II.

Si les conséquences d'une exposition à ces pollutions ne sont pas aisément quantifiables, de nombreuses études en ont montré les effets néfastes pour la santé. C'est le système respiratoire qui est la première cible des polluants atmosphériques qui y pénètrent via l'air que nous respirons. Les effets peuvent aller d'affections temporaires à des dysfonctionnements respiratoires permanents ou maladies chroniques.

### Enjeux

Les enjeux relatifs à la qualité de l'air pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Réduire les émissions de polluants atmosphériques à la source en réduisant la consommation de combustibles fossiles, en rénovant le bâti et en incitant à l'utilisation des modes doux aux dépens de la voiture
- Favoriser l'aménagement de toitures végétalisées afin de purifier l'air en captant les poussières et stockant le carbone
- Maîtriser les effets entre équipements/activités et logements
- Renforcer les espaces verts

## 9 Facteurs climatiques

---

### Situation existante

La température de l'air est généralement plus élevée dans les villes durant la nuit que dans les zones rurales voisines, phénomène connu sous le nom d'îlot de chaleur urbain. L'effet est plus important dans le centre-ville et diminue progressivement vers la périphérie avec un impact positif substantiel des zones vertes.

Le périmètre d'observation est repris en 'zone chaude, en raison de la densité bâtie du centre, et le peu d'espaces verdurisés en comparaison avec la périphérie. Le parc Elizabeth constitue une zone fraîche au nord-ouest du périmètre, grâce à sa végétation dense.

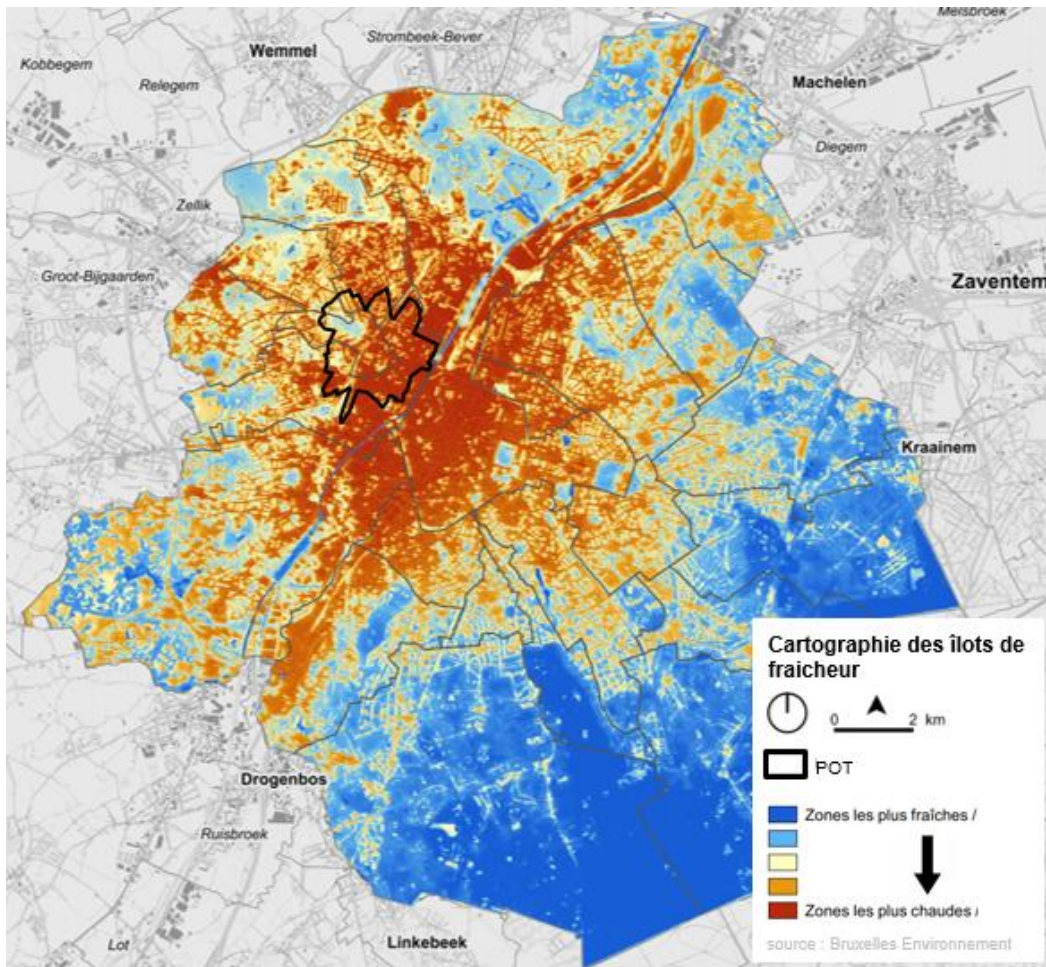


Figure 4 : Cartographie des îlots de fraîcheur à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale (source : Bruxelles Environnement)

D'une manière générale, afin d'éviter la formation d'îlot de chaleur et maintenir un confort climatique au niveau du périmètre d'observation, il apparaît important de :

- Limiter les surfaces minéralisées et veiller au renforcement du végétal (stationnements végétalisés, toitures et murs végétalisés, végétalisation des pourtours de bâtiment et accotements ...) ;
- Limiter autant que possible l'imperméabilisation du sol (parkings perméables, création de plans d'eau et de fontaines ...) ;
- Réduire l'émission de chaleur anthropique, en agissant notamment sur l'architecture des bâtiments (choix des matériaux, des couleurs, efficacité énergétique, leur végétalisation, etc. autant de moyens permettant de réduire les besoins en climatisation).

### Enjeux

Les enjeux relatifs au microclimat pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Réduire l'empreinte écologique de la Région via notamment l'augmentation de la production d'énergie à partir de sources renouvelables
- Réfléchir à l'implantation et l'orientation des lieux de vie en fonction de leurs besoins (logements, espaces publics, équipements)
- Réduire les émissions de GES de 30% d'ici 2025 par rapport aux émissions de 1990, notamment en favorisant l'utilisation des modes doux

## 10 Environnement sonore et vibratoire

### Situation existante

La Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un cadastre du bruit multi-exposition, mis à disposition par Bruxelles Environnement. Celui-ci se base sur une modélisation des niveaux sonores pour les différents modes de transport rencontrés en Région de Bruxelles-Capitale.

Au sein du périmètre d'étude, le bruit est, en journée, principalement causé par les axes routiers et la voie ferrée (L28). Le niveau sonore est particulièrement élevé dans et autour du parc Elisabeth. Bien que le parc Élisabeth présente toutes les caractéristiques d'une zone de confort acoustique (taille, verdure), l'entièreté de sa superficie reste exposée à un niveau sonore supérieur à 60-65 dB(A). Ceci peut s'expliquer, en partie, par la présence dans le parc d'une dizaine de bouches d'aération du tunnel Léopold II ; ces nuisances sonores seront toutefois atténuées avec la rénovation du tunnel (dernière phase des travaux de nuit en cours jusque mi-2021).

Les intérieurs d'îlots au sein du périmètre d'observation sont majoritairement exposés à un bruit en dessous de 55dB, ce qui est considéré comme 'calme'.

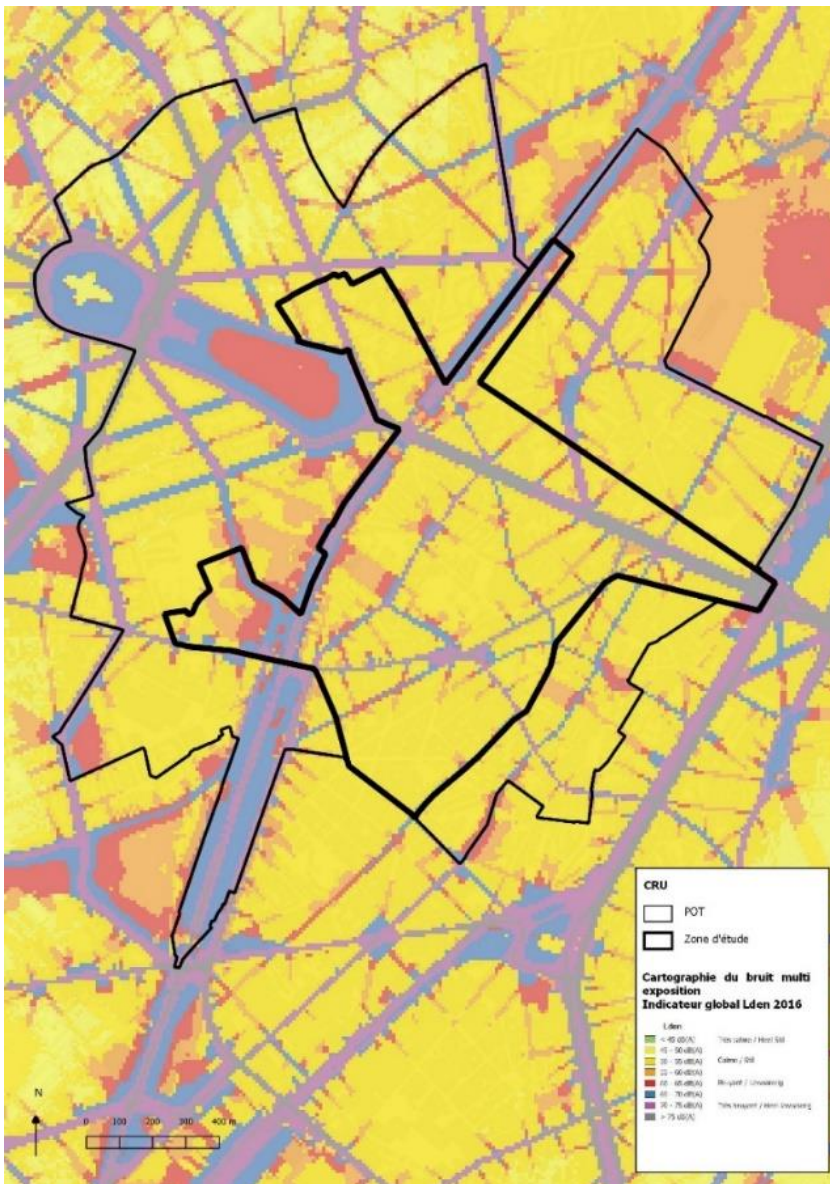


Figure 5 : Carte de multi-exposition Lden 2016 (source : Bruxelles Environnement)



Au sein de la zone d'observation, sur les 5 dernières années, 15 plaintes pour nuisances sonores ont été déposées. La majorité de celles-ci concernent entre logements. Les établissements HORECA et installations techniques (classées) constituent les autres sources de bruit.

### Enjeux

Les enjeux relatifs à l'environnement sonore et vibratoire pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Tenir compte des nuisances au droit des voiries congestionnées identifiées comme 'points noirs'
- Préserver les zones calmes (dont les zones vertes et espaces ouverts)
- Tenir compte de la génération de bruit des nouveaux équipements / activités économiques sur le logement
- Limiter la propagation du bruit par l'aménagement d'espaces végétalisés, combinés à des infrastructures matérielles (murs antibruit par exemple)

---

## 11 Gestion des ressources

---

### Situation existante

L'ancienneté du bâti explique les faibles performances énergétiques du parc de logement au sein du périmètre d'étude. Les déperditions sont très majoritairement de moyenne à très forte comme montré dans la figure ci-après. Les pertes semblent plus importantes dans les logements que pour les bâtiments d'activité commerciale ou industrielle.

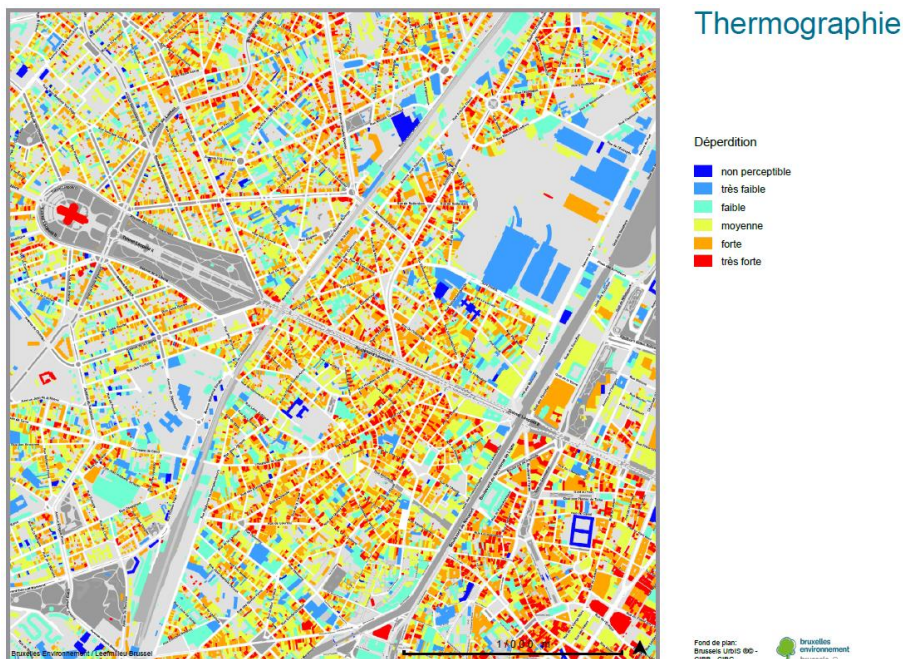


Figure 6 : Thermographie aérienne de la Région de Bruxelles-Capitale (source : Bruxelles Environnement)

Il existe un potentiel important en matière d'isolation des bâtiments notamment via les façades (mur et fenêtres) ainsi que les toitures. Un potentiel existe également en matière d'énergies renouvelables via des systèmes géothermiques ou photovoltaïques.

Concernant la gestion des ressources et des déchets, des poubelles publiques sont présentes au niveau de certains espaces publics, et aux arrêts de transports en commun. Néanmoins des dépôts d'immondices sont fréquemment constatés au sein de la zone d'observation.

Plusieurs initiatives ont lieu dans le périmètre d'observation du CRU et aux abords afin de favoriser le 'zéro déchets' ou l'économie circulaire : repair-café, conteneurs à textile, composts de quartier, projet Wim, etc.

Enjeux

Les enjeux liés à la gestion énergétique pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Proposer des projets durables, peu consommateurs en énergie et produisant, dans la mesure du possible, de l'énergie renouvelable
- Veiller à la compacité des constructions
- Réduire la consommation énergétique en incitant à l'utilisation des modes doux aux dépens de la voiture

Les enjeux liés à la propreté, la gestion des ressources et des déchets pour le CRU Simonis sont les suivants :

- Intégrer la problématique de gestion des déchets (sensibilisation, tri des déchets) dans les nouveaux projets
- Valoriser les déchets de démolition au sein même du périmètre
- Diminution des quantités de déchet produits grâce à la circularité

## Section 3 : Présentation du programme du CRU

Les projets retenus sont présentés ci-après sous la forme de tableaux, en les distinguant par catégorie. Tout d'abord, les opérations de création ou de réhabilitation d'espaces publics ou d'infrastructures de maillage urbain font l'objet d'un point spécifique car elles sont définies comme prioritaires par l'ordonnance organique de la revitalisation urbaine (OORU). Viennent ensuite les autres opérations : immobilières, et favorisant la revitalisation économique. Les opérations d'amélioration de la qualité environnementale ne sont pas reprises dans un tableau à part, étant donné qu'il est considéré que l'ensemble des opérations visent à améliorer la qualité environnementale du périmètre du CRU.

Enfin, un point spécifique est également dédié aux actions, tant en ce qui concerne le soutien aux activités de cohésion sociétale et de vie collective que pour celles visant la coordination et la communication relatives aux opérations et actions précitées.

### 1 Opérations visant les espaces publics ou les infrastructures

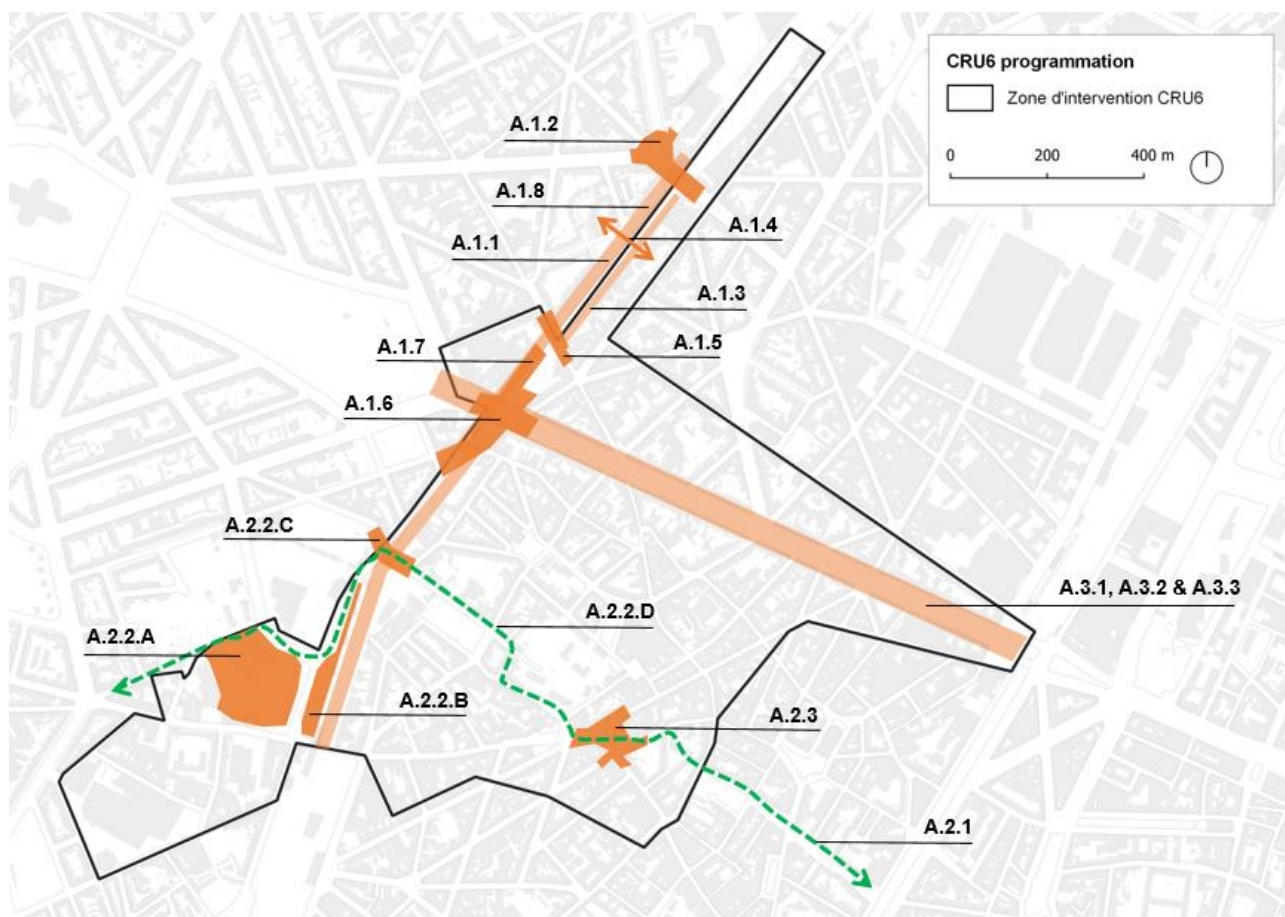


Figure 7 : Localisation des opérations visant les espaces publics ou les infrastructures (fond de plan UrbIS ; ill.CSD)

N°	Dénomination et objectif	Porteur de projet
A.1.1	Le long de la L28 – Aménagement de la route cyclable	Beliris
A.1.2	Boulevard Belgica - Réaménagement partiel	Bruxelles Mobilité

N°	Dénomination et objectif	Porteur de projet
A.1.3	Promenade de la Lys – Réaménagement de la rue	Beliris
A.1.4	Rue Vanderperren et rue de la Lys – Nouvelle passerelle	Beliris
A.1.5	Pont de Jette – Réaménagement du pont et des carrefours	Beliris
A.1.6.A	Esplanades Simonis – Pavillons et connexions métro – Etude globale de faisabilité	Beliris
A.1.6.B	Esplanades Simonis – Pavillons et connexions métro – Etudes et travaux – Requalification de façade à façade des deux places du métro Simonis	Beliris
A.1.7	Couverture de la L28 – Tronçon entre Simonis et la chaussée de Jette - Extension du parvis de Simonis	A définir (opération à initier)
A.1.8	Couverture de la L28 – Tronçon entre Belgica et la chaussée de Jette	A définir (opération à initier)
A.2.1	Maillage vert pour la mobilité active - Vision globale et création d'une plateforme d'acteurs	Perspective
A.2.2.A	Maillage vert pour la mobilité active - Ouverture du parc de l'Athénée Royal du Sippelberg	Wallonie-Bruxelles Enseignement / Molenbeek
A.2.2.B	Maillage vert pour la mobilité active - Requalification de l'espace ouvert au pied des tours Gandhi	Molenbeek
A.2.2.C	Maillage vert pour la mobilité active - Réaménagement du carrefour rue de Normandie	Molenbeek / Koekelberg
A.2.2.D	Maillage vert pour la mobilité active - Développement du maillage vert entre le parc Victoria et Etangs Noirs	Koekelberg
A.2.3	Etangs Noirs – Mise en place d'un espace de rencontre verdurisé	Molenbeek
A.3.1	Boulevard Léopold II – Etudes complètes de vision climatique et de définition d'un projet intégré et climatique des voiries latérales	Beliris
A.3.2	Boulevard Léopold II – Travaux des voiries latérales	Beliris
A.3.3	Boulevard Léopold II – Premières améliorations climatiques et de l'espace public à court terme	Beliris

## 2 Autres opérations prévues au programme

### 2.1 Opérations immobilières

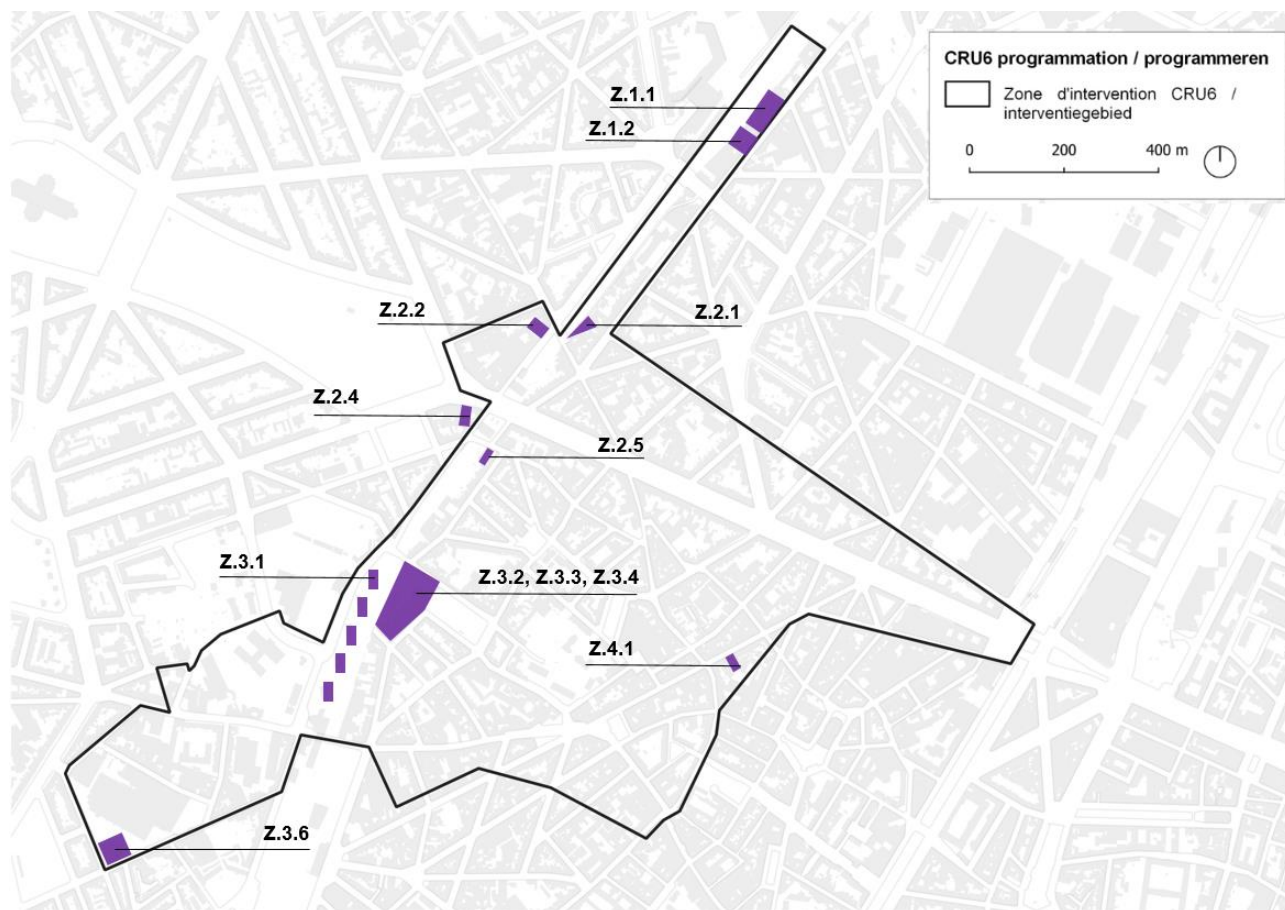


Figure 8 : Localisation des opérations immobilières (fond de plan UrbIS ; ill.CSD)

N°	Dénomination et objectif	Porteur de projet
Z.1.1	Avenue Jean Dubrucq 184-198 - Rénovation lourde et transformation des logements sociaux	SLRB
Z.1.2.A	Avenue Jean Dubrucq 172-178 – Construction d'un nouvel immeuble mixte Equipement ISP avec un passage public entre la rue et la L28	Molenbeek
Z.1.2.B	Avenue Jean Dubrucq 172-178 – Construction d'un nouvel immeuble mixte - Logements publics	Molenbeek
Z.2.1	Pont de Jette – Construction d'un nouvel immeuble mixte – Equipement de santé mentale - Logements publics aux étages	Molenbeek
Z.2.2	Rue de l'Armistice – Construction d'un nouvel immeuble mixte – Infrastructure de stationnement et réparation vélo – Logements publics aux étages	Koekelberg
Z.2.4	Place Eugene Simonis 11-13 – Construction d'un équipement socio-culturel d'ampleur régionale	Koekelberg

N°	Dénomination et objectif	Porteur de projet
Z.2.5	Rue Herkoliers 92 - Reconversion du garage	Koekelberg
Z.3.1	Tours Gandhi - Reconversion et extension des rez-de-chaussée	SLRB
Z.3.2	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Masterplan sur l'ensemble du site	Koekelberg
Z.3.3	Rue de Ganshoren – Construction d'un nouveau centre sportif et d'un espace polyvalent	Koekelberg
Z.3.4.A	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Rue du Neep, 31	Koekelberg
Z.3.4.B	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Rue Stepman 19-23	Koekelberg
Z.3.4.C	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Rue Stepman 13	Koekelberg
Z3.6	Site Delhaize – Création d'une maison de l'emploi	Molenbeek
Z.4.1	Rue Piers 95-97 – Extension de la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale de Molenbeek	Molenbeek

## 2.2 Opérations visant à favoriser la revitalisation économique

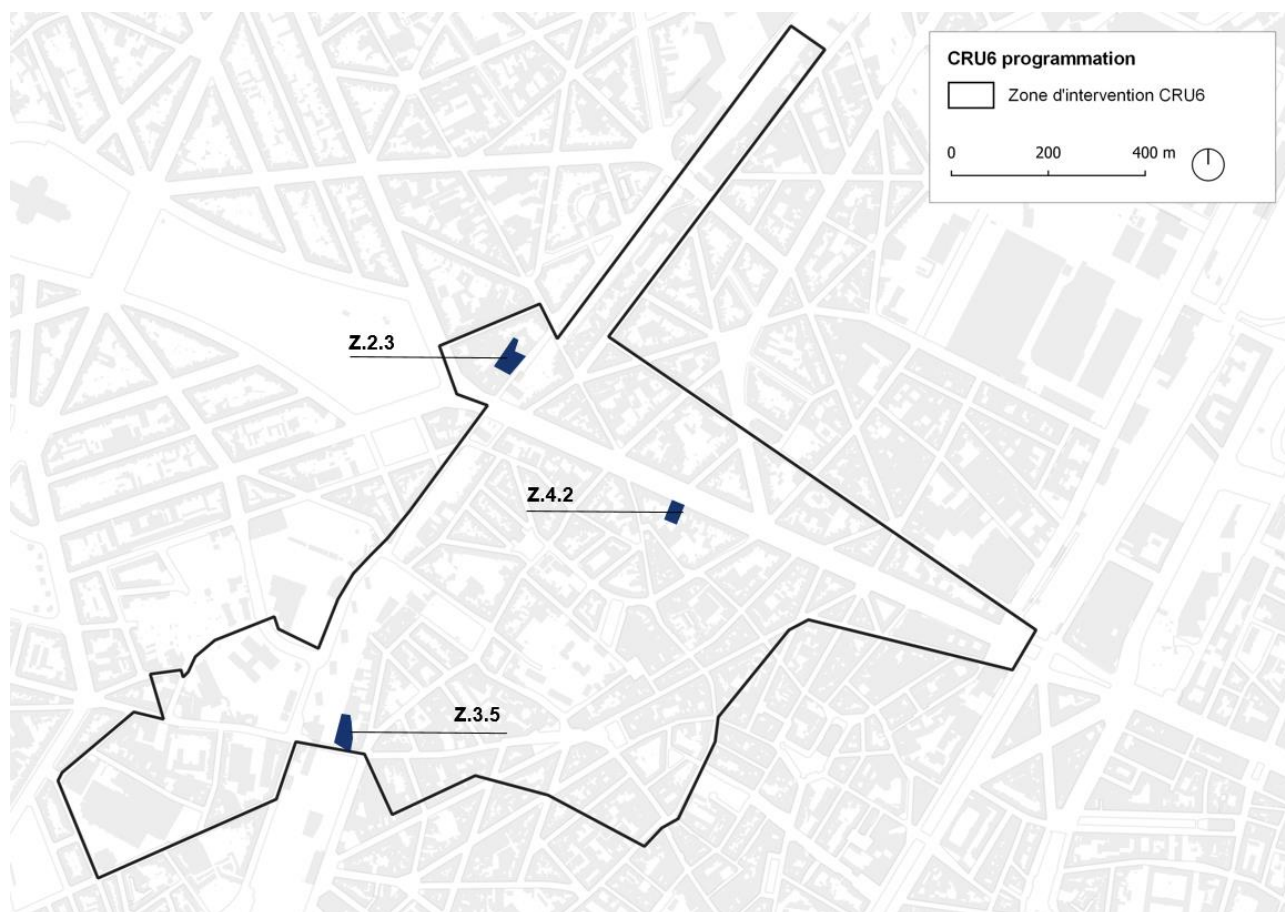


Figure 9 : Localisation des opérations visant à favoriser la revitalisation économique (fond de plan UrbIS ; ill.CSD)

N°	Dénomination et objectif	Porteur de projet
Z.2.3	Usine Godiva – Revalorisation de la façade	Godiva
Z.3.5	Chaussée de Gand 339-341 - Ressourcerie & HUB logistique	A définir (opération à initier)
Z.4.2	Boulevard Léopold II 184 – Création d'un hôtel à projets	Molenbeek

## 2.3 Opérations transversales

N°	Dénomination et objectif	Porteur de projet
T.1.1	Acquisitions de biens sur le périmètre du CRU 6 "Autour de Simonis"	DRU
T.1.2	Gestion de l'eau et dépollution	DRU
T.1.3	Remise sur le marché des logements inoccupés dans le périmètre du CRU 6	Molenbeek / Koekelberg

## 3 Actions de soutien aux activités de cohésion sociale et de vie collective

N°	Dénomination et objectif	Porteur de projet
A.1	Action 'Chercheur d'emploi' – Territoire du CRU n°6 : Recrutement par les communes et mise en place d'une équipe de 2 personnes avec l'objectif d'aider les chercheurs d'emploi	Via appel à projet
A.2	Rue du Neep 31 - Occupation transitoire	Koekelberg
A.3.A	Appel à projets de vie collective - Molenbeek - actions communales	Molenbeek
A.3.B	Appel à projets de vie collective - Koekelberg - actions communales	Koekelberg
A.3.C	Appel à projets de vie collective - Koekelberg / Molenbeek - actions intercommunales	Molenbeek / Koekelberg

## Section 4 : Analyse des incidences environnementales

---

### 1 Impact global prévisible sur l'environnement bâti

---

La majorité des interventions du programme du CRU n°6 visent les espaces publics et/ou les infrastructures, et interviennent positivement sur le paysage urbain et le cadre de vie, dans une optique d'amélioration globale de la qualité urbaine.

D'une part, le tissu bâti va subir une transformation importante, avec la requalification/rénovation de bâtiments de faible qualité architecturale (par exemple : fiche Z.2.1, suppression d'anciens box de garage au niveau du Pont de Jette), remplacés par des bâtiments voulus plus qualitatifs.

D'autre part, de nombreuses opérations visent une amélioration et une reconquête de l'espace public, en particulier en certains endroits où il est dégradé, et dédié uniquement à la voiture (fiches A.1.2, A.1.5, A.1.6, A.2.2.C, A.2.3, A.3.1 et A.3.2). Le renforcement de la lisibilité et de la facilité des franchissements (des boulevards Belgica, Léopold II, de la L28, de la Place Simonis) devrait réduire les fractures identifiées dans le périmètre.

Mais l'opération phare remaniant le paysage urbain et le cadre de vie est l'aménagement de la route cyclable le long de la L28, et l'aménagement d'une promenade le long de la rue de la Lys. Développée le long de la ligne de chemin de fer, à travers plusieurs quartiers, elle offre, outre de nouveaux cheminements pour modes actifs, des aménités qui manquaient fortement dans ce périmètre. Elle contribue à augmenter la connectivité entre les différents quartiers, depuis le parc de la L28 jusqu'à Ossenghem. Elle offrira également des espaces propices aux interactions sociales, au repos et aux activités ludiques.

Le cadre paysager qu'elle offrira, avec des abords végétalisés, sera également un plus en termes de paysage urbain. Ce nouvel espace constitue une opportunité de renforcer le maillage vert par le biais d'un aménagement adapté (renforcement de la végétalisation). La route cyclable sera aussi l'occasion de perméabiliser davantage l'espace public par l'utilisation de revêtements semi-perméables pour la voie cyclable et cheminements piétons.

### 2 Impact global prévisible sur la mobilité

---

L'approche proposée par le CRU est évidemment favorable au développement d'une mobilité plus durable qui encourage la pratique des modes actifs. L'objectif poursuivi vise non seulement à limiter les ruptures créées par la présence de la ligne de chemin de fer et les grands boulevards (tels que Belgica et Léopold II) dans les quartiers mais également à proposer des parcours cyclo-piétons continus et qualitatifs (ex : promenade rue de la Lys, route cyclable, passerelles ...). Le traitement des continuités et des franchissements permet de créer un véritable maillage séparé des voiries très fréquentées dans le périmètre CRU.

La continuité des projets entre eux pour créer un véritable axe de mobilité dans le périmètre de CRU, est susceptible de donner une impulsion très positive favorable aux mobilités actives et à rendre plus attractifs les pôles locaux voire régionaux (esplanades du métro Simonis). Les projets permettent également de relier les équipements du quartier entre eux.

Les différentes propositions évaluées améliorent généralement la situation existante en matière de mobilité active. La création d'une continuité à la fois fonctionnelle et plus qualitative au travers d'espaces verts et/ou séparés du trafic routier répond aux enjeux régionaux visant à réduire la place de la voiture. Le stationnement sera ponctuellement affecté.

Les projets et ambitions du CRU participent, en matière de mobilité, au désenclavement des quartiers. Le traitement des continuités de mobilité peut être jugé tout à fait positif, amenant des retombées positives tant localement qu'à l'échelle régionale.



## 3 Impact global prévisible dans les domaines social et économique

### 3.1 Population et logement

Le programme du CRU n°6 prévoit la création de logements à travers différentes opérations d'envergures variées. Le nombre exact de logements prévus n'est pas encore défini à ce stade.

La majorité des nouveaux logements sont bâtis à proximité de la future cyclostrade, via les opportunités foncières ouvertes par la suppression de garages (fiches Z.2.1, Z.2.2, Z.2.5) ou la requalification de bâtiments existants (fiches Z.1.2.B, Z.3.4.B). Ce sont donc à la fois des constructions neuves et rénovations de bâti qui sont proposées par le programme CRU.

Globalement, les projets intégrés au programme prévoient essentiellement des logements publics et/ou de transit. Cette offre proposée vise à répondre aux besoins des populations du quartier (nouveaux arrivants, populations à plus faible revenu, ...), tels qu'identifiés dans le diagnostic.

Le programme devrait donc à la fois renforcer la densité habitée du périmètre, en réaffectant une partie des parcelles désaffectées à la fonction résidentielle, et créer des perméabilités dans le tissu bâti.

### 3.2 Emplois et activités économiques

Il est prévu de développer plusieurs programmes immobiliers mixtes, comprenant des logements et des équipements ou activités, notamment commerciales (fiches Z.2.2, Z.2.5, Z.3.2, Z.3.4.B). Le programme du CRU n°6 participe donc au maintien d'une mixité fonctionnelle sur le périmètre.

Les différents aménagements de l'espace public et opérations de valorisation des éléments bâtis existants proposés pourront aussi participer à une remise en avant des activités qui resteront sur le périmètre. Rendre l'espace plus qualitatif et plus attractif pourra bénéficier aux activités locales et aux équipements.

### 3.3 Besoins en équipements et services d'utilité collective

Comme cela a déjà été évoqué précédemment au sujet des emplois et des activités économiques, la création de plusieurs équipements est proposée par le programme CRU (fiches Z.1.2, Z.2.1, Z.2.2, Z.2.4, Z.3.3, Z.4.1).

La construction d'un équipement ISP avenue Jean Dubrucq 172-178 permet de lutter contre la précarité, de favoriser l'accueil et l'accompagnement des groupes cibles les plus fragilisés. En outre, il favorise l'insertion socioprofessionnelle dans des filières porteuses d'emploi, particulièrement celles en lien avec l'aménagement du territoire et le logement (travail sur chantier, ...).

Par ailleurs, il est attendu que le projet de construction du nouvel équipement culturel au niveau du pôle Simonis (Place Eugene Simonis 11-13), aura un impact positif sur l'environnement du quartier étant donné qu'il répond aux besoins réels des associations culturelles locales, qu'il permet une bonne articulation (visuelle) avec les bâtiments voisins, et enfin qu'il permet un traitement plus qualitatif de la parcelle et de sa relation à l'espace public.

---

## 4 Impact global prévisible dans le domaine de la population et santé humaine

---

Les projets évalués tiennent généralement compte de la dimension sécurité dans les déplacements. Les espaces partagés, plateaux traversant, ... sont effectivement attractifs pour la population des quartiers. L'attention portée, dans le CRU, au traitement des carrefours, des espaces publics (partage de celui-ci en faveur des piétons / cyclistes), répond au besoin de sécurisation des traversées des voiries principales. Une attention plus particulière aux personnes à mobilité réduite (PMR) pourra toutefois être apportée à un stade plus avancée des projets ; cette question étant insuffisamment traitée à ce stade.

Les différentes opérations faisant partie de la vision globale du 'maillage vert pour la mobilité active', permettent l'augmentation de la présence de la nature en ville, et en conséquence favorisent l'accessibilité des espaces verts au public, contribuant à la qualité du cadre de vie.

---

## 5 Impact global prévisible sur la diversité biologique (faune et flore)

---

### 5.1 Biodiversité

De par son mandat premier, le programme CRU n'entrevoit pas d'opération ou de projet dirigé directement sur le développement de la valeur biologique des espaces verts ou la conservation de la biodiversité. D'autres outils régionaux sont davantage destinés à renforcer ces ambitions environnementales, comme par exemple le Plan régional nature ; de même que les outils réglementaires permettant une protection passive ou active des espaces sous couvert de végétation.

Malgré tout, outre le projet de création d'une route cyclable le long de la L28, il est à noter une opération qui pourra avoir un impact positif sur la biodiversité. Il est en effet prévu de procéder à une reconversion des contre-allées du boulevard Léopold II (fiche A.3.3). Le projet consiste en un réaménagement du boulevard qui intègre un système de gestion des eaux de pluie, en lien avec la mise en œuvre d'une nouvelle masse végétale.

Il est attendu que le projet de réaménagement des contre-allées du boulevard Léopold II ait un impact positif sur l'environnement des quartiers habités. Ce projet contribue à inscrire le boulevard dans un réseau vert continu jusqu'à la basilique. L'approche CRU vise à renforcer le maillage qui établit de façon indirecte le support au développement d'une biodiversité possible.

### 5.2 Réseau écologique et maillages vert et bleu

De manière générale, l'ensemble du programme du CRU n°6 est favorable au renforcement du réseau écologique et du maillage vert. Avec des impacts différents à petite et grande échelle, cela est principalement porté par le projet de développement d'un maillage vert pour la mobilité active (fiche A.2.1).

#### 5.2.1 Au niveau local

---

Outre les impacts positifs sur le paysage urbain et le cadre de vie, les différentes opérations faisant partie de la vision globale du 'maillage vert pour la mobilité active', permettent l'augmentation de la présence de la nature en ville, dans un territoire très minéral. Des espaces actuellement très minéraux seront aménagés avec des abords végétalisés. C'est par exemple le cas des espaces ouverts au pied des tours Ganhdi, de la place des Etangs Noirs, ...

Il est intéressant de noter que ce maillage vert sera étroitement imbriqué dans la trame bâtie existante. Il est aussi attendu que ce nouveau maillage soit connecté aux éléments verts existants, comme les abords de la L28, le parc de l'Athénée du Sippelberg, ...

La verdurisation des espaces publics en plein cœur du périmètre du CRU Ln°6 opérera une réduction du manque d'espaces verts accessibles au public. Ceci sera toutefois sous réserve d'un caractère végétalisé suffisant, et d'une offre de fonctions et d'usages autres que la seule mobilité.

### 5.2.2 Au niveau régional

---

En se replaçant à une échelle régionale, les projets de création d'une route cyclable le long de la L28, d'un maillage vert entre le parc Victoria et Etangs Noirs, et de l'intégration climatique du boulevard Léopold II créeront différentes connexions végétalisées nord-sud et est-ouest.

Les liaisons écologiques ainsi créées pourront faciliter la transition d'espèces et participer au développement d'une biodiversité plus riche à long terme. L'impact sur le réseau écologique bruxellois sera donc positif, avec comme expliqué concernant la thématique biodiversité, un potentiel de développement de celle-ci à long terme.

Ces différents projets posent donc des jalons de la réalisation d'un maillage vert fonctionnel en région bruxelloise, en offrant des continuités écologiques nouvelles, plus ou moins denses en fonctions des aménagements qui seront effectivement mis en œuvre. Les opérations du programme CRU ont donc concrétisé les opportunités et enjeux relevés sur le périmètre en matière de maillage vert.

---

## 6 Impact global prévisible sur les sols

---

Comme admis dans le diagnostic, la zone d'observation comporte une part relativement importante de parcelles cadastrales inscrites à l'inventaire de l'état du sol. Les parcelles polluées concernent essentiellement des dépôts de liquides inflammables. Dans la majorité des cas, des études de sol ont été réalisées. De par le traitement et l'assainissement des sols pollués conformément à l'ordonnance sol, le projet T.1.2 (gestion de l'eau et dépollution) répond à l'objectif visé.

Il permettra :

- le traitement de la pollution des sols conformément à l'ordonnance sol ;
- l'accompagnement des différents projets concernés par ces problématiques ;
- la participation du CRU aux surcoûts relatifs à ces traitements spécifiques du sol.

---

## 7 Impact global prévisible sur la gestion des eaux

---

Le périmètre d'observation est préservé des inondations dans sa partie nord du fait de l'altitude croissante vers la basilique, dans la direction opposée au canal. Toutefois, il est attendu que la prise en compte des inondations et de l'hydrographie du bassin versant pour chaque parcelle concernée puisse permettre de développer une stratégie de gestion des eaux durable et qui tienne compte du maillage bleu et pluie.

Le projet transversal T.1.2 consiste à prendre en charge les mesures et dispositions nécessaires à la remise en état des parcelles impactées par des inondations.

Il permettra :

- de prendre en compte les inondations et l'hydrographie du bassin versant
- d'accompagner les différents projets concernés par ces problématiques
- de participer aux surcoûts relatifs à ces traitements spécifiques

---

## 8 Impact global prévisible sur la qualité de l'air

---

Les différentes opérations faisant partie de la vision globale du 'maillage vert pour la mobilité active', permettent l'augmentation de la présence de la nature en ville. La maximisation de la végétation est favorable au maintien d'une bonne qualité de l'air en milieu urbain.

Une attention plus particulière relative aux nuisances des activités sur le logement pourra être apportée à un stade plus avancée des projets (rejets d'air vicié notamment, et éventuels systèmes de traitement de l'air, ...) ; cette question étant insuffisamment traitée à ce stade.

---

## 9 Impact global prévisible sur les facteurs climatiques

---

De manière générale, les opérations du CRU qui prévoient des aménagements verdurisés concourent au maintien d'espaces de fraîcheur en ville.

Malgré cela, est à noter une opération qui pourra avoir un impact positif sur le microclimat. Il s'agit du projet A.3.3 de réaménagement des contre-allées du boulevard Léopold II, qui aura un impact positif sur l'environnement des quartiers habités. Il consiste en un réaménagement du boulevard qui intègre un système de gestion des eaux de pluie, en lien avec la mise en œuvre d'une nouvelle masse végétale.

Ce projet contribue à inscrire le boulevard dans un réseau vert continu jusqu'à la basilique. Il constitue également l'opportunité d'améliorer le confort thermique de ce dernier, en favorisant les zones ombragées qui apportent de la fraîcheur lors des fortes chaleurs.

---

## 10 Impact global prévisible sur l'environnement sonore et vibratoire

---

Certains projets immobiliers mixte qui prévoient du logement sont localisés à proximité de la ligne de chemin de fer.

Une attention plus particulière relative aux nuisances sonores sur le logement devra être apportée à un stade plus avancée des projets (isolation par exemple) ; cette question étant insuffisamment traitée à ce stade. Tout au plus, l'implantation des logements aux étages des immeubles (dans l'ensemble des projets concernés) favorise leur éloignement des sources potentielles de bruit (trafic, livraisons, exploitation de l'équipement, ...).

---

## 11 Impact global prévisible sur la gestion des ressources (énergie, déchets)

---

Une attention plus particulière relative à la flexibilité et réversibilité, l'utilisation des matériaux, les sources d'énergies renouvelables, devra être apportée à un stade plus avancé des projets, le niveau de définition actuel ne permettant pas une analyse plus poussée.

Toutefois, il est à noter une opération qui pourra avoir un impact positif en matière de gestion des ressources. Il s'agit du projet Z.3.4.C qui consiste en la création d'une ressourcerie et d'un hub logistique chaussée de Gand 339-341. Il s'inscrit dans une démarche d'économie circulaire qui vise à stocker des matériaux issus des différents chantiers communaux en vue d'un réemploi lors de la réalisation d'autres projets communaux ou privés.

## Section 5 : Conclusions par rapport au programme

---

### 1 Réponse apportée aux objectifs du CRU

---

Afin d'obtenir une vision d'ensemble de la réponse apportée par la mise en œuvre du programme du CRU n°6 pour les 4 grands objectifs, une interprétation 'verticale' des résultats de l'analyse, visant chaque enjeu/objectif dans sa globalité, est réalisée.

Cette relecture des résultats permet de :

- présenter les résultats par objectifs (et non par projet) ;
- garantir qu'une réponse est apportée à chaque objectif porté par le programme du CRU.

N° du projet	Nom du projet	Mettre en œuvre la ville climatique	Améliorer le maillage urbain pour les modes actifs	Accroître l'attractivité métropolitaine et renforcer les identités locales	Stimuler les environnements entrepreneuriaux
Axe 1 'L28'					
A.1.1	Le long de la L28 – Aménagement de la route cyclable et de ses abords	☺	☺		
A.1.2	Boulevard Belgica - Réaménagement partiel		☺		
A.1.3	Promenade de la Lys - Réaménagement de la rue	☺	☺		
A.1.4	Rue Vanderperren & rue de la Lys - Nouvelle passerelle		☺		
A.1.5	Pont de Jette - Réaménagement du pont et des carrefours		☺		
A.1.6.A	Esplanades Simonis - Pavillons et connexions métro - Etude globale de faisabilité		☺	☺	
A.1.6.B	Esplanades Simonis - Pavillons et connexions métro - Etudes et travaux		☺	☺	
A.1.7	Couverture de la L28 - Tronçon entre Simonis et la chaussée de Jette - Extension du Parvis de Simonis		☺		
A.1.8	Couverture de la L28 - Tronçon entre Belgica et la chaussée de Jette		☺		
Axe 2 'Le chemin vert des écoliers'					
A.2.1	Maillage vert pour la mobilité active - Vision globale et création d'une plateforme d'acteurs		☺		
A.2.2.A	Maillage vert pour la mobilité active - Ouverture du parc de l'Athénée Royal du Sippelberg		☺		
A.2.2.B	Maillage vert pour la mobilité active - Requalification de l'espace ouvert au pied des tours Gandhi	☺	☺		

A.2.2.C	Maillage vert pour la mobilité active - Réaménagement du carrefour de la rue de Normandie		☺		
A.2.2.D	Maillage vert pour la mobilité active - Développement du maillage vert entre le Parc Victoria et Etangs noirs	☺	☺		
A.2.3	Etangs Noirs - Mise en place d'un espace de rencontre verdurisé	☺	☺		
Axe 3 'Boulevard Léopold II'					
A.3.1	Boulevard Léopold II – Etudes complètes de vision climatique et de définition d'un projet intégré et climatique des voiries latérales	☺	☺		
A.3.2	Boulevard Léopold II – Travaux des voiries latérales		☺		
A.3.3	Boulevard Léopold II – Premières améliorations climatiques et de l'espace public à court terme	☺			
Pôle 1 'Belgica'					
Z.1.1	Avenue Jean Dubrucq 184-198 - Rénovation lourde et transformation des logements sociaux				
Z.1.2.A	Avenue Jean Dubrucq 172-178 - Construction d'un nouvel immeuble mixte - Equipement ISP avec un passage public entre la rue et la L28		☺		
Z.1.2.B	Avenue Jean Dubrucq 172-178 - Construction d'un nouvel immeuble mixte - Logements publics				
Pôle 2 'Simonis'					
Z.2.1	Pont de Jette - Construction d'un nouvel immeuble mixte – équipement de santé mentale – logements publics aux étages				
Z.2.2	Rue de l'Armistice - Construction d'un nouvel immeuble mixte – infrastructure de stationnement et réparation vélo – logements publics aux étages				

Z.2.3	Usine Godiva - Revalorisation de la façade			😊	
Z.2.4	Place Eugene Simonis 11&13 - Construction d'un équipement socio-culturel d'ampleur régionale			😊	
Z.2.5	Herkoliers 92 - Reconversion du garage	😊			
Pôle 3 'Osseghem – Victoria'					
Z3.1	Tours Gandhi - Reconversion et extension des rez-de-chaussée				
Z3.2	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Masterplan sur l'ensemble du site	😊	😊	😊	
Z3.3	Rue de Ganshoren- Constrcution d'un nouveau centre sportif et d'un espace polyvalent			😊	
Z3.4A	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Rue du Neep, 31			😊	
Z3.4B	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Rue Stepman 19-23				
Z3.4.C	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Rue Stepman 13				
Z3.5	Ressourcerie construction & hub logistique			😊	😊
Z3.6	Site Delhaize - Création d'une maison de l'emploi				😊
Pôle 4 'Centres historiques'					
Z4.1	Rue Piers 95-97 - Extension de la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale de Molenbeek		😊		
Z4.2	Boulevard Léopold II 184 - Création d'un hôtel à projets			😊	😊
Opérations transversales					
T.1.1	Acquisitions de biens sur le périmètre du CRU 6 Autour de Simonis				
T.1.2	Gestion de l'eau et dépollution	😊			



T.1.3	Remise sur le marché des logements inoccupés dans le périmètre du CRU 6				😊
Actions de Cohésion sociétale et de vie collective					
A.1	Chercheur d'emploi - territoire du CRU 6 : équipe de 2 avec objectif d'aider les chercheurs d'emploi				😊
A.2	Rue du Neep 31 - Occupation transitoire				😊
A.3.1	Appel à projets de vie collective - Molenbeek - actions communales			😊	😊
A.3.2	Appel à projets de vie collective - Koekelberg - actions communales			😊	😊
A.3.3	Appel à projets de vie collective - Koekelberg / Molenbeek - actions intercommunales			😊	😊

## 2 Synthèse des recommandations

### 2.1.1 Préambule

L'ensemble des recommandations relatives au programme du CRU n°6 sont reprises ci-dessous. Une distinction est réalisée entre les recommandations **transversales** (applicables à tous les projets ou certaines catégories de projets) et les recommandations **spécifiques** à un projet en particulier.

Pour chaque recommandation, deux catégories sont définies :

- Les recommandations qui sont intégrées directement dans le programme du CRU n°6 (**CRU**)
- Les recommandations pour lesquelles des points d'attention particuliers et/ou exigences techniques seront transposés par la suite dans la mise en œuvre des projets au travers des demandes de permis (**Permis**) et leurs descriptifs techniques (cahier des charges)

Le fait que la recommandation vise la phase 'permis' ne signifie pas qu'il faut attendre la phase de conception du projet pour l'appliquer. L'auteur du RIE attire l'attention des acteurs concernés sur l'intérêt d'initier certaines démarches à portée environnementale le plus tôt possible, même si cela doit se faire en dehors du cadre du CRU (on pense par exemple à des études préalables pouvant bénéficier d'autres financements).

### 2.1.2 Recommandations transversales par thématique environnementale

Les recommandations transversales relatives au programme du CRU n°6 sont reprises ci-dessous, classées par domaine de l'environnement. La dernière colonne indique si la recommandation concerne les opérations visant les espaces publics / infrastructures (**ESP**) ou les opérations immobilières (**IMMO**).

Tableau 1 : Liste des recommandations transversales par thématique environnementale

Thématique	Recommandation	Catégorie	Opération
<b>Mobilité</b>	Garantir l'accessibilité des PMR au moyen de rampes adaptées.	Permis	ESP / IMMO
	Veiller à la visibilité et lisibilité des arrêts de transports publics.	CRU	ESP
<b>Population, santé humaine</b>	Faire de la sécurité subjective une priorité dans les aménagements d'espaces publics (éclairage approprié, morphologie des espaces verts, statut et itinéraire des cheminements, etc.), y compris au bénéfice des riverains-habitants.	Permis	ESP
<b>Diversité biologique (faune et flore)</b>	Végétaliser au maximum l'espace public, tant en quantité qu'en qualité : <ul style="list-style-type: none"> <li>- En pleine terre : favoriser les espèces indigènes et des strates différenciées ;</li> <li>- En voirie ou sur dalle : maximiser le potentiel écologique avec des bacs à plantes, arbres en fosse, herbacées en parterres, etc. et prévoir une épaisseur de terre suffisante ; choisir les arbres d'après leur système racinaire en fonction de l'espace disponible.</li> </ul>	Permis	ESP
<b>Eaux</b>	Exploiter au maximum les revêtements perméables permettant l'infiltration des eaux.	Permis	ESP
<b>Facteurs climatiques</b>	Outre la végétalisation à maximiser (voir ci-avant), intégrer l'eau de façon visible et permanente dans l'aménagement des espaces (fontaine, plan d'eau) afin d'apporter de la fraîcheur lors des périodes de fortes chaleurs.	Permis	ESP

Thématique	Recommandation	Catégorie	Opération
<b>Environnement sonore et vibratoire</b>	Porter une attention particulière à l'isolation acoustique des logements situés à proximité du chemin de fer, de façon à prévenir les nuisances liées au passage du train.	Permis	IMMO
<b>Gestion des ressources (énergie, déchets)</b>	Tout projet doit s'inscrire dans une utilisation raisonnée des ressources par la valorisation de l'existant (bâti, matériaux, végétal), notamment par le réemploi des éléments en place et par la mise en œuvre de matériaux et techniques de pose démontables/réversibles. A cette fin, il est recommandé de faire réaliser un audit réemploi au préalable à la conception de l'avant-projet.	Permis	ESP / IMMO
	Penser l'aménagement intérieur de manière à ce qu'il soit reconvertible en vue d'un possible changement d'affectation.	Permis	IMMO
	Réaliser une étude de faisabilité pour le recours aux sources d'énergie renouvelables (solaire, géothermie, ...).	Permis	IMMO

### 2.1.3 Recommandations spécifiques par projet

L'es recommandations spécifiques relatives au programme du CRU n°6 sont reprises ci-dessous, classées par fiche.

Tableau 2 : Liste des recommandations par projet

N° et nom fiche	Recommandation	Catégorie
A1.1 : L28 – Aménagement de la route cyclable et de ses abords	Sécuriser les traversées et les croisements de la cyclostrade avec les chaussées empruntées par la voiture (potelets, traversées surélevées, marquages, ...).	Permis
	Maximiser la végétalisation afin de conserver et développer la masse végétale des talus du chemin de fer.	Permis
	Prévoir des dispositifs de masquage au droit des parcelles privées susceptibles de subir des vues plus ou moins directes depuis la cyclostrade.	Permis
A1.2 : Boulevard Belgica - Réaménagement partiel	Dans la mise en œuvre du projet, envisager d'étendre la réflexion – et donc le périmètre – aux espaces ouverts attenants dans l'axe du boulevard Belgica (tronçon Dubrucq-Lys et place Philippe Werrie).	Permis
	De part et d'autre du pont, planter des arbres de position isolés, dans une fosse sur le trottoir (avec grille de protection).	Permis
A1.3 : Promenade de la Lys - Réaménagement de la rue	Eviter la création d'espaces résiduels peu identifiables/appropriables, ou préférer leur végétalisation dense pour les rendre inaccessibles s'ils sont inévitables.	Permis
A1.4 : Rue Vanderperren & rue de la Lys - Nouvelle passerelle	Prévoir un rail vélo sur la passerelle afin de faciliter leur montée (vélo à la main) sur l'infrastructure et d'assurer le passage de ces derniers d'un côté à l'autre de la ligne de chemin de fer.	Permis
A1.5 : Pont de Jette - Réaménagement du pont et des carrefours	Prévoir un emplacement en voirie pour les livraisons des commerces de proximité.	CRU
	De part et d'autre du pont, planter des arbres de position isolés, dans une fosse sur le trottoir (avec grille de protection).	Permis
A1.6A et A1.6B : Esplanades Simonis - Pavillons et connexions métro - Etude	Intégrer l'accès des véhicules de livraison aux bâtiments bordant l'espace, en particulier pour les commerces de proximité, dans l'aménagement de l'espace public.	Permis

N° et nom fiche	Recommandation	Catégorie
globale de faisabilité et travaux	Transférer autant que possible le stationnement hors voirie dans le cadre des projets immobiliers voisins ; réserver le stationnement en voirie aux habitants des logements anciens, des visiteurs et clients ; adapter si nécessaire le régime tarifaire dans le PCS.	CRU
A.1.7 : Couverture de la L28 – Tronçon entre Simonis et la chaussée de Jette - Extension du parvis de Simonis	Etudier la faisabilité d'un remblai du talus avec mur de soutènement côté voie, sans franchissement	Permis
	Intégrer un cheminement cycliste sécurisé et confortable entre la rue et l'espace vert	CRU
	Prévoir un dispositif pour empêcher l'accès au plan d'eau	Permis
	Maximiser l'épaisseur de terre au-dessus de la dalle	Permis
	Adopter une végétation en massifs denses sur le nouveau profil	Permis
A2.2C : Réaménagement du carrefour de la rue de Normandie	Prévoir dans l'aménagement une zone de détente (bancs, jeux, ...), qui encourage l'appropriation spontanée par les habitants et usagers.	Permis
A2.2D : Développement du maillage vert entre le Parc Victoria et Etangs noirs	Choisir des revêtements, matériaux, et mobiliers urbains semblables à ceux utilisés dans le parc de la L28, afin de garantir une cohérence entre les différentes interventions.	Permis
A3.1 : Boulevard Léopold II – Etudes complètes de vision climatique	Porter une attention particulière à la liaison continue et sécurisée pour les modes actifs entre le boulevard Léopold II et le parc Elisabeth.	Permis
A3.2 : Boulevard Léopold II – Travaux des voiries latérales	Sélectionner les matériaux, les revêtements, le mobilier, ... en cohérence avec les choix effectués pour le réaménagement de la place Simonis.	Permis
A3.3 : Boulevard Léopold II – Premières améliorations climatiques et de l'espace public	Prévoir des emplacements dans les contre-allées pour les livraisons des commerces de proximité.	Permis
Z1.1 : Avenue Jean Dubrucq 184-198 - Rénovation lourde et transformation des logements sociaux	Mettre en place un système de gestion des eaux à la parcelle (noue infiltrante plate qui sert aussi de terrain de jeux, repos, ...).	Permis
Z2.1 : Pont de Jette - Construction d'un nouvel immeuble mixte	Prévoir un emplacement en voirie pour les livraisons de l'équipement.	Permis
Z2.2 : Rue de l'Armistice - Construction d'un nouvel immeuble mixte	Prévoir un emplacement en voirie pour les livraisons de l'équipement.	Permis
Z2.3 : Usine Godiva - Revalorisation de la façade	Veiller à utiliser des matériaux de façade compatibles avec le contexte et le bâti environnant, tout en préservant l'esprit d'origine de la façade.	Permis
Z2.5 : Herkoliers 92 - Reconversion du garage	Prévoir un emplacement en voirie pour les livraisons du commerce.	Permis
	Mettre en place un système de gestion des eaux sur la parcelle (notamment récupération de l'eau de pluie pour arrosage jardins et potagers).	Permis
	Intégrer au masterplan une réflexion paysagère et de développement de la biodiversité.	CRU

N° et nom fiche	Recommandation	Catégorie
Z3.2 : Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Masterplan sur l'ensemble du site	Intégrer au masterplan une réflexion sur la désimperméabilisation et la restauration des sols.	CRU
	Intégrer au masterplan une réflexion sur la gestion des eaux sur le site : BO à ciel ouvert de type noue, récupération des eaux pour les sanitaires, l'arrosage, ...	CRU
Z3.5 : Ressourcerie construction & hub logistique	Prévoir les emplacements suffisants pour les livraisons et l'enlèvement de matériaux.	Permis
Z3.6 : Site Delhaize - Création d'une maison de l'emploi	Impliquer les acteurs porteurs du projet dans la conception des espaces ouverts situés entre le bâtiment existant et le reste du site Delhaize.	CRU
	Rassembler au rez-de-chaussée les locaux ouverts au public pour maximiser les interactions avec l'espace public (guichet d'accueil, ateliers, salles de cours, garde d'enfants, parking vélos, ...).	Permis
	Réaliser un parking pour vélos exemplaire intégré au rez-de-chaussée du bâtiment, éventuellement combiné à un atelier de réparation, pour répondre à la demande générale (projet + externes).	Permis
	Etudier la faisabilité de former directement sur le chantier du projet aux métiers du bâtiment, de l'économie circulaire et des espaces verts urbains.	Permis
	Exploiter la toiture à la fois pour la production photovoltaïque et pour maximiser la contribution du site à la biodiversité (voir <i>Végétalisation biodiverse et biosolaire des toitures</i> , 2018, éd. Eyrolles) ; la formation aux métiers de l'agriculture urbaine pouvant se faire sur des sites préexistants.	Permis
	Adopter une démarche exemplaire pour les futurs métiers de l'économie circulaire : préférer une transformation lourde du bâtiment existant à une reconstruction.	Permis




## Section 6 : Faisabilité et suivi de la mise en œuvre

### 1 Evaluation du risque associé à la mise en œuvre

La présente section consiste à mettre en évidence un éventuel risque de 'non-réalisation' des projets. Bien que la faisabilité ne relève pas directement de l'évaluation environnementale, elle conditionne les incidences positives attendues et influence notamment le degré avec lequel le programme du CRU peut impacter plus ou moins positivement les domaines social et économique en général.

En reprenant la liste des projets, le tableau ci-après présente leur évaluation du point de vue de leur faisabilité, au regard des différents critères listés ci-avant. L'appréciation est basée sur une échelle à 3 gradients. Une telle échelle permet d'obtenir des résultats suffisamment représentatifs et cohérents par rapport au degré de définition des projets proposés à ce stade du processus.

Cette classification à 3 gradients est commune à tous les critères, selon le cadre d'évaluation suivant :

	Le projet présente un risque élevé de non-réalisation
	Le projet présente un risque moyen de non-réalisation
	Le projet présente un risque faible de non-réalisation
-	Aucun risque de non-réalisation n'est relevé

Ce risque est lié à des obstacles à la fois économiques et réglementaires.

Pour les obstacles économiques, on distingue les degrés de risque suivants :

Obstacles économiques	Aucun risque	Risque faible	Risque moyen	Risque élevé
Financement	Projet CRU	Projet mixte <sup>3</sup>	Projet associé <sup>4</sup>	Projet à initier
Nombre d'acteurs <sup>5</sup>	1 acteur	2 acteurs	3 acteurs	> 3 acteurs
Disponibilité foncière	Terrain communal	1 propriétaire supplémentaire	2 propriétaires supplémentaires	> 2 propriétaires supplémentaires
Complexité inhérente	Projet simple	Peu complexe	Assez complexe	Fort complexe

Du point de vue réglementaire, en fonction des caractéristiques définitives du projet, il peut être nécessaire de procéder au préalable à une abrogation (partielle/totale) ou une modification de PPAS.

<sup>3</sup> Les projets dits 'mixtes' sont des projets subsidiés par le CRU mais qui ont d'autres subsides aussi.

<sup>4</sup> Les projets dits 'associés' sont des projets qui ont le même délai de réalisation que le CRU, mais qui n'ont pas de subside du CRU ; ils sont liés parce qu'ils sont sur le même terrain ou servent un objectif complémentaire, etc.

<sup>5</sup> Basé sur le tableau des opérations en date du 09/06/2021

Concernant le risque réglementaire, comme admis dans le diagnostic du RIE, de nombreux PPAS couvrent la zone du CRU6. Dès lors, certaines opérations du programme entraîneraient la nécessité de modifier ou d'abroger partiellement les PPAS.

Si ce type d'actions "abrogation ou modification de PPAS" s'avère nécessaire à la réalisation du programme, il est important d'en tenir compte puisqu'il faudra :

- obtenir l'adhésion de la commune concernée pour qu'elle initie la procédure ;
- que la commune finance les coûts d'études avec un taux de subventionnement de 50% de la Région ;
- prévoir un certain délai pour la procédure.

L'auteur du RIE procède ci-après à un relevé des risques dans un tableau (X) mais ne réalise pas l'analyse proprement dite des plans, étant donné :

- le degré faible de définition des projets au stade du CRU ;
- la vérification faite en amont sur la programmation par l'auteur du CRU.

Une croix rouge est toutefois indiquée (X) s'il existe à priori un risque de conflit entre le projet et les affectations du PPAS.

N° du projet	Nom du projet	Critères de faisabilité économique				Critère de faisabilité réglementaire
		Financement	Nombre d'acteurs	Disponibilité foncière	Complexité inhérente au projet	Abrogation ou modification de PPAS
Axe 1 'L28'						
A.1.1	Le long de la L28 – Aménagement de la route cyclable et de ses abords	⚠️⚠️	⚠️	⚠️⚠️⚠️	⚠️⚠️⚠️	x
A.1.2	Boulevard Belgica - Réaménagement partiel	⚠️	⚠️⚠️	⚠️	⚠️⚠️	
A.1.3	Promenade de la Lys - Réaménagement de la rue	⚠️⚠️	-	⚠️	⚠️	
A.1.4	Rue Vanderperren & rue de la Lys - Nouvelle passerelle	⚠️⚠️	-	⚠️	⚠️⚠️	x
A.1.5	Pont de Jette - Réaménagement du pont et des carrefours	⚠️⚠️	-	⚠️	⚠️	x
A.1.6.A	Esplanades Simonis - Pavillons et connexions métro - Etude globale de faisabilité	⚠️⚠️	⚠️	⚠️	⚠️⚠️⚠️	x
A.1.6.B	Esplanades Simonis - Pavillons et connexions métro - Etudes et travaux	⚠️⚠️	⚠️	⚠️	⚠️⚠️⚠️	x
A.1.7	Couverture de la L28 - Tronçon entre Simonis et la chaussée de Jette - Extension du Parvis de Simonis	⚠️⚠️⚠️	<i>Non défini</i>	⚠️	⚠️⚠️⚠️	x
A.1.8	Couverture de la L28 - Tronçon entre Belgica et la chaussée de Jette	⚠️⚠️⚠️	<i>Non défini</i>	⚠️	⚠️⚠️⚠️	



Axe 2 'Le chemin vert des écoliers'						
A.2.1	Maillage vert pour la mobilité active - Vision globale et création d'une plateforme d'acteurs	-				
A.2.2.A	Maillage vert pour la mobilité active - Ouverture du parc de l'Athénée Royal du Sippelberg					x
A.2.2.B	Maillage vert pour la mobilité active - Requalification de l'espace ouvert au pied des tours Gandhi					
A.2.2.C	Maillage vert pour la mobilité active - Réaménagement du carrefour de la rue de Normandie			Non défini		x
A.2.2.D	Maillage vert pour la mobilité active - Développement du maillage vert entre le Parc Victoria et Etangs noirs					x
A.2.3	Etangs Noirs - Mise en place d'un espace de rencontre verdurisé		-	Non défini		
Axe 3 'Boulevard Léopold II'						
A.3.1	Boulevard Léopold II – Etudes complètes de vision climatique et de définition d'un projet intégré et climatique des voiries latérales	-		Non défini		x
A.3.2	Boulevard Léopold II – Travaux des voiries latérales			Non défini		x
A.3.3	Boulevard Léopold II – Premières améliorations climatiques et de l'espace public à court terme	-		Non défini		x
Pôle 1 'Belgica'						
Z.1.1	Avenue Jean Dubrucq 184-198 - Rénovation lourde et transformation des logements sociaux		-			

Z.1.2.A	Avenue Jean Dubrucq 172-178 - Construction d'un nouvel immeuble mixte - Equipement ISP avec un passage public entre la rue et la L28	-	-	-		
Z.1.2.B	Avenue Jean Dubrucq 172-178 - Construction d'un nouvel immeuble mixte - Logements publics		-	-		
Pôle 2 'Simonis'						
Z.2.1	Pont de Jette - Construction d'un nouvel immeuble mixte – équipement de santé mentale – logements publics aux étages			Non défini		
Z.2.2	Rue de l'Armistice - Construction d'un nouvel immeuble mixte – infrastructure de stationnement et réparation vélo – logements publics aux étages					x
Z.2.3	Usine Godiva - Revalorisation de la façade		-		-	x
Z.2.4	Place Eugene Simonis 11&13 - Construction d'un équipement socio-culturel d'ampleur régionale	-	-	Non défini		X (risque de conflit entre le projet et les affectations du PPAS)
Z.2.5	Herkoliers 92 - Reconversion du garage		-	Non défini		x
Pôle 3 'Osseghem – Victoria'						
Z.3.1	Tours Gandhi - Reconversion et extension des rez-de-chaussée		-			
Z.3.2	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Masterplan sur l'ensemble du site	-	-	-		
Z.3.3	Rue de Ganshoren- Construction d'un nouveau centre sportif et d'un espace polyvalent		-	-		

Z.3.4.A	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Rue du Neep, 31		-	-	-	
Z.3.4.B	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Rue Stepman 19-23		-	Non défini		
Z.3.4.C	Ilot Neep-Stepman-Ganshoren - Rue Stepman 13		-	-		
Z.3.5	Ressourcerie construction & hub logistique		Non défini	Non défini		
Z3.6	Site Delhaize - Création d'une maison de l'emploi				-	
Pôle 4 'Centres historiques'						
Z.4.1	Rue Piers 95-97 - Extension de la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale de Molenbeek		-	Non défini		
Z.4.2	Boulevard Léopold II 184 - Création d'un Hôtel à projets	-	-	Non défini		X (risque de conflit entre le projet et les affectations du PPAS)
Opérations transversales						
T.1.1	Acquisitions de biens sur le périmètre du CRU 6 Autour de Simonis	-	-	Non applicable		A définir
T.1.2	Gestion de l'eau et dépollution	-	-	Non applicable		A définir
T.1.3	Remise sur le marché des logements inoccupés dans le périmètre du CRU 6					A définir
Actions de Cohésion sociétale et de vie collective						
A.1	Action "Chercheur d'emploi - territoire du CRU 6"	-	Non défini	Non applicable	-	

A.2	Rue du Neep 31 - Occupation transitoire	-	-	-	-	
A.3.1	Appel à projets de vie collective - Molenbeek - actions communales	-	-	<i>Non applicable</i>	-	<i>A définir</i>
A.3.2	Appel à projets de vie collective - Koekelberg - actions communales	-	-	<i>Non applicable</i>	-	<i>A définir</i>
A.3.3	Appel à projets de vie collective - Koekelberg / Molenbeek - actions intercommunales	-	⚠	<i>Non applicable</i>	-	<i>A définir</i>

---

## 2 Suivi de l'évolution de la qualité environnementale

---

### Acteurs concernés par le suivi

Le suivi par l'autorité doit permettre de contrôler les effets notables sur l'environnement induits par la mise en œuvre du programme du CRU. Il vise à s'assurer que les opérations et actions prévues satisfont à toutes les exigences environnementales réglementaires et contribuent à la poursuite des ambitions environnementales de la Région de Bruxelles-Capitale, tenant compte des recommandations formulées dans le présent RIE.

Les acteurs pouvant être impliqués dans le suivi sont les suivants :

- En premier plan, la Direction de la rénovation urbaine (DRU) d'Urban pour le pilotage ;
- En second plan, les communes concernées ;
- En soutien, Perspective (BBP) :
  - Le Département Stratégie pour le contrôle des objectifs stratégiques ;
  - La Task Force Équipements (TFE) qui peut aider, en fonction du foncier identifié pour implanter des équipements publics, à rechercher des porteurs de projets d'équipements, par exemple via un appel à intérêt ;
- En support, les autres institutions publiques et notamment CityDev (entre autres via le Guichet des occupations temporaires), Hub.brussels (pour la dynamique commerciale en lien avec l'espace public), la STIB et Bruxelles Mobilité (pour les réseaux de déplacement), etc.

### Proposition de mesures de suivi au regard des enjeux

Outre le suivi de la mise en œuvre du programme proprement dit, la revitalisation urbaine peut nécessiter une surveillance de la qualité environnementale des opérations/projets. C'est particulièrement le cas lorsque le diagnostic du territoire a mis en évidence des carences ou dysfonctionnements et/ou que l'évaluation environnementale a relevé des risques substantiels dans certaines thématiques de l'environnement.

Dans le cas présent et de manière générale, le RIE indique que les projets prévus au programme du CRU n°6 présentent déjà une qualité environnementale appréciable sur le papier. Cela s'explique par la bonne prise en compte des objectifs régionaux en matière d'environnement et de qualité urbanistique d'une part, et par la pertinence du diagnostic préalable d'autre part, lequel a conduit à identifier les enjeux en adéquation à la fois avec les spécificités du territoire visé et avec les objectifs régionaux dont question ci-avant.

Devant ce constat de bonne qualité environnementale en général, l'auteur du RIE invite les autorités en charge du suivi à entreprendre deux mesures principales, présentées ci-dessous.

### Suivi environnemental via les référentiels existants

Dès la rédaction du cahier des charges de marché d'un projet, appliquer le référentiel Be Sustainable et le Guide Bâtiment durable pour définir des ambitions environnementales élevées, en adéquation avec les 4 objectifs principaux du CRU (voir Tableau 3 ci-après).

Tableau 3 : Liens indicatifs entre les objectifs principaux du CRU et le référentiel Be Sustainable<sup>6</sup>

Objectifs principaux du CRU	Thèmes du référentiel Be Sustainable (en abrégé)									
	MAN	HUM	SPA	MOB	NAT	WAT	PHY	MAT	ENE	
Mettre en œuvre la ville climatique	X	X	X		X	X	X			X
Améliorer le maillage urbain pour les modes actifs	X	X	X	X			X	X		
Accroître l'attractivité métropolitaine et renforcer les identités locales	X	X	X				X	X		
Stimuler les environnements entrepreneuriaux	X	X							X	X

#### Suivi environnemental ciblé sur les thématiques à risque

Bien que le bilan environnemental des projets soit globalement positif, le RIE soulève quelques incertitudes ou risques dans certaines thématiques. L'expérience générale des acteurs impliqués dans la définition du programme du présent CRU indique en effet que les projets présentent parfois en phase de permis une ambition insuffisante sur certaines thématiques environnementales. Les dispositions stratégiques et/ou réglementaires en vigueur ne suffisent pas toujours à garantir des résultats ambitieux au moment de la mise en œuvre de certains projets, ce qui peut conduire à un certain décalage entre les objectifs régionaux et les réelles ambitions d'un projet vis-à-vis de l'environnement.

Dès le début de la conception d'un avant-projet, l'auteur du RIE invite dès lors la DRU et des partenaires à prendre en compte les thématiques pour lesquelles un risque particulier a été relevé (voir Tableau 4 ci-après), à considérer ces risques comme des contraintes pour le projet et à monitorer leur prise en compte à l'aide des outils disponibles (indicateurs, ateliers de travail avec des experts, consultation de Bruxelles Environnement, etc.).

Tableau 4 : Proposition d'indicateurs pour le suivi du CRU dans les thématiques à risque

Thématiques à risque	Risques liés à la mise en œuvre	Proposition de surveillance et indicateurs potentiels
Mobilité	<p>Dans la transition vers une mobilité durable, pour laquelle la voiture personnelle est peu utilisée, le risque de voir le stationnement dédié aux habitants disparaître trop rapidement est non négligeable, avec des conséquences potentiellement dommageables pour l'espace public et le paysage urbain (parking sauvage, conflits avec les modes actifs, report sur les quartiers voisins, etc.).</p> <p>Il en est de même pour les livraisons.</p>	<p>Pour tous les projets et en particulier pour les espaces publics, établir un diagnostic du stationnement automobile (capacité, affectation, occupation) et définir une stratégie de réduction de l'offre en concertation avec Parking.brussels et de manière coordonnée avec l'éventuel CLM.</p> <p>Données de base : offre et taux d'occupation en voirie pour 2019 / permis d'environnement.</p> <p><b>Indicateur</b> : nombre de places par logement, (offre hors voirie incluse), nombre de places de parking créées/supprimées, capacité spécifique dans les voiries concernées.</p>

<sup>6</sup> Le thème 'Vision' n'est pas repris ici puisqu'il concerne une phase du CRU antérieure à sa mise en œuvre.

Thématiques à risque	Risques liés à la mise en œuvre	Proposition de surveillance et indicateurs potentiels
Population, santé humaine	Dans la volonté d'améliorer les liaisons actives entre les espaces publics et quartiers, le risque existe que les usagers faibles restent vulnérables, en particulier si les itinéraires cyclables sont optimisés pour le transit (vitesse ± élevée). Or, les utilisateurs de poussette, les personnes âgées, les jeunes enfants et les PMR en général ne doivent pas être négligés.	<p>Dans une démarche qualitative allant au-delà des règles du RRU, établir dès l'avant-projet une check-list PMR et l'appliquer comme contrainte dans la conception. Soumettre l'avant-projet à l'avis d'une ou plusieurs associations spécialisées en la matière.</p> <p>Cette démarche étant essentiellement qualitative, il n'est pas possible de proposer ici des indicateurs objectifs et/ou quantitatifs. On peut toutefois attirer l'attention sur certains critères d'appréciations. Le projet offre-t-il un partage de l'espace public entre les modes ou au contraire une séparation entre ceux-ci ? Le projet prévoit-il la création d'aménagements ou de dispositifs spécifiques sécurisant les usagers faibles.</p>
Diversité biologique	Dans la poursuite des objectifs fondamentaux de la revitalisation urbaine, au vu de l'importante artificialisation du sol liée aux bâtiments et espaces publics, le risque est réel de voir les différents sites concernés par le CRU subir une pression accrue et d'ainsi manquer certaines occasions d'améliorer la qualité biologique des parcelles, îlots, espaces publics.	<p>Pour tous les projets, y compris ceux portant sur l'espace public, établir un diagnostic 'flore &amp; faune' préalable et définir une stratégie verte et bleue en fonction du potentiel du site et du maillage local existant.</p> <p>Données de base : carte régionale d'évaluation biologique, relevés <i>in situ</i> (topo, bio, etc.).</p> <p><b>Indicateur</b> : CBS+ suivant méthodologie définie par Bruxelles Environnement.</p>
Sols	A l'instar de la biodiversité, le sol subit de facto une pression accrue lorsqu'il s'agit d'augmenter son artificialisation. Or, certains sols peuvent présenter des qualités telles que l'emprise du bâti ou l'usage de surfaces constituent des critères dans le choix des fonctions et usages à adopter dans les projets.	<p>Sur les parties non bâties des parcelles visées par les projets, établir un diagnostic préalable du sol conforme à la stratégie Good Soil définie par Bruxelles Environnement de façon à en caractériser le potentiel dans les différents services écosystémiques habituellement rendus.</p> <p>Données de base : cartographie régionale (voir portail), étude sanitaires du sol.</p> <p><b>Indicateur</b> : IQSB suivant la méthodologie 'PRO' définie par Bruxelles Environnement (via centrale d'achat dédiée).</p>
Eaux	L'eau reste peut présente en surface sur le territoire visé et elle subit elle aussi la pression de l'artificialisation des sols ; qui aggrave le risque d'inondations. Dans la conception des projets, cette thématique ne	En cohérence et lien avec les thématiques Biodiversité et Sols (ci-avant), étayer la stratégie bleue de chaque projet en y

Thématiques à risque	Risques liés à la mise en œuvre	Proposition de surveillance et indicateurs potentiels
Climat	doit pas se limiter à la seule 'gestion' des eaux dans le bâtiment ou sous le sol.	<p>intégrant l'eau comme une composante visible et structurante, là où c'est possible.</p> <p>Supports : Nature based solutions, Guide bâtiment durable, Facilitateur Eau.</p> <p><b>Indicateur</b> : taux d'imperméabilisation du sol (viser le plus bas possible).</p>
	<p>Au vu du changement climatique et de son effet aggravant sur le risque d'îlot de chaleur, le risque de maintenir voire d'aggraver une configuration défavorable est bien présent. L'adaptation aux vagues de fortes chaleurs et la régulation de l'air ne peuvent se réaliser qu'à l'appui du végétal, de l'eau et d'un choix approprié de matériaux.</p>	<p>En cohérence et lien avec les thématiques Biodiversité, Sols et Eaux, définir une stratégie 'fraîcheur' pour chaque projet en maximisant les mesures préventives et atténuantes, tant en quantité qu'en qualité. Envisager l'installation d'une mini-station météo en certains lieux du périmètre.</p> <p><b>Indicateurs</b> (à condition d'instaurer un monitoring) : température annuelle moyenne, températures extrêmes (et leurs fréquences).</p>

Ces mesures et indicateurs se distinguent des recommandations transversales en ce qu'ils visent à limiter les risques d'effets indésirables et moins prévisibles sur l'environnement liés à la mise en œuvre du programme, au-delà des 'simples' mesures d'amélioration qui portent uniquement sur la qualité intrinsèque des projets.

L'auteur du RIE invite la DRU (Urban) à sélectionner et s'approprier les mesures et indicateurs pertinents, à les confronter au retour d'expérience de la mise en œuvre des précédents CRU et à adopter un protocole de suivi afin d'atteindre le mieux possible les objectifs environnementaux associés au programme du présent CRU. Pour ce faire, que les projets fassent l'objet ou non d'une demande de permis d'environnement, l'auteur recommande à la DRU d'impliquer dès le départ Bruxelles Environnement dans ce protocole.