

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme

Commission de Concertation séance 4 mars 2009 objet n°07

Dossier 16-38.596-08 - Enquête n°3607/09

Demandeur : SOFICOM DEVELOPMENT sa

Situation : Avenue du Prince de Ligne

(objet : la construction de 67 logements répartis en 4 immeubles, avec 86 emplacements de parking souterrains)

AVIS

Vu le rapport d'incidences ;

Vu l'avis du SIAMU ;

Vu les résultats de l'enquête publique ;

Considérant que les réclamations portent sur de nombreux éléments, et plus particulièrement :

En ce qui concerne le terrain :

- Une limite de parcelle fautive avec le terrain vendu par INFRABEL ;
- Le nom du propriétaire du terrain ;

En ce qui concerne l'écart entre le projet et la situation projetée du PPAS 63 étudié sur le site :

- De manière plus globale, depuis 3 ans au moins, plusieurs personnes se sont installées avenue Latérale et avenue du Prince de Ligne, dans la conviction légitime de l'existence du PPAS n°63 ; il serait équitable que le développement de la zone se fasse dans des conditions qui respectent cette conviction ;
 - Le projet ne s'harmonise pas avec les maisons de l'avenue du Prince de Ligne ;
 - Ses gabarits sont trop importants et les implantations ne respectent pas le front discontinu des immeubles existants ;
- Le promoteur affirme que la construction adossée au chemin de fer constituera un mur anti-bruit pour les habitants de l'avenue du Prince de Ligne. Cette construction continue et très éloignée de ce que prévoyait le PPAS est non seulement très laide pour les habitants de l'avenue Latérale, mais qu'en plus ce mur réverbérera le bruit pour les habitants de l'avenue Latérale !
- La zone de recul est occupée par des aménagements au lieu d'être verdurisée ;
- Le caractère semi-résidentiel de l'avenue qui n'est pas respecté, sa typologie essentiellement composée de maisons unifamiliales ;

En ce qui concerne la mobilité :

- Le projet supprime le parking public qui permet l'existence du marché et du centre commercial de la place de Saint-Job ;
- Cette suppression va engendrer d'énormes problèmes de parkings dans le quartier et porter atteinte aux commerces et marché de la Place ;
- Par rapport à la situation existante, il faudrait prévoir d'une part, un parking automobile spécifique pour chacune des deux rives de la station « Vivier d'Oie » où le parking « sauvage » se fait déjà sentir depuis que cette station est en service et d'autre part, un parking vélos abrité sur ces mêmes deux rives ;

En ce qui concerne l'environnement :

- Pour les écoulements d'eau, porter la norme de pluie à 100 litres/m²/h afin de dimensionner les bassins d'orage ;
- Intégrer les énergies renouvelables et juguler drastiquement la PEB ;
- La demande devrait comprendre un RI (rapport d'incidences) pour le chantier ;
- Le projet va augmenter les nuisances sonores et créer une perte de luminosité pour les habitations situées face aux nouveaux immeubles ;
- L'importance du plan d'eau par rapport aux zones extérieures et non urbanisées du projet ;
- Aucune mention dans le dossier de la création de citernes de retenue d'eau de pluie et leur réutilisation ;

Considérant que le PRAS situe la demande en zone d'habitation ;

Considérant que la demande ne se situe pas dans l'aire géographique d'un PPAS en vigueur ;

Considérant toutefois qu'un projet de PPAS n°63 non approuvé par le Gouvernement a fait l'objet de la quasi totalité de la procédure d'élaboration, comportant notamment une enquête publique sur le projet de plan, avec participation des riverains ;

Considérant que la demande porte sur la construction de 67 logements répartis en 4 immeubles, avec 86 emplacements de parking souterrains ;

Considérant que la demande déroge au RRU en terme de :

- d'implantation (titre I chapitre II article 4) ;
- zone de recul (titre I chapitre II article 11) ;

Considérant que ces dérogations ne sont pas sollicitées par le demandeur ;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en raison du :

- PRAS :
 - article 0.6. : atteinte à l'intérieur de l'îlot ;
 - propriété plantée de plus de 5000m² ;
 - caractéristiques urbanistiques de la zone d'habitation (2.5.2) ;
- Rapport d'incidence PE ;
- La mixité du projet :1B ;

Considérant que les spécificités des lieux font apparaître ce qui suit :

- Cette grande parcelle, de forme triangulaire, s'inscrit entre l'avenue Prince de Ligne et le talus de la ligne 26 du chemin de fer ;
- Elle comprend actuellement :
 - un parking communal d'environ 90 véhicules qui assure le stationnement pour le centre commercial de quartier, très connu pour son dynamisme et son marché et ses différentes fêtes annuelles ;
 - une zone de jardins potagers en son centre, comprenant quelques beaux arbres ;
 - un autre petit parking affecté au restaurant de l'entrée de la place du Vivier d'Oie ;
- L'habitat qui entoure le terrain est diversifié :
 - La rive Sud de l'avenue Prince de ligne se caractérise par un talus sur lequel s'implante des maisons unifamiliales ou jumelées (voire par groupe de 3 maisons) qui forment un ensemble bâti semi-ouvert ;

- La rive Nord de l'avenue Prince de Ligne n'est actuellement que partiellement bâtie et est constituée par le front bâti continu depuis la Place de Saint-Job et se termine par un immeuble plus récent et atypique dans le quartier, (gabarit plus important de R + 3 et caractère architectural) ;
- La nouvelle halte du RER implantée au Vivier d'oie est contiguë au terrain de la demande à l'Est ;
- De l'autre côté du chemin de fer, existent des terrains à usage de parking privé, actuellement en zone de chemin de fer au plan régional d'affectation du sol ;

Considérant que le projet tel qu'introduit :

- Propose 4 immeubles de logements, dont 3 sont implantés le long du chemin de fer formant une façade "anti-bruit" (immeubles BC, DE, FG) et 1 est implanté le long de l'avenue Prince de Ligne (immeuble A) :
 - l'immeuble A, est implanté le long de l'avenue à seulement 4mètres du trottoir, du côté de la place de Saint-Job, formant une façade de plus de 40mètres de long, dont les terrasses ne permettent plus l'aménagement d'une véritable zone de recul. Les appartements sont soit orientés Nord, soit Sud vers l'avenue ;
 - L'immeuble DE perpendiculaire au chemin de fer et traversant tout le terrain jusqu'à 4mètres de l'alignement, terrasses non comprises ;
 - Les immeubles BC et FG favorisent des appartements orientés Sud vers la voirie, mais conserve des fenêtres, y compris pour des chambres donnant directement sur les voies ;
- Opte pour des jeux de volumes qui varient de R+2+étage en recul à R+4, soit une hauteur de mur de près de 16mètres de hauteur du côté du chemin de fer ;
- Propose un aménagement extérieur comprenant de nombreux chemins, une importante placette, un grand plan d'eau et des petits jardins privatifs ;
- Prévoit 4 emplacements pour personnes à mobilité réduite à l'entrée carrossable du site et 86 emplacements souterrains ;
- Prévoit un caractère architectural sobre et rigide, aux couleurs foncées, ce qui accentue l'impact volumétrique du « mur » dans le paysage ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'implantation :

Considérant que le projet réserve une zone à aménager de plus de 10 ares ;

Considérant que le projet doit comprendre l'ensemble des aménagements prévus sur le terrain et ce jusqu'à la halte du RER ;

Considérant que les limites de la parcelle ne semblent pas correspondre au plan par rapport au terrain vendu par Infrabel et faisant l'objet du titre de propriété ;

Considérant que le terrain, d'une superficie de plus de 5000m², doit comprendre la réalisation d'espaces verts d'au moins 10% de cette superficie, comprenant un ou plusieurs espaces verts d'un seul tenant de 500m² chacun (prescription générale 0.2. du plan régional d'affectation du sol), et non la zone de recul du terrain ;

Considérant que le bâti qui fait face au projet est essentiellement composé de maisons unifamiliales en ordre bâti semi-ouvert, implanté en recul de plus de 5m, ce qui offre un paysage verdurisé à la chaussée ;

Considérant que le projet, par la constitution d'un immeuble de 40mètres de long (immeuble A), ne respecte ni le bâti semi-ouvert environnant ni le paysage ouvert à grande échelle de cette partie de la vallée, en totale rupture de caractéristiques urbanistiques par rapport au bâti environnant ;

Considérant que l'orientation unique au Nord de plusieurs appartements (+/- 12) dudit bâtiment A impose une plus importante consommation d'énergie, les appartements étant privés d'apport solaire ;

Considérant que le projet propose essentiellement des appartements sans aucune maisons unifamiliales ;

Considérant que le long du chemin de fer, les immeubles BC et EFG offrent une façade de plus de 80m de long, ce qui ne peut s'envisager qu'avec 2 niveaux maximum et des jeux de volumes ;

Considérant que le parti du projet est contraire au bon aménagement des lieux, s'écartant trop de la typologie du quartier ;

Considérant que le plan d'implantation est trompeur en ce qu'il mentionne un gabarit R+3 pour tous les immeubles alors que l'immeuble DE présente un gabarit R+4 sur sa majeure partie ;

Considérant que la zone de recul le long du chemin de fer en tant qu'espace vert d'un seul tenant n'est pas suffisante pour rencontrer un aménagement verdurisé de qualité du site ;

Qu'en ce qui concerne les gabarits :

Considérant que les gabarits environnants, à l'exception d'un seul immeuble, sont de R+1+T et R+2+T et qu'il s'indique de respecter cette typologie pour l'ensemble du projet, soit un gabarit de R+2+étage en recul sur tout le pourtour des immeubles ;

Considérant qu'à cet égard, les immeubles de gabarit de R+3 étages (DE) en intérieur d'îlot ne peuvent s'envisager ;

Considérant que les coupes montrent que les mouvements de terre qui accompagnent le projet sont nettement trop importants et qu'il s'indique de respecter les jeux de niveaux existants et d'y adapter le bâti, y compris le nombre de niveaux projetés, ce qui permettrait d'engendrer également une plus grande variété et plus de richesse dans les jeux de volumes ;

Considérant que le projet propose une densité de 1 et un taux d'imperméabilisation de 0.5 ;

Qu'en ce qui concerne l'esthétique :

Considérant que le projet prévoit des façades principalement en briques de teintes foncées brunes et pour les parties supérieures en enduit ocre ;

Considérant que la masse des constructions sera renforcée par la teinte foncée des parements ;

Qu'en ce qui concerne le mur anti-bruit :

Considérant que le fait de créer un long mur presque aveugle le long du chemin de fer, d'une hauteur de 4 à 5 niveaux, nuit aux perspectives de pouvoir un jour implanter des logements de l'autre côté des voies du chemin de fer et qu'une telle hauteur n'est pas nécessaire pour l'isolation acoustique ;

Considérant que ces immeubles comprennent des chambres orientées Nord et toutes proches du chemin de fer, ce qui est également contradictoire avec le parti du projet ;

Considérant que le mur doit être impérativement végétalisé, et implanté à minimum 5m de la limite parcellaire de sorte à comprendre un écran arbustif persistant ;

Considérant que l'ensemble des espaces extérieurs doit être paysager, limitant au strict minimum, les espaces d'accès et de terrasses, et qu'il s'indique de créer des zones d'arbres à hautes tiges entre les immeubles, de sorte à limiter les vis-à-vis et garantir l'intimité entre les logements ;

Considérant que l'espace publique de la placette est au détriment de la verdurisation du site ;

Considérant que la zone de recul de 4 mètres est trop peu profonde au vu des gabarits et de la longueur de bâtiment, sans compter les terrasses prévues débordantes en saillie sur les façades ;

Considérant que l'organisation du parking souterrain prévoit 85 emplacements soit un ratio de 1.26 emplacement par appartement ;

Considérant qu'à l'extérieur, il est prévu 9 emplacements pour visiteurs sur le terrain ;

Considérant que le problème du parking est d'autant plus présent pour l'ensemble du développement du quartier que le projet envisage la suppression du parking communal existant ;

Considérant en outre que le projet ne prévoit pas un accès à la parcelle contiguë de gauche le long du chemin de fer où est également prévu une zone de parking dans le PPAS n°56 ;

Considérant que la largeur de l'avenue ne permet pas le stationnement en long ;

Considérant que pour organiser le stationnement d'un côté, il faudrait réduire la largeur du trottoir ;

Considérant qu'en matière d'environnement, un projet de cette importance devrait s'inscrire dans les perspectives du développement durable ;

Considérant que les dérogations au RRU portent sur :

- L'implantation (titre I chapitre II article 7), les immeubles étant situés trop près du chemin de fer et prévoit une zone de recul de 4m seulement, ce qui est trop peu en regard du front bâti proposé ;
- La zone de recul le long de l'avenue du Prince de Ligne (article 11) devrait être totalement aménagée de manière paysagère et ne comprendre ni des terrasses ni du bâti, mais seulement les différents accès regroupés pour les immeubles, du SIAMU et/ou les entrées de garage ;
- La zone latérale Ouest du terrain (article 12) comprend 9 emplacements de parking pour visiteurs ;
- La hauteur des constructions (article 8) dépasse la moyenne des constructions environnantes ;

Considérant que l'avis de la Commission de concertation porte sur :

- La propriété plantée de plus de 5000m² dont il s'indique de mieux préserver le caractère paysager ;
- L'atteinte à l'intérieur de l'îlot qui est excessive, par les gabarits projetés trop importants, par le non respect du terrain naturel et de ses variations, par les espaces extérieurs prévoyant trop d'aménagement de chemins, placettes et pas assez de couvert végétal ;

Considérant que les modifications sont d'une telle importance, en vue de satisfaire au bon aménagement des lieux, qu'elles ne peuvent s'envisager dans le cadre de l'article 191 du CoBAT (ne pouvant concerner que des aspects accessoires à la demande).

AVIS DEFAVORABLE