

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 20/04/2023 (REEXAMEN)**DEMANDEUR :****LIEU :** Rue Colonel Bourg, 101**OBJET :** Permis d'urbanisme : démolir la partie hors-sol d'un immeuble de bureaux, transformer les sous-sols et construire un bâtiment comprenant 81 appartements, un espace commercial et un espace de bureaux
Permis d'environnement : exploiter un immeuble de logement avec rez-de-chaussée commercial et une unité de bureau**SITUATION :** AU PRAS : en zone administrative

AUTRE(S) : -

ENQUETE : du 24/02/2023 au 25/03/2023**REACTIONS :** 29 (24 pour Schaerbeek, 5 pour Evere et 0 pour Woluwé-Saint-Lambert)**La Commission émet l'avis suivant à huis clos : -**

1. Vu l'avis reporté de la Commission de concertation du 6 avril 2023 ;

Objet de la demande en urbanisme :

2. Considérant que le projet vise à :

- démolir la partie hors-sol d'un immeuble de bureaux,
- agrandir les sous-sol sur la partie Est de la parcelle sur deux niveaux,
- construire un bâtiment comprenant 81 appartements, un espace commercial et un espace de bureaux, 106 emplacements de parcage couvert pour véhicules et 187 emplacements couverts pour vélos ;

Objet de la demande en environnement :

3. Considérant que le projet vise à exploiter un immeuble de logement avec rez-de-chaussée commercial et une unité de bureau comprenant les installations classées suivantes :

- 106 emplacements de parking, dont 98 pour voitures et 8 pour motos (rubrique 68-A),
- commerce de détail de 1145 m² (rubrique 90),
- pompe à chaleur de 39.7 téqCO₂ (rubrique 132-B),
- bassin d'orage de 84 m³ (rubrique 179) ;

Préambule :

4. Vu le Schéma Directeur de la Zone Levier n°12 « RTBF/VRT », approuvé par Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) le 25 novembre 2010, qui détermine les options stratégiques de développement de la zone ;
5. Considérant que ce schéma directeur vise une densité avec un indicateur p/s de 2,2 grand maximum, avec des appartements traversants donnant sur le parkway ;
6. Vu le rapport final du Masterplan E40 « Parkway », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (GRBC) le 19 janvier 2017 ;
7. Vu l'AGRBC du 7 février 2019 procédant au reclassement du tronçon de la voie publique Bruxelles-Aix-la-Chapelle (E40) en voirie régionale métropolitaine ;
8. Vu le Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move », approuvée par le GRBC le 5 mars 2020 pour la période 2020-2030 ;
9. Vu le projet « *Mobility Covid19* », approuvé par le Collège des Bourgmestres et Echevins de la commune de Schaerbeek le 30 juin 2020 ;
10. Vu le « *Vadémécum vélo* » édité par Bruxelles Mobilité en octobre 2018, et en particulier le fascicule n° 10 ;
11. Vu la déclaration de politique communale du Collège des Bourgmestres et Echevins de la commune de Schaerbeek 2018-2024, favorisant le développement rapide du projet « Parkway » qui vise au réaménagement de la E40 en voirie urbaine ;

12. Vu les avis du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU), du 2 janvier 2023 pour le volet urbanisme de la présente demande (réf. C.1981.0598/13) et du 22 mars 2023 pour le volet environnement (réf. CI.1981.0598/14) ;
13. Considérant que, dans l'Annexe 1 (formulaire de demande), le demandeur se présente comme un titulaire de droit réel alors que le titre de propriété fourni mentionne la personne morale *Festo* ;
14. Considérant que ces documents sont, selon le cas, à fournir et/ou compléter ;

Historique :

15. Vu les plans d'alignement pour la rue Colonel Bourg, approuvés par le Conseil communal schaarbeekois en date du 25 avril 2007 et par le Collège des Bourgmestre et Echevins en date du 18 février 2009 ;
16. Vu le permis de bâtir du 16 mai 1978 visant à « construire un bâtiment industriel, avec magasins, atelier et bureaux » ;
17. Vu le permis de bâtir du 27 juin 1989 visant à « établir un parcage en sous-sol » ;
18. Vu le permis d'urbanisme du 30 novembre 1993 visant à « construire un immeuble de bureaux » ;
19. Vu le permis d'urbanisme du 9 février 2010 visant à « transformer un immeuble de bureau: réaménagement partiel du sous-sol au -1, transformation des façades et placement de panneaux photovoltaïques et d'un nouveau groupe de ventilation avec pare-vues sur la toiture » ; que ce permis n'a pas encore fait l'objet d'une visite de fin de travaux pouvant attester de la conformité de sa mise en œuvre ;
20. Vu le permis d'environnement de classe 1B du 28 avril 2010, délivré par Bruxelles Environnement pour une durée de 15 ans, visant à « exploiter un immeuble de bureau avec des ateliers de production de composants pneumatiques pour la construction de machines » ;
21. Vu les renseignements urbanistiques du 4 mai 2022 confirmant l'affectation urbanistique régulière du bien visé, à savoir du bureau pour l'entièreté du bâtiment ;
22. Considérant que la parcelle est reprise à l'inventaire de l'état du sol en catégorie 3 (parcelle polluée sans risque) et que, par conséquent, des restrictions d'usage s'y appliquent ;

Démolition :

23. Considérant que la démolition du bâtiment est argumentée et justifiée dans un rapport séparé établi par un ingénieur en stabilité ;
24. Considérant que les sous-sol de la partie située côté avenue de Mars sont maintenus et réaménagés, moyennant certains travaux structurels ;
25. Considérant toutefois que la partie voisine du bâtiment n° 103 est, quant à elle, entièrement démolie ; que, par la suite, deux étages de sous-sol sont excavés et construits en raccord avec les sous-sols existants de l'autre partie, et ce afin de créer deux grands niveaux de sous-sol aménagés en caves et en parking ;
26. Considérant que l'option de transformation et de reconversion d'un bâtiment existant s'inscrit dans les objectifs poursuivis par le Masterplan Parkway E40 tel qu'approuvé par le Gouvernement en janvier 2017, en ce qu'il privilégie les opérations de recyclage des structures existantes et une économie de moyens ; que, toutefois, seuls les fondations et les sous-sols sont partiellement conservés et réutilisés dans le cas présent ;
27. Considérant qu'un inventaire amiante a été réalisé et annexé à la présente demande de permis ; que, les transformations et démolitions du bâtiment concernant plus de 500 m², elles devront faire l'objet d'une déclaration de chantier de classe III à introduire auprès de l'administration communale avant leur entame ;
28. Considérant toutefois que rien n'est indiqué quant au fait de savoir si les déchets de la démolition seront réutilisés sur place, recyclés ou si des mesures de circularité dans le cadre de leur réutilisation seront appliquées, et ce alors que les enjeux de circularité ont été traités au moyen de plans d'actions et de mesures spécifiques dans le chef des autorités régionales ; que, de plus, le Masterplan Parkway met particulièrement en exergue cette problématique dans la reconversion immeubles de bureaux le long de la E40 ;

Affectations :

29. Considérant que l'immeuble développe une cellule commerciale de 1145 m², un espace de bureau de 4567,7 m² et 81 logements d'une superficie plancher de 8126 m² ;
30. Considérant que les logements sont répartis de la manière suivante :
 - 7 studios,
 - 12 appartements 1 chambre,
 - 50 appartements 2 chambres,
 - 10 appartements 3 chambres,

- 2 appartements 4 chambres,
 - soit un total de 157 chambres (y compris les studios) ;
31. Considérant que la parcelle se situe en zone administrative au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ; que la prescription 7.3 du PRAS prévoit que, le commerce dépassant les 1000 m², la demande doit faire l'objet de mesures particulières de publicité ;
 32. Considérant que la répartition des différents logements s'effectue avec une proportion écrasante de logements 2 chambres et très peu de 4 chambres (seulement 2 unités sur 81 au total) ;
 33. Considérant que la Commune est sensible à diversifier l'offre en logements ; qu'il y a lieu de revoir la distribution des types de logement en lissant les différences de pourcentages entre les différentes catégories, et ce afin de viser à une diversité effective des occupations ;
 34. Considérant en conséquence qu'il y a lieu de revoir la distribution des types de logement, en lissant les différences de pourcentages entre les différentes catégories, afin de viser à une diversité effective d'occupations ;

Implantation- relation avec les rues et le Parkway :

35. Considérant que la parcelle n'est pas considérée comme parcelle stratégique au sein du Masterplan Parkway mais qu'elle fait face à une parcelle stratégique située de l'autre côté de l'avenue de Mars ; que cette dernière deviendra un espace public majeur faisant l'interface entre le nouvel îlot à construire, le Parkway et le rond-point de la rue Colonel Bourg et de l'avenue de Mars ;
36. Considérant que le projet développe un rez-de-chaussée arrière avec peu d'orientation vers le Parkway, mis à part des sorties de secours ou de local vélos ;
37. Considérant que le projet n'active pas le rez-de-chaussée de l'avenue de Mars, du fait du recul du bâtiment par rapport à la voirie et des trémies de parking à ciel ouvert se trouvant entre la voirie et le bâtiment ;
38. Considérant que le projet active faiblement la rue Colonel Bourg, en ce que le bâtiment se situe fort en recul sur la parcelle ; que l'entrée vers le commerce est très discrète et que la situation d'angle et de carrefour de la parcelle n'est pas du tout exploitée ;
39. Considérant qu'un espace commercial alimentaire de type supermarché est autorisable et que la mixité doit être poursuivie dans les futures évolutions du projet ; que, toutefois, le commerce devrait plutôt être positionné à l'angle du carrefour afin de mieux activer la parcelle ;
40. Considérant que le socle est aveugle sur deux faces ; que la relation à la rue sur l'avenue de Mars est inexistante et que celle au Parkway n'est pas mise en valeur ; que le projet s'intègre trop faiblement dans le cadre bâti environnant et dans le contexte urbanistique ;
41. Considérant que les enseignes ne sont pas dessinées mais que leur emplacement devrait déjà faire partie de la composition des façades avant, dans le but de permettre une intégration esthétique de celles-ci ;
42. Considérant que les espaces verts et résiduels de la parcelle ne sont pas rendus appropriables par les habitants, du fait du socle et que les logements ne se trouvent qu'aux étages ;
43. Considérant que le bâtiment n'établit pas de clôture, en dérogation à l'article 42 §2 du Titre I du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) ; que le demandeur ne justifie pas la demande de dérogation mais que, toutefois, s'agissant d'un bâtiment en ordre ouvert, une clôture d'alignement n'est pas spécialement avisée ; que la dérogation est en ce sens justifiée ; que, si des clôtures devaient être installées, le Masterplan Parkway précise qu'elles doivent prioritairement être végétales ;

Densité, rapport plancher/sol (P/S) :

44. Considérant que la superficie plancher passe de 5602 m² à 9739 m² ; que le P/S passe de 1,4 à 2,5 ; que la densité augmente fortement et plus encore que sur les autres parcelles se déployant le long de la E40 et ayant également fait l'objet d'un projet de reconversion en logements (P/S de 1,76 pour le n° 105A et de 1,71 pour le n° 103) ;
45. Considérant que le P/S est doublé par rapport à celui bâtiment existant ; que le Masterplan Parkway prévoit de mesurer la constructibilité maximale à développer en prenant en compte la superficie de l'enveloppe de la zone constructible sur un gabarit R+3, soit la surface plancher du bâtiment existant (en l'occurrence 1704 m² x 3 = 5112 m²) ; que le bâtiment projeté dépasse de 1,7 fois cette superficie plancher maximale et que le projet s'écarte donc des objectifs du Masterplan Parkway ; que, toutefois, le Masterplan Parkway n'est pas un document réglementaire mais que, ici, les raisons qui justifient ce dépassement ne sont pas pour autant expliquées ni justifiées ;

Emprise au sol :

46. Considérant que l'emprise au sol passe de 0,43 à 0,50, soit une augmentation de 253 m² suivant l'annexe 1 ; que cette augmentation est due suite à l'agrandissement du volume du rez-de-chaussée pour le commerce, du nouvel accès en sous-sol au Sud et de la construction des bassins d'orage et des citernes d'eau de pluie ;
47. Considérant que le projet doit, sur cette parcelle, viser à réduire son emprise au sol et à renforcer la perméabilité pour les derniers espaces en pleine-terre existants ; que ces recommandations émanent du Masterplan Parkway (le Masterplan Parkway précise que, dans l'objectif de maintenir et de renforcer la porosité, l'emprise au sol actuelle ne peut être augmentée en cas de transformation et que, en cas de nouvelle construction hors-sol, celle-ci est limitée à 40 % de la surface de la parcelle) ; que, dès lors, la demande s'éloigne à nouveau des objectifs du Masterplan et devrait se limiter à 0,40 ;

Imperméabilisation :

48. Considérant que l'annexe 1 mentionne une superficie imperméable passant de 3226 m² à 3100 m², avec un taux d'imperméabilisation passant de 0,82 à 0,79 ;
49. Considérant que le parcage à ciel ouvert est supprimé, de même que l'asphaltage de ces emplacements autour du bâtiment ; que cela améliore la situation et la verdurisation de la parcelle ;
50. Considérant toutefois que, si on exclut de ce calcul le désasphaltage des abords, l'augmentation de l'emprise au sol semble importante au vu de l'agrandissement du rez-de-chaussée pour le commerce, du nouvel accès en sous-sol au Sud et de la construction des bassins d'orages et citernes d'eau de pluie ;
51. Considérant que le projet déroge aux articles 7 §2 et 13 du Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) en ce que les constructions en sous-sol font plus que 50 % de la surface de la parcelle ;
52. Considérant que l'intégralité du projet doit, sur cette parcelle, viser à réduire son emprise au sol et renforcer la perméabilité pour les derniers espaces en pleine-terre existants ; que ces recommandations émanent elles aussi du Masterplan Parkway ;
53. Considérant que la demande déroge à l'article 5 §3 du Titre I du RCU en ce que la profondeur des sous-sols dépasse les $\frac{3}{4}$ de la profondeur du terrain ; que, toutefois, cela était déjà le cas en situation existante et que, dès lors, la dérogation est justifiée ;
54. Considérant que la demande déroge aux articles 6 §2 et 39 du Titre I du RCU en ce que les zones de cours et jardins d'une superficie supérieure à 60 m² doivent comporter une surface perméable et en pleine terre et plantée au moins égale aux $\frac{2}{3}$ de leur superficie alors que, dans le projet, la superficie en pleine terre restante est de $\frac{1}{5}$; qu'il y a lieu de tendre vers les $\frac{2}{3}$;
55. Considérant qu'il est regrettable que les fonctions développées n'utilisent pas les surfaces végétalisées et en pleine terre pour leurs fonctions paysagères et récréatives, les appartements ne s'établissant qu'au premier étage ;
56. Vu les objectifs régionaux en termes de désimperméabilisation des parcelles, de développement des maillages bleus et verts et des zones de carences en verdoisement ;
57. Considérant cependant que l'analyse doit s'opérer depuis la situation existante qui, dans le cas présent, s'avère être défavorable ; que le traitement projeté de la zone de cours et jardins améliore sensiblement les qualités végétales et paysagères de la parcelle en supprimant le parking extérieur et son revêtement asphalté et en prévoyant la verdurisation de la quasi-totalité de l'espace de la parcelle, hormis les accès et les terrasses, ainsi que la mise en place d'une couche de substrat de 30 cm sur la partie débordante du parking souterrain à l'avant et à l'arrière du bâtiment ;
58. Considérant toutefois que cela est insuffisant et que, en vue de réduire l'impact de l'imperméabilité du site, un minimum de 60 cm de terre est nécessaire afin de permettre la rétention d'eau ;
59. Considérant que la desserte destinée aux services de secours à l'arrière de la parcelle est aménagée en dalles de béton-gazon et participe de la sorte à la verdurisation des zones extérieures ;
60. Considérant cependant que la zone commune arrière n'est accessible que via la desserte latérale, également prévue pour les services de secours, ou depuis le local vélos et qu'elle n'est pas en connexion directe avec les parties communes du bâtiment ;
61. Considérant par ailleurs que l'absence de passage est de nature à réduire le contrôle social et à compromettre l'utilisation de cette dernière, voire à la rendre insécurisante ;

Volumétrie et gabarit :

62. Considérant que la demande vise la construction d'un immeuble à usage mixte affecté au logement, au bureau et au commerce, de gabarit hors sol R+7+toiture accessible;

63. Considérant que la demande déroge à l'art. 8 du Titre I du RRU en ce qu'elle dépasse la moyenne de hauteur des bâtiments environnants, qui est de 7,8 niveaux (soit $(9 + 9 + 9 + 6+6) / 5$) ;
64. Considérant également que, en termes de gabarit, la section de rue concernée comporte 3 bâtiments de type R+8 situés en face du projet (n° 104-106-108, 110-112 et 114-116) ainsi que d'anciens bâtiments de bureaux reconvertis en logements de gabarit R+5+T ;
1. Considérant que le rapport d'incidences ne contient pas d'étude d'ensoleillement et d'ombrage ; que, dès lors, il n'est pas possible de rendre un avis sur les demandes de dérogations de gabarits, dont notamment celle aux art. 7 §1 et 8 du Titre I du RRU ;
65. Considérant que la demande fait apparaître un impact conséquent du projet en termes d'ombrage sur les bâtiments situés au Nord et à l'Est de la parcelle ;
66. Considérant donc qu'il y a lieu de retirer au moins deux étages aux bâtiments projetés afin de rester dans la continuité des hauteurs des voisins (n° 103 et 105) ou de placer les derniers étages en retrait, une augmentation de la hauteur dans l'angle pouvant rester intéressante ;
67. Considérant par ailleurs que le volume proposé ne respecte pas les règles de prospect établies par le Masterplan Parkway, à savoir :
- pour la première (interparcelle) : s'inscrire dans une ligne à 45° + 4 m à partir des limites mitoyennes ou respecter la ligne d'ombrage du bâtiment existant (R+3) afin de permettre une densification raisonnée de la zone qui n'aggrave pas les conditions d'ensoleillement et la viabilité des parcelles voisines ou la convivialité des espaces publics,
 - pour la seconde (prospect général - deux parcelles séparées par un espace public existant [voirie]), s'inscrire dans une ligne à 45° calculée depuis le côté opposé de la voirie (trottoir non-inclus), ce qui permet d'assurer l'ensoleillement des espaces piétons existants et des parcelles voisines ;
68. Considérant que le Masterplan demande un respect à la lettre de ce dernier prospect entre les deux côtés de la rue, étant entendu qu'il est déjà respecté en situation existante entre les n° pairs et impairs de la rue Colonel Bourg ;
69. Considérant que le demandeur ne justifie pas le non-respect de ces règles ;
70. Considérant que les ombrages permanents qui découlent de l'imposante volumétrie du projet vont nuire à la qualité de vie des habitants du quartier, en particulier ceux du n° 103 rue Colonel Bourg et des tours R+8 situées en face ;

Mobilité :

Voitures et motos :

71. Considérant qu'il y a lieu de mieux étudier les flux des entrées et sorties dans le parking afin de, notamment et le cas échéant, prévoir la création d'une bande de « tourne à gauche » vers le parking depuis le rond-point de la rue Colonel Bourg ;
72. Considérant que la demande déroge à l'article 6 du titre VIII du RRU (nombre d'emplacements de parcage à prévoir pour le logement) ;
73. Considérant que le bâtiment existant possède 62 emplacements couverts et 25 emplacements découverts ; que la demande porte sur la suppression des emplacements extérieurs et sur un agrandissement et une réorganisation des niveaux de sous-sol afin de développer 98 emplacements voitures (dont 5 réservés aux personnes à mobilité réduite [PMR]) et 8 emplacements motos, soit un total de 106 emplacements couverts ;
74. Considérant que les parkings sont répartis au niveau -1 en :
- une unité de 9 emplacements (7 pour voitures + 2 pour motos) pour les bureaux,
 - une unité de 17 emplacements pour les logements,
 - une unité de 28 emplacements (25 pour voitures + 3 pour motos) pour le commerce ;
75. Considérant que, au niveau -2, une unité de 52 emplacements (49 pour voitures + 3 pour motos) est réalisée pour les logements ;
76. Considérant que les affectations relatives à ces différents emplacements devraient être clairement identifiées par des couleurs distinctes sur les plans ;
77. Considérant que, en matière d'accessibilité, le projet est situé en Zone C selon le RRU, ce qui signifie qu'elle est jugée moyennement desservie par les transports en commun ;
78. Considérant que le stationnement pour les bureaux est conforme au Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (CoBrACE) ;

79. Considérant toutefois que la place de moto destinée au logement et se trouvant dans la poche de parking destinée au bureau, et que celle-ci ne donne aucune garantie qu'elle sera bien utilisée par le logement ; que cette place ne peut pas être attribuée au bureau car elle deviendrait alors une place excédentaire selon le CoBrACE, ce qui n'est pas autorisable dans le cadre d'un nouveau projet ;
80. Considérant que le rapport d'incidences conclut que 25 emplacements pour voitures et 3 pour motos semblent suffisants pour le commerce ;
81. Considérant qu'il serait souhaitable de rendre cette partie du parking accessible aux riverains du site en dehors des heures d'ouverture du commerce afin de répondre aux besoins du quartier en stationnement ;
82. Considérant que le rapport d'incidences relève que les besoins en stationnement pour les bureaux seraient de l'ordre de 9 à 21 emplacements ; que cela impliquerait, soit un report de stationnement en voirie, soit un report modal, et ce alors que le stationnement dans le quartier est déjà compliqué ;
83. Considérant que la demande déroge à nouveau à l'art. 6 du Titre VIII du RRU en ce que le projet réalise 81 logements mais ne prévoit que 70 places de stationnement (66 pour voitures + 4 pour motos), ce qui représente un taux de 0,81 emplacements par logement ;
84. Considérant, en ce qui concerne les logements, que le rapport d'incidences analyse l'adéquation entre l'offre et la demande et que le projet présente une offre similaire aux taux de motorisation des quartiers environnants ; que la tendance à la baisse de ce taux est constante depuis de nombreuses années ; que l'offre proposée est donc adéquate pour éviter un report de stationnement en voirie ; que la demande liée aux visiteurs est estimée à 15 emplacements ; que, au vu de la saturation actuelle en matière de stationnement, cette demande supplémentaire risque de faire empirer la saturation mais que, toutefois, au vu des chiffres de saturation et d'emplacements disponibles repris dans le rapport d'incidences, cette demande reste absorbable ;
85. Considérant, de plus, qu'une amélioration des infrastructures cyclables est anticipée dans la zone ; que des emplacements vélo devraient donc être prévus pour les visiteurs des logements afin de participer à l'amélioration des conditions de déplacement pour les utilisateurs des modes actifs ;
86. Considérant que le parc automobile électrique s'accroît en Région de Bruxelles-Capitale mais que le projet ne prévoit aucune borne de recharge pour ce type de véhicules dans le parking souterrain ;
87. Considérant que des normes en matière de sécurité incendie s'appliquent lors de la mise en place de telles bornes ;
88. Considérant également que les conditions d'exploiter applicables aux parkings imposent la mise en place de bornes et qu'il y a donc lieu d'adapter le projet en ce sens ;

Vélos :

89. Considérant que la demande comprend la réalisation de 187 emplacements pour vélos répartis sur plusieurs niveaux, à savoir 52 places au niveau -1 et 135 places au rez-de-chaussée ;
90. Considérant que le projet développe 13 emplacements pour vélos-cargos au rez-de-chaussée ;
91. Considérant qu'un emplacement est prévu pour chaque chambre des appartements ; que 8 emplacements sont prévus pour les bureaux et 22 pour le commerce ;
92. Considérant que les emplacements vélos pour le commerce se situent au fond du parking devant les ascenseurs (niveau -1) ; que leur visibilité pour les futurs clients est loin d'être optimale et qu'il est préférable de les placer au rez-de-chaussée, à l'intérieur ou à l'extérieur du commerce mais directement à côté de son entrée ;
93. Considérant que le local vélos à destination des logements est situé au milieu du bâtiment au rez-de-chaussée ; qu'il est accessible uniquement par des portes à battants avec des feuilles de portes insuffisamment larges que pour permettre l'accès à des vélos-cargos de grande envergure ; qu'il y a dès lors lieu de prévoir une porte de garage ou une double-porte, de préférence motorisée afin de ne pas devoir descendre du vélo pour l'ouvrir ;
94. Considérant également qu'il est très malaisé de rentrer avec son vélo depuis l'entrée commune logements/bureaux du fait des multiples portes, a priori fermées et situées le long du chemin d'accès au local vélos ;
95. Considérant également que ce local vélos prévoit un système de rangement sur 2 niveaux et que ce type de rangement ne permet pas une utilisation aisée du dispositif ; que le recul prévu n'est par ailleurs pas suffisant et que le nombre d'emplacements total ne justifie pas de devoir recourir à ce type de rangement ; qu'il y par conséquent lieu de se référer au « *Vadémécum vélo* » édité par Bruxelles Mobilité pour l'aménagement et les accès à ces locaux ;

96. Considérant qu'il est également souhaitable de développer des emplacements vélo pour les visiteurs au droit de l'entrée du bâtiment ;
97. Considérant que, au vu de la nécessité de favoriser le report modal pour les bureaux, les 8 emplacements prévus pour ceux-ci sont insuffisants étant donné le fait que le manque en stationnement automobile est évalué de 9 à 21 emplacements (cf. supra) ; qu'il y a donc lieu d'augmenter l'offre en stationnement vélo à destination des bureaux en proposant au minimum 23 emplacements (8 prévus + 15 selon la moyenne des emplacements de parking déficitaires) ;

Accès au Parkway :

98. Considérant que le demandeur prévoit un accès vers le Parkway du côté du n° 103, entre la limite parcellaire et le bâtiment ; que cela n'est pas qualitatif, notamment parce que ce passage n'est ni lisible ni activé avec un rez-de-chaussée aveugle et qu'il longe sur une grande distance un espace de livraison fermé ;
99. Considérant qu'il est prévu d'aménager une place et un accès de grande ampleur de l'autre côté de l'avenue de Mars ; qu'il y a donc lieu d'activer la façade donnant sur ce futur espace public d'importance ;

Livraisons :

100. Considérant que l'espace commercial dispose d'un quai de déchargement interne ;
101. Considérant que le nombre de livraisons est très limité (2 livraisons par jour selon le rapport d'incidences) ; que, dès lors, leur impact sur les flux sera limité ;
102. Considérant que le dimensionnement de l'aire de livraison et la faisabilité des rotations et des retournements pour les camions n'a pas été étudié dans le rapport d'incidences et qu'il y a lieu de fournir des plans de giration afin de pouvoir statuer sur la pertinence de cet aménagement ;

Qualité des espaces :

Qualité des logements :

103. Considérant que les logements respectent les surfaces minimales et proposent des balcons extérieurs de bonnes dimensions qui en améliorent le confort et permettant le séjour prolongé ;
104. Considérant que certains logements ont une vue unique qui, parfois, se limite à l'autoroute ;
105. Considérant que chaque appartement est muni d'un local buanderie, d'un WC séparé et, dans le cas des grands logements, d'une seconde salle de douche ;
106. Considérant que chaque logement est pourvu d'une cave privative au sous-sol ;
107. Considérant que l'aménagement des étages dévolus aux logements présente de nombreux défauts, parmi lesquels un nombre important de logements mono-orientés, soit vers le Nord, soit vers l'ancienne E40 qui n'est pas encore réaménagée en boulevard urbain et engendre des nuisances dont il y a lieu de tenir compte (proximité du trafic ou absence d'ensoleillement direct) ; que ces orientations défavorables concernent aussi des logements 2 chambres, ce qui n'est pas acceptable ;
108. Considérant que les profondeurs du bâtiment ne sont pas adaptées pour faire du logement traversant ; qu'il en découle un aménagement des logements aux étages qui n'est pas suffisamment qualitatif dans le cadre d'un projet neuf ; que, dès lors et que tout est neuf en hors-sol, il n'y a pas de raison pour ne pas viser à ce que l'ensemble des logements soient traversants ou munis d'une double-orientation ;
109. Considérant qu'il est regrettable qu'aucune des fonctions n'utilise l'espace de jardin au sol pour son agrément ; que l'espace de bureaux pourrait bénéficier d'un espace extérieur de détente ;

Accès et entrées :

110. Considérant qu'une seule entrée est prévue pour accéder aux 81 logements ; que cette entrée n'est pas qualitative en ce qu'elle débouche sur un couloir long de 30 m et sans fenêtres ; qu'il est nécessaire de l'emprunter pour atteindre le deuxième noyau de circulation ; que cela n'est pas acceptable et ne préjuge pas du bon aménagement des lieux ;
111. Considérant qu'il y a lieu de réaliser une seconde entrée pour le deuxième noyau de circulation, directement accessible depuis la rue ;
112. Considérant qu'un seul local vélos/poussettes de 7 m² est développé pour les 81 logements ; que ce local permet, au mieux, d'accueillir 3 poussettes ; qu'il y a lieu de réaliser plusieurs locaux poussettes ou un local plus grand en proportion ; que, idéalement, le bâtiment devrait comporter plusieurs entrées en voirie, dont chacune donne accès à un noyau de circulation et comporte un local de vélos/poussette spécifique ; qu'en effet, une entrée unique pour 81 logements ne préjuge pas du bon aménagement des lieux ;
113. Considérant que le demandeur prévoit un accès vers le local vélos à l'arrière pour les pompiers et les déménagements ainsi que vers le futur Parkway du côté du n° 103 de la rue Colonel Bourg, entre la limite parcellaire et le bâtiment ; que ce n'est pas qualitatif, notamment parce que ce passage n'est ni lisible ni activé du fait d'un rez-de-chaussée aveugle et qu'il longe sur une grande distance un espace de livraison fermé ;
114. Considérant par ailleurs que ce passage sera faiblement utilisé avec un contrôle social réduit, ce qui pourrait à terme compromettre son utilisation et le rendre insécurisant ;

Gestion des déchets :

115. Considérant que l'estimation des déchets générés par le commerce et les bureaux est insuffisamment étudiée dans le rapport d'incidences ;
116. Considérant que le local déchets des logements est spacieux mais qu'il n'est pas possible d'en faire sortir les containers tels que dessinés sur les plans, l'unique accès se faisant via une porte avec une feuille de porte de 1 m de large ;
117. Considérant que, afin de lutter contre le gaspillage alimentaire, il convient de mettre en place un système de gestion des invendus alimentaires sous forme de dons ;

Gestion intégrée des eaux pluviales :

118. Considérant la parcelle est reprise en zone B de « potentiel d'infiltration des eaux pluviales » (infiltration par ouvrage superficiel conseillée) ;
119. Considérant que le futur bâtiment disposera de 35 m³ de citernes d'eau pluviale et de 84 m³ de bassin d'orage ainsi qu'une d'une toiture végétalisée extensive de 990 m² et d'une toiture verte intensive de 206,9 m² ;
120. Considérant qu'il prévoit des bassins d'orage en béton perforé infiltrant ; que ce type d'ouvrage ne permet pas de filtrer naturellement l'eau et se bouche très régulièrement nécessitant des entretiens fréquents ;
121. Considérant qu'il est intéressant de prévoir des citernes à eau de pluie ; que toutefois cette eau serait, suivant la note explicative, utilisée pour l'arrosage des abords et le nettoyage des espaces communs ; que toutefois cette utilisation semble dérisoire par rapport aux capacités projetées ; que l'eau récupérée pourrait être mieux réutilisée (toilettes, buanderies, voire plus) ;
122. Considérant qu'il y a donc lieu d'améliorer le système de Gestion Intégrées des Eaux Pluviales afin de traiter l'ensemble des eaux en infiltration de surface en prenant directement contact avec le facilitateur eau de Bruxelles Environnement ;

Faune et flore :

123. Le coefficient biotope par surface (CBS+) passe de 0.11 à 0.32 avec le projet ; ce qui constitue une amélioration ;
124. Considérant qu'en situation projetée, les toitures plates sont majoritairement aménagées en toitures vertes extensives et que la « terrasse commune de 207,1 m² n'est pas verdurisée ;
125. Considérant qu'il y a lieu de prévoir une verdurisation davantage intensive afin de bénéficier réellement des effets positifs d'un tel aménagement, tels que la diminution du phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU), le développement d'un biotope plus qualitatif, une meilleure rétention des eaux pluviales, leur restitution au milieu naturel par évapotranspiration et un environnement plus verdoyant pour les espaces extérieurs accessibles ;

Esthétique :

126. Considérant que la palette de couleurs et les matériaux rend le projet générique sans identité architecturale ;

Durabilité des matériaux :

127. Considérant que le masterplan Parkway développe des objectifs et des critères pour utiliser des matériaux de construction durables, que ce critère interroge à la fois la provenance des produits, qui doit privilégier les matériaux locaux, les performances énergétiques de ces matériaux, et, de manière plus accrue encore, la pérennité des matériaux et produits qui doivent remplir des critères de longévité;
128. Considérant que rien n'est indiqué concernant le réemploi de matériaux issus de la démolition des parties hors-sol et qu'il y a lieu de suivre cette voie ;

Energie :

129. Considérant que le projet prévoit la mise en place de panneaux solaires et d'une pompe à chaleur collective ;

Bruit :

130. Considérant que les normes acoustiques de la zone doivent de tout temps être respectées ; que ces normes sont moins strictes en zones administratives que dans d'autres zones ; que la zone concernée subit de fortes mutations avec une augmentation du nombre de logements présents en son sein ;
131. Considérant que la pompe à chaleur air-air est implantée dans un local « à ciel ouvert » sur la toiture au niveau +6 ;
132. Considérant que ce local sera muni d'isolations acoustiques au niveau de ces murs et de son plafond ; que la pompe sera située sur des silent-blocs ;
133. Considérant qu'une étude acoustique a été réalisée et que celle-ci étudie notamment l'impact du bruit émis par cette pompe à chaleur sur son environnement ;
134. Considérant que celle-ci établit que les valeurs limites ne seront pas dépassées chez les voisins mais que la terrasse au niveau supérieur du projet sera exposée au bruit au-delà des valeurs limites applicables ; que ceci rend l'usage de cet espace peu qualitatif faute de dispositif anti-bruit complémentaire ;
135. Considérant que la mise en place d'un quai de chargement/déchargement à destination du commerce à l'intérieur du bâtiment permet de réduire les nuisances sur le voisinage ; que ce quai doit faire l'objet d'une isolation acoustique adéquate et que ce quai doit être fermé lors des livraisons ;

Air :

136. Considérant que le parking est ventilé mécaniquement à l'aide de deux groupes non classés de 10.800 et 10.400 m³/h, soit l'équivalent à 200 m³/h minimum par emplacement ; que les rejets de l'air vicié de ces dispositifs s'effectuent en toiture (niveau +8), à minimum 8 m de toute fenêtre ou prise d'air ; que, toutefois, ces points de rejet sont situés à proximité de la terrasse commune située en toiture, ce qui rend cet espace peu qualitatif ;
137. Considérant que le rapport d'incidence mentionne que le local déchets sera ventilé mécaniquement et qu'une ventilation se fera par des grilles prévues en façade arrière au niveau du rez-de-chaussée, que cela nuit à l'utilisation de cette zone de cour et jardin et qu'il serait souhaitable de d'effectuer les rejets en toiture;
138. Considérant qu'aucune information relative à la ventilation de l'espace commercial n'est reprise dans la demande ;

Installations classées complémentaires :

139. Considérant que le projet prévoit la possibilité de mise en place de cabines hautes tensions pour le commerce et pour des bornes de recharges électriques ; considérant qu'il y a lieu d'estimer dès l'élaboration du projet les dispositifs minimaux à mettre en place et de les reprendre sur les plans ainsi que, le cas échéant, dans la liste des installations classées du permis d'environnement (rubrique 148) ;

Charges d'urbanisme :

140. Vu l'Article 100 du Code Bruxellois d'Aménagement du territoire relatif aux charges d'urbanisme ;
141. Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 26 septembre 2013 relatif aux charges d'urbanisme;

Avis Instances :

BMA :

142. Vu l'avis défavorable du BMA daté du 12 juillet 2022 dont les conclusions reprises in extenso : « Le projet, en très grande partie en construction neuve, ne propose pas des logements de qualité ; qu'il préconise de revoir le projet en profondeur : La qualité des logements doit être au centre des préoccupations et il convient aussi de se saisir plus fortement des recommandations du masterplan Parkway » ;

Astrid :

143. Considérant que la commission Astrid demande une couverture radioélectrique à l'intérieur du commerce, qu'il y a donc lieu d'y installer les équipements utiles ;

Vivaqua :

144. Considérant que Vivaqua demande à ce que soient ajoutés l'ensemble de ses remarques au permis ;

SIAMU :

145. Considérant que le SIAMU a émis deux avis comportant diverses remarques, dont certaines relatives à la mise en place de bornes de recharges pour véhicules électriques ;

146. Considérant que le SIAMU demande à ce que soit ajouté l'ensemble des remarques dans la section motivation au permis ;

Conclusion :

147. Considérant qu'en l'état le projet proposé n'est pas acceptable.

AVIS DEFAVORABLE majoritaire (Commune de Schaerbeek)

1. *Vu l'avis reporté de la Commission de concertation du 6 avril 2023 ;*

Objet de la demande en urbanisme :

2. *Considérant que le projet vise à :*

- *démolir la partie hors-sol d'un immeuble de bureaux,*
- *agrandir les sous-sol sur la partie Est de la parcelle sur deux niveaux,*
- *construire un bâtiment comprenant 81 appartements, un espace commercial et un espace de bureaux ainsi que 106 emplacements de parcage couverts pour véhicules motorisés et 187 pour vélos ;*

Objet de la demande en environnement :

3. *Considérant que le projet vise à exploiter un immeuble de logement avec rez-de-chaussée commercial et une unité de bureau comprenant les installations classées suivantes :*

- *106 emplacements de parking, dont 98 pour voitures et 8 pour motos (rubrique 68-A),*
- *commerce de détail de 1145 m² (rubrique 90),*
- *pompe à chaleur de 39.7 téqCO₂ (rubrique 132-B),*
- *bassin d'orage de 84 m³ (rubrique 179) ;*

Préambule :

4. *Vu le Schéma Directeur de la Zone Levier n° 12 « RTBF/VRT », approuvé par Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) le 25 novembre 2010, qui détermine les options stratégiques de développement de la zone ;*

5. *Considérant que ce schéma directeur vise une densité avec un indicateur p/s de 2,2 grand maximum, avec des appartements traversants donnant sur le parkway ;*

6. *Vu le rapport final du Masterplan E40 « Parkway », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (GRBC) le 19 janvier 2017 ;*

7. *Vu l'AGRBC du 7 février 2019 procédant au reclassement du tronçon de la voie publique Bruxelles - Aix-la-Chapelle (E40) en voirie régionale métropolitaine ;*

8. *Vu la déclaration de politique communale du Collège des Bourgmestres et Echevins de la commune de Schaerbeek 2018-2024, favorisant le développement rapide du projet « Parkway » qui vise au réaménagement de la E40 en voirie urbaine ;*

9. *Vu l'avis défavorable du Bouwmeester-Maître-Architecte (BMA) de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 juillet 2022 ;*

10. *Vu l'avis de la Commission Astrid demandant une couverture radioélectrique à l'intérieur du commerce ; qu'il y a donc lieu d'y installer les équipements utiles ;*

11. *Vu l'avis de Vivaqua demandant à ce que soient ajoutés l'ensemble de ses remarques au permis ;*

12. *Vu les avis du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) du 2 janvier 2023, pour le volet urbanisme de la présente demande (réf. C.1981.0598/13), et du 22 mars 2023, pour le volet environnement (réf. CI.1981.0598/14) ;*

13. *Considérant que le SIAMU a émis deux avis comportant diverses remarques, dont certaines relatives à la mise en place de bornes de recharges pour véhicules électriques ;*

14. *Considérant que le SIAMU demande à ce que soit ajoutées l'ensemble de ses remarques dans la section motivation au permis ;*

Historique :

15. *Vu les plans d'alignement pour la rue Colonel Bourg, approuvés par le Conseil communal schaarbeekoïse en date du 25 avril 2007 et par le Collège des Bourgmestres et Echevins en date du 18 février 2009 ;*
16. *Vu le permis de bâtir du 16 mai 1978 visant à « construire un bâtiment industriel, avec magasins, atelier et bureaux » ;*
17. *Vu le permis de bâtir du 27 juin 1989 visant à « établir un parcage en sous-sol » ;*
18. *Vu le permis d'urbanisme du 30 novembre 1993 visant à « construire un immeuble de bureaux » ;*
19. *Vu le permis d'urbanisme du 9 février 2010 visant à « transformer un immeuble de bureau: réaménagement partiel du sous-sol au -1, transformation des façades et placement de panneaux photovoltaïques et d'un nouveau groupe de ventilation avec pare-vues sur la toiture » ; que ce permis n'a pas encore fait l'objet d'une visite de fin de travaux pouvant attester de la conformité de sa mise en œuvre ;*
20. *Vu le permis d'environnement de classe 1B du 28 avril 2010, délivré par Bruxelles Environnement pour une durée de 15 ans, visant à « exploiter un immeuble de bureau avec des ateliers de production de composants pneumatiques pour la construction de machines » ;*
21. *Vu les renseignements urbanistiques du 4 mai 2022 confirmant l'affectation urbanistique régulière du bien visé, à savoir du bureau pour l'entièreté du bâtiment ;*
22. *Considérant que la parcelle est reprise à l'inventaire de l'état du sol en catégorie 3 (parcelle polluée sans risque) et que, par conséquent, des restrictions d'usage s'y appliquent ;*
23. *Considérant que le projet vise à exploiter un immeuble de logement avec rez commercial et une unité de bureau comprenant les installations classées suivantes :*
 - *106 emplacements de parking dont 98 pour voitures et 8 pour motos (rubrique 68-A),*
 - *commerce de détail de 1145 m² (rubrique 90),*
 - *pompe à chaleur de 39.7 téqCO₂ (rubrique 132-B),*
 - *bassin d'orage de 84 m³ (rubrique 179) ;*

Démolition :

24. *Considérant que la démolition du bâtiment est argumentée et justifiée dans un rapport séparé établi par un ingénieur en stabilité ;*
25. *Considérant que les sous-sol de la partie située côté avenue de Mars sont maintenus et réaménagés, moyennant certains travaux structurels ;*
26. *Considérant que la partie voisine du bâtiment n° 103 est, quant à elle, entièrement démolie ; que, par la suite, deux étages de sous-sol sont excavés et construits en raccord avec les niveaux des sous-sols existants de l'autre partie, et ce afin de créer deux grands niveaux de sous-sol aménagés en caves et en parking pour les différentes affectations ;*
27. *Considérant que l'option de transformation et de reconversion d'un bâtiment existant s'inscrit dans les objectifs poursuivis par le Masterplan Parkway tel qu'approuvé par le GRBC en janvier 2017, en ce qu'il privilégie les opérations de recyclage des structures existantes et une économie de moyens ; que, toutefois, seuls les fondations et les sous-sols sont partiellement conservés et réutilisés dans le cas présent ;*
28. *Considérant qu'un inventaire amiante a été réalisé et annexé à la présente demande de permis ; que, les transformations et démolitions du bâtiment concernant plus de 500 m², elles devront faire l'objet d'une déclaration de chantier de classe III à introduire auprès de l'administration communale avant leur entame ;*
29. *Considérant toutefois que rien n'est indiqué quant au fait de savoir si les déchets de la démolition seront réutilisés sur place, recyclés ou si des mesures de circularité dans le cadre de leur réutilisation seront appliquées, et ce alors que les enjeux de circularité ont été traités au moyen de plans d'actions et de mesures spécifiques dans le chef des autorités régionales ; que, de plus, le Masterplan Parkway met particulièrement en exergue cette problématique dans la reconversion immeubles de bureaux le long de la E40 ;*

Affectations :

30. *Considérant que l'immeuble développe une cellule commerciale de 1145 m², un espace de bureau de 4567,7 m² et 81 logements d'une superficie plancher de 8126 m² ;*
31. *Considérant que les logements sont répartis de la manière suivante :*
 - *7 studios,*
 - *12 appartements 1 chambre,*
 - *50 appartements 2 chambres,*

- 10 appartements 3 chambres,
 - 2 appartements 4 chambres,
 - soit un total de 157 chambres (y compris les studios) ;
32. Considérant que la parcelle se situe en zone administrative au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ; que la prescription 7.3 du PRAS prévoit que, le commerce dépassant les 1000 m², la demande doit faire l'objet de mesures particulières de publicité ;
33. Considérant que, au vu des dimensions projetées, il s'agira probablement d'un supermarché ou d'un grand commerce spécialisé ; que les déclarations en séance du demandeur et le rapport d'incidences indiquent par ailleurs que le commerce sera un supermarché de la chaîne Aldi ;
34. Considérant que la répartition des différents logements s'effectue avec un pourcentage important de 2 chambres et très peu de 4 chambres (2 unités sur 81) ;

Implantation - relation avec les rues et le Parkway :

35. Considérant que la parcelle n'est pas considérée comme parcelle stratégique au sein du Masterplan Parkway mais qu'elle fait face à une parcelle stratégique de l'autre côté de l'avenue de Mars ; que cette dernière deviendra un espace public majeur faisant l'interface entre le nouvel îlot à construire, le Parkway et le rond-point de la rue Colonel Bourg et de l'avenue de Mars ;
36. Considérant que le projet active faiblement la rue Colonel Bourg, en ce que le bâtiment se situe fort en recul sur la parcelle ; que l'entrée vers le commerce est très discrète et que la situation d'angle et de carrefour de la parcelle n'est pas du tout exploitée ; que, cependant, la zone de recul est traitée de manière qualitative ;
37. Considérant qu'un espace commercial alimentaire de type supermarché est autorisable et que la mixité doit être poursuivie dans les futures évolutions du projet ; que, toutefois, le commerce devrait plutôt être positionné à l'angle du carrefour afin de mieux activer la parcelle ;
38. Considérant que les enseignes ne sont pas dessinées mais que leurs emplacements devraient déjà faire partie de la composition des façades avant afin de permettre une intégration esthétique de celles-ci ;
39. Considérant que le bâtiment n'établit pas de clôture, en dérogation à l'art. 42 §2 du Titre I du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) ; que le demandeur ne justifie pas la demande de dérogation mais que, toutefois, s'agissant d'un bâtiment en ordre ouvert, une clôture d'alignement n'est pas spécialement avisée ; que la dérogation est en ce sens justifiée ;
40. Considérant que les clôtures mitoyennes sont prévues en grillage ; que le Masterplan Parkway précise qu'elles doivent être prioritairement végétales ; qu'il convient de prévoir des clôtures mitoyennes végétales ;

Emprise au sol :

41. Considérant qu'il existe une augmentation de l'emprise au sol passant de 0,43 à 0,50, soit une augmentation de 253 m² selon l'annexe 1 (formulaire de demande) fournie, et ce principalement suite à l'agrandissement du volume du rez-de-chaussée afin d'abriter une superficie commerciale ;

Imperméabilisation :

42. Considérant que l'annexe 1 mentionne une superficie imperméable passant de 3226 m² à 3100 m², avec un taux d'imperméabilisation passant de 0,82 à 0,79 ;
43. Considérant que les parkings à ciel ouvert sont supprimés, de même que l'asphaltage de ces emplacements autour du bâtiment ; que cela améliore la situation et la verdurisation de la parcelle ;
44. Considérant que le projet déroge aux articles 7 §2 et 13 du Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) en ce que les constructions en sous-sol font plus que 50 % de la surface de la parcelle ;
45. Considérant que la demande déroge à l'article 5 §3 du Titre I du RCU en ce que la profondeur des sous-sols dépasse les ¼ de la profondeur du terrain ; que, toutefois, la situation existante les dépassait également et que, dès lors, la dérogation est justifiée ;
46. Vu les objectifs régionaux en termes de désimperméabilisation des parcelles, du développement des maillages bleus et verts et des zones de carences en verdoisement ;
47. Considérant cependant qu'il faut partir de la situation existante, qui est défavorable, et que le traitement projeté améliore sensiblement les qualités végétales et paysagères de la parcelle en :
- supprimant le parking extérieur et son revêtement asphalté,
 - prévoyant la verdurisation de la quasi-totalité de l'espace de la parcelle, hormis les accès et les terrasses, ainsi que la mise en place d'une couche de substrat de 30 cm sur la partie débordante du parking souterrain, à l'avant et à l'arrière du bâtiment ;

48. *Considérant que la desserte destinée aux services de secours à l'arrière de la parcelle est aménagée en dalles de béton-gazon et participe de la sorte à la verdurisation des zones extérieures ;*
49. *Considérant cependant que la zone commune arrière n'est accessible que via la desserte latérale ou le local vélos et n'est pas en connexion directe avec les parties communes du bâtiment ;*
50. *Considérant également que l'absence de passage est de nature à réduire le contrôle social et à compromettre l'utilisation de cette dernière, voire à la rendre insécurisante ;*

Volumétrie et gabarit

51. *Considérant que la demande vise à construire un immeuble mixte de logements, de bureaux et de commerces de gabarit hors sol R+7+toiture accessible;*
52. *Considérant que la demande déroge à l'art. 8 du Titre I du RRU en ce qu'elle dépasse la moyenne des hauteurs des bâtiments environnants, qui est de 7,8 niveaux (soit $(9 + 9 + 9 + 6+6)/5$);*
53. *Considérant également que, en termes de gabarit, la section de rue concernée comporte 3 bâtiments de R+8 en face du projet (n° 104/106/108, 110/112 et 114/116) et des anciens bâtiments de bureaux reconvertis en logements de gabarits R+5+T;*
54. *Considérant que le rapport d'incidences ne contient pas d'étude d'ensoleillement et d'ombrage ;*
55. *Considérant que la demande fait apparaître un impact conséquent du projet en termes d'ombrage sur les bâtiments situés en face et à l'Est du projet;*
56. *Considérant donc que la demande déroge à l'article 7 §1 du Titre I du RRU en ce que la nouvelle construction ne préserve pas l'ensoleillement des terrains voisins ;*
57. *Considérant que les ombrages permanents qui découlent de l'imposante volumétrie du projet vont nuire à la qualité de vie des habitants du quartier, et en particulier ceux du n° 103 de la rue Colonel Bourg et des tours R+8 situées en face ;*
58. *Considérant donc qu'il y a lieu de réduire le gabarit en supprimant un étage dans le corps du bâtiment et en gardant les deux derniers niveaux en recul ;*

Qualité des logements :

59. *Considérant que les logements respectent les surfaces minimales et proposent des balcons extérieurs qui en améliorent le confort et permettent le séjour prolongé ;*
60. *Considérant que certains logements ont une vue unique qui, parfois, se limite à l'autoroute ;*
61. *Considérant que chaque appartement est muni d'un local buanderie, d'un WC séparé et , pour les grands logements, d'une seconde salle de douche ;*
62. *Considérant que chaque logement est pourvu d'une cave privative au sous-sol ;*
63. *Considérant toutefois que l'aménagement des étages dévolus au logement présente de nombreux défauts, à savoir qu'un nombre important de logements sont mono-orientés, soit vers le Nord, soit vers l'autoroute E40 (future boulevard urbain), et que ces nuisances sont à prendre en compte (proximité du trafic) ;*

Voitures et motos :

64. *Considérant que, en ce qui concerne les autres affectations, le rapport d'incidences montre que l'offre en stationnement proposée et les mesures visant à favoriser les modes actifs sont suffisantes pour répondre à la demande ;*
65. *Considérant que le stationnement pour les bureaux est conforme au Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (CoBrACE) ;*
66. *Considérant toutefois qu'une place de moto destinée au logement se trouve dans la poche de parking destinée au bureau ; que cela ne donne aucune garantie que celle-ci sera bien utilisée par le logement;*
67. *Considérant que cette place ne peut pas être attribuée au bureau car elle deviendrait alors une place excédentaire selon le CoBrACE, ce qui n'est pas autorisable dans le cadre d'un nouveau projet ;*
68. *Considérant que la demande est en dérogation à l'art. 6 du Titre VIII du RRU (nombre d'emplacements de parcage à prévoir pour le logement) en ce que le projet réalise 81 logements et n'offre que 70 places (66 voitures + 4 motos), ce qui représente 0,81 emplacement par logements ;*
69. *Considérant que, en ce qui concerne les logements, le rapport d'incidences analyse l'adéquation entre l'offre et la demande ; que le projet présente une offre similaire aux taux de motorisation des quartiers environnants ; que la tendance à la baisse de ce taux est constante depuis de nombreuses années ; que l'offre proposée est donc adéquate pour éviter un report ; que la demande liées aux visiteurs est estimées à 15 emplacements ; que, au vu de la saturation actuelle du stationnement, cette demande risque d'empirer la saturation ; que, toutefois, au vu*

des chiffres de saturation et d'emplacements disponibles repris dans le rapport d'incidences, cette demande reste absorbable ; que, en plus de cela, une amélioration des infrastructures cyclables est anticipées dans la zone ; que des emplacements vélos devraient donc être prévus pour les visiteurs des logements afin de participer à l'amélioration des conditions de déplacement pour les utilisateurs des modes actifs ;

Vélos :

70. Considérant que la demande comprend la réalisation de 187 emplacements vélos répartis sur plusieurs niveaux, à savoir 52 places au niveau -1 et 135 places au rez-de-chaussée ;
71. Considérant que le projet développe 13 emplacements pour vélos-cargos de type « longjohn » au rez-de-chaussée ;
72. Considérant qu'un emplacement est prévu pour chaque chambre des appartements ; que 8 emplacements sont prévus pour le bureau et 22 pour le commerce ;
73. Considérant que le local vélos au niveau -1 et destiné au bureau est copartagé avec des places vélos destinées aux logements ; que, dans la pratique, cette mixité ne garantit pas que ces places seront bien utilisées pour les bureaux et vice-versa pour les logements ;
74. Considérant enfin que le local vélos situé au niveau -1 et destiné au commerce sera, dans les faits, peu utilisé par les clients au vu de sa localisation ; considérant que, en l'absence de local vélos spécifique pour les employés du commerce, ce local vélos pourrait être destinés travailleurs du site (commerce et bureau) ;

Livraisons :

75. Considérant que l'espace commercial dispose d'un quai de déchargement interne ;
76. Considérant que le nombre de livraisons prévues est très limité (2 livraisons par jour d'après le rapport d'incidences) ; que, dès lors, leur impact sur les flux sera limité ;
77. Considérant que l'aire de livraison est couverte et munie d'une porte sectionnelle ; que son accès est aisé et permet de limiter les manœuvres nécessaires ; que, dès lors, les nuisances sonores seront limitées ; que, en ce qui concerne les horaires, le projet ne prévoit pas de livraisons de nuit ;

Gestion des eaux intégrée à la parcelle :

78. Considérant que le projet imperméabilise pour 79 % de la surface total du terrain, contre 82% pour la situation existante ;
79. Considérant que le futur bâtiment disposera de 35 m³ de citernes d'eau pluviale et de 84 m³ de bassin d'orage, ainsi qu'une d'une toiture végétalisée extensive de 990 m² et un autre, intensive cette fois, de 206,9 m² ;
80. Considérant que le demandeur précise dans sa note explicative que le bassin d'orage est en béton perforé infiltrant ; que ce type d'ouvrage ne permet pas de filtrer naturellement l'eau et se bouche très régulièrement, nécessitant ainsi des entretiens fréquents ; que, en premier lieu, il y a lieu de vérifier et de dimensionner les possibilités d'infiltration directement à la parcelle (noues, dispositifs dispersants, ...) ;
81. Considérant qu'il est intéressant de prévoir des citernes à eau de pluie mais que, toutefois, cette eau serait selon la note explicative utilisée pour l'arrosage des abords et le nettoyage des espaces communs ; que cette utilisation semble dérisoire par rapport aux capacités projetées et que l'eau récupérée pourrait être mieux réutilisée (toilettes, buanderies, voire plus, ...) ;
82. Considérant que, en situation projetée, les toitures plates sont aménagées en toiture verdurisées extensives ; qu'il y a lieu de prévoir une verdurisation de type intensive afin de bénéficier réellement des effets positifs d'un tel aménagement, tels que la diminution du phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU), le développement d'un biotope plus qualitatif et un usage du jardin privatif plus intensif ;

Durabilité des matériaux :

83. Considérant que le Masterplan Parkway développe des objectifs et des critères pour utiliser des matériaux de construction durables ; que ce critère interroge à la fois la provenance des produits, qui doit privilégier les matériaux locaux, les performances énergétiques de ces matériaux et, de manière plus accrue encore, la pérennité des matériaux et produits qui doivent remplir des critères de longévité ; que rien n'est indiqué dans la demande concernant le réemploi de matériaux issus de la démolition des parties hors-sol ;

AVIS FAVORABLE minoritaire A CONDITION DE (BUP – DU, Bruxelles Environnement) :

- réduire le gabarit en supprimant un étage dans le corps du bâtiment et en gardant les deux derniers niveaux en recul ;
- réduire considérablement le nombre d'appartements mono-orientés, en particulier ceux orientés vers le Nord ;
- améliorer l'aménagement intérieur des logements ;

- *créer des espaces de vie plus lumineux en évitant de placer les cuisines en second jour,*
- *éliminer les vis-à-vis entre certaines terrasses de logements et les chambres d'autres,*
- *permettre un accès aux espaces extérieurs depuis les espaces de vie ;*
- *prévoir un passage qualitatif pour les modes actifs vers le futur boulevard urbain et le « Parkway »,*
- *prévoir un traitement de façade plus qualitatif qui s'inscrit dans le développement des objectifs et des critères d'utilisation de matériaux de construction durables du Masterplan Parkway ;*
- *remettre une note d'analyse indiquant les matériaux de réemploi issus de la démolition des parties hors-sol ;*
- *prévoir des clôtures mitoyennes végétales ;*
- *supprimer la place moto destinée au logement et située dans la poche des emplacements réservés au bureau ;*
- *prévoir des locaux vélos distincts par affectation aux usagers des bureaux et des logements ;*
- *prévoir une aire de parking vélos en extérieur à proximité de l'entrée du commerce à destination des clients du commerce et des visiteurs du site ;*
- *prévoir un local vélos pour les travailleurs du commerce ;*
- *améliorer le système de gestion intégrée des eaux pluviales afin de traiter l'ensemble des eaux en infiltration de surface en prenant directement contact avec le Facilitateur Eau de Bruxelles Environnement.*

Frédéric NIMAL, *Président,*

Valérie PIERRE, *Représentante de la Commune,*

William CHISHOLM, *Représentant de la Commune,*

Clara BADELLA, *Représentante de BUP-Direction de l'Urbanisme,*

Pierre SERVAIS, *Représentant de Bruxelles-Environnement,*

Michel WEYNANTS, *Secrétaire,*