

**RÉVISION PARTIELLE DU PLAN COMMUNAL D'AMÉNAGEMENT N°1
DIT « POIRIER DIEU » À RIXENSART (GENVAL) EN VUE DE RÉVISER
LE PLAN DE SECTEUR DE WAVRE-JODOIGNE-PERWEZ**

DECLARATION ENVIRONNEMENTALE

Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du

Le Directeur général

Par ordonnance

La Bourgmestre

Article 51 §4 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, relatif à la procédure d'élaboration des plans communaux d'aménagement

« En outre, le Conseil communal produit une déclaration environnementale résumant la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le plan et dont le rapport visé au paragraphe 1er (rapport sur les incidences environnementales), les avis, réclamations et observations émis en application des paragraphes 2 et 3 du présent article ont été pris en considération, ainsi que les raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées. »

La déclaration environnementale comporte les éléments suivants :

- Un tableau qui reprend les divers avis et recommandations émis par les instances listées ci-dessous et les commentaires et réponses y apportés
 - La CCATM
 - Le Pôle Environnement
- Un tableau qui reprend les réclamations et observations formulées dans le cadre de l'enquête publique et les réponses y apportées
- Une synthèse des recommandations formulées par le RIE, suivie d'un tableau qui explicite la manière dont le projet de PCAR les a prises en compte

AVIS ET RECOMMANDATIONS DES INSTANCES : REPONSES APPORTEES

Avis de la CCATM

AVIS / RECOMMANDATIONS	MOTIVATION / REMARQUES
Imposer la conception de bâtiments beaucoup plus économes en énergie que les standards actuels afin d'améliorer l'ambition énergétique du nouveau quartier	Les options d'aménagement relatives à l'économie d'énergie (point 3.4 du document Objectifs généraux et options d'aménagement) imposent « <i>d'adopter une approche proactive plus exigeante que les seuils en vigueur dans la réglementation PEB existante</i> », en plus d'obliger à intégrer les principes du référentiel « Quartiers durables » et d'implanter dans le but de tirer au maximum profit de l'ensoleillement naturel
Prévoir la possibilité d'installer d'autres fonctions en sous-sol que du parking	Le document Objectifs généraux et options d'aménagement a été adapté en intégrant cette possibilité
Imposer un pourcentage de zones de vide permettant la création de respirations pour des questions environnementales, paysagères et de densité dans les zones « A1, A2 et A3 » comme c'est le cas pour la « zone B turquoise »	Les options n'imposent pas de pourcentage de zones de vide appliqué à l'aire B. Cependant, les options d'aménagement relatives au paysage (point 3.5 du document Objectifs généraux et options d'aménagement) parlent de structurer le paysage « <i>par un enchaînement d'espaces fermés et d'espaces ouverts</i> » et précisent que « <i>Les espaces ouverts doivent proposer des ambiances variées et pousser la population à se les approprier</i> ». De plus, le même document a été adapté en intégrant l'imposition d'un minimum de 30% d'espaces en pleine terre appliquée à l'aire B
Créer une équivalence entre la surface des activités prévues en zone A3 et un logement : 200m ² d'activités = 1 logement	Les options de l'aire A3 n'autorisent pas les logements au rez-de-chaussée. Ce dernier est réservé aux activités (commerce ou service de proximité, HoReCa ou petits équipements communautaires). Il n'y a donc pas lieu de définir une équivalence entre la surface des activités prévues dans l'aire A3 et un logement.

Avis du Pôle Environnement

L'avis du Pôle Environnement a été sollicité par la commune de Rixensart le 26 septembre 2023. Le délai de 30 jours s'est écoulé sans que le Pôle Environnement ne remette un avis. On considère ainsi que l'avis est favorable par défaut.

RECLAMATIONS ET OBSERVATIONS EMISES DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Section			Réclamation	Réponse
A.			Développement territorial - Aménagement du Territoire - Urbanisme	
A.	1.		<i>Absence d'une vision globale préalable</i>	
A.	1.	1.	Le bâtiment existant le long de la rue des Volontaires ne figure pas sur le plan de destination.	Le bâtiment a été rajouté dans le plan de destination
A.	1.	2.	Le projet annoncé n'évoque pas la réalité concrète des projets existants dans le périmètre et sa grande proximité : maison de repos et de soins (MRS) d'environ 100 lits, parking souterrain et nouvelle crèche sur la zone B à l'Est, projet de second terrain de hockey rue du Tilleul, implantation de l'école secondaire Ecole Plurielle (500 élèves), projet de logements sociaux (21) de Notre Maison au Fond Tasnier, projet "Tradolino, ex Doyen" (6 logements) au Vieux Chemin de l'Helpe, les Papeteries de Genval (commerces et logements).	Le PCAR n'est pas censé aborder les projets en dehors de son périmètre. Du moins, l'AFOM dans le rapport d'analyse de la situation existante a été adaptée en pointant, parmi les faiblesses et les opportunités, l'interaction avec les équipements voisins du point de vue de la mobilité. Le RIE a évalué les incidences du PCAR en tenant compte des projets de la MRS et de la crèche au sein de la zone B à l'Est, tout comme le 2ème terrain de hockey et les Papeteries de Genval dans les alentours. Il a formulé des recommandations quand il le jugeait nécessaire, afin d'éviter ou réduire les incidences. Ces recommandations abordent le type de commerce à implanter sur site pour éviter une concurrence directe et les adaptations à faire dans le PCAR en termes de mobilité, pour mieux anticiper les potentiels futurs conflits. La possibilité de réaliser un parking souterrain au sein de la zone B à l'Est fait partie de ces recommandations. A savoir aussi que certaines recommandations consistent en des actions hors périmètre du PCAR et leur suivi sort donc du cadre de ce dernier. Le PCAR ne précise pas le nombre d'usagers de la MRS, car ce n'est pas son rôle d'entrer dans le détail du programme dans son cadre d'action. Le projet d'implantation de l'école Plurielle dans le quartier n'est plus d'actualité.
A.	1.	3.	Le jardin de la section maternelle et le sentier qui le contourne ne sont pas repris sur le plan de destination. Nécessité de les préserver et de les faire figurer sur le plan.	Le cheminement contournant le jardin sera conservé. Le tracé de l'aire R3 dans le plan de destination a été adapté à cet endroit

Section			Réclamation	Réponse
A.	1.	4.	Quid des nuisances sonores, olfactives et visuelles que subiront les habitants actuels du Vieux Chemin de l'Helpe au fond de leur jardin ?	Les incidences du PCAR à ce sujet ont été étudiées par le RIE, qui a formulé une recommandation concernant les livraisons pour les commerces (accès à privilégier et interdiction de livrer la nuit) et une concernant les ouvertures de l'espace public pour diminuer certains effets de résonnance. Le RIE n'a pas jugé nécessaire de formuler d'autres recommandations pour éviter ou réduire les incidences compte tenu des fonctions envisagées. Le bilan du RIE, n'identifiant pas d'incidences majeures, vaut également envers les habitants actuels du Vieux Chemin de l'Helpe.
A.	1.	5.	Vu l'augmentation incessante et incontrôlée du nombre d'activités et services proposés autour du futur quartier, où les gens vont-ils habiter ? La zone se transforme en centre-ville mais est absolument inadaptée.	L'implantation d'activités et services en dehors du périmètre du PCAR ne rentre pas dans le champ d'action de cet outil. L'objectif du PCAR n'est pas de créer une nouveau « centre-ville » pour le quartier considérer mais d'assurer un développement de l'îlot en cohérence avec la taille et la typologie existante de celui-ci.
A.	1.	6.	Pour respecter l'esprit du quartier, imposer la construction de bâtiments R+1 uniquement. Autoriser la construction de bâtiment jusqu'à R+3 est inconcevable dès lors qu'aucun autre bâtiment aux alentours ne présente une telle hauteur.	Parmi les maisons aux alentours, il y a plusieurs R+1+T (3ème niveau intégré dans la toiture), c'est-à-dire un gabarit accueillant 3 niveaux. Le PCAR dans le cas des nouvelles maisons unifamiliales prévoit le même gabarit (R+1+T au maximum). Même dans le cas des immeubles de logements collectifs, le PCAR affirme que 3 niveaux (R+2) devra être la règle. Le R+3 est toléré ponctuellement uniquement "si cela concourt à la dynamique visuelle et à la morphologie de l'espace rue". Le RIE a étudié les incidences du PCAR du point de vue de l'intégration avec le cadre bâti existant et n'a pas identifié d'incidences importantes. Toutefois, il a formulé des recommandations pour que le PCAR définisse des distances d'implantation minimales à respecter pour tout nouveau bâtiment et qu'il renforce les prescriptions dans le sens d'un retrait bâti obligatoire au sein des zones d'équipement (gabarits potentiellement plus importants).

Section			Réclamation	Réponse
A.	1.	7.	Vu la position en bord de voirie, les activités prévues en rdc des bâtiments n'accueilleront que des activités n'amenant pas de vie dans le quartier. Il aurait été plus judicieux de proposer des emplacements de commerces/HoReCa en bordure de la zone verte afin de pouvoir dynamiser ce nouvel espace et limiter les zones de non-droits dans la commune.	Au sein des aires A1 et A2 autour de la zone verte centrale pourront s'implanter des fonctions de type activités libérales. L'HORECA (autorisé au sein de l'aire A3) se trouve près de l'accès au site depuis la rue de la Bruyère et pas au cœur du quartier pour ne pas intensifier la pression automobile locale.
A.	1.	8.	Distanciation insuffisante de certaines constructions vis-à-vis des habitations existantes.	Le plan de destination montre les zones capables où pourront s'implanter les constructions, ce qui ne correspond pas directement à l'emprise des futurs bâtiments. Le RIE a étudié les incidences du PCAR du point de vue de l'intégration avec le cadre bâti et n'a pas identifié d'incidences importantes en termes de distanciation vis-à-vis des constructions existantes. Toutefois, il a formulé des recommandations pour que le PCAR définisse des distances d'implantation minimales à respecter pour tout nouveau bâtiment.
A.	1.	9.	L'espace vert est à tort catalogué comme friche industrielle or ce site est composé à 80 % d'espaces verts qu'il serait inconscient de réduire.	L'ancien site GSK (partie Sud-Est du périmètre du PCAR) est de fait une friche industrielle, qui comprend en effet des espaces végétalisés (voir la carte de la situation existante de fait). Cependant il ne s'agit pas d'espaces verts de qualité. La requalification de la friche est un intérêt collectif et l'espace végétalisé qu'elle accueille sera maintenu bien que réduit au vu des besoins urbanistiques (logement, équipement communautaire) démontrés par le PCAR et validés par le RIE. La requalification sera possible aussi via l'assainissement de l'ancien site GSK, concerné par des sources potentielles de pollution du sol. Elles ont été relevées lors d'une étude d'orientation en 2012.

Section			Réclamation	Réponse
A.	1.	10.	L'EIE est tronquée en raison de l'absence de prise en compte des effets cumulatifs des projets en cours ou futurs proches du site : implantation possible d'une école plurielle rue des Volontaires (entre 300 et 500 élèves attendus, plus le personnel enseignant), projet d'un second terrain de hockey rue du Tilleul, construction d'une maison de repos (90 lits + visiteurs + personnel) ainsi que d'une crèche dans le site Poirier Dieu, divers projets immobiliers dans un périmètre proche (construction 21 logements au Fond Tasnier, projet de construction d'appartements au carrefour rue du Tilleul/Vieux Chemin de l'Helpe (opposition de la commune de Rixensart à ce projet). Cela entraîne une sous- estimation des répercussions sur la densité, la mobilité et l'environnement.	Le projet d'implantation de l'école Plurielle dans le quartier n'est plus d'actualité. Le RIE dans le cadre de l'évaluation des incidences a pris en compte le projet d'un 2ème terrain de hockey rue du Tilleul et de la MRS et d'une crèche au sein même du PCAR. Il n'a pas identifié d'incidences importantes. Toutefois, il a formulé de nombreuses recommandations concernant la densité, la mobilité et l'environnement. La plupart adressées au PCAR, tandis que certaines, à propos de la mobilité, sont à une échelle plus macro et sortent donc du cadre du PCAR. Concernant la mobilité, à titre surabondant, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés. Cette étude, à laquelle les citoyens ont eu également accès, prend en compte le PCAR, le projet de la MRS et celui de la reconversion du bâtiment GSK (logements et crèche) au sein du périmètre du PCAR, les projets de l'école Plurielle (d'actualité au moment de l'étude) et du 2ème terrain de hockey dans les alentours du périmètre, le plan cyclable structurant et le plan structurant piéton adoptés par la commune. La conclusion de cette étude affirme que les nouvelles fonctions du PCAR et des développements voisins n'entraîneront pas de congestions ou conflits majeurs Nous renvoyons également à la réponse formulée au point A.1.2.
A.	1.	11.	Il convient d'amender le plan du PCA pour que la zone bleue comprenne l'entièreté du terrain de la future maison de repos tel que délimitée en rouge (voir courrier réclamation maison de repos).	L'emprise de l'aire B à l'Est inclut déjà l'entièreté du terrain destiné à la future MRS.
A.	1.	12.	Un bâtiment situé rue de Volontaires n'a pas encore été abattu par Besix et ne figure pas sur le "Plan de destination" du PCAR alors qu'il devrait y figurer, avec une destination et une affectation bien définie.	Le bâtiment non abattu a été rajouté dans le plan de destination.

Section			Réclamation	Réponse
A.	1.	13.	Le bâti prévisionnel est constitué à 65 % de bâtiments fortement étagés constituant une barrière visuelle vis-à-vis de l'habitat existant. Or le dossier mentionne que la zone d'habitat principalement destinée à la résidence doit être compatible avec le voisinage. Le bâti existant deviendra alors invendable ou inlouable et les immeubles deviendront des squats.	Le RIE a étudié les incidences du PCAR du point de vue de l'intégration avec le cadre bâti existant et n'a pas identifié d'incidences importantes. Toutefois, il a formulé des recommandations pour que le PCAR définisse des distances d'implantation minimales à respecter pour tout nouveau bâtiment et qu'il renforce les prescriptions dans le sens d'un retrait bâti obligatoire au sein des zones d'équipement (gabarits potentiellement plus importants). De plus, le PCAR a été conçu avec la volonté de renforcer le lien entre le quartier des Charmettes et celui de la rue de la Bruyère.
A.	2.		<i>Densité</i>	
A.	2.	1.	Le nombre de logements prévus dans ce lotissement est excessif par rapport à la capacité d'accueil du quartier. Une telle densification risque de mettre à mal la qualité de vie en générant une pression bien trop importante sur les infrastructures existantes (voiries encerclant le site, capacité d'accueil de l'école, etc.).	La densité de logements potentiel est conforme à celle préconisée par le SDC, lequel a précisément établi des aires différenciées en tenant compte de leur morphologie. Les incidences de la densité prévue par le PCAR sur les infrastructures existantes ont été étudiées par le RIE et aucune incidence significative n'a été identifiée. Même si la densité projetée n'est pas remise en question, le RIE a formulé des recommandations demandant à clarifier le nombre maximum de logements pour ne pas avoir d'incohérence entre les options et les éléments graphiques, et à bien respecter ce que désigne le SDC (anciennement SSC). Un nombre maximal de 150 logements au sein du périmètre du nouveau quartier (hormis l'aire B) a été intégré aux options d'aménagement du PCAR.
A.	2.	2.	Les prescriptions urbanistiques de la commune pour le quartier Poirier Dieu précisent que toute construction requiert une superficie minimum de 500 m², soit une densité de 20 logements par ha, voire 15 logements par ha afin de respecter le caractère du quartier et éviter une pression trop importante sur l'équipement, les infrastructures sociales et les voies de circulation.	Les prescriptions urbanistiques applicables sont celles du SDC et du GCU. Aucun des 2 parle d'une superficie minimale de 500 m². Le GCU ne cible pas de densités précises, tandis que le SDC fixe une densité entre 20 et 25 log/ha. Le PCAR est aligné à cette densité.

Section			Réclamation	Réponse
A.	2.	3.	Les logements sociaux (10 prévus), les habitants de la MRS (100 ?) et de l'habitat partagé (10 ?) tous projetés sur la zone B à l'Est du site doivent impérativement être pris en compte dans le calcul de la densité.	Le PCAR parle de 10% de logements publics et pas de 10 unités. Le PCAR ne précise pas le nombre d'usagers de la MRS et d'unités d'habitats partagés ("habitat communautaire"). Le PCAR n'envisage que l'accueil des seniors comme fonction au sein de l'aire B à l'Est : il dit accepter des logements d'utilité publique et de type communautaire mais ça reste dans le cadre de l'accueil des seniors, au même titre qu'une MRS (point 4.2.4 des options). Le logement "ordinaire" n'est pas admis au sein de l'aire B, à moins qu'il soit indispensable au fonctionnement de l'équipement. C'est ainsi que la superficie totale des aires B (y compris celle à l'Est) a été déduite du calcul de la densité brute de logements. Un nombre maximal de 150 logements au sein du périmètre du nouveau quartier (hormis l'aire B) a été fixé par le Collège communal et a été intégré au document des Objectifs généraux et options d'aménagement. Il est rappelé également que le PCAR ne dispense pas les futurs bâtisseurs de devoir évaluer adéquatement les incidences environnementales de leur projet au stade de leur demande de permis.
A.	2.	4.	Les espaces publics ne devraient pas être pris en compte pour le calcul de la densité sur le terrain.	La densité de logements préconisée par le PCAR est une densité brute, calculée en retirant de la superficie totale juste la surface de l'aire B et, à cette nouvelle valeur, un 10% d'espaces verts. C'est le même calcul de la densité brute fait par le SDC. La densité évoquée par la réclamation est la densité nette et le PCAR ne sait pas la préciser : le plan ne définit que des affectations, on ne sait pas quantifier précisément la surface d'espaces publics (voiries, etc.) à déduire pour passer de brut à net.

Section			Réclamation	Réponse
A.	2.	5.	Que représentent précisément les espaces dits A3 ?	L'aire A3 est réservée à des constructions contenant des logements dans les étages et une activité d'envergure locale au rez-de-chaussée (commerce ou service de proximité, HoReCa ou de petits équipements communautaires). L'aire est décrite au point 4.2.3 des options.
A.	3.		<i>Gestion des eaux</i>	
A.	3.	1.	La création de ce nouveau lotissement impliquera une augmentation de l'imperméabilisation de la zone. Le Vieux Chemin de l'Helpe a été inondé en juillet 2021. Nécessité de porter une grande attention à ce point pour éviter d'aggraver la situation vu le changement climatique et l'augmentation d'évènements météorologiques de plus en plus importants.	Le PCAR définit des grandes lignes directrices en matière de gestion des eaux de ruissellement et affirme la volonté de tendre vers le zéro impact généré par la nouvelle urbanisation (point 3.3 des options). La gestion des eaux de ruissellement ne sera détaillée qu'au moment des demandes de permis, lors de la mise en œuvre du PCAR.
A.	3.	2.	Selon rapport d'étude, un réseau d'égouttage dessert les voiries périphériques de l'îlot. Il est à noter que le réseau de la rue du Tilleul est incomplet. Entre le carrefour Tilleul/Volontaire et le n°30, un ancien réseau utilisé par GSK existe : les n°20 au n°34 sont raccordés à celui-ci. En prolongement de celui-ci, un tronçon d'égouttage n'existe pas entre le n°30 et le n°42.	Le document des Objectifs généraux et options d'aménagement a été adapté pour que cette incomplétude du réseau d'égouttage de la rue du Tilleul soit prise en compte et solutionnée lors de la mise en œuvre du PCAR.
A.	4.		<i>Environnement</i>	

Section			Réclamation	Réponse
A.	4.	1.	Pollution par le sol qui n'a pas été décontaminé complètement.	Des mesures de dépollution sont précisées par les recommandations du RIE (R.54 et R.55). Elles devront être appliquées en phase de mise en œuvre du PCAR : elles ne sont donc pas abordées par les options d'aménagement de l'outil. Le suivi en phase de mise en œuvre devra être assuré puisque parmi les objectifs généraux du PCAR il y a l'assainissement de la friche industrielle (point 2.4 des objectifs/options). Tout demandeur de permis est par ailleurs soumis aux obligations découlant du décret du 1 ^{er} mars 2018 sur la gestion et l'assainissement des sols.
A.	4.	2.	Les plans de la situation existante de droit et de fait font apparaître des courbes de niveau 120 et 140. A quoi cette numération fait-elle référence ? Ils ne sont pas représentatifs des niveaux altimétriques de référence qui concerne l'ilot. Les niveaux altimétriques des trottoirs de la rue du Tilleul à proximité de l'ex entrée de GSK donnent des relevés de l'ordre de 101 à 103. Qu'en est-il réellement au vu de la déclivité de l'ilot depuis la rue des Volontaires vers le Vieux Chemin de l'Helpe ?	Les plans de la situation existante de droit et de fait ont été corrigés. En effet, les bonnes valeurs des courbes de niveau sont 102, 104 et 106, au lieu de 120, 140 et 160.
B.			Sécurité – mobilité - stationnement	
B.	1.		<i>Sécurité</i>	
B.	1.	1.	Des passages pour piétons sécurisés doivent être installés aux différents carrefours et jonctions entre les sentiers et les voies carrossables.	Ce n'est pas le rôle du PCAR de rentrer autant dans le détail des aménagements. Il précise toutefois la nécessité de sécuriser les carrefours N271/Vieux Chemin de l'Helpe et Tilleul/Volontaires. De plus, il prévoit l'aménagement des voiries internes en espace partagé (ce qui comporte un aménagement sécurisé pour les piétons).
B.	1.	2.	A l'intérieur du site, les voiries et sentiers sont trop rectilignes : incitation à l'accélération pour les voitures.	Les voiries internes au quartier seront aménagées en tant qu'espace partagés, ce qui comporte des aménagements destinés à faire respecter aux voitures la limite de 20 km/h. Ces éléments ne sont pas repris dans le plan car ce dernier ne prévoit pas ce niveau de détail.

Section			Réclamation	Réponse
B.	1.	3.	La mobilité à Genval est déjà problématique. Nécessité d'associer ce projet à un plan de mobilité communal plus global et d'installer des infrastructures sécurisées répondant aux besoins actuels et futurs qui seront identifiés.	Il s'agit de réflexions à une plus grande échelle que celle du PCAR. Elles sont à la charge de la Commune plutôt que du PCAR.
B.	1.	4.	La voie carrossable et le parking sont un danger pour les jeunes enfants de l'école communal : quel aménagement sécurisé est-il prévu dans les voiries avoisinantes ?	Le carrefour entre les rue et impasse de la Bruyère et le Vieux Chemin de l'Helpe sera aménagé de manière sécurisante (point 3.1.1 des options du PCAR). L'aménagement de type "espace partagé" des voiries internes au quartier est un aménagement sécurisant pour les usagers faibles. Le PCAR n'est pas un outil qui a vocation à détailler l'aménagement des parkings.
B.	1.	5.	Aucune étude sérieuse n'a été faite sur le carrefour Bruyère/Ecoquartier/Vieux Chemin de l'Helpe : la superficie R1 destinée à l'aménagement du carrefour ne paraît pas suffisante pour modifier de façon sécurisante l'entrée et la sortie de l'Ecoquartier. Cette zone devrait être augmentée au détriment de l'aire d'habitat.	Le RIE a étudié les incidences du PCAR en termes de sécurité routière et a justement formulé la recommandation de sécuriser ce carrefour (recommandation R.45). Le PCAR est un outil qui n'inclut pas de plans d'aménagement détaillés mais uniquement un plan de destination. Le PCAR ne rentre donc pas dans le détail des aménagements, mais précise toutefois dans ses options (point 3.1.1) le besoin de sécuriser le carrefour.

Section			Réclamation	Réponse
B.	1.	6.	La rue des Volontaires doit faire l'objet d'aménagements garantissant plus de sécurité et moins de trafic de transit afin d'être considérée comme un espace public partagé pour limiter le trafic de passage. Une vision totale depuis l'ilot sur la voirie de la rue de La Bruyère est indispensable.	Les incidences du PCAR du point de vue du trafic et de la sécurité routière ont été étudiées par le RIE. Ce dernier n'a pas identifié d'incidences importantes au niveau de la rue des Volontaires. Il a toutefois recommandé un réaménagement d'une partie de la rue du Tilleul, ce qui permet entre autres une circulation routière et active plus fluide et sécurisée au sein du carrefour avec la rue des Volontaires. A titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés (sur le site et dans les alentours). Cette étude, à laquelle les citoyens ont eu également accès, conclut que les nouvelles fonctions du PCAR et des développements voisins n'entraîneront pas de congestions ou conflits majeurs. Elle cible toutefois des pistes d'amélioration pour la rue des Volontaires : remettre le trottoir uniquement pour piétons et ancrer les cyclistes dans la rue en mixité avec le reste de la circulation (sécurisation du cheminement vers les pôles de déplacement externes, via par exemple des pistes cyclables suggérées). Le suivi des conclusions de cette étude sort du cadre du PCAR.
B.	1.	7.	Assurer la sécurité aux abords de l'école mais également autour périmètre pour permettre à tous de rejoindre et quitter le nouveau quartier à pied et à vélo, notamment les enfants qui fréquentent l'école, les mouvements de jeunesse et les clubs de sport.	Aux abords immédiats de l'école, le PCAR prévoit l'aménagement d'espaces partagés et la sécurisation du carrefour avec la rue de la Bruyère et le Vieux Chemin de l'Helpe. En ce qui concerne les interventions à une échelle plus macro, ça sort du champ d'action du PCAR. De même, une attention particulière sera portée à cette question lors des permis délivrés dans le cadre de la mise en œuvre du PCAR.
B.	2.		<i>Mobilité</i>	

Section			Réclamation	Réponse
B.	2.	1.	La mobilité n'a pas été envisagée dans l'ensemble du quartier : les Charmettes avec le Rixhockey en expansion, la crèche, les scouts, la maison des jeunes, le projet "Tradolino, ex Doyen", l'implantation future de l'Ecole Plurielle ainsi que les effets plus éloignés (Mascau, carrefour du Poteau, Gevaert, Joseph De Smet et les impacts de l'augmentation du nombre de véhicules sur la rue de la Bruyère, l'avenue Albert Ier et le carrefour de la Mazerine déjà très chargés et bloqués aux heures de pointe).	Le projet d'implantation de l'école Plurielle dans le quartier n'est plus d'actualité. Le PCAR n'est pas censé aborder les projets en dehors de son périmètre. C'est un document qui, une fois approuvé, aura une valeur d'orientation (au vu du CoDT entré en vigueur en 2017). Il ne rentre donc pas dans le détail de la programmation. C'est au RIE d'étudier le PCAR et évaluer ses incidences, en prenant en compte aussi les projets à proximité. Le RIE a évalué les incidences du PCAR en termes de mobilité après avoir étudié le réseau à la macro échelle, en tenant compte des autres projets générateurs de circulation. Il n'a pas identifié d'incidences importantes. Toutefois, il a formulé de nombreuses recommandations (stationnement, circulation active et routière). La plupart adressées au PCAR, tandis que certaines, en lien avec la circulation routière, sortent du cadre du PCAR (car elles visent des endroits en dehors de son périmètre). A titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés. Les citoyens ont eu également accès à cette étude. L'étude conclut que les nouvelles fonctions du PCAR et des développements voisins n'entraîneront pas de congestions ou conflits majeurs.
B.	2.	2.	La rue du Tilleul, déjà utilisée actuellement comme voie de transit (car distance la plus courte) alors que fort étroite (4,5 m) doit absolument être remodelée. Par exemple : double sens unique ou voie partagée avec protection des usagers faibles.	Suite à la recommandation R.42 du RIE, le tronçon de la rue du Tilleul le long de la friche fait l'objet d'un élargissement dans le cadre du PCAR (aire R1 qui dépasse la limite parcellaire dans le plan de destination).

Section			Réclamation	Réponse
B.	2.	3.	La rue Mascau et le vieux chemin de l'Helpe doivent devenir voies locales comme prévu au "Rixensart, Schéma de structure : circulations - CREAT, avril 2010".	Le schéma de circulation (du SSC) identifie effectivement ces rues comme des voiries locales. Les prescriptions écrites du SSC parlent de "rendre effective ou renforcer le rôle de voie locale" de la rue Mascau. Le PCAR, en ce compris avec la recommandation du RIE relative à l'accessibilité du parking Vieux Chemin de l'Helpe (reco R.37), ne contrevient pas à ces principes. D'ailleurs, il n'a pas de pouvoir réglementaire pour prendre de telle mesure en matière de statut de voirie.
B.	2.	4.	Nécessité de sécuriser les sorties du site pour les véhicules aux rues de la Bruyère et des Volontaires vu le nombre important d'habitants, le personnel et les visiteurs de la MRS, de la nouvelle crèche, etc.	Le RIE recommande un aménagement sécurisant au niveau du nouvel accès depuis la rue de Bruyère (recommandation R.45). Cela est repris parmi les options du PCAR (point 3.1.1). Le RIE (qui a étudié les incidences du PCAR en termes de mobilité et sécurité routière) n'a pas formulé de recommandations concernant le nouvel accès depuis la rue des Volontaires. Toutefois, l'aménagement de la transition entre la rue des Volontaires et le nouvel espace partagé du quartier comporte a priori une sécurisation des lieux.
B.	2.	5.	L'accès à la moitié du nouveau quartier depuis la rue de la Bruyère est assez risqué au vu de la circulation importante sur la rue de la Bruyère. En venant de La Hulpe et Bruxelles, le virage de la rue de la Bruyère implique une vue très limitée des véhicules arrivant dans l'autre sens. Plusieurs accidents ont déjà eu lieu. Ni l'installation de feux, ni l'installation d'un rond-point ne sont propices à cet endroit. Nécessité de revoir cet accès, éventuellement ailleurs.	Le RIE a étudié les incidences du PCAR concernant le thème de la mobilité et de la sécurité routière et n'a pas remis en question le nouvel accès depuis la rue de la Bruyère. Cependant, il recommande un aménagement sécurisant (recommandation R.45). Cela est repris parmi les options du PCAR (point 3.1.1).

Section			Réclamation	Réponse
B.	2.	6.	L'infrastructure routière actuelle n'est pas adéquate pour supporter le trafic supplémentaire engendré par ce projet de lotissement.	Le trafic supplémentaire est une incidence du PCAR qui a été étudiée par le RIE. Ce dernier conclut que l'augmentation du trafic aura des proportions acceptables et n'entraînera pas de nouvelles zones congestionnées. Par contre, les conditions dégradées de certains carrefours seront amplifiées. Ainsi, le RIE a formulé plusieurs recommandations concernant la circulation routière (réorganisation des voiries projetées au sein du PCAR et (ré)aménagements des voiries limitrophes ou plus lointaines). Dans le cas des voiries plus lointaines, le suivi des recommandations sort du cadre du PCAR. A titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés (sur le site et dans les alentours). Cette étude, à laquelle les citoyens ont eu également accès, conclu que les nouvelles fonctions du PCAR et des développements voisins n'entraîneront pas de congestions ou conflits majeurs. Elle cible toutefois des pistes d'amélioration applicables aux rues des alentours, y compris toutes celles qui bordent le périmètre du PCAR. Le suivi des conclusions de cette étude sort du cadre de ce dernier.
B.	2.	7.	L'accès privé réservé à l'actuelle école de Genval ne semble plus être garanti dans le projet proposé.	Le niveau d'accessibilité et le statut de l'accès à l'école ne sont pas modifiés par le PCAR.
B.	2.	8.	Nécessité de réaliser une étude d'incidence du carrefour Marie Poulie qui est déjà bouché.	L'incidence sur le carrefour cité est prise en compte par le RIE (recommandation R.46). Le suivi de la recommandation n'est pas à la charge du PCAR (carrefour hors périmètre).

Section			Réclamation	Réponse
B.	2.	9.	L'augmentation du trafic engendré par le projet est contraire à la philosophie du plan de mobilité Rixensart-La Hulpe-Lasne.	La vision à moyen et long terme du plan cité prend en compte la création de nouveaux logements et les incidences inévitables en termes de mobilité. La solution à l'augmentation du trafic ne peut pas se résumer en un stop à la création de nouveaux logements ou activités. Le RIE a bien pris en considération dans son analyse le plan intercommunal de mobilité (PICM) de 2004, en le considérant cependant comme obsolète vu son ancienneté, et le plan provincial de mobilité (PPM) de 2011, étant entendu que celui-ci ne contenait pas d'orientations pertinentes en l'espèce vu l'échelle d'étude d'un tel plan. De plus, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, à laquelle les citoyens ont également eu accès. Il s'agit d'une initiative prise à titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR. L'étude a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés : elle conclue que les nouvelles fonctions du PCAR et des développements voisins n'entraîneront pas de congestions ou conflits majeurs.
B.	2.	10.	Selon les spécifications du projet, les voiries de l'écoquartier doivent rester indépendantes des voiries communales or le Vieux Chemin de l'Helpe est intégré à celui-ci.	Les nouvelles voiries internes doivent inévitablement être connectées aux voiries communales périphériques. La volonté n'est pas de créer un quartier refermé sur lui-même. Les propos du PCAR ne parlent pas de voiries internes "indépendantes" mais de voiries internes empêchant la circulation de transit aux véhicules motorisés (pour éviter un effet "bypass") et des voiries périphériques (aire R1) ne pouvant pas pénétrer dans le centre du nouveau quartier.
B.	3.		<i>Mobilité douce</i>	
B.	3.	1.	La mobilité douce doit être envisagée pour tout le périmètre et pas seulement à l'intérieur du nouveau quartier : parcours cyclable sécurisé vers la gare, la Mazerine, les Papeteries et navette de rabattement très régulière vers la gare qui pourrait aider à désengorger les voiries avoisinantes en favorisant les navetteurs et en aidant à l'acheminement des enfants vers les écoles.	Cette suggestion, bien que pertinente, sort du champ d'action du PCAR. Néanmoins, les réflexions menées actuellement par la commune pour renforcer de telles liaisons inter-quartiers existent, notamment au stade de la révision en cours des outils communaux d'aménagement du territoire. Il en va notamment concernant une liaison à créer pour les modes actifs depuis le quartier des Charmettes vers les gares de La Hulpe et de Genval.

Section			Réclamation	Réponse
B.	4.		<i>Stationnement</i>	
B.	4.	1.	Nombre de places de stationnement insuffisant (50) à la rue du Tilleul compte tenu du RixHockey, de la crèche à venir, des visiteurs de la MRS et des futurs logements.	L'offre de places de parking envisagée par le PCAR a été étudiée par le RIE, qui n'a pas identifié de sous-dimensionnement de l'offre. Ainsi, la seule recommandation du RIE qui a été formulée concernant les poches de parking dans les aires P se focalise sur celle du Vieux Chemin de l'Helpe. En plus de ça, il faut aussi prendre en compte la recommandation du RIE pour que le PCAR donne la possibilité de réaliser du stationnement souterrain au sein des aires B (dont celle rue du Tilleul), en les mutualisant avec les activités avoisinantes comme les événements sportifs. A titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés. Cette étude, à laquelle les citoyens ont eu également accès, ne constate pas non plus de sous-dimensionnement de l'offre de stationnement. Toutefois, l'aire P du côté de la rue du Tilleul a été agrandie dans le plan de destination, pour un total de 90 places de parking.
B.	4.	2.	En face de l'école, le parking prévu semble situé sur une zone verte promise par la commune (projet saveurs à partager, arbres récemment plantés).	La commune souhaite intégrer ce projet dans le parc à l'arrière de l'école (aire V2 dans le plan de destination).

Section			Réclamation	Réponse
B.	4.	3.	Le nombre de places (50) est insuffisant pour le personnel et les parents de l'école fondamentale communale <u>et</u> de la future école secondaire Ecole Plurielle.	Le projet d'implantation de l'école Plurielle dans le quartier n'est plus d'actualité. L'offre de places de parking envisagée par le PCAR a été étudiée par le RIE, qui n'a pas identifié de sous-dimensionnement de l'offre. Ainsi, la seule recommandation du RIE qui a été formulée concernant les poches de parking dans les aires P se focalise sur celle du Vieux Chemin de l'Helpe. En plus de ça, il faut aussi prendre en compte la recommandation du RIE pour que le PCAR donne la possibilité de réaliser du stationnement souterrain au sein des aires B (celle rue du Tilleul et celle en face de l'école existante). A titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés. Cette étude, à laquelle les citoyens ont eu également accès, ne constate pas non plus de sous-dimensionnement de l'offre de stationnement. Toutefois, l'aire P du côté de la rue du Tilleul a été agrandie dans le plan de destination, pour un total de 90 places de parking.
B.	4.	4.	La voie carrossable et le parking sont un danger pour les jeunes enfants de l'école communale, un aménagement est-il prévu dans les voiries avoisinantes ?	Le carrefour entre les rue et impasse de la Bruyère et le Vieux Chemin de l'Helpe sera aménagé de manière sécurisante (point 3.1.1 des options du PCAR). L'aménagement de type "espace partagé" des voiries internes au quartier est un aménagement sécurisant pour les usagers faibles. Le PCAR n'est pas un outil qui détaille l'aménagement des parkings.
B.	4.	5.	Souhait de pouvoir conserver un nombre de places suffisant par rapport à la zone turquoise face à l'école.	L'offre de places de parking envisagée par le PCAR a été étudiée par le RIE, qui n'a pas identifié de sous-dimensionnement de l'offre. Le RIE a toutefois recommandé au PCAR de donner la possibilité de réaliser du stationnement souterrain au sein des aires B (dont celle en face de l'école existante). A titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés. Cette étude, à laquelle les citoyens ont eu également accès, ne constate pas non plus de sous-dimensionnement de l'offre de stationnement.

Section			Réclamation	Réponse
B.	4.	6.	A terme, souhait que la voie d'accès et les deux zones de parking actuelles restent réservées à l'usage des personnes fréquentant l'école durant les périodes scolaires.	Suite au PCAR, la voirie de desserte de l'école continuera à être destinée uniquement aux usagers de cette dernière. Les emplacements de parking actuels réservés à l'école ne sont pas conservés par le PCAR, mais ils sont pris en compte par la nouvelle offre de stationnement du PCAR, qui consiste en : • Une aire de stationnement (aire P) de 60 places près de l'aire B au Sud-Ouest (école et possible extension) • Une aire P de 20 places près du Vieux Chemin de l'Helpe, au Nord-Ouest • Une aire P de 90 places près de l'aire B à l'Est (maison de repos, ...) • La possibilité de réaliser du stationnement souterrain en-dessous des aires B
B.	4.	7.	Stationnement insuffisant au Vieux Chemin de l'Helpe.	L'offre de places de parking envisagée par le PCAR a été étudiée par le RIE, qui n'a pas identifié de sous-dimensionnement de l'offre. Concernant l'aire P du Vieux Chemin de l'Helpe, le RIE recommande d'améliorer les conditions d'accès, mais n'a pas jugé nécessaire une révision à la hausse du nombre de places. En plus de ça, il faut aussi prendre en compte la recommandation du RIE pour que le PCAR donne la possibilité de réaliser du stationnement souterrain au sein des aires B (celle rue du Tilleul et celle en face de l'école existante). A titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés. Cette étude, à laquelle les citoyens ont eu également accès, ne constate pas non plus de sous-dimensionnement de l'offre de stationnement.

Section			Réclamation	Réponse
B.	4.	8.	Les Charmettes et la rue du Tilleul font déjà l'objet de parking sauvage (hockey, scouts, football, évènements sportifs) : il faut impérativement réfléchir à un nombre suffisant de stationnement pour accueillir les participant aux évènements réguliers et non uniquement un parking ponctuel pour les visiteurs du dimanche quand aucune activité n'est en cours ainsi qu'un positionnement réaliste de ce parking.	L'offre de places de parking envisagée par le PCAR a été étudiée par le RIE, qui n'a pas identifié de sous-dimensionnement de l'offre (en tenant compte du besoin qui se crée lors des évènements sportifs). Toutefois, il recommande que le PCAR donne la possibilité de réaliser du stationnement souterrain au sein des aires B (dont celle du côté de la rue du Tilleul) afin de dégager à terme une capacité supplémentaire pour les autres usagers. Il recommande également de le mutualiser avec les activités avoisinantes comme les évènements sportifs. Ces recommandations ont été suivies par le PCAR. A titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés. Cette étude, à laquelle les citoyens ont eu également accès, ne constate pas non plus de sous-dimensionnement de l'offre de stationnement. Toutefois, l'aire P du côté de la rue du Tilleul a été agrandie dans le plan de destination, pour un total de 90 places de parking.
B.	4.	9.	Le partage du parking existant de l'école avec les activités n'est pas une bonne idée. Le nombre de stationnement sera largement insuffisant. Il conviendrait de prévoir des stationnements en sous-sol au même titre que ceux pour les logements mais en prévoyant un étage pour le public, comme cela se fait aux papeteries de Genval ou le Blx à Waterloo (-1 pour les visiteurs, -2 pour les commerçants). Ceci permettrait d'offrir un plus grand nombre de stationnement public sans créer d'énormes parkings en surface.	L'offre de places de parking envisagée par le PCAR a été étudiée par le RIE. Ce dernier, hormis les points ciblés par ses recommandations, n'a pas identifié de sous-dimensionnement de l'offre. Les recommandations consistent notamment en la mutualisation des parkings et la possibilité de réaliser du stationnement souterrain au sein des aires B (celle rue du Tilleul et celle en face de l'école existante). Ces recommandations ont été suivies par le PCAR.

Section			Réclamation	Réponse
B.	4.	10.	Proposition de prévoir des parkings souterrains sous la future extension de l'école non réaliste vu le coût de cet aménagement et le fait que l'école soit financée par des fonds publics.	Une coquille (imposition au lieu de possibilité) persistait dans le document des Objectifs généraux et options d'aménagement. Elle a été corrigée. Le PCAR n'impose pas la réalisation d'un parking souterrain, il donne juste la possibilité. Sa représentation sur le plan de destination ne comporte pas d'obligation de réalisation. La décision n'est pas prise à ce stade (l'évaluation des coûts sera faite au moment de la réalisation du projet).
B.	4.	11.	Pourquoi indiquer qu'il y aura un parking souterrain sous le bâtiment ex-GSK existant et conservé et qui n'en possède pas, alors qu'il ne sera pas possible d'en mettre un ?	Une coquille (imposition au lieu de possibilité) persistait dans le document des Objectifs généraux et options d'aménagement. Elle a été corrigée. Le PCAR n'impose pas la réalisation d'un parking souterrain, il donne juste la possibilité. Sa représentation sur le plan de destination ne comporte pas d'obligation de réalisation. La décision n'est pas prise à ce stade (l'évaluation de faisabilité sera faite au moment de la réalisation du projet).
B.	4.	12.	L'article 4.4.4 du bureau AUPA du 9 janvier 2023 spécifie que l'aire P est réservée au parking groupé sur les parcelles privées ou publiques notamment le parking Tilleul. Cette aire contient les espaces de circulation pour les usagers non motorisés, elle n'est pas destinée à un espace de circulation motorisée de transit.	Les options du PCAR (point 4.4.4) ne rentrent pas dans le détail de la circulation motorisée de transit. Elles ne parlent que d'une circulation réduite et à vitesse limitée.
B.	4.	13.	Il a été signalé lors de la présentation que le parking précité serait utilisé comme sortie de l'écoquartier. Or le sens de circulation entrée Volontaires/sortie Tilleul via le parking est contraire aux spécifications du PCAR.	Le PCAR ne spécifie pas le sens de circulation au sein de l'aire P le long de la rue du Tilleul. A titre subsidiaire, en dehors de la procédure du PCAR, la commune a commandé en 2024 une étude de mobilité à un bureau externe, qui a pu montrer l'absence de problèmes importants une fois les différents projets réalisés (dans et hors périmètre du PCAR). Cette étude, à laquelle les citoyens ont eu également accès, n'a pas fait de remarque à propos du sens de circulation au sein de ladite aire P.

Section			Réclamation	Réponse
B.	4.	14.	Garantir un nombre de places de stationnement suffisant au seul usage de l'école durant les heures de fréquentation.	L'offre de places de parking envisagée par le PCAR a été étudiée par le RIE, en prenant en compte les besoins de stationnement de l'école. Le RIE, hormis les points ciblés par ses recommandations, n'a pas identifié de sous-dimensionnement de l'offre du PCAR. Les recommandations consistent notamment en la mutualisation des parkings et la possibilité de réaliser du stationnement souterrain au sein des aires B (dont celle en face de l'école existante).
C.			Végétation	
C.	1.			
C.	1.	1.	Les arbres à l'entrée de la rue du Tilleul et sur l'actuel parking doivent être entretenus et conservés.	Les options du PCAR (point 3.6.2) envisagent la préservation des arbres remarquables (il y en a 2 rue du Tilleul). Concernant ceux non remarquables, les options (point 3.6.1) demandent que les futurs aménagements privilégient leur maintien (le plan de destination ne définit que des affectations).
C.	1.	2.	Les plantations futures sur le site devront être vérifiées (non plantation de conifères et d'espèces exotiques) au-delà de l'intention indiquée sur le permis de bâtir.	La remarque ne concerne pas le PCA mais la phase ultérieure des demandes de permis.
C.	1.	3.	Nécessité de conserver le jardin de la section maternelle et de ne pas le remplacer par un sentier rectiligne qui amputerait les maternelles de cette zone jardin.	Le jardin de la section maternelle sera conservé. Le tracé de l'aire R3 dans le plan de destination a donc été adapté à cet endroit, en conservant le tracé du cheminement actuel.
C.	1.	4.	Le terrain de mini-foot, le verger potager et sa butte en face de l'école ainsi que le verger intérieur et la zone potagère, florale et de compostage se trouvent dans une zone destinée à devenir à terme une aire à vocation de services et d'équipements communautaires et une voirie piétonne. En cas de disparition de celles-ci, une zone verte compensatoire devrait être octroyée à l'école.	Ces aménagements pourraient être relocalisés dans l'aire V2, à l'arrière de l'école. Cette possibilité ne pourra se concrétiser qu'au stade des futurs permis.

Section			Réclamation	Réponse
C.	1.	5.	Qui seront les propriétaires et responsables de la zone boisée (ilot de fraîcheur indispensable à l'école) derrière l'école ? Un accès à un potager partagé entre le quartier et l'école pourrait être envisagé.	L'aire V2 au centre du nouveau quartier sera gérée par la Commune. L'aire V2 autorise l'aménagement d'un potager collectif (point 4.3.2 des options).
C.	1.	6.	Réduire les espaces verts dédiés à l'école, qui n'en compte déjà pas beaucoup, est hors du temps. L'éducation des jeunes se fait dès le plus jeune âge. Supprimer et réduire leurs espaces verts n'est pas un exemple de bonne gestion du patrimoine végétal ni une bonne vision du futur pour les enfants.	Une zone d'espace vert de grande dimension est prévue à l'arrière de l'école (V2), le PCAR n'empêchant pas qu'elle puisse être partiellement mise à disposition de l'école. Cette possibilité ne pourra se concrétiser qu'au stade du permis lors de la mise en œuvre du PCAR.
C.	1.	7.	Le nouvel espace vert au centre du quartier devrait accueillir une zone de jeux canins en liberté vu qu'actuellement la zone d'herbe située entre le Vieux Chemin de l'Helpe et l'école communale est utilisée à cet effet et sera supprimée.	Le PCAR n'a pas souhaiter à ce stade préciser la programmation du parc, comme la présence ou pas d'une zone de jeux canins. Cela n'empêche pas la réalisation ultérieure de ce type de zone au sein du parc.
C.	1.	8.	Nécessité d'augmenter les effectifs communaux afin d'entretenir et gérer au mieux le patrimoine végétal de la commune.	La remarque ne concerne pas le PCA.
C.	1.	9.	En cas d'extension de l'école, il conviendrait de simplement dévier le chemin prévu pour préserver l'espace vert actuel.	La dynamique de réalisation de cette extension dans le futur est actuellement inconnue. Le PCAR ne peut que se limiter à réserver une emprise avec l'affectation permettant une future extension.

Section			Réclamation	Réponse
C.	1.	10.	Dans le périmètre concerné par le PCAR, la densité prévue de 34,5 logements à l'ha pour l'écoquartier s'apparente à un centre isolé au milieu d'un bâti existant bénéficiant de plus de 50% de surfaces vertes et de jardins alors que l'écoquartier ne prévoit que 10 % de surfaces verdoyantes.	Le PCAR prévoit une densité entre 20 et 25 logements/ha et pas de 34,5 logements/ha. La densité est conforme à celle préconisée par le SDC. Ainsi, les alentours immédiats présentent la même densité (même zone au SDC) et la même part d'espaces végétalisés. La volonté du PCAR a été constante dans sa volonté de ne pas isoler la nouvelle urbanisation mais au contraire de l'insérer au sein du quartier existant tant au niveau d'un maillage inexistant aujourd'hui au travers de l'îlot que par la typologie des futures constructions et leur implantation.

SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS FORMULEES PAR LE RIE

CADRE PHYSIQUE

Topographie

- R1. Durant le chantier il faudra être attentif à ne pas remanier des zones trop vastes pour éviter, lors de fortes pluies, tout risque de glissement des terres vers les voiries entourant le site ou vers les bâtiments présents à proximité.
- R2. De plus, il est recommandé de réaliser les plantations le plus rapidement possible afin d'éviter des phénomènes de ravinement. Ces plantations doivent être effectuées idéalement avant ou au moment des travaux de construction des immeubles. La végétation ligneuse sera implantée idéalement en automne, la végétation herbacée au printemps.

Sol

- R3. En phase de chantier (engins de chantier, dépôts d'hydrocarbures et de liquides dangereux, etc.) : les précautions nécessaires devront donc être prises pour éviter tout risque de pollution : écoulement accidentel lors de leur stockage, utilisation et/ou manutention. Une attention particulière sera portée aux hydrocarbures ; des mesures doivent être aussi prises afin que les éventuels effluents liquides ne soient pas à l'origine de contaminations du sol, du sous-sol et/ou des eaux souterraines.
- R4. Si un parking est constitué dans la zone de chantier, il faudrait prévoir que les eaux pluviales transitent via un séparateur d'hydrocarbure avant d'être rejetées. Pour les eaux pompées ou drainées des éventuelles fouilles d'excavation, nous recommandons que, avant leur rejet dans le réseau d'égouttage public, elles transitent via un séparateur.
- R5. Les études de sols ont montré plusieurs tâches de pollution dans la partie du site précédemment exploitée par l'entreprise GSK. Un assainissement des taches de pollution les plus importantes a déjà été entrepris mais certaines pollutions localisées persistent (huiles minérales, acénaphène et arsenic à proximité du bâtiment administratif). Ces pollutions qui, sans mesures adéquates, peuvent représenter un risque pour la santé humaine ou l'environnement devront être assainies, ou faire l'objet de mesure de gestion particulière. Les études réalisées dans le passé font référence à une affectation de type industriel dont les valeurs seuils et d'intervention peuvent différer des affectations 'résidentiel' ou 'récréatif et commercial'. Si une première analyse des résultats ne révèle pas de différence importante (seule une pollution au zinc sur un seul forage s'ajouterait aux dépassements des valeurs seuils identifiés selon l'affectation de type industriel), les études devront néanmoins être mises à jour en tenant compte des affectations prévues dans le projet de PCA (résidentiel, récréatif et commercial).

Hydrologie et hydrogéologie

- R6. Il est recommandé d'imposer dans les options la pose de revêtements perméables ou semi-perméables pour tous les espaces publics, y compris les voiries partagées (zones R2) et surtout les emplacements de stationnement qui y sont prévus. Pour les voiries, il pourrait aussi être envisagée la mise en place de structures à réservoir avec un revêtement classique associé à une bouche d'injection ou revêtement poreux permettant une infiltration directe ou l'installation de drains dispersants ou de tranchées drainantes de part et d'autre de la voirie. Ces mesures ne pourront cependant être prises que suite à la réalisation d'essais de perméabilité capables de démontrer la faisabilité d'une infiltration en surface et en profondeur. Compte tenu de la localisation du PCA en zone de prévention éloignée (forfaitaire) de plusieurs captages destinés à la production d'eau de consommation, il faudra être attentif à ne pas prévoir d'activités à risque au sens de l'annexe 3 du Décret Sol ou d'autres installations potentiellement polluantes pour le sol, le sous-sol ou les eaux souterraines.
- R7. Le périmètre du PCA se situe en régime d'assainissement collectif. Le raccordement à l'égout doit faire l'objet d'une autorisation préalable écrite du Collège communal. En outre, toute nouvelle habitation doit être équipée d'un système de collecte séparant l'ensemble des eaux claires (pluviales, drains, etc.) des eaux usées. Il est enfin recommandé (comme souhaité par l'IBW) de faire réaliser une caractérisation par un géomètre après curage des tuyaux pour s'assurer de la faisabilité de raccorder les développements immobiliers du site sur les égouts existants.
- R8. Il est recommandé de faire intervenir un bureau spécialisé en hydrogéologie pouvant donner un avis précis concernant toute éventuelle problématique de stabilité des constructions liée aux variations possibles des pressions interstitielles.

ENERGIE ET QUALITE DE L'AIR

Besoins énergétiques des bâtiments

- R9. L'adjonction aux prescriptions d'une ligne précisant que des panneaux solaires peuvent être placés sur les pans de toiture les mieux exposés peut être intégrée au projet. Cette option peut être davantage appuyée concernant les équipements communautaires, où la rentabilité de telles installations est plus facilement garantie.

CADRE BATI ET ACTIVITES HUMAINES

Potentiel archéologique

- R10. Le Service Archéologique du SPW conseille à l'aménageur de prendre en considération dans son cahier spécial des charges une phase « d'évaluation archéologique » ou de « suivi archéologique » et une éventuelle suspension des travaux en cas de découverte(s) fortuite(s) pendant la réalisation du projet

(art. 249, 522-524 et 154 du CWATUP). L'aménageur sera invité, dans le cadre de sa demande de permis, à prendre contact avec le Service Archéologique pour en aborder les modalités d'intervention.

Densités et cadre bâti

- R11. Il est apparu que les prescriptions littérales faisaient référence à la zone de l'écoquartier (au sein de laquelle le nombre de logements à créer est limité à 165), sans que cette zone ne soit clairement désignée graphiquement. En plus de cela, les prescriptions relatives aux zones d'habitat et les surfaces réservées à celles-ci permettent de proposer in fine une densité plus importante à l'échelle de l'îlot que les 165 logements repris. Il y a lieu de clarifier cela au risque d'avoir un nombre important de parcelles non bâties une fois que le quota de 165 logements aura été atteint.
- R12. L'augmentation de densité n'induit que très peu de changements en matière de conditions de circulation, et il est par conséquent préconisé de viser une densité respectueuse de ce que désigne le SSC (20-25 logts/ha). Dans le cadre d'un écoquartier, auquel le projet entend être associé, les densités visées dans le référentiel du SPW sont supérieures à celle proposée ici (30 logements/ha dans un bourg, 20 dans les villages centraux). Il représente d'ailleurs l'un des critères minimums à rencontrer pour inscrire le projet dans une démarche de quartier durable. Compte tenu de cela, et partant du principe que Genval constitue un village central, la densité pourrait être augmentée à 30 logements/ha, soit 315 logements environ (et même 400 logements en considérant toutes les zones de l'îlot).
- R13. Dans un souci de cohérence, et dans le respect des prescriptions données par le PCA, les éléments bâtis pourront trouver à s'accorder sur les volumes s'implantant en zone A3, la seule zone précisant qu'une recherche architecturale doit être entreprise. Si ce n'est pas le cas, ces logements risquent de s'intégrer difficilement dans la composition générale et pourraient nuire à l'esthétisme général.
- R14. Il n'apparaît pas pertinent de trop contraindre l'emprise de la zone B du côté de la rue des Volontaires.
- R15. Il est préconisé de désigner une zone d'espace public au niveau de l'accès Est du réseau de voirie interne, afin de disposer d'un dégagement devant la zone A4 et d'ouvrir davantage l'espace en direction de l'intérieur d'îlot.
- R16. Le fait de créer une connexion avec la rue du Tilleul semble toutefois pertinente, et il serait alors opportun de réserver une zone suffisante dans le secteur nord-est du site pour de l'équipement, encadrée par les rues du Tilleul et des Volontaires, mais également les rues internes. Cette connexion pourrait se faire tel qu'envisagé dans les alternatives ou dans l'axe de la parcelle actuellement utilisée comme parking sur la rue du Tilleul. La mise en oeuvre d'une connexion viaire entre le centre de l'îlot et la rue du Tilleul, ainsi que des variantes permettra de désenclaver le site du « Poirier-Dieu » par rapport à la trame urbaine de Genval.

Implantation des constructions et stationnement

- R17. Afin de limiter tout impact lié à la différence de gabarit et pour contraindre un recul nécessaire, fixer une distance d'implantation minimale à respecter pour toute construction nouvelle. De plus, il a été mis en évidence l'intérêt de renforcer les prescriptions dans le sens d'un retrait bâti obligatoire au sein des zones d'équipement, où les gabarits peuvent être plus importants. Ceci permettrait de garantir que les volumes proposés ne génèrent pas de nuisances significatives dues aux effets d'ombrage pour les habitants présents aux alentours.
- R18. Un niveau de détail supplémentaire peut être apporté dans le cadre des prescriptions littérales afin de distinguer la zone V2, étant donné les effets différents pouvant être attendus selon qu'il s'agisse d'un espace vert type parc ou d'un potager collectif. En effet, l'un n'est pas nécessairement opportun dans l'emprise de l'autre (un parc doit en effet être visible, mis en avant, socialement contrôlé, ce qui est moins le cas pour un potager) et il convient de définir cette distinction au niveau du PCA.
- R19. L'inscription d'une crèche en zone AB et d'un parking côté intérieur permet de diriger un peu plus l'aménagement de ce secteur « clé » et d'éviter certains effets non souhaités, tout en permettant de créer de l'accueil supplémentaire de places au sein d'une crèche privée.
- R20. L'analyse du projet a mis en évidence le fait que les espaces de stationnement potentiellement nécessaires à la zone d'équipements (zone B, à l'est) pourraient représenter des surfaces très importantes. Il est par conséquent recommandé d'ouvrir le sous-sol à la possibilité de réaliser du parking souterrain au sein de cette zone B.

Cohésion sociale, y compris mixité intergénérationnelle et mixité fonctionnelle

- R21. Le projet tend à s'intégrer dans une trame urbaine déjà bien établie et dans un cadre particulièrement privilégié. Pour garantir la bonne intégration de l'aménagement vis-à-vis des populations locales, il semble essentiel de mettre en place un processus préalable de participation important pour les deux groupes-cibles que sont les futurs habitants et les riverains. A ce titre, le Référentiel des Quartiers Durables préconise l'établissement de notes et de réunions publiques additionnelles à ce qu'impose le cadre légal en matière de concertation.
- R22. Une note relative au projet commun du quartier (concernant tant les futurs habitants que les riverains aux alentours du site) devra être rédigée de manière à identifier les niveaux de participation de chacun (la création d'un comité de quartier pourrait faciliter cette procédure). Des rencontres régulières doivent être organisées.
- R23. En ce qui concerne les aspects socio-économiques, la cohésion sociale au sens du référentiel des Quartiers Durables en Wallonie pourra être garantie au sein du site « Poirier-Dieu » par l'accessibilité de 10% au minimum des logements pour les ménages à revenus « moyens ». La même proportion devra également être appliquée pour l'accessibilité aux PMR. Dans la continuité, il est important que les aménagements proposés sur le site soient bien identifiés et perçus comme destinés à tous, et pas en priorité pour les nouveaux arrivants (par exemple pour les potagers collectifs).

- R24. Un minimum de 3 catégories différentes est nécessaire afin de respecter le référentiel des quartiers durables en Wallonie. Le choix du commerce comme 3ème fonction (en complément de l'enseignement et la maison de repos est pertinent).
- R25. La différenciation des nouveaux commerces par rapport aux commerces localisés au sein des papèteries de Genval est primordiale car celles-ci constituent un pôle commercial d'attractivité intercommunale et en développement. Il est nécessaire de privilégier les commerces de proximité qui n'entrent pas en concurrence directe avec des établissements en place à proximité (p.ex. boulangerie, librairie, etc.) plutôt que des commerces de mode, abondants sur le site des papèteries de Genval. Viser l'implantation d'un commerce assigné écoresponsable au niveau de la zone AB pour développer davantage l'attractivité du site, et assoir son image « bio » dans les consciences collectives.
- R26. Plusieurs mesures de soutien aux nouveaux commerces pourraient par ailleurs être réfléchies et éventuellement mises en place avec un soutien communal (p.ex. : distribution de bons d'achats « découverte », mise en place d'une monnaie locale à l'échelle de l'îlot, portraits des commerçants, etc.).
- R27. Les professions libérales seront implantées au sein de l'îlot tandis que les commerces de proximité seront de préférence localisés sur l'îlot le long des voiries l'entourant pour bénéficier d'une bonne visibilité et d'une clientèle de passage (p.ex. Sur les parcelles A4 situées le long de la rue de la Bruyère et profitant de quelques places de stationnement sur la place).

CADRE BIOLOGIQUE

- R28. Si les dimensions proposées sont de nature à favoriser l'installation d'espèces et à constituer un cadre biologique plus complet, il est nécessaire d'y associer des connexions plus efficaces avec les espaces verts/naturels aux alentours. Ces corridors écologiques pourraient être proposés sous la forme de linéaires plantés le long des axes (impliquant la création d'une connexion viaire et/ou de parc avec la rue du Tilleul notamment) ainsi que par la désignation de petites zones transitionnelles (zones vertes ponctuelles) :
- Création d'une zone piétonne publique plus largement dimensionnée que la zone R3 figurant sur le plan de destination entre l'établissement scolaire, le square et la zone AB ;
 - Création d'une zone de parc le long de la rue du Tilleul suite à une extension du parking pour le bâtiment administratif au sud du bâtiment ;
 - Ouverture de l'espace public en marge de la zone V2 prévue au nord avec conséquente augmentation de la surface de cette dernière et ouverture vers le parking implanté au nord-ouest des futurs bâtiments
- R29. Dans la mesure du possible, et tant que cela ne contrevient pas aux aménagements possibles selon le plan de destination, le maintien des essences arborées non exotiques présentes sur le site pourra être poursuivi.

PAYSAGE

- R30. Ouvrir vers les zones « arrières » au Nord de l'îlot, à savoir la zone de parking et l'espace vert.
- R31. Préciser, dans les prescriptions, la distance d'implantation minimale à respecter pour les bâtiments de gabarit important.
- R32. Arrêter une zone plus large d'espace public piéton entre les zones AB et B (école) pour que cette zone soit plus sécurisante et plus attractive.
- R33. Poursuivre la désignation du cheminement prévu du côté de la rue du Tilleul (aboutissant, sur le plan de destination, sur une zone A1) au travers de cette parcelle et adapter la destination du reste de celle-ci aux besoins de mobilité (désignation d'un parking) ou résidentiels (maintien en zone A1). Cette mesure favoriserait aussi la circulation des modes actifs.

MOBILITE ET SECURITE ROUTIERE

Stationnement

- R34. Désigner sur le plan de destination la possibilité de réaliser du parking en souterrain au niveau de la zone B.
- R35. Prévoir, dans les prescriptions, un nombre d'emplacements de parkings égal à 1,2 par logement.
- R36. Opter pour la mutualisation des espaces de stationnement dans les zones d'équipement (B) et/ou inscrire sur le plan de destination les zones à réserver au stationnement à proximité de ces zones B et de la zone AB.
- R37. Améliorer les conditions d'accès à la zone de stationnement proposée Vieux Chemin de l'Helpe (permettre son accès depuis l'espace partagé), en mettant en place une voirie à double sens jusqu'à cette poche de stationnement. Le reste du Vieux Chemin de l'Helpe resterait toutefois à sens unique (sens nord-sud), la voirie à double sens étant réalisée sur la portion la plus au sud.

Circulation active

- R38. Proposer une connexion cyclo-piétonne entre le centre de l'îlot et la rue du Tilleul, permettent également de proposer une connexion écologique, visuelle et sociale entre cette rue, le parc de Charmettes et l'intérieur du site. La parcelle non-bâtie utilisée comme parking actuellement pourrait accueillir cette connexion.
- R39. Sur le plan de destination, enlever la désignation d'un cheminement parallèle à la voirie aux abords de l'école.

- R40. Le prolongement du cheminement prévu à l'est du site, le long de la parcelle communale située le long de la rue du Tilleul, est en outre conseillé indépendamment de l'alternative retenue.
- R41. Au niveau des espaces partagés intérieurs, s'agissant d'un usage et d'une appropriation nouvelle de l'espace rue pour tous les usagers (piétons, cyclistes, enfants qui jouent, automobilistes, etc.), il conviendra d'être particulièrement attentifs sur :
- L'homogénéité de l'espace en termes de matériaux, de conception, de façon à bien souligner le partage de celui-ci (pas de ségrégation dans les espaces de circulations tels que des trottoirs, au risque de rendre la situation complexe et insécuritaire) ;
 - La signalétique (verticale et horizontale), permettant de garantir toujours davantage la sécurité des usagers les plus vulnérables ;
 - La mise en place de mobilier rompant avec les codes usuels (éléments placés de manière aléatoires par exemple, avec toujours l'objectif de susciter la plus grande vigilance auprès des automobilistes)

Circulations routières

- R42. Prévoir un aménagement en double-sens de la rue du Tilleul sur l'espace compris entre les accès aux équipements et le carrefour avec la rue des Volontaires permettant de proposer une voirie de 6,5 m de large et un cheminement piéton à l'arrière des arbres présents du côté du périmètre du PCA (et donc, physiquement séparé de la voirie).
- R43. Cette réorganisation pourrait être associée à la création d'une seule voie de desserte pour la zone d'équipements B (focalisant les entrées/sorties des équipements en un carrefour et non 3, tout en permettant de distribuer les coûts de construction pour la voirie qui serait donc mutualisée).
- R44. Envisager la mise en impasse du site (à l'instar de ce que propose l'alternative 4) pour empêcher tout trafic de transit éventuel, ainsi que la création d'une connexion entre le centre de l'îlot et la rue du Tilleul (pas de trafic de transit supplémentaire mais ouverture du site), ce qui permet, en outre, de proposer un espace public central non accessible en voiture, et représente un aménagement relativement pertinent par rapport à la volonté de développer un projet de type écoquartier.
- R45. Mettre en place des aménagements pouvant sécuriser et fluidifier l'embranchement Bruyère - Vieux Chemin de l'Helpe - Impasse de la Bruyère (revêtement différencié, éclairage particulier, rétrécissement de voirie avec une berme centrale franchissable, etc.).
- R46. Envisager des adaptations des phases de feux au niveau du carrefour rue de la Bruyère (N271) / Albert Ier (N275) et une bande de tourne-à-gauche sur la rue de la Bruyère à l'approche du carrefour pour faire diminuer la saturation au niveau de celui-ci (ce qui permettrait d'avoir une situation 'non fluide' mais pas 'congestionnée' comme c'est le cas actuellement) (hors périmètre).
- R47. Envisager la mise en place d'un carrefour ou la réalisation d'un rond-point au niveau du carrefour C # Le Poteau (hors périmètre).

- R48. Envisager une gestion par feux ou par rond-point au niveau du carrefour 4 # Desmet – Tasnière – Albert Ier (hors périmètre).
- R49. Mettre en place un tronçon en double sens au sud du Vieux Chemin de l’Helpe, qui se raccorde à l’espace partagé prévu au centre de l’îlot et non directement sur la rue de la Bruyère. Le double sens permet d’accéder au parking du Vieux Chemin de l’Helpe sans devoir venir depuis le nord, évitant ainsi un détour important et encourageant davantage les riverains et visiteurs à l’emprunter (cf. recommandations pour le stationnement ci-dessus).
- R50. Favoriser le co-voiturage, les voitures partagées et renforcer la fréquence des bus.

BRUIT ET VIBRATIONS

Impact lié aux installations techniques

- R51. L’accès des livraisons pour les commerces depuis la rue de la Bruyère est à privilégier pour limiter l’impact sonore induit par la circulation des poids lourds, car les itinéraires sont plus courts. Les livraisons pendant la période de nuit sont toutefois à proscrire pour ne pas gêner les riverains.
- R52. Les ouvertures de l’espace public vers les zones d’espace vert et de parking pourraient tendre à diminuer certains effets de résonance qui pourraient apparaître dans des espaces fermés par plusieurs linéaires bâtis (comme c’est actuellement prévu en marge de l’espace vert).

SECURITE ET SANTE HUMAINE

Amiante

- R53. Le bâtiment administratif doit être désamianté.

Qualité sanitaire du sol et des eaux souterraines

- R54. Les normes d’application en zone résidentielle, récréative ou commerciale (définies dans le décret relatif à la gestion des sols du 5 décembre 2008) devront être considérées afin de préciser les niveaux de pollution du sol et les risques associés. L’étude d’évaluation des risques devra également être revue en revoyant l’utilisateur standard.
- R55. Les différentes zones contaminées présentant des risques pour la santé humaine ou pour l’environnement devront faire l’objet de mesures d’assainissement ou de gestion des risques en vue de rendre ceux-ci acceptables.

- Si les déblais sont destinés à être valorisés sur site, ils devront répondre aux normes définies dans le décret relatif à la gestion des sols du 5 décembre 2008 ;
- Si les déblais ne peuvent être réutilisés sur site, et si les concentrations sont inférieures à l'AGW du 14 juin 2001, ces déblais pourront être réutilisés librement comme terre non contaminée. Il faudra néanmoins s'assurer que les concentrations en éléments potentiellement polluants soient inférieures aux normes du décret sol pour le type d'affectation du site d'accueil ;
- Si les déblais dépassent les normes des terres non contaminées ou décontaminées issues de l'AGW du 14 juin 2001, ils ne pourront être valorisés que selon les modes d'utilisations suivants :
 - Travaux de remblayage, à l'exception des CET existants et des sites désignés au plan des CET ;
 - Travaux d'aménagement de sites en zone destinée à l'urbanisation ;
 - Réhabilitation de sites désaffectés pollués ou contaminés suivant un processus approuvé par la Région ;
 - Aménagement et réhabilitation de CET.

Néanmoins, ces modes d'utilisation nécessitent le respect de normes relativement strictes (Annexe II.1 de l'AGW du 14/06/2001), l'analyse de nombreux paramètres et un enregistrement auprès de la Région. Si les terres excavées ne respectent pas les normes de l'Annexe II.1, elles doivent être envoyées en centre de traitement pour être décontaminées. Le centre se charge ensuite de valoriser les terres. Les terres décontaminées doivent satisfaire aux normes présentées à l'Annexe II.2.

Radon

R56. Il faudra veiller à éliminer ou à réduire l'importance des voies de passage possibles pour ce gaz.

Risques sismiques

R57. La commune de Rixensart se trouve en zone sismique de classe 1, c'est-à-dire dans la zone à risque sismique intermédiaire. Il est nécessaire de se référer à l'EN 1998-1 : 2004, partie maçonnerie, qui a remplacé l'ENV 1998-1-1 ainsi qu'à un document réalisé en 2003 par le département M&S de l'Université de Liège intitulé « Guide Technique Parasismique Belge pour Maisons Individuelles » pour les indications de conception et de dimensionnement des structures pour la résistance au séisme.

IMPACT DES RECOMMANDATIONS FORMULEES PAR LE RIE SUR LE PROJET DE PCAR

L'avant-projet analysé par le RIE a évolué pour enfin aboutir à un projet de PCAR. La manière dont ce dernier a pris en compte les recommandations formulées par le RIE est explicitée dans le tableau ci-dessous.

N°	Suivi			Non suivi	Thématique	Remarque	Fait	
	Plan PCA	Options PCA	Stade projet				Plan	Options
R1			X		Topo	Concerne la mise en œuvre du PCA au travers des permis futurs		
R2			X		Topo	Concerne la mise en œuvre du PCA au travers des permis futurs		
R3			X		Sol	Concerne la mise en œuvre du PCA au travers des permis futurs		
R4			X		Sol	Concerne la mise en œuvre du PCA au travers des permis futurs		
R5			X		Pollution	Etude complémentaire au stade des permis – Mise à jour études de sols		
R6		X			Infiltration	Etude complémentaire au stade des permis – Réalisation d'essais de perméabilité		Points 3.3, 4.2.5, 4.3.2, 4.4.2, 4.4.3, 4.4.4
R7			X		Raccordement égout	Etude complémentaire au stade des permis – Caractérisation par géomètre		
R8			X		Stabilité	Etude complémentaire au stade des permis – Intervention bureau spécialisé en hydrogéologie		
R9		X			Energie	Placement panneaux solaires		Point 3.4
R10			X		Archéologie	Etude complémentaire au stade des permis – Evaluation archéologique		
R11	X				Ecoquartier	Précision des zones capables	Ok	
R12				X	Densité	La densité du SDC reste applicable		

N°	Suivi			Non suivi	Thématique	Remarque	Fait	
	Plan PCA	Options PCA	Stade projet				Plan	Options
R13		X			Architecture	Esthétique, cohérence et intégration		Point 3.2.3
R14	X				Emprise équipement	Zone B reste souple	Ok	
R15	X				Espace public	Elargissement de l'accès "est"	Ok	
R16	X				Connexion rue du Tilleul	Accès est créé	Ok	
R17	X		X		Gabarit et recul	Etude d'ombrage au stade des permis	Ok	
R18		X			Zones espaces verts	Localisation du potager précisée et distinction avec le parc ajoutée		Points 3.2.1 et 4.3.2
R19		X			Crèche	Possibilité dans l'Aire A3		Point 4.2.3
R20	X	X			Parking aire B	Parking en sous-sol prévu	Ok	Points 3.1.4, 3.2.1
R21			X		Participation citoyenne	Poursuivre après adoption du PCA		
R22			X		Participation citoyenne	Poursuivre après adoption du PCA		
R23		X			Mixité / accessibilité	Objectifs mixité et accessibilité PMR		Points 3.1.4, 3.2.2
R24		X			Mixité fonction	Maintien de la mixité fonctionnelle		Points 2.3, 3.2.1, 4.2.3
R25		X			Commerce proximité	Aire A3		Point 4.2.3
R26				X	Soutien local	Non réalisable au stade du PCA parce qu'il s'agit de mesures (bons d'achats, monnaie locale, ...) qui pourront voir le jour une fois que les commerces se seront implantés (phase ultérieure au PCA)		
R27	X				Implantation affectation	Commerces de proximité repris sous l'Aire A3	Ok	
R28	X	X			Trame verte	Redéfinition globale de la trame verte	Ok	Points 2.4, 3.6
R29		X			Végétation existante	Maintien de la végétation existante		Point 3.6.1
R30	X				Ouverture paysagère	Adaptation du plan	Ok	
R31	X	X			Gabarit et implantation	Indication pour l'Aire B	Ok	Point 4.2.4

N°	Suivi			Non suivi	Thématique	Remarque	Fait	
	Plan PCA	Options PCA	Stade projet				Plan	Options
R32	X				Cheminement	R3 élargi au droit de l'école	Ok	
R33	X				Connexion rue du Tilleul	Connexion "verte" vers la rue du Tilleul	Ok	
R34	X	X			Parking souterrain	Possibilité de parking en sous-sol intégrée	Ok	Points 3.1.4, 3.2.1
R35		X			Stationnement	Chiffre adapté	Ok	Point 3.1.4
R36	X	X			Stationnement	Mutualisation des parkings	Ok	Point 3.1.4
R37	X				Parking du Vieux Chemin de l'Helpe	Accessibilité du parking	Ok	
R38	X	X			Connexion rue du Tilleul	Plan de destination adapté et précision intégrée	Ok	Point 3.2.1
R39	X				Cheminement	Plan de destination adapté	Ok	
R40	X				Cheminement	Plan de destination adapté	Ok	
R41		X			Revêtement et signalétique	Aménagement des voiries en espaces partagés	Ok	Points 3.1.2, 4.4.2
R42	X				Rue du Tilleul	Adaptation du plan	Ok	
R43	X	X			Connexion rue du Tilleul	Mise en impasse du quartier	Ok	Point 3.1.1
R44	X	X			Impasses du site	Adaptation du plan et des options/objectifs	Ok	Point 3.1.1
R45	X	X			Carrefour Bruyère	Sécurisation du carrefour	Ok	Point 3.1.1
R46				X	Feux et aménagement	Mesure hors périmètre		
R47				X	Carrefour le poteau	Mesure hors périmètre		
R48				X	Carrefour 4	Mesure hors périmètre		
R49	X				Vieux Chemin de l'Helpe	Accessibilité du parking	Ok	
R50				X	Covoiturage + TEC	Non réalisable au stade du PCA parce qu'il s'agit de mesures pouvant venir d'acteurs externes qui interviennent une fois que le PCA est mis en œuvre		
R51		X			Livraison	Précisions accessibilité intégrées	Ok	Point 3.1.3

N°	Suivi			Non suivi	Thématique	Remarque	Fait	
	Plan PCA	Options PCA	Stade projet				Plan	Options
R52	X				Résonnance	Plan de destination adapté	Ok	
R53			X		GSK à désamianter	Etude complémentaire au stade des permis		
R54			X		Pollution	Concerne la mise en œuvre du PCA au travers des permis futurs - Mise à jour étude d'évaluation des risques		
R55			X		Pollution	Concerne la mise en œuvre du PCA au travers des permis futurs - Mesures d'assainissement ou de gestion des risques		
R56		X			Risque radon	Intégré dans objectifs		Point 3.2.4
R57		X			Risque sismique	Intégré dans objectifs		Point 3.2.4