



COMMISSION DE CONCERTATION DU
jeudi 22 janvier 2026

1^{er} OBJET

Dossier 18970 – Demande de TRIOMPHE 172 pour démolir un immeuble de bureau (4338 m²) et construire un immeuble mixte comprenant 122 unités de logement (15 277m²), 1 952m² de bureau et 761 m² de commerce et 92 emplacements de parking couverts pour voitures en sous-sol; abattre 15 arbres, Boulevard du Triomphe 172

ZONE : Au PRAS : espaces structurants, zones de chemin de fer, zones administratives
Au PAD Herrmann-Debroux (A.G.R.B.C. du 22/04/2022) : zone administrative Herrmann-Debroux, liseré de façade active Herrmann-Debroux, repère paysager Herrmann-Debroux, espace structurant Herrmann-Debroux, porosité cyclo-piétonne Herrmann-Debroux

DESCRIPTION : Démolir un immeuble de bureau (4338 m²) et construire un immeuble mixte comprenant 122 unités de logement (15 277m²), 1 952m² de bureau et 761 m² de commerce et 92 emplacements de parking couverts pour voitures en sous-sol; Abattre 15 arbres.

MOTIFS :

- Application de la prescription générale 00.05 du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Delta-Herrmann-Debroux » : Hauteur des constructions neuves;
- Application de la prescription particulière 07.03 du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Delta-Herrmann-Debroux » : modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations en zone administrative ;
- Dérogations aux art. 7§2 al 1 (profondeur d'une construction isolée), 8 (hauteur d'une construction isolée), 11 (aménagement des zones de recul), 12 (aménagement des zones de cours et jardin) et 13 (maintien d'une surface perméable) du titre I du RRU
- Dérogations aux art. 3 (zone de recul), 4 (clôtures et avant-corps) et 5 (clôtures intérieures) du règlement communal sur les bâtisses
- Art. 175/15 et 175/20 - MPP dans le cadre d'un projet soumis à rapport d'incidence
- Art. 176/1 du CoBAT : MPP dans le cadre d'un projet mixte qui requiert à la fois un permis d'environnement de classe 1B ou 1A et un permis d'urbanisme

ENQUETE : Du 03/11/2025 au 02/12/2025, 388 lettres de remarques nous sont parvenues et 2 lettres de remarque ont été envoyée au Collège des Bourgmestre et Echevins d'Ixelles ; lors de l'enquête prolongée du 11/12/2025 au 09/01/2026, 4 lettres de remarques nous sont parvenues. Elles concernent principalement :

- Le gabarit et la hauteur du bâtiment, jugées excessives (particulièrement vu l'implantation au point culminant de la commune) et toutes les nuisances qui en découlent (ombrage, vis-à-vis, effet de couloir du vent, impact sur le paysage) ainsi que son implantation trop proche de la rue (effet d'oppression / d'écrasement pour les piétons)
- La non-intégration du bâtiment dans le cadre urbain environnant, le paysage et le caractère non esthétique et obsolète du style architectural de l'immeuble ainsi que sa non-correspondance à la qualification de "repère paysager"
- Les abattages d'arbres et l'absence suffisante de nature et d'espace végétalisé sur le site ainsi que, d'une façon générale, l'impact du projet sur la biodiversité

- La non-adéquation entre le nombre de parking et le nombre de logements / bureaux
- La pression supplémentaire que cette densification porte sur les transports publics et le stationnement, déjà saturés, et sur la circulation (aggravation des bouchons, de la pollution, du bruit ; conflit à la sortie de parking) ; problème aggravé par la proximité du site avec l'hôpital et la caserne de pompiers qui ont besoin d'une circulation fluide
- L'absence de réelle mixité fonctionnelle (majorité de studios et appartements 1 chambre, pas d'espaces destinés aux familles type jardin commun) ou sociale (prix futur inabordable pour la classe moyenne, absence de logements sociaux)
- Diverses considérations sur la qualité des logements (nombre important de logements mono-orientés, exigüité du salon pour les logements 3 chambres, pauvreté des espaces extérieurs)
- L'absence de prise en compte d'alternatives moins impactantes (comme la rénovation du bâtiment actuel datant des années 90 seulement) et la sous-évaluation par le demandeur des divers impacts du projet, notamment en ce qui concerne le bilan carbone ou encore l'écoulement / le rejet des eaux de pluies sur les parcelles voisine (n°173-174)
- L'absence de nécessité de construire des logements au regard des projections démographiques et du nombre d'immeubles existant vides qui pourraient être reconvertis
- le caractère architectural désuet, peu attractif pour les occupants (panne d'ascenseur, mode de vie) , voire dangereux (quid en cas d'incendie, incidence sur la stabilité du sol à cause du poids concentré sur une faible surface) des tours
- La non-conformité du projet au PAD, en ce qui concerne la mise en place d'une porosité cyclo-piétonne (servant dans le projet de sortie de parking), notamment au regard des incohérences en cas de liaison avec le parking voisin des n°173 et 174 et du fait que la réversibilité des rampes d'accès n'est pas démontrée
- Le développement de ce projet privé avant la mise en place des infrastructures publiques nécessaires
- Le précédent que la construction d'une tour créerait dans le quartier, notamment au vu des autres développement immobiliers attendus ou en gestation dans les alentours directs
- Divers considérants sur les impacts du chantier, notamment sur l'accessibilité au terrain voisin (empiètement des parking souterrains sous une parcelle en copropriété)

AUDITION : Voir liste des participants en annexe

Après un échange de vues, les membres de la commission prennent les avis suivants :

Avis Commune d'Auderghem (3 voix) : défavorable

Avis Commune d'Ixelles (2 voix) : défavorable

Avis BUP-DU (2 voix): favorable conditionnel **Avis BUP-DPC (2 voix) : favorable conditionnel**

Avis BRUXELLES ENVIRONNEMENT (2 voix) : favorable conditionnel

Avis favorable majoritaire (URBAN – DU, URBAN – DPC, Bruxelles Environnement) :

Avis favorable majoritaire (URBAN – DU, URBAN – DPC, Bruxelles Environnement) :

Considérant que le bien se situe en zone administrative , le long d'un axe structurant du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant, de plus, que le bien se situe en zone administrative et immeuble singuliers mixtes Triomphe (Site Delta) du plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux adopté par arrêté du Gouvernement du 1^{er} juin 2022 ;

Considérant que la demanderesse a averti le fonctionnaire délégué de son intention de modifier d'initiative sa demande de permis en date du 21/01/2025 ; que les modifications ont été introduites par le demandeur en date du 04/07/2025;

Considérant que la demande modifiée vise à *démolir un immeuble de bureau (4338 m²) et construire un immeuble mixte comprenant 122 unités de logement (15 277m²), 1 952m² de bureau et 761 m² de commerce et 92 emplacements de parking couverts pour voitures en sous-sol; Abattre 15 arbres.*

Considérant que la demande modifiée est soumise à rapport d'incidence en vertu des rubriques suivante de l'Annexe B du CoBAT :

- 21: Bureaux dont la superficie de planchers se situe entre 5 000 et 20 000 m² de superficie de plancher, exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur ;
- 26 :Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur, parcs de stationnement couverts, salles d'exposition, etc.) comptant de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques ;
- 32 :Logements dont la superficie de plancher dépasse 2.500 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur ;

Considérant que la demande modifiée est soumise à l'avis des administrations ou instances suivantes :

- Le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale (SIAMU);
- Le consultant régional au niveau de l'accessibilité du projet (AccessAndGo) ;
- Bruxelles Mobilité ;
- VIVAQUA ;
- INFRABEL ;
- Sibelga ;
- SPF Intérieur – Commission de Sécurité ASTRID ;
- Perspective.brussels ;

Vu l'avis favorable conditionnel du SIAMU du 30/07/2025 ayant les références C.1987.0883/35;

Vu l'avis du BMA concluant ceci :

« Le projet initial a été adapté pour répondre à la demande de la commission de concertation de conférer un aspect plus élané à la tour. Le BMA estime que cette demande a inévitablement poussé vers une forme plus monotone avec un aspect plus générique. Il est donc regrettable que la géométrie plus complexe du projet initial ait dû être abandonnée, car c'est précisément ce qui permettait au projet de se démarquer en tant que repère unique, exprimant dans l'architecture la situation particulière du site. Le BMA demande que les couleurs de la façade ne soient pas davantage modifiées, car elles sont indispensables à la composition et apportent du relief à la lecture de la façade. »

Considérant que la demande modifiée est soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants:

- Application de la prescription générale 00.05 du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Delta-Herrmann-Debroux » : Hauteur des constructions neuves
- Application de la prescription particulière 07.03 du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Delta-Herrmann-Debroux » : modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations en zone administrative ;
- Application de l'article 188/7 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) concernant les dérogations visées à l'article 126 §11 :
 - dérogation au règlement régional d'urbanisme (RRU) :
 - Article 7§2 al 1 du Titre I : profondeur d'une construction isolée
 - Article 8 du Titre I : Hauteur d'une construction isolée

- Article 11 du Titre I : zones de recul aménagée en jardinet
- Article 12 du Titre I : aménagement des cours et jardins
- Article 13 du Titre I : maintien d'une surface perméable.

▪ Application de l'article 176/1 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) :
 Considérant que l'enquête publique qui s'est déroulée du 03/11/25 au 02/12/25 et du 11/12/25 au 09/01/26 et a donné lieu dans son ensemble à 392 remarques pour la commune d'Auderghem et à 6 remarques pour la commune d'Ixelles ;

- Le gabarit et la hauteur du bâtiment, jugées excessives (particulièrement vu l'implantation au point culminant de la commune) et toutes les nuisances qui en découlent (ombrage, vis-à-vis, effet de couloir du vent, impact sur le paysage) ainsi que son implantation trop proche de la rue (effet d'oppression / d'écrasement pour les piétons)
- La non-intégration du bâtiment dans le cadre urbain environnant (quartier proche, petits immeubles), le paysage et le caractère non esthétique et obsolète du style architectural de l'immeuble ainsi que sa non-correspondance à la qualification de "repère paysager"
- Les abattages d'arbres et l'absence suffisante de nature et d'espace végétalisé sur le site ainsi que, d'une façon générale, l'impact du projet sur la biodiversité
- La non-adéquation entre le nombre de parking et le nombre de logements / bureaux
- La pression supplémentaire que cette densification porte sur les transports publics et le stationnement, déjà saturés, et sur la circulation (aggravation des bouchons, de la pollution, du bruit ; conflit à la sortie de parking) ; problème aggravé par la proximité du site avec l'hôpital et la caserne de pompiers qui ont besoin d'une circulation fluide
- L'absence de réelle mixité fonctionnelle (majorité de studios et appartements 1 chambre, pas d'espaces destinés aux familles type jardin commun) ou sociale (prix futur inabordable pour la classe moyenne, absence de logements sociaux)
- Diverses considérations sur la qualité des logements (nombre important de logements mono-orientés, exigüité du salon pour les logements 3 chambres, pauvreté des espaces extérieurs)
- L'absence de prise en compte d'alternatives moins impactantes (comme la rénovation du bâtiment actuel datant des années 90 seulement) et la sous-évaluation par le demandeur des divers impacts du projet, notamment en ce qui concerne le bilan carbone ou encore l'écoulement / le rejet des eaux de pluies sur les parcelles voisine (n°173-174)
- L'absence de nécessité de construire des logements au regard des projections démographiques et du nombre d'immeubles existant vides qui pourraient être reconvertis
- le caractère architectural désuet, peu attractif pour les occupants (panne d'ascenseur, mode de vie) , voire dangereux (quid en cas d'incendie, incidence sur la stabilité du sol à cause du poids concentré sur une faible surface) des tours
- La non-conformité du projet au PAD, en ce qui concerne la mise en place d'une porosité cyclo-piétonne (servant dans le projet de sortie de parking), notamment au regard des incohérences en cas de liaison avec le parking voisin des n°173 et 174 et du fait que la réversibilité des rampes d'accès n'est pas démontrée
- Le développement de ce projet privé avant la mise en place des infrastructures publiques nécessaires
- Le précédent que la construction d'une tour créerait dans le quartier, notamment au vu des autres développement immobiliers attendus ou en gestation dans les alentours directs
- Divers considérants sur les impacts du chantier, notamment sur l'accessibilité au terrain voisin (empiètement des parking souterrains sous une parcelle en copropriété)

Une minorité de lettres favorables au projet ont pointé les éléments suivants :

- La localisation stratégique du site (à proximité d'un nœud multimodal).
- La densification permet de limiter l'étalement urbain.
- La création de logements pour jeunes et starters.
- La modernisation du quartier, repère visuel contemporain.

Considérant que le projet initial est déjà passé en commission de concertation le 19/12/2024 ; que l'avis a été reporté au 09/01/25 ; qu'il a reçu de la part de la Région un avis favorable conditionnel majoritaire ; que la Commune d'Ixelles s'est abstenue ; que la Commune d'Auderghem a remis un avis défavorable ;

Considérant que les conditions émises par la Région (URBAN- DU -DPC et BE) lors de la première commission de concertation sont les suivantes :

- Revoir la géométrie de la tour, principalement concernant sa longueur, afin de lui conférer un aspect plus fin et élancé, comme repère paysager.
- Retravailler l'implantation des paliers afin qu'ils soient tous majoritairement orientés au sud de la parcelle (côté CHIREC) afin d'assurer un raccord harmonieux avec d'éventuelles constructions futures dans la zone, leur permettant de la sorte de bénéficier d'un meilleur ensoleillement ;
- En outre, plus précisément, pour le palier haut (actuellement à 50m) revoir sa hauteur pour que l'accroche au 40m avec les autres constructions se fasse plus facilement ;
- Réduire l'emprise au sol (hors-sol et sous-sol) dans le but de diminuer l'imperméabilisation de la parcelle, augmenter les espaces de pleine terre, et prévoir une couche de 60 cm de terres arables pour les constructions enterrées.
- Prévoir un système réversible pour les entrées de parking, afin de garantir que les 12 mètres prévus pour la traversée cyclopiétonne puissent être principalement dédiés à cette fonction une fois les infrastructures routières prévues par le PAD mises en place ; en précisant pourquoi il n'est pas possible de mutualiser d'ores et déjà les parkings avec le reste de la zone et du CHIREC ; et démontrer graphiquement (coupes) la réversibilité de ces rampes en précisant leurs futures connexions avec les nouvelles infrastructures routières, la mutualisation avec un parking voisin futur ;
- Réduire le nombre de logements mono-orientés, en ciblant particulièrement ceux situés aux étages inférieurs et orientés vers le boulevard du Triomphe ;
- Fournir un espace extérieur privatif pour chaque logement, même en complément de la terrasse commune ;
- Prévoir une pièce de rangement privative pour chaque logement, en adaptant l'aménagement intérieur, y compris la suppression d'une salle de bain/douche si nécessaire ;
- Agrandir la zone dédiée aux piétons pour améliorer leur passage soit en évitant les ouvertures de porte par l'extérieur, soit en revoyant légèrement l'implantation du RDC ;
- Réduire les zones minéralisées des abords, en intégrant mieux les emplacements vélos dans l'aménagement paysager et végétaliser plus ces abords ;
- Assurer une hauteur libre minimale de 2,60 m pour les espaces de livraison, afin de permettre une flexibilité maximale dans leur usage, afin d'éviter que les plus grosses livraisons (ou déménagement) ne se fassent sur l'espace public.
- Repenser l'accès au monte-charge concernant les livraisons et en créant un accès plus direct pour le commerce B ; aménager un accès plus pratique pour les locaux poubelles du commerce B, afin de faciliter l'évacuation des déchets et garantir leur bonne gestion ;
- Prévoir une évacuation plus simple pour les ordures des locaux en sous-sol et éviter la sortie par la rampe vélo ;
- Trouver une solution adéquate pour faciliter les déménagements ;
- Apporter une attention particulière à la teinte extérieure du bâtiment pour rendre son apparence plus chaleureuse, moins austère.
- Réfléchir à la teinte du verre utilisé pour les façades et la préciser ;
- Revoir l'emplacement des conteneurs à déchets pour les logements afin faciliter leur accès et en évitant de les implanter dans des espaces de pleine-terre, tout en s'assurant de leur capacité adéquate pour le nombre de logements.
- Mettre en œuvre une isolation acoustique de classe B conformément à la norme NBN S 01-400-1 pour atténuer les nuisances sonores extérieures ;
- Réduire le ratio de places de stationnement par logement à un niveau conforme au rapport d'incidences, soit 0,47.
- Prévoir une clôture d'une hauteur minimale de 2,20 m là où le risque d'intrusion dans le domaine d'Infrabel est possible
- Respecter les conditions SIAMU
- Respecter l'avis ACCES&Go concernant la conformité des toilettes ;
- Prévoir un élévateur pour PMR pour le commerce B, le cas échéant où l'entièreté de la cellule commerciale est prévue d'être accessible au public ;
- Prévoir des aménagements de gestion des eaux pluviales permettant de gérer une pluie centennale à la parcelle, selon les volumes préconisés par le calculateur « parcelle » de Bruxelles Environnement ;
- Prévoir de renvoyer prioritairement le trop-plein de la citerne et des toitures stockantes ainsi que leur débit de fuite vers les aménagements d'infiltration projetés ;

- Remplacer le bassin d'infiltration enterré de type SAUL, situé en zone Sud B par un aménagement d'infiltration naturel alternatif participant à la restauration du cycle de l'eau ;
- Aménager la citerne de récupération des eaux pluviales projetée en dehors de zones de pleine-terre ;
- Raccorder à la citerne de récupération le nombre de sanitaires recommandé par le calculateur réutilisation de Bruxelles Environnement ;
- Prévoir le placement d'un ouvrage en passage de nappe (drain passif) ;
- Prévoir un total de minimum 28 emplacements vélos à destination des visiteurs/clients du site ;
- Aménager l'ensemble des zones vélos projetées en sous-sol de telle manière qu'elles disposent toutes d'une superficie de minimum 2 m² par emplacement vélo au sol ;
- Tendre vers un ratio de 100% d'espèces indigènes pour les plantations projetées ;
- Déplacer le rejet du groupe de secours, actuellement prévu au niveau de la rampe de parking, afin que celui-ci respecte les normes en vigueur et ne puisse pas nuire au voisinage du projet ;
- Prévoir de poser les installations techniques projetées en toiture sur « silent block » afin de réduire les nuisances potentielles sur les logements sous-jacents ;
- Assurer en sortie du site une giration qui permette le « tourne-à-droite » afin que les automobiles puissent s'insérer sur la bande de circulation la plus proche du projet ;
- Suivre les recommandations de Bruxelles Mobilité en terme de revêtement sur la portion de la parcelle accessible aux piétons afin qu'elle soit conforme au Cahier de l'accessibilité piétonne et la charte des revêtements piétons, tant au niveau de l'aménagement (dimensionnement, dévers, etc.) que du choix des matériaux et de leur mise en œuvre ;
- Prévoir une cabine de réseau nécessaire pour l'alimentation des compteurs à basse tension, comme le recommande Sibelga ;
- Convenir avec Sibelga de la nécessité ou non d'un 2ème local haute tension pour raccorder le bâtiment ;

Considérant que la demande a été modifiée à l'initiative de la demanderesse ;

Gabarit et volumétrie :

Considérant qu'il s'agit d'une démolition - reconstruction ;

Considérant que la nouvelle construction est une tour s'élevant à 80,88 m de haut ;

Considérant que le P.A.D autorise une hauteur de 80m ;

Considérant que la demande déroge à l'article du 8 du Titre I du RRU, en ce que la hauteur du bâtiment dépasse la moyenne des hauteurs des bâtiments voisins. ;

Considérant que cette hauteur a été validée et prescrite par le P.A.D Herrmann-Debroux ;

Considérant que l'arrêté du P.A.D. Herrmann-Debroux s'exprime en ces termes : « *Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan et de l'émergence projetée dans la zone, notamment en matière d'ombrage; que le plan intègre les recommandations du RIE, à l'exception de celles qui ne relèvent pas de son degré de détail* » ;

De même « *que le RIE [du P.A.D] considère que l'impact de l'émergence n'est pas problématique jusque 80 m parce que l'ombre portée n'impacte pas le cadre bâti en été; qu'à l'équinoxe son impact est limité sur le bâtiment de la caserne des pompiers et sur le bâtiment A d'Universalis park (site de La Plaine), le matin. Que ces incidences sont jugées peu significatives* »

Considérant que la position de la tour génère de l'ombrage en majorité sur les voies carrossables ; que certains logements sont touchés par cet ombrage Avenue Roger l'Allemand n°1, à l'équinoxe d'automne;

Considérant dès lors que cette dérogation n'a pas lieu d'être, les prescriptions du P.A.D prévalant sur les prescriptions du R.R.U, si les deux prescriptions concernent le même sujet, les impacts d'une telle hauteur ayant déjà fait lieu d'une étude approfondie ;

Considérant la prescription réglementaire telle que formulée de la sorte dans le PAD, « *les constructions sont d'une hauteur maximale de 40m. A l'angle de la rue Jules Cockx et du boulevard du Triomphe, une émergence peut culminer à 80m au droit du repère paysager ; dans pareil cas, un raccord harmonieux est établi entre les gabarits les plus bas et les gabarits les plus élevés.* » ;

Considérant que le projet modifié présente un étage supplémentaire par rapport au projet initial et constitue désormais une tour en rez + 20 ; qu'elle atteint une hauteur de 80,88 m et ne répond dès

lors plus à la prescription particulière 7.04 du PAD Herrmann-Debroux, laquelle fixe la hauteur maximale du repère paysager à 80 m ;

Considérant toutefois qu'il est possible de ne pas suivre cette prescription particulière en application de la prescription 00.05 du PAD, laquelle prévoit que *la hauteur des constructions neuves doit contribuer à une composition urbaine spatialement équilibrée, dans le respect du bâti existant dans le périmètre du plan et à ses abords et que la hauteur des constructions neuves ne dépasse pas la hauteur maximale imposée par les prescriptions particulières :*

Moyennant enquête publique et avis de la commission de concertation, un dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis aux conditions suivantes :

› *il est compatible avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales ;*

› *il présente un impact limité sur le micro climat ;*

Considérant que la tour dépasse de seulement 88 cm la hauteur prescrite par le PAD ;

Considérant que les objectifs stratégiques du PAD ne sont pas mis à mal en termes de composition, distribution et perspectives spatiales avec l'ajout de ces 88cm, la tour jouant toujours son rôle de repère paysager ;

Considérant qu'il convient aussi de réexaminer les impacts de ce dépassement sur le microclimat ;

Considérant qu'en matière d'ensoleillement, la modification du volume présente une incidence limitée sur les environs ; que si une réduction des zones d'ombrage est perceptible, celle-ci ne concerne que l'environnement immédiat de la tour ; que celle-ci est due à l'affinement de la tour, la modification de la hauteur n'ayant pas d'impact substantiel ;

Considérant qu'aucun élément particulier n'a été relevé concernant un éventuel effet Venturi lié à cette hauteur ; que l'affinement de la tour contribue par ailleurs à réduire l'intensité de tels effets sur son environnement ;

Considérant que la modification des paliers et l'affinement de la tour améliorent notablement les conditions de vent sur la terrasse des bureaux ;

Considérant que cette augmentation de hauteur du projet modifié par rapport au projet initial demeure négligeable au regard de la hauteur totale ; qu'elle n'affecte pas l'environnement proche et reste comparable aux impacts du projet initial ; que cette légère augmentation peut dès lors être considérée comme acceptable ;

Considérant que la Tour n'a pas lieu de créer un précédent dans le quartier en termes de gabarit, le PAD ayant étudié cet objet comme un objet singulier et iconique dans le paysage environnant ;

Considérant que la géométrie de la tour a été revue dans le projet modifié afin d'en affiner la silhouette et de renforcer son rôle de repère paysager élancé ;

Considérant qu'il avait été souligné lors de la première commission de concertation que la composition tripartite de la tour constituait un atout en conférant dynamisme et diversité de vues à chacune de ses facettes ; qu'il est regrettable que cet aspect ait disparu dans la version modifiée ;

Considérant que cette simplicité et uniformisation cause une légère perte en termes de symbole (comme repère) dans la ville ;

Considérant toutefois que la simplification volumétrique apporte à la tour une finesse et un élancement accrus ;

Considérant que la volumétrie a été retravaillée pour répondre à l'objectif d'une tour plus élancée ;

Considérant que la singularité de la tour se manifeste également par le fait qu'elle constitue l'unique élément aussi haut au sein du paysage environnant ;

Considérant que les niveaux des paliers ont été revus ; que le palier bas a été abaissé de +25,67 m à +12,92 m et que son emprise a été réduite pour être entièrement orientée vers le sud ; que la tour du projet modifié repose désormais sur un socle de deux étages ;

Considérant que le palier intermédiaire a également été abaissé, passant de +50,83 m à +41,14 m, afin d'assurer un raccord harmonieux avec d'éventuelles constructions futures dont la hauteur maximale serait de 40 m ;

Considérant de plus que la terrasse en débord du palier intermédiaire du projet initial a été remplacée par une loggia en retrait, intégrée dans le volume de la tour et orientée intégralement vers le sud ;

Considérant dès lors que l'ensemble des paliers de la tour est désormais orienté au sud de la parcelle (côté CHIREC) ;

Considérant toutefois que cette loggia demeure peu visible et que l'articulation avec un futur bâtiment voisin de 40 m resterait peu perceptible ;

Considérant qu'il convient dès lors de marquer plus clairement le palier à l'angle côté CHIREC, afin d'assurer une transition lisible entre les gabarits les plus bas et le gabarit le plus élevé de zone ;

Considérant de plus que démarquer la troisième partie, afin de réintroduire du dynamisme, peut contribuer à recréer une plus singularité ; que cette modification doit avoir lieu en particulier du côté du n° 173, pour assurer un lien plus affirmé avec le palier et les autres bâtiments de la zone;

Implantation – emprise au sol – Pleine terre

Considérant que l'emprise au sol du projet modifié (1 156 m²) a été réduite d'environ 80 m² par rapport au projet initial (1 236 m²) ;

Considérant que la superficie des espaces de pleine terre du projet modifié (163 m²) a été augmentée d'environ 45 m² par rapport au projet initial (118 m²), principalement sur la façade nord, au niveau de la placette ;

Considérant que cet effort d'augmentation de la pleine terre peut être jugé relativement limité ;

Considérant toutefois qu'au vu de la petitesse de la parcelle, le statut de marqueur paysager du projet, l'obligation de mixité d'affectations (notamment bureaux et logements) ainsi que l'étroitesse de la parcelle, il est difficilement possible de proposer davantage de pleine terre ;

Considérant que le taux d'imperméabilisation de la parcelle passe désormais de 95 % à 92 %, et non plus 95 % comme dans le projet initial ;

Considérant que le projet modifié déroge à l'article 13 du Titre I du RRU en ce qu'il ne maintient pas 50 % de pleine terre en zone de cour et jardin, en raison de son implantation en limite de la parcelle voisine (Infrabel), ne laissant aucun espace disponible pour une telle zone ;

Considérant que, pour un objet de cette nature, il est difficile de définir un véritable espace de cour et jardin, les abords de la tour étant davantage assimilables à des espaces périphériques qu'à une zone de cour et jardin au sens du RRU ; que cette dérogation peut dès lors être relativisée ;

Considérant que la configuration de la parcelle ne permet pas l'implantation d'une tour sans une emprise substantielle au sol ; que, dès lors, le PAD, en actant le principe d'une tour à cet endroit, implique de facto une réduction significative de la pleine terre par rapport à la situation existante ;

Considérant que la diminution de la pleine terre doit être appréciée à l'aune de ces éléments et résulte directement de la volonté urbanistique affirmée dans le PAD de créer un signal architectural en cohérence avec la structure urbaine projetée à l'échelle du quartier ;

Considérant que le projet augmente néanmoins les surfaces de pleine terre ;

Considérant que la dérogation à l'article 13 du Titre I du RRU peut être jugée acceptable ;

Considérant toutefois qu'il convient de maintenir autant que possible des espaces de pleine terre sur la parcelle ; que l'imperméabilisation a été revue et légèrement réduite ; qu'en matière de gestion intégrée des eaux pluviales, les problèmes du projet initial ont été résolus (voir GIEP) ;

Considérant que l'importante minéralisation de la parcelle contribue néanmoins à renforcer le phénomène d'îlot de chaleur

Considérant que le projet est conforme au prescrit suivant : « Les toitures plates non accessibles de plus de 100 m² doivent être aménagées en toitures verdurisées » ; qu'en effet, la toiture inaccessible du bâtiment est couverte d'un complexe de toiture verte extensive (10 cm) ; qu'au vu de la hauteur de la tour, l'imposition d'une toiture intensive ne présenterait pas d'intérêt supplémentaire, l'implantation d'une végétation plus haute à 80 m de hauteur n'étant pas cohérente ;

Considérant que le projet déroge également à l'article 7 §2 du Titre I du RRU relatif à l'implantation, en ce que les constructions en sous-sol doivent être recouvertes d'une couche de terres arables de minimum 60 cm ;

Considérant que cette dérogation résulte de l'aménagement des abords du projet (galerie, placette sud et placette nord) ;

Considérant que la dérogation à l'article 7 §2 du Titre I du RRU peut être acceptable pour ces placettes, assimilables à des terrasses et générant une activité en lien avec les affectations des façades actives (commerces) ;

Considérant que le reste des surfaces imperméabilisées est destiné aux cheminements vélos, piétons et automobiles ;

Considérant que, pour les superficies végétalisées situées au-dessus des constructions enterrées, une couche arable de minimum 60 cm a été prévue et intégrée de manière cohérente avec les espaces de pleine terre ;

Considérant que le projet ne s'implante pas totalement en front de voirie afin de dégager davantage d'espace pour les flux piétons le long du boulevard (voir chapitre « Abords – zone de recul ») ;

Affectation

Considérant que le bien se situe en zone administrative, le long d'un axe structurant du Plan Régional d'Affectation du Sol arrêté par le Gouvernement le 3 mai 2001 ;

Considérant, de plus, que le bien se situe en « zone administrative » et plus précisément dans la zone « immeubles singuliers mixtes Triomphe (Site Delta) » du Plan d'Aménagement Directeur (P.A.D.) Herrmann-Debroux adopté par arrêté du Gouvernement du 1er juin 2022 ;

Considérant que cette zone du P.A.D. est destinée majoritairement aux affectations de logements et de bureaux, les autres affectations pouvant y être prévues à concurrence de 50 % des superficies de plancher ;

Considérant que le P.A.D. prévoit, le long du boulevard du Triomphe, un liseré de façade active ; que les façades donnant sur ce liseré doivent contribuer à l'animation de l'espace public et être affectées aux commerces, aux bureaux ou aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, tout en assurant un accès direct aux logements des étages ;

Considérant que le projet modifié maintient une mixité d'affectations, comprenant du logement, du bureau et du commerce ;

Considérant que la modification de la hauteur totale et du nombre d'étages résulte un changement d'affectation aux 3e, 4e et 5e étages, entraînant une diminution des hauteurs sous plafond ces niveaux initialement prévus pour des bureaux sont désormais affectés au logement ;

Considérant que le projet modifié revoit les superficies dédiées aux différentes affectations comme suit :

– 15 277 m² de logement ;

– 1 952 m² de bureaux ;

– 761 m² de commerce ;

Considérant que les trois affectations ne fonctionnent plus de manière totalement indépendante ; que l'entrée des logements est mutualisée avec celle des bureaux ; que les commerces restent indépendants ; que l'entrée conserve dès lors un caractère semi-privé ;

Considérant que la superficie de plancher du bâtiment augmente, passant de 4 706 m² à 18 006 m², tout en restant inférieure à celle du projet initial (18 337 m²) ;

Considérant que les affectations prévues et leur implantation respectent les prescriptions du P.A.D. en la matière ;

Considérant que la superficie commerciale a légèrement augmenté, passant de 649 m² à 761 m² ;

Considérant que les affectations du projet modifié et leurs superficies respectent les prescriptions 07.01, 07.04.01 et 07.04.02 du P.A.D. ;

Considérant toutefois que la superficie de bureaux a été fortement réduite par rapport au projet initial, passant de 5 431 m² à 1 952 m² ;

Considérant dès lors que le projet perd en mixité ; qu'au vu de la zone administrative dans laquelle il s'implante (logements et bureaux), il conviendrait de tendre vers une meilleure mixité, comme initialement proposée et attendu par le P.A.D dans une telle zone ;

Considérant que le P.A.D. prévoit, dans la prescription 07.01, la possibilité d'implanter des équipements et d'autres types d'affectations ; que la prescription 07.04.01 les autorise jusqu'à 50 % de la zone ;

Considérant qu'il est regrettable qu'aucun équipement ne soit proposé, au vu du nombre important de logements sollicités ;

Considérant que la localisation stratégique du projet, en entrée de ville et bien desservie par différents modes de transport, constitue un atout pour y intégrer davantage de bureaux ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu de fusionner les étages de logements R+3 et R+4 afin de dégager un niveau complet pouvant accueillir une autre affectation, tout en maintenant une hauteur sous-plafond plus importante, similaire à celle prévue pour les étages R+1 et R+2 ;

Programme

Considérant que les affectations se répartissent comme suit :

– Au rez-de-chaussée : deux commerces (A : 522,41 m² ; B : 87,81 m²), totalisant 761 m², ainsi que les entrées, circulations et locaux de service des logements (62 m²) et des bureaux (36 m²) ;

– Aux R+1 et R+2 : respectivement 998 m² et 918 m² de bureaux ;

– Du R+3 au R+20 : 15 215 m² de logements ;

Considérant que tous les étages de logements présentent le même plan type, à l'exception du R+10, considéré comme palier (étage intermédiaire), et du R+20, dernier étage ;

Considérant que l'étage type logement se compose de 7 unités :

- 4 appartements 1 chambre (3 mono-orientés et 1 bi-orienté) ;
- 1 appartement 2 chambres (bi-orienté) ;
- 2 appartements 3 chambres (tri-orientés) ;

Considérant que le R+10 comprend un appartement 3 chambres, un appartement 1 chambre, deux studios, ainsi qu'une salle polyvalente commune, une buanderie commune, des sanitaires, une salle de sport et une terrasse ;

Considérant que le dernier étage diffère légèrement du plan type, un appartement 1 chambre étant remplacé par l'emplacement des pompes à chaleur ;

Considérant que le projet modifié comprend désormais :

- 2 studios ;
- 68 appartements 1 chambre ;
- 17 appartements 2 chambres ;
- 35 appartements 3 chambres ;

Considérant que le projet modifié ne propose plus d'appartements 4 chambres ; que toutefois le nombre d'appartements 3 chambres a considérablement augmenté, compensant cette suppression ;

Considérant que le projet modifié augmente la densité de logements, passant de 95 unités initialement prévues à 122 unités ;

Considérant que la diminution des superficies de bureaux au profit du logement accentue cette densité ;

Considérant que le rapport d'incidences note qu'au niveau socio-économique, le projet modifié entraîne une hausse estimée de 57 habitants (+25 % par rapport au projet initial), renforçant l'offre résidentielle dans un quartier encore peu multifonctionnel et stimulant la demande en commerces de proximité et équipements collectifs ;

Considérant cependant qu'aucun équipement collectif n'est proposé, malgré l'augmentation du nombre d'habitants ;

Considérant que la simplification de la forme et la répétition du même plan sur la majorité des étages réduisent la variété typologique présente dans le projet initial ;

Considérant que proposer différentes formes d'appartements renforcerait la diversité des besoins ;

Considérant que des typologies variées pourraient être proposées sans modifier la forme intrinsèque de la tour ;

Considérant que modifier le plan type sur une partie des étages pourrait renforcer le dynamisme de la façade, légèrement affaibli par la simplification formelle du projet ;

Considérant qu'un déséquilibre apparaît entre le nombre d'appartements 2 chambres et celui des appartements 1 chambre ; qu'un pourcentage plus élevé de logements de plus grande taille (2 et 3 chambres) (environ 50 %) permettrait une meilleure diversité ;

Considérant que le projet initial comprenait, du +6 au +11 et au +13, 7 logements par niveau dont 3 à double orientation et 4 mono-orientés (24 mono-orientés) ; et du +13 au +18, 7 logements par niveau dont 4 à double orientation et 3 mono-orientés (18 mono-orientés), soit 42 mono-orientés au total ;

Considérant que le projet modifié maintient, du R+3 à R+9 et du R+11 à R+19, 7 logements par niveau, dont 4 à double orientation et 3 mono-orientés, auxquels s'ajoutent les deux studios du R+10 ; que le projet modifié totalise 48 mono-orientés, soit toujours environ 40 % ;

Considérant que le nombre d'appartements mono-orientés n'a pas diminué, mais a augmenté, notamment en raison de la redensification du projet (95 à 122 unités) ;

Considérant que, dans un projet de type « tour », une proportion plus élevée d'appartements mono-orientés est fréquente et acceptable ;

Considérant toutefois qu'en réintroduisant certaines superficies de bureaux ou d'équipements, et en diversifiant légèrement les typologies, il serait possible de retrouver un meilleur équilibre entre densité, variété des formes d'appartements et proportion de mono-orientés ;

Considérant qu'un besoin en logements mixtes est indispensable pour répondre au défi démographique de la Région de Bruxelles-Capitale ; qu'une mixité équilibrée contribue au bon aménagement des lieux ;

Considérant que le projet propose néanmoins des appartements de taille supérieure aux normes du RRU, ce qui garantit une qualité résidentielle appréciable ;

Considérant que les sous-sols se composent de quatre niveaux (R-1 à R-4) abritant les parkings vélos et voitures :

- R-1 : parking vélos, locaux poubelles, locaux techniques et poussettes ;
- R-2 : parkings pour bureaux et commerces, locaux techniques, espace de livraison et déménagement, avec une hauteur sous plafond adaptée ;
- R-3 et R-4 : parkings pour logements et locaux techniques ;

Considérant que le projet modifié prévoit désormais un espace privatif pour tous les appartements, y compris les plus petits (studios), ainsi qu'un espace extérieur commun pour l'ensemble des logements ;

Considérant que le projet modifié intègre une pièce de rangement privative pour chaque logement ;

Considérant dès lors que le projet modifié ne déroge plus à l'article 3 §1 du Titre II du RRU relatif aux espaces de rangement ;

Les aménagements intérieurs :

Considérant qu'il ne subsiste que deux niveaux de Bureaux, les dimensionnements des circulations peuvent être réduits, avec des circulations verticales comprenant deux unités de passage et un palier de 265 cm devant les ascenseurs (160 cm aux niveaux Logements) ;

Considérant que cette optimisation du noyau (réduit d'environ 20 %) permet d'augmenter les surfaces utiles dédiées aux Logements, dont la superficie a été significativement accrue (15 277 m² du +3 au +20, contre 12 181 m² du +6 au +19 dans le Projet Initial) ;

Considérant que le hall d'entrée situé en façade Ouest, côté boulevard du Triomphe, est désormais commun aux Bureaux (+1 et +2) et aux Logements (+3 à +19) ; que cette mise en commun libère entièrement la façade Nord au profit du commerce A, agrandi dans le projet modifié (523 m² contre 372 m² initialement), qui s'ouvre davantage sur la placette et le boulevard du Triomphe ;

Considérant que dans le projet modifié, les accès aux livraisons, aux locaux poubelles et aux commerces ont été revus ; que les gérants du commerce B peuvent désormais, après un sas, accéder au monte-charges via le hall d'entrée commun aux appartements et aux bureaux, desservant le local déchets du niveau -1 et le local livraisons du niveau -2 ;

Considérant que la prescription 07.04.01 du PAD impose que les commerces soient prioritairement situés au rez-de-chaussée et au premier étage ; que cette exigence est liée à la prescription 07.04.04 relative au liseré de façades actives le long du boulevard du Triomphe, de la traversée piétonne et de la façade bordant le prolongement du pont Delta ;

Considérant que la prescription 24.02 du PAD définit le liseré de façade active comme suit :

« Les rez-de-chaussée des immeubles donnant sur un liseré de façades actives participent à l'animation de l'espace public et sont affectés aux commerces, bureaux ou équipements d'intérêt collectif ou de service public, tout en assurant un accès direct aux logements des étages.

L'animation de l'espace public est matérialisée par la présence d'accès aux différentes fonctions et par la visibilité des activités via des baies ou vitrines. Sont interdits : dépôts, commerces de gros, locaux de stockage ou de fabrication, rez-de-chaussée aveugles, obturation des baies, vitrages réfléchissants ou non-transparents, verres fumés. » ;

Considérant dès lors que la prescription relative au liseré de façade active sur le pourtour du bâtiment est respectée ;

Considérant qu'en effet, des commerces sont implantés au rez-de-chaussée sur l'ensemble des façades du bâtiment, activant ainsi toutes les faces de la tour ; qu'il est précisé que cette activation doit être soit physique par des entrées, soit visuelle par la présence de vitrines ; que le projet répond à cette exigence ;

Considérant toutefois qu'il conviendra de veiller, lors de l'aménagement intérieur des commerces (non encore défini), à la conformité avec ces prescriptions, notamment en évitant d'implanter des espaces de stockage en façade ;

Aménagement extérieur

Zone de recul – Abords

Considérant que l'implantation du bâtiment ne se fait pas en front de voirie ; que le recul de l'implantation crée une « zone de recul » bénéficiant à l'espace public et est aménagée comme un espace de passage sous le bâtiment en porte-à-faux, permettant d'élargir l'espace public lié au trottoir ;

Considérant qu'une partie de cette zone de recul et des abords sont végétalisés et une partie est de pleine terre ;

Considérant qu'en lien avec l'augmentation des surfaces végétalisées des abords du Projet Modifié (153 m²) par rapport au Projet Initial (66 m²) au niveau de la placette Nord, des stationnements vélos visiteurs ont été aménagés en zone de pleine terre, le long du trottoir du boulevard du Triomphe ;

Considérant que l'emplacement de ces vélos ne semble cependant pas approprié, bien qu'il permette une meilleure accessibilité directe depuis le carrefour et contribue à réduire la surface minéralisée ;

Considérant que le projet déroge à l'article 11 du Titre I du RRU et à l'article 3 du Titre II du RCU, dès lors que cette zone n'est pas entièrement aménagée en jardinet planté en pleine terre ;

Considérant que, comme indiqué précédemment, la forme de la parcelle et son aménagement urbain rendent difficile la délimitation précise de la zone de recul ;

Considérant qu'il est opportun d'agrandir la zone de passage pour piétons et que les surfaces minéralisées ont été augmentées ;

Considérant la situation particulière du site et la demande du PAD visant à renforcer l'intermodalité de la zone ; qu'il est pertinent de prévoir des stationnements vélos pour les visiteurs ;

Considérant qu'il convient toutefois de revoir leur localisation afin d'éviter leur implantation en pleine terre ;

Considérant que ces stationnements vélos sont situés à proximité immédiate de l'espace public, accessibles aux piétons et PMR ;

Considérant que les arceaux doivent être conformes au Cahier de l'accessibilité piétonne (modèle en U renversé avec double barre horizontale, et ajout d'une barre basse à 30 cm du sol sur les premiers et derniers arceaux pour la détection par les personnes malvoyantes) ;

Considérant que les dérogations aux articles 11 du Titre I du RRU et 3 du Titre II du RCU sont dès lors acceptables moyennant le déplacement des vélos ;

Considérant que le projet modifié a été revu afin de tendre autant que possible vers un ratio de 100 % d'espèces indigènes pour les plantations projetées ; qu'un détail des types de plantations a été fourni ; qu'il conviendra de s'y conformer au maximum ;

Considérant que, du fait de l'ouverture de certaines portes vers l'extérieur, le projet déroge à l'article 8 du Titre VI du RCU ;

Considérant que l'ensemble des portes du rez-de-chaussée, à l'exception des issues de secours, sont rendues coulissantes, ce qui maximise la zone dédiée aux piétons dans la galerie extérieure B' ;

Considérant que les issues de secours doivent, au vu de leur fonction, s'ouvrir vers l'extérieur et qu'elles ne seront utilisées qu'occasionnellement ;

Considérant que cette prescription vise à éviter toute gêne dans l'espace public ou assimilé ; que ces ouvertures, rares et liées à la sécurité, peuvent dès lors faire l'objet d'une dérogation ;

Considérant qu'ainsi l'espace extérieur reste dégagé et le passage n'est plus obstrué par les ouvertures de portes ; qu'un passage libre d'environ 3 m est garanti et contribue à élargir l'espace public dédié aux piétons ; que, en dehors de la piste cyclable, le passage totalise une largeur supérieure à 5 m ;

Considérant qu'une clôture d'une hauteur minimale de 2,20 m a été intégrée au Projet Modifié aux endroits où un risque d'intrusion dans le domaine d'Infrabel est possible ;

Considérant que l'article 5 du Titre III du RCU impose que les clôtures entre propriétés à l'arrière des constructions soient constituées de treillis en fil de fer plastifié ou de haies vives, sur un gabarit de soutènement de poteaux et fils de fer d'une hauteur maximale de 1,80 m ;

Considérant qu'Infrabel demande une clôture d'une hauteur minimale de 2,20 m pour éviter tout risque d'intrusion sur son domaine ;

Considérant que le Projet Modifié se conforme à cette demande ;

Considérant qu'une dérogation de hauteur est dès lors acceptable au droit de la limite mitoyenne entre les deux parcelles (parcelle de la demande / parcelle Infrabel) ;

Considérant que le projet déroge à l'article 4 du Titre II du RCU, la parcelle n'étant pas délimitée par un muret ;

Considérant qu'au regard de la configuration de la parcelle et des prescriptions du PAD concernant le liseré de façade active et la hauteur autorisée, la construction d'un muret serait contraire aux objectifs du PAD visant à ouvrir le niveau bas vers les espaces publics ;
Considérant dès lors que cette dérogation est acceptable ;
Considérant que le rejet du groupe de secours a été déplacé devant les poubelles enterrées ; qu'un tuyau sera intégré dans un caisson au niveau -2 et qu'un caniveau en béton passera sous le local générateur secours et sous la zone d'accès vélos et voitures ;
Considérant que la distance entre le rejet et les bâtiments voisins est de 17,8 m par rapport au Triomphe 172 et de 19,8 m par rapport au Triomphe 173 dans le projet modifié (contre respectivement 8,4 m et 6,7 m dans le projet initial) ;
Considérant que cet emplacement respecte les distances minimales prescrites, limitant les risques d'exposition directe via les prises d'air ou ouvertures des bâtiments voisins ;
Considérant toutefois que le rejet, situé en bordure de trottoir dans une zone de passage fréquent et à proximité immédiate des conteneurs enterrés, présente des limites en termes de qualité de l'air à hauteur piétonne ; qu'il existe un risque d'exposition ponctuelle au monoxyde de carbone (CO), même si les concentrations attendues demeurent faibles ;
Considérant que, concernant le rejet du groupe de secours, le projet modifié constitue une amélioration par rapport au projet initial où ce rejet était implanté à moins de 8 m de la façade du Triomphe 173 ;
Considérant que le projet initial prévoyait que les rejets d'air vicié du parking soient effectués en toiture de l'immeuble projeté ;
Considérant que les gaz d'échappement contiennent notamment du monoxyde de carbone, du dioxyde d'azote, des COV (composés organiques volatils) ou encore des particules fines riches en HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) cancérigènes ;
Considérant que l'air vicié du parking ne peut dès lors être rejeté au rez-de-chaussée du projet d'immeuble ;
Considérant qu'il serait donc préférable de déplacer ces rejets d'air vicié en toiture de l'immeuble afin de limiter au maximum les risques de nuisances liés à ceux-ci ;
Considérant que la position actuelle de la grille de rejet demeure insatisfaisante, tant du point de vue de la dispersion de l'air que de la sécurité des usagers de l'espace public et de la préservation des espaces végétalisés ; qu'elle doit être relocalisée en un endroit ne générant ni nuisance significative ni risque de sécurité ; qu'il en découle que l'ensemble de l'aménagement de cette zone doit être revu (cf déchet poubelle) ;
Considérant que le Projet Modifié maintient deux placettes aux abords du bâtiment, au bénéfice des commerces du rez-de-chaussée ; que, même si aucun point d'attention particulier n'avait été soulevé dans le projet initial concernant l'impact du vent, le rapport d'incidences constate pour le projet modifié une légère baisse des vitesses de vent le long du boulevard du Triomphe, ce qui constitue un élément positif ;

Considérant que Bruxelles Mobilité relève la présence d'armoires électriques en situation existante ; qu'après réalisation du projet, celles-ci se situeraient dans un cheminement potentiel ;
Considérant qu'il y a dès lors lieu de prendre contact avec Bruxelles Mobilité (traffilight@sprb.brussels) afin de procéder à leur déplacement ;
Considérant que les frais liés à ce déplacement seront à charge du demandeur ;

Traversée cyclo-piétonne et rampes

Considérant que le projet maintient l'entrée du parking à l'emplacement de la traversée cyclo-piétonne prévue par le PAD ;
Considérant que le projet prévoit un dégagement de 12 m en partie sud de la parcelle, destiné à accueillir la circulation cyclo-piétonne, renforçant ainsi le maillage pour les modes actifs ; que dans ces 12 m se trouvent les deux rampes d'accès aux sous-sols, dont une pour vélos et une pour voitures (entrée/sortie) desservant la tour et le bâtiment 173 ; que la rampe automobile se situe au droit de la traversée cyclo-piétonne ;
Considérant que les infrastructures de cette porosité cyclopiétonne ne sont pas encore réalisées, rendant difficile la matérialisation claire de la liaison ;
Considérant que, lors de la construction des infrastructures cyclo-piétonnes prévues par le PAD, l'aménagement devra être revu afin de garantir un passage libre, sans entrave, d'au minimum 12 m de largeur et hauteur, y compris en dehors des heures d'activité ;

Considérant que les niveaux des rampes sont dictés par ceux des sous-sols de la tour et du bâtiment 173 ;

Considérant que le niveau bas existant de la parcelle B est maintenu puisqu'il dessert l'entrée du stationnement voisin n°173, la parcelle B étant en copropriété avec les voisins ;

Considérant qu'un système réversible pour les entrées du parking constitue la solution la plus adéquate pour garantir que les 12 m puissent être prioritairement réservés à la traversée cyclo-piétonne lorsque les infrastructures du PAD seront en place ;

Considérant les niveaux de la porosité cyclo-piétonne ;

Considérant que la démonstration de réversibilité des entrées de parking repose sur un niveau de porosité à +97,05, correspondant au rez-de-chaussée projeté du 172 ; que ce niveau permet de maintenir le niveau de parking à +93,75 ;

Considérant toutefois que le pont de la rue Jules Cockx est plus bas (+95,60) que le niveau projeté du 172 d'après les documents du PAD ; que la passerelle devrait donc être raccordée à un niveau plus élevé (+97,05), ce qui complexifie la mise en œuvre de l'alternative 0 du PAD et nécessite des ajustements techniques ;

Considérant qu'il y a lieu de démontrer que ce changement de niveau n'entrave pas la mise en place des espaces publics bordant la parcelle ;

Mutualisation des parkings

Considérant qu'une réflexion sur la mutualisation des parkings a été menée ; qu'à ce stade il n'est pas possible de mutualiser les parkings avec les bâtiments 173 et 174, encore occupés et ne faisant l'objet d'aucun projet de redéveloppement en instruction ;

Considérant que les échanges précédents avec le CHIREC ont écarté toute mutualisation d'entrée, celle-ci ayant été refusée ; qu'il n'est dès lors pas possible d'assurer une mutualisation dans la première phase de transformation du site ;

Considérant que cette première phase doit garantir les accès actuels du 173 tout en permettant une future mutualisation lors des développements ultérieurs ;

Considérant que dans son futur développement, le projet modifié permet une mutualisation des parkings ; que le 173 pourrait organiser ses entrées de manière à prolonger son parking vers celui du 172 à travers une liaison couverte ; que cette continuité est rendue possible par l'alignement entre l'entrée au niveau -1 du 172 et l'entrée au rez-de-chaussée du 173 (DNG +93,75) ;

Considérant que dans cette option, la traversée cyclo-piétonne pourrait couvrir cet accès automobile ; que l'accès vélo au 172 pourrait également s'y connecter ou emprunter un monte-charge dédié, dont la réservation est prévue dans la structure du commerce A ;

Considérant que la mutualisation du parking n'empêche pas la traversée piétonne, et pourrait même en faciliter la mise en place ;

Considérant qu'à défaut de mutualisation future, le projet ne permettrait pas la réalisation des infrastructures cyclo-piétonnes du PAD ; que cette mutualisation deviendra obligatoire dès la mise en place de ces nouvelles infrastructures publiques ;

Considérant en outre que si les projets immobiliers de la zone évoluent, cette mutualisation serait obligatoire même en l'absence de réalisation des infrastructures publiques ;

Considérant que la mutualisation permettrait aussi d'éloigner les entrées/sorties du carrefour du Triomphe ;

Considérant toutefois que lors d'une réunion de projet concernant le n°173-174, une proposition de connexion des parkings avait été présentée via le sous-sol du 173 ; que cependant ce niveau correspondant au niveau -2 de la Tour ;

Considérant que ce niveau présente actuellement des locaux techniques qui empêcheraient la mutualisation et l'entrée à ce niveau ;

Considérant qu'il y a lieu de clarifier la situation afin d'éviter l'impossibilité dans le futur de cette mutualisation ;

Considérant qu'il a été expliqué en commission la solution de connecter le Rez-2 du projet au sous-sol de l'immeuble voisin (173) sous condition de modification des plans ;

Considérant que, même si d'autres solutions ont été proposées, il y aura lieu de faire prévaloir cette option ;

Considérant que la mutualisation devra se faire dès la mise en place du projet 173, engendrant la suppression de l'entrée et sortie de parking à cet endroit ;

Considérant pour rappel que la mise en place de la mutualisation des entrées et sorties de parking de la tour avec celles des bâtiments du reste de la zone, n'a pas que pour seul enjeu, la mise en place de la traversée piétonne, mais permet de diminuer les entrées et sorties sur le Boulevard du

Triomphe et d'éloigner les nuances générées par celles-ci sur carrefour du Triomphe ; que cet enjeu a été relevé à plusieurs reprises par Bruxelles Mobilité ;

Gestion des déchets

Considérant qu'une connexion via un sas est également ajoutée entre le lobby des ascenseurs commun et le commerce B, permettant ainsi une liaison directe avec les niveaux de sous-sol, et donc avec les stationnements et le local déchets ;

Considérant que, dans le projet modifié, il n'est plus nécessaire d'emprunter la rampe vélo pour sortir les poubelles ;

Considérant toutefois que les conteneurs se trouvent toujours au même emplacement dans les abords ; que leur accès impose encore de traverser le passage des vélos et des voitures ; qu'il est en outre nécessaire de passer sur la grille de rejet des gaz d'échappement du parking ; que cet espace est indiqué comme zone végétalisée ;

Considérant que la fonction de végétalisation des abords n'est dès lors pas pleinement assurée, dans la mesure où des conteneurs et une grille technique y sont implantés ;

Considérant que la note explicative indique l'impossibilité de trouver un emplacement plus adéquat ;

Considérant que cet emplacement pourrait être davantage justifié si la rampe automobile n'existait pas ; que, dans un premier temps, le projet prévoit toutefois de maintenir l'entrée et la sortie des voitures à l'emplacement actuel ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu d'étudier la possibilité de les implanter sur un autre espace ou de mieux justifier son positionnement, le but étant de végétaliser au plus les abords et d'éviter les conflits de flux ;

Considérant qu'il manque de local poubelle interne pour les logements ; que des locaux existent pour les bureaux et les commerces ;

Considérant que cela génère une dérogation à l'article 16 du Titre II du RRU, sachant que tout immeuble neuf à logements multiples comporte un local permettant d'entreposer les ordures ménagères ; que dans le projet modifié il manque ce type de local en interne du bâtiment ; que cela force les personnes habitant dans la tour à devoir sortir de l'immeuble dès qu'ils souhaitent se débarrasser de leur ordures ;

Considérant dès lors que même si des conteneurs enterrés se trouvent à l'extérieur, il y a lieu de prévoir un local en interne de la tour afin de se conformer au RRU ;

Accessibilité

Considérant que le plan des sanitaires des bureaux aux niveaux +1 et +2 dans le Projet Modifié intègre correctement les recommandations émises dans l'avis ACCESS&Go concernant la conformité des toilettes ;

Considérant que la différence de niveaux présente sur la placette nord se prolonge également à l'intérieur du commerce A, impliquant l'ajout d'un escalier et d'une rampe PMR ;

Considérant que le commerce B est accessible de plain-pied et à l'ensemble des publics ;

Considérant que, dès lors, l'intégralité des superficies commerciales est accessible aux personnes à mobilité réduite ;

Considérant que le projet est conforme à l'article 11 « Ascenseurs » §1, en ce que les niveaux des locaux ouverts au public, lorsqu'ils ne peuvent être atteints par plans inclinés tels que décrits à l'article 5, sont accessibles par au moins un ascenseur adapté aux PMR ou un élévateur-plateforme, avec une signalisation spécifique indiquant leur emplacement ; que le projet modifié répond à cette prescription ;

Considérant que les abords du projet long et se confondent avec les espaces publics fortement fréquentés ;

Considérant que le projet modifié suit certaines recommandations de Bruxelles Mobilité en terme de revêtement sur la portion de parcelle accessible aux piétons en ce que :

Pour les trottoirs publics privés :

- Pavé (trottoir) ou dalle (coursive/terrasse - zone non carrossable) en béton « brut » avec micro écarteur (inférieur à 10 mm) pour EP (offre une très bonne qualité d'usage pour les piétons)

- Béton teinte claire pour éviter le réchauffement, l'éblouissement et la confusion de lecture

- Trottoir larges avec une pente transversale $\leq 2\%$, sans obstacle, avec rabaissement des trottoirs au droit des passages cloutés et dalles podotactiles conforme aux prescriptions de la Région Bruxelloise ;

Pour les cyclo-piétons :

*Les zones cyclo-piétonnes seront aménagées avec des pavés rectangulaires avec micro écarteur pour EP (inférieur à 10 mm), teinte différente de celle de la voie d'accès au parking ;
Ce type de pavé offre une très bonne qualité d'usage pour les piétons ;
> Le calepinage sera différencié des zones piétonnes - pose en chevron au vu de la sinuosité de la voie
> La zone sera délimitée par une bordure de contrebutée (non saillante) de 10 cm de large
Pour les accès au parking :
> Pavés rectangulaires avec micro écarteur (inférieur à 10 mm) pour EP, épaisseur minimale de 10 cm, très bonne qualité d'usage pour les piétons ;
> Pose chevron pour résistance au roulage
> Filet d'eau central pour guider et conditionner l'usage de la voirie envers le piéton et la voiture, panneau signalétique
> Zone parking vélos - sans passage piéton - en zone de pleine terre, revêtement dalles béton alvéolaire avec gravier – espace libre ≥ 4 cm - ;*

Considérant que sur la dalle de parking sera placé un matelas drainant à haute capacité de résistance à l'écrasement, recouvert d'une fondation drainante, d'un lit de pose de maximum 3 cm de 2/7 de reconcassé de porphyre et du revêtement de finition (pavé ou dalle béton) ; que les eaux reprises par ce complexe seront amenées sur un drain périphérique de la dalle de parking ;
Considérant que Bruxelles Mobilité a remis un avis sur le projet modifié ; que certaines remarques et conditions ont été émises à l'occasion ;
Considérant que certains aménagements des abords ont fait l'objet de remarques concernant leur accessibilité par Bruxelles Mobilité telles que :
*Considérant que l'ensemble des espaces du bâtiment est accessible aux PMR, soit par des ascenseurs adaptés, soit par des rampes conformes situées soit dans l'espace public, soit à l'intérieur du bâtiment ;
Considérant que la placette sud est reliée à la voirie par un système d'escaliers en gradins progressifs, et que ce dispositif n'est pas adéquat pour les personnes malvoyantes, les débuts de marches n'étant pas aisément détectables côté Boulevard ;
Considérant que les grilles de ventilation haute tension situées sur la placette sud intersectent l'alignement des dalles podotactiles marquant le haut de l'escalier, compromettant la détection de cette zone d'attention pour les personnes malvoyantes ;
Considérant que la proposition d'installer des tables horeca sur la partie de la placette sud attenante à la façade n'est pas compatible avec la détection de la bande de dalles podotactiles située en haut de l'escalier ;
Considérant qu'une longue portion du boulevard du Triomphe, à la jonction entre terrain privé et espace public, ne présente ni différence de niveau ni changement de revêtement, donc aucune ligne-guide naturelle pour les PMR, laissant les personnes malvoyantes ou non-voyantes sans repère entre le trottoir du Chirec et le carrefour Triomphe-Invalides ;
Considérant qu'une liste de conditions fait suite à ces remarques ;
Considérant qu'il y a lieu de suivre l'avis et les conditions émis par Bruxelles Mobilité ;*

Esthétique des constructions et façade :

Considérant que la façade du projet initial était marquée par des colonnes préfabriquées en béton architectural gris ainsi que des allèges - striées - et des bandeaux horizontaux - lissés - en béton architectural pigmenté de couleur ocre ;
Considérant que l'apparence extérieure du bâtiment a été retravaillée suivant les mêmes principes, en conservant le langage constructif sobre et durable, mais en le réhaussant par des teintes plus chaudes ;
Considérant que la façade du projet modifié est marquée par des colonnes préfabriquées en béton industriel gris clair, ainsi que des allèges - striées – et des bandeaux horizontaux - lisses – en béton architectural pigmenté de couleur jaune sable, à la teinte plus chaude et plus prononcée que le Permis Initial ; que cela permet de diminuer l'aspect d'austérité précédemment reprocher lors de la commission précédente, rendant l'aspect de la tour plus chaud et lumineux ;
Considérant que la teinte du vitrage est définie en concertation avec les besoins PEB pour atteindre le confort nécessaire à l'intérieur du bâtiment et pour éviter la surchauffe ; elle est aussi en accord avec l'esthétique générale du projet ;
Considérant que le projet semble abouti en termes de choix de teinte des façades ;

Considérant que le projet modifié a déjà fait l'objet dans un chapitre précédent (volumétrie et gabarit) de remarques concernant l'accroche du bâtiment aux futurs bâtiments de la zone (à 40m) ; que cette accroche pourrait se marquer en façade de manière plus accentuée par un jeu de plein et vide ; qu'un mouvement pourrait aussi se trouver dans un dessin de façade ;

Mobilité et parkings :

Considérant que la répartition des stationnements voitures et vélos a également été revue dans le Projet Modifié, en lien avec l'évolution de la programmation, et plus spécifiquement avec la réduction de la superficie de Bureaux et l'augmentation de celle dédiée aux Logements ;

Considérant que le ratio de places de stationnement par logement a été diminué à 0,59 (contre 0,64 dans le projet initial), en raison notamment de la réduction du volume des sous-sols ;

Considérant que le projet prévoit dès lors 72 places de stationnement pour véhicules automobiles pour 122 logements ;

Considérant que le projet demeure en dérogation à l'article 6 du Titre VIII du RRU concernant le nombre d'emplacements octroyés aux logements, en ce que le ratio appliqué est de 72 places pour 122 logements, soit 0,59, au lieu du minimum d'une place par logement ;

Considérant qu'au vu de la localisation du projet, de sa très bonne accessibilité en transports en commun, et des caractéristiques socio-économiques des logements proposés (appartements), le rapport d'incidences estime vraisemblable un taux de possession automobile inférieur à la référence communale ainsi qu'à la moyenne des secteurs statistiques entourant le site ; qu'un taux de motorisation d'environ 0,47 véhicule/ménage paraît dès lors réaliste ;

Considérant qu'il convient de favoriser le transfert modal de la voiture vers des moyens de transport alternatifs (vélos, train, tram, bus, etc.) afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

Considérant que le ratio proposé semble dès toujours trop élevé ; qu'il y a lieu de se conformer au ratio proposé dans le rapport d'incidences et donc celui demandé lors de la première commission de concertation, de 0,47 ;

Considérant que, compte tenu des typologies des logements proposés, le maintien de cette capacité de stationnement permet de répondre à la réalité locale de mobilité tout en évitant un report du stationnement sur la voirie, ce qui contribue à préserver la qualité de l'espace public ;

Considérant par conséquent, la dérogation à l'article 6 du Titre VIII du RRU peut également être acceptée ;

Considérant que du léger effort engagé pour réduire les volumes de sous-sol, la suppression de certaines places de stationnement pourrait également contribuer à diminuer l'impact lié à ces niveaux enterrés ;

Considérant que les commerces bénéficient d'espaces extérieurs ainsi que d'accès suffisamment dimensionnés, rendant difficile une diminution supplémentaire des surfaces en sous-sol ;

Considérant par ailleurs qu'un total de 28 emplacements vélos destinés aux visiteurs et clients du site est prévu le long du trottoir du boulevard du Triomphe ;

Considérant que les déménagements sont facilités par la présence de deux emplacements dédiés aux véhicules de déménagement situés au niveau -2, et par un accès à chaque niveau de logements via les ascenseurs dédiés ;

Considérant que le projet ne déroge dès lors plus à l'article 18 du Titre VIII du RRU, imposant *qu'en cas de construction ou de reconstruction, les immeubles contenant entre 1 000 et 10 000 m² de bureaux, d'activités de haute technologie ou de production de biens immatériels comportent au minimum une aire de livraison hors voirie, accessible aux camionnettes et présentant une hauteur libre minimale de 2,60 m ;*

Considérant qu'en effet des emplacements dédiés aux livraisons sont prévus au niveau -2 et qu'une hauteur libre de 3,60 m est assurée au droit de ces emplacements ; que le projet modifié prévoit également l'adaptation de la dalle au-dessus de la rampe d'accès voitures, afin de garantir une hauteur libre minimale de 2,60 m entre l'entrée voitures située au sud et les emplacements du niveau -2 destinés aux déménagements ou aux livraisons ;

Considérant que le rapport d'incidences relève que le projet n'est pas de nature à modifier significativement les conditions de circulation sur le boulevard ; que la variation des flux demeure largement inférieure à 10 % de la charge de trafic observée, soit inférieure aux variations journalières observées dans des conditions identiques ; que cet impact est encore réduit dans le cadre du projet modifié, celui-ci générant moins de flux routiers que le projet initial ;

Considérant que le ratio entre la superficie totale du parking vélo (725 m²) et le nombre total d'emplacements vélo (223) est de 3,25 m² par emplacement, assurant ainsi a minima les 2 m² requis par vélo ;

Considérant que *le projet modifié induit une baisse globale du nombre de déplacements quotidiens par rapport au projet initial, notamment en semaine aux heures de pointe, en lien avec la réduction du programme de bureaux ; qu'en revanche, une augmentation de la fréquentation est attendue le samedi, en raison de l'extension du programme de logements et de la fonction commerciale ; que le profil des flux est également modifié : les flux sortants matinaux et entrants en soirée dominent désormais, reflétant un usage plus résidentiel du site ;*

Considérant que le projet ne va pas à l'encontre des objectifs du Plan Régional de Mobilité ;

Considérant qu'il avait été relevé dans le projet initial par Bruxelles mobilité qu'en sortie de site, la manœuvre consistant pour les automobiles à traverser successivement la bande de réinsertion du bus et les deux bandes de circulation afin de s'engager dans le « va-tout-droit » ou le « tourne-à-gauche » était dangereuse et peu souhaitable ;

Considérant par conséquent qu'en sortie de site, il fallait assurer une giration qui permette le « tourne-à-droite » afin que les automobiles puissent s'insérer sur la bande de circulation la plus proche du projet ;

Considérant qu'une signalisation horizontale qui oblige à tourner à droite en sortie de site a été intégrée dans les plans du rez-de-chaussée et des abords ;

Considérant toutefois que l'orientation de cette sortie en relation avec le boulevard ne rend pas ce mouvement intuitif ;

Considérant néanmoins qu'au vu de la configuration des lieux il est difficile de faire mieux ;

Considérant de plus que l'accès au parking présente sensiblement la même disposition qu'en situation existante ;

Considérant également qu'on ne peut pas marquer une flèche de tourne-à-droite au travers d'un trottoir ;

Considérant par conséquent qu'il y a lieu de mieux positionner celle-ci ou de prévoir une autre solution pour indiquer le tourne-à-droite obligatoire ;

Considérant qu'un réclamant a exprimé, lors de la commission de concertation, une inquiétude quant au risque d'aggravation de la saturation déjà constatée sur la ligne de métro 5 aux heures de pointe, en raison de l'arrivée de nouveaux habitants dans le quartier ;

Considérant qu'il convient, dès lors, d'établir une projection réaliste du nombre de personnes susceptibles d'emprunter le métro à ces moments critiques, afin d'en dégager les conclusions appropriées en matière d'incidences ;

Gestion des eaux pluviales :

Considérant que la principale amélioration du projet modifié concernant la gestion intégrée des eaux pluviales (GIEP) réside dans le fait que les eaux de toiture sont désormais dirigées vers des massifs infiltrants plutôt que renvoyées directement vers le réseau d'égouttage ;

Considérant que les aménagements de gestion des eaux pluviales permettant d'absorber une pluie centennale à l'échelle de la parcelle, selon les volumes préconisés par le calculateur « parcelle » de Bruxelles Environnement, ont bien été intégrés au projet modifié ;

Considérant que le trop-plein de la citerne et des toitures stockantes des niveaux +21, +20 et +2 du projet modifié est renvoyé prioritairement vers le massif drainant à empierrement (6,6 m³) ainsi que vers la citerne de récupération (13 m³) ;

Considérant que le bassin d'infiltration enterré de type SAUL, initialement situé en zone Sud B, a été remplacé dans le projet modifié par un aménagement d'infiltration naturel consistant en un massif drainant à empierrement ; que ce choix constitue une amélioration, l'empierrement granulaire étant notamment plus durable et moins sensible au colmatage que certaines structures modulaires en plastique ;

Considérant que le projet modifié intègre une citerne de récupération des eaux pluviales au niveau -1, positionnée sous la zone minéralisée de la placette Nord et donc hors des zones de pleine terre ;

Considérant que trois toilettes du niveau +1 sont raccordées à la citerne de récupération, conformément aux recommandations du calculateur « réutilisation » de Bruxelles Environnement ;

Considérant que l'installation d'un drain passif est prévue ; que lors de la phase d'exécution, des vérifications seront menées sur le terrain et un hydrogéologue sera consulté afin d'ajuster le dimensionnement du système en fonction des conditions hydrogéologiques observées sur site ;

Considérant que le projet tel que modifié déroge toujours à l'article 16 du Titre I du RRU ; qu'en effet, la citerne de récupération prévue ne respecte pas les dimensions minimales requises, soit 33 litres par m² de surface de toitures en projection horizontale, destinées notamment à éviter une surcharge du réseau d'égouts ;

Considérant que, selon le calculateur de Bruxelles Environnement, les citernes de récupération doivent recueillir les eaux de pluie provenant des toitures non végétalisées ainsi que des toitures végétalisées dont le complexe de substrat est inférieur à 8 cm ; que la majorité des toitures hors sol sont des toitures vertes dont l'épaisseur de substrat dépasse 8 cm ; que la capacité (m³) de la citerne intégrée dans le projet modifié est ainsi conforme aux volumes déterminés par les calculateurs de Bruxelles Environnement ;

Considérant qu'en complément de la citerne de récupération, le projet prévoit plusieurs dispositifs supplémentaires de gestion des eaux pluviales, notamment une noue sur la placette Nord et des massifs drainants en zone sud ; que ceux-ci permettent d'absorber les volumes excédentaires et de soulager le réseau d'égouttage ; que, bien que le projet ne respecte pas formellement les 33 litres par m² exigés pour les citernes, la collecte et l'infiltration des eaux pluviales sont assurées par les différents aménagements mis en œuvre ;

Considérant dès lors que la dérogation à l'article 16 du Titre I du RRU est acceptable ;

Bruit

Considérant que les verres utilisés seront conformes à la norme NBN S01-400-1, pour garantir une isolation acoustique de classe B ; que notamment la façade aura une isolation acoustique de $R_w + C_{tr} = 43$ dB dans les niveaux +03/+05, qui seront les plus affectées par le bruit de la circulation ;

Considérant qu'un socle spécifique est prévu en dessous des installations techniques projetées en toiture ; qu'un socle en béton de 30 cm en dessous des pompes à chaleur et en amortisseur de vibrations garantiront une isolation vibratoire de 98% au régime prévu ;

Considérant que le projet s'engage à respecter la norme NBN S 01-400-1, en visant une isolation acoustique de classe B, notamment par le choix de vitrages adaptés ; que ce niveau de performance permet d'assurer un confort acoustique satisfaisant, en particulier pour les logements exposés au bruit routier ou ferroviaire

Considérant toutefois que la classe B constitue un niveau d'exigence intermédiaire ; que dans un contexte urbain potentiellement bruyant et dans le cadre d'un projet récent (nouvelle construction), il pourrait être attendu qu'une isolation de niveau supérieur (classe A) soit mise en place pour offrir un meilleur confort pour les logements les plus exposés ;

Considérant qu'une étude plus poussée pourrait permettre de mieux cibler les appartements les plus sujets aux nuisances sonores et dès lors permettre d'apporter une attention particulière à leur confort acoustique ;

SIAMU

Considérant que le projet respecte les conditions SIAMU ;

Considérant par ailleurs que la demande de dérogation C25O054755 - F2112, déposée et considérée comme complète et recevable à partir du 13/05/2025, est actuellement en cours de traitement.

Considérant qu'un nouvel avis SIAMU a été émis et que la demande devra s'y conformer ;

SIBELGA

Considérant que la réunion entre l'ingénieur Techniques Spéciales du projet et Sibelga a permis de confirmer les conclusions précédentes sur les besoins du projet initial ; que les espaces cités sont conformes aux demandes Sibelga, et l'ingénieur TS confirme que les besoins du Projet Modifié restent identiques, tant sur le besoin des cabines haute tension que pour les cabines basse tension ;

Les incidences

Considérant que le PAD a fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement lors de son élaboration, et que ce rapport visait à présenter et analyser les incidences potentielles du projet de PAD dans l'ensemble des domaines environnementaux abordés dans le cadre d'un projet de plan, conformément aux thématiques prévues par le CoBAT ;

Considérant que le RIE du PAD a notamment pour objectifs :

- d'établir un diagnostic détaillé du périmètre du projet et de ses abords pour l'ensemble des thématiques environnementales définies dans le cahier des charges ;
- d'identifier les incidences environnementales touchant les différents domaines de l'environnement ainsi que la qualité de vie ;
- de proposer des adaptations au projet de PAD afin de réduire, supprimer ou compenser les incidences négatives identifiées ;
- et de procéder à une analyse environnementale des prescriptions ;

Considérant qu'à l'issue de cette étude et de l'enquête publique, le PAD Herman-Debroux a été arrêté en janvier 2022 ;

Considérant que le présent rapport relatif au projet précise les incidences environnementales et constitue un complément aux analyses déjà réalisées antérieurement ;

Considérant que les rapports d'incidences dressent un état des lieux des différents projets, mais qu'il ne peut être tenu compte de projets n'ayant pas encore été autorisés, que toutefois certains projets en instruction sont tout de même pris en compte ;

Considérant que, lors de la commission de concertation, l'étude d'ombrage a été contestée, en particulier en ce qui concerne l'impact de la tour sur l'avenue Roger Lallemand ; que cet ombrage avait déjà été étudié lors du RIE du PAD Herman Debroux ; qu'il y a lieu de plus de préciser que l'objet qui avait été étudié lors de cette étude était plus impactant que le projet modifié qui fait l'objet du présent avis ;

Considérant en outre que l'ombrage projeté sur la parcelle voisine au nord du site située le long des voies ferrées, laquelle est constructible, n'a pas non plus été examiné lors de cette étude ;

Considérant qu'afin d'atténuer certaines craintes, un petit complément d'étude pourrait être joint au dossier concernant l'impact de la tour en matière d'ombrage sur ces deux zones ;

Considérant que, pour la gestion des incidences et des besoins internes (GIEP, déchets, stationnement...), le projet prévoit l'ensemble des aménagements nécessaires sur les deux parcelles concernées, appartenant ou co-appartenant à la demanderesse ;

Avis favorable majoritaire aux conditions suivantes :

- Fusionner les niveaux R+3 et R+4 actuellement affectés au logement, afin de reconstituer un étage destiné aux bureaux (ou à une autre affectation compatible) ; cet étage devra présenter une hauteur sous plafond équivalente à celle prévue aux niveaux R+1 et R+2, lesquels devront être maintenus. (Cette adaptation vise à renforcer la mixité programmatique au sein de l'immeuble) ;
- Exprimer plus clairement le socle en façade, au minimum sur sa partie sud ;
- Marquer de manière plus franche le palier intermédiaire, afin d'améliorer sa lisibilité architecturale et son articulation avec les bâtiments adjacents du reste de la zone ;
- Revoir le traitement de la troisième partie pour retrouver une certaine tripartite et un dynamisme plus marqué, plus particulièrement du côté 173 ;
- Retrouver un équilibre dans les typologies d'appartements en veillant à ce qu'au moins 50 % du nombre total de logements soient constitués de logements de plus grande superficie, (2 et 3 chambres) tout en conservant le nombre de 3 chambres présenté, le nombre d'appartement 1 chambre étant trop important ;
- Se conformer à un ratio de 0,47 pour le stationnement des logements
- Démontrer la faisabilité de la mise en place de la porosité cyclo-piétonne et esplanade Delta prévue par le PAD, en explicitant la manière dont seront gérées les différences de niveaux (environ +/- 1,50 m) entre le pont et le RDC du projet et démontrer que l'ensemble des alternatives prévues par le PAD restent réalisables malgré ces différences de niveaux, de manière plus poussée, les schémas ne représentant pas une preuve de faisabilité ;
- Démontrer que la mutualisation des parkings avec les bâtiments voisins (173) est possible, en précisant comment les niveaux des sous-sols de ces bâtiments peuvent se connecter facilement à ceux de la tour ; modifier le projet en conséquence si des adaptations sont nécessaires pour permettre cette mutualisation future ;
- Etudier la possibilité d'implanter les conteneurs dans un autre espace ou, à défaut, justifier plus solidement leur localisation actuelle. (L'objectif est de maximiser la végétalisation des abords et d'éviter les conflits de flux - piétons, vélos, véhicules) ;

- Étudier la possibilité d'implanter les stationnements vélos hors des zones plantées, sans que ces zones ne soient réduites. ; leur nouvelle implantation devra éviter toute concurrence d'usage avec les espaces végétalisés.
- Déplacer les rejets d'air vicié du parking couvert en toiture de l'immeuble ; la grille actuellement positionnée à proximité des conteneurs poubelles devra être supprimée et relocalisée de manière à éliminer toute nuisance en zone piétonne ou végétalisée ;
- Etudier de manière plus poussée les nuisances de bruit généré par l'environnement sur les appartements, afin de cibler au mieux les appartements les plus sujet à ces nuisances et leur apporter une isolation de niveau supérieur (classe A) pour leur offrir un meilleur confort ;
- Etudier l'impact de l'ombrage de la Tour sur les immeubles Av. Roger Lallemand et sur la parcelle non bâtie du projet au nord du site, si cela semble nécessaire, comparer cet impact avec celui déjà étudié lors du RIE du PAD ;
- Etablir une projection réaliste du nombre de personnes susceptibles d'emprunter le métro à ces moments critiques, afin d'en dégager les conclusions appropriées en matière d'incidences
- Intégrer un local permettant d'entreposer les ordures ménagères à l'intérieur de l'immeuble;
- Veiller, lors de l'aménagement intérieur des commerces (non encore défini), à la conformité avec la prescription du PAD concernant la façade active, notamment en évitant d'implanter des espaces de stockage en façade ;
- Veiller à ce que la mutualisation des parkings se fasse dès la mise en place du projet 173, pour éloigner les entrées et sorties du parking du carrefour Triomphe ;
- Suivre la condition SPF intérieur (ASTRID) : *compte tenu de la forte capacité d'accueil du plus grand des commerces du RDC (commerce A) la commission de sécurité a décidé d'imposer une couverture radioélectrique indoor ASTRID dans l'ensemble des espaces accessibles au public de ce commerce ;*
- Suivre l'avis et les conditions de Bruxelles Mobilité

Avis défavorable minoritaire (Commune d'Auderghem) :

Considérant que le dossier a été soumis aux mesures particulières de publicité du 03/11/2025 au 02/12/2025 et du 11/12/2025 au 09/01/2026 et que 394 lettres de remarque ont été introduites en cours d'enquête ;

Considérant que ces remarques portent principalement sur les points suivants :

- Le gabarit et la hauteur du bâtiment, jugés excessifs (particulièrement vu l'implantation au point culminant de la commune) et toutes les nuisances qui en découlent (ombrage, vis-à-vis, effet de couloir du vent, impact sur le paysage) ainsi que son implantation trop proche de la rue (effet d'oppression / d'écrasement pour les piétons)
- La non-intégration du bâtiment dans le cadre urbain environnant, le paysage et le caractère non esthétique et obsolète du style architectural de l'immeuble ainsi que sa non-correspondance à la qualification de "repère paysager"
- Les abattages d'arbres et l'absence suffisante de nature et d'espace végétalisé sur le site ainsi que, d'une façon générale, l'impact du projet sur la biodiversité
- La non-adéquation entre le nombre de parking et le nombre de logements / bureaux
- La pression supplémentaire que cette densification porte sur les transports publics et le stationnement, déjà saturés, et sur la circulation (aggravation des bouchons, de la pollution, du bruit ; conflit à la sortie de parking) ; problème aggravé par la proximité du site avec l'hôpital et la caserne de pompiers qui ont besoin d'une circulation fluide
- L'absence de réelle mixité fonctionnelle (majorité de studios et appartements 1 chambre, pas d'espaces destinés aux familles type jardin commun) ou sociale (prix futur inabordable pour la classe moyenne, absence de logements sociaux)
- Diverses considérations sur la qualité des logements (nombre important de logements mono-orientés, exigüité du salon pour les logements 3 chambres, pauvreté des espaces extérieurs)
- L'absence de prise en compte d'alternatives moins impactantes (comme la rénovation du bâtiment actuel datant des années 90 seulement) et la sous-évaluation par le demandeur des divers impacts du projet, notamment en ce qui concerne le bilan carbone ou encore l'écoulement / le rejet des eaux de pluies sur les parcelles voisines (n°173-174)
- L'absence de nécessité de construire des logements au regard des projections démographiques et du nombre d'immeubles existant vides qui pourraient être reconvertis

- Le caractère architectural désuet, peu attractif pour les occupants (panne d'ascenseur, mode de vie), voire dangereux (quid en cas d'incendie, incidence sur la stabilité du sol à cause du poids concentré sur une faible surface) des tours
- La non-conformité du projet au PAD, en ce qui concerne la mise en place d'une porosité cyclo-piétonne (servant dans le projet de sortie de parking), notamment au regard des incohérences en cas de liaison avec le parking voisin des n°173 et 174 et du fait que la réversibilité des rampes d'accès n'est pas démontrée
- Le développement de ce projet privé avant la mise en place des infrastructures publiques nécessaires
- Le précédent que la construction d'une tour créerait dans le quartier, notamment au vu des autres développements immobiliers attendus ou en gestation dans les alentours directs
- Divers considérants sur les impacts du chantier, notamment sur l'accessibilité au terrain voisin (empiètement des parkings souterrains sous une parcelle en copropriété)
- Un nombre marginal de lettres présentent un support au projet et en soulignent la qualité architecturale

Considérant que la présente demande constitue une version modifiée du projet suite à l'avis favorable conditionnel d'Urban ;

Considérant que le Collège s'était prononcé défavorablement sur la première version du projet ; que les griefs portaient principalement (mais pas exclusivement) sur les points suivants :

- Le gabarit / nombre de niveaux et la hauteur de l'immeuble de 80m, jugée excessive dans le cadre urbain environnant et susceptible de générer de nombreuses incidences négatives sur le voisinage (ombrage, rupture de l'aspect paysager, densité)
- Le fait que le bâtiment n'était pas qualifiable de « repère paysager », n'ayant rien de notable à part sa hauteur disproportionnée
- L'emprise au sol très importante du projet et sa proximité avec la voirie, conduisant à différents effets néfastes sur les piétons et la parcelle (sensation d'écrasement, vent, gestion des eaux de pluie)
- Le caractère excessif du programme développé (nombre de logements) et l'absence de mixité suffisante (aucune surface d'équipement d'intérêt collectif, déséquilibre dans la répartition des logements au profit des petits logements)
- Différents points de contention sur la mobilité (accès et sortie de parking, absence de zone de livraison sur le site) et la gestion des déchets
- La non-conformité du projet au PAD (repère paysager, porosité cyclo-piétonne, façade active) et au RRU (dégagement insuffisant – titre I art. 7)
- L'absence totale d'amélioration pour la biodiversité et la nature en ville par rapport à la situation existante
- Différentes faiblesses dans les documents explicatifs et le rapport d'incidence, notamment au regard de la présence d'autres projets importants non ou insuffisamment pris en compte (projet Demey Park, projet Triomphe 166-167, projet Universalis Park, etc)

Considérant que le nouveau projet présente les différences suivantes avec le projet initial :

- En termes de gabarit et de forme : le nouveau bâtiment est plus haut (80,88 m), l'emprise au sol est similaire, l'aspect des façades a évolué
- En termes de programme : le nombre de logements a augmenté (de 95 à 122), les surfaces de bureaux ont diminué (de 5431 à 1952 m²) tandis que celles de commerce ont légèrement augmentées (649 à 761 m²)
- En termes d'aménagement des abords : on note quelques différences relativement d'ordre esthétiques mais le principe de base (et notamment l'accès au garage) reste inchangé

Quant au gabarit, à la qualité architecturale et à l'implantation de l'immeuble

Considérant que le PAD Herrmann-Debroux prévoit la possibilité d'établir sur la parcelle un repère paysager d'une hauteur de 80 mètres maximum par rapport au niveau de la voirie ;

Considérant que le PAD ne précise pas la forme ou la nature que ce repère paysager doit prendre ; qu'il n'est pas établi que cela soit obligatoirement une tour de logements ;

Considérant que le Collège des Bourgmestres et Echevins ainsi que le Conseil Communal ont par le passé, à l'unanimité et dans le cadre de l'élaboration du PAD toujours estimé qu'une hauteur de 60 mètres était un maximum pour le repère paysager à cet endroit ;

Considérant que la demande déroge aux prescriptions du règlement régional d'urbanisme en matière de hauteur (titre I, art. 8) en ce que la hauteur prévue du bâtiment est supérieure à la moyenne de celle des bâtiments alentours ; que, plus précisément, la hauteur prévue dépasse la hauteur du bâtiment voisin le plus haut ;

Considérant qu'il s'agit d'une dérogation importante ; qu'elle n'est pas demandée dans le formulaire de demande de permis ni dans la note explicative ;

Considérant que le PAD n'impose pas de hauteur spécifique à l'endroit de la demande, mais qu'il se contente d'établir un maximum ;

Considérant dès lors que les dispositions du RRU en matière de hauteur des bâtiments isolés ne sont pas contraires aux prescriptions du PAD, que les deux normes (PAD et RRU) s'appliquent de façon cumulative ;

Considérant, partant, que l'art. 8 du titre I du RRU s'applique ; que l'absence de demande formelle de la part du demandeur d'octroyer la dérogation empêche l'autorité de l'octroyer et de statuer valablement dessus même si elle a relevé elle-même la présence de la dérogation comme motif d'enquête ;

Considérant que la demande ne peut donc pas être acceptée telle quelle et que le dossier doit être modifié en conséquence et l'enquête publique à nouveau réalisée ;

Considérant de plus que le projet ne respecte pas la prescription 07.04.03 du PAD, dès lors que la hauteur maximale de 80 m est dépassée (80,88 m dans le projet, sans compter des éventuelles antennes GSM ou autres accessoires) ;

Considérant qu'Urban fait mention de l'application de la prescription 00.05 du PAD permettant aux constructions neuves de dépasser la hauteur maximale prévue par les prescriptions particulières lorsque ces dépassements présentent un impact limité sur le micro-climat et sont compatibles avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales ;

Considérant que rien dans ces objectifs ne vient justifier un dépassement de la hauteur maximale prévue ; que l'on voit mal en quoi une aggravation des importantes incidences sur le microclimat déjà relevées pourrait être qualifiée de « limitée » ;

Considérant que la note explicative fournie dans le cadre du projet modifié n'apporte aucune justification ni aucun élément de réponse quant à l'application de la prescription 00.05 du PAD ;

Considérant qu'il apparaît dès lors abusif de considérer l'application de cette prescription dans la présente demande ; que dès lors, le projet n'est pas acceptable, puisqu'en dérogation avec le PAD ;

Considérant que la dérogation au RRU en matière de hauteur n'est également pas motivée ; que cela conduit également le dossier à devoir être revu sur ce point ;

Considérant, nonobstant ces remarques purement légales, que le projet présente des incidences négatives importantes sur le cadre urbain environnant du fait de sa hauteur ;

Considérant que la réalisation d'un bâtiment aussi élevé présente inévitablement des incidences sur l'ensoleillement des propriétés voisines ;

Considérant que le rapport d'incidence n'étudie pas l'ensoleillement en décembre et en mars, soit aux mois où les ombres portées sont les plus allongées, puisque le soleil est bas en hiver ;

Considérant que l'on voit mal comment les autorités publiques peuvent prendre une décision éclairée sur base d'un rapport manifestement lacunaire ;

Considérant qu'en tout état de cause, même si le rapport devait conclure à une absence totale d'incidence quant à l'ensoleillement sur les parcelles voisines, le dossier devrait présenter les conclusions en question afin que l'autorité délivrante puisse en apprécier la pertinence ;

Considérant également que le terrain vague en vis-à-vis de la parcelle faisant l'objet de la demande, au n°166-167 (ancienne station-service), est destiné à accueillir un bâtiment de logements, conformément au plan particulier d'affectation du sol n°6 ;

Considérant que ce bâtiment sera particulièrement affecté par l'ombre générée par la tour prévue ;

Considérant que les projections du rapport d'incidence montrent également une ombre portée en fin de journée sur les bâtiments de la rue des Trois ponts (n°112-120) ainsi que dans le haut du Boulevard des Invalides (n°243-269) ; que certains bâtiments de la rue Josse Smets sont également impactés (n°45 à 63) ;

Considérant que ces bâtiments sont établis à plus de 100 m du site ; que cela démontre le caractère excessivement élevé de la tour ;

Considérant que le complément au rapport d'incidence ne complète pas les manquements pointés par le Collège dans la première version du projet ;

Considérant que ce complément se contente d'analyser les incidences des modifications entre les deux projets ;

Considérant que le dossier reste donc lacunaire sur ce point, aucune réponse valable n'ayant été fournie par le demandeur ;

Considérant que la différence d'impact en matière d'ombrage entre le projet modifié et le projet initial est relativement minime, d'après le complément au rapport d'incidence ; qu'en particulier le minuscule gain d'ensoleillement ne se fait que dans les zones proches de la tour, les riverains de la rue des Trois Ponts, du Boulevard du Triomphe et de la rue Liévin Verstraeten restant impactés de façon identique et donc très importante ;

Considérant en effet que l'affinement prévu par le demandeur dans le projet modifié concerne les étages inférieurs, dont l'ombre porte moins loin, tandis que la surface de plancher des étages supérieurs (dont l'ombre est projetée le plus loin) reste très importante ; que les efforts consentis par le demandeur et tendant à élargir et affiner la tour sont donc vides de sens et d'intérêt pratique ;

Considérant que la commune d'Auderghem avait insisté dans son avis précédent pour une réduction significative de la surface de plancher des derniers niveaux, en plus de la réduction globale en hauteur à 60 m maximum ; que cela n'a pas été pris en compte dans le projet modifié ;

Considérant de plus que la situation reste similaire pour les futurs bâtiments établis autour du Boulevard du Triomphe (site de la Plaine et terrain au 166-167), le gain en ensoleillement étant marginal sur ces parcelles ;

Considérant qu'il apparaît à nouveau dès lors clair que les effets du projet modifié sur le micro-climat ne peuvent pas être qualifiés de « limités » ; que par conséquent le projet ne remplit pas les conditions de la prescription 00.05 pour pouvoir dépasser le gabarit maximal prévu et qu'il doit être revu ;

Considérant qu'une réduction de la hauteur de la tour (à 60m maximum depuis le niveau du trottoir le plus bas, côté 173) serait de nature à amoindrir significativement l'ombre portée sur les bâtiments existants de la rue des Trois Ponts et des voiries environnantes ;

Considérant qu'il convient de tendre vers cette option en proposant un projet remanié avec une hauteur maximale de 60 m et une étude d'ensoleillement complète ;

Considérant également qu'en plus de l'éventuel bâtiment au n°166-167 du boulevard du Triomphe, il convient de prendre en compte un développement immobilier sur le bas du site de la Plaine, en face du site étudié ici ;

Considérant que l'étude d'ensoleillement montre un impact très important de la tour sur les terrains en question ; que la situation prévisible (présence d'immeubles de logements sur le terrain impacté) n'est pas prise en compte ;

Considérant également que la présence d'immeubles hauts peut conduire les personnes à leur pied à ressentir une sensation d'écrasement, face à la hauteur et à la masse de ces éléments ;

Considérant que ce sont les riverains, résidant proche de la tour, qui seront les plus impactés par ce phénomène ;

Considérant également que les bâtiments hauts sont de nature à générer des effets venturi (accélération des vents à leurs pieds) ;

Considérant que le PAD Herrmann-Debroux prévoit la possibilité d'établir à l'endroit étudié un repère paysager, c'est-à-dire un élément reconnaissable et porteur d'une identité pour le quartier ; que c'est dans ce cadre qu'une hauteur potentiellement importante est envisagée ;

Considérant que la hauteur d'une construction n'est cependant qu'un des moyens possibles pour donner à un élément un statut de repère paysager ;

Considérant que la valeur d'un repère paysager réside souvent dans sa qualité architecturale et son intégration dans le paysage ;

Considérant par exemple qu'un certain nombre de constructions de hauteur inférieure servent de repères paysager à Bruxelles malgré une hauteur inférieure à 80 m: arcades du cinquantenaire (45 m), résidence de la Cambre (63 m), bâtiment du Berlaymont (55 m), Palais Royal (25 m)...

Considérant que ces bâtiments sont visibles de loin (parfois grâce à l'important dégagement qui se trouve autour d'eux) et sont instantanément reconnaissables ;

Considérant que même les bâtiments présentant une hauteur plus importante et que l'on peut qualifier de repère paysager (ex : Palais de Justice, Atomium, Tour Iris, Tour ITT, Tours Möbius, Tour Belview) présentent, outre leur hauteur, des caractéristiques architecturales qui les démarquent ;

Considérant dès lors que la hauteur du bâtiment projeté ne peut seule suffire à garantir la conformité de la vision stratégique du PAD quant à l'établissement d'un repère paysager ;

Considérant que l'ambition du PAD est manifestement de marquer le paysage avec un projet exemplaire, innovant, visionnaire et esthétiquement plaisant ;

Considérant qu'il est regrettable que le demandeur n'ait pas tenu compte de cette remarque pour modifier son projet ;

Considérant en effet que l'aspect esthétique, relativement brute et anonyme du projet initial était critiqué ; que des pistes d'amélioration étaient proposées (travail sur l'esthétique de l'immeuble, affinement vers le haut afin de créer un élancement, végétalisation des façades, etc) ;

Considérant que le projet modifié développe un aspect à peine plus fin que le projet initial, et uniquement sur ces parties inférieures ; que le volume, coupé en trois dans le projet initial, n'est plus coupé qu'en deux dans le projet modifié ;

Considérant de plus que la baisse de la mixité programmatique (hausse notable des surfaces de logements au détriment des autres fonctions) a un impact important sur le traitement des façades ; que ces dernières sont encore plus répétitives et monotones que dans le projet initial ;

Considérant à cet égard que le Bouwmeester de la Région n'indique pas autre chose dans son avis sur le projet modifié ;

Considérant également qu'Urban recommandait de revoir la longueur de la tour ; que cela n'a pas été pris en compte dans le projet modifié ;

Considérant que les modifications apportées ne sont pas de nature à répondre à la condition émise par Urban quant au fait d'apporter un caractère élancé à la construction ; qu'elles répondent encore moins aux considérations émises par le Collège d'Auderghem ;

Considérant qu'à nouveau, la forme du bâtiment est dictée par son contenu et par une volonté de maximiser la surface de plancher sur le site, laquelle n'a été abaissée que de façon marginale (330 m² en moins sur 18336 m² dans le projet initial, soit 1,8% de baisse) ;

Considérant que l'ensemble des nuisances liées au caractère paysager et à l'ensoleillement évoquées plus haut sont aggravées par l'implantation en hauteur de l'immeuble, au point le plus haut de la commune ;

Considérant qu'en l'état, le bâtiment proposé ne fait que générer une rupture dans le paysage ;

Considérant que le PAD prévoit que le développement du site en accroche doit permettre d'articuler la structure urbaine ; que cependant le projet ici ne prévoit que le développement d'une des trois parcelles du site ;

Considérant qu'aucune vision ne permet donc d'assurer une liaison correcte entre le bâtiment proposé et le cadre urbain environnant, que cela soit en termes de gabarit et de paysage ou en termes de fonction urbaine ;

Considérant en effet que le PAD prévoit dans sa prescription 07.04.03 qu'un raccord harmonieux doit être établi entre les gabarits les plus bas et les plus élevés du site ;

Considérant que le PAD prévoit une hauteur de maximum 40 m pour les autres bâtiments du site en accroche ;

Considérant que dans le projet initial, le premier palier de la tour était établi à 50 m et n'était pas orienté vers le bâtiment voisin le plus proche ;

Considérant qu'Urban demandait de prévoir le palier à 40 m et de placer les paliers du côté Sud ;

Considérant que le niveau faisant office de palier et accueillant une partie des fonctions annexes des logements est implanté à 40 m ; que cependant, aucune terrasse sortante n'est établie du côté Sud ;

Considérant que seule la hauteur sous plafond supérieure à celle des autres niveaux permet de différencier cet étage des autres dans la modénature de la façade ;

Considérant que cette distinction entre l'étage palier et les autres étages est peu perceptible, particulièrement de loin ; qu'en ce sens, la modification opérée sur le projet ne répond pas aux exigences d'Urban, ni du PAD quant à l'établissement d'un raccord harmonieux avec la construction voisine, ni a fortiori à celles de la Commune ;

Considérant que l'aspect massif de la construction vient également de l'importante surface de plancher développée dans le projet, et notamment aux étages supérieurs ;

Considérant également que le bâtiment présente une emprise au sol très importante, de l'ordre de 54% sur la parcelle (soit 11% de plus qu'en situation existante et seulement 80 m² de moins que dans le projet initial) ;

que cela ne libère que peu de place sur le reste de la parcelle pour la réalisation d'aménagement paysagers ;

Considérant que l'un des avantages de la densification du tissu urbain par des constructions en hauteur est que ces dernières permettent d'avoir une empreinte au sol réduite et des aménagements de qualité pour les abords ; que cet avantage n'est pas développé dans le projet modifié, malgré les remarques émises sur le projet initial ;

Considérant que les bords du bâtiment touchent pratiquement les limites parcellaires sur trois côtés ; qu'un tel dégagement est dérisoire au regard de la surface au sol et de la hauteur du bâtiment ;

Considérant que les modifications entre le projet initial et le projet modifié sont limitées à une différence sur le côté Nord ; que l'implantation de l'immeuble est donc quasiment identique dans les deux versions du projet ;

Considérant que la note explicative modifiée renvoie à la note explicative initiale quant aux motivations liées à la demande de dérogation à l'art. 7 du titre I du RRU quant à l'implantation des constructions isolées ;

Considérant qu'il convient de justifier en quoi le bâtiment est établi à une distance raisonnable et appropriée des limites du terrain ; que les motivations initiales étaient insuffisantes à justifier l'octroi de la dérogation, le demandeur estimant à tort respecter l'art. 7 ;

Considérant de plus que, sur le fond, les considérations développées dans l'avis précédent du Collège des Bourgmestre et Echevins restent d'application ;

Considérant que la façade Ouest du bâtiment est quasiment positionnée à l'alignement à partir du premier étage ; que le passage couvert devant la façade du rez-de-chaussée ne peut servir de zone de recul ;

Considérant qu'une telle proximité entre le trottoir et une façade si élevée ne peut que conduire à une sensation d'écrasement pour les passants ;

Considérant également que l'absence de zone de recul porte atteinte aux qualités paysagères de la rue ; qu'à tout le moins une bande plantée de quelques mètres de profondeur entre le trottoir et la façade aurait permis d'embellir la rue et de diminuer la sensation d'écrasement générée, particulièrement en conjonction avec une diminution de la hauteur globale de l'immeuble ;

Considérant que le front de bâtisse actuel est situé entre 3 et 9 m de l'alignement ; que de surcroît le bâtiment existant présente une hauteur bien moindre que le bâtiment projeté et que cela démontre une réflexion sur l'intégration du bâtiment existant dans le tissu urbain de la rue, contrairement à ce qui est prévu dans le projet (tant initial que modifié) ;

Considérant que la note explicative indique également que « par son positionnement, le bâtiment projettera de l'ombre sur la voie carrossable publique et n'aura pas d'impact sur les bâtiments adjacents (ombre sur le boulevard du Triomphe quand le soleil est au sud et sur la rue Jules Cockx quand le soleil est à l'ouest) » ;

Considérant qu'outre le fait que ce n'est pas uniquement l'ombrage créé par l'implantation sur d'autres bâtiments qui est essentiellement visé dans l'art. 7 du titre I du RRU mais l'ensemble des conséquences découlant d'une implantation inadéquate d'un bâtiment, il convient de noter que l'étude d'ensoleillement fournie dans le rapport d'incidence, même partielle, contredit les affirmations développées dans la note explicative ;

Considérant dès lors que le bâtiment, tel que prévu, n'est pas implanté à une distance appropriée des limites du terrain compte tenu de son gabarit, de celui des constructions qui l'entourent, du front de bâtisse existant et de la préservation de l'ensoleillement des terrains voisins ;

Considérant dès lors qu'au vu du caractère relativement accessoire du changement réalisé, de l'absence de justification adéquate tant dans la note explicative du projet modifié que dans la note explicative du projet initial et des problèmes relevés ici sur l'implantation elle-même de l'immeuble, l'octroi de la dérogation en matière d'implantation des constructions isolées (RRU titre I art. 7) n'est pas envisageable ;

Considérant que de telles tares d'intégration sont particulièrement dommageable dans le chef d'un immeuble qui se veut être le repère paysager du quartier ;

Considérant, en tout état de cause, que les bâtiments élevés doivent montrer un dégagement proportionnel à leur hauteur afin de s'intégrer correctement dans le cadre urbain environnant ; que cela est encore plus vrai dans le cadre d'une construction qui se veut être un repère paysager ;

Considérant que ce dégagement doit se faire sur la parcelle faisant l'objet de la demande ;

Considérant qu'en l'état, le dégagement prévu est nettement insuffisant et démontre une surexploitation de la parcelle ; que le projet nécessite de revoir significativement à la baisse l'emprise au sol (et donc les surfaces de plancher des étages également) ;

Considérant que les questions liées aux risques de stabilité suite à la pression exercée par le poids d'une telle construction contre un talus mitoyen d'une ligne de chemin de fer restent d'actualité ;

Quant à l'aménagement des abords

Considérant que le PAD prévoit une porosité cyclo-piétonne sur le site, tendant à « renforcer le maillage cyclo-piéton » ;

Considérant que le projet aménage, sur l'emprise définie comme « porosité cyclo-piétonne », les accès vélo et carrossable au parking souterrain du 172 et du 173 ;

Considérant que l'on ne peut donc pas soutenir que l'espace soit cyclo-piéton, dès lors que la majeure partie de sa surface est destinée à faire circuler des voitures particulières ;

Considérant que le conseil juridique précise en commission de concertation que le PAD n'exclut pas une utilisation carrossable de la porosité cyclo-piétonne ;

Considérant que le sens même des mots « cyclo-piéton » indique au contraire l'exclusion de tout accès à des véhicules à moteur à cette porosité ;

Considérant également que l'avis de Perspective, organe auteur du PAD, confirme le caractère exclusivement réservé aux modes doux (piéton et vélo) de la porosité cyclo-piétonne ;

Considérant que cela est affirmé tant dans l'avis portant sur le projet initial que sur celui portant sur le projet modifié et que Perspective précise bien que cela ne respecte pas la prescription 07.04.04 du PAD ;

Considérant également que le conseil juridique du demandeur indique en commission de concertation que la demande ne porte pas sur la réalisation de la porosité cyclo-piétonne mais uniquement sur la construction de l'immeuble ;

Considérant que le périmètre de la demande englobe l'endroit prévu pour la création de la porosité cyclo-piétonne ; que la demande prévoit des aménagements en surface à l'endroit même où la porosité en question est définie ;

Considérant qu'il convient de rappeler que rien dans la législation urbanistique ni dans le PAD ne prévoit une application différée des prescriptions réglementaires lors de l'analyse d'un projet ; que l'argumentaire selon lequel les aménagements liés à la porosité cyclo-piétonne seront réalisés dans l'avenir est donc dénué de fondement juridique et qu'il convient d'analyser le projet présenté à l'aune de la législation actuellement applicable ;

Considérant qu'Urban impose dans son avis précédent de prévoir un système réversible pour les entrées de parking, de façon à garantir que les 12 mètres dédiés à la porosité cyclo-piétonne puisse être affectés à cette fonction une fois les infrastructures routières prévues par le PAD mises en place ;

Considérant que la Commune s'oppose à cette manœuvre, d'une part au vu de l'illégalité de cette solution (puisque contraire au PAD, auquel on ne peut pas déroger) et d'autre part au vu de son caractère incertain (absence de garantie et de moyen légal d'obliger le promoteur à réaliser dans le futur des travaux qui ne sont, de plus, pas présentés dans le dossier) ;

Considérant donc que l'aménagement projeté (accès carrossable sur l'empreinte de la porosité cyclo-piétonne) n'est pas acceptable ;

Considérant pour le surplus que les considérations développées dans le projet modifié pour démontrer la conformité de l'aménagement aux conditions d'Urban sont insuffisantes et peu étayées ;

Considérant en effet que, comme le souligne justement l'avis de Perspective, le demandeur ne précise pas pourquoi il n'est possible de mutualiser d'ores et déjà les accès avec le parking du 173 et du 174 ;

Considérant de plus que l'accès au parking du 172, prévu au -1, ne permet pas un passage en sous-sol aisé après réalisation de la porosité cyclo-piétonne, vu la déclivité du terrain ; qu'un passage en sous-sol entre les deux parking (celui du 173 et celui du 172) devrait se faire à un niveau de moins, c'est-à-dire au -2 du 172 et au -1 du 173 pour être alignés ;

Considérant que cela démontre l'absence de discussions et a fortiori d'accord préalable entre les différents acteurs du développement du site en accroche, et renforce donc le caractère incertain et peu crédible de la solution proposée par le demandeur, indépendamment de son caractère par essence inacceptable comme développé supra ;

Considérant également que le passage prévu depuis le Boulevard du Triomphe s'incurve vers le bâtiment ; qu'aucun cheminement ne permet d'aller jusqu'à l'autre côté de la parcelle en passant la limite mitoyenne vers le domaine public situé à l'Est du site ;

Considérant donc que l'on ne peut pas considérer que le projet crée une porosité dans le site entre deux zones du domaine public ;

Considérant également que la façade Sud, placée devant la porosité cyclo-piétonne, doit être aménagée en façade active selon la prescription 07.04.04 du PAD Herrmann-Debroux ;

Considérant que les façades actives se définissent comme des façades participant à l'animation de l'espace public ; qu'elles doivent être affectées aux commerces, aux bureaux ou aux équipements d'intérêt collectifs ; Considérant que ces fonctions doivent être signalées par des baies ou des vitrines ; que l'accès aux étages doit être garanti ;

Considérant que les trois premières travées répondent à cette prescription, mais que les trois travées suivantes sont entièrement fermées (soubassement en béton) et les quatre dernières travées présentent des portes de garage vélo et voiture de couleur bronze, de matériau non identifié et entièrement opaque ;

Considérant que l'aménagement des entrées de garage (vélo et voiture) contrevient directement aux prescriptions 07.04.04 (porosité cyclo-piétonne) et 24.02 (liseré de façade active) du PAD, en ce qu'il ne s'agit ni de baies ou de vitrine donnant sur du commerce, du bureau ou de l'équipement d'intérêt collectif, ni d'un accès aux étages de l'immeuble ;

Considérant que le placement de ces accès au sous-sol sur la façade Sud n'est donc pas conforme aux prescriptions du PAD ; que cela vient en surplus de la non-conformité du projet sur les prescriptions 07.04.04 et 24.04 sur la porosité cyclo-piétonne elle-même ; qu'il convient également de noter le caractère lacunaire du dossier, qui n'indique pas le matériau des portes ;

Considérant que, quelle que soit l'option retenue par les pouvoirs publics pour l'aménagement public souhaité par le PAD (élargissement du pont, création d'une passerelle cyclo-piétonne au-dessus de la voie de chemin de fer ou autre), en l'absence d'accord ferme et de servitude entre les fonds voisins quant à un accès mutualisé au parking, l'issue du parking souterrain restera sur le côté Sud du bâtiment ;

Considérant qu'aucun accord n'a été pris en ce sens entre les propriétaires des différentes parcelles du site en accroche ; qu'on ne peut donc pas être assuré du caractère « conforme à terme » du projet ;

Considérant que cette issue nécessitera dès lors un accès carrossable relié à la voirie et que les implantations alternatives de l'entrée de garage sur d'autres façades sont utopiques :

- il est impossible de prévoir la sortie de garage sur la façade Est, du côté de la voie ferrée ;
- prévoir cette sortie de garage sur la façade Nord, juste avant le pont, est inenvisageable à cause des problèmes de mobilité et de sécurité que cela ne manquera pas de générer ;
- idem pour une sortie côté Ouest : chaque mètre de translation de la sortie de garage depuis son débouché actuel vers le Nord (sur la façade ouest côté triomphe) augmente les nuisances et inconvénients générés par l'option actuelle

Considérant en conséquence que la seule issue techniquement possible à ce stade, avec le parking tel que prévu et l'absence d'accord avec les propriétaires voisins, soit que le passage carrossable reliant le parking souterrain au domaine public passe sur le tracé de la porosité cyclo-piétonne ;

Considérant dès lors que les nuisances et inconvénients du projet en matière de mobilité (voir infra) resteront identiques voire seront aggravées dans une telle version du projet ; que le projet restera non-conforme au PAD comme indiqué supra ;

Considérant qu'il n'est pas possible de balayer la non-conformité au PAD du projet actuel sous prétexte que des transformations futures, indépendantes de la volonté du demandeur et incertaines, seront peut-être réalisées ; qu'en effet l'autorité délivrante doit s'assurer du caractère conforme du projet tel que présenté, sans prendre en compte des transformations non prévues dans le dossier de demande ;

Considérant qu'aucune dérogation aux prescriptions 07.04.04 et 24.02 du PAD n'étant possible, le projet tel que prévu est inacceptable ;

Considérant dès lors que le projet échoue à rencontrer tant l'esprit que la lettre du plan d'aménagement directeur en ce qui concerne l'aménagement d'une porosité cyclo-piétonne sur le site ; que c'est à tort que la représentante du demandeur invoque le caractère réversible ou adaptable du projet (tant sur la forme que sur le fond), malgré les explications développées dans le projet modifié ;

Considérant que toutes les modifications possibles du projet pour se conformer au PAD (placement de l'entrée carrossable sur une autre façade, recul de l'implantation du nouveau bâtiment pour déplacer le passage carrossable en-dehors de l'emprise de la porosité cyclo-piétonne, liaison en sous-sol avec le parking du bâtiment voisin...) nécessiteraient une modification substantielle du projet ;

Considérant que ces modifications auraient des implications sur les autres données et caractéristiques du projet, de nature à en modifier en conséquence l'appréciation que l'autorité a du projet présenté ici ; que dès lors seul un avis défavorable peut être pris sur la présente demande ;

Considérant également que l'implantation proposée de la porosité cyclo-piétonne, sur une parcelle voisine, pose question dès lors que le projet ne porte que sur une partie de la zone à développer sur le site en accroche ;

Considérant qu'il est indiqué dans les plans que l'accès carrossable menant au parking souterrain du nouveau bâtiment sert également au parking du n°173 ;

Considérant que toute confirmation de l'emprise proposée pour la porosité cyclo-piétonne aura un impact sur le développement d'un éventuel projet de transformation sur la parcelle sise au n°173 ; que cependant la parcelle en question est hors du périmètre de la demande ;

Considérant que cette question doit être abordée dans le cadre d'un projet commun sur l'ensemble du site ; que la segmentation du développement de ce site en accroche ne permet pas d'apprécier pleinement le fonctionnement du site ni la conformité du projet à la vision stratégique du PAD Herrmann-Debroux ;

Considérant qu'à tout le moins et à défaut de projet global pour les trois bâtiments du site en accroche, la fourniture d'une servitude entre les différents bénéficiaires de la parcelle 46P2 comprenant les accès carrossables desservant les n°172, 173 et 174 et décrivant précisément les modalités d'exploitation de cette dernière, doit être fournie ; qu'en l'état on ne peut garantir un fonctionnement non-conflictuel du projet ni l'absence de préjudice aux droits des tiers ;

Considérant que les conditions permettant aux autorités délivrante de prendre une décision éclairée quant à ce point du projet ne sont donc pas réunies ;

Considérant que la demande déroge aux prescriptions du RRU en matière d'aménagement des zones de recul (titre I, art. 11), des zones de retrait latéral (titre I, art. 12) et aux prescriptions du règlement communal sur les bâtisses en matière de zones de recul et de clôtures et avant-corps (art. 3 et 4) en ce que le projet prévoit un aménagement fortement minéralisé des abords et aucun muret à l'alignement ;

Considérant que des bacs à plantation sont prévus le long des façades Est et Sud ; qu'ils se présentent sous la forme d'une bande étroite de 60 cm de profondeur, derrière les colonnes de support des étages ;

Considérant que ce genre de dispositif peut servir à agrémenter l'espace ouvert de la parcelle, mais que cela ne peut suffire à garantir la participation des abords à l'embellissement de l'espace public ;

Considérant que le projet prévoit également une petite zone de pleine terre d'environ 110 m² dans l'extrémité Nord de la parcelle ;

Considérant qu'un parking vélo de 28 emplacements est aménagé devant ce jardinet, à l'alignement avec le domaine public ;

Considérant que ces emplacements semblent implantés sur de la pleine terre, ce qui déroge aux prescriptions réglementaires du RRU et du Règlement Communal sur les Bâtisses; que des salissures en émanant et projetées sur le trottoir sont à craindre en conséquence ;

Considérant que leur emplacement ne paraît pas spécialement idéal ; qu'il semble plus logique de les installer sous la galerie côté Ouest, ce qui permet de leur assurer une protection contre les intempéries et de libérer de l'espace à l'air libre pour augmenter le pourcentage de zone plantée et de pleine terre sur la parcelle ;

Considérant qu'il convient de prendre note qu'à nouveau, cette remarque a déjà été faite à l'occasion de l'avis précédent et que le promoteur n'en a pas tenu compte, proposant à la place une modification contraire à ce qui est souhaité et opportun ;

Considérant que, mis à part cet espace au Nord de la parcelle, seuls quelques bacs de plantation sont prévus pour végétaliser les abords ;

Considérant que l'imperméabilisation de zones devant les commerces et l'entrée des bureaux peut se concevoir afin de créer une petite esplanade permettant de gérer l'afflux des visiteurs ou de créer un espace de terrasse ;

Considérant que la conjugaison d'une sortie de garage à double sens, d'une sortie de garage vélo à double sens et d'un passage piéton conduit à une imperméabilisation excessive du sol en zone de retrait latéral ;

Considérant que les efforts réalisés en matière de végétalisation des sols sont clairement insuffisants au regard de la taille de la parcelle et du programme développé ;

Considérant qu'il aurait été adéquat d'assurer une plus grande perméabilité des sols et de proposer un aménagement planté plus important et qualitatif ; qu'il apparaît clairement que le développement du premier étage en surplomb du rez-de-chaussée empêche de concevoir un espace planté de qualité ;

Considérant que cela démontre une fois de plus le caractère excessif du programme projeté, en termes de surface de plancher ;

Considérant que le projet modifié prévoit de placer des dispositifs de ventilation des parkings et du local haute tension en zone de recul ;

Considérant que ces sorties portent atteinte aux qualités paysagères et sont de nature à empêcher une jouissance sereine des abords ;

Considérant en effet qu'une telle implantation génère potentiellement des odeurs, des fumées ou des mouvements d'air désagréables ou inconfortables ; que le déplacement piéton sur des grilles de caillebotis est peu aisé, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite ;

Considérant enfin que ces sorties sont placées à des endroits fréquentés (sur la placette Sud, terrasse du commerce B et devant les conteneurs à déchets), ce qui les rend particulièrement dommageables et gênantes ;

Considérant que les sorties de ventilation et autres dispositifs assimilés doivent être placées en toiture des bâtiments, selon l'art. 9 du Règlement Communal sur les Bâtisses d'Auderghem ;

Considérant que cet aménagement déroge également aux prescriptions du RRU en matière d'aménagement des zones de recul (titre I art. 11) ;

Considérant que les dérogations liées à ces aménagements ne sont pas demandées ; qu'elles ne sont pas justifiées et, comme indiqué plus haut, de toute manière pas justifiables ;

Considérant que cela participe au caractère inacceptable du dossier et doit être revu ;

Quant au programme

Considérant qu'il convient de rappeler que le PAD prévoit, dans son volet stratégique, que le site se développe au moyen d'un ensemble bâti qui « se décline avec un programme de loisir et de commerce et d'équipement aux premiers étages et sous-sol, de portée locale et métropolitaine » (p83 du volet stratégique et réglementaire du PAD Herrmann-Debroux) ;

Considérant que le projet initial présentait une mixité peu importante, le logement représentant 12.181 m² sur les 18.261 m² du projet (soit exactement 2/3 du projet : 66,70%) ;

Considérant que tant les prescriptions du PAD que l'avis du Collège insistent sur le fait de développer un ensemble mixte, doté d'équipements d'intérêt collectifs et de commerces ;

Considérant que le programme prévu dans le projet modifié s'établit plus précisément comme suit :

- sous-sol (-4 à -1) : parkings, caves, locaux techniques
- Rez-de-chaussée : 2 commerces (522 et 88 m²), accès aux étages
- 1^{er} étage : Bureaux (823 m²)
- 2^{ème} étage : Bureaux (738 m²)
- 3^{ème} à 9^{ème} étage : 7 logements (quatre 1 chambre, un 2 chambre, deux 3 chambres)
- 10^{ème} étage : locaux communs (salle polyvalente, salle de sport, buanderie, locaux techniques, terrasse), 4 logements (2 studios, un appartement 1 chambre, un appartement 3 chambres)
- 11^{ème} à 19^{ème} étage : 7 logements (quatre 1 chambre, un 2 chambre, deux 3 chambres)
- 20^{ème} étage : locaux techniques, 6 logements (trois logements 1 chambre, un appartement 2 chambres, deux appartements 3 chambres)

Considérant que le projet modifié réduit la part dévolue aux bureaux (de 5431 à 1952 m²) ; que la surface commerciale n'est augmentée que de 120 m² et qu'aucun équipement d'intérêt collectif n'est aménagé malgré les remarques émises tandis que la surface de logement passe à 15.277 m² ;

Considérant qu'ainsi, le projet présente une proportion de 84,84 % de logements ;

Considérant que l'aspect mixte voulu par le PAD est donc perdu ; que le projet s'est transformé en une simple tour de logements avec quelques fonctions annexes ;

Considérant que cette modification est à contre-courant des objectifs stratégiques du PAD, des remarques émises par le Collège d'Auderghem et des considérations émises dans l'avis d'Urban qui trouvait « dommageable de ne pas proposer des équipements » ;

Considérant que les fonctions nécessaires à la création d'une animation de la zone sont réduites à peau de chagrin ; que le projet crée un dortoir plutôt qu'un nouveau quartier mixte et attractif ;

Considérant que cela n'est pas acceptable ; qu'il convient de revoir significativement à la baisse le nombre de logements et de prévoir des surfaces dévolues aux équipements d'intérêts collectifs ou aux activités commerciales dans les premiers niveaux, comme cela est prévu par le PAD ;

Considérant que cette modification de programme pourra permettre de travailler différemment l'esthétique de l'immeuble, de façon à proposer des façades et des formes qui se rapprocheraient plus de ce qui est attendu par le PAD ;

Considérant que, comme déjà indiqué dans l'avis précédent du Collège d'Auderghem, l'implantation d'équipements d'intérêt collectifs est essentielle pour garantir une mixité fonctionnelle dans le bien et pour répondre autant que possible aux besoins en la matière dans le quartier, ou à minima pour ne pas projeter de nouveaux besoins dans le cadre urbain environnant ;

Considérant qu'au niveau des logements, la répartition s'opère plus précisément comme suit :

- Studios : 2 unités (1,64%)
- 1 chambre : 68 unités (55,74%)
- 2 chambres : 17 unités (13,93%)
- 3 chambres : 35 unités (28,69 %)

Considérant que 51 logements sont mono-orientés côté Boulevard du Triomphe ou voie de chemin de fer ; que ces appartements sont tous des 1 chambre ou des studios ;

Considérant également que les 17 appartements 2 chambres sont quasi mono orientés, avec seulement 3,5 m de vitre côté Sud-Est pour 10,8 m de vitré côté plein Est ;

Considérant que le projet initial comportait 40 logements mono orientés sur les 95 prévus, soit 42,1% des logements ; que ce taux était considéré comme trop important par Urban et que sa réduction était une des conditions de son avis ;

Considérant que le taux de logements mono orientés atteint 41,8 % dans le projet modifié ; que cela constitue une baisse de 0,3% du taux de logement ;

Considérant cependant que ce chiffre est trompeur, car le nombre de logements mono-orientés a en réalité augmenté dans le projet modifié, la baisse du taux n'étant due qu'à l'augmentation encore plus importante du nombre total de logements ;

Considérant donc que la condition émise par Urban n'est pas rencontrée, la baisse du taux de logements mono orientés étant imperceptible et la situation globale aggravée (nombre total de logements mono orientés augmenté) ;

Considérant que cela démontre d'une part que la surface développée par niveau est trop importante, et d'autre part que le nombre de logements est excessif dans le projet ;

Considérant que plus de la moitié des logements sont des appartements 1 chambre, tandis que le projet ne prévoit aucun logement 4 chambres ;

Considérant que cela montre un déséquilibre dans la répartition projetée ; qu'un nombre trop important de petits logements sur une surface réduite augmente les nuisances et les charges générées par le projet (gestion des déchets, volume d'eaux usées, consommation d'énergie, implication sur la mobilité / le stationnement...)

Considérant que la mixité du type de logement est à améliorer ; que la proportion d'appartement 1 chambre devrait diminuer, et celle des logements 2 et 4 chambres augmenter ;

Considérant également que la densité de logements est trop importante ; que cela traduit une surexploitation de la parcelle et est de nature à faire porter une charge trop importante sur les services publics, comparativement à la taille de la parcelle ;

Considérant que, si le nombre de logements 3 chambres a augmenté, le projet ne prévoit plus aucun logement 4 chambre, alors qu'il en prévoyait 3 dans sa version initiale ;

Considérant ensuite que le projet prévoit un local poussette de 19 m², soit 12 emplacements dessinés ;

Considérant qu'il convient de noter à ce propos que le projet initial, prévoyant moins de logements (95 contre 122), proposait cependant une capacité plus importante pour son local poussette (23 m² au lieu de 19 m²) ;

Considérant que cela représente presque la capacité d'une petite crèche ; que la charge liée à ce besoin de la nouvelle population sera donc répercutée sur les crèches existantes, déjà saturées vu l'absence de crèche voire de surface d'équipement d'intérêt collectif dans le projet ;

Considérant que cela démontre le manque d'intégration du projet dans le cadre urbain environnant, ce dernier faisant peser des nouveaux besoins en matière de petite enfance sur le quartier ;

Considérant que le P/S moyen du quartier européen, densément construit et doté de hauts bâtiments, est de 4 d'après une étude de Perspective de 2022 [1] ; que d'après la même étude, le P/S moyen dans le centre-ville est de 2,1 et tombe à 0,25 en seconde couronne ;

Considérant que le P/S du bâtiment est de 8,47, ce qui est plus du double de la densité du quartier européen et démontre à nouveau la surexploitation de la parcelle ; que la diminution de ce taux est dérisoire par rapport au projet initial (8,63 – soit une baisse de 1,85% seulement) ;

Considérant que cette surexploitation se traduit en pratique par une emprise au sol et une hauteur disproportionnée ;

Considérant que la surface de plancher totale du projet devrait être significativement diminuée ; que cela permettrait d'envisager un bâtiment moins haut et moins étalé sur la parcelle, ainsi qu'une diminution substantielle du nombre de logement et des nuisances et charges qui en découlent ;

Considérant par ailleurs qu'une partie significative des logements est mono-orientée, et qu'aucun logement n'est traversant ;

Considérant qu'il faut noter que les logements ayant deux orientations ou plus sont situés sur les coins de l'immeuble, et que le caractère bi-orienté doit être relativisé par le fait que les vues différentes se retrouvent systématiquement dans un cône de moins de 45° pour la moitié d'entre eux, et de moins de 70° pour le reste ; que de plus, la seconde orientation est souvent limitée à une seule fenêtre, parfois présente uniquement dans une chambre et donc sans grand impact sur les qualités résidentielles du logement ;

Considérant que dans le cadre d'une construction neuve, qui se veut être un projet phare et symbolique (selon la note explicative), il est inadéquat d'avoir autant de logements mono-orientés ou pratiquement mono-orientés ;

Considérant que ces lacunes en termes d'orientation résultent de l'importance de la surface de plancher développée, qui empêche d'envisager des logements traversants ;

Considérant que cela démontre encore la nécessité de réduire la surface de plancher par étage, surtout dans les parties supérieures (abritant les logements) ;

Quant à la biodiversité et à la nature

Considérant que les surfaces de pleine terre ne représentent que 8% du site, contre 26% en situation existante ;

Considérant que l'on peut constater une augmentation de 3% de ce taux par rapport au projet initial ;

Considérant que cette augmentation est peu perceptible et est due à l'accroissement léger des rares surfaces perméables du projet initial ;

Considérant que quinze arbres sont abattus, et que le projet ne prévoit la replantation que de cinq arbres ;

Considérant que les arbres prévus sont :

- Deux *Ulmus minor*
- Un *Alnus glutinosa*
- Un *Sorbus aucuparia*
- Un *Prunus avium*

Considérant que les *Ulmus minor* (Ormes Champêtres) sont des sujets pouvant atteindre 25m de hauteur et 18 m d'envergure, qui nécessitent d'être isolés pour s'épanouir ;

Considérant que le projet prévoit d'accoler les deux ormes champêtres à moins de 4 m l'un de l'autre ;

Considérant également que le premier Orme est prévu à moins de 4 m de l'alignement ; qu'il est à craindre une chute de feuilles voire de branches sur le trottoir ;

Considérant que la population de cette essence a été fortement diminuée par une épidémie de graphiose ; que le choix d'une espèce sensible à ce champignon pathogène, nécessitant un suivi attentif pour prévenir la maladie et assurer un bon développement ne semble pas idéal, particulièrement lorsque les sujets sont en contact et peuvent donc être atteints simultanément par les scolytes ;

Considérant que le plan de plantation prévoit de placer l'*Alnus glutinosa* entre les deux ormes, dans l'espace de pleine terre de la pointe Nord du site ;

Considérant que cet espace comprend également une noue ;

Considérant que la présence de trois arbres à haute tiges et d'une noue sur seulement 110 m², à la périphérie du site et contre l'alignement, tend à donner l'impression que les fonctions liées à la nature sont concentrées dans l'espace le plus petit possible ; que cela démontre l'insuffisance des surfaces végétalisées et de pleine terre sur le site ;

Considérant que le *Sorbus aucuparia* placé dans le prolongement de l'accès voiture n'est pas un arbre à haute tige, mais un arbuste ;

Considérant que la note explicative indique la présence d'un *Prunus avium* ; que cependant le plan de plantation de la note explicative ne montre cet arbre nulle part ;

Considérant que les autres zones végétalisées sont étroites et forment un corridor très resserré entre le Nord et le Sud de la parcelle ; que du côté de la rue, seule subsiste une zone végétalisée triangulaire isolée des autres par des circulations piétonnes ;

Considérant que les maigres surfaces plantées qui restent sur la parcelle sont donc relativement éparpillées et morcelées ; qu'elles ne peuvent jouer un rôle satisfaisant en termes de préservation de la biodiversité en ville ;

Considérant pourtant que le site pourrait jouer un rôle de connexion intéressant au vu de sa situation entre le campus de la Plaine et le talus du chemin de fer ;

Considérant que les façades de l'immeuble ne sont pas végétalisées, et que la demande déroge aux prescriptions du règlement régional d'urbanisme en matière de maintien d'une surface perméable (titre I, art. 13) en ce que la toiture plate n'est pas entièrement verdurisée (65,7%) ;

Considérant en effet qu'une partie significative de la surface de toiture (34,3% ; soit plus d'un tiers) est occupée par des terrasses (rentrantes au dernier étage), et qu'une zone d'environ 65 m² est réservée au placement des pompes à chaleur ;

Considérant qu'au niveau de la terrasse au second étage, une zone plantée de 22 m² est aménagée à côté de la terrasse de 45 m² ;

Considérant que ces espaces de toiture végétalisée en hauteur n'ont que peu d'intérêt comparé à des zones de pleine terre établies au niveau du sol et à des arbres à haute tige ;

Considérant que ces aménagements ne compensent donc pas la perte des zones végétalisées sur la parcelle, ni en qualité (perte importante de services écologiques), ni en quantité ; que cela contredit l'ambition indiquée dans la note explicative d' « *inclure un maximum de biodiversité dans la verticalité du projet* » ;

Considérant qu'au vu de l'ampleur du projet, l'attention accordée au développement de la végétation et de la biodiversité est insuffisante ; qu'en effet les caractéristiques naturelles de la parcelle sont diminuées tant en quantité (nombre de végétaux et surface de pleine terre) qu'en qualité (perte de l'essentiel de la strate arborée) ;

Considérant que les mesures prévues pour réduire les incidences du projet en matière de biodiversité et détaillées à la page 173 du rapport d'incidence sont dérisoires ; qu'elles ne concernent que des mesures d'entretien des végétaux (limitation de la taille, gestion différenciée, interdiction de produits phytosanitaires, arrosage limité) ;

Considérant par ailleurs que la note explicative ne contient aucune autre allusion à la biodiversité ; qu'il s'agit donc manifestement d'une considération qui a fait l'objet d'une attention au mieux très partielle de la part du demandeur ;

Considérant que le complément au rapport d'incidence indique en sa page 27 que le nombre d'espèce végétales non-indigènes prévues a été diminué de 9 ;

Considérant qu'il convient de noter que pour tous les autres projets dans lesquels des plantations sont prévues, la pratique est de prévoir exclusivement des plantations indigènes ; qu'il n'y a pas de raison d'exiger moins dans le cadre du présent projet ;
Considérant de plus que le rapport d'incidence indique également à la même page que « *Certaines d'entre elles sont toutefois reprises dans les infos fiches de Bruxelles Environnement notamment comme espèces « adaptées à l'environnement local et non envahissantes.* » ;
Considérant que l'utilisation du terme « certaines » tend à indiquer qu'au moins une partie des végétaux sélectionnés ne seraient donc pas adaptées à l'environnement local et/ou envahissantes ;
Considérant que cela est inacceptable sur une parcelle de cette taille, avec un projet de cette ampleur et au regard des enjeux actuels de préservation de la biodiversité en ville et de perméabilisation des sols ;

Quant à la mobilité

Considérant que l'important programme développé (761 m² de commerces, 1952 m² de bureaux, 122 logements) génère d'importants besoins en termes de mobilité ;
Considérant que cela se traduit dans le projet par la création d'un parking souterrain sur quatre niveaux afin d'accueillir 92 voitures et 251 vélos/vélos-cargos ;
Considérant qu'au niveau -1, le projet prévoit de placer du stationnement vélo ; que plus précisément, 21 emplacements de vélo-cargo et 188 emplacements vélos classiques sont affectés aux logements, tandis que 9 emplacements classiques et 1 cargo sont affectés aux bureaux et 4 emplacements classiques aux commerces ;
Considérant que ce niveau comprend également un local poussette de 25m², des locaux techniques, des locaux poubelles pour les commerces et les bureaux et une zone de réparation pour les vélos ;
Considérant que le niveau -2 comprend 22 emplacements de stationnements (dont 3 réservés pour les livraisons, 2 pour les déménagements, 10 pour les bureaux et 5 pour les commerces), des locaux techniques ;
Considérant que le niveau -3 comprend 37 emplacements de stationnement (dont 1 PMR) et des locaux pour les pompes à chaleur et le sprinklage ;
Considérant que le niveau -4 comprend les 33 emplacements de stationnement restant (dont 1 PMR) et des locaux techniques (groupe d'air, sprinklage,...) ;
Considérant qu'ainsi, 72 des 92 emplacements de stationnement sont dévolus aux logements ;
Considérant que le croisement entre la sortie de garage et le trottoir peut générer des risques d'accident à l'intersection entre la sortie carrossable et le trottoir ;
Considérant que le complément au rapport d'incidence présente une diminution des flux voitures en semaine et un status quo le samedi, par rapport aux incidences du projet initial ;
Considérant que, comme pour le projet initial, ces chiffres devront être revus à la hausse vu l'usage de la porosité cyclo-piétonne comme accès pour le parking du bâtiment voisin (n°173) ;
Considérant que le ratio de parking prévu (72 emplacements pour 122 logements, soit 0,59) est inférieur aux minimas prévus par le RRU (de 1 emplacement / logement) ;
Considérant qu'il ressort des observations des riverains que le quartier est déjà régulièrement saturé en parking et en circulation ; que l'aménagement de nouveaux logements risque donc mécaniquement d'augmenter cette pression ;
Considérant que l'aménagement des niveaux de sous-sol en parking fait sens ; qu'il convient dès lors de diminuer le nombre de logements afin d'améliorer le ratio d'emplacements par logement ;
Considérant que l'accès au garage se fait au droit de l'intersection entre la bande bus et la bande de droite du boulevard du triomphe, ainsi qu'au moment où le boulevard du triomphe se divise en trois bandes ;
Considérant qu'il s'agit de la solution actuellement retenue pour gérer l'accès au parking en surface ; que cependant, ce parking a une capacité de 67 emplacements contre 92 emplacements prévus ;
Considérant que le tourne à droite depuis le boulevard vers l'accès carrossable coupe donc la route à la bande bus, sans réel espace d'attente ; que cela risque de créer un blocage sur la bande de droite du boulevard du triomphe et est de nature à augmenter le risque d'accident ;
Considérant que cela contribuera également à ralentir la vitesse commerciale des transports en commun passant sur le boulevard du Triomphe ;
Considérant qu'en sortant du site, les voitures devront couper la bande bus (les forçant éventuellement à attendre sur le trottoir et la piste cyclable, dès lors que le bus doit également attendre avant de s'engager sur le boulevard du Triomphe) puis effectuer un virage à droite peu commode pour s'engager vers la rue Jules Cockx ;
Considérant qu'une voiture souhaitant sortir du site et continuer sur le boulevard du Triomphe, vers l'autre côté du pont surplombant la voie de chemin de fer, devrait couper le trottoir, la piste cyclable, la bande bus et deux bandes automobiles, ce qui n'est pas autorisable (entrave trop importante à la circulation) ;
Considérant ainsi que le trafic sortant du site est intégralement renvoyé vers la rue Jules Cockx et le pont ; que ce n'est que de là que la réorientation vers le haut d'Auderghem et le centre-ville est possible ;

Considérant que, de l'autre côté, les personnes venant en voiture depuis Etterbeek ou le bas d'Auderghem devront soit faire demi-tour via le tourne à gauche donnant sur l'entrée des urgences du Chirec, soit compter sur un aménagement permettant de tourner à gauche directement vers le site au droit de l'entrée carrossable, ce qui ne paraît pas idéal non plus ;

Considérant que tout cela contribue à rendre plus insécure qu'actuellement la sortie de parking ;

Considérant également que l'absence de réflexion à l'échelle du site en accroche empêche d'envisager une mutualisation du parking en sous-sol avec les deux bâtiments voisins, libérant ainsi l'espace ouvert pour des aménagements paysager ;

Considérant que cela permettrait également d'envisager l'accès à ces parkings depuis l'entrée du Chirec ; qu'il s'agirait de la meilleure solution sur le plan de la mobilité et de la sécurité ;

Considérant que les options présentées dans le projet en matière de mobilité ne sont pas acceptables ;

Considérant que le demandeur indique en commission de concertation avoir réfléchi à des alternatives sur les accès parking, en lien avec la problématique de la porosité cyclo-piétonne évoquée plus haut ;

Considérant que ces options ne sont cependant qu'insuffisamment documentées lors de la commission de concertation et que, pour le surplus, elles ne font pas partie du dossier de demande et ne peuvent donc être ni examinées, ni validées ;

Considérant que plusieurs réclamations de riverains évoquent un risque de sursaturation des transports publics ;

Considérant, en ce qui concerne le métro, que la ligne 5 en direction du centre-ville est remplie à 60% à hauteur de thieffry en heure de pointe ; que ce taux indique la présence d'un inconfort pour les usagers, toutes les places assises étant prises et l'espace de circulation rempli de personnes debout ; qu'en effet un taux de remplissage de 100% représente 4 personnes par mètre carré, c'est-à-dire collées les unes aux autres sur la totalité de la rame de métro ;

Considérant que même hors heure de pointe, à cette étape le métro est rempli à 35%, ce qui correspond à la totalité des places assises occupées et à un remplissage non inconfortable de l'espace debout ;

Considérant que les craintes des riverains quant à un accroissement de l'utilisation des transports en communs et à une augmentation significative de l'inconfort que cela génère sur les usagers sont légitimes ;

Quant à la gestion des eaux

Considérant que la demande déroge aux prescriptions du règlement régional d'urbanisme en matière de gestion des eaux pluviales (titre I, art. 16) en ce que la capacité de la citerne d'eau de pluie, d'un volume de 15 m³, est inférieure au minima théorique requis (33 l / m² de toiture, soit 38,15 m³) ;

Considérant que la note explicative modifiée en matière de gestion des eaux indique que le dimensionnement de la citerne d'eau de pluie s'appuie sur les résultats du calculateur de Bruxelles Environnement en la matière, lequel prend en compte les surfaces de toiture végétalisée pour le tamponnage des eaux de pluie ;

Considérant que la différence entre la capacité de stockage théorique (plus de 38m³) et la capacité effectivement développée (15 m³) est très importante ;

Considérant que cela limite les possibilités de réutilisation des eaux de pluie sur le site ; que le Collège est favorable à un accroissement de cette faculté ;

Considérant également que l'avis de Vivaqua sur le dossier modifié précise, en sa page 4, que le « tamponnage des eaux de pluie devra être réalisé et ce conformément au RRU » ; que ce n'est ici pas le cas, vu la présence de la dérogation ;

Considérant qu'il convient d'obtenir l'avis favorable de Vivaqua sur le projet ;

Considérant également que le reste de la parcelle est très fortement imperméabilisé (à hauteur de 95%) ; que les eaux de pluies tombant sur les surfaces imperméables ne sont pas toutes dirigées vers des zones de pleine terre du site ;

Considérant en effet que le projet modifié (indice II) identifie trois bassins versants ; le premier au Nord, les deux seconds au Sud (l'un côté rue et l'autre côté talus) ;

Considérant que les eaux de pluies tombant sur les deux versants Sud sont collectées par des avaloirs et redirigées dans une zone d'empierrement se trouvant « sous la voirie des voitures » (donc sous la porosité cyclo-piétonne) ; que cette zone d'infiltration récupère également les eaux de pluies des toitures des niveaux 20 et 21 ;

Considérant qu'il convient de noter que ces zones d'infiltration sont situées sous une parcelle en copropriété ; que, si d'aventure l'option d'infiltrer les eaux de pluie par des empierrements sous la voirie est jugée acceptable au niveau technique, elle ne l'est pas du point de vue du bon aménagement des lieux et qu'elle pose un problème juridique ;

Considérant en effet d'une part que, comme démontré plus haut, la création de la voirie en zone de porosité cyclo-piétonne est contraire au PAD et que le projet doit être revu sur ce point ; qu'ainsi il n'est pas garanti que les niveaux prévus pour la zone d'infiltration soient compatibles avec une modification de l'aménagement des abords ;

Considérant également d'autre part qu'autoriser ce système de gestion des eaux de pluie peut créer un conflit avec les propriétaires du terrain voisin ; que le cadre qui entoure la gestion de la parcelle en copropriété ne permet peut-être pas ce genre d'acte ou de travaux, et que l'autorité publique risque donc de créer un préjudice dans le chef du copropriétaire de la parcelle en question ;

Considérant de plus qu'autoriser ce système tel quel peut être de nature à générer une inégalité de traitement, si les propriétaires du 173/174 ne peuvent pas déverser leurs eaux pluviales dans l'empierrement ou si le volume de l'empierrement ne peut pas être augmenté pour accueillir ce flux supplémentaire ;

Considérant que cela peut également générer des problèmes techniques si les propriétaires voisins peuvent déverser leurs eaux pluviales dans ces empierrements sans que leur capacité ne soit augmentée, conduisant ainsi à des débordements et inondations sur la parcelle et par extension sur le domaine public et le talus / la voie de chemin de fer ;

Considérant dès lors que, même conforme aux conseils du facilitateur eau de Bruxelles Environnement, le système de gestion des eaux de pluies ne peut être accepté dans la version actuelle du projet ; qu'il conviendra de réanalyser l'opportunité de ce système au regard des futures modifications du projet et des accords entre les copropriétaires, lesquels doivent être fournis pour que les autorités publiques puissent statuer en pleine connaissance de cause ;

Considérant que le projet prévoit un rejet d'eaux usées de 34,9 m³ par jour, contre 13,8 m³ en situation existante ; qu'il s'agit d'une multiplication par 2,5 du volume d'eau à traiter ; qu'il faut également tenir compte du volume d'eaux usées supplémentaire généré par les futurs projets situés aux alentours (Universalis Park 3, Triomphe 166-167 et 173-174) ;

Quant à la gestion des déchets

Considérant que le projet prévoit de mettre les locaux poubelle des commerces et bureaux au -1 ; que le rapport d'incidence précise que le personnel en charge de l'évacuation des conteneurs devra emprunter une rampe d'une pente de 8% sur 16 m ; que cela est difficile sans assistance ;

Considérant que ledit personnel devra parcourir toute la porosité cyclo-piétonne pour arriver jusqu'aux conteneurs de surface, placés contre la voirie ;

Considérant que cela n'est pas changé dans le projet modifié (indice II) ;

Considérant de plus que le projet déroge aux titre II du RRU en matière de locaux communs, car aucun local poubelle n'est prévu pour les logements ;

Considérant que l'on voit mal comment les habitants des logements pourront facilement sortir leurs sacs poubelle, ou réaliser facilement un tri sélectif ;

Considérant que le complément au rapport d'incidence lié au projet modifié précise que les conteneurs enterrés sont placés à 36 m de l'entrée du bâtiment, ce qui est conforme aux recommandations de Bruxelles Propreté en la matière ;

Considérant cependant que, de par l'absence de local poubelle pour les logements dans l'immeuble, les occupants devront sortir leurs sacs en parcourant les communs et le hall d'entrée jusque dehors ;

Considérant que cela risque d'occasionner des salissures dans les parties communes ;

Considérant également le caractère peu pratique de cela, les occupants de l'immeuble risquant d'être exposés aux intempéries (pluie, neige, verglas, vent violent) lors de la sortie des poubelles ;

Considérant que, s'agissant d'un bâtiment neuf, ce n'est pas acceptable ;

Considérant que cela démontre une fois de plus la dichotomie entre la présentation du projet par le demandeur (projet symbolique) et la réalité des plans (projet excessif, lacunaire et peu qualitatif) ;

Considérant qu'il n'est pas précisé de façon correcte la façon dont les déchets seront collectés ; que l'accès carrossable est gardé par une barrière ;

Considérant que cela implique que les camions de collecte devraient potentiellement attendre sur la rue, devant la bande bus ; que cela est inacceptable et constitue à nouveau un report de charge sur le domaine public ;

Considérant que les camions pourraient éventuellement s'avancer en partie jusque devant les conteneurs moyennant des manœuvres ; que cela n'est pas non plus acceptable ;

Considérant quoiqu'il en soit que la gestion des déchets prévue au projet est inacceptable, insuffisamment pensée et de nature à générer un tas de nuisances ;

Considérant de plus que les conteneurs de collecte sont placés sur le tracé de la porosité cyclo-piétonne ; que cette porosité a pour objectif de créer un passage exclusivement piéton et cycliste de qualité ;

Considérant donc que le placement des conteneurs et les désagréments qu'ils peuvent occasionner (nuisances olfactives, sonores, débris de déchets coupants, salissures ; circulation de camions-poubelles) sont contradictoires avec cet objectif ;

Conclusion

Considérant que le Collège pointait les excès du projet initial en matière de hauteur, d'empreinte au sol, d'imperméabilisation, de programme ainsi que ses faiblesses en matière d'aspect architectural, de mobilité et de fonctionnement, et d'aménagement des abords ;

Considérant que le projet modifié est plus haut, moins mixte, moins esthétique, tout aussi problématique dans son fonctionnement, ses aspects de mobilité, son aménagement des espaces ouverts et sa non-conformité aux règlements et à peine moins important en termes d'empreinte au sol ;

Considérant qu'il apparaît clairement à l'analyse du dossier que le demandeur n'a tenu compte d'aucune des considérations développées par le Collège dans son avis, orientant son projet modifié en sens contraire à ce qui est demandé ;

Considérant que le PAD envisage un développement commun sur l'ensemble du site ; que cependant on ne peut que constater l'absence de dialogue entre les propriétaires des différents lots, ce qui conduit à la création de problèmes, notamment – mais pas uniquement – au niveau des accès au parking et de la gestion des eaux de pluies ;

Considérant que la réalisation d'une simple tour de logement ne répond pas aux ambitions du PAD, qui sont de créer un repère paysager unique et innovant abritant une programmation mixte avec une part importante réservée aux loisirs afin d'en faire un pôle d'attractivité supra-communal ;

Considérant qu'il convient de constater que telle n'est pas l'ambition de la société demanderesse, qui se limite à proposer un projet quasi exclusivement centré sur le logement, résultant en des formes bâties et un aspect terre et commun, sans plus-value pour le cadre urbain environnant et générateur de nuisances sur de multiples aspects ; qu'également le projet rejette la plupart de ses besoins et des nuisances créées sur les parcelles attenantes ou l'autorité publique ;

Considérant dès lors qu'en plus de créer de multiples nuisances insupportables pour le voisinage, de mal s'intégrer dans son environnement et d'être potentiellement génératrice de conflits entre copropriétaires, le projet échoue à être conforme tant aux prescriptions réglementaires du PAD qu'à ses objectifs stratégiques ;

Avis défavorable de la commune d'Auderghem.

Avis défavorable minoritaire (Commune d'Ixelles) :

La Commune d'Ixelles,

Attendu que la demande tend à démolir un immeuble de bureaux et à construire un immeuble mixte de logement, de bureau et de commerce, avec parking couvert en sous-sol ;

Vu l'avis majoritaire de la Commission de concertation du 09/01/2025 sur le projet initial, émis suite à la séance publique du 19/12/2024 ;

Attendu que le projet modifié a fait l'objet d'une nouvelle enquête publique organisée du 03/11 au 02/12/2025 et prolongée du 11/12/2025 au 09/01/2026 ; Que 392 réclamations ont été introduites auprès de la commune d'Auderghem et 2 auprès de la commune d'Ixelles ;

Que certaines réclamations reçues début décembre 2025 ont notamment fait état de l'absence d'axonométrie accompagnant les avis d'enquête publique affichés sur le territoire de la commune d'Ixelles, tel que prévu à l'article 6, 6°, du CoBAT et à l'article 14 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'environnement ; Que l'enquête publique a de ce fait été prolongée de 30 jours supplémentaires et que le nouvel affichage a été effectué conformément aux dispositions du CoBAT (art. 6) et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'environnement ;

Attendu que la Commune d'Ixelles fait de plein droit partie de la présente Commission de concertation en vertu de l'article 175/20, § 2, alinéa 1er, du CoBAT, qui stipule que la commission de concertation est élargie aux représentants de chaque commune concernée par les incidences du projet ; Que le Fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale a désigné les communes d'Auderghem et Ixelles comme étant concernées par les incidences du projet soumis à rapport d'incidences et dans lesquelles doit se dérouler l'enquête publique ;

Vu la position prise par le collège en date du 20/01/2026 ;

Vu le rapport d'incidences et son complément suite au dépôt du projet modifié ;

Vu le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Delta-Herrmann-Debroux », adopté par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28/04/2022, entré en vigueur le 01/06/2022 ; Considérant que le PAD prévoit un unique repère paysager constitué d'une émergence de 80m de haut maximum à l'angle des voiries Cockx/Triomphe ;

Que dès lors, celui-ci ne pourra pas servir de référence pour les développements futurs ni justifier des gabarits élevés qui se réfèreraient au présent projet ;

Considérant, par ailleurs, que le PAD, prévoit une émergence de 80 m au droit du repère paysager assorti de la condition d'un raccord harmonieux entre les gabarits les plus bas et les gabarits les

plus élevés, alors que le projet prévoit un gabarit de 80m sur quasi toute son emprise et semble dès lors reporter sur les parcelles voisines la question de l'obligation du raccord harmonieux ;

Que le projet, de par son gabarit et son aspect, n'affirme pas suffisamment le raccord haut/bas avec les bâtiments aux alentours ;

Considérant que le PAD prévoit l'aménagement d'infrastructures et d'espaces publics qui constituent le complément nécessaire de toute urbanisation d'ampleur ; Que ces aménagements dépendent de la Région de Bruxelles-Capitale et qu'il est impératif que celle-ci investisse dans ces aménagements pour garantir un développement équilibré du quartier afin de répondre aux besoins des riverains, occupants et usagers ; Qu'en l'absence de tels aménagements, l'intégration du repère paysager dans son environnement reste problématique ;

Considérant que le projet initial prévoyait 12.181m² de logement pour 95 unités, 5.431m² de bureau et 649m² de commerce, pour un total de 18.337m², ainsi que 95 emplacements de parking automobile et 221 emplacements vélos ;

Que le projet modifié prévoit 15.277m² de logement pour 122 unités, 1.952m² de bureau et 761m² de commerce, pour un total de 18.006m², ainsi que 92 emplacements de parking automobile et 251 emplacements vélos ;

Que le projet prévoit des rez-de-chaussée actifs intégrant des surfaces commerciales ainsi que les accès aux bureaux et aux logements, contribuant à l'animation de l'espace public et à la lisibilité des fonctions du bâtiment ;

Que le PAD a notamment comme objectif pour les immeubles singuliers mixtes le développement d'une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active (Volet stratégique, 2.1.B.) ;

Qu'il convient de préserver une mixité de fonction suffisante dans cet immeuble mixte ;

Considérant pour le surplus qu'au regard de l'ampleur du projet et la réalisation d'un nombre important de logements, aucune surface n'est dédiée à des équipements d'intérêt collectif ou de service public ni à d'autres activités telle activité productive de bien immatériel ;

Que, non seulement le secteur concerné, mais également les futurs projets prévus à proximité de l'immeuble objet du présent dossier, contribuent à accroître la demande en équipements collectifs ;

Que suivant Perspective.brussels dans son avis du 05/12/2024, l'analyse de l'offre et des besoins en équipements en Région de Bruxelles-Capitale met en évidence des déficits existants dans ce secteur ;

Que le périmètre concerné ainsi que ses abords immédiats font déjà l'objet de nombreux projets de logements, susceptibles d'augmenter significativement la pression sur les équipements de proximité ;

Considérant que la volumétrie et les élévations de l'immeuble ont été revues dans le sens d'une simplification, ce qui en réduit l'intérêt, pour un immeuble qualifié de « repère paysager » ;

Que si le projet initial était plus impactant de par sa volumétrie, il présentait l'avantage de distinguer les différentes fonctions de cet immeuble mixte ;

qu'il convient de répondre plus précisément aux questions d'ombrage qu'il induit sur son environnement ; Que pour ce qui concerne le territoire d'Ixelles, le projet risque d'impacter les immeubles à construire sur le site UNIVERSALIS PARK III en début de matinée, les immeubles existants de l'avenue Roger Lallemand en milieu de matinée et la caserne des pompiers et les logements étudiants IRENA en fin de matinée/début d'après-midi ;

Avis défavorable de la Commune d'Ixelles.