



**DEMANDE DE PERMIS
D'URBANISME POUR LA
PLACE DU CHATELAIN**

**RAPPORT
D'INCIDENCES**



COMMUNE D'IXELLES

Table des matières

1	_ AUTEUR DU RAPPORT D'INCIDENCES ET PREUVE DE SES COMPETENCES	6
2	_ INTRODUCTION	7
2.1	_ LOCALISATION	7
2.2	_ REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE	8
3	_ JUSTIFICATION DU PROJET, DESCRIPTION DE SES OBJECTIFS ET CALENDRIER DE SA RÉALISATION	10
3.1	_ JUSTIFICATION DU PROJET	10
3.2	_ PRÉSENTATION SUCCINCTE DU PROJET	11
3.3	_ MODIFICATION DU SENS DE CIRCULATION	11
3.4	_ MODIFICATION DU STATIONNEMENT	13
3.5	_ PLAN DES AMENAGEMENTS PROJETES	15
3.6	_ HISTORIQUE DES EVENTUELS PERMIS	16
3.7	_ PRESENTATION DES OBJECTIFS GENERAUX	16
3.8	_ CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET (JOUR CALENDRIER)	16
4	_ SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS ENVISAGÉES AYANT PRÉSIDÉ AU CHOIX DU PROJET INTRODUIT	17
5	_ ANALYSE DU PROJET PAR DOMAINE	20
5.1	_ URBANISME ET PAYSAGE	20
5.1.1	_ <i>Situation existante</i>	20
5.1.1.1	_ Situation existante de droit	20
5.1.2	_ <i>Situation existante de fait</i>	36
5.1.2.1	_ Environnement	36
5.1.2.2	_ Voirie	36
5.1.2.3	_ Situation future prévisible	36
5.1.3	_ <i>Situation projetée</i>	38
5.1.3.1	_ Type d'infrastructure	38
5.1.3.2	_ Conformité avec la situation projetée	38
5.1.3.3	_ Compatibilité de projet avec d'éventuels projets communaux ou régionaux	38
5.1.3.4	_ Influence du projet sur la situation existante de fait	39
5.1.3.5	_ Matériaux projetés	39
5.1.3.6	_ Type de mobilier	39
5.2	_ FAUNE ET FLORE	42
5.2.1	_ <i>Situation existante</i>	42
5.2.2	_ <i>Situation projetée</i>	44
5.3	_ PATRIMOINE	50
5.3.1	_ <i>Situation existante</i>	50
5.3.2	_ <i>Situation projetée</i>	52
5.4	_ DOMAINE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE	52
5.4.1	_ <i>Situation existante</i>	52
5.4.2	_ <i>Situation projetée</i>	55
5.5	_ MOBILITÉ	57
5.5.1	_ <i>Circulations</i>	57
5.5.1.1	_ Situation existante des circulations	57
5.5.1.2	_ Situation projetée des circulations	58
5.5.2	_ <i>Stationnement</i>	61

5.5.2.1	_ Situation existante du stationnement	61
5.5.2.2	_ Situation projetée du stationnement	64
5.6	_ SOL, EAUX SOUTERRAINES ET EAUX DE SURFACE (RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE)	66
5.6.1	_ Situation existante	66
5.6.2	_ Situation projetée	67
5.7	_ EAUX USÉES, EAUX PLUVIALES ET EAUX DE DISTRIBUTION	68
5.7.1	_ Situation existante	68
5.7.2	_ Situation projetée	69
5.8	_ ENERGIE	70
5.8.1	_ Situation existante	70
5.8.2	_ Situation projetée	70
5.9	_ AIR	71
5.9.1	_ Situation existante	71
5.9.2	_ Situation projetée	72
5.10	(MICRO)CLIMAT URBAIN	72
5.10.1	_ Situation existante	72
5.10.2	_ Situation projetée	73
5.11	_ ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE	73
5.11.1	_ Situation existante	73
5.11.2	_ Situation projetée	74
5.12	_ ÊTRE HUMAIN	74
5.12.1	_ Situation existante	74
5.12.2	_ Situation projetée	74
5.13	_ GESTION DES DÉCHETS	75
5.13.1	_ Situation existante	75
5.13.2	_ Situation projetée	75
5.14	_ INTERACTION ENTRE CES DOMAINES	76
6	_ ANALYSE DU CHANTIER PAR DOMAINE	77
6.1	_ CHANTIER / URBANISME	77
6.2	_ CHANTIER / PATRIMOINE	77
6.3	_ CHANTIER / FAUNE ET FLORE	77
6.4	_ CHANTIER / SOL	78
6.5	_ CHANTIER / SOCIAL ET ÉCONOMIQUE	78
6.6	_ CHANTIER / MOBILITÉ	79
6.6.1	_ Circulation	79
6.6.2	_ Stationnement	79
6.6.3	_ Piétons et PMR	79
6.6.4	_ Transports en commun	79
6.7	_ CHANTIER / EAUX	79
6.8	_ CHANTIER / AIR	80
6.9	_ CHANTIER / BRUIT	80
6.10	_ CHANTIER / ÊTRE HUMAIN	80
6.11	_ CHANTIER / DÉCHETS	80
6.12	_ CHANTIER / ENERGIE	80
7	_ DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS RAISONNABLES EXAMINÉES PAR LE DEMANDEUR ET INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX EFFECTUÉ, EU ÉGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	81
8	_ RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'INCIDENCES	82
9	ANNEXES : COMPTAGES	84

Table des illustrations

Figures

Figure 1 : Carte de Situation Globale - Commune d'Ixelles sur base BRUGIS 2019.....	7
Figure 2 : localisation des prises de vues - Commune d'Ixelles sur base BRUGIS 2019	8
Figure 3 : Plan de la circulation projetée - TAKTYK	12
Figure 4 : extrait du plan communal de stationnement à partir du 01/11/2022.....	13
Figure 5 : Plan d'aménagement de la Place du Châtelain - TAKTYK	15
Figure 6 : PRAS - BRUGIS	21
Figure 7 : Extrait de la carte n°4 du PRDD - Espace public et rénovation urbaine (Source : PRDD).....	22
Figure 8 : Extrait du PRDD Grandes ressources foncières - BRUGIS	23
Figure 9 : Extrait du PRDD Maillage vert et bleu - BRUGIS.....	24
Figure 10 : Extrait du PRDD Maillage vert et bleu - BRUGIS.....	25
Figure 11 : Extrait du PRDD Développement économique - BRUGIS	26
Figure 12 Extrait du PRDD Réseaux structurants - BRUGIS	27
Figure 13 Extrait du PRDD Réseaux structurants - BRUGIS	28
Figure 14 Extrait du PRDD Projet de ville - BRUGIS.....	29
Figure 15 Extrait du Plan GoodMoove PIETON - Bruxelles Mobilité.....	30
Figure 16 Extrait du Plan GoodMoove Cyclistes - Bruxelles Mobilité	32
Figure 17 Extrait du Plan GoodMoove Transports publics - Bruxelles Mobilité.....	33
Figure 18 Extrait du Plan GoodMoove voiture - Bruxelles Mobilité.....	34
Figure 19 Extrait du Plan GoodMoove Poids lourds - Bruxelles Mobilité	35
Figure 20 : Plans et coupes du deck - TAKTYK	40
Figure 21 : Assises proposées - Collection 'Tuileries' Edmond&fils.....	41
Figure 22 : Axonométrie schématique des 22 arbres centraux de la place du Châtelain- ARTER Architects ..	44
Figure 23 : Schéma des plantations d'arbres remarquables dans les perspectives des rues - TAKTYK.....	46
Figure 24 : Schéma plantation des jardins de pluies - TAKTYK.....	47
Figure 25 : Schéma de plantation du bosquet forestier - TAKTYK.....	48
Figure 26 : Plan - TAKTYK.....	49
Figure 27 : Carte du patrimoine bâti et arboré repris à l'inventaire et/ou classé - ARTER Architects	52
Figure 28 : Plan du marché du châtelain (2020) - Commune d'Ixelles.....	54
Figure 29 : Plan du marché du châtelain après travaux - Commune d'Ixelles.....	56
Figure 30 : Google Map – Trafic habituel à 8h00 et à 18h00, le mardi	57
Figure 31 : Parkings publics et nombre de places hors voirie par ilot - Commune d'Ixelles, Parking.brussels	63
Figure 32 : Alternatives au stationnement sur voirie (2017) – Transitec	65
Figure 33 : Carte topographie et maillage bleu - BRUGIS	66
Figure 34 : Carte gestion des eaux - TAKTYK	67
Figure 35 : Extrait de la carte des aléas d'inondation - Bruxelles Environnement.....	68
Figure 36 : Carte gestion des eaux - TAKTYK	69
Figure 37 : Carte d'implantation des éclairages - TAKTYK.....	70
Figure 38 : Extrait de la carte des concentrations en Black Carbon - Bruxelles Environnement.....	72
Figure 39 : Extrait de la carte d'exposition au bruit des transports – Indicateur Lden - Bruxelles Environnement	73
Figure 40 : Type de poubelles actuellement présentes sur la chaussée	75
Figure 41 : Localisation des bulles à verres enterrés au niveau de la Place	76

Tableaux

Tableau 1 : Revêtements en situations existante et projetée	39
---	----

Photos

Photo 1 : Vue depuis la rue de l'Aqueduc	8
Photo 2 : Vue vers la rue Armand Campenhout	8
Photo 3 : Perspective vers la rue Campenhout	9
Photo 4 : Vue vers la place	9
Photo 5 : Perspective depuis la rue Campenhout	9
Photo 6 : Vue vers la place	9

1 _ AUTEUR DU RAPPORT D'INCIDENCES ET PREUVE DE SES COMPETENCES

En vertu de l'article 175/16, alinéa 1er, 9°, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), le rapport d'incidences (RI) doit contenir les éléments attestant du fait que l'auteur de ce dernier est un « expert compétent ».

Les personnes ayant participé à la rédaction du présent rapport d'incidences sont :

- Alice LAMPAERT, architecte paysagiste, disposant de 7 années de pratique professionnelle ;
- Juliette Leboulleux, architecte paysagiste, disposant de 5 années de pratique professionnelle;
- Samuel DEROOVER, géographe et urbaniste, directeur « Gestion de l'Espace Public » de la commune d'Ixelles disposant de 17 années de pratique professionnelle ;
- Geoffrey Defuisseaux, géographe et expert en mobilité travaillant au sein de la Commune d'Ixelles et disposant de 17 années de pratique professionnelle ;

--> Ces éléments attestent du fait que le rapport a bien été rédigé par des experts compétents.

2 _ INTRODUCTION

2.1 _ LOCALISATION

La place du Châtelain est située en première couronne de Bruxelles dans la commune d'Ixelles à proximité de l'avenue Louise et des chaussées de Waterloo, Vleurgat et Charleroi. Elle forme avec le Parvis de la Sainte-Trinité et la rue du Bailli le pôle Trinité-Châtelain-Bailli. Il fait partie intégrante de la métropole polycentrique de Bruxelles.

C'est un quartier mixte à dominante résidentielle, initialement bourgeois, qui est très apprécié pour son caractère villageois et son ambiance festive.

Son caractère mixte était présent dès sa création avec la présence d'industries et d'artisanat. Cette mixité est toujours présente même si elle a changé. On est aujourd'hui passé à une mixité à dominante résidentielle tournée vers l'HoReCa, le commerce et l'art.

Le quartier du Châtelain prend place sur l'ancien vallon Tenbosch. Il naît suite à l'opération urbanistique de l'avenue Louise et au plan d'alignement de Victor Besme en 1866.

La construction du quartier se fait sur un temps long, environ une cinquantaine d'années. La morphologie initialement carrée de la place du Châtelain se voit d'ailleurs rapidement modifiée pour prendre sa forme actuelle. Cette forme atypique est due au croisement de deux trames viaires, celle qui est perpendiculaire à l'avenue Louise et celle qui est perpendiculaire à la chaussée de Waterloo.

La place n'a morphologiquement plus évolué depuis la seconde guerre mondiale.



Figure 1 : Carte de Situation Globale - Commune d'Ixelles sur base BRUGIS 2019

2.2 _ REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

Nous reprenons ci-après des photos illustratives de la situation existante. La figure suivante repère la localisation des prises de vues.



Figure 2 : localisation des prises de vues - Commune d'Ixelles sur base BRUGIS 2019



Photo 1 : Vue depuis la rue de l'Aqueduc



Photo 2 : Vue vers la rue Armand Campenhout



Photo 3 : Perspective vers la rue Campenhout



Photo 4 : Vue vers la place



Photo 5 : Perspective depuis la rue Campenhout



Photo 6 : Vue vers la place

3 _ JUSTIFICATION DU PROJET, DESCRIPTION DE SES OBJECTIFS ET CALENDRIER DE SA RÉALISATION

3.1 _ JUSTIFICATION DU PROJET

Le présent document constitue le rapport d'incidences d'une demande de permis d'urbanisme à l'initiative de la Commune d'Ixelles pour le réaménagement de la Place du Châtelain sur la commune d'Ixelles.

A travers la rédaction de son accord de majorité pour la législature en cours 2018-2024, la Commune d'Ixelles accorde une importance fondamentale à la qualité de ses espaces publics. Le chapitre consacré au Cadre de vie met clairement en avant que « la densification urbaine entraîne une sollicitation et une occupation toujours plus importantes de l'espace public. La qualité de ces espaces communs, leur accessibilité, leur lisibilité, comme leur propreté et leur verdurisation sont autant d'indicateurs concrets dont les citoyen.ne.s se saisissent pour juger de la qualité de leur cadre de vie. Nos politiques de rénovation urbaine et de travaux publics seront résolument orientées vers un apaisement de la ville, la végétalisation croissante de nos espaces urbains, la plantation accrue d'arbres et la création de nouveaux espaces verts, l'amélioration et la défense de nos espaces publics ».

Avec la multiplication des acteurs et des enjeux gravitant autour de l'utilisation des espaces publics, l'apaisement des quartiers, le partage de l'espace, une mobilité alternative et innovante et le renfort de la propreté, de la sécurité et de la prévention sont devenus autant de priorités évidentes à mettre en place sur le territoire communal.

Le fait de repenser ces espaces publics devient donc un enjeu crucial de développement durable pour la plupart des quartiers, dont celui du Châtelain pour lequel la Commune d'Ixelles a défini le futur réaménagement de la place du même nom comme un projet-phare de rénovation d'espace public emblématique.

Cette démarche s'accompagne également de la volonté d'offrir des espaces de qualités en rénovant cette place emblématique qui avait besoin d'un coup de neuf dans son aménagement mais également la remise en état des impétrants qui la traversent ce qui a mené à la nécessité de faire ces travaux d'envergure.

La réalisation du rapport d'incidences est motivée par les rubriques de l'annexe B du CoBAT suivantes :

- Rubrique n°19 « Tous travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant ».

3.2 _ PRÉSENTATION SUCCINCTE DU PROJET

La demande porte précisément sur la réfection de l'ensemble de la Place du Châtelain.

Le projet de réaménagement a été conçu par les bureaux d'études suivants, réunis en association momentanée : Taktyk (mandataire) – Alive Architecture – Res Derelictae – Antea Group, en étroite collaboration avec le bureau d'étude et le Collège de la Commune d'Ixelles.

Le projet a pour but la création d'un nouvel espace homogène, polyvalent, apaisé, une nouvelle respiration verte dans le quartier du Châtelain.

C'est un projet qui vise à la désimperméabilisation des sols, à la gestion des eaux, au respect de la biodiversité et de l'environnement. Tout en permettant la polyvalence des usages, notamment le marché hebdomadaire, la promenade...

Le centre de la place va être végétalisé grâce à la mise en place d'une grande zone engazonnée et de plusieurs strates herbacées en plus de la préservation des arbres existants.

Le projet s'inscrit dans les ambitions exprimées par la Commune d'Ixelles à travers sa Charte Programmatique, laquelle prévoyait notamment la suppression de l'intégralité des places de stationnement situées sur la place elle-même, ainsi qu'une réorganisation à la marge des sens de circulation, ce changement de régime étant lui-même appelé à évoluer dans le temps.

Les chapitres 5.5.1 et 5.5.2 du présent rapport d'incidences reviennent sur ces aspects de manière plus détaillée.

3.3 _ MODIFICATION DU SENS DE CIRCULATION

Le plan de circulation sur la place sera légèrement modifié. Les circulations générales seront concentrées le long de la façade sud-est, permettant de rattacher la place piétonne à la façade nord-ouest et de réunir les deux espaces qui constituent la place, au profit d'un cœur de place multifonctionnel. Le piétonnier restera accessible aux véhicules autorisés (livraisons, accès de garages, services d'urgence, ...). De manière à apaiser la circulation en réduisant le trafic de transit, et à garantir de meilleures conditions de sécurité routière aux usagers (mode actifs, fonction de séjour, ...), la section de voirie comprise entre la rue de l'Aqueduc et la rue Armand Campenhout sera mise en sens unique limité, la circulation motorisée n'étant plus possible qu'en direction de la rue Campenhout.

Il s'agit de la seule modification aux sens de circulation qui accompagne le projet d'aménagement, les circulations dans les voiries adjacentes restant inchangées.

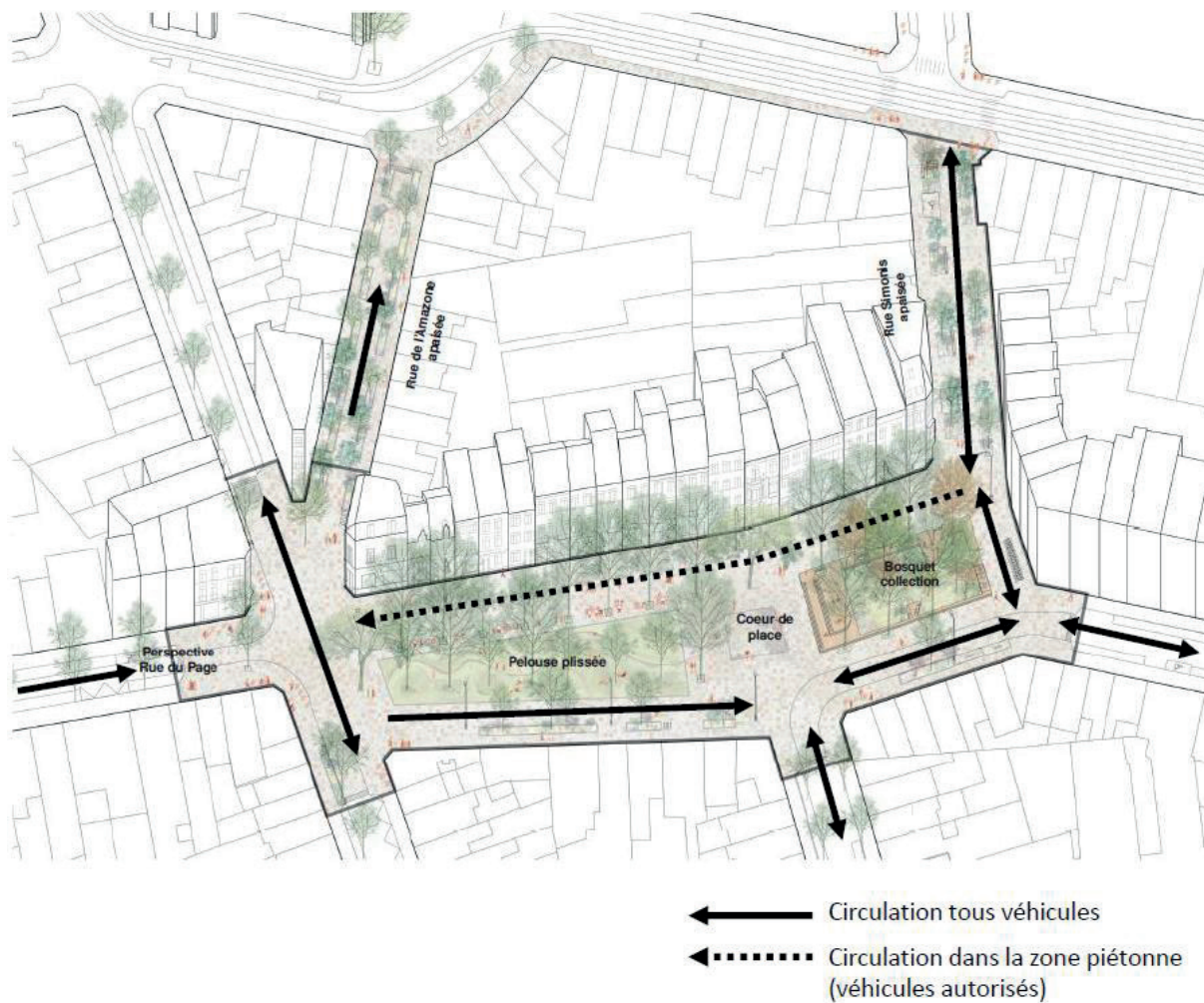


Figure 3 : Plan de la circulation projetée - ©TAKTYK

3.4 _ MODIFICATION DU STATIONNEMENT

Stationnement : L'entièreté du stationnement est supprimée sur la place, soit 126 emplacements.

Réglementation : Le stationnement est actuellement règlementé en zone grise sur la place comme dans les rues adjacentes.

« Les Zones Grises facilitent le stationnement résidentiel. Le stationnement des visiteurs est payant avec un tarif plus avantageux qu'en Zone Rouge limitrophe. La durée y est limitée à 4 heures 30 consécutives. Les résidents, en revanche, peuvent s'y garer gratuitement et sans limite de durée, moyennant l'utilisation d'une carte de stationnement résidentiel du secteur concerné. Les visiteurs peuvent se stationner toute une journée en faisant usage d'une carte de stationnement pour visiteur à gratter.»

Dans le cadre du Plan d'Action Communal de Stationnement 2022, dont la mise en œuvre est prévue pour le 1^{er} novembre 2022, le stationnement sur la place du Châtelain ainsi que dans certaines voiries adjacentes, passera sous le régime de la zone rouge.

« En zone rouge, le stationnement est organisé en rotation uniquement, afin de favoriser l'activité commerciale. Les automobilistes qui souhaitent stationner dans ces zones pour un maximum de 2 heures consécutives doivent s'acquitter de frais d'horodateur. Ce règlement est valable en journée pour tous les usagers, qu'ils aient ou non une carte de stationnement. »



Figure 4 : extrait du plan communal de stationnement à partir du 01/11/2022

Zone de livraison : les zones de livraisons présentes dans les rues adjacentes à la place sont maintenues. Un espace pour les véhicules de livraison est prévu sur la place, dans la zone de rencontre, afin que les livraisons ne pénalisent pas la circulation.

Stationnement pour personnes handicapées : les places présentes dans les rues adjacentes à la place sont maintenues.

Bilan du stationnement:

La perte de 100% du stationnement automobile sur la place se fait au profit d'un espace de rencontre polyvalent et d'un espace vert.

3.5 _ PLAN DES AMENAGEMENTS PROJETES

Pour une meilleure visibilité des plans, le lecteur se rapportera à la demande de permis d'urbanisme.

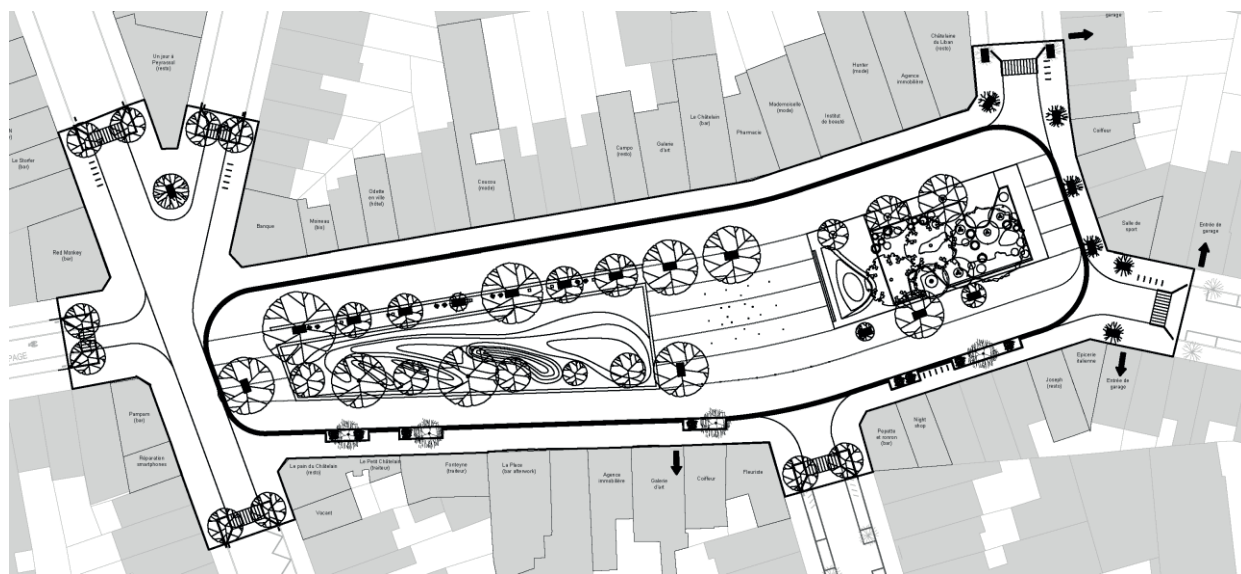


Figure 5 : Plan d'aménagement de la Place du Châtelain -© TAKTYK

3.6 _ HISTORIQUE DES EVENTUELS PERMIS

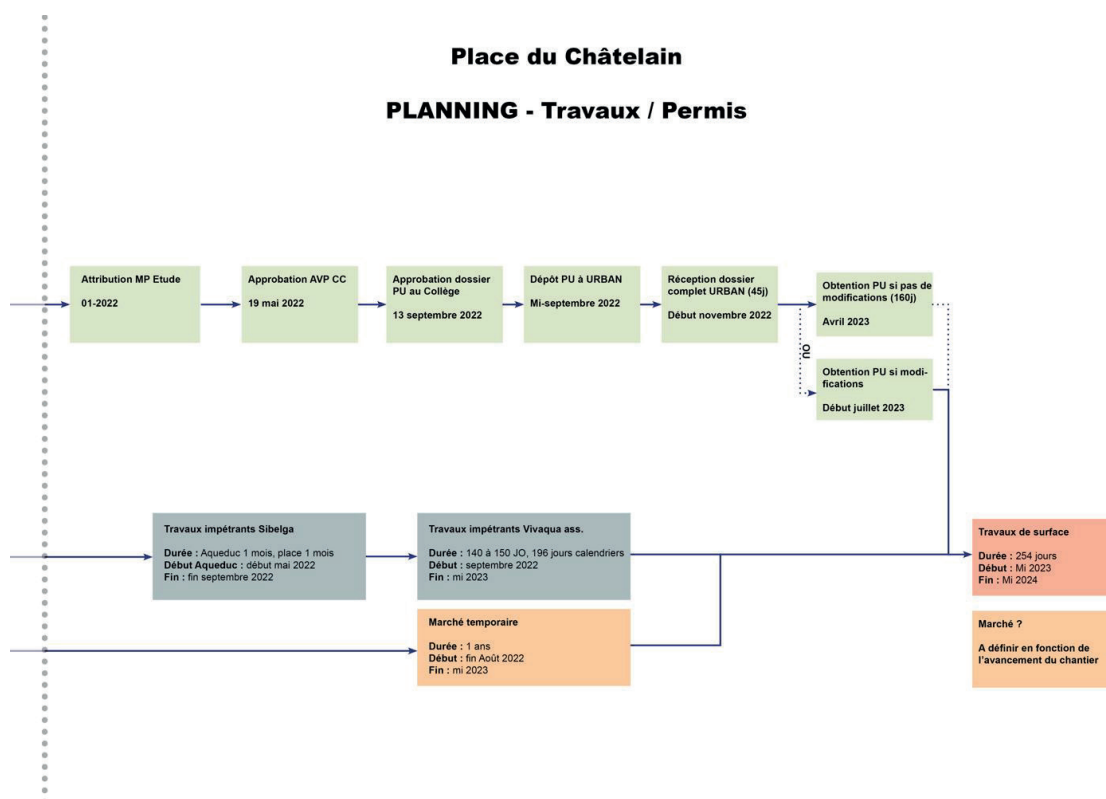
Sans objet.

3.7 _ PRESENTATION DES OBJECTIFS GENERAUX

Les objectifs généraux poursuivis par la rénovation de la place du Châtelain sont les suivants :

- Valoriser la morphologie de la Place,
- Prendre en compte la question du genre dans l'espace public,
- Mettre en valeur le patrimoine bâti,
- Créer un espace polyvalent,
- Protéger les arbres existants,
- Créer un espace praticable pour tous,
- Sécuriser l'espace public,
- Permettre l'accès pour les livraisons et aux habitants...,
- Augmenter la végétalisation de la Place,
- Favoriser la biodiversité,
- Désimperméabiliser les sols,
- Gérer les eaux pluviales,
- Aménager des zones d'ombre et de fraîcheur ...

3.8 _ CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET (jour calendrier)



4 _ SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS ENVISAGÉES AYANT PRÉSIDÉ AU CHOIX DU PROJET INTRODUIT

Plusieurs stratégies d'aménagements ont été étudiées. Sous forme de différentes réflexions (voir annexe: Développement de scénarii), elles-mêmes encadrées à travers un processus participatif à travers lequel les habitant.e.s, commerçants et usagers du quartier ont pu faire part de leurs préférences.

A travers ces trois scénarii ou visions globales qui ont été élaborés, trois manières de réagir ont été analysée face au constat fait à travers le diagnostic partagé et en réponse à la question : Quelle stratégie adopter pour que le Châtelain redevienne un pôle compétitif dans la métropole polycentrique ?

- SCENARIO N°00 : A L'IDENTIQUE

Cette stratégie n'a pas été étudiée. Des travaux des impétrants (+/- 1 an) sont nécessaires au vu de l'état vétusté des réseaux d'assainissement. Il semblait inenvisageable de remettre la Place à l'identique au vu des attentes du quartier, l'évolution des usages des espaces verts, des plans stratégiques régionaux que sont le PRDD et le plan Good Moove.

Le programme d'aménagement a été réalisé en y incluant un processus participatif.

- SCENARIO N°01 : RENFORCER L'EXISTANT

Cette stratégie, propose de s'appuyer sur ce qui fait l'identité du Châtelain pour le redynamiser. Il s'agit donc d'affirmer ses positions et d'adapter l'espace public aux usages contemporains de la ville tout en renforçant ce qui existe : c'est-à-dire l'HoReCa, le marché, le commerce et le caractère polyvalent de la place. Il s'agit de camper sur ses positions tout en les renforçant et en mettant la place au goût du jour.

- SCENARIO N°02 : CHANGER DE PARADIGME

La seconde stratégie propose de changer son fusil d'épaule. Cette manière d'orienter le nouvel aménagement sous-tend un changement de paradigme sur la place du Châtelain. C'est une vision qui permet de prendre un nouveau départ en ne niant pas le déjà-là bien entendu et en s'appuyant également sur de nouveaux éléments, un nouveau caractère qui permet de se positionner autrement en tant que pôle.

- SCENARIO N°03 : S'ASSOCIER

Enfin la dernière stratégie propose de tirer parti de tout le quartier du Châtelain pour renforcer le pôle et non uniquement la place. S'associer pour être plus fort, plus diversifié, plus attractif. La présente stratégie vise à considérer le quartier comme un ensemble, en effet, c'est ce qui ressort de l'enquête en ligne qui a eu lieu durant la première phase de participation. C'est un scénario qui propose d'étendre les activités de la place du Châtelain dans les rues adjacentes afin d'intervenir à long terme et de manière diffuse sur l'ensemble du quartier.

Nous renvoyons à l'étude de définition du programme en annexe du rapport sur les incidences environnementales pour le détail de chaque scénario.

A l'issue de l'élaboration des différents scénarii et au terme du processus participatif organisé par la

Commune, qui a notamment permis de récolter plus 1.300 réponses, un scénario préférentiel a été approfondi à travers l'élaboration d'une Charte programmatique, laquelle a dégagé une série d'ambitions et d'invariants pour le réaménagement de la place.

SCENARIO PREFERENTIEL- CHARTE PROGRAMMATIQUE

Cette charte est reprise in extenso en annexe du présent document.

Elle peut être résumée au travers de ces principaux objectifs et points d'attention :

- Valoriser la morphologie de la place
- Appropriation et activation de l'espace
- Polyvalence de l'espace
- Prise en compte du genre
- Mise en valeur du patrimoine bâti
- Protection des arbres existants
- Homogénéisation de l'éclairage
- Végétation arborée structurante
- Image d'un espace partagé (zone piétonne et de rencontre)
- Diffusion/connexions des fonctions vers les rues adjacentes
- Augmentation de la place des modes actifs
- Praticabilité de l'espace pour tous
- Evolution de la circulation automobile vers plus d'apaisement
- Réduction de la place du stationnement
- Accès riverains, livraisons et pompiers
- Maintenir l'itinéraire cyclable régional
- Augmentation de la végétalisation
- Eviter la fragmentation des espaces plantés
- Gestion des eaux
- Favoriser la biodiversité
- Améliorer le maillage vert existant
- Aménager des zones d'ombre
- Diffusion du marché dans les rues adjacentes

A noter que dans le cadre du marché public pour l'attribution de du marché d'étude relatif à la conception du réaménagement de la place, la charte programmatique a été communiquée aux 5 bureaux candidats afin que leur offre respect les ambitions de cette charte.

Le projet de réaménagement faisant l'objet de la présente demande de permis d'urbanisme et analysé à travers ce rapport d'incidences est la résultante de la prise en compte des enjeux de la charte, régionaux et communaux ainsi que des volontés politiques quant aux choix d'une vision globale. Il

s'inscrit également dans un contexte de crise climatique et dans l'élaboration d'un plan climat pour la commune d'Ixelles.

MOBILITE

La Charte programmatique prévoyait en outre trois phases d'évolution du régime de circulation pour la place et les rues avoisinantes.

Le premier temps du scénario de mobilité évolutif passe par le rattachement de la place à la façade Nord-Ouest. La circulation automobile n'est plus autorisée sur cette partie de la place. Cette configuration permet de libérer une large partie de la place de l'emprise de la voiture. Il faut ici entendre emprise de l'automobile comme la somme des espaces de circulation et de stationnement dédiés dans une zone donnée. L'espace dédié aux modes actifs devient plus large, plus cohérent et moins segmenté comme c'est le cas actuellement. Une circulation en double sens est toujours possible dans la rue de l'Aqueduc qui reste un axe secondaire structurant dans cette partie du quartier. Il permet également de garder un accès carrossable au Sud de la place du Châtelain. Les rues du Châtelain et Armand Campenhout se rejoignent sur la place du Châtelain par la façade Est afin de créer un double sens automobile dans la partie Nord-Est de cet espace public.

Le schéma de circulation retenu au stade de la charte programmatique et de l'avant-projet, et en particulier la création de flux de circulation à double sens le long des façades sud-est et nord, était cependant incompatible avec :

- Les usages souhaités sur la place
- L'aménagement d'une vaste zone de plain-pied, en piétonnier et zone de rencontre.

Pour rappel, la circulaire relative aux zones de rencontre préconise, outre la limitation à 20 km/h:

- Un effet de porte et une bonne lisibilité de l'espace
- Un plain-pied permettant une circulation piétonne continue
- Le marquage des zones de stationnement
- Une réduction du transit afin d'y permettre d'autres usages

Par conséquent, l'analyse de différents scénarii de mobilité sur la place en lien avec les autres projets de mobilité de la STIB a conclu au maintien d'une circulation à sens unique dans un temps 1 le long de la place, là où la circulation est maintenue (en zone de rencontre).

Ces scénarii s'intègrent dans la philosophie de la charte programmatique et du plan régional de mobilité Good Move qui vise à diminuer graduellement dans le temps l'impact du trafic de transit automobile.

5 _ ANALYSE DU PROJET PAR DOMAINE

5.1 _ URBANISME ET PAYSAGE

5.1.1 _ Situation existante

5.1.1.1 _ Situation existante de droit

Le paragraphe suivant reprend les principaux éléments de la situation de droit applicables au projet de réaménagement de la voirie.

_ PLAN REGIONAL D'AFFECTATION DU SOL _ PRAS _

L'analyse de la carte du PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol) nous renseigne sur l'affectation légale des terrains et bâtiments situés dans le quartier et autour de la place du Châtelain. En première lecture, le périmètre entourant la place ressort comme principalement affecté en zone commerciale au nord et à l'ouest et comme zone d'habitat au sud et à l'est.

Cependant, ressortent également quelques particularités du périmètre sensu stricto, qui tendent à confirmer plusieurs constats :

- Le quartier possède très peu de zones affectées en espaces verts. Le parc Tenbosch, d'échelle moyenne, dessert le sud du quartier. Le nord du quartier en revanche ne possède pas d'espace vert si ce n'est le parc Faider qui a une dimension locale.
- Les intérieurs d'îlots sont relativement construits et témoignent du passé industriel du quartier. Ils sont majoritairement repris comme de mauvaise qualité au PRAS.
- Les îlots ont une mixité qui va de faible à moyenne ce qui donne un caractère mixte à dominance résidentielle et à forte influence commerciale au quartier.
- Il y a une forte présence de liserés commerciaux dans le quartier. Ceux-ci relient de manière quasiment continue la Chaussée de Waterloo à l'Avenue Louise en passant par la rue du Page, la rue Américaine le Parvis de la Trinité, la place du Châtelain ainsi que la rue due Bailli.
- Le PRAS situe également la place du Châtelain en Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique et d'Embellissement (ZICHEE). Ceci implique que ses caractéristiques culturelles, historiques et esthétiques doivent être préservées et mises en valeur.

Si on observe, le PRAS à plus grande échelle, on peut remarquer que beaucoup de zones économiques et de bureaux sont présents le long de l'avenue Louise et de la Chaussée de Charleroi. Ces bureaux mais aussi le dynamisme propre des lieux expliquent l'affluence de gens dans le quartier le midi et le soir pour l'HoReCa.

La grande quantité de commerces induit des déplacements dont une part s'effectue en voiture. Ceci explique le débat qui existe sur les places de stationnement.

Quatre établissements scolaires importants sont présents à proximité de la place : les Ateliers Saint-Luc, le centre scolaire Ma Campagne, l'ERG Saint-Luc ainsi que l'école communale Tenbosch.

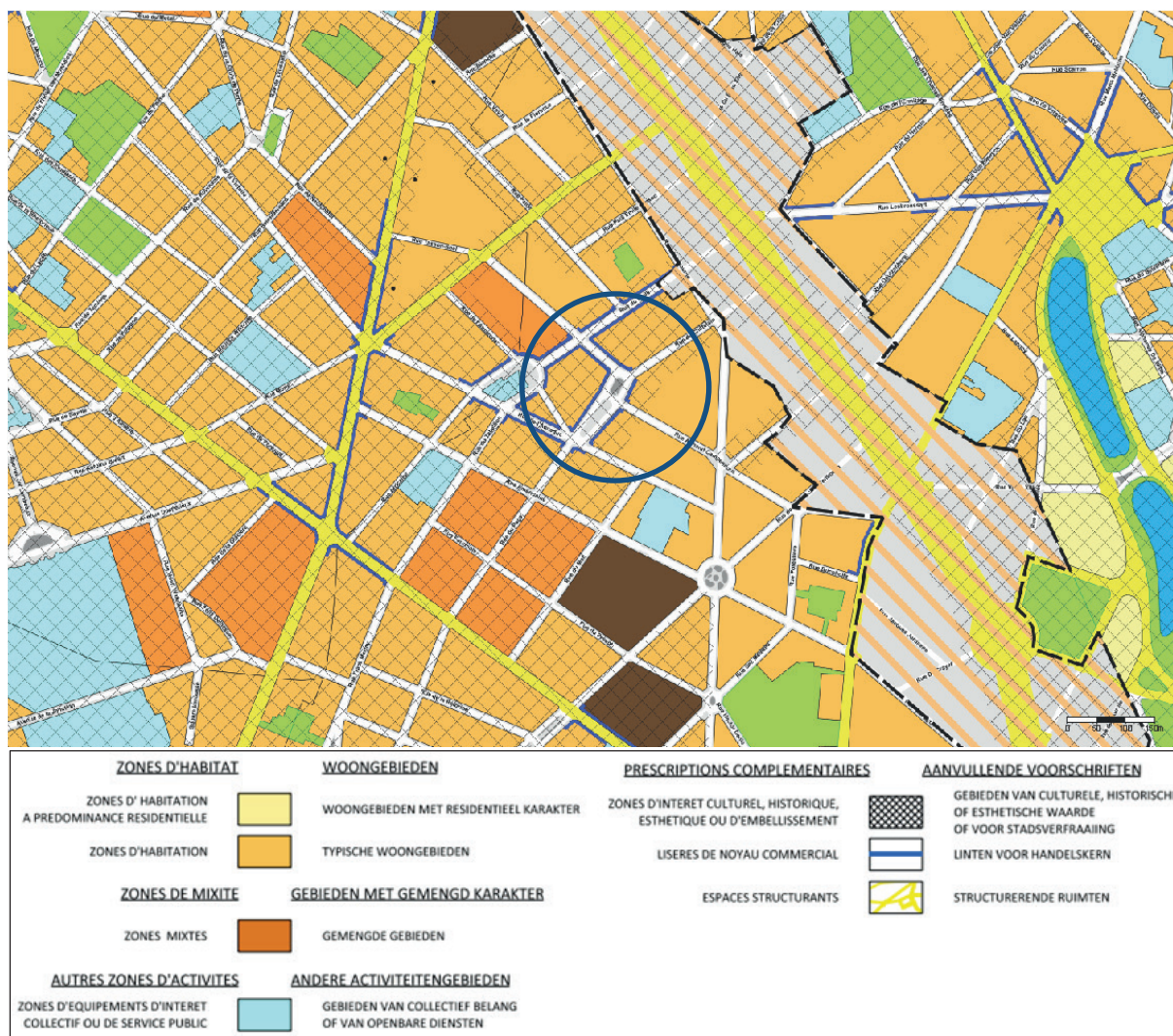


Figure 6 : PRAS - BRUGIS

_ PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL _ PPAS _

La Place du Châtelain n'est pas inscrite dans le périmètre d'un PPAS. Autour de la Place, aucun îlot n'est concerné par un PPAS.

_ REGLEMENT REGIONAL D'URBANISME _ RRU _

Le règlement régional d'urbanisme qui a été adopté en 2006 et est rentré en vigueur le 3 janvier 2007 doit être respecté pour le réaménagement de l'espace public de la place du Châtelain. Les articles qui concernent l'aménagement de l'espace public se trouvent dans le Titre VII du RRU intitulé : la voirie, ses accès et ses abords. Ces dispositions concernent notamment : le cheminement piéton, les dispositifs ralentisseurs, les deux-roues légers, le stationnement, les transports en commun, les arbres à haute-tige, la signalisation, le mobilier urbain, l'éclairage, ...

D'autres dispositions réglementaires sont également en vigueur en matière de publicités et d'enseignes dans le Titre VI du RRU.

Il faut noter que ce règlement est complété par des règles de bonnes pratiques dans différents domaines de l'aménagement de l'espace public. Ces dernières ne sont pas réglementaires mais elles participent

grandement à la qualité des espaces conçus. Ces guides de bonne conduite ou vadémécum sont disponibles auprès des différents opérateurs et institutions publiques.

Le bon aménagement des lieux tient également compte de la bonne intégration et de la compatibilité du projet avec les caractéristiques urbanistiques du quartier.

_ Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD)¹

_ Carte a _ Armature spatiale et vision

Le quartier du Châtelain est identifié comme centre de quartier et en première couronne autour du pentagone. Sa localisation dans l'Armature spatiale du PRDD met en exergue les différentes influences qu'il subit au jour le jour.

C'est un quartier situé entre l'hyper centre-ville, les centres urbains européens et universitaires ainsi que les quartiers résidentiels et moins denses d'Uccle.

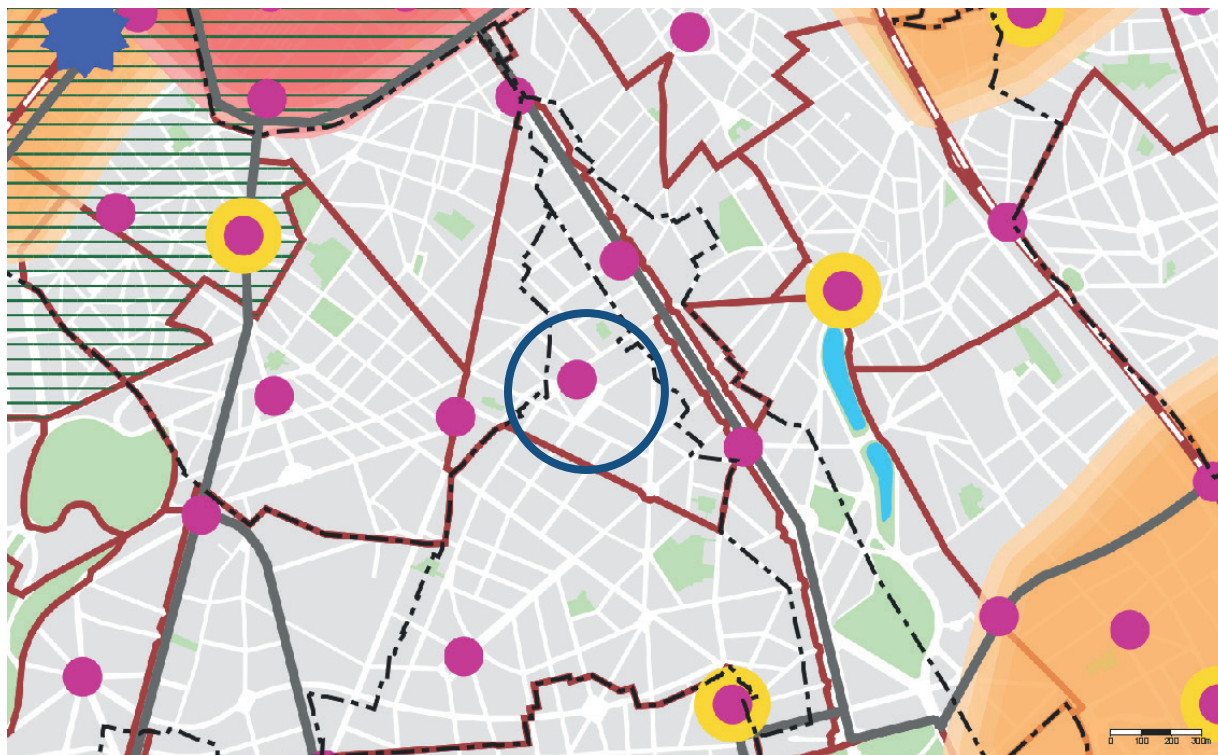


Figure 7 : Extrait de la carte n°4 du PRDD - Espace public et rénovation urbaine (Source : PRDD)

¹ Le PRDD est un plan d'orientation qui fixe les objectifs et priorités de développement de la Région, requis par les besoins économiques, sociaux, de déplacement et d'environnement. Le PRDD ne contient plus de dispositions réglementaires relatives à l'affectation du sol et ne dispose, dès lors, plus que d'un volet indicatif.

_ Carte b _ Grandes ressources foncières

Le quartier occupe une place stratégique entre différentes grandes ressources foncières de la Région De Bruxelles- Capitale. En effet, il se trouve à proximité du site des prisons de Saint-Gilles et Forest qui à terme, verra se développer d'autres activités en son sein. Les sites des casernes d'Etterbeek et Ixelles déjà en pleine réaffectation sont également situés non loin de là, tout comme le quartier européen.

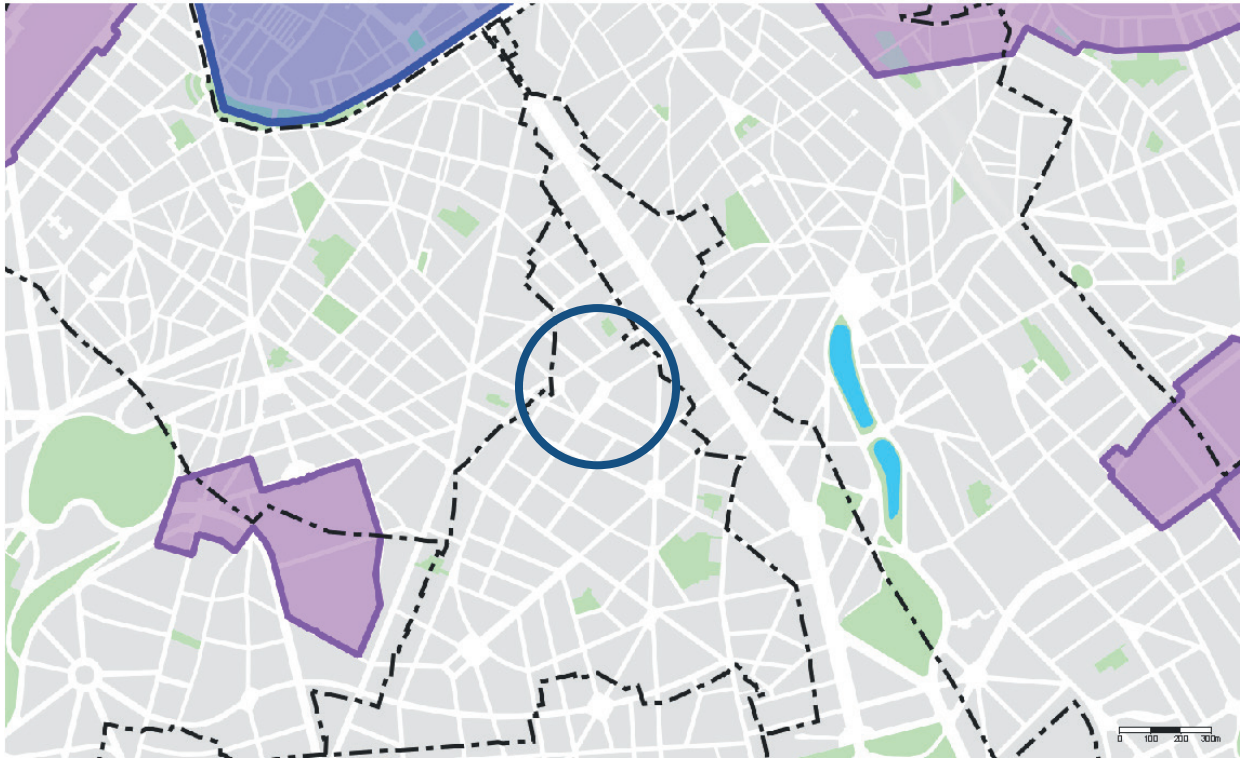


Figure 8 : Extrait du PRDD Grandes ressources foncières - BRUGIS

_ Carte c _ Maillage vert et bleu

Le quartier se situe en lisière de la zone prioritaire de verdoisement. Un des enjeux de ce quartier est de compléter le maillage vert pour créer une continuité verte entre le sud de Bruxelles et l'hyper centre-ville comme le suggère cette carte du maillage vert et bleu du PRDD.

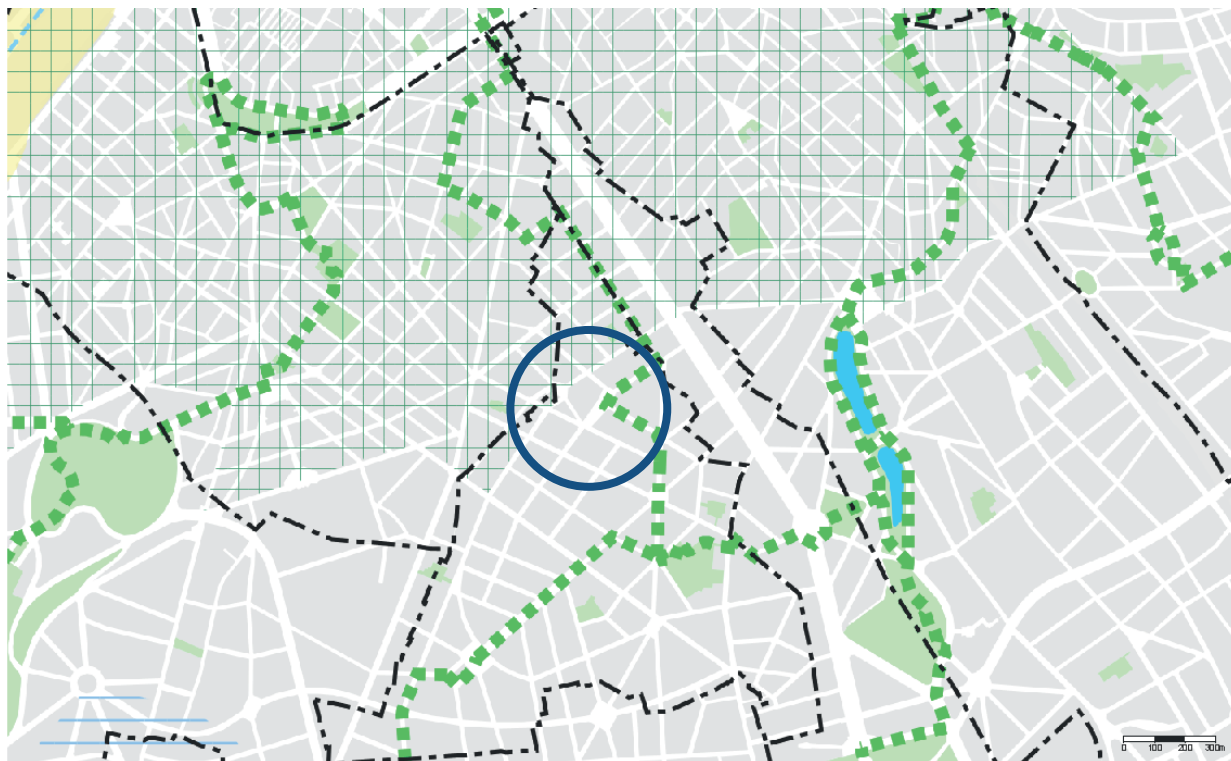


Figure 9 : Extrait du PRDD Maillage vert et bleu - BRUGIS

_ Carte d - Espace public et rénovation urbaine

Le quartier du Châtelain figure comme noyau d'identité locale existant à conserver. Il est situé en dehors des zones de Rénovation Urbaine (ZRU) et ne va par conséquent pas subir d'opérations de rénovation urbaine à large échelle. Il se situe à l'extrémité sud des quartiers qui sont en zone de revitalisation urbaine (en rouge sur la carte).

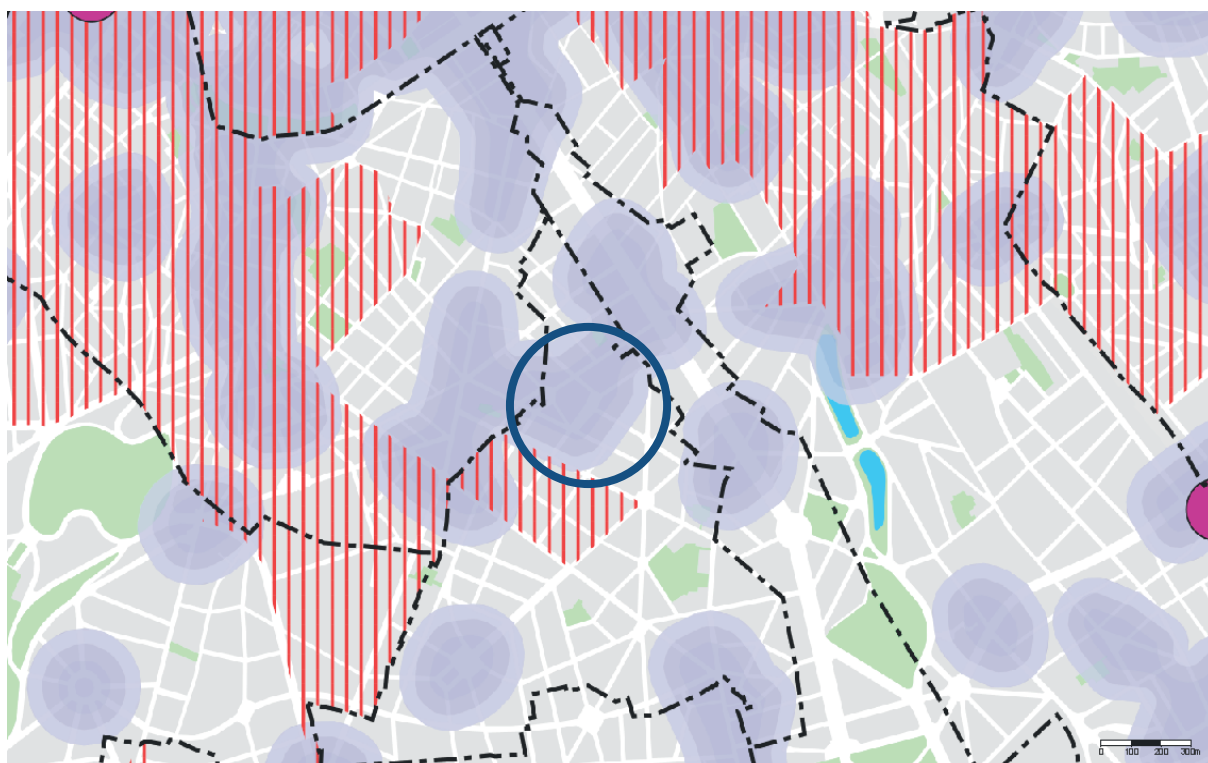


Figure 10 : Extrait du PRDD Maillage vert et bleu - BRUGIS

_ Carte e _ Développement économique

La place du Châtelain se situe en zone de liseré commercial et forme un linéaire de commerces dense. En importance, il est le second pôle commercial de la commune d'Ixelles.

Les zones de développement économiques sont fortement présentes dans et autour du quartier (avenue Louise, chaussée de Charleroi, ...). La spécificité et l'avantage du pôle Châtelain est qu'il constitue un binôme avec la rue du Bailli-Trinité qui offre une grande surface d'accueil potentielle en termes d'espace public et de cadre de vie qualitatif.

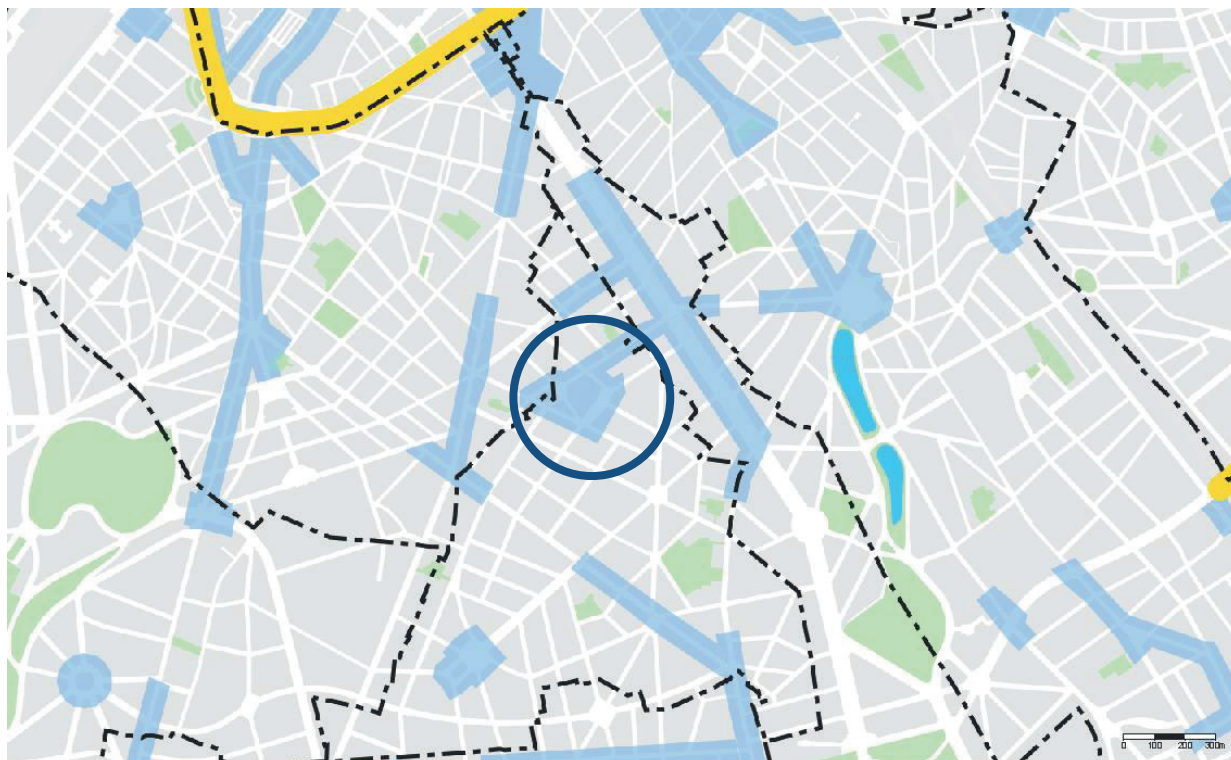


Figure 11 : Extrait du PRDD Développement économique - BRUGIS

_ Carte f _ Réseaux structurants

Le quartier du Châtelain se trouve juste au sud d'un corridor de mobilité ainsi que le long d'une ligne de transport en commun à haute capacité reliant tous les quartiers de la première couronne du sud et de l'est de Bruxelles. Les axes structurants situés de part et d'autre de la place relient le sud de Bruxelles à l'hyper centre-ville. Le quartier n'est pas desservi par les métros.

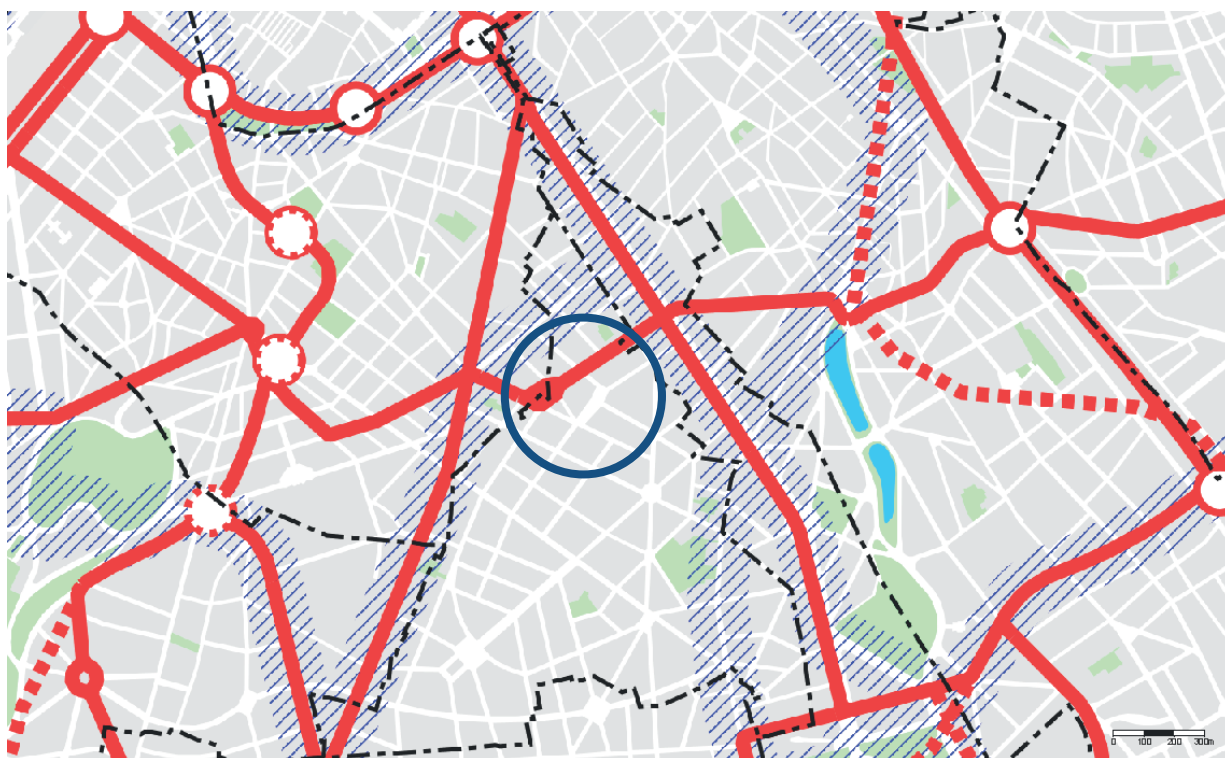


Figure 12 Extrait du PRDD Réseaux structurants - BRUGIS

_ Carte g _ Réseau cyclable

Le réseau cyclable qui sera renforcé et développé par le PRDD traverse le quartier du Châtelain et passe sur la place elle-même. Il est principalement orienté nord-sud, ceci est dû au relief qui est marqué à l'ouest par la vallée de la Senne et à l'est par la vallée du Maelbeek. Les quartiers les mieux desservis par le réseau cyclable traversant le Châtelain sont ceux du nord d'Ixelles.



Figure 13 Extrait du PRDD Réseaux structurants - BRUGIS

_ Carte h _ Projet de ville

En conclusion le quartier du Châtelain ne va pas subir de grandes transformations induites par le PRDD. En revanche, il va être influencé par les quartiers alentours qui vont subir des mutations et qui ont des caractéristiques socioéconomiques particulières (ex : quartier européen, ULB, Flagey, prisons de Saint-Gilles et Forest, ...). En tant que noyau d'identité locale, son centre doit être préservé et son caractère renforcé.



Figure 14 Extrait du PRDD Projet de ville - BRUGIS

_ Plan Communal de développement (PCD)

Le PCD de la Commune en est seulement au stade de projet, il date de 2010.

_ Plan Communal de la Mobilité (PCM)

La Commune d'Ixelles ne dispose pas d'un PCM.

_ Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR)

Comme repris dans le point PRDD carte G réseau cyclable, un ICR traverse le quartier du Châtelain et passe sur la place elle-même. Il est principalement orienté nord-sud, ceci est dû au relief qui est marqué à l'ouest par la vallée de la Senne et à l'est par la vallée du Maelbeek.

_ Plan GoodMove

La spécialisation multimodale des voiries du plan régional de mobilité est à prendre en compte. Le PRM a en effet été approuvé le 5 mars 2020. Celui-ci a une valeur indicative pour certaines dispositions et réglementaire pour d'autres. Good Move est donc à appliquer dans le réaménagement de la place et toute dérogation aux prescriptions réglementaires devront être solidement motivées.

Piétons

La place du Châtelain est classifiée comme réseau piéton CONFORT.

Piétons / voetgangers

- PLUS
- PLUS (magistrales / voetgangersboulevards)
- CONFORT / COMFORT
- QUARTIER / WIJK
- Canal / Kanaal
- Limites RBC / BHG Grenzen

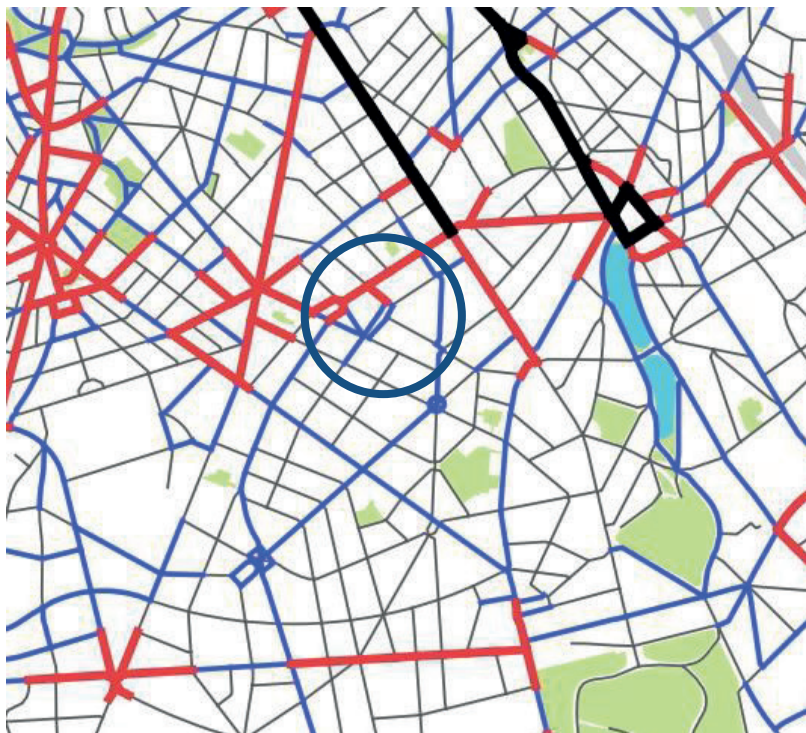


Figure 15 Extrait du Plan GoodMoove PIETON - Bruxelles Mobilité

22. Les aménagements piétons sont accessibles, confortables, agréables, continus et sûrs, notamment pour les traversées à l'intersection des autres réseaux.

23. Les cheminements directs et au plus court des piétons sont privilégiés, afin d'assurer une meilleure perméabilité piétonne des quartiers.

24. Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT offrent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présence d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR.

25. Les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux réalisés sur les voiries piétonnes et les espaces piétons des voiries des réseaux PLUS et CONFORT sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum huit sur dix d'après l'examen réalisé par le gestionnaire de voirie au moyen de la chaise de mesure agréée par le CRR, conformément à la Charte sur les revêtements piétons ou tout autre dispositif équivalent. Pour les autres voiries, les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum six sur dix d'après l'examen

réalisé selon les spécifications précisées ci-avant.

26. Le gestionnaire de voirie veille à un entretien régulier des voies lentes en application du « Guide pour la valorisation des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale ».

27. L'aménagement d'une magistrale offre une largeur standard praticable de 5 mètres de large et de même niveau sur tout son parcours, y compris aux traversées.

28. L'aménagement d'une magistrale piétonne permet des activités de séjour sur son parcours sans entraver les conditions de libre circulation des piétons, qui doivent en toute hypothèse couvrir 3 mètres de large.

29. La présence d'arbres et de plantations est assurée tout au long des magistrales piétonnes, permettant d'y intégrer la gestion des eaux pluviales.

30. Une magistrale piétonne répond aux exigences reprises dans le Plan Piéton stratégique (cahier GO10), à savoir, privilégier notamment :

- 1° Un itinéraire direct et continu ;
- 2° Une expérience à vivre ;
- 3° Plus d'espace ;

4° Un excellent confort physique ;
5° Un design universel ;

6° Une desserte des centralités urbaines ;
et 7° Un balisage.

Cyclistes

La place du Châtelain est classifiée comme réseau cycliste CONFORT.

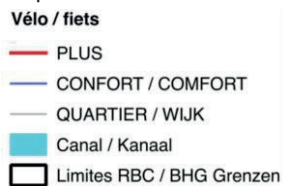


Figure 16 Extrait du Plan GoodMoove Cyclistes - Bruxelles Mobilité

31. Toutes les voiries, à l'exception des tunnels, des autoroutes et des routes pour automobiles, accueillent les cyclistes (en ce compris les vélos à assistance électrique, les vélos-cargos et les tricycles de livraison) dans de bonnes conditions de sécurité, soit dans un aménagement adapté, soit en leur permettant de prendre leur place dans un trafic apaisé.

32. Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT du réseau Vélo assurent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : cohérence, rapidité (caractère direct), agrément, sécurité et confort.

33. Les itinéraires PLUS du réseau Vélo offrent un aménagement cyclable limitant les conflits avec les autres usagers

34. Les actes et travaux sur les itinéraires PLUS et CONFORT des réseaux Auto et Poids lourd intègrent la réalisation d'un aménagement cyclable séparé, quelle que soit la catégorie du réseau Vélo considérée, sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière, ne le permettent pas. La largeur standard de l'aménagement séparé est de : • Pour un aménagement unidirectionnel : 1,8 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 2,5 mètres sur les itinéraires PLUS ; • Pour un aménagement bidirectionnel : 3 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 4 mètres sur les itinéraires PLUS ; sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière ne le permettent pas. La largeur standard des aménagements cyclables marqués est de 1,30 m hors zone tampon et hors filet d'eau.

35. Les actes et travaux sur les itinéraires PLUS et CONFORT des réseaux Auto et Poids lourd intègrent la prise en compte de la sécurité des cyclistes par un dispositif adapté aux circonstances, quelle que soit la catégorie du réseau Vélo considérée : aménagement cyclable séparé ou marqué, couloir bus + vélo.

36. La conception des aménagements cyclables séparés inclut les cheminements de et vers les aménagements cyclables à proximité.

37. La Région réalise un audit de la qualité d'usage des itinéraires PLUS et CONFORT du réseau Vélo tous les cinq ans.

38. Le gestionnaire de voirie veille à l'entretien du réseau Vélo, et ce, en prenant notamment les mesures suivantes :

1° Le rafraîchissement des marquages lors de la campagne annuelle de rafraîchissement des peintures;

2° Le remplacement du balisage enlevé par des travaux réalisés sur la voirie ;

et 3° Le déneigement et le nettoyage réguliers, surtout sur les parties soumises à la chute des feuilles ou à la croissance de la végétation.

En outre, pour les itinéraires PLUS et CONFORT du réseau Vélo, le gestionnaire de voirie communal :

1° Signale à Bruxelles Mobilité tout défaut de balisage ou toute destruction de balisage ;

2° Signale à Bruxelles Mobilité tout défaut relatif à des aménagements, tels que plateaux, îlots ou autres ralentisseurs ou aménagements en voirie, établis par la Région ;

et 3° Sollicite l'avis de Bruxelles Mobilité lors de tout changement de règles du Code de la route s'appliquant à une voirie communale.

Transports publics

La place du Châtelain est en réseau AUTRES pour les déplacements en transports publics (aucune ligne régulière ne passe par la place).



Figure 17 Extrait du Plan GoodMoove Transports publics - Bruxelles Mobilité

Voitures

La place du Châtelain est en réseau QUARTIER pour les déplacements en voiture



Figure 18 Extrait du Plan GoodMoove voiture - Bruxelles Mobilité

45. Les actes et travaux sur les voiries QUARTIER du réseau Auto contribuent à limiter le trafic motorisé de transit et les vitesses de circulation dans les mailles afin d'apaiser les quartiers et d'améliorer la traversée de ces mailles par les modes actifs et les lignes de transport public

Poids lourds

La place du Châtelain est classifiée comme réseau de QUARTIER pour les poids-lourds

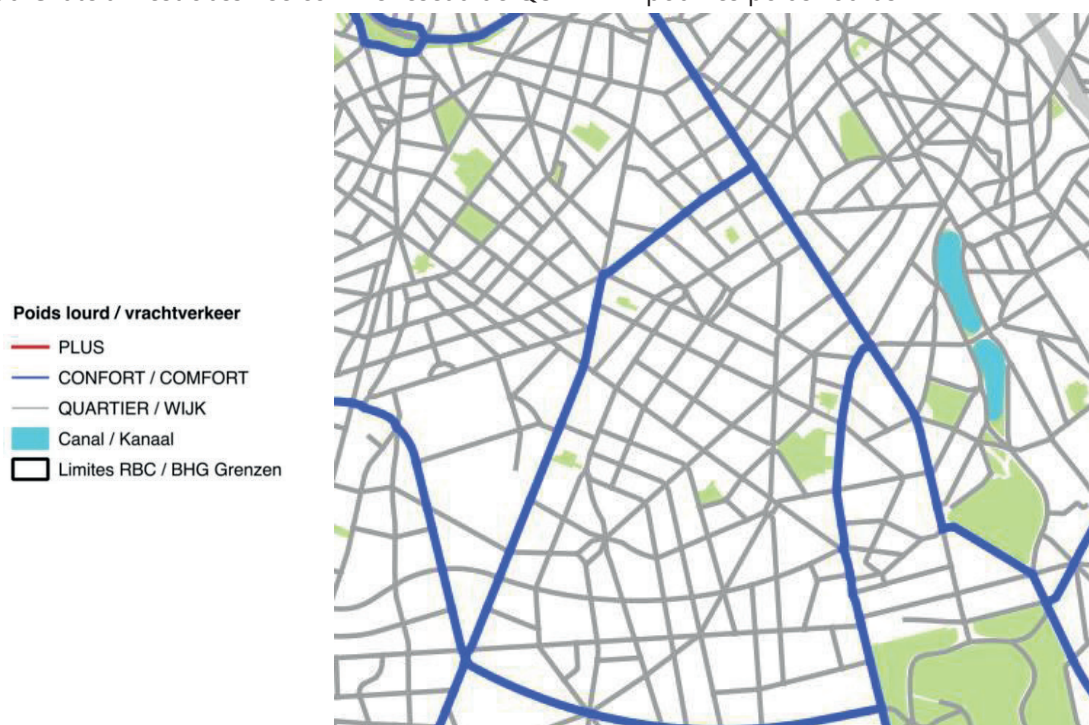


Figure 19 Extrait du Plan GoodMoove Poids lourds - Bruxelles Mobilité

Section 6 : le réseau Poids lourds

63. Les actes et travaux relatifs aux réseaux Poids lourds PLUS et Poids lourds CONFORT permettent la circulation des poids lourds.

64. Les voiries situées sur le réseau Poids lourds PLUS offrent au minimum une bande de circulation d'une largeur adaptée à la circulation des poids lourds, et une géométrie permettant une giration aisée de ceux-ci.

5.1.2 _ Situation existante de fait

5.1.2.1 _ Environnement

Le quartier du Châtelain est situé entre l'avenue Louise, les chaussées de Charleroi et de Vleurgat et la rue Américaine. Avec son homologue sud, le quartier Brugmann-Lepoutre, ils englobent le triangle ouest de la commune d'Ixelles scindé du reste du territoire communal par la percée de l'avenue Louise, établie sur la Ville de Bruxelles.

Le périmètre d'intervention correspond à l'entièreté de l'espace public de la place du Châtelain, de façade à façade, ainsi que les carrefours avec les rues attenantes comme la rue du Châtelain et la rue Armand Campenhout.

L'intégration harmonieuse du carrefour avec la rue de l'Aqueduc, la rue de l'Amazone et la rue du Page constitue la limite sud-ouest du périmètre.

5.1.2.2 _ Voirie

La voirie a un gabarit moyen de 5,50 mètres de large.

La place est composée de:

- trottoirs ont une largeur minimum de 2,00 m ;
- d'une chaussée d'une largeur de 5,50 m ;

Il s'agit exclusivement de voiries communales.

5.1.2.3 _ Situation future prévisible

- **Projets Régionaux**

Des projets régionaux viennent rafraîchir l'espace public du quartier. La rue du Page a été récemment réaménagée en incluant l'aménagement de l'ICR 7 et 8 sur Ixelles et Saint-Gilles. La prolongation de l'aménagement de l'ICR est en adjudication sur Uccle. L'aménagement de l'ICR 7 constitue un des enjeux du réaménagement de la place du Châtelain.

L'aménagement de la ligne de métro 3 à l'ouest de la maille est à l'étude jusqu'à la place Albert depuis Nord. Il s'agit de la conversion du pré-métro en métro jusqu'à Bordet. Il est possible de rejoindre le futur métro à Saint-Gilles à l'arrêt Horta.

Une étude est actuellement en cours en vue du réaménagement du Parvis de la Trinité. Cette étude est financée par la STIB qui mettra ce futur projet en lien de la rue de l'Aqueduc récemment réaménagé (côté Saint-Gilles).

La STIB a déposé en juin 2022 une demande de permis pour l'aménagement des quais de tram de l'arrêt « Bailli ». Ce projet inclut la création d'un filtre modal dans le tronçon de la rue du Bailli compris entre l'avenue Louise et la rue de Livourne. Les véhicules motorisés ne pourront plus circuler dans ce tronçon, ce qui aura un impact significatif sur le plan de circulation local.

- Projets Communaux

Le réaménagement de la place du Châtelain se fait de façade à façade. De par sa position et son statut de cœur de quartier, l'aménagement de la place est l'un des projets phare de ce quartier. Ce projet doit bien évidemment se faire en coordination avec les autres projets en cours aux alentours afin de proposer un nouveau quartier cohérent.

- Projets Privés

Le réaménagement du centre MCE situé dans l'îlot entre la place du Châtelain, la rue Armand Campenhout et la rue de l'Aqueduc est un projet qui à moyen terme aura un impact sur le quartier. Bien que cette réflexion ne soit pas à l'ordre du jour, la mise en place d'un master plan pour la reconversion du site D'Ieteren peut être envisagée à long terme. En effet, le groupe qui était historiquement installé dans le quartier se renouvelle sans cesse. Ils sont actuellement en train d'expérimenter des nouvelles pistes d'investissement sur leur site à Anderlecht (Projet Circularium). Il pourrait en être de même pour le site de la rue du Mail à long terme. Ce potentiel projet immobilier et urbanistique aurait sans nul doute un impact majeur sur le quartier.

Ces potentiels projets immobiliers et urbanistiques auraient sans nul doute un impact majeur sur le quartier, amenant davantage de mixité au sein du quartier, tout en laissant entrevoir la possibilité d'étoffer l'offre de stationnement hors-voirie, si cela s'avérait nécessaire (ce qui ne pourrait toutefois être confirmé qu'au moment où ces projets viendraient à se concrétiser).

Concernant les demandes de permis d'urbanisme dans les environs, voici la situation à ce jour :

Dix permis ont été refusés, douze sont en attente et sept ont été octroyés.

A travers ces différents permis d'urbanisme on ressent à nouveau les 3 grandes fonctions de ce quartier qui sont issues des dynamiques passées et présentes : le logement, le commerce et l'HoReCa ainsi que la création de galeries d'art. Ceci nous montre aussi que le quartier doit son identité et ces centres d'intérêts principalement à l'initiative privée.

En conclusion, la transformation du quartier Bailli-Châtelain va être influencée à court terme par des initiatives publiques. A plus long terme, des projets privés de plus ou moins grande importance contribueront aussi à la mutation du quartier.

5.1.3 _ Situation projetée

Pour rappel, le périmètre d'intervention inclut l'entièreté de l'espace public de la place du Châtelain, de façade à façade, ainsi que les carrefours avec les rues attenantes : rue du Châtelain et rue Simonis au Nord, rue Armand Camphenhout à l'Est, et rue de l'Aqueduc, rue de l'Amazone et rue du Page au Sud.

5.1.3.1 _ Type d'infrastructure

La place du Châtelain fait l'objet d'un réaménagement de façade à façade. Ce réaménagement prévoit de remplacer la zone centrale de parking en une pelouse plissée, d'un espace centrale «cœur de place» et d'un bosquet forestier.

5.1.3.2 _ Conformité avec la situation projetée

Le projet de réaménagement est en conformité avec le PRAS et le RRU.

Une dérogation à la prescription 25 du plan GOOD MOOVE devra probablement être demandée. En effet le jointayage des porphyres sciés devra être le plus affleurant possible pour atteindre le note 8/10 qui est de rigueur pour les voiries catégorisée PLUS pour le réseau piéton. D'expérience la mise œuvre de pierre naturelle si elle a beaucoup d'avantage d'un point de vue de la durabilité (entretien, nettoyage, proximité des lieux de fabrication) permet rarement d'atteindre cette cote.

L'usage de pavé en pierre bleue bouchardée et du granite permettrait d'atteindre un meilleur score mais leur coût est bien plus important et dénaturait l'approche paysagère et patrimoniale du projet.

Les pavé en béton permettent également d'atteindre meilleures scores mais sont extrêmement salissants, ont un impact environnemental négatif fort et ne permettent un entretien aisé dès leur format sort des formats classique type 20*20 cm ou 11*22 cm. Leur utilisation dénaturait également l'approche paysagère et patrimoniale du projet.

Vu le contexte urbanistique (contexte néoclassique) et les contraintes d'usages (marché hebdomadaire) il est donc recommandé de maintenir le choix du revêtement en porphyres sciés.

Etant donné que le projet n'intervient pas au niveau des façades, il n'y a pas de dérogation par rapport à la ZICHEE.

5.1.3.3 _ Compatibilité de projet avec d'éventuels projets communaux ou régionaux

La modification du plan de circulation sur la place est compatible avec le projet d'aménagement des quais de tram et d'un verrou automobile dans le tronçon de la rue du Bailli entre la rue de Livourne et l'avenue Louise.

Par le verrou qu'il propose entre l'avenue Louise et la rue de Livourne, le projet de réaménagement des voies de tram devrait également mener à une réduction des flux automobiles empruntant la place elle-même, ce qui renforcera son caractère d'espace public apaisé.

5.1.3.4_ Influence du projet sur la situation existante de fait

Le projet de réaménagement permettra d'améliorer l'image de la place, sa verdurisation et son niveau de confort. Mais aussi permettre de faire émerger la dynamique commerçante et une continuité piétonne réorganisée.

Le réaménagement de la place prévoit la création d'une zone piétonne, des zones de rencontres, et des zones d'infiltration des eaux pluviales.

Le projet propose également une intégration harmonieuse du carrefour entre les rues de l'Aqueduc, de l'Amazonie et du Page, renforçant ainsi les continuités piétonnes en limite sud-ouest du périmètre, entre la rue du Page et la place elle-même.

Le projet revalorise par ailleurs l'ICR 7 au niveau de la place du Châtelain, le pérennisant sur le côté Est de la place, appelé dans une phase ultérieure du schéma de circulation à ne plus accueillir de trafic automobile, ce qui renforcera considérablement le confort de circulation et la sécurité des cyclistes.

5.1.3.5_ Matériaux projetés

Les types de revêtements utilisés seront similaires aux revêtements utilisés sur l'ensemble du territoire communal, à savoir :

	Situation existante	Situation projetée
Chaussée carrossable	Asphalte noir	Pavé porphyre
Zone de stationnement	Asphalte noir	Pavé porphyre
Filet d'eau	Asphalte	Pavé porphyre et pierre bleue
Bordures	Pierre bleue	Pierre bleue
Trottoir		Pavé porphyre
Espaces partagés		Pavé porphyre
Place	Asphalte noir	Pavé porphyre

Tableau 1 : Revêtements en situations existante et projetée

5.1.3.6_ Type de mobilier

Nous reprenons ci-après des extraits de la notice explicative du projet (page 54) :

- Ecrin en bois (Deck)

Le bosquet Forestier est ceint d'un écrin en bois protecteur qui propose une multiplicité de situations de séjours autour du bosquet Forestier. Il est à la fois une scène urbaine généreuse, une destination au cœur de la place où l'on profite de l'ensoleillement le plus généreux du site. L'écrin en bois propose également une grande variation de platelages immersifs, de chaises longues qui invitent à la contemplation du bosquet forestier. Sur ses bords l'écrin en bois décline une variation en banquettes autour des arbres existants.

- Chaises et bancs

Le long de la pelouse plissée, la place est dédiée au plaisir de séjourner à l'ombre des arbres et simultanément de participer à la vie urbaine, à l'observation du mouvement des gens le long des façades résidentielles et commerciales. Le mobilier se décline sur une variation des chaises de bistro mais il s'agit bien ici de chaises publiques qui donnent in fine un caractère de parc au site.

- Mobiliers urbains

Les dispositifs de corbeilles, arceaux vélos, potelets s'inscrivent dans le vocabulaire communément utilisé par la commune.

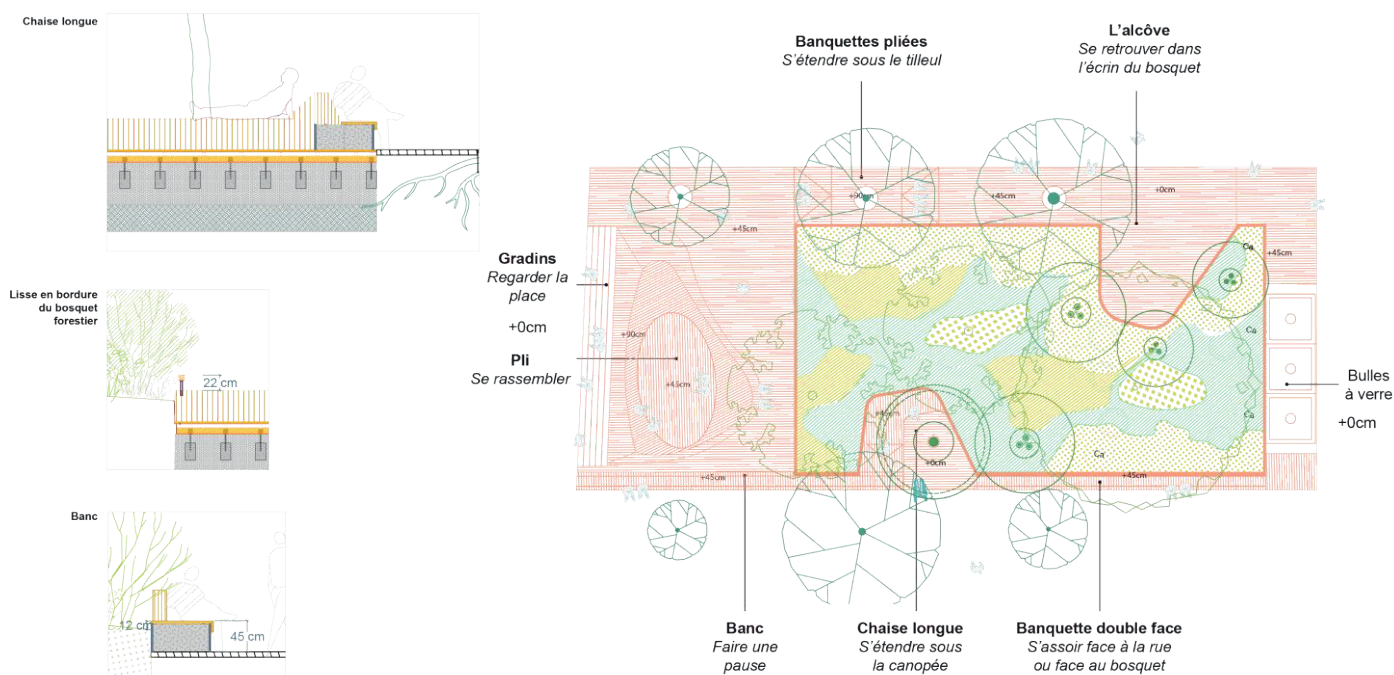


Figure 20 : Plans et coupes du deck - ©TAKTYK



Figure 21 : Assises proposées - Collection 'Tuileries' Edmond&fils

5.2 _ FAUNE ET FLORE

5.2.1 _ Situation existante

De manière générale, la place du Châtelain est peu végétalisée et les espaces verts sont peu qualitatifs pour l'accueil de la biodiversité. Mis à part la partie Nord qui possède un espace vert d'environ 385m² (7% de la surface) et les alignements d'arbres qui bordent la place, elle est essentiellement minérale et les espaces verts sont peu qualitatifs pour l'accueil de la biodiversité. L'espace vert n'est pas qualitatif non plus en termes d'esthétique et n'est plus adapté aux pratiques actuelles, il est cependant très apprécié de la population car les espaces verts sont rares dans le quartier. Cet espace vert est composé d'essences horticoles. Les arbres d'alignement (Tilleuls) sont en mauvais état. Ceci est dû aux revêtements perméables (bitume) qui recouvrent les racines, aux fosses d'arbres de taille réduite et aux passages des voitures et des piétons directement sur les racines. Cet alignement montre donc des signes de faiblesses et la population tient beaucoup à ces arbres. C'est ce qui fait le caractère de la place d'après elle. Leurs fosses de plantation ont été légèrement agrandies mais elles ne sont pas protégées ce qui fait que les voitures et piétons piétinent le sol qui devient tassé et boueux. Une place avec cette fréquentation doit posséder des arbres en bonne santé (premièrement pour des questions de sécurité) c'est-à-dire avec des conditions optimales de développement avec une protection sérieuse du système racinaire contre le piétinement et les pollutions dues au marché et au parking.

La place du Châtelain est reprise dans le nouveau PRDD comme continuité verte. Ce caractère est existant c'est un fait cependant, il est à améliorer sérieusement dans le nouvel aménagement.

La place du Châtelain se situe dans une zone de forte fragmentation des espaces verts. Le renforcement du potentiel d'accueil et du caractère vert de la place peut diminuer cette fragmentation. Cependant la morphologie des îlots et du quartier fige assez fort cette fragmentation.

Le nombre d'espèces animales dont l'habitat peut être constitué par des bâtiments et varie entre 1 et 4 dans le quartier. Des espèces ont été définies comme prioritaires en matière de protection par le statut Natura 2000. Bien que nous ne soyons pas à proximité directe d'une zone Natura 2000, il y a une espèce qui a été observée sur la place du Châtelain, il s'agit de la fouine (*Martes foina*). Deux individus ont été observés. Le martinet noir (*Apus apus*) est également présent autour de la place du Châtelain. Celle-ci est régulièrement observée sur la place. La présence et densité d'observation est élevée par rapport au reste du quartier (4-10 individus observés). Les populations de papillons de jour sont particulièrement touchées par l'urbanisation, la réduction de milieux ouverts et la diminution des zones humides. En région Bruxelloise on note une nette diminution des espèces présentes. Dans le quartier du Châtelain, on constate une disparition de 10 à 20 espèces si on compare les relevés qui sont fait depuis le début du siècle précédent et les données des années 2000. On peut également noter la présence d'une espèce exotique envahissante. Il s'agit de la perruche à collier (*Psittacula krameri*). Elles se déplacent généralement en nuées et s'installent dans les grands arbres, ce qui est le cas de la place du Châtelain et du Parvis de la Trinité. Les données qui concernent la faune proviennent de Bruxelles Environnement.

Peu d'arbres sont inscrits sur la liste de sauvegarde au sein du quartier. A proximité de la place, on retrouve un hêtre pourpre (*Fagus sylvatica 'Purpurea'*) dans le jardin d'une maison de la rue du Châtelain (n°22). Cet arbre est repris à l'inventaire scientifique depuis 2007 et est sur liste de sauvegarde depuis

2013. Son tronc imposant a une circonférence de 390 cm à la date de son classement. Son état sanitaire est bon mais il n'est pas visible depuis la voirie. Il est très probablement plus vieux que le quartier qui s'est construit à partir des années 1870 et ses intérêts sont esthétiques et patrimoniaux. En effet il est très rare de voir des arbres de cette catégorie dans des intérieurs d'îlot, il participe positivement au cadre de vie des personnes habitant l'îlot. Il offre un cadre singulier, et limite bon nombre de vis-à-vis grâce à sa large couronne. Il est le 52e plus gros de son espèce en région de Bruxelles- Capitale.

Deux arbres sont inscrits à l'inventaire scientifique de la région depuis 2002. Ils sont situés sur le Parvis de la Sainte- Trinité. Il s'agit de deux platanes à feuilles d'érable (*Platanus x hispanica*). Ils ont une circonférence de 241 cm et une hauteur de 16 m. Ils ont un intérêt scientifique, en effet cet arbre issu d'un croisement possède un bois de qualité et offre une bonne résistance à la pollution. Ces arbres ont également un intérêt esthétique grâce à leur tronc dont l'écorce est particulièrement remarquable et est composée de plaques de différentes teintes. Enfin l'architecture de leurs branches est intéressante puisqu'elle offre une large couronne aérée qui laisse passer un peu de lumière tout en offrant de l'ombre en été. Ces deux arbres participent très largement à l'ambiance qui règne sur le parvis. Une réflexion sur leur inscription sur la liste de sauvegarde mérite d'être entamée. Ils encadrent la façade baroque et classée de l'église.

Deux autres arbres situés à proximité sont dans cet inventaire. Il s'agit d'un hêtre pourpre (*Fagus sylvatica* 'Purpurea') et d'un marronnier commun (*Aesculus hippocastanum*). Ces deux sujets sont situés en intérieur d'îlot et participent donc à l'amélioration du cadre de vie en intérieur d'îlot.

Les rues adjacentes à la place du Châtelain sont pour certaines plantées d'arbres d'alignement de 3ème grandeur comme le sont beaucoup de rues des quartiers résidentiels de Bruxelles. C'est le cas des rues du Châtelain, Simonis et Américaine. Il s'agit d'alignements décoratifs, ils apportent une plus-value esthétique à l'espace-rue. Pour rappel, les arbres de 3ème grandeur sont ceux qui atteignent entre 7 et 15 m de haut à maturité.

La place du Châtelain est plantée de 22 arbres. Initialement plantés sur la place durant l'entre-deux-guerres, certains ont plus de 80 ans. Une première série d'arbres a été remplacée dans les années 80-90. D'autres sont morts plus récemment et ont été remplacés par des jeunes sujets d'une autre variété. Plantés au départ en même temps, ils ont maintenant tous des âges et vigueur différents puisque certains sujets ont été remplacés. Aucun de ces arbres n'est classés ou répertorié au niveau régional, ils sont sur une voirie communale et sont donc propriété de la commune qui en a la gestion.

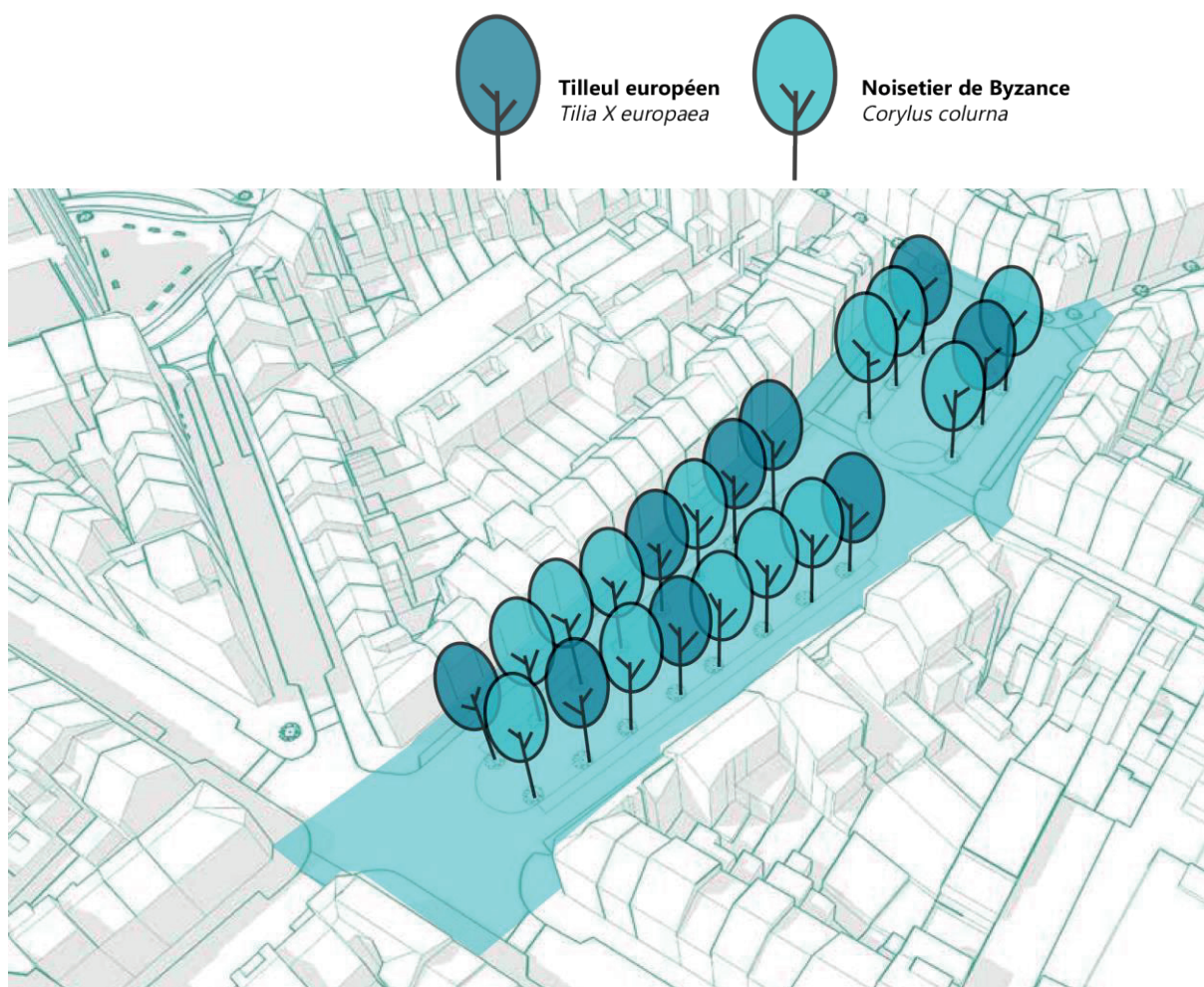


Figure 22 : Axonométrie schématique des 22 arbres centraux de la place du Châtelain - ARTER Architects

5.2.2 Situation projetée

La conception des nouvelles plantations consiste à voir la place comme une pièce d'un maillage arboré et écologique.

Cette maille est le support de différentes intensités végétales, aux ambiances diverses et complémentaires qui soutiennent les îlots de fraîcheur, la gestion intégrée de l'eau pluviale et la biodiversité.

Nous reprenons ci-après des extraits de la notice explicative du projet (page 42) :

- Arbres d'alignements : compléter et diversifier les trames d'alignements

Dans la proposition de réaménagement l'ensemble des Tilleuls européens sont conservés. En revanche la majorité (six sur sept) des noisetiers plantés récemment seront transplantés sur un autre site afin d'être remplacés par des arbres à haute-tige (tilleuls). La déminéralisation du site offrira l'opportunité de régénérer les systèmes racinaires des arbres, opération délicate mais nécessaire. Des plantations d'arbres remarquables dans la perspective des rues de l'Aqueduc et Campenhout permettent d'introduire sur la place une variation de Tilleuls qui complète la structure arborée héritée.

- **Bosquet Forestier:** un îlot de biodiversité dans la ville

Le bosquet Forestier repose sur l'identification dans la charte programmatique d'un espace à valoriser et maintenir en tant que lieu de nature bénéficiant d'un sol déjà fertile et vivant. Le projet propose un éclat d'intensité végétale, une composition déclinée en trois strates (arbres, arbustes et herbacés) non accessibles. Le terme Bosquet Forestier renvoie à l'ambition de développer ici un véritable milieu écologique protégé dans un espace urbain. La palette végétale choisie convoque certains milieux forestiers de la Forêt de Soignes compatibles avec le contexte de la place.

- **Les jardins de pluie:** des essences héritées des milieux frais et humides bruxellois

Sur la rive sud est de la place des jardins de pluie augmentent la végétalisation de la place et proposent une palette riche d'arbres, d'arbustes et d'herbacées supportant des variations du sec à l'humide importantes. La pelouse plissée: un espace différencié par la tonte Le traitement de la pelouse plissée est celui d'un gazon résistant au piétinement. Sur les micro topographies il est proposé de diminuer le régime de tonte afin d'obtenir des hauteurs de graminées différentes.

- La pelouse plissée: un espace différencié par la tonte

Le traitement de la pelouse plissée est celui d'un gazon résistant au piétinement. Sur les micro-topographies il est proposé de diminuer le régime de tonte afin d'obtenir des hauteurs de graminées différentes.

Arbres- d'alignements



Tilleul européen (existant)
Tilia x europea



Tilleul à grandes feuilles
Tilia platyphyllos



Tilleul à petites feuilles
Tilia cordata

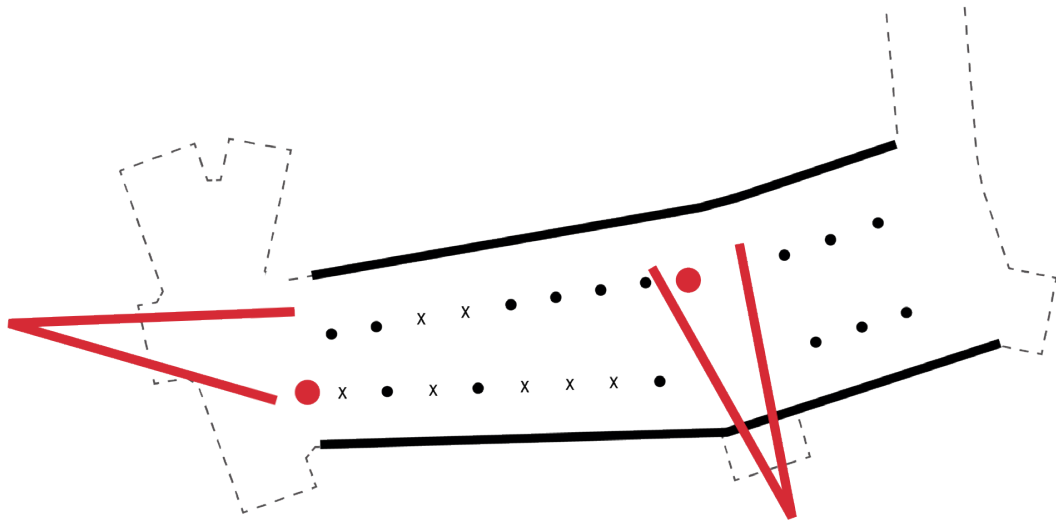


Figure 23 : Schéma des plantations d'arbres remarquables dans les perspectives des rues - ©TAKTYK

_ Les jardins de pluie



Alnus glutinosa 'Lanciana'



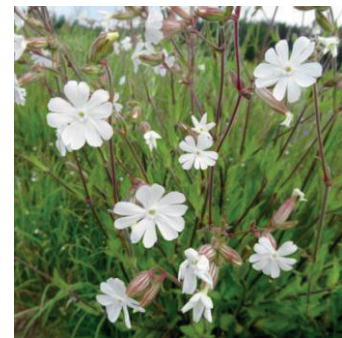
Salix purpurea



Salix rosmarinifolia



Lythrum salicaria



Silene latifolia



Valeriana officinalis

Luzula sylvatica

Mentha suaveolens

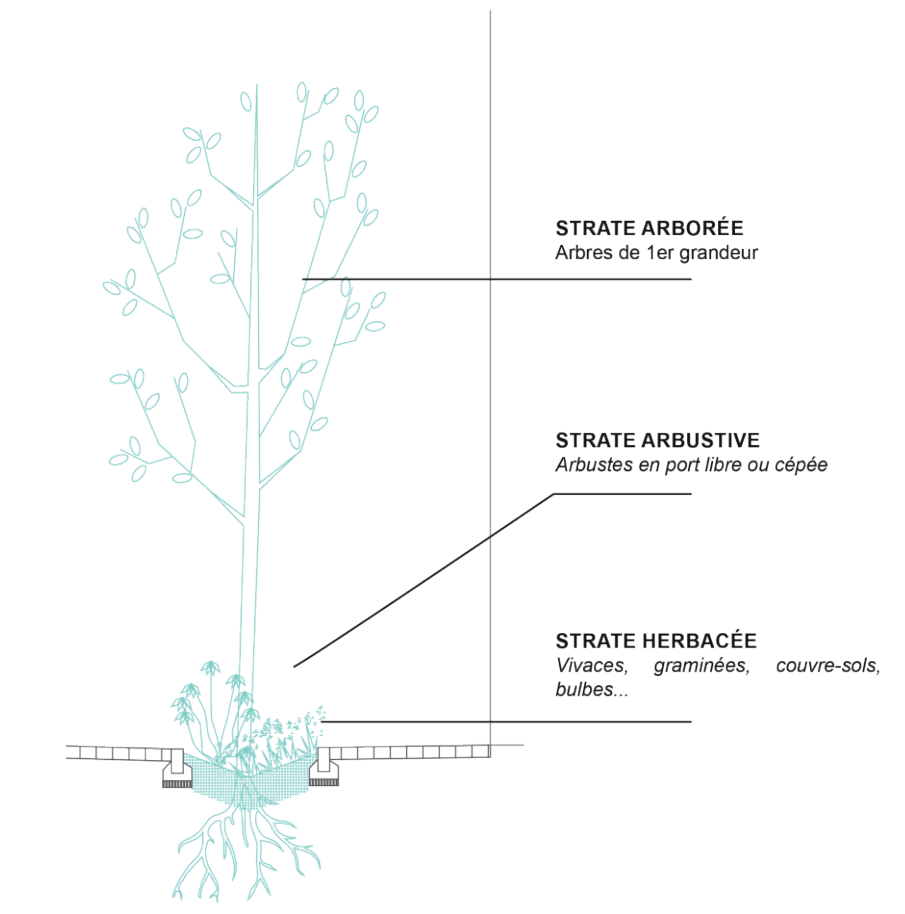


Figure 24 : Schéma plantation des jardins de pluies - ©TAKTYK

_ Le bosquet forestier

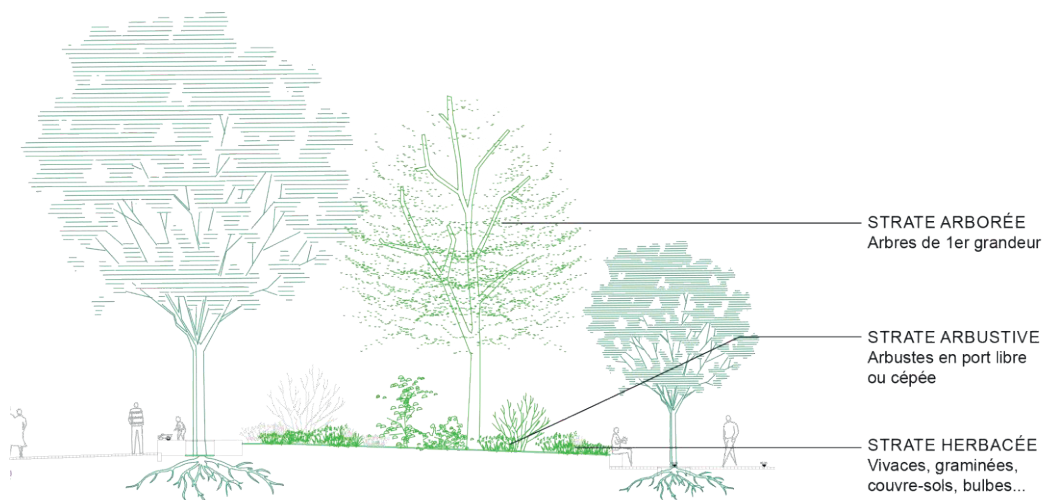


Figure 25 : Schéma de plantation du bosquet forestier - ©TAKTYK

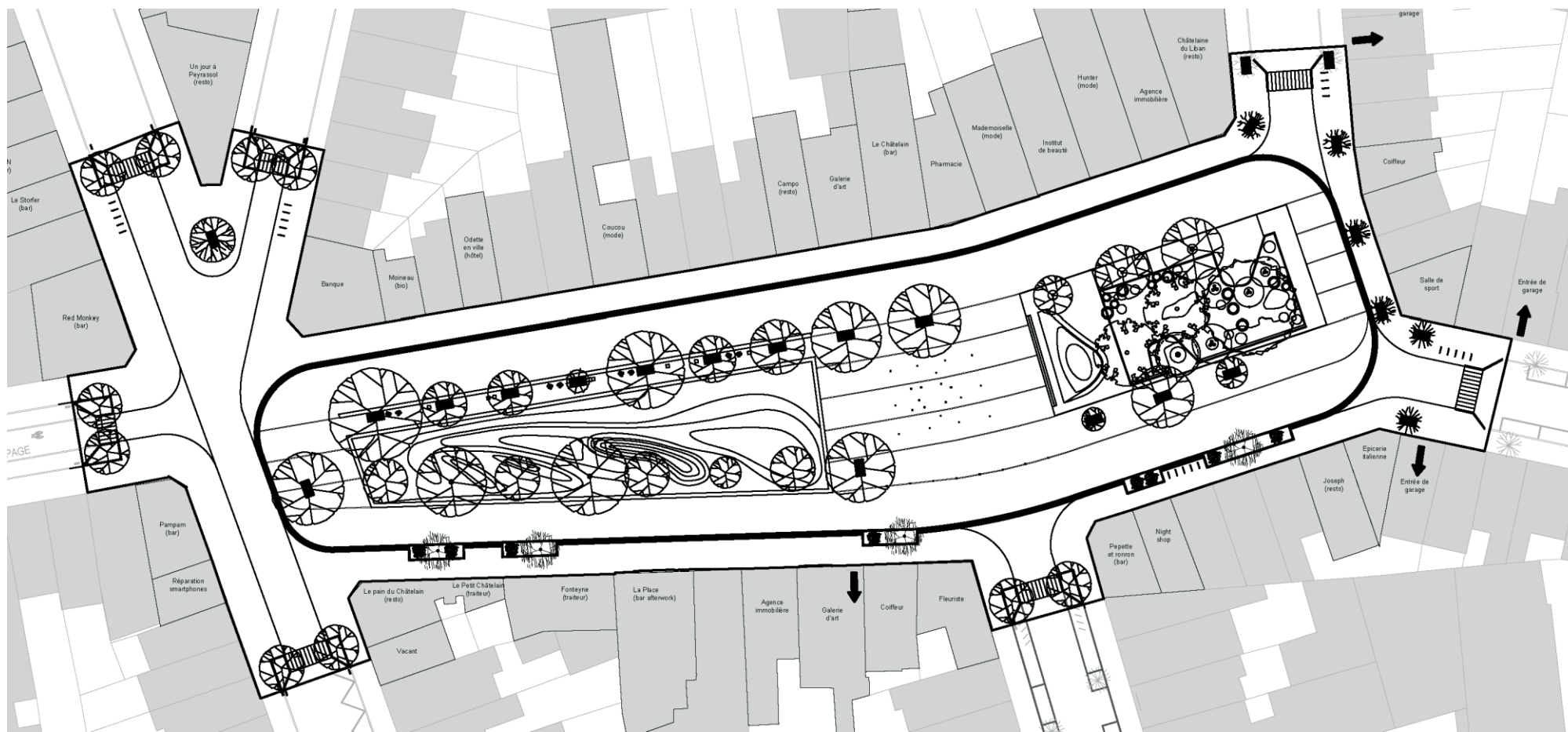


Figure 26 : Plan - TAKTYK

5.3 _ PATRIMOINE

5.3.1 _ Situation existante

Le quartier du Châtelain dans son urbanisme comme dans son architecture a subi une forte influence du développement de l'avenue Louise. Les maisons situées à proximité du célèbre axe sont soit des hôtels particuliers accompagnés d'une porte cochère, soit des maisons unifamiliales de haut standing. Ces maisons sont construites à destination ou à l'initiative de privés de la classe aisée ainsi qu'occasionnellement par des promoteurs, comme c'est le cas rue Paul Émile Janson.

Ces demeures bourgeoises ont fini par former des enfilades de façades de style éclectique ou bien d'influence néoclassique. Il en ressort une grande diversité de compositions et de détails architecturaux qualitatifs. Le plan de ces maisons reprend un schéma typique de cette époque qui est répandu à travers toute la capitale. Il s'agit de trois pièces en enfilade qui sont surélevées au-dessus de caves hautes. On retrouve le salon la salle à manger et parfois une véranda qui donne sur le jardin. Les chambres occupent le premier et le deuxième étage tandis que les combles étaient réservés au personnel de maison.

Une grande partie des biens immobiliers du quartier sont repris à l'inventaire du patrimoine architectural de la région. Beaucoup de ces biens sont rassemblés dans les rues de l'Amazone et du Châtelain mais de manière générale, on en retrouve sur tous les îlots et dans toutes les rues.

Les biens repris à l'inventaire sur la place du Châtelain sont les suivants : n°4 / 5 / 6 / 7 / 14 / 18 / 19 / 20 / 21 / 22 / 23 / 27 / 28 / 31 / 31a / 32 / 33 / 35 / 37a / 40 / 41 / 42 / 43 / 44 / 46 et 49 ces façades sont principalement de style néoclassique et forment régulièrement des séries homogènes de plusieurs façades. Elles participent sans nul doute à l'homogénéité et au caractère architectural singulier de la place du Châtelain.

Cinq biens sont classés à proximité de la place du Châtelain. On retrouve d'abord la façade de l'Eglise de la Sainte- Trinité. Comme évoqué dans le chapitre précédent, cette façade a une histoire toute singulière mais très bruxelloise. En effet, elle fut d'abord celle du temple des Augustins situé à l'emplacement de l'actuelle place De Brouckère. Elle fut démontée pierre par pierre et déplacée dans ce quartier suite à l'aménagement des grands boulevards du centre à la fin du XIXe siècle. Elle est de style baroque et a été construite d'après les plans de l'architecte Jacques Franquart en 1620. Aujourd'hui elle est le point focal de la perspective de la rue du Bailli. Elle ne possède pas de périmètre de protection. L'église n'est plus utilisée depuis plusieurs années et a quelques problèmes de stabilité. Elle pourrait voir se développer de nouvelles activités en son sein à moyen et long terme. Ce fut déjà le cas à la place De Brouckère. L'ancienne église avait accueilli le successivement le culte catholique, protestant, un hôpital, une salle d'exposition, et un bureau de poste jusqu'en 1892.

Dans la rue Simonis, on retrouve l'ancien atelier Crick. Cette maison de style Art Nouveau est l'oeuvre de l'architecte Paul Hankar entre 1891 et 1892. Elle a été réalisée pour le sculpteur Alfred Crick. Ce patrimoine classé possède une zone de protection qui s'étend sur la rue Simonis à l'Ouest de la rue du

Bailli ainsi que sur la partie Nord de la place du Châtelain jusqu'à la rue Armand Campenhout. Le bâtiment est classé depuis 1997.

Un autre bâtiment classé se trouve dans la rue du Châtelain au numéro 47. Il s'agit de la maison personnelle de l'architecte Antoine Pompe. Maison et bureau d'architecte, elle est de style moderniste et a été conçue en 1937. Elle est le résultat de la transformation d'une ancienne maison antérieure qui était de style néoclassique et qui datait de 1895. Sa zone de protection s'étend sur une grande partie de la rue du Châtelain. Ce bâtiment est classé depuis 1997.

Dans la rue de l'Aqueduc, à proximité de l'école de Tenbosch, se situe un autre bien classé. Il s'agit de la maison personnelle de l'écrivain et critique d'art Sander Pierron. Œuvre de l'architecte V. Horta, il s'agit d'une maison bourgeoise de style Art Nouveau. Elle fut classée en 1998. La zone de protection occupe la rue de l'Aqueduc (au sud de la place).

Dans la rue du Bailli, se trouve également un bâtiment classé à proximité de la place du Châtelain. Il s'agit de la maison actuellement occupée par le commerce « Les caprices du Bailli ». C'est une maison bourgeoise avec rez-de-chaussée commercial. Elle est de style néoclassique et date de 1890. Elle fut occupée par une pâtisserie dès le début du XIXème siècle. Le commerce a conservé une grande partie de son mobilier d'origine. Il possède une devanture à verre courbe et possède encore des portes à petit-bois de style Art Nouveau. Le monument n'est classé que tardivement en 2011. Le bâtiment situé au numéro 75 possède une zone de classement qui occupe l'ensemble du carrefour entre les rues du Bailli et Simonis.

Un dernier bien est classé dans les environs, il s'agit cette fois-ci d'un hôtel particulier situé en face de l'église de la Sainte-Trinité au numéro 92 de la rue Africaine. Il date de 1904 et il s'agit de l'œuvre de l'architecte Benjamin De Lestré De Fabricebeckers. Son style singulier est issu d'une architecture Art Nouveau relativement prononcée avec des influences Néo-Renaissance. Elle fut classée en 1997 et son périmètre de protection s'étend sur toute la partie Nord de la rue Africaine.

A proximité de la place on retrouve le complexe moderniste de D'Ieteren qui occupe la quasi-totalité d'un îlot. Son style inspiré du fonctionnalisme rompt avec l'architecture du quartier. Il n'est actuellement pas protégé et pourrait être réaffecté à long terme.

Bien que le patrimoine néoclassique soit plus discret dans cette partie d'Ixelles, qui fut construite plus tardivement (en effet, à la construction du quartier et de ses habitations, la période néoclassique est déjà bien avancée), on se situe dans la dernière phase de la période néoclassique qui s'étend approximativement entre 1880 et 1914. Cependant, le plan du quartier est conçu bien plus tôt par Victor Besme qui y insuffle les grands principes du système urbain néoclassique, à savoir : principes d'aménagement de l'espace urbain, de composition de l'espace urbain et de mise en scène de l'espace urbain.

Le quartier combine une structure en damier à hauteur de la rue de Livourne et le tracé rayonnant autour de la place Albert Leemans. De même, le profil et le revêtement de la voirie, tout comme le principe d'alignement des façades sont aussi dans la continuité de ce qui se pratiquait depuis plusieurs dizaines d'années. Les carrefours sont très souvent constitués d'immeubles d'angles néoclassiques à pan-coupé.

Du point de vue du bâti la place du Châtelain, bien qu'ayant subi des modifications suite à son agrandissement, est dominée par des enfilades de façades néoclassiques.



Figure 27 : Carte du patrimoine bâti et arboré repris à l'inventaire et/ou classé - ARTER Architects

5.3.2 _ Situation projetée

Le projet n'interviendra pas sur les biens repris à l'inventaire du patrimoine architectural. Il se limite au réaménagement de la place (de façade à façade) et ne concerne pas directement les façades des bâtiments.

Le réaménagement de la place contribuera à la mise en valeur de son patrimoine architectural et la mise en place d'un filet d'eau en pierre bleue rappellera le contexte néoclassique de la place.

Une zone de protection d'un bâtiment classé au patrimoine existe depuis la rue Simonis jusque sur la place, ce qui induit l'installation d'armoires électriques enterrées pour le marché dans le périmètre de protection.

5.4 _ DOMAINE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

5.4.1 _ Situation existante

Ixelles, de manière générale est une des communes bruxelloises qui offre le plus d'emploi sur son territoire. En 2013 elle accueillait 9% des indépendants et 6% des salariés de la région.

Ixelles est également une commune qui au niveau régional fait office de porte d'entrée au 25-35 ans. Ceci a un impact sur l'offre commerciale de la commune et en particulier de certains quartiers, c'est notamment le cas du quartier du Châtelain qui est entre autres tourné vers cette catégorie d'âge.

Le Châtelain-Bailli constitue un pôle commercial important. Il est caractéristique des pôles commerciaux de première couronne, en effet, il est mixte et accueille aussi bien des locaux que des extra-locaux. Il comprend des commerces grands publics mais également des commerces de proximité. La deuxième caractéristique de ce genre de pôle commercial c'est qu'on y accède principalement en transport en commun ou à pied. En opposition aux pôles commerciaux de seconde couronne auxquels on accède principalement en voiture. L'évolution des commerces en pôles commerciaux denses date de l'après-guerre. En effet auparavant le commerce était beaucoup plus important qu'aujourd'hui dans le pentagone et en première couronne mais il était beaucoup plus diffus. Les pôles commerciaux ont également des densités et des compositions très hétérogènes. Ils peuvent parfois faire penser à des agrégats de commerces dont la densité varie selon les rues mais dont la continuité et la promiscuité en font un pôle identifiable.

Le pôle du Châtelain-Bailli offre un mix commercial tout se mélange, on retrouve des restaurants, des cafés, des bars, des magasins de vêtement, des commerces de nourriture locale, des fastfoods ou encore des magasins de produits de beauté, ... Cette mixité et sa bonne accessibilité en transports en commun en font un pôle très attractif dans lequel les diverses clientèles des différentes enseignes se mélangent. Certains commerçants évoquent le fait que leur affaire n'est pas sous son meilleur jour depuis quelques années. En effet, il y a peu des travaux ont été effectués rue du Page (2017), et avec le COVID certains commerçants ont été fragilisés durant cette période.

Sous l'influence de l'avenue Louise et du début de la chaussée de Charleroi, le quartier possède une densité de bureaux assez élevée. La densité de bureaux à proximité de la place du Châtelain avoisinait les 352.000 m² de bureaux/km² en 2018 (IBSA) ce qui est une valeur plutôt importante pour un quartier résidentiel. En effet, dans la première couronne autour de Bruxelles, c'est la valeur la plus élevée à l'exception du quartier européen et du quartier nord (CBD).

Cette forte présence de bureaux et d'entreprises a un certain nombre de conséquences. Bruxelles possède un grand nombre de travailleurs navetteurs qui sont principalement tournés vers le secteur tertiaire. Or ces navetteurs font souvent plus d'une heure de trajet uniquement pour arriver à une gare de Bruxelles. Le quartier du Châtelain est au mieux accessible depuis la gare du Midi en 16 minutes en revanche depuis les quatre autres gares principales de Bruxelles, ce temps s'allonge jusqu'à 35 minutes. En conclusion, c'est un des quartiers avec une densité de bureau élevée le moins accessible de la région. Ceci peut expliquer la grande présence de parkings souterrains ou en intérieur d'îlot, privés ou publics (il existe une offre de 1182 places de parking hors voirie liée à des emplacements de bureau dans le quartier et 369 places liée à des bâtiments d'habitation). Ce quartier possède une longue tradition de l'utilisation de la voiture puisque de grands axes routiers sont situés à proximité (Avenue Louise, Chaussée de Charleroi, ...). Cette réalité crée énormément de mouvements pendulaires au sein du quartier.

La grande présence de bureaux, représente aussi une discontinuité dans le tissu social du quartier. De nombreux bâtiments sont remplis la journée mais vide le soir. Cette réalité peut freiner le développement

d'une synergie au sein du quartier. En effet, il est rare de s'investir dans la vie du quartier dans lequel on travaille. Même si cette réalité ne l'empêche pas, il est clair qu'elle ne facilite pas l'implication des usagers dans les différentes initiatives locales. Enfin, cette présence de bureaux et entreprises induit également une grande quantité de services et enseignes liés aux besoins des employés. On retrouve un certain nombre d'établissements de petite restauration, sandwicheries dédiées aux lunchs tandis qu'un grand nombre de restaurants et bars sont présents pour la clientèle de fin d'après-midi et de début de soirée. D'autres services connexes sont également présents dans cette même logique. En conclusion, la forte présence de bureaux apporte des services et établissements HoReCa supplémentaires dans ce quartier résidentiel. Cette forte densité d'HoReCa associée au nom du quartier, « Le Châtelain » en fait un haut lieu de la vie nocturne. La grande accessibilité en voiture grâce aux axes routiers venant du sud et de l'est de la région et aux nombreux parkings à proximité qui sont moins remplis en soirée que durant la journée, permet à une part des clients de ces établissements de venir en voiture dans le quartier.

Le marché du Châtelain, comme beaucoup d'autres marchés de quartier, a une certaine notoriété. Beaucoup de personnes associent directement le quartier au marché.



Figure 28 : Plan du marché du châtelain (2020) - Commune d'Ixelles

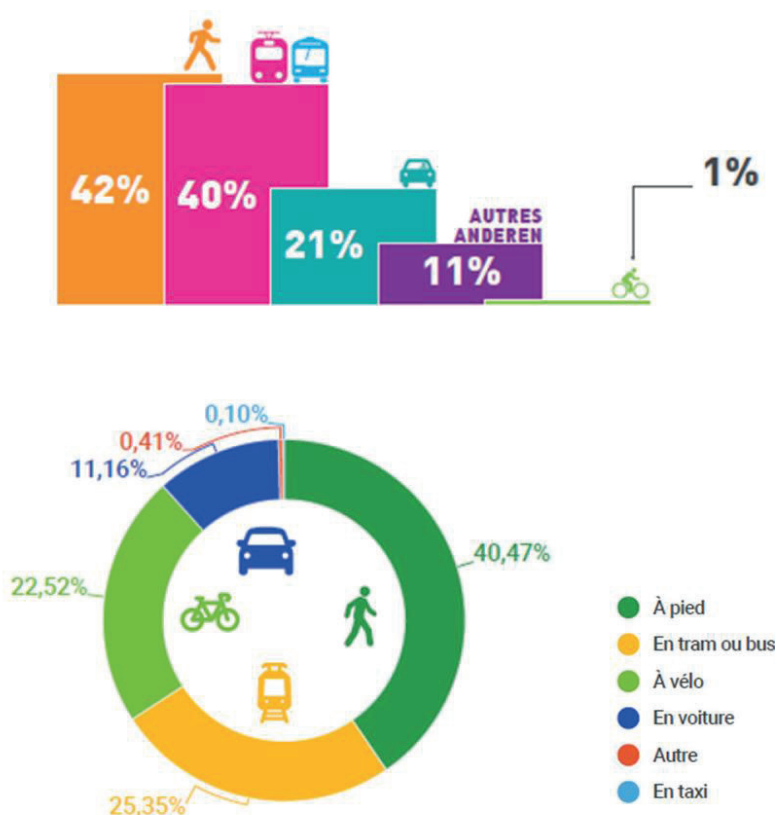
5.4.2 _ Situation projetée

Les principes de réaménagement de la place (place piétonne, abords circulés apaisés) permettent de dégager davantage d'espace potentiel pour le développement éventuel des terrasses pour les Horeca et d'améliorer ainsi le cadre d'accueil des consommateurs.

Ces aménagements permettront de contribuer à améliorer le cadre de vie du quartier pour les habitants et les usagers du quartier.

Vu le potentiel de création de stationnement hors voiries et la réserve de stationnement en voiries et en voiries (cf. stationnement) La diminution du nombre de place de stationnement ne devrait avoir qu'un impact limité sur la fréquentation des commerces.

Au regard des données de HUB Brussels et l'enquête réalisée en ligne en 2020 qui a récolté 986 réponses (Espaces-Mobilités). On peut conclure que la rue du Bailli et la place du Châtelain est un pôle commercial et HORECA de quartier, à usage quotidien à pied ou en transport en public. En effet, on constate qu'une majorité des personnes interrogées y viennent au moins une fois par jour et à au moins une fois par semaine.



S'agissant de commerces, d'établissements HoReCa et d'un marché, le réaménagement de la place n'est pas de nature à affecter l'économie locale du quartier, le projet ayant été conçu en vue de permettre le maintien du marché sur la place elle-même, étant entendu que des adaptations du

régime de circulation (fût-ce uniquement les jours de marché) permettraient, en fonction des besoins, de développer davantage de surfaces utiles pour les étals.

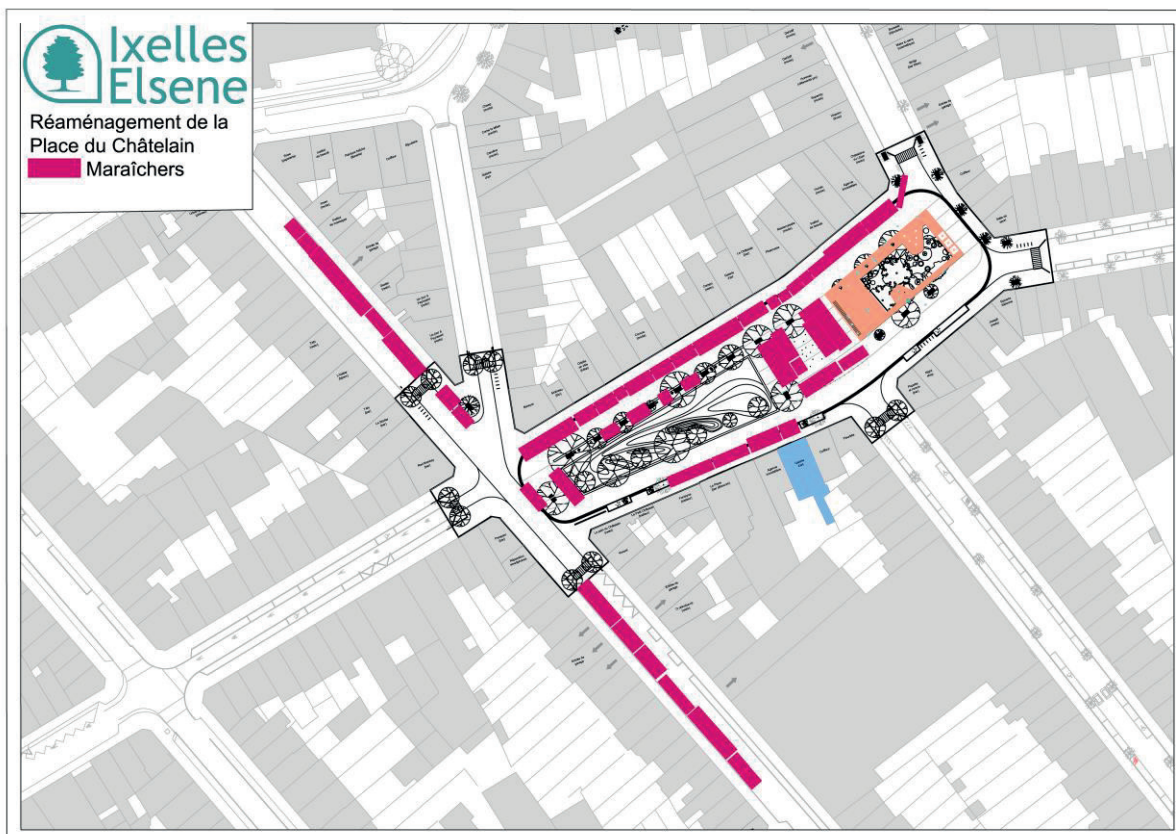


Figure 29 : Plan du marché du châtelain après travaux - Commune d'Ixelles

5.5 _ MOBILITÉ

5.5.1 _ Circulations

5.5.1.1 _ Situation existante des circulations

La circulation sur la place se fait actuellement à la façon d'un rond-point, autour des 2 éléments structurant de la place que sont le parking et l'espace vert. Cette configuration marque très fortement l'emprise de l'automobile sur l'espace public.

Le trafic sur la place est un trafic à destination lié à la fonction résidentielle, aux activités HoReCa, commerciales et tertiaires fortement présentes dans le quartier, mais aussi pour une part à une circulation de transit. Ce dernier est le fait de personnes souhaitant éviter les axes majeurs qui ceignent le quartier : rue Defacqz, avenue Louise, chaussée de Waterloo, ... à destination ou en provenance de Saint-Gilles, du Centre-Ville, du Haut d'Ixelles ou du Sud de la Région. Il s'agit précisément du trafic que le plan Good Move souhaite voir amoindri et reporté sur les axes qui constituent les réseaux PLUS et CONFORT dans la Spécialisation Multimodale des Voiries.

Ce trafic est rendu possible par la configuration des voiries du quartier, qui offrent encore actuellement de nombreux axes de transit rectilignes et une continuité des sens de circulation, voire une circulation à double-sens.

En heure de pointe du matin comme du soir, comme le montrent les données publiques de Google Map (« trafic habituel » le mardi) le trafic n'est cependant pas fortement ralenti sur la place, laissant penser que le volume n'est pas particulièrement important sur la place elle-même.

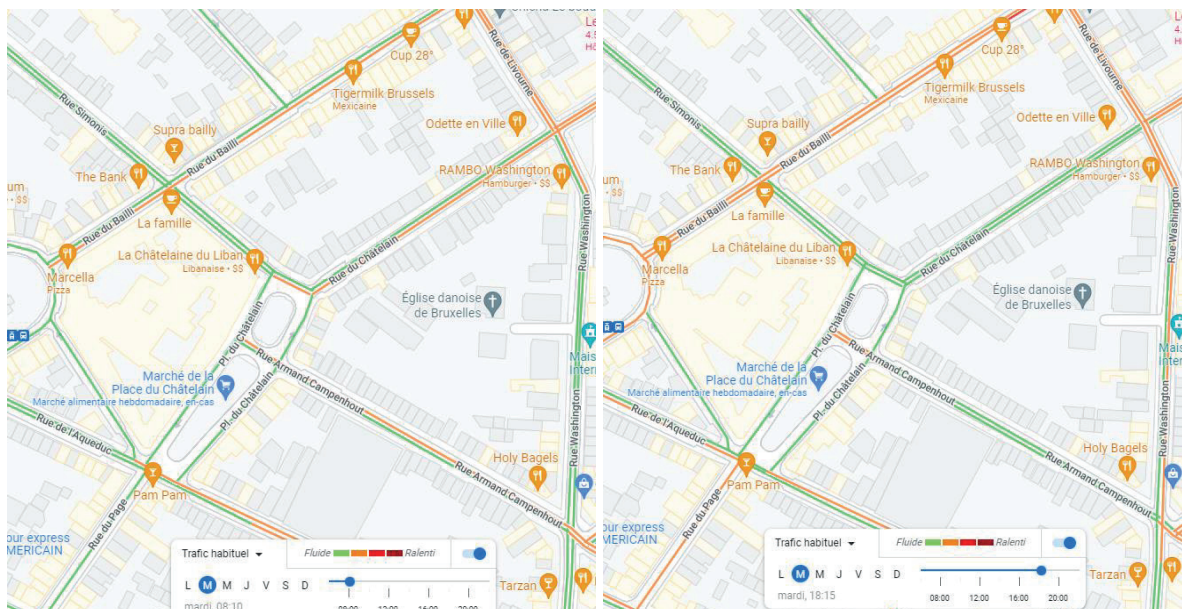


Figure 30 : Google Map – Trafic habituel à 8h00 et à 18h00, le mardi

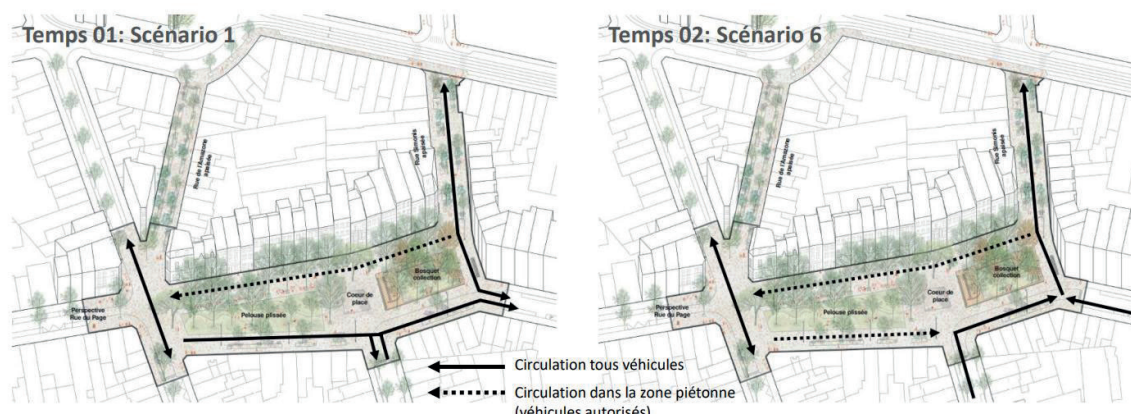
5.5.1.2_ Situation projetée des circulations

Le projet prévoit la mise à sens unique de la circulation sur la place, dans le tronçon compris entre la rue de l'Aqueduc et la rue Armand Campenhout. Cette mise à sens unique aura pour conséquence d'empêcher le transit sur la place dans le sens nord-sud, ce qui réduira le volume de trafic et permettra un aménagement plus qualitatif.

Si une certaine part de ce trafic disparaîtra simplement (« évaporation du trafic »), il est cependant probable qu'une part résiduelle cherche encore son chemin dans les voiries adjacentes. A l'échelle locale, ce report du trafic en provenance de l'avenue Louise devrait impacter essentiellement la rue Washington et la rue du Bailli. Si ce report de trafic devait engendrer de trop importantes nuisances, des mesures d'accompagnement seront étudiées.

Il est important de noter que le projet s'inscrit dans une période de mutation des mobilités poussée notamment par le plan Good Move et encouragée par le développement de nouvelles alternatives à la voiture. Dans ce cadre, la Commune a remis une candidature à la réalisation d'un « Contrat Local de Mobilité » (CLM) pour la maille Châtelain. Les CLM ont pour objectif d'appliquer au niveau local les principes du Good Move, à savoir l'aménagement de mailles apaisées par l'adoption de plans de circulation et d'aménagements permettant d'éviter le trafic de transit. La mesure prise sur la place du Châtelain à l'occasion de son réaménagement préfigure les mesures qui pourront être proposées à l'échelle de la maille dans le cadre d'un CLM. Les échanges avec la Région se poursuivent de manière à pouvoir entamer la mise sur pied d'une dynamique de type CLM pour le quartier Châtelain dans les meilleurs délais possibles. Cette vision mobilité établie à l'échelle du quartier permettra de conforter les ambitions communales de développer un espace public apaisé tout en apportant les éventuels ajustements utiles.

Une analyse de différents scénarii relatifs aux sens de circulation sur la place suite à son réaménagement (en ce compris les jours de marché) et des projets d'aménagement de la rue du Bailli de la STIB figure en annexe du rapport. Cette analyse a permis d'arriver aux sens de circulation proposés dans le permis d'urbanisme et dans le présent rapport. Quelques extraits sont repris ci-dessous.



Scénario 1 (temps 1 du réaménagement) :

Ce premier scénario, à mettre en œuvre dès la fin du réaménagement, voit l'instauration d'un même sens de circulation motorisée le long de la façade sud-est de la place, depuis la rue de l'Aqueduc vers la rue du Châtelain. La circulation dans les rues du Châtelain, Armand Campenhout et Simonis est inchangée et reste donc à double sens.

La circulation autorisée dans la partie piétonne (livraisons, garages, SIAMU) en façade nord-ouest se fait depuis Simonis vers Aqueduc.

Avantages :

- Il s'agit du scénario le moins impactant pour les voiries adjacentes et donc pour la circulation dans le quartier. Le scénario est de ce fait aussi le plus simple à mettre en œuvre ;
- Le scénario offre une bonne accessibilité de la place depuis la rue de l'Aqueduc et la rue Armand Campenhout. Un accès réservés aux riverains et services d'urgence au nord de la place et aux façades nord-ouest dans le piétonnier reste également possible via la rue du Châtelain et la rue Simonis ;
- Le trafic de transit nord-sud (depuis Louise) est supprimé.

Faiblesses :

- Maintien d'un transit possible depuis Aqueduc vers Louise ;
- Une circulation à double sens est maintenue sur un court tronçon de la place, dans l'axe de la rue Simonis ;
- Risque d'augmentation des flux sur la rue Washington (flux d'accès à la place ou de contournement depuis Louise).

Scénario 6 (temps 2 du réaménagement) :

Le temps 2 de la charte de programmation du projet prévoit une piétonisation du tronçon entre la rue de l'Aqueduc et la rue Armand Campenhout en façade sud-est (date de mise en œuvre non-déterminée). Cette piétonisation offre une opportunité intéressante car elle sécurise le côté Est de la pelouse et coupe le trafic de transit Sud-Nord sur la place.

Le schéma de circulation ci-dessous propose une circulation en sens unique continu depuis la rue Campenhout vers la rue Simonis. La rue du Châtelain reste à double sens permettant de maintenir une bonne accessibilité et une bonne évacuation de la place sans renvoyer automatiquement les flux vers la rue du Bailli.

Un accès réservé riverains et services d'urgence au nord de la place et aux façades nord-ouest dans le piétonnier reste également possible depuis la rue du Châtelain et la rue Simonis, la sortie se faisant rue de l'Aqueduc.

Avantages :

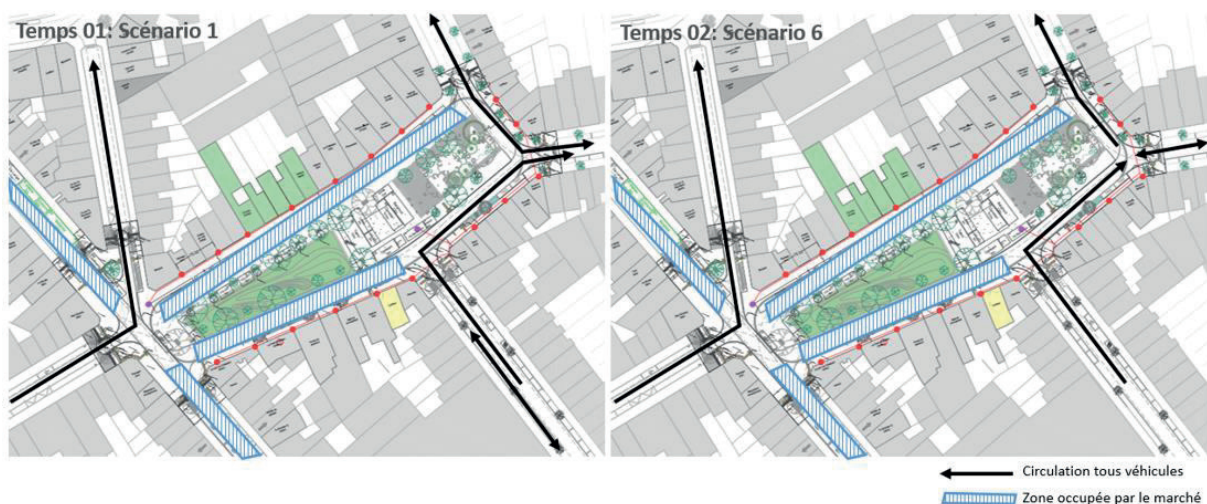
- Réduction importante du trafic de transit sur la place (réduction des flux venant de Louise et de ceux venant de Saint-Gilles) ;
- Le scénario maintien une bonne accessibilité de la place, via la rue Campenhout et la rue du Châtelain. L'accès au piétonnier en façade sud-est se fait via la rue de l'Aqueduc ;
- Valorisation possible de la rue Simonis par l'instauration d'un sens unique. Le sens proposé (vers Bailli) permet d'éviter le by-pass du verrou attendu sur la rue du Bailli (entre Livourne et Louise) via la place.

Faiblesses :

- Transit possible depuis Vleurgat vers Saint-Gilles, via la rue Campenhout ;
- Impact sur les autres voiries du quartier plus important ;
- Passage de l'ICR dans le piétonnier ;
- Risque d'augmentation des flux sur la rue Washington (flux d'accès à la place ou de contournement depuis Louise) ;
- Attention importante nécessaire pour la matérialisation de la zone piétonne (risque de non-respect).

Mobilité et accessibilité les jours de marché :

Le plan d'implantation prévisionnel élaboré la Commune d'Ixelles prévoit, à ce stade (le plan ayant vocation à être adapté sur base des retours d'expérience), qu'en présence du marché (le mercredi), deux tronçons de la rue de l'Aqueduc (entre Tabellion et Page et entre Page et Mail) seront occupés par les marchands et fermés à la circulation, ainsi que la section en zone de rencontre située sur la place entre Aqueduc et Campenhout.



Les scénarios de mobilité proposés sont donc impactés par cette configuration, mais les accessibilités sont globalement maintenues. Le plan de circulation sera affecté essentiellement par la nécessité de contourner les tronçons fermés par l'occupation du marché :

- Rue de l'Aqueduc (entre Tabellion et Page et entre Page et Mail)
- Sur la place, côté zone de rencontre, entre Aqueduc et Campenhout

Le trafic (y compris cycliste) en provenance de la rue du Page sera donc entièrement renvoyé vers la rue de l'Amazone, pour rejoindre les sorties de quartier via le Parvis de la Trinité, la rue du Bailli, la rue Simonis,... Il s'agira cependant d'un trafic local, d'autres itinéraires étant possibles en amont.

5.5.2 _ Stationnement

5.5.2.1 _ Situation existante du stationnement

La place du Châtelain est actuellement un grand espace de stationnement. En plus des places situées en voiries (86), elle compte 40 places en son centre. Ces places sont surtout utilisées durant la journée par des commerçants, ou de manière très ponctuelle par des clients des commerces alentours et les employés des bureaux qui se situent dans et autour du quartier.

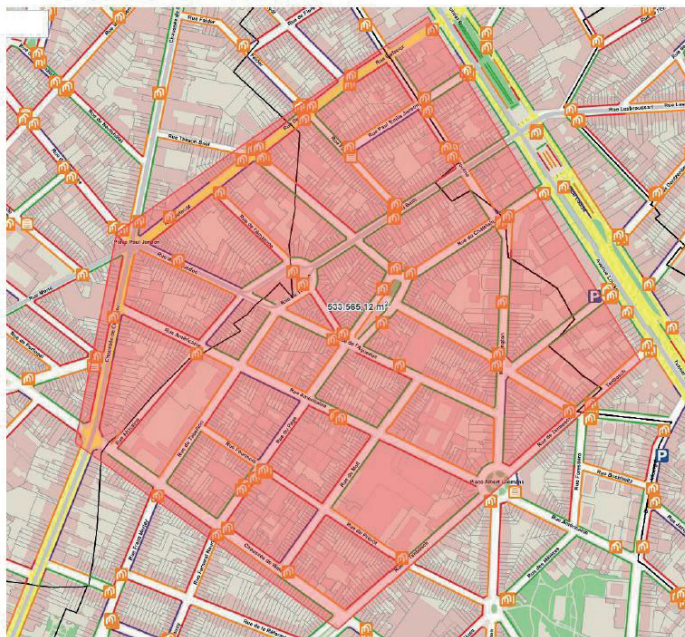
Les données de l'observatoire du stationnement de 2019 montrent une disponibilité importante du stationnement en journée, avec un taux d'occupation de l'ordre de 74% entre 10h et 12h, et de 73% entre 15h et 17h, dans un périmètre compris entre l'avenue Louise, la rue Defacqz, la chaussée de Charleroi, la chaussée de Waterloo et la rue de Tenbosch.

En soirée, le taux d'occupation du stationnement augmente significativement, pour atteindre en moyenne 91% entre 20h et 22h. Cette situation peut se comprendre par l'effet combiné du retour des riverains, et de la demande en stationnement liée à la forte activité HoReCa. Ce qui se confirme au regard de la situation nocturne qui voit le taux d'occupation redescendre à 73% entre 5h et 7h.

On peut donc conclure sur base de ces données que le stationnement dans le quartier du Châtelain n'est largement pas saturé, bien que la situation en soirée soit davantage problématique pour les automobilistes.

Cette conclusion est corroborée par les observations qualitatives effectuées lors de diverses présences sur le terrain : en journée, surtout sur le temps de midi la semaine et durant l'après-midi le weekend, il y a énormément de stationnements de courte durée. Nous avons eu l'occasion d'observer ce phénomène durant les permanences sur place. Ces automobilistes adoptent des comportements inadaptés (vitesse...) ce qui crée une sorte d'effervescence à certaines heures de la journée. A d'autres moments au contraire, il y a très peu d'activité, c'est le cas en semaine entre 14h et 15h30. Même mercredi durant le marché c'est une heure creuse. En revanche, les fins de journées sont très mouvementées d'un point de vue mobilité. Beaucoup d'utilisateurs du quartier se croisent à ce moment de la journée (les habitants, les commerçants, les travailleurs, afterworkers, les clients de certains commerces, les parents d'élèves, ...). En résumé, durant la semaine (hors mercredi) le stationnement ne pose pas de problèmes. Le matin, environ 1/3 du stationnement est vide. Il se remplit progressivement à partir de midi jusqu'au soir. Le mercredi, le marché condamne le stationnement sur la place mais a aussi de l'impact sur les rues adjacentes puisque certains marchands doivent y garer leur véhicule et qu'un certain nombre de gens se rendent au marché de manière motorisée. Cependant malgré cette pression ponctuelle le mercredi, le stationnement est toujours possible, il s'agit certainement d'un indice montrant que le quartier peut fonctionner avec moins de places de stationnement. Le weekend, les parkings sont plus congestionnés. Le pôle commercial du Bailli y est probablement pour quelque chose. La place du Châtelain est en quelques sortes le parking de ce pôle commercial.

Situation actuelle



EN VOIRIE

Offre de stationnement voiture

Total réglementé (pl.)	1.926
Total réservé (pl.)	168
Emplacements devant accès carrossables (pl.)	244
Total (pl.)	2.338
Zone rouge (pl.)	92
Zone grise (pl.)	1.696
Zone bleue (pl.)	138
Réservé livraison (pl.)	38
Réservé bus (pl.)	5
Réservé PMR (pl.)	29
Réservé taxi (pl.)	6
Réservé CD (pl.)	11
Réservé police (pl.)	3
Réservé moto (pl.)	2
Zone livraison (pl.)	8
Zone de chargement électrique (pl.)	4
Zone voiture partagée (pl.)	6
E1 (pl.)	32
Réservé autre (pl.)	24

Demande de stationnement voiture

Taux d'occupation entre 5h et 7h (%)	74%
Taux d'occupation entre 10h et 12h (%)	74%
Taux d'occupation entre 15h et 17h (%)	73%
Taux d'occupation entre 20h et 22h (%)	91%

Concernant les parkings hors voirie, il y a une offre assez importante à proximité du quartier.

- Mypark Platinum - 66 places
- Mypark Louise Vleurgat - 120 places
- Indigo Parking Louise - 325 places
- Interparking Stéphanie-Louise - 590 places

De plus, une étude de Transitec nous montre qu'il y a des possibilités de mutualisation de parkings. La politique actuelle de la commune est de laisser le marché se développer par le secteur privé. Dans le quartier du Châtelain, plusieurs initiatives ont vu le jour avec la société « BePark », qui offre des emplacements de stationnement mutualisés (rue du Châtelain, rue du Page, rue Armand Campenhout,...

En revanche, il existe un enjeu significatif en matière de stationnement sécurisé longue durée pour les vélos et autres moyens de mobilité roulants actifs. La Commune d'Ixelles est la commune qui présente une des plus fortes demande d'emplacements dans les box à vélos. En juillet 2022, 1300 personnes étaient inscrites en liste d'attente auprès du gestionnaire Cycloparking, ce qui incite la Commune à tenter de diversifier les solutions, notamment par le stationnement hors-voirie.

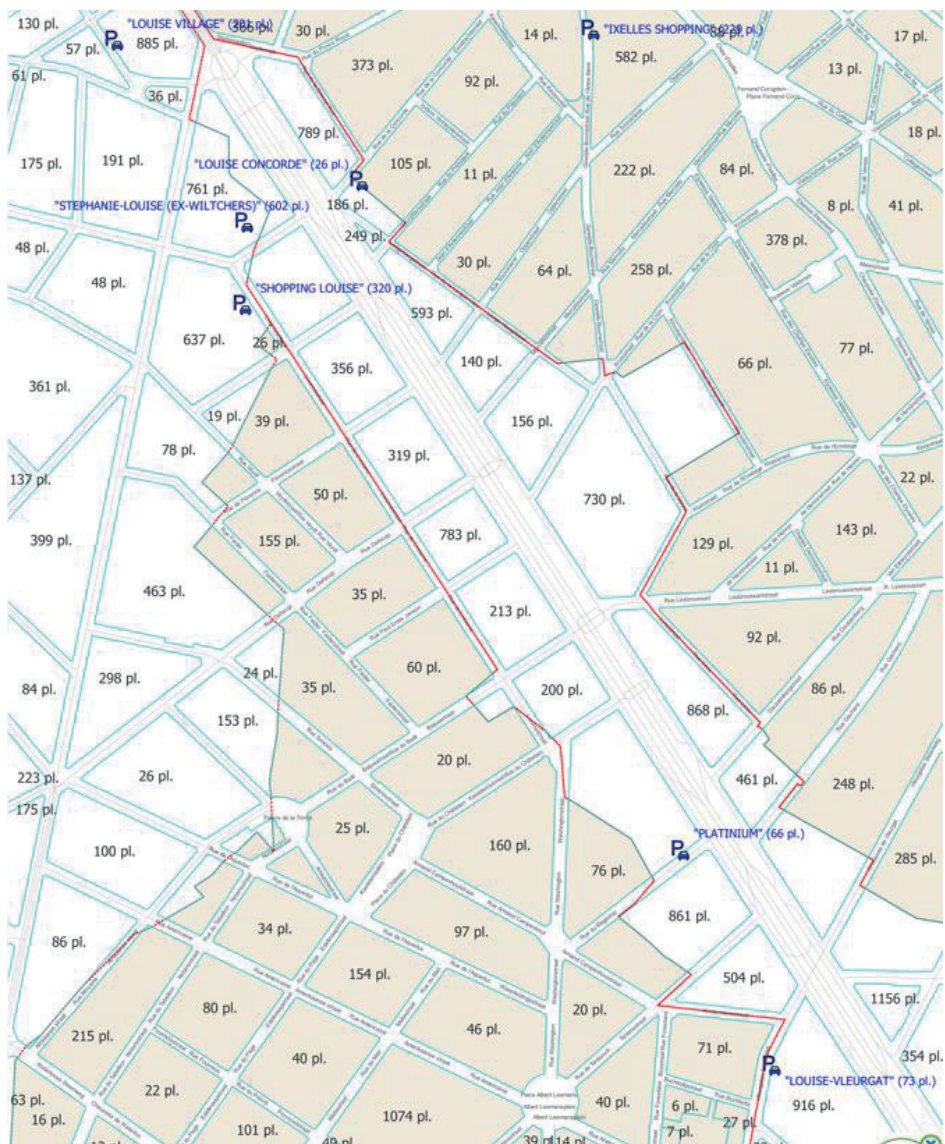


Figure 31 : Parkings publics et nombre de places hors voirie par ilot - Commune d'Ixelles, Parking.brussels

5.5.2.2_ Situation projetée du stationnement

En situation projetée, la totalité des places de stationnements sont supprimées. Le taux d'occupation dans le quartier devrait augmenter.

Toutefois il faut aussi prendre en considération le fait qu'une offre étendue de places de stationnement constitue un incitant à l'acquisition et à l'utilisation d'un véhicule personnel. Et, a contrario, la réduction du nombre de places sera un incitant à recourir à d'autres solutions, telles que la voiture partagée, ou les autres modes de déplacement, voire à un usage plus intense des places existant hors voirie dans des garages privés. La meilleure qualité des espaces piétons ainsi obtenue est elle aussi un encouragement à délaisser sa voiture pour des déplacements qui pourraient être effectués à pied.

Un état des lieux de l'offre et de la demande en stationnement dans le quartier, tel que présenté lors d'une réunion en juillet 2022 figure en annexe du rapport.

Notons l'existence de trois projets de reconversion immobilière qui peuvent potentiellement mettre à disposition du public des emplacements de stationnement sous-utilisés actuellement :

- Rue de l'Amazone 118 (2 plateaux de 24 places)
- Rue de l'Aqueduc 118 – Site « MCE » (70 places)
- Rue de Tenbosch (ilot D'Ieteren) – « Tenbosch House » (40 places)

Ces projets situés à proximité directe de la place, peuvent offrir une compensation à la suppression du stationnement sur la place. La Commune peut influencer le devenir des lieux (à l'étude) via ses outils urbanistiques.



Figure 32 : Alternatives potentielles au stationnement sur voirie

Les zones de stationnement pour les livraisons sur la place après le réaménagement ne sont pas nécessaires étant donné qu'elles pourront se faire en zone de rencontre et en zone piétonne (durant les heures permises) sans marquage au sol spécifique.

5.6 _ SOL, EAUX SOUTERRAINES ET EAUX DE SURFACE (RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE)

5.6.1 _ Situation existante

La place présente une différence de niveau de 1m passant d'une altitude de 75.5 m à hauteur à 76.5 m au niveau de la pelouse.

La Place ne touche aucun élément du maillage bleu.

La nappe phréatique est à 14m de profond selon les données de la plateforme Bruxelles Environnement.

L'étude sur la gestion des eaux de la place du Châtelain réalisée par Antea Group (cf. « Note technique » intégrée au dossier de demande de permis) a par ailleurs permis de mesurer la capacité d'infiltration du sol de la Place du Châtelain. Six tests ont été commandés à une profondeur de 0,5 ou 0,7m sous la surface du sol à différents endroits de la place.

La conclusion de cette note est : Dans le climat actuel, toute l'eau de pluie peut être infiltrée en prévoyant une sous-base infiltrante.

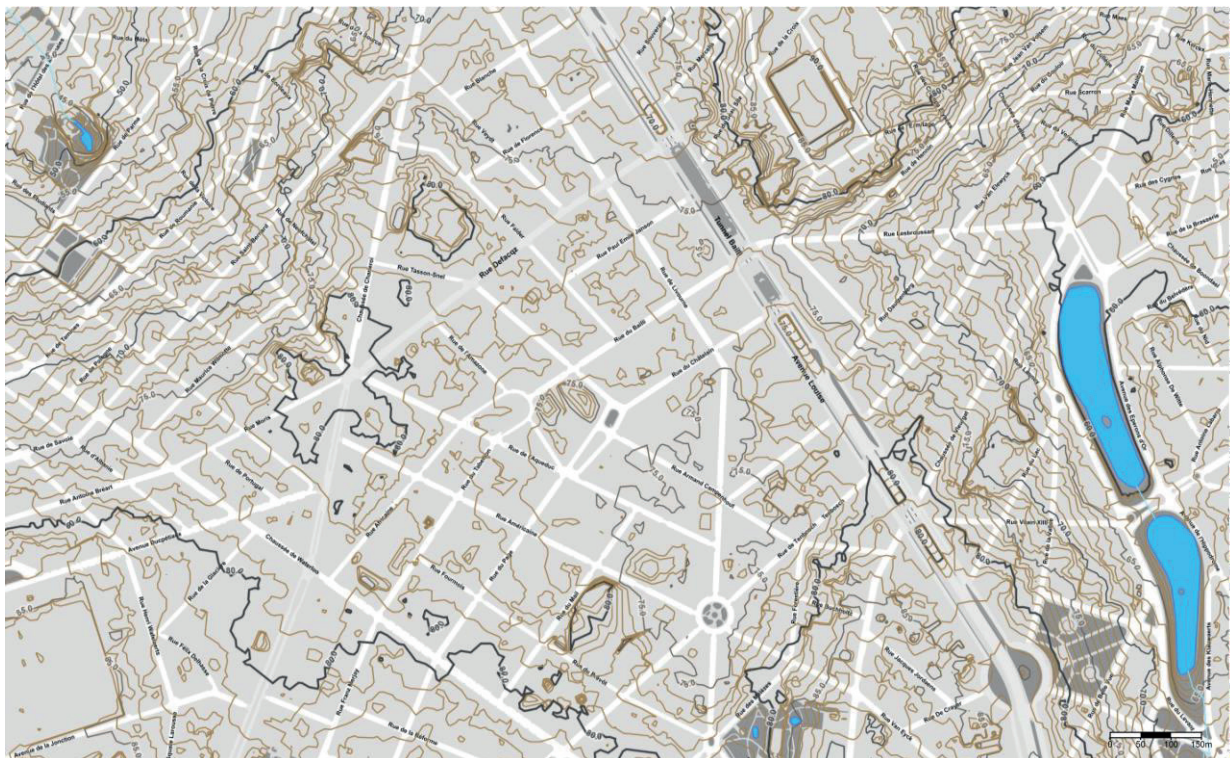


Figure 33 : Carte topographie et maillage bleu - BRUGIS

5.6.2 _ Situation projetée

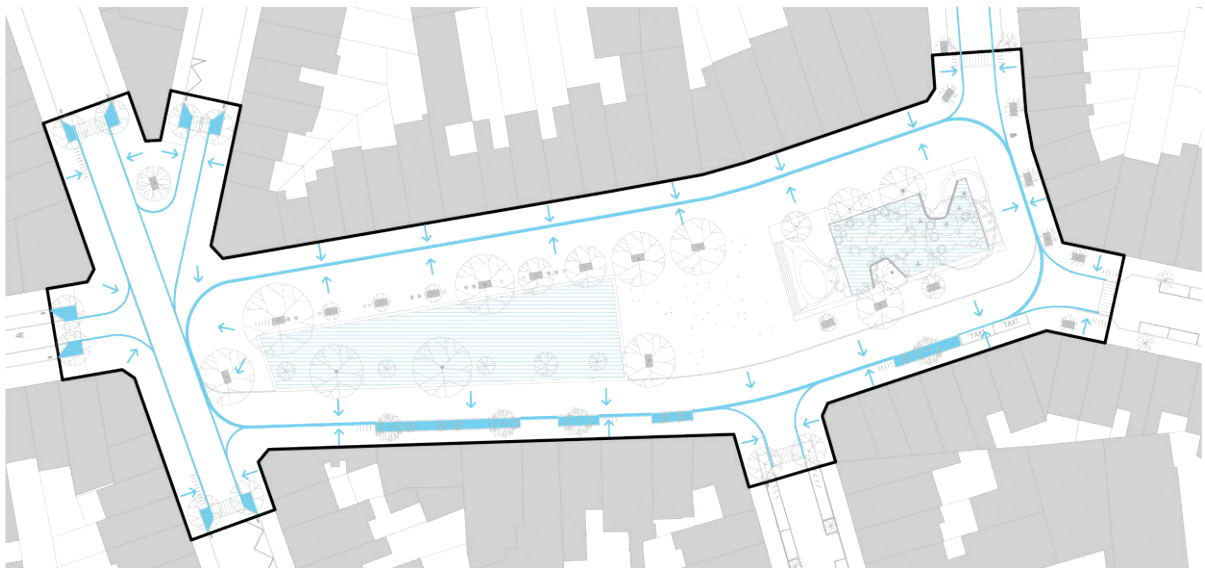
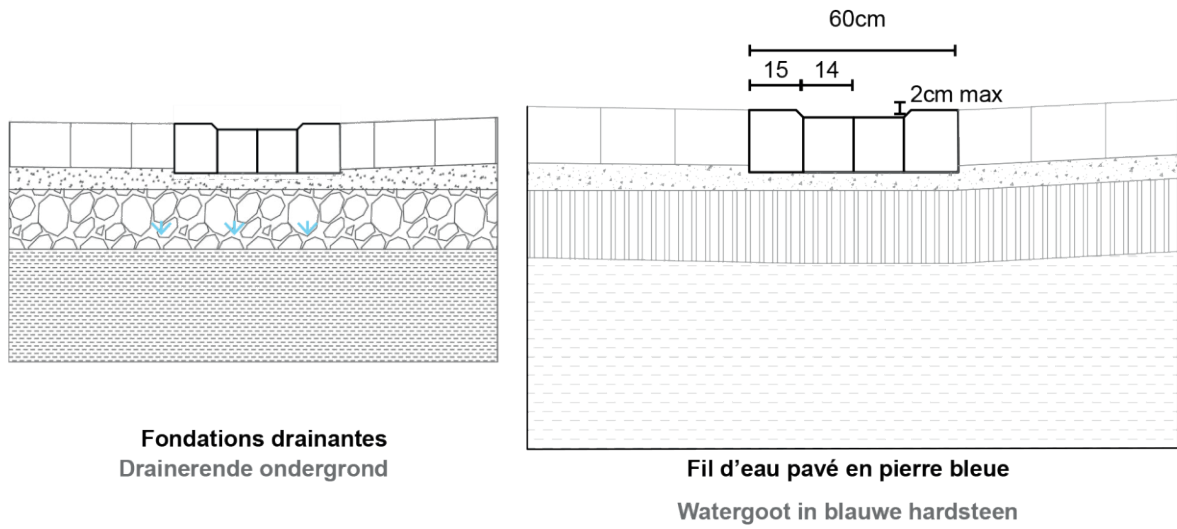


Figure 34 : Carte gestion des eaux - ©TAKTYK

5.7 _ EAUX USÉES, EAUX PLUVIALES ET EAUX DE DISTRIBUTION

5.7.1 _ Situation existante

La carte des aléas d'inondation nous renseigne des zones d'aléa d'inondation qui vont de faibles à élevées. Ces données résultent du croisement de la récurrence et de l'importance des inondations. Bien que partiellement remblayé, le vallon Tenbosch se situe encore dans une zone d'aléa d'inondation faible, c'est aussi le cas de la place du Châtelain. Le bas de la rue de l'Aqueduc ainsi que la rue de Washington sont en aléa moyen. La place a un potentiel en termes de réduction de la vitesse des eaux de ruissellement puisqu'elle est située perpendiculairement au sens de la pente. Elle pourrait également servir de zone tampon ou de zone de stockage des eaux de pluie venant des rues adjacentes en amont.

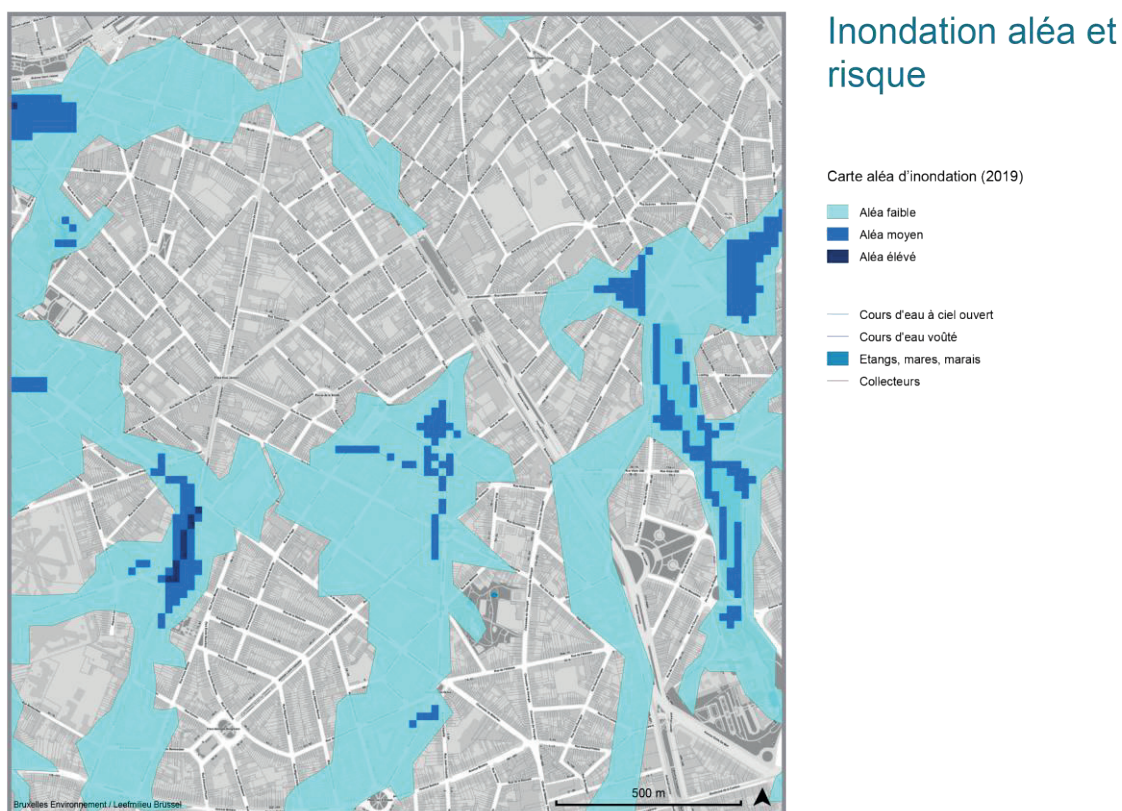


Figure 35 : Extrait de la carte des aléas d'inondation - Bruxelles Environnement

5.7.2 _ Situation projetée

Un renouvellement du réseau d'égouttage autour de la place et dessous est prévu, et ce à l'initiative de Vivaqua (hors présente demande de PU).

La conception de la place propose d'étirer un sol continu de façade à façade en pavés de porphyres sciés. Un liseré en pierre bleue qui va permettre de collecter les eaux de ruissellement de la place.

Le projet tire parti de l'excellente capacité des sols (de remblai) à infiltrer les eaux pluviales. Le réaménagement propose des surfaces de récolte des eaux pluviales à ciel ouvert. Sous les parties minéralisées, l'eau est infiltrée tout en garantissant la protection des caves existantes et le passage des véhicules lourds. (cf Notice technique)

La déminéralisation du parking existant permet de proposer une grande pelouse d'une largeur moyenne de 14 mètres et une longueur de 61 mètres.

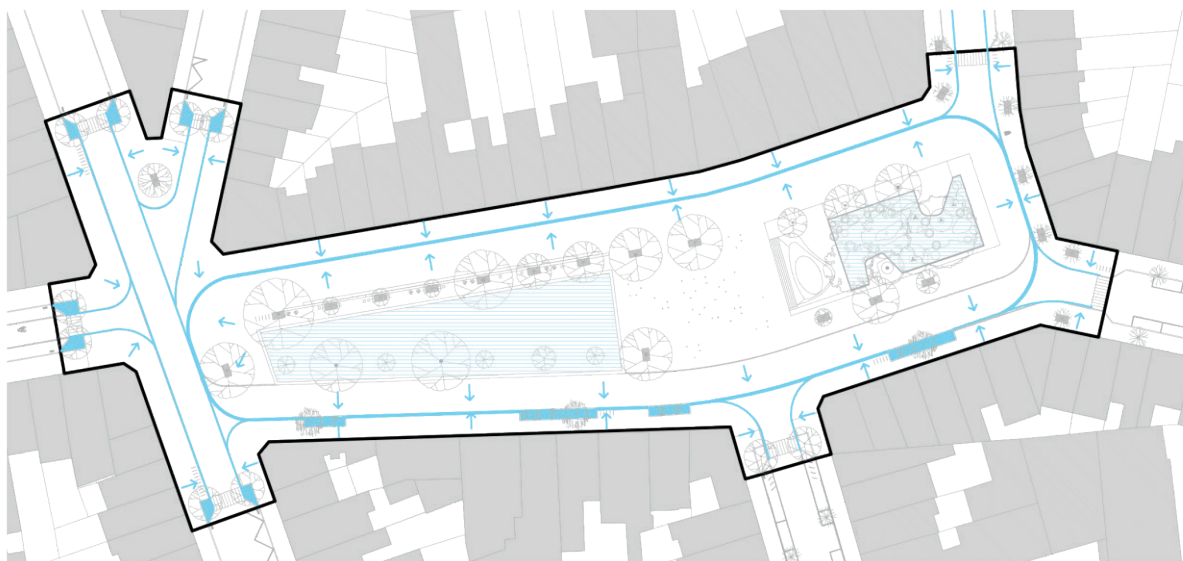
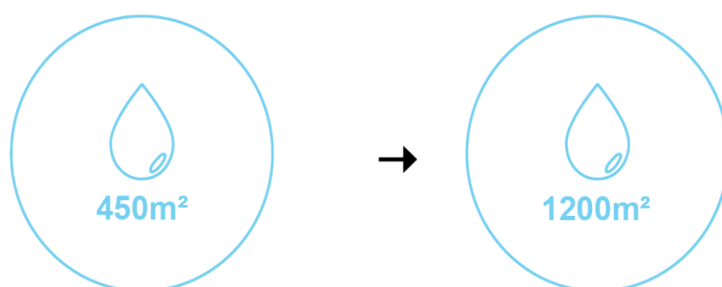


Figure 36 : Carte gestion des eaux - TAKTYK

5.8 _ ENERGIE

5.8.1 _ Situation existante

Actuellement seul l'éclairage public et les armoires électriques du marché sont source de consommation d'énergie.

5.8.2 _ Situation projetée

Un renouvellement de l'éclairage est prévu. Celui-ci se conformera au plan lumière de la commune avec la mise en place de deux modèles : console sur façade (type valentino) et luminaire sur mât. Ces éclairages seront de type LED ce qui va permettre la diminution de la consommation d'énergie utilisée. Il y aura également la mise en place d'une fontaine.

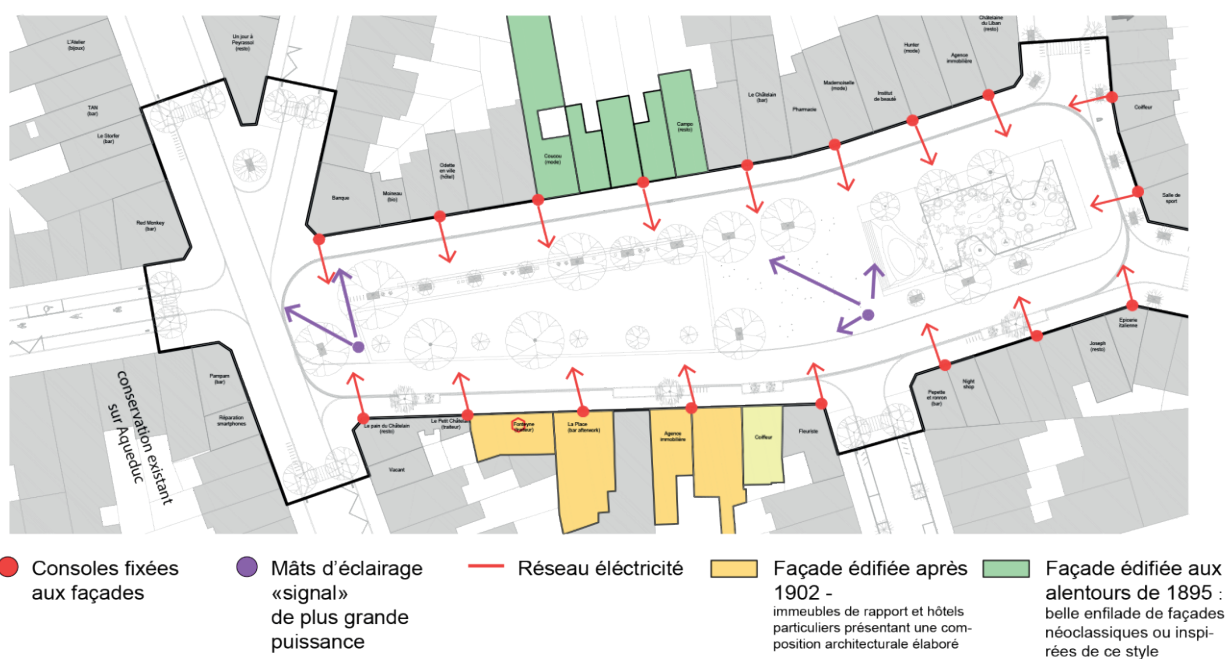


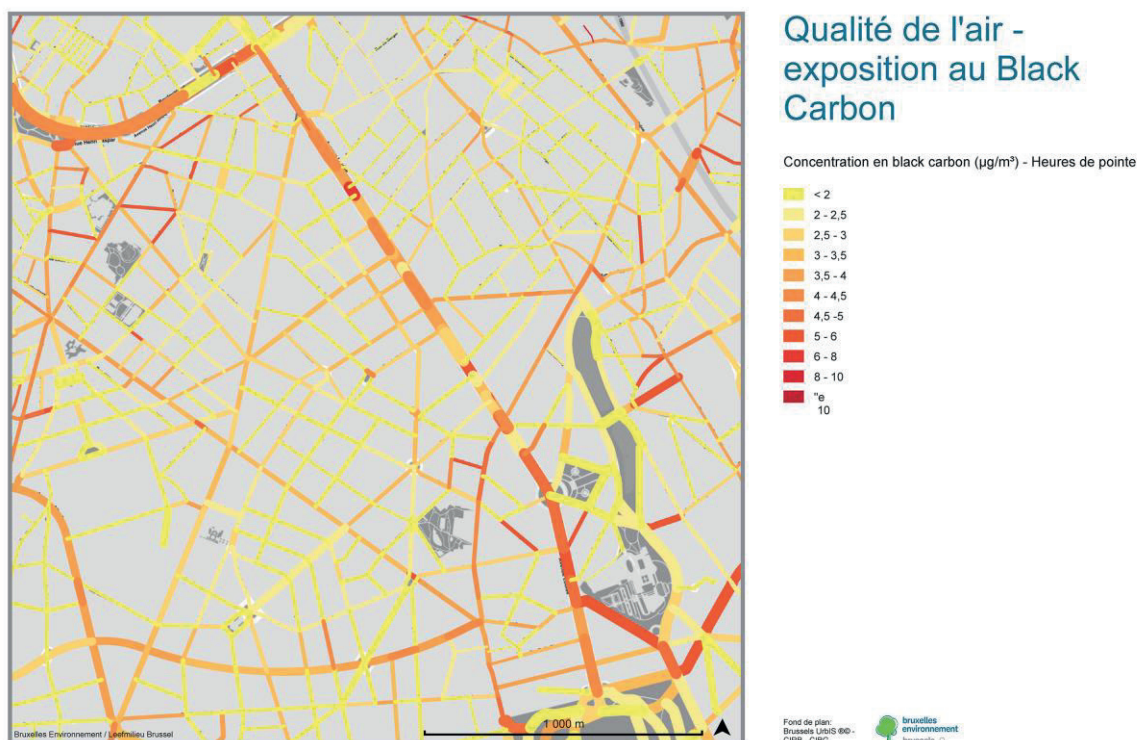
Figure 37 : Carte d'implantation des éclairages - TAKTYK

5.9 _ AIR

5.9.1 _ Situation existante

En milieu urbain la qualité de l'air dépend notamment du trafic motorisé.

Les deux cartes reprises ci-dessous indiquent la concentration en Black Carbon² au niveau de la Place du châtelain et des quartiers environnants en période creuse et aux heures de pointes. On constate que la place présente des concentrations moyennes en Black Carbon, aux heures creuses et aux heures de pointe relativement faibles sauf au niveau de la traversée rue Simonis - rue du Châtelain.



² Traceur de la pollution urbaine, le Black Carbon constitue une sous-classification des particules fines, dans une gamme de diamètres allant de 10 à 500 nm. Il est ainsi intégralement compris dans la fraction PM10 et PM2,5, et en partie dans la fraction des particules ultrafines.

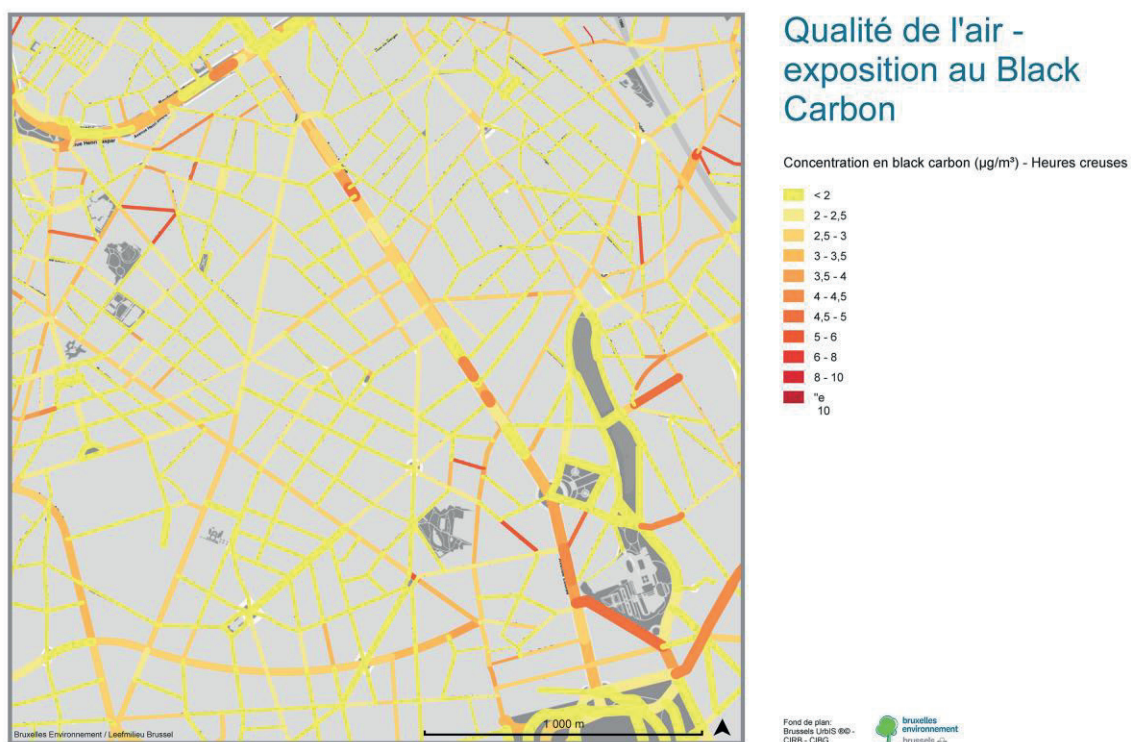


Figure 38 : Extrait de la carte des concentrations en Black Carbon - *Bruxelles Environnement*

5.9.2 _ Situation projetée

Le nouvel aménagement va permettre une large diminution des vitesses pratiquées au niveau de la Place. De plus, la suppression de la circulation au Nord de la Place ainsi que la mise à sens unique de la traversée rue de l'Aquaduc - rue Armand Campenhout induira localement une diminution du trafic de transit. Cette diminution de trafic devrait être profitable à la qualité de l'air de la Place.

On ne peut toutefois pas affirmer que les émissions de poussières liées à la combustion de carburant seront diminuées de manière significative en regard de la situation actuelle.

5.10 (MICRO)CLIMAT URBAIN

5.10.1 _ Situation existante

Les arbres de la place ainsi que sa pelouse constituent les seuls vrais espaces verts de la Place où l'on peut se reposer à l'ombre.

Le remplacement d'un asphalte noir par pierre naturelle de teinte claire permet d'atténuer les effets d'îlot de chaleur.

5.10.2 _ Situation projetée

Le projet de réaménagement de la Place aura un impact vraiment favorable sur le domaine du microclimat.

La majorité des arbres existants seront conservés et vingt-trois nouveaux arbres seront plantés sur la Place et à ses carrefours. Les nouvelles plantations prévues auront un effet bénéfique sur la réduction de l'effet îlot de chaleur. Ainsi que la plantation d'arbuste, de couvre-sols et d'une pelouse va également réduire cet effet.

5.11 _ ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE

5.11.1 _ Situation existante

Selon la cartographie des niveaux de bruit multi-exposition de Bruxelles Environnement, la Place du Châtelain présente des niveaux de bruit très bas.

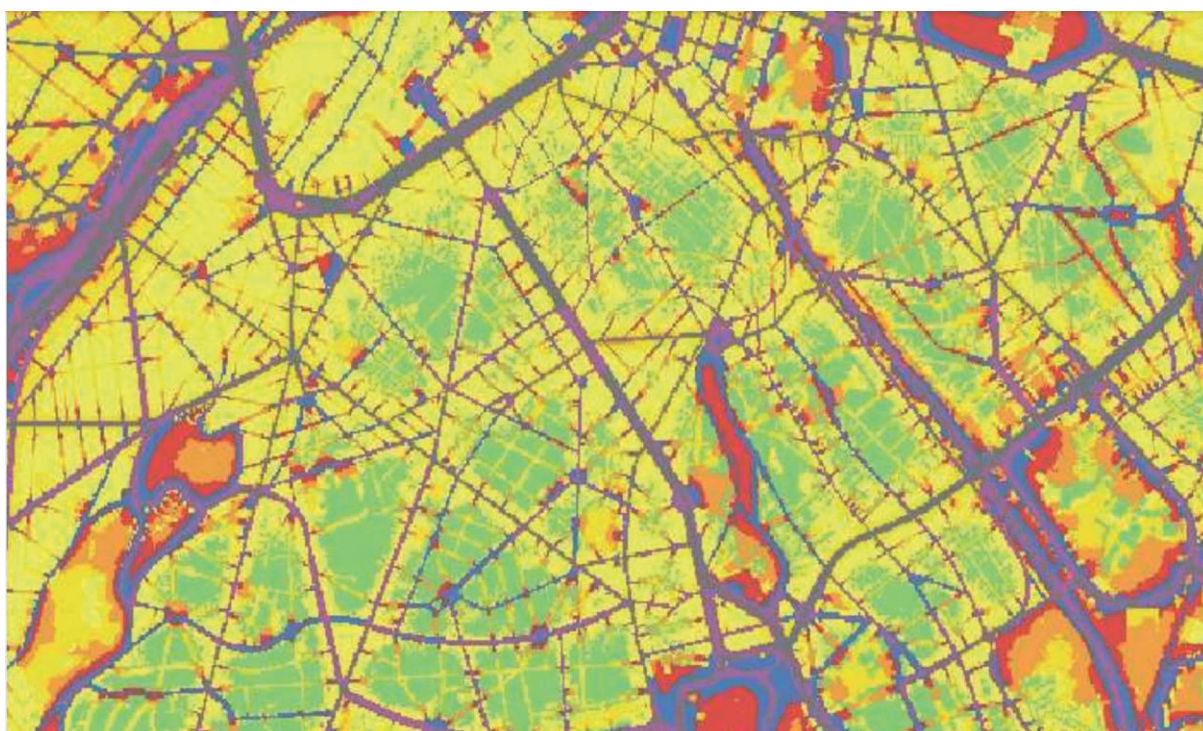


Figure 39 : Extrait de la carte d'exposition au bruit des transports – Indicateur Lden - Bruxelles Environnement

5.11.2 _ Situation projetée

L'environnement sonore de la Place du Châtelain est très bas. La mise en plateau de la place et la limitation de la vitesse va permettre encore de diminuer le niveau sonore de la place.

En ce qui concerne les établissements horeca, ceux-ci vont avoir la possibilité d'étendre leur terrasse grâce à la mise à disposition d'une surface plus importante de l'espace public. Les possibilités d'accueil de la clientèle seront donc, dans ce cas, accrues avec le risque d'augmenter les nuisances sonores. Les tenanciers de ces établissements devront se conformer à l'ordonnance du 07 juillet 1997 qui vise notamment à limiter les bruits et tapages liés aux activités exercées sur la voie publique.

5.12 _ ÊTRE HUMAIN

5.12.1 _ Situation existante

Les trottoirs sont composés de différents type de revêtements (pavés de porphyre, dalles béton) qui sont de qualité variable. La largeur des trottoirs est également variable et parfois assez étroite ce qui peut rendre les croisements entre piétons (PMR, poussettes) peu aisés.

Les traversées piétonnes ne sont pas actuellement équipées de bandes podotactiles.

5.12.2 _ Situation projetée

En matière de sécurité objective, les aménagements projetés amélioreront l'aspect sécuritaire et convivial des cheminements piétons.

Les piétons seront protégés de la circulation car la place devient un plateau ou la circulation est réduite à 20km/h dans la partie circulaire (zone de rencontre) et à l'allure du pas dans la zone piétonne, ainsi que la mise en place de zone d'infiltration des eaux.

L'ensemble des trottoirs et traversées dans le périmètre seront accessibles aux PMR. Aux abords des traversées piétonnes des bandes podotactiles seront installées pour la sécurité des personnes malvoyantes.

En ce qui concerne les cheminements piétons et PMR :

Le nouveau profil de la place en plateau améliore la situation des PMR, car l'ensemble de la place est au même niveau, la largeur disponible sur les trottoirs est élargie et l'ensemble de la place devient piétonne (à l'exception de la partie circulaire, en zone de rencontre).

Sur les trottoirs, une largeur de minimum 2,00 mètres le long des façades est libre de tout obstacle pour la circulation des piétons et la résultante est réservée à l'implantation de zone de récupération des eaux de pluie, au mobilier et aux terrasses.

Le projet prévoit la mise en œuvre des dalles podotactiles.

La mise en place de la Place en plateau va permettre d'inciter les automobilistes à ralentir afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers et de favoriser le vivre-ensemble.

En ce qui concerne la sécurité des cyclistes :

Les cyclistes bénéficient de la mise en zone de rencontre de l'axe circulaire de la place, sur lequel passe l'ICR. La réduction de la vitesse à 20 km/h dans cette zone, associée à une baisse de trafic résultant de la mise à sens unique du tronçon compris entre la rue de l'Aqueduc et la rue Armand Campenhout, est de nature à améliorer la cohabitation des modes de déplacement, et la sécurité des modes plus vulnérables. Dans cette configuration, le choix d'un trafic mixte sans aménagement séparé pour les cyclistes est approprié, comme préconisé par le plan Good Move.

Le projet prévoit également d'améliorer l'attractivité de la place en vélo par l'implantation d'arceaux supplémentaires.

5.13 _ GESTION DES DÉCHETS

5.13.1 _ Situation existante

Des poubelles publiques sont installées

Différents types de poubelles sont rencontrées sur la voie publique.



Figure 40 : Type de poubelles actuellement présentes sur la chaussée

Des bulles à verres sont également présentes sur la place

5.13.2 _ Situation projetée

Le projet de réaménagement de la Place prévoit la pose de bulles à verres enterrées en dehors de tous impétrants sur la place côté rue du châtelain. La libération de l'espace se fera au profit d'une place centrale et d'un deck.

De nouvelles poubelles publiques tout venant seront installées aux endroits stratégiques de la Place.

La vidange des poubelles sera à charge de la Commune d'Ixelles comme en situation actuelle.



Figure 41 : Localisation des bulles à verres enterrés au niveau de la Place

5.14 _ Interaction entre ces domaines

Aucune interaction significative ne ressort de l'examen des domaines d'étude examinés.

6 _ ANALYSE DU CHANTIER PAR DOMAINE

Le projet aura une incidence certaine sur la circulation dans le quartier pendant la durée du chantier. Les travaux se feront par les moyens classiques d'aménagement.

La circulation automobile devra être partiellement interrompue pour permettre la tenue du chantier de réaménagement. Des itinéraires de déviation seront mis en place.

Au stade actuel du permis d'urbanisme, l'entrepreneur n'a pas encore été désigné. La date de début des travaux et la durée de réalisation ne sont donc pas encore connues.

Des travaux par les concessionnaires des impétrants (dont Vivaqua) seront d'abord réalisés.

Compte tenu de la taille de la place les travaux se feront en plusieurs phases qui seront déterminées en fonction des travaux effectuées aux impétrants et de l'entrepreneur en charge des travaux.

6.1 _ CHANTIER / URBANISME

La phase chantier aura inévitablement un impact négatif sur le paysage urbain perçu par les riverains et les usagers du quartier.

En matière d'urbanisme, une attention particulière sera accordée au type et à la disposition des barrières de chantier afin de limiter les impacts paysagers.

6.2 _ CHANTIER / PATRIMOINE

Le réaménagement de la place sera réalisé de façade à façade, il existe donc un risque d'endommagement des bâtiments qui bordent le projet.

Des précautions usuelles seront portées au droit des bâtiments classés mais également de manière générale sur l'ensemble des bâtiments de la chaussée.

Aucun arbre remarquable n'est recensé dans l'aire d'intervention du projet.

Les aménagements ayant lieu en surface, la probabilité de tomber sur des vestiges archéologiques est faible.

6.3 _ CHANTIER / FAUNE ET FLORE

Les Tilleuls existants seront maintenus et six noisetiers sur les sept existants seront remplacés.

Les arbres seront protégés pendant toute la tenue du chantier avec des mesures de protection usuelles pour limiter les risques de blessures aux troncs des arbres.

6.4 _ CHANTIER / SOL

Le chantier peut potentiellement avoir des impacts sur les impétrants existants (égouttage, télédistribution, électricité, gaz, etc.). La position des impétrants sera repérée et vérifiée avant la réalisation des travaux.

Aucune fouille ne sera réalisée. Les travaux de terrassement seront donc assez limités.

La place étant relativement grande, plusieurs aires de chantier étanches seront organisées afin de permettre le stockage éventuel d'hydrocarbures nécessaires aux engins de chantier. Le cas échéant les fûts de réserve seront stockés dans des bacs de rétention afin de limiter les risques d'écoulement vers le sol et entraînement par les eaux de ruissellement.

Les gestionnaires d'impétrants seront avertis des travaux réalisés. Le remplacement du système d'égouttage est notamment prévu par Vivaqua.

6.5 _ CHANTIER / SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

Le chantier aura un impact négatif sur les riverains, le marché et les différentes affectations qui animent la place.

Les travaux perturberont la quiétude de la place et en particulier pour les habitants tandis que l'accessibilité sera notamment perturbée pour les véhicules motorisés. Cela concerne en particulier le marché et les livraisons.

On notera toutefois que pendant toute la durée du chantier :

- Tous les logements seront accessibles via une passerelle et dans le cas d'une accessibilité PMR, les pentes et largeur de la passerelle seront adaptées à une chaise roulante ;
- Les commerces resteront également accessibles pour les piétons.

A ce stade (demande de permis d'urbanisme) et l'entrepreneur n'étant pas encore désigné, aucun phasage détaillé n'a été clairement défini.

Dès le phasage connu, un toutes-boîtes sera distribué aux riverains des voiries concernées par le projet, ainsi que ceux des voiries contiguës pour les informer du déroulement du chantier, ainsi que les personnes de contact à la Commune.

Par ailleurs, la mise en œuvre sera accompagnée d'une bonne communication sur les changements d'accessibilité :

- Article et schéma dans le journal communal ;
- Information sur le site Internet ;
- Panneau orange de signalisation placé 1 mois à l'avance aux carrefours stratégiques portant la motion « situation modifiée à partir du XX » ;
- Présence policière éventuelle sur le terrain les premiers jours.

La prise de ces mesures permettra aux riverains d'anticiper la réalisation des travaux et de s'organiser en conséquence.

6.6 _ CHANTIER / MOBILITÉ

6.6.1 _ Circulation

Une condition importante sera de maintenir dans la mesure du possible la circulation automobile locale afin d'assurer une accessibilité aux propriétés riveraines, aux bureaux, aux entreprises et aux commerces.

Toutefois, il est possible que la circulation automobile soit interrompue durant la phase de renouvellement du revêtement de la voirie dans les zones concernées.

Les sens de circulation dans les voiries avoisinantes seront adaptés en fonction de l'avancement des travaux pour permettre l'accessibilité aux garages à un plus grand nombre en concertation avec les services de la police, des travaux et l'entrepreneur.

6.6.2 _ Stationnement

Pendant l'exécution du chantier, la disponibilité en place de stationnement sera diminuée et des reports de stationnement sur les voiries adjacentes devraient être constatés avec un accès livraison optimisé.

6.6.3 _ Piétons et PMR

Un cheminement piéton sera assuré pendant toute la durée du chantier.

Des interdictions de stationner seront instaurées pendant le temps nécessaire à la réalisation des travaux, par phase.

6.6.4 _ Transports en commun

La Place n'est pas empruntée par le tram ou une ligne de bus. Le chantier ne devrait donc pas avoir d'impacts directs sur les services de transports en commun.

6.7 _ CHANTIER / EAUX

La réalisation du chantier nécessitera la consommation d'eau de distribution.

L'entrepreneur sollicitera les autorisations pour capter l'eau du réseau nécessaire aux besoins du chantier. Les eaux de nettoyage seront rejetées dans le réseau d'égouttage existant.

6.8 _ CHANTIER / AIR

Les émissions de poussières seront dues essentiellement à la dépose des assiettes de voies existantes et aux mouvements des terres et des différentes matières. Le chantier affectera la propreté des voiries adjacentes et les bâtiments voisins.

Les bonnes pratiques usuelles de chantier seront mises en œuvre pour limiter les désagréments.

Les déviations mises en place pour la circulation motorisée risquent d'engendrer des émissions localement plus importantes au niveau des rues empruntées par les déviations.

6.9 _ CHANTIER / BRUIT

Les nuisances sonores les plus importantes seront liées à la phase de démolition des revêtements existants et au démantèlement des trottoirs. L'utilisation des engins nécessaires aux opérations de dépose des revêtements de voirie existants seront également sources de bruit.

Ces phases de travaux pourraient également générer des vibrations mais elles seront limitées dans le temps.

Les interventions seront réalisées en journée, la semaine, lors des horaires classiques de chantier ce qui évitera les nuisances de nuit.

A noter que des travaux après 17h provoqueraient des nuisances jusqu'en début de soirée mais ils permettraient également de pouvoir diminuer les nuisances de chantier dans le temps en diminuant la durée en nombre de jour de chantier.

6.10 _ CHANTIER / ÊTRE HUMAIN

Une signalisation de chantier sera mise en place au droit des accès et les cheminements piétons le long du chantier seront protégés physiquement par des barrières de sécurité.

Une signalisation de police sera posée afin d'organiser les déviations de circulations à prévoir lors des différentes phases. Un plan local de circulations alternatives sera proposé par l'entrepreneur en concertation étroite avec la commune et la police locale.

6.11 _ CHANTIER / DÉCHETS

Les déchets générés par le chantier proviendront principalement du démantèlement de la voirie et des trottoirs actuels.

Les déchets générés par le chantier seront triés et évacués directement par l'entrepreneur.
Les bordures de pierre bleue existantes seront recyclées / réutilisées dans le cadre du chantier.

6.12 _ CHANTIER / ENERGIE

Le chantier sera consommateur d'énergie. Il est toutefois difficile d'estimer ces consommations.

7 _ DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS RAISONNABLES EXAMINÉES PAR LE DEMANDEUR ET INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX EFFECTUÉ, EU ÉGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

1/ Mobilité

Ainsi qu'exposé au chapitre 5.5.1.2, le projet faisant l'objet de la présente demande de permis d'urbanisme présente un équilibre positif entre, d'une part, la recherche d'un espace public apaisé du trafic automobile, au sein duquel d'autres usages peuvent se déployer et, d'autre part, le souci de ne pas perturber davantage les circulations automobiles au sein du quartier, dans l'attente de la finalisation d'une vision mobilité réalisée à plus large échelle.

Les phases Mobilité 2 et 3 de la Charte programmatique permettent d'accroître les qualités recherchées pour le futur espace public de la place du Châtelain et son accroche au pôle environnant de la rue du Bailli et de la place de la Trinité.

Recommandation : mettre en place les conditions utiles (partenariat commune-région) permettant d'engager et finaliser le Contrat Local de Mobilité pour le quartier Châtelain-Bailli-Trinité dans les meilleurs délais possibles »

2/ Stationnement

Au niveau du stationnement, la suppression de ce dernier n'impactera pas globalement l'offre en voirie au niveau de la maille délimitée par les rues Defacqz et Tenbosch, les chaussées de Waterloo et Charleroi et l'avenue Louise au vu des taux d'occupation moyen relevé en 2019. Le projet va dans le sens d'une réduction de l'emprise de la voiture individuelle dans l'espace public et incite à une modification des usages et comportements en matière de mobilité

Recommandation : être attentif aux projets de création de stationnement hors voiries afin de maintenir une offre de stationnement, lors de pics de demande, particulièrement en soirée (20-22h) et les jours de marché »

3/ Matériaux

« Ainsi qu'exprimé au Chapitre 5.1.3.2, les revêtements de sols en pavés de porphyre sciés doivent faire l'objet d'un soin tout particulier lors de la pose, de manière à obtenir la meilleure planéité possible et un confort de circulation optimal pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Recommandation : être particulièrement attentif aux qualités de fondations, de pose et de rejointoiement des pavés en porphyre sciés, de manière à garantir la meilleure planéité possible et la pérennité dans le temps des joints posés (cf. camions de nettoyage à brosses rotatives)

8 _ RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'INCIDENCES

Le présent rapport d'incidences s'inscrit dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme à l'initiative de la Commune d'Ixelles pour le réaménagement de la Place du Châtelain.

La demande porte précisément sur le réaménagement de façade à façade

Dans le cadre du rapport d'incidences, une étude de mobilité a été réalisée afin d'analyser les incidences du réaménagement de la place.

En ce qui concerne le stationnement, la réalisation du projet entraînera une suppression de toutes les places de stationnement de la Place, ce qui devrait avoir pour effet d'augmenter le taux d'occupation dans les voiries adjacentes sans pour autant atteindre la saturation, si ce n'est en soirée où la situation est actuellement déjà compliquée. La diminution du nombre de places de stationnement en voirie s'inscrit toutefois dans les objectifs de réduction du stationnement portés au niveau régional et La réduction du nombre de places sera un incitant à recourir à d'autres solutions (voitures partagées, autres modes de déplacements, garages hors voiries). La meilleure qualité des infrastructures piétonnes et cyclistes sera également un encouragement à délaisser la voiture pour des déplacements qui pourraient être effectués à pied, à vélo ou par l'usage des engins de cyclopartage de plus en plus présents.

Du point de vue de l'urbanisme, le projet d'aménagement est conforme au PRAS et au RRU.

Les aménagements permettront le renforcement du caractère apaisé (piétonnier, zone de rencontre) de la place et une diminution du trafic de transit. Les types de revêtements utilisés seront similaires aux revêtements utilisés sur l'ensemble du territoire communal.

Les aménagements projetés amélioreront l'aspect sécuritaire et convivial de la place, des cheminements piétons ainsi que pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Des aménagements spécifiques sont prévus aux abords de la place pour assurer la sécurité des traversées.

La Place présente un bâti relativement dense composé de nombreuses habitations de type unifamilial ou de maisons divisées en appartements ainsi que de quelques immeubles à appartements. On retrouve également une diversité d'affectations (commerces, établissement horeca, etc.).

Les aménagements projetés permettront de contribuer à améliorer le cadre de vie du quartier pour les habitants et les usagers du quartier.

S'agissant de commerces et d'établissements HoReCa, le réaménagement de la place n'est pas de nature à affecter l'économie locale du quartier.

Le projet prévoit la plantation de nouveaux arbres, arbustes... La végétalisation de la Place sera favorable à l'accueil de la biodiversité. Elle permettra également de diminuer l'effet d'îlot de chaleur.

La gestion des eaux pluviales sera assurée grâce à des zones d'infiltration en surface et un filet d'eau relié à des fondations drainantes sur le pourtour de la Place. Un renouvellement du réseau d'égouttage est prévu à l'initiative de VIVAQUA mais ne fait pas partie de la présente demande. Les avaloirs seront également systématiquement remplacés.

L'imperméabilisation du sol sera diminuée grâce à la mise en place d'une grande pelouse plissée et l'agrandissement des fosses de plantations existantes et la plantation de nouveaux arbres. L'infiltration des eaux dans le sol sera donc augmentée.

Le renouvellement de l'éclairage est prévu dans le cadre de la présente demande.

L'apaisement de la circulation du fait de la mise en plateau de la Place permettra une amélioration de la qualité de l'air.

En ce qui concerne la phase de chantier :

Le chantier aura des impacts sur la circulation dans le quartier mais les mesures d'accompagnement habituelles et une signalisation adaptée aux différentes phases du chantier seront mises en place. Les travaux se feront par les moyens classiques d'aménagement.

La circulation automobile devra être partiellement interrompue pour permettre la tenue du chantier de réaménagement. Des itinéraires de déviation seront mis en place.

Des travaux par les concessionnaires des impétrants (dont Vivaqua) seront d'abord réalisés.

Compte tenu de la taille de la Place, le projet de réaménagement se fera en plusieurs phases qui seront déterminées en fonction des travaux effectuées aux impétrants et de l'entrepreneur en charge des travaux.

9 ANNEXES :

- Développement de scénarii de programme d'aménagement
- Charte programmatique
- Scénarii de mobilité
- Statistique relative au stationnement
- Etude phytosanitaire