



COMMISSION DE CONCERTATION DU
jeudi 08 octobre 2026

9^{ème} OBJET

Dossier 19437 – Demande de Acasa Projects pour construire un nouvel immeuble mixte comprenant 8692m² de logement avec 57 unités et un hébergement collectif de 27 chambres et 459m² de commerce avec 25 places de parking couvert; Abattre 25 arbres, Boulevard du Triomphe 166 - 167

- ZONE :** Au PRAS : espaces structurants, zones de chemin de fer, zones mixte
Au PPAS n°6 (A .R. 08/02/1985) : zone d'habitation, commerce et industrie, zone d'arrière-bâtiment, et zone de chemin de fer
- DESCRIPTION :** **Construire un nouvel immeuble mixte comprenant 8692m² de logement avec 57 unités et un hébergement collectif de 27 chambres et 459m² de commerce avec 25 places de parking couvert; Abattre 25 arbres.**
- MOTIFS :**
- Art. 175/15 - Projet soumis à RI au vu de l'Annexe B et Art. 175/20 – Enquête publique de 30 jours
 - application de la prescription particulière 3.3.al2 3 du PRAS (superficie de plancher des commerces comprise entre 200 et 1000 m²)
 - application de la prescription particulière 3.5.1° du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions)
 - dérogation à l'art.4 du titre I du RRU (profondeur de la construction)
 - dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture – hauteur et éléments techniques)
 - dérogation à la prescription V, 1) du plan particulier d'affectation du sol n° 6 (destination)
 - dérogation à la prescription III, 2) du plan particulier d'affectation du sol n° 6 (gabarit - implantation (gabarit des bâtiments))
 - dérogation à la prescription III, 4) du plan particulier d'affectation du sol n° 6 (Toiture)
- ENQUETE :** Du **24/08/2026** au **22/09/2026**, 29 lettres de remarques nous sont parvenues en cours d'enquête. Elles concernent principalement :
- La densification prévue du quartier et le fait que les incidences de ce projet se cumulent avec les autres développements immobiliers alentours (DeltaView, UP2, UP3, etc). Il est demandé de réaliser une étude évaluant les incidences cumulées des projets en cours/prévus sur l'ensemble du quartier ;
 - La pression supplémentaire générée par le projet sur les transports publics, le stationnement en voirie (insuffisance du stationnement en sous-sol et suppression de places de parking en voirie pour des emplacements « livraison ») et la circulation ;
 - Le gabarit du bâtiment, dérogoire aux prescriptions en vigueur, qui est estimé trop important
 - L'abattage des arbres, l'impact du projet sur l'aspect paysager de l'îlot et la connexion écologique entre le talus et le campus de la Plaine ainsi que l'absence de mesure de replantation ; il est demandé de clarifier la situation des arbres abattus (sur le talus de la voie de chemin de fer ou sur le terrain), d'en abattre le moins possible et uniquement après avoir démontré le caractère indispensable de l'abattage ou de les conserver tous et de prévoir des mesures de replantations substantielles ;

- L'insuffisance du rapport d'incidence, en particulier du chapitre « faune et flore » ; il est demandé d'intégrer dans son périmètre d'étude le talus du chemin de fer afin d'évaluer l'impact du projet sur la biodiversité qui y est présente
- Les nuisances sonores générées par le projet : la terrasse pour l'horeca dans la zone de cours et jardin, les balcons des appartements et coliving à l'arrière, les festivités étudiantes ;
- Le caractère temporaire / de courte durée des habitats prévus (étudiants, colocation, studios / appartements 1 chambre) et l'absence de logements familiaux ou bons marchés / à caractère social
- Le caractère pollué du sol de la parcelle, ancienne station service
- Les nuisances liées à ce chantier et aux autres en cours (circulation, poussières, bruit,...)

AUDITION : Les représentants du demandeur et de l'architecte, et trois réclamants.

Avis Commune :

Avis BUP-DU :

Avis BUP-DPC :

Avis BRUXELLES ENVIRONNEMENT :

Avis favorable conditionnel unanime pour les motifs suivants :

Considérant que le bien se situe en zones mixtes du Plan Régional d'Affectation du Sol arrêté par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 ;

Considérant que le bien est également situé dans le périmètre du PPAS n° 6 « Quartier Chasse Royale » ;

Considérant que la demande vise à construire un nouvel immeuble mixte comprenant 8692m² de logement avec 57 unités et un hébergement collectif de 27 chambres et 459m² de commerce avec 25 places de parking couvert et abattre 25 arbres ;

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

- 26 : *garages, emplacements couverts ou 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, à l'exception de la surface de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur ;*

Considérant que la demande 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) ;

- Vivaqua ;
- Infrabel ;
- Bruxelles Mobilité ;
- Bruxelles Environnement ;
- La Commune d'Ixelles ;
- La Commune d'Auderghem ;
- Sibelga.

Vu l'avis favorable conditionnel du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale (SIAMU) du 23/06/2026 portant la référence PU/2000.0649/5/C ;

Vu l'avis favorable conditionnel d'AccessAndGo du 09/07/2026 ;
Vu l'avis favorable conditionnel de Vivaqua du 01/07/2026 portant les références
IN1472312/OUT854593 ;
Vu l'avis favorable conditionnel d'Infrabel du 15/06/2026 portant les références
3516.2026.025.Ouderghem-4422707 ;
Vu l'avis favorable conditionnel de Bruxelles Mobilité du 30/06/2026 portant les références
DGI_2026_PU_120 ;

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

- Application de la prescription 3.3, alinéa 2, 3° du PRAS, relative notamment aux commerces d'une superficie comprise entre 200 et 1.000 m² hors liseré de noyau commercial ;
- Application de la prescription 3.5.1 du PRAS, relative à la modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations ;
- Application de l'article 188/7 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), concernant les demandes soumises à des dérogations visées à l'article 126, §11 ;
 - dérogations au Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) :
 - Article 4 du Titre I : profondeur d'une construction mitoyenne ;
 - Article 6 du Titre I : toiture – hauteur ;
 - Article 6 du Titre I : toiture – éléments techniques ;
 - dérogations au Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) n° 6 :
 - Article III.2 : gabarit des bâtiments ;
 - Article III.4 : toitures ;
 - Article V.1 : destination ;
- Application de l'article 175/15 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), relatif à un projet soumis à un Rapport d'Incidences au vu de l'Annexe B ;

Considérant que l'enquête publique qui s'est déroulée du 24/08/2026 au 22/09/2026 sur les communes d'Auderghem et d'Ixelles a donné lieu à 31 réactions, lesquelles portent notamment sur :

- La densification prévue du quartier et le fait que les incidences de ce projet se cumulent avec les autres développements immobiliers alentours (DeltaView, UP2, UP3, etc). Il est demandé de réaliser une étude évaluant les incidences cumulées des projets en cours/prévus sur l'ensemble du quartier ;
- La pression supplémentaire générée par le projet sur les transports publics, le stationnement en voirie (insuffisance du stationnement en sous-sol et suppression de places de parking en voirie pour des emplacements « livraison ») et la circulation ;
- Le gabarit du bâtiment, dérogatoire aux prescriptions en vigueur, qui est estimé trop important
- L'abattage des arbres, l'impact du projet sur l'aspect paysager de l'îlot et la connexion écologique entre le talus et le campus de la Plaine ainsi que l'absence de mesure de replantation ; il est demandé de clarifier la situation des arbres abattus (sur le talus de la voie de chemin de fer ou sur le terrain), d'en abattre le moins possible et uniquement après avoir démontré le caractère indispensable de l'abattage ou de les conserver tous et de prévoir des mesures de replantations substantielles ;
- L'insuffisance du rapport d'incidence, en particulier du chapitre « faune et flore » ; il est demandé d'intégrer dans son périmètre d'étude le talus du chemin de fer afin d'évaluer l'impact du projet sur la biodiversité qui y est présente
- Les nuisances sonores générées par le projet : la terrasse pour l'horeca dans la zone de cours et jardin, les balcons des appartements et coliving à l'arrière, les festivités étudiantes ;
- Le caractère temporaire / de courte durée des habitats prévus (étudiants, colocation, studios / appartements 1 chambre) et l'absence de logements familiaux ou bons marchés / à caractère social
- Le caractère pollué du sol de la parcelle, ancienne station-service
- Les nuisances liées à ce chantier et aux autres en cours (circulation, poussières, bruit,...);

Situation existante et contexte

Considérant que la demande porte sur la construction d'un nouvel immeuble mixte comprenant 8.692 m² de logement avec 57 unités et un hébergement collectif de 27 chambres et 459 m² de commerce avec 25 places de parking couvert et l'abattage de 25 arbres ;

Considérant que le terrain, d'une superficie d'environ 1.698 m², est actuellement non bâti et présente une pente suivant l'inclinaison naturelle du boulevard du Triomphe, avec un dénivelé total d'environ 1,25 m ;

Considérant que la parcelle s'inscrit dans un environnement urbain comprenant notamment des immeubles à appartements, des maisons mitoyennes, des activités commerciales ainsi que des équipements universitaires ;

Considérant que le terrain est situé à proximité immédiate du campus de l'ULB/VUB et jouxte notamment, à l'arrière, les voies ferrées bordées d'un talus planté ;

Considérant que la demande porte sur la réalisation d'un bâtiment neuf dont l'emprise au sol est annoncée à environ 1.306 m² ;

Implantation, profondeur et gabarit

Considérant que le projet est conçu comme un bâtiment unique subdivisé en cinq blocs, de A à E, disposant chacun de son propre noyau de circulation ;

Considérant que le bâtiment présente une longueur d'environ 102 m et suit la courbe formée par le boulevard du Triomphe et la rue Jules Cockx ;

Considérant que la profondeur du bâtiment est annoncée à environ 13 m sur une grande partie du projet, avec une profondeur portée à environ 14 m au niveau du volume en porte-à-faux du bloc B et à environ 20,55 m pour le bloc E, le long de la voie ferrée ;

Considérant que les étages en retrait présentent une profondeur d'environ 10 m et sont reculés de 3 m par rapport au plan de façade ;

Considérant que certaines terrasses arrière sont réalisées en porte-à-faux sur environ 2 m ;

Considérant que le projet prévoit également un niveau de sous-sol comprenant le parking et les locaux techniques ;

Considérant que le niveau de sous-sol est limité, dans la mesure du possible, à l'emprise du bâtiment au rez-de-chaussée, à l'exception notamment de la rampe d'accès au parking et de la citerne d'eau de pluie ;

Considérant que la demande sollicite par conséquent une dérogation à l'article V.1 du PPAS en raison de la présence de la rampe d'accès au parking dans cette zone, cette rampe ne correspondant pas aux destinations prévues par cette prescription (n'étant ni atelier, commerce ou dépôts, compléments aux entreprises installées dans le PPAS) ;

Considérant qu'une dérogation à l'article 4 du Titre I du RRU relatif à la profondeur des constructions est sollicitée au niveau de la rampe d'accès au parking, celle-ci dépassant la limite des trois quarts de la profondeur de la parcelle ;

Considérant que cette implantation entraîne également une dérogation à l'article 5 des prescriptions générales du PPAS, relatif notamment à l'implantation des garages sous les jardins et au maintien d'une épaisseur de terre permettant de préserver la fonction de jardin ;

Considérant que la fonction de jardin n'est pas maintenue et que la rampe ne se trouve pas au niveau de sous-sol et ne présente dès lors pas 60cm de terre en surplomb ;

Considérant que la zone d'arrière-bâtiments est destinée principalement dans le projet à un jardin partagé ;

Considérant que cette dérogation concerne spécifiquement l'implantation de la rampe et non la profondeur générale des volumes bâtis hors sol ; que son emprise réduit toutefois de manière significative la superficie disponible pour le jardin collectif ;

Considérant que les dérogations susmentionnées pourraient être acceptables dans la mesure où cette rampe est liée au bon fonctionnement du parking et permet au reste des sous-sols de ne pas s'implanter trop en profondeur ; Que toutefois elle n'est que peu intégrée au reste du jardin et empêche partiellement l'utilisation du jardin ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu d'améliorer l'intégration paysagère de la rampe, de réduire autant que possible son emprise et d'étudier la possibilité de l'intégrer davantage au volume bâti et aux aménagements du jardin ;

Considérant que la rampe d'accès au parking en sous-sol est établie sur le côté gauche de la parcelle ;

Considérant que la Commune indique cependant que le local en sous-sol contigu à la rampe de parking, dans son bâtiment, est chauffé ;

Considérant qu'il convient dès lors de prévoir une isolation du mur mitoyen au droit de la rampe d'accès au parking afin de garantir l'absence de pont thermique entre le local chauffé au -1 du bâtiment communal et la rampe d'accès non chauffée ;

Considérant que le projet prévoit une progression du gabarit depuis les blocs A et B, en R+4 avec étage en retrait, vers les blocs C et D en R+5 avec étage en retrait, pour atteindre le bloc E en R+6;

Considérant que cette variation de hauteur accompagne notamment l'angle entre le boulevard du Triomphe et la rue Jules Cockx ;

Considérant que le projet vient s'implanter en mitoyenneté d'un bâtiment ayant une hauteur d'environ 16,90m ;

Considérant que les hauteurs atteignent notamment environ 23,73 m pour la partie située à l'angle (E), 20,18 m pour la partie centrale, 19,89 m pour une autre partie du bâtiment et 17,01 m pour la partie extrême gauche, se rattachant au gabarit existant mitoyen (A);

Considérant que les hauteurs projetées sont dès lors en dérogation à **l'article 6 du Titre I du RRU** en ce qu'elles dépassent de plus de 3 m le profil de la construction voisine de référence ;

Considérant que le projet prévoit, en outre, un gabarit supérieur aux maxima prévus par le PPAS ;

Considérant que l'article 10 des prescriptions générales et l'article III.2 du PPAS fixent les hauteurs maximales des constructions, mesurées entre le niveau du trottoir et la corniche ; Que, dans la zone concernée, la hauteur est fixée à 16,50 m maximum ;

Considérant que le projet déroge dès lors de manière importante aux prescriptions du PPAS en matière de hauteur ;

Considérant que la dérogation de quelques centimètres à l'extrême gauche est tout à fait acceptable, celle-ci étant la conséquence d'un raccord harmonieux avec le bâtiment voisin mesurant la même hauteur ; Que cette dérogation est, qui plus est, minime ;

Considérant dès lors que pour cette partie du bâtiment, la dérogation est acceptable ;

Considérant l'environnement bâti voisin et en particulier sur la parcelle à l'adresse Boulevard du Triomphe 172 ;

Considérant que la PAD prévoit à l'angle sur cette parcelle voisine une émergence pouvant monter jusqu'à 80m ; Que dès lors la possibilité de monter légèrement plus pour marquer l'angle du projet reste approprié et qu'une dérogation plus importante à ce niveau peut être acceptable, répondant ainsi à l'environnement bâti ;

Considérant que pour le reste du bâtiment, le projet prévoit des gabarits en escaliers rejoignant le niveau de l'angle ;

Considérant que le projet présente 3 types de logements (logements étudiant, co-living et logements « classique ») (cf chapitre programme) ;

Considérant dès lors que 3 blocs pourraient se distinguer en volumétrie et en façade, permettant un lien clair entre architecture et programme ;

Considérant qu'au regard de l'importance des dérogations sollicitées pour le reste de l'immeuble, il y a lieu de s'en tenir à du R+4 sans étage en retrait pour les logements étudiants (bloc A); éviter les étages en retrait sur les blocs B, C et D, permettant dès lors de mieux marquer l'angle et cette partie de bâtiment plus élevée ;

Considérant que le projet comprend également des toitures-terrasses et une toiture végétalisée extensive au niveau du bloc E ;

Considérant que la demande identifie **une dérogation à l'article III.4 du PPAS** relatif aux toitures, en raison du traitement prévu pour certaines parties de la toiture ;

Considérant en effet que certaines parties de toiture ne sont ni des terrasses, ni à versant et sont végétalisées ;

Considérant que le choix de végétaliser la toiture augmente les caractéristiques environnementales du projet et participe à la gestion intégrée des eaux pluviales ;

Considérant dès lors que la dérogation au PPAS est acceptable ;

Considérant toutefois que le projet ne propose qu'une toiture extensive ;

Considérant que la parcelle est longée par une continuité verte au Plan Régional de Développement Durable (PRDD) ; que le projet est une nouvelle construction qui vient s'implanter sur une parcelle vierge de toute construction et en partie végétalisée pour le moment ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de renforcer la végétalisation des toitures et de prévoir des toitures au minimum semi-intensives sur toutes les parties de toiture végétalisées ;

Considérant que le projet comprend également des volumes techniques implantés au niveau de la toiture, dont la hauteur maximale annoncée atteint environ 28,85 m ;
Considérant que la demande identifie une seconde dérogation à l'article 6 du Titre I du RRU relative aux éléments techniques en toiture, notamment en raison de la hauteur du volume abritant l'ascenseur dépassant l'acrotère, n'étant dès lors pas contenu dans le volume de toiture ;
Considérant que cette dérogation n'apparaît pas justifiée pour une construction neuve et qu'il y a dès lors lieu d'intégrer les cabanons et volumes techniques dans le volume principal du projet, sous le niveau de l'acrotère ;

Affectation

Considérant que le terrain est situé en zone de mixité au sens du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;
Considérant que les prescriptions du PRAS autorisent notamment le logement ainsi que, au rez-de-chaussée, des superficies commerciales sous certaines conditions ;
Considérant que le terrain est situé dans le périmètre du PPAS n° 6 « Quartier Chasse Royale » ; que la parcelle est couverte par une zone d'habitation, de commerce et d'industrie ainsi que par une zone « d'arrière-bâtiments » ;
Considérant que le projet prévoit un programme mixte associant des logements classiques, des logements pour étudiants, des unités de co-living ainsi que des fonctions commerciales et de coworking ;
Considérant que la parcelle se situe dans une armature spatiale de centre urbain, à proximité immédiate du campus universitaire de l'ULB/VUB, et que la présence de logements étudiants et de logements de type co-living répond à une partie des besoins liés à cette localisation ;
Considérant que le demandeur indique disposer d'une convention avec un gestionnaire privé spécialisé dans le logement étudiant ;
Considérant que le projet comprend au total 83 unités, réparties comme suit :

- 27 chambres étudiantes ;
- 6 studios ;
- 12 appartements d'une chambre ;
- 16 appartements de deux chambres ;
- 13 appartements de trois chambres ;
- 8 unités (co-living) de quatre chambres ;
- 1 unité (co-living) de six chambres ;

Considérant que la densification du site a été relevée dans plusieurs réclamations ; que la proximité immédiate de pôles universitaires et de transports en commun constitue un facteur favorable à une certaine densification ; que cette densification doit toutefois rester compatible avec le gabarit, l'habitabilité, les espaces ouverts et les caractéristiques du quartier ;
Considérant qu'il y a lieu de noter qu'au regard du RRU, le coliving n'est pas régit par une réglementation particulière ; qu'il est analysé de la même manière que des logements classiques présentant un plus grand nombre des chambres, qui doivent répondre au Titre II du RRU, en termes d'habitabilité ; que toutefois au vu du mode de vie prévu pour ces logements, une attention particulière sera apportée à ce que ces logements présentent des surfaces de chambres et de vie pour accueillir un nombre d'adultes en conséquence ;
Considérant que les chambres étudiantes sont regroupées dans le bloc A, les unités de co-living dans le bloc B et les appartements dans les blocs C, D et E ;
Considérant que le projet prévoit au rez-de-chaussée du bloc E un espace commercial de type HoReCa d'environ 352 m² au rez-de-chaussée et au rez-de-chaussée du bloc B un espace de coworking d'environ 107 m², les autres parties du rez-de-chaussée accueillant notamment les locaux liés au fonctionnement des logements et le stationnement des vélos ;
Considérant qu'en dehors des liserés de noyaux commerciaux, les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces, ainsi qu'aux commerces de gros ; que la superficie de plancher affectée aux commerces, autres que les grands commerces spécialisés, ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 200 m² ; que cette superficie peut être portée à 1.000 m² pour les commerces, par projet et par immeuble, aux conditions suivantes :

- 1° l'augmentation des superficies est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;
- 2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction

principale de la zone ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

Considérant que la superficie commerciale projetée dépasse la superficie de 200 m² mentionnée dans l'analyse du PRAS et est, à ce titre, soumise aux conditions prévues par la **prescription 3.3 du PRAS** ;

Considérant que l'article 6 des généralités du PPAS limite également la superficie de l'activité commerciale à 300 m² au rez-de-chaussée et qu'à ce titre, une dérogation à cet article liée à la superficie commerciale projetée d'environ 352 m² ;

Considérant que le dépassement du seuil de 200m² pour la superficie commerciale est motivé par des raisons sociales et économiques liées notamment à l'augmentation de la population résidente du projet et à proximité et aux besoins en services de proximité ;

Considérant que la mise en place de ce commerce (type HoReCa) ne porte pas atteinte à l'affectation principale de logement qui prend place aux étages ;

Considérant que l'implantation au rez-de-chaussée en bout de parcelle, l'angle sur un carrefour paraît être la plus pertinente pour y créer du commerce, d'autant plus que ce dernier présente une hauteur sous plafond importante ;

Considérant qu'il y aura tout de même lieu de faire attention aux nuisances que pourrait émettre l'HoReCa sous les logements (bruit, odeurs, ...) ;

Considérant par conséquent que l'implantation d'une telle superficie commerciale est dès lors acceptable selon les prescriptions particulières du PRAS dans cette zone et la dérogation à l'article 6 (généralité) du PPAS est acceptable ;

Considérant que, conformément aux prescriptions du PPAS, le rez-de-chaussée de la zone d'habitation, de commerce et d'industrie est notamment destiné au commerce et que les niveaux supérieurs sont destinés au logement ;

Considérant toutefois que le projet propose un espace de coworking au rez-de-chaussée ;

Considérant que le coworking a été comptabilisé comme superficie de commerce ; que cela peut être considéré comme du commerce de service ;

Considérant qu'elle se justifie pour les mêmes raisons socio-économiques précitées ;

Considérant toutefois que l'espace proposé pour ce commerce de service n'est pas très grand ; qu'il serait plus adéquat de limiter son utilisation aux personnes habitants sur place ;

Considérant qu'il y a lieu de préférer l'utilisation de ce local par les étudiants ou utilisateurs du co-living ; (cf chapitre aménagement intérieur – programme), ceux-ci n'ayant par ailleurs que peu d'espaces communs en plus de ceux ayant comme fonction la détente (séjour) ;

Considérant que pour se faire, il y a lieu de prévoir un accès direct à cet espace de co-working depuis les espaces de co-living et étudiant ; que dès lors ces superficies soient comptabilisées en superficie de logements ;

Architecture et matériaux

Considérant que le projet est conçu comme un ensemble architectural continu subdivisé en plusieurs séquences verticales correspondant aux blocs A à E ;

Considérant que la longue façade donnant sur le boulevard du Triomphe est fractionnée par les différences de niveaux entre les différents blocs et par les retraits successifs des étages supérieurs ;

Considérant que les façades des niveaux courants comprennent notamment des éléments en pierre de façade de différentes teintes, tandis que les parties en retrait sont notamment traitées au moyen d'un habillage métallique ;

Considérant que projet suit l'arrondi du trottoir et propose un angle courbe ; que cela est en corrélation avec la forme de la parcelle ;

Considérant que par ses différentes teintes, ses différents matériaux, ses jeux de briques et ses formes, la façade perd en harmonie ;

Considérant qu'il y a lieu de rappeler que le projet propose trois types de logements différents ;

Considérant dès lors que la façade gagnerait à ce que ces 3 types de logements soient identifiés en façade, tant en gabarit qu'en termes de matériaux, couleurs, formes,...

Considérant que proposer une différenciation au rez-de-chaussée permettrait aussi de mieux identifier les entrées des différents blocs et utilisations ;

Considérant que, afin de renforcer la cohérence de la composition architecturale de la façade et de marquer un contraste plus affirmé entre le rez-de-chaussée et les étages, il y a lieu d'harmoniser la hauteur des baies vitrées avec celle des portes et des autres ouvertures du rez-de-chaussée ; que

cette adaptation permettrait de souligner l'horizontalité du soubassement et d'assurer une lecture architecturale distincte des différents niveaux du bâtiment ;

Considérant que les façades arrière comprennent notamment des terrasses en porte-à-faux et une alternance de matériaux de parement ;

Considérant que l'espace commercial est largement vitré au rez-de-chaussée ;

Considérant que par le dénivelé de la voirie, la hauteur sous-plafond du rez-de-chaussée est augmenté et permet la mise en place d'une façade plus largement vitrée bénéficiant au commerce ;

Considérant que l'espace de coworking, n'étant pas très généreux, bien que tout vitré, n'active que peu l'espace public ; qu'il gagnerait à présenter une façade encore plus ouverte pour l'animation du boulevard ;

Considérant que le projet propose des briques ajourées au rez-de chaussée pour les garages vélos ; que cela est vu comme un élément intéressant pour animer le rez-de chaussée ; que toutefois, la façade reste encore trop fermée ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de revoir le socle pour proposer une façade plus ouverte et transparente ;

Considérant de plus que la façade sud du bloc E est perçue comme la première façade principale en arrivant depuis l'autoroute ; que dès lors il y a lieu de lui conférer un traitement différencié des façades arrières des autres blocs, lui permettant d'avoir le même statut que les autres façades avant du projet donnant sur le boulevard ;

Aménagement intérieur - Programme: Logements, logements étudiants et co-living

Considérant que le projet propose 47 unités de logement « classique » ; que la majorité de ces unités sont traversantes ou présentent une double orientation ; Que cette caractéristique est importante au regard de l'environnement sonores de la parcelle (voirie et chemin de fer) ;

Considérant toutefois que le projet prévoit des studios mono-orientés sur le boulevard, qui plus est sur le carrefour ; que l'étude acoustique démontre bien que cette façade est la plus exposée aux nuisances sonores ;

Considérant que le projet est une nouvelle construction ; que dès lors ce choix reste un choix délibéré ; qu'il y a lieu dès lors de supprimer ces logements ;

Considérant de plus que certains logements présentent des géométries complexes avec de longs couloirs, non habitables et non éclairés ; que cela découle d'un choix de profondeur du bloc E et de densification du bâti ; qu'il y a lieu de supprimer ce genre d'aménagement ;

Considérant que les logements 3 chambres à l'angle du pont et de la voie ferrée possèdent un séjour et un espace extérieur mal proportionnés (trop petit) par rapport au nombre de chambres ; qu'il y a lieu de mieux les proportionner et de tendre pour le séjour à superficie de 35m² ;

Considérant que les 27 chambres étudiantes sont réparties en trois unités au sein du bloc A ;

Considérant que, le RRU en vigueur ne comportant pas de règles particulières concernant les logements étudiants (hormis le cas des établissements d'hébergement collectif auxquels les normes du Titre II du RRU ne s'appliquent pas), les logements étudiants d'un promoteur privé doivent respecter les normes du RRU ;

Considérant que les logements se présentent ici comme du logement étudiant collectif, c'est-à-dire du logement situé dans un immeuble ou une partie d'immeuble destiné à l'habitation commune d'étudiants qui y disposent chacun d'un espace privatif de jouissance exclusive et d'un ou plusieurs espaces communs destinés à la préparation des repas, au séjour ou aux sanitaires ;

Considérant que ces logements ne sont pas portés par une instance publique ou assimilée, mais présentent une convention avec un gestionnaire privé, spécialisé dans les logements étudiants ;

Considérant dès lors que ces logements ne peuvent présenter de dérogation au Titre II du RRU ;

Considérant en outre qu'une certaine réversibilité doit être possible afin de proposer une conversion en logement dit « classique » ;

Considérant que chaque chambre étudiante présente une superficie d'au moins 12 m² hors salle de bain ;

Considérant que ces superficies sont inférieures au minimum de 14 m² ; que toutefois l'article 3 du Titre II du RRU prévoit qu'au minimum une chambre (la première chambre à coucher de chaque unité) présente cette superficie, ce qui est le cas dans le projet ;

Considérant que toutes les chambres possèdent un espace sanitaire privé ; que certaines possèdent leurs propres toilettes ; que d'autres partagent un WC pour plusieurs 4 chambres ;

Considérant qu'il serait préférable que seules 3 chambres partagent un WC ;

Considérant que les chambres se regroupent autour d'un espace de séjour/cuisine commun, présentant une superficie différente selon le nombre de chambres ;

Considérant plus précisément qu'au premier étage 6 chambres sont regroupées autour d'un espace commun présenté comme ayant 35 m² de superficie sur les plans ; que toutefois, en réalité cet espace dispose de 25m² de superficie habitable, le reste étant du couloir ou un espace résiduel ;

Considérant qu'il y a lieu de voir ces espaces communs étant utilisés par un nombre d'adultes/étudiants lié aux nombres de chambres ;

Considérant qu'aucun autre espace commun n'est proposé mis à part ce dernier ; que dès lors cet espace doit présenter au minimum 32m² de superficie habitable (hors couloir / espace résiduel) ;

Considérant qu'aux 2ème et 3ème étage se regroupent 12 chambres pour un espace de séjour d'un peu plus de 40m² ; que cela semble être une superficie acceptable ;

Considérant qu'aux 4^{ème} et 5^{ème} se regroupent 9 chambres pour un espace commun de 38 m² ; que cela semble suffisant ;

Considérant que seule cette unité de 9 chambres semble jouir d'un espace extérieur (terrasse) au dernier niveau, ce qui impliquerait un passage constant des étudiants dans la dernière cellule ;

Considérant qu'en termes d'organisation globale, le fonctionnement en duplex implique des circulations compliquées, des accès aux chambres parfois peu pratiques, avec au dernier niveau des toilettes (commun sans lavabo) qui ne sont pas au même étage que l'espace commun et l'utilisateur ; qu'en termes d'aménagement des chambres, le passage par les salles de bains pour atteindre la chambre est questionnable, surtout en termes d'ouverture de porte, cette configuration permettant tout de même de créer un espace tampon entre les espaces de vie et les espaces de nuit, les portes des chambres donnant majoritairement toutes directement sur les espaces séjour ; que certaines chambres sont exclues des ensembles car elles donnent directement sur les paliers subissant de manière plus importantes les nuisances sonores des couloirs ;

Considérant que toutes ces problématiques relèvent d'une question de densité ;

Considérant qu'il y aurait lieu de revoir la configuration de l'ensemble pour éviter toutes les problématiques précitées ;

Considérant qu'il y a lieu de proposer un espace extérieur accessible facilement pour tous les logements étudiants en évitant un espace unique au dernier étage ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de ne pas prévoir un espace extérieur trop important du côté du boulevard et préférer un aménagement de plus petits espaces extérieurs par unité ;

Considérant qu'il y a lieu de démontrer que la réversibilité est possible pour ces logements ;

Considérant que les unités de co-living sont organisées sous forme d'unités de quatre ou six chambres, chaque chambre disposant notamment d'une salle d'eau privative et les unités comprenant des espaces communs de séjour et de cuisine, ainsi qu'un espace extérieur ;

Considérant que tout comme les chambres étudiantes, le co-living prévoit une grande terrasse au dernier étage ; que chaque unité de coliving possède un espace extérieur ; qu'un si grand espace pourrait générer des nuisances de bruit important lors de festivités ; que dès lors il y a lieu de réduire cet espace et de mieux le proportionner pour la dernière unité de co-living ; que par conséquent, les autres parties de cette terrasse doivent être végétalisées ;

Considérant que les chambres des unités de co-living présentent des superficies comprises entre environ 14,75 m² et 16,79 m² ;

Considérant que certaines chambres ne disposent pas d'un WC privatif et partagent ces sanitaires avec les espaces communs ; qu'il y a dès lors lieu de prévoir un WC privatif pour chaque chambre ;

Considérant que les espaces de séjour et de cuisine des unités de co-living sont destinés à être utilisés par plusieurs adultes ; qu'il y a dès lors lieu de vérifier et, le cas échéant, d'augmenter les superficies des espaces communs afin d'assurer une habitabilité proportionnée au nombre d'occupants admissibles et dès lors de tendre vers une superficie de 10m² par chambre pour ces espaces de vie ;

Considérant que tous les locaux habitables respectent l'article 10 du Titre II du RRU en termes d'éclairage naturel ;

Considérant qu'en termes d'accessibilité pour les logements étudiants et pour le co-living, il n'y a pas au moins une chambre adaptée et une chambre supplémentaire par tranche de 20, afin de respecter l'article 14§4 du Titre IV du RRU ; qu'il y a dès lors lieu de respecter ce minimum ;

Considérant en outre que certains sas ne respectent pas non plus les normes d'accessibilité ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu d'adapter les plans à l'avis AccessAndGo ;

Locaux communs, vélos et voitures d'enfants

Considérant que le projet prévoit différents locaux communs au rez-de-chaussée, notamment des locaux pour les vélos, les déchets, l'entretien et les voitures d'enfants ;

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

Considérant que le vélo fait partie de ces alternatives et que son emploi est facilité notamment en prévoyant un nombre suffisant d'emplacements de vélos correctement aménagés et d'accès aisés ;

Considérant que le projet prévoit 216 emplacements pour vélos répartis de la manière suivante :

- o Logements étudiants : 24 vélos + 3 cargos (27 chambres)
- o Unités de cohabitation : 65 vélos + 8 cargos (38 chambres)
- o Studios et appartements : 104 vélos + 12 cargos (89 chambres)

Considérant cependant qu'aucun emplacement n'est prévu pour les visiteurs, les travailleurs de l'espace coworking, les commerces et leur clientèle ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir au minimum un emplacement vélo par chambre et studio et de tendre vers une surface moyenne de 2 m² par vélo afin de garantir des conditions de stationnement confortables ;

Considérant que la superficie des locaux est suffisante pour répondre aux besoins identifiés, mais que leur capacité excède les recommandations de Bruxelles Environnement de 35 emplacements pour les unités de cohabitation et de 27 emplacements pour les studios et appartements ;

Considérant que cela se fait au détriment de la mise en place d'un espace vélo pour les visiteurs et employés des commerces ou au détriment d'un espace de co-working plus important ;

Considérant qu'il convient de privilégier les dispositifs de stationnement de type « U inversé », reconnus pour leur facilité d'usage et leur niveau de sécurité ;

Considérant que le projet semble prévoir majoritairement des systèmes de type « râteliers », que ce type de système s'avère peu pratique à l'usage et moins sécurisé ;

Considérant que le projet prévoit également des dispositifs de stationnement sur deux étages, que le recours à ce type de système, même s'il permet une densification de l'offre, est peu pratique pour les usagers ;

Considérant dès lors que ce type de système n'est toléré que si 25 % de l'offre en stationnement vélos s'organise sur un tel système et si le local dispose de plus de 50 emplacements ;

Considérant qu'il apparaît souhaitable que cette proportion maximale de 25 % soit respectée afin de garantir une utilisation confortable des locaux et emplacements vélos ;

Considérant qu'en l'absence d'emplacements étagés, le nombre d'emplacements vélos requis pour les affectations résidentielles serait quasiment atteint ;

Considérant néanmoins qu'une partie des emplacements excédentaires pourrait être réaffectée, notamment au personnel des commerces ;

Considérant que les locaux vélos sont indépendants du parking destiné aux voitures et accessibles depuis la voie publique ;

Considérant que les bâtiments destinés aux appartements et au co-living disposent également de locaux pour les poussettes ;

Considérant qu'aucun local spécifique pour les voitures d'enfants n'est toutefois prévu dans le bloc A destiné aux logements étudiants ;

Considérant que la demande sollicite, pour ce motif, une **dérogation à l'article 17 du Titre II du RRU** relatif au local commun pour véhicules deux-roues et voitures d'enfants ; qu'au vu du profil des occupants de ce bloc et du dimensionnement du garage vélo, cette dérogation est acceptable ;

Considérant que les logements des blocs C, D et E disposent d'un grand local vélo commun accessible depuis les couloirs communs de chaque bloc ;

Considérant que les locaux vélos semblent surdimensionnés par rapport au nombre maximal d'occupants des logements ; qu'il y a dès lors lieu de vérifier le dimensionnement final des locaux vélos sur la base du nombre maximal d'occupants et des besoins spécifiques ;

Considérant qu'aucun emplacement spécifique n'est prévu pour les usagers des fonctions commerciales ; qu'il y a lieu de prévoir des emplacements vélos accessibles aux visiteurs ;

Stationnement automobile et Mobilité

Considérant que le projet prévoit un parking souterrain comprenant 25 emplacements de stationnement automobile ;

Considérant que l'article 6 du Titre VIII du RRU prévoit un nombre d'emplacements d'au moins un emplacement par logement dans cette zone ;

Considérant que le projet compte 83 unités et prévoit 25 emplacements de stationnement automobile ;

Considérant que le nombre d'emplacements projetés est ainsi inférieur au minimum prescrit par le RRU ; que la demande sollicite dès lors une dérogation à l'article 6 du Titre VIII du RRU relatif au nombre d'emplacements de parcage à prévoir pour le logement ;

Considérant que cette réduction du nombre de places de stationnement s'accompagne notamment d'une augmentation de la capacité de stationnement des vélos et de la prise en compte de la desserte du site en transports en commun ;

Considérant que les étudiants constituent un profil d'occupants recourant très peu à la voiture, de sorte qu'un ratio de 0 emplacement par unité pourrait être envisagé pour ce type de logement ; qu'il en va de même pour les occupants des unités de co-living ; que toutefois, même en excluant ces utilisateurs potentiels, le projet prévoit 25 places de stationnement pour 43 logements, soit un ratio de 0,58 emplacement par logement ;

Considérant qu'un ICR, une cyclostrade, une station villo !, plusieurs lignes de bus, une station de métro et une gare se situent à proximité du projet ;

Considérant dès lors que le site est bien desservi (zone d'accessibilité B) et que les besoins en stationnement voiture sont réduits au regard de la localisation du projet et des objectifs régionaux en matière de mobilité ;

Considérant que la dérogation au nombre de places de stationnement automobile doit être mise en relation avec la très bonne desserte du site en transports publics et l'offre importante en stationnement vélos ; qu'elle est dès lors acceptable ;

Considérant que quelques adaptations du projet sont à prévoir en termes de gabarit générant une densité de logements qui se verra revue à la baisse ;

Considérant que le ratio pourrait se voir légèrement augmenté ;

Considérant que le traitement architectural de l'angle du bâtiment au droit de la jonction du boulevard du Triomphe et de la rue Jules Cockx permet de libérer une emprise utile aux cheminements piétons compte tenu de l'importance des flux ;

Considérant que la gestion de cette emprise devrait être assurée par Bruxelles Mobilité ;

Considérant qu'à cet effet il sera nécessaire à l'issue de la délivrance du permis d'urbanisme que le demandeur et Bruxelles Mobilité concluent une transaction foncière ou, à tout le moins, actent la présence d'une servitude publique sur le sol privé et les différentes modalités pratiques y afférentes ;

Considérant la nécessité d'établir un plan d'implantation précis réalisé par un géomètre-expert dans le système de coordonnées Lambert 72 dans lequel figurent l'alignement en vigueur, les limites de propriété et l'éventuelle servitude publique sur sol privé si aucune transaction foncière n'est réalisée entre les parties ;

Considérant que le demandeur est en charge de réaliser ce plan d'implantation et qu'il devra être transmis en format DWG à la Direction Gestion et Inspection de Bruxelles Mobilité pour approbation préalable au minimum un mois avant le passage de l'acte auquel le plan d'implantation sera annexé ;

Considérant par ailleurs que le chantier ne pourra démarrer sans la signature du plan d'implantation par la Région ;

Considérant qu'un retrait est effectivement prévu au rez-de-chaussée, ce qui garanti une largeur continue sur tout le trottoir et répond ainsi aux besoins d'intérêt public ;

Considérant qu'actuellement le trottoir comprend une bordure biseautée sur une longueur qui correspondrait aux besoins de l'ancienne affectation ;

Considérant que cela peut favoriser l'adoption de mauvais comportements en facilitant la possibilité de stationnement illicite ;

Considérant qu'avec la nouvelle affectation du bâtiment, le besoin en accès carrossable est plus restreint ; qu'il conviendra de respecter l'article 6 du Titre 7 (« trottoir en saillie ou au droit des entrées carrossables ») du Règlement Régional d'Urbanisme ;

Considérant à cet effet qu'il est demandé de modifier la bordure chanfreinée existante afin de la limiter uniquement à l'endroit du nouvel accès carrossable ;

Considérant par ailleurs que les fondations et le revêtement du trottoir devront être adaptés au passage de charrois ; que le service roads@sprb.brussels doit être préalablement averti pour validation ;

Considérant que le demandeur est à l'origine de la nécessité de réaliser ces adaptations et qu'il en supportera l'exécution complète des travaux ainsi que toutes les charges financières administratives et techniques qui en découlent ;

Considérant que la rampe d'entrée/sortie de parking est établie au niveau d'un arbre implanté sur la voie publique ; Que l'option de déplacer la rampe d'accès a été étudiée par la demande mais que cela aurait eu pour conséquence importante une réduction significative du nombre de places de parking et que, par conséquent, il a été décidé de maintenir la position de la rampe d'accès telle que proposée ;

Considérant que selon le demandeur, l'accès vers et la sortie depuis la rampe devront pouvoir se faire sans que cela ne nécessite l'abattage de l'arbre existant ;

Considérant toutefois que le passage des véhicules à ce niveau risque d'endommager cet arbre ;

Considérant surtout que vu la taille des arbres, ceux-ci risquent de former un masque de visibilité entre les usagers du parking (tant entrant que sortant) et les piétons ainsi que les voitures circulant sur le Boulevard du Triomphe (vers la ville) ;

Considérant, de plus, que les entrées du parking entrent en conflit avec l'accès au garage vélos pour les logements étudiants ; que cela génère une insécurité accrue pour les usagers faibles ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu de déplacer ou de réorganiser l'accès au parking de manière à préserver l'arbre existant, à améliorer les conditions de visibilité et à limiter les conflits entre l'accès automobile et les accès vélos ;

Considérant qu'il y a lieu de sécuriser ce nouvel accès carrossable ;

Considérant qu'il y a notamment lieu d'interdire le tourne-à-gauche en sortie du parking ;

Considérant également qu'il y a lieu d'interdire aux véhicules venant du Nord le tourne-à-gauche pour entrer dans le parking ;

Considérant qu'une clarification de ces contraintes doit être intégrée dans le projet afin de ne laisser aucun doute aux usagers ;

Considérant que Bruxelles Mobilité a remis un avis émettant plusieurs recommandations et conditions concernant entre autres les sujets tels que l'implantation, l'état des lieux, les trottoirs, la création d'un nouvel accès carrossable, la livraison, l'égouttage, l'éclairage public, les armoires concessionnaires et les feux tricolores

Considérant qu'une place de livraison est prévue en voirie pour les commerces ; que cette implantation supprime un emplacement de stationnement public et reporte l'activité de livraison sur le domaine public ;

Considérant qu'il est prévu 5 à 7 livraisons (camionnettes) par jour ;

Considérant que les (dé)chargements sont de potentielles sources de nuisances sonores ;

Considérant qu'au regard du nombre de livraisons estimé quotidiennement, il serait pertinent d'internaliser ces livraisons au sein du projet, idéalement dans un espace fermé et de les organiser sur la parcelle ;

Espaces extérieurs, abords et jardin partagé

Considérant que la partie arrière de la parcelle est aménagée en jardin partagé destiné aux occupants des logements ;

Considérant que le projet prévoit l'abattage de 25 arbres et massifs d'arbustes situés le long de la limite parcellaire, du côté du talus du chemin de fer ;

Considérant que la note explicative indique que ces végétaux sont mal entretenus (infestés de plantes grimpantes et non élagués depuis des années) et que ce défrichage est nécessaire pour construire une partie du sous-sol, pour installer des noues d'infiltration pour l'eau de pluie et améliorer l'ensoleillement du jardin ;

Considérant qu'aucun des arbres présents sur le talus ne sera abattu dans le cadre du présent projet ; que le talus n'est de plus pas situé sur la parcelle cadastrale du demandeur ;

Considérant que la note explicative indique qu'aucune mesure de replantation d'arbre à haute tige n'est prévue, car cela aurait été jugé encombrant et bloquant pour la vue et la lumière dans les nouveaux logements ;

Considérant qu'il convient de rappeler que le bon entretien de la végétation d'une parcelle relève de la responsabilité du propriétaire du terrain ;

Considérant également qu'aucun logement n'est placé au rez-de-chaussée ; que, s'agissant de logements traversants Est-Ouest, l'impact de la présence d'arbres sur l'ensoleillement paraît relativement limité ;

Considérant que le jardin projeté présente une superficie d'environ 391 m² ; que, compte tenu des abattages projetés, il y a lieu de maintenir une véritable strate arborée et de prévoir des mesures de compensation adaptées à la perte de végétation existante ;

Considérant que la zone de cours et jardin fait environ 6 m de largeur à son point le moins large ;

Considérant que les arbres rendent plusieurs services écologiques, participent au maillage vert et à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur en ville (ombre, évapotranspiration) ;

Considérant que le remplacement des 25 arbres et massifs par une végétation arbustive ou herbacée ne compense pas suffisamment la perte de strate arborée de la parcelle ;

Considérant également que le talus de chemin de fer est en « zone à valeur biologique élevée » d'après la carte des valeurs biologiques de Bruxelles Environnement ;

Considérant qu'il convient de maintenir les arbres en bonne santé dont la couronne et le réseau racinaire n'empiètent pas sur le volume bâti ou les terrasses du rez-de-chaussée ;

Considérant qu'il convient dès lors de fournir une étude phytosanitaire de l'ensemble des arbres et massifs végétaux présents sur la parcelle ; que les sujets en bon état et compatibles avec le projet doivent être conservés dans la mesure du possible et que les abattages qui demeureront nécessaires doivent faire l'objet de mesures de compensation et de replantation adaptées ;

Considérant dans tous les cas que la parcelle doit conserver une strate arborée ;

Considérant qu'aucun logement n'étant situé au niveau du jardin et aucun d'entre eux ne bénéficiant d'une connexion directe avec lui, la zone de cours et jardin sera probablement peu utilisée comme jardin d'agrément ;

Considérant qu'il serait alors plus intéressant de considérer cette zone comme une zone naturelle accessible aux résidents plutôt qu'un jardin de ville engazonné ; que cela permettrait de recréer une véritable lisière comportant différentes strates de végétaux (arbres et arbustes / haies) le long de l'axe mitoyen avec le talus ;

Considérant que le maintien et le renforcement d'une lisière végétale le long du talus ferroviaire permettrait de créer une transition paysagère et écologique avec les infrastructures ferroviaires et de renforcer les qualités écologiques du site ;

Considérant que l'aménagement paysager devra s'inspirer de la liste des espèces locales et non envahissantes dressée par Bruxelles Environnement et qu'il n'est pas permis de planter des espèces végétales exotiques invasives reprises à l'annexe IV de l'ordonnance nature ;

Considérant l'article 68, alinéa 7 de l'Ordonnance du 1er mars 2012 relative à l'environnement indiquant qu'« Il est interdit de procéder à des travaux d'élagage et d'abattage d'arbres entre le 1er avril et le 15 août » ;

Considérant qu'il faudra faire attention aux racines des végétaux existants lors des travaux d'excavation et de fondation ;

Considérant que la végétalisation des façades est bénéfique pour la biodiversité ; qu'elle offre une surface de refuge, de reproduction et de nourrissage à une large faune et que, grâce au phénomène d'évapotranspiration, elles tendent à diminuer les îlots de chaleur urbains ;

Considérant que plusieurs réclamations contestent le périmètre retenu pour l'analyse de la faune et de la flore et demandent notamment que le talus planté situé le long des voies ferrées soit intégré au périmètre d'étude ;

Considérant que le rapport d'incidences retient, pour le chapitre relatif à la faune et à la flore, le périmètre correspondant à la parcelle du projet ;

Considérant que le rapport justifie ce choix par l'impact qu'il estime limité du projet sur les environs immédiats ;

Considérant que le rapport d'incidences identifie néanmoins les rangées d'arbres situées à l'est de la parcelle comme constituant le principal élément de valeur végétale présent à proximité du site ;

Considérant que le projet ne prévoit pas de supprimer de plantations situées sur le talus voisin et de limiter les interventions sur celui-ci ; que ces mesures doivent être précisées au regard des travaux de terrassement, des vibrations, de l'éclairage et des éventuelles interventions à proximité de la limite parcellaire ;

Considérant par ailleurs qu'Infrabel a remis un avis sur le projet et qu'il y aura lieu de le suivre ;

Considérant que des craintes quant aux nuisances sonores générées par le projet ont été relevées durant l'enquête publique en ce qui concerne en particulier les espaces extérieurs, terrasse HoReCa, balcons, ...

Considérant que la terrasse du commerce constitue un élément lié au fonctionnement de l'activité horeca et se situe à bonne distance des premières habitations ; que sa superficie reste limitée ;
Considérant que les espaces extérieurs donnant à l'arrière restent eux-mêmes limités et proportionnés au regard du programme ; que l'environnement sonore est lui-même très bruyant ; que le bâtiment communal permet de distancer les espaces extérieurs des autres habitations ; que dès lors les nuisances sonores générées par l'occupation des terrasses du projet sur son environnement sont jugées minimales ;

Gestion des eaux pluviales

Considérant que le projet prévoit une gestion intégrée des eaux pluviales directement sur la parcelle ;

Considérant que le dispositif comprend plusieurs toitures végétalisées extensives, deux noues d'infiltration ainsi qu'une citerne d'eau de pluie d'une capacité annoncée de 50 m³, conformément à l'article 16 du Titre I du RRU ;

Considérant que la citerne est située sous la terrasse du commerce et que l'eau récupérée est destinée notamment à l'alimentation de plusieurs sanitaires du projet ;

Considérant que les noues d'infiltration recueillent notamment les trop-pleins provenant des toitures végétalisées, des terrasses et de la citerne ;

Considérant que le dispositif est dimensionné pour assurer la gestion d'un événement pluvieux centennal sans rejet vers le réseau public d'égouttage ;

Techniques spéciales, environnement et bruit

Considérant que le projet prévoit un système de chauffage et de production d'eau chaude au moyen de pompes à chaleur ;

Considérant que le plan de toiture indique la présence d'une pompe à chaleur ; que cependant les élévations ne la montrent pas ;

Considérant que les équipements techniques doivent être intégrés dans le volume bâti ;

Considérant que le projet prévoit un système de ventilation mécanique de type D avec récupération de chaleur ;

Considérant que des systèmes de ventilation distincts sont prévus pour les espaces commerciaux et de coworking ;

Considérant que le projet prévoit également des dispositions spécifiques pour la ventilation des locaux à déchets afin de limiter les nuisances olfactives ;

Considérant que le projet est situé dans une zone minimale de 50 mètres de part et d'autre des voies de chemin de fer à ciel ouvert conformément à l'article 5 de la convention environnementale du 24 janvier 2001 entre la RBC et la SNCB relative au bruit et vibrations du chemin de fer qui prévoit d'éviter de créer de nouvelles situations de conflit acoustique et vibratoire le long des voies de chemin de fer ;

Considérant l'importance du bruit généré par le trafic routier et ferroviaire bordant le projet ;

Considérant que l'étude acoustique fournie indique que certains murs au sein du projet ne répondent pas aux exigences d'isolation ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir une isolation efficace et suffisante afin d'éviter les nuisances de bruit d'un logement à l'autre et entre les différentes fonctions ;

Considérant le risque de nuisances sonores et vibratoires entre les différentes fonctions du projet (immeuble avec un rez-de-chaussée commercial) ;

Considérant la présence d'installations techniques, classées ou non, potentiellement bruyantes ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu de garantir le respect des normes d'isolation acoustique applicables, notamment la NBN S 01-400-1 ;

Considérant qu'il y a lieu d'obtenir un permis d'environnement avant la mise en œuvre du permis d'urbanisme ;

Etat du sol (ancienne station-service)

Considérant que plusieurs réclamations font état du caractère potentiellement pollué du terrain en raison de son occupation antérieure par une station-service ;

Considérant que la note explicative confirme que le terrain a accueilli jusqu'il y a peu une station-service, aujourd'hui démantelée ;

Considérant que le terrain est repris en catégorie 2 de l'inventaire de l'état du sol ;

Considérant qu'une étude de sol a déjà été réalisée et que, selon les informations reprises dans la note explicative, le terrain respecte les normes de l'inventaire mais ne respecte pas les normes sanitaires ; que le terrain est ainsi identifié comme un site légèrement contaminé, sans risque, les concentrations en substances polluantes étant annoncées comme très faibles ;

Considérant que le terrain peut être affecté à toutes les fonctions mais que les terres excavées ne peuvent pas être réutilisées sur un autre site situé à Bruxelles ;

Considérant que le rapport d'incidences prévoit l'excavation d'environ 5.500 m³ de terres pour la réalisation du sous-sol et indique que ces terres ne peuvent pas être réutilisées sur un autre site de la Région de Bruxelles-Capitale et devront, par conséquent, être collectées et traitées conformément à la réglementation applicable ; que le rapport indique également qu'un rapport technique relatif aux mouvements de terres est en cours d'élaboration ;

Considérant que la situation de pollution du sol est dès lors identifiée dans les documents du dossier et que les mouvements de terres liés au projet devront être réalisés conformément à la réglementation applicable aux sols pollués et aux terres excavées ;

Considérant que le projet s'inscrit dans un bon aménagement des lieux et s'intègre de manière satisfaisante dans son environnement urbain, sous réserve du respect des conditions suivantes ;

AVIS FAVORABLE aux conditions suivantes :

- Revoir la volumétrie du projet conformément à l'avis, en prévoyant un R+4 sans étage en retrait pour le bloc A et en supprimant d'un étage les blocs B, C et D ;
- Réduire et mieux intégrer la rampe d'accès au parking, afin de limiter son emprise sur le jardin et d'améliorer son intégration paysagère ;
- Revoir l'accès au parking afin de préserver l'arbre situé sur le domaine public, d'améliorer la visibilité et de limiter les conflits avec l'accès au garage vélos des logements étudiants ;
- Isoler le mur mitoyen au droit de la rampe d'accès au parking, afin d'éviter tout pont thermique avec le local chauffé du bâtiment communal ;
- Intégrer les volumes et cabanons techniques dans le volume principal du bâtiment (c'est-à-dire sous le niveau de l'acrotère) ;
- Renforcer la végétalisation des toitures et prévoir une végétalisation au minimum semi-intensive sur les parties végétalisées ;
- Fournir une étude phytosanitaire de l'ensemble des arbres et massifs végétaux présents sur la parcelle, conserver les sujets en bon état et compatibles avec le projet et prévoir, pour les abattages maintenus, des mesures de compensation et de replantation permettant de maintenir une strate arborée ;
- Revoir l'aménagement de la zone arrière afin de créer une lisière végétale composée de plusieurs strates, notamment arborée et arbustive, le long de la limite avec le talus ferroviaire ;
- Préciser les mesures de protection du talus ferroviaire et de sa végétation au regard des travaux de terrassement, des vibrations, de l'éclairage et des interventions à proximité de la limite parcellaire, conformément notamment à l'avis d'Infrabel ;
- Organiser les livraisons du commerce sur la parcelle, prévoir une zone de (dé)chargements au sein du projet, idéalement dans les bâtiments ou sous un quai fermé ;
- Vérifier et adapter le dimensionnement des locaux vélos au nombre maximal d'occupants et prévoir des emplacements accessibles aux visiteurs et usagers du commerce ;
- Revoir l'organisation des logements étudiants afin d'améliorer les circulations, les accès aux chambres et les espaces communs, en prévoyant entre autres un WC pour maximum 3 chambres, ne prévoyant pas de chambre donnant directement sur les espaces de circulation verticaux, prévoyant un séjour au minimum 32 m² habitable (en ce non compris les superficies de circulation) pour les 6 chambres étudiantes du 1^{er} étage ;
- Prévoir un espace extérieur accessible aux logements étudiants pour chaque unité (ne pas prévoir qu'une seule et grande terrasse pour tous les logements étudiants passant obligatoirement par la dernière cellule) ;
- Démontrer la possibilité de réversibilité des logements étudiants en logements classiques ;
- Pour les unités de co-living, prévoir un WC privatif pour chaque chambre et vérifier et, le cas échéant, augmenter les superficies des espaces communs afin qu'elles soient proportionnées au nombre d'occupants et tendre vers une superficie de 10 m² par chambre pour ces espaces de vie ;

- Réduire fortement la terrasse du dernier étage pour le co-living et ne conserver que des espaces extérieurs plus petits accessibles par unité, végétaliser les parties non utilisées ;
- Supprimer les studios mono-orientés sur le boulevard du Triomphe au niveau du carrefour.
- Revoir les logements présentant des circulations longues, non habitables ou non éclairées, ainsi que les logements de trois chambres (à l'angle du Pont et de la voie ferrée) dont les espaces extérieurs et séjours sont insuffisamment proportionnés au nombre de chambres en tendant au minimum vers un séjour de 35m² ;
- Harmoniser la hauteur des baies vitrées avec celle des portes et des autres ouvertures du rez-de-chaussée ;
- Revoir le socle du bâtiment afin de renforcer l'ouverture et la transparence des façades au rez-de-chaussée et différencier le traitement de la façade sud du bloc E ;
- Limiter l'usage du coworking aux occupants du projet (étudiant et coliving) en prévoyant circulation directe reliant les espaces;
- Respecter les exigences de confort acoustique (normal ou supérieur) de la norme NBN S 01-400-1 relative aux critères acoustiques pour les immeubles d'habitation, en particulier pour l'isolation aux bruits de choc et aux bruits aériens ;
- Respecter les recommandations d'isolation du bâtiment et des locaux proposées dans le rapport acoustique fourni et améliorer l'isolation des murs ne répondant pas aux exigences prévues ;
- Prêter une attention particulière à l'isolation entre les commerces et les logements ;
- Utiliser des équipements performants au niveau acoustique ;
- Respecter la réglementation applicable à l'état du sol et aux terres excavées, notamment pour l'évacuation et le traitement des quelque 5.500 m³ de terres issus du terrassement.
- Respecter l'avis du SIAMU et adapter les plans en fonction ;
- Respecter l'avis de Bruxelles Mobilité et adapter les plans en fonction ;
- Respecter l'avis d'AccessAndGo et adapter les plans en fonction ;
- Respecter l'avis d'Infrabel
- Respecter les avis de Vivaqua
- Obtenir un permis d'environnement avant la mise en œuvre du permis d'urbanisme ;