

COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT - AMENAGEMENT DU TERRITOIRE -
URBANISME

COMMISSION DE CONCERTATION

Procès-verbal n° 405 de la séance du mardi 14 octobre 2014 à 09h00.

Demande de permis mixte d'urbanisme et d'environnement PUM/541977/2013

- Localisation : Boulevard de la Woluwe 70
- Objet : transformer et agrandir le Woluwe Shopping Center par la construction d'un deck parking et de bâtiments commerciaux
- Zonage : P.R.A.S. : zone de forte mixité, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, le long d'un espace structurant
P.P.A.S. : néant
Lotissement : néant;
- Demandeur : Investissement Foncier Woluwe Shopping Center représentée par Monsieur William DE TROIJ
- Motifs : application de la prescription particulière 4.5.1° du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions)
application de l'art. 153 §2.al 2&3 du COBAT (dérogation à un règlement communal d'urbanisme ou à un règlement des bâtisses)
application de la prescription générale 0.9. du PRAS (clause de sauvegarde)
application de l'art. 141 du COBAT: demande soumise à étude d'incidence (garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnement, salles d'exposition, ...) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques)
1A : article 30 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (demande + cahier des charges + étude d'incidences + amendements)
- Enquête : 01/09/2014 au 30/09/2014
- Plaintes/Remarques : 11
- Argumentation : - quelle est la réponse du W-S-C au sujet du calcul de surfaces des murs dans le nouveau plan ?
- comment le W-S-C peut-il prouver la nécessité d'augmenter encore la superficie des places de parking ?
- demande que l'on réponde de manière beaucoup plus précise quant aux différents propriétaires présents et à venir, l'identité des dés détenteurs des 2 autres certificats, la composition des commerces groupés sous le vocable « AGRIDEC », si Fortis est bien le propriétaire de la « Galerie Inno » et si Devimo-Consult gère l'ensemble
- le projet a été étudié pour « rapporter un maximum » au W-S-C sans se soucier des riverains
- ne pourrait-on pas prévoir un mur végétalisé ou équipé d'ouvrants afin de ne pas bloquer la vue des riverains ?

- le projet ne tient pas assez compte des travaux prochains de l'extension de la ligne TRAM 94
- aucune liaison piétonne ne semble prévue entre le W-S-C et Wolubilis
- comment se fera la liaison le nord du parc Saint-Lambert et de la rue Saint-Lambert (afin de désenclaver ce parc) ?
- nous demandons que les surfaces planchers de référence et celles permises soient recalculées en tenant compte de l'invariabilité dans le temps de la notion d'espace ouvert
- à Saint-Lambert Nord, nous demandons que le principe des entrées et sorties du parking proposées dans le cadre de l'étude d'incidences, soit réalisé
- nous demandons que la servitude de passage piéton/cycliste soit revue complètement afin de garantir une sécurité totale à ses utilisateurs
- au sas nord, nous demandons qu'un véritable espace d'accueil piéton soit créé à la place des 9 places de stationnement
- nous demandons que la sécurité des piétons au niveau du carrefour « J-F Debecker » soit mieux organisée au sein du W-S-C
- afin de maintenir le by-pass St-Lambert/P-H Spaak tout en garantissant la sécurisation des piétons, nous demandons de reculer l'entrée du Shopping et la sortie du métro autant que nécessaire vers le centre du site
- nous demandons la fermeture totale de St-Lambert sud
- nous proposons que les étages de parking supplémentaires proposés dans le dossier ne soient pas construits
- nous demandons que la zone de livraison n° 2 soit repensée
- nous restons persuadés que l'installation de deux carrefours au niveau du boulevard de la Woluwe aura des effets négatifs sur les quartiers avoisinants
- demande des précisions quant à l'accès et au fonctionnement du nouveau quai n° 5
- le chapitre 4 A entretient une certaine confusion entre citerne et bassin d'orage

Avis :

Considérant que la demande vise à construire une extension au centre commercial existant ainsi qu'un nouveau bâtiment destiné à augmenter le nombre d'emplacements de parking ;

Considérant que la demande se situe en zone de forte mixité et zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement ainsi qu'espace structurant au plan régional d'affectation du sol (P.R.A.S.) ;

Considérant que plusieurs réclamants s'interrogent ou mettent en doute la méthode de calcul du nombre de m² de superficie de plancher utilisée dans le cadre de la mise en œuvre de la prescription générale 0.9 du P.R.A.S. ;

Considérant qu'ils estiment que les superficies du bâtiment abritant les parkings hors sol du centre commercial devraient être exclues de la base de calcul des m² susceptibles d'être accordés dans le cadre de la faculté d'accroissement prévue par la clause de sauvegarde inscrite dans la prescription précitée ;

Considérant qu'ils fondent leur raisonnement sur la circonstance que ce bâtiment n'est pas fermé sur ses quatre côtés ;

Considérant que la prescription générale 0.9 prévoit notamment ce qui suit :

« Les immeubles existants dont la destination indiquée dans les permis de bâtir ou d'urbanisme qui les concernent ou, à défaut d'un tel permis, dont l'utilisation licite ne correspond pas aux prescriptions du plan peuvent faire l'objet de travaux de transformation, de rénovation lourde ou de démolition-reconstruction.

Ces actes et travaux respectent les conditions suivantes :

1° ils n'entraînent pas un accroissement supérieur à 20 % de la superficie de plancher existante par période de 20 ans ;

2° ils respectent les caractéristiques urbanistiques de l'îlot ;

3° ils sont soumis aux mesures particulières de publicité ».

Considérant qu'en égard au nombre de m² de commerce existant au moment de l'entrée en vigueur du P.R.A.S., il ne fait aucun doute que l'immeuble faisant l'objet de la demande de permis d'urbanisme peut bénéficier de la clause de sauvegarde puisqu'il ne correspondait pas aux prescriptions particulières dans la zone où il est implanté ;

Considérant que l'accroissement est limité, par période de 20 ans, à 20% de la superficie de plancher existante, cette notion étant par ailleurs définie dans le glossaire des principaux termes utilisés dans le P.R.A.S. ;

Considérant que celle-ci est rédigée comme suit :

« Superficie de plancher

Totalité des planchers mis à couvert et offrant une hauteur libre d'au moins 2,20 m dans tous les locaux, à l'exclusion des locaux situés sous le niveau du sol qui sont affectés au parcage, aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts.

Les dimensions des planchers sont mesurées au nu extérieur des murs des façades, les planchers étant supposés continus, sans tenir compte de leur interruption par les cloisons et murs intérieurs, par les gaines, cages d'escaliers et d'ascenseurs. »

Considérant que, dans le calcul des superficies existantes, il y a donc lieu de tenir compte de la « totalité des planchers mis à couvert », ce qui vise les surfaces construites hors sol intégrées dans une construction – ceci excluant les surfaces de toiture puisqu'elles ne sont, par définition, pas couvertes ;

Considérant que, de la même manière, s'agissant des installations classées liées à la présence d'emplacements de parking, la nomenclature des installations de classes 1A et 1B distingue les parkings couverts des parkings à l'air libre ;

Considérant que la circonstance qu'une construction ne serait pas fermée sur ses quatre côtés demeure sans incidence sur le calcul des m² de superficie de plancher ; soutenir l'inverse équivaldrait à nier, purement et simplement, l'existence d'un parking hors sol au regard des prescriptions du P.R.A.S. ;

Considérant que l'exigence d'une hauteur libre d'au moins 2,20 mètres dans tous les « locaux » n'énerve en rien cette conclusion puisqu'il s'agit d'une précision apportée à la notion de m² de superficie de plancher ;

Considérant qu'en effet, les réclamations sont sans doute fondées sur cette notion de « local », laquelle n'est toutefois pas définie dans le texte du P.R.A.S. ; qu'en ce cas, il y a lieu d'entendre celle-ci dans le sens qui lui est donnée dans le langage courant, à savoir – définition proposée par le dictionnaire LAROUSSE – « Partie d'un bâtiment considérée surtout par rapport à son état et/ou à sa destination » ;

Considérant qu'un parking hors sol constitue bel et bien une partie de bâtiment au regard de sa destination, étant le stationnement de véhicules automobiles ;

Considérant que ses superficies doivent donc être prises en compte et être mesurées au nu

extérieur des façades, les planchers étant censés continus ;

Considérant que la notion de « façade » n'implique pas plus que la construction devrait être « pleine » sur ses quatre côtés ; en effet, tenant compte de l'absence de définition de cette autre notion, la signification de ce terme doit être comprise dans son sens courant, à savoir « Chacune des faces extérieures d'un bâtiment » (dictionnaire LAROUSSE) ;

Considérant que certains réclamants font également reproche à l'autorité délivrante de faire preuve d'incohérence en intégrant, à présent, des superficies qui auraient été précédemment exclues lors de la mise en œuvre de la prescription générale 0.9 ;

Considérant qu'on observera qu'à l'occasion d'un précédent permis d'urbanisme autorisant une extension du centre commercial (projet INNO) – accordé le 28/10/2010 – le mode de calcul des 20% d'accroissement était déjà fondé sur la même méthode que celle appliquée ici – et ce sans que cela n'ait soulevé d'objection lors de l'enquête publique ;

Considérant que, dans le même ordre d'idées, des réclamants estiment que la méthode de calcul de la faculté d'accroissement est artificiellement influencée par la construction d'un faux plafond ayant pour effet de réduire la hauteur libre à moins de 2,20 mètres ;

Considérant qu'il y a lieu, tout d'abord, d'opérer une distinction entre la situation existante et la situation projetée ; qu'en effet, la faculté d'accroissement est calculée par rapport à la situation existante, ce qui conduit à devoir intégrer, dans la base de calcul des 20%, l'ensemble des m² de superficie de plancher répondant à la définition donnée par le glossaire du P.R.A.S. ;

Considérant qu'il convient, ensuite, en situation projetée, de déduire du total des m² pouvant être potentiellement autorisés après adjonction des 20% d'accroissement, le nombre de m² qui ne répondent plus aux conditions figurant dans la définition de la notion de m² de superficie de plancher ;

Considérant qu'ainsi, toujours en situation projetée, les m² ne disposant plus de 2,20 mètres de hauteur libre – en raison de l'exécution de travaux – ne seront pas comptabilisés dans les m² de superficie de plancher ;

Considérant que les réclamants – au travers de leurs critiques – mettent, en réalité, en cause le principe même de la comptabilisation des m² de superficie de plancher en fonction d'un critère de hauteur libre, tout en reconnaissant cependant la légalité du procédé ;

Considérant qu'il n'appartient pas à la commission de concertation de se prononcer sur l'opportunité ou la pertinence de la définition retenue par les auteurs du P.R.A.S. ;

Considérant qu'une réclamante déplore la présence de ce qu'elle qualifie de « grand mur blanc » venant refermer le cours Paul-Henri Spaak, et souhaite que le demandeur amende son projet en aménageant différemment ce mur afin de l'agrémenter, par exemple, de végétation ;

Considérant qu'il s'agit là de considérations de nature purement esthétique, sachant que l'habitation de la réclamante est distante d'une centaine de mètres du mur en question et n'est donc pas de nature à lui causer directement des nuisances ;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'identité du ou des propriétaires du centre commercial et souhaitent que des précisions soient apportées par le demandeur de permis sur ces aspects du dossier ;

Considérant, toutefois, que les permis d'urbanisme sont des autorisations « réelles » qui sont donc accordées pour un bien et qui autorisent l'accomplissement d'actes et de travaux sur ce bien, et ce sans avoir égard à la personnalité du demandeur de permis ;

Considérant que les autorisations de bâtir sont accordées « propter rem » et demeurent sans effets sur les droits des tiers ;

Considérant que les précisions sollicitées par les réclamants sont pour le moins étrangères à l'appréciation qui doit être portée sur la demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que plusieurs réclamants mettent en doute la pertinence de la capacité d'accueil des

parkings du centre commercial et estiment que celle-ci est supérieure aux besoins réels ; qu'ils se fondent sur le taux d'occupation par mois du parking ; qu'ils mettent aussi en avant l'existence de modes de déplacement alternatifs situés à proximité (métro, lignes de bus, stations ZEN et VILLO) et suggèrent la création d'une station de taxis;

Considérant qu'un réclamant montre également son opposition à la création d'un nouveau deck destiné aux parkings, en estimant qu'il va masquer un espace naturel et que sa liaison avec le futur parc Saint-Lambert est problématique ;

Considérant que l'étude d'incidences conclut, après analyse de toutes les alternatives, que la construction d'au moins deux étages de deck parking est à préconiser ;

Considérant que, malgré l'augmentation du nombre d'emplacements de parking, le ratio d'emplacements de parking par rapport aux m² commerciaux diminue ;

Considérant qu'il y a lieu de tenir compte, outre le fait du calcul linéaire d'occupation des parkings, du temps que les usagers mettent à trouver une place de parking sans que cela n'entraîne une congestion des-dits parkings ;

Considérant que le taux d'occupation moyen des parkings varie entre 55% et 75%, avec des pointes à 95% lors des jours de grosses affluences (périodes des fêtes de fin d'année, périodes des soldes), malgré un calcul lors de périodes creuses hebdomadaires et mensuelles ;

Considérant qu'un étage du deck parking (par exemple la toiture) pourrait être uniquement consacré aux besoins du personnel travaillant sur le site, libérant de ce fait des places en voirie ; c'est d'ailleurs déjà le cas pour le niveau en sous-sol ;

Considérant qu'il y a lieu de maintenir un gabarit construit pour le deck parking, autrement dit trois étages, s'harmonisant avec le bâtiment existant tout en restant sous le gabarit de l'immeuble de bureaux jouxtant la parcelle ;

Considérant que le demandeur a amendé les plans et les prescriptions concernant le deck parking en tenant compte de toutes les recommandations émises par l'étude d'incidences : structure grillagée verdurisée de la façade ouest, entretien régulier et soigné de la végétation (façade boulevard de la Woluwe), ventelles acoustiques sur la façade ouest, revêtement de sol plus silencieux, pas de musique d'ambiance et haut-parleurs dirigés vers l'intérieur, choix adéquat des espèces de plantations, produits biologiques et écologiques pour l'entretien des plantations ;

Considérant que d'autres réclamants mettent en avant que, selon eux, le projet ne tiendrait pas suffisamment compte des travaux d'extension de la ligne de tram 94 ;

Considérant que le chargé de l'étude d'incidences a forcément tenu compte du projet d'aménagement du boulevard de la Woluwe sans pour autant confondre l'objet de son étude avec ce projet d'aménagement : aucune recommandation de l'étude d'incidences n'indique un manque d'appréciation du projet d'extension vis-à-vis du projet d'aménagement du boulevard ;

Considérant que, depuis la fin de l'étude d'incidences, un permis d'urbanisme a été délivré par la Région pour l'aménagement du boulevard de la Woluwe et que le demandeur a amendé tout naturellement et obligatoirement ses plans par rapport à ce permis ;

Considérant que, dans le même ordre d'idées, des réclamants posent la question de l'intégration du projet dans le cadre de la mobilité générale du quartier ;

Considérant qu'ils estiment que le projet proposé ne tient pas suffisamment compte de son incidence sur la circulation piétonne et cycliste, et, notamment, entre le centre commercial et Wolubilis, entre le nord du parc Saint-Lambert et la rue Saint-Lambert, ou, encore, entre les deux rives de la Woluwe ;

Considérant que l'étude d'incidences a abouti à 13 recommandations concernant le volet « Mobilité » et que le demandeur a fait siennes toutes celles qui le concernaient et a amendé ses plans en fonction de ces recommandations (voir cahier « Note explicative : amendements consécutifs à l'étude d'incidences » compris dans le dossier amendé) ;

Considérant que 5 recommandations en matière de mobilité ne relevaient pas de la responsabilité du demandeur (voir cahier « Note explicative : amendements consécutifs à l'étude d'incidences »

compris dans le dossier amendé) ;

Considérant que l'adresse officielle du Woluwe Shopping Center est maintenant située 70 boulevard de la Woluwe et non plus 200 rue Saint-Lambert, ce qui favorise l'orientation des livreurs utilisant majoritairement des GPS vers le boulevard de la Woluwe ;

Considérant que tous les aménagements prévus et/ou imposés dans le cadre de ce projet vont dans le sens de rétablir la rue Saint-Lambert en voirie locale, renvoyant par là-même le trafic vers le cours Paul-Henri Spaak et le boulevard de la Woluwe ;

Considérant que certains réclamants s'interrogent sur la nécessité d'agrandir la taille du centre commercial actuel ; qu'ils fondent leur interrogation sur la circonstance que, la plupart du temps, la galerie commerciale serait vide de clients et que la clientèle présente ne fréquenterait pas les magasins ;

Considérant qu'il s'agit toutefois de considérations de pure opportunité relative à la gestion de la galerie commerciale ;

Considérant qu'on peut supposer que la volonté d'augmenter sa taille correspond au souhait d'amener de nouvelles enseignes et, ainsi, d'améliorer l'offre commerciale et l'attractivité de celle-ci ; ce que certains réclamants admettent par ailleurs ;

Considérant que certains réclamants formulent des observations relatives à des aspects spécifiques du projet, étant :

1° de suggérer de n'autoriser, sur le site de l'ancienne pompe à essence TOTAL, que la sortie des véhicules du deck existant et d'interdire les entrées de véhicules à cet endroit ;

2° de demander des précisions relatives à l'entrée et au mode de fonctionnement du quai de déchargement n°5 situé face à Wolubilis ;

3° de proposer des compléments aux volumes de tamponnage prévus dans la demande de permis, et ce afin de tenir compte des surfaces rendues imperméables par le projet ;

4° d'aménager différemment, en réduisant le nombre, les entrées et sorties du parking « Saint-Lambert nord », afin de mieux sécuriser les piétons circulant sur le trottoir de la rue Saint-Lambert (risque de conflits véhicules-piétons) ; dans le même ordre d'idée, d'améliorer la servitude piétonne/cycliste pour la rendre plus confortable et plus sûre, ainsi que le cheminement piéton vers le sas nord avec un véritable espace d'accueil qui lui soit réservé ;

5° de mieux sécuriser la traversée piétonne du boulevard de la Woluwe à partir de l'avenue Jean-François De Becker ;

6° de préserver l'attractivité de la circulation des cyclistes sur la piste cyclable dite « rapide » ;

7° de rétablir le « by-pass » de la rue Saint-Lambert vers le cours Paul-Henri Spaak, ceci conduisant à devoir reculer l'entrée du shopping, de rétablir le « by-pass » cours Paul-Henri Spaak vers le boulevard de la Woluwe et de simplifier les carrefours ;

Considérant que le point 1° est une remarque pertinente dans le but d'alléger le trafic de transit dans la rue Saint-Lambert ;

Considérant que le point 2° a fait l'objet d'une analyse minutieuse lors de l'étude d'incidences concluant à la faisabilité de la proposition faite par le demandeur et que les remarques faites lors de l'enquête publique ne fournissent pas d'arguments probants concluant à une impossibilité d'usage de ce nouveau quai de livraison face au Wolubilis ;

Considérant que, pour le point 3°, le demandeur répond aux prescriptions légales concernant l'extension projetée par la construction d'un bassin d'orage suffisant et l'aménagement de toitures vertes sur toutes les nouvelles toitures ;

Considérant que la demande déroge, cependant, au Règlement Régional d'Urbanisme, pour ce qui est du Titre I, chapitre V, article 16 concernant les citernes d'eaux pluviales pour le motif que le complexe commercial n'aurait que très peu d'usage de l'eau qui serait récupérée, n'ayant qu'un

nombre très limité de sanitaires et une surface végétalisée très limitée à arroser ;

Considérant que le point 4° regroupe plusieurs situations conflictuelles entre piétons et voitures et dès lors qu'il y aurait lieu d'envisager les solutions suivantes : aménager de façon systématique des trottoirs traversants pour les piétons à toutes les sorties de parking et à tous les quais de livraison, aménager les entrées et sorties de l'accès Saint-Lambert Nord conformément à la proposition avancée dans l'étude d'incidences, prévoir un véritable espace d'accueil piéton entre le sas Nord et la façade extérieure du bâtiment existant en supprimant les parkings dessinés à cet endroit, supprimer les entrées et sorties de l'accès Saint-Lambert Sud tout en gardant la possibilité d'une sortie « de secours » en cas de surcharge du parking, sécuriser et aménager la servitude de passage piétonne/cycliste entre la rue Saint-Lambert et le boulevard de la Woluwe en donnant priorité aux usagers faibles ;

Considérant que le nombre d'emplacements pour vélos et motos sur le domaine privé est sensiblement amélioré et que leur situation dans les parkings tend vers une répartition équitable des dispositifs ;

Considérant qu'il y a lieu de porter une attention toute particulière à la lisibilité et à la bonne signalisation des accès et cheminements différenciés au sein des parkings pour les piétons/vélos/motos ;

Considérant que les points 5°, 6° et 7° relèvent de permis d'urbanisme déjà délivrés et qui concernent l'aménagement du boulevard de la Woluwe et la transformation de la station de métro Roodebeek ;

Considérant que le demandeur a projeté et/ou amendé ses plans en fonction de ces permis délivrés ne pouvant en aucune manière les remettre en question ;

Considérant que l'extension nord du centre commercial au droit du parking Hymans (coin rue Saint-Lambert – cours Paul-Henri Spaak) est construite à la limite de propriété mais intègre parfaitement la nouvelle entrée du métro avec des dégagements suffisants et amples facilitant la coexistence entre les différents usagers de l'espace public ;

Considérant que les gabarits de l'extension nord créent un front de bâtisse structurant l'espace public au droit du cours Paul-Henri Spaak, améliorant ainsi la notion de « porte » de la ville ;

Considérant que le parti architectural de remonter graduellement vers le volume existant de l'INNO permet de retrouver une harmonie et une cohérence de volume entre toutes les constructions composant l'ensemble du Woluwe Shopping Center ;

Considérant que les matériaux de façade utilisés et l'équilibre recherché entre pleins et vides de toutes les façades de la nouvelle extension nord concourent à l'intégration dans le bâti existant de cette extension ;

Considérant qu'une dérogation au Règlement Communal d'Urbanisme, Titre X, article 52 est demandée concernant l'usage de crépi en façade vue depuis l'espace public au droit de la façade de retour face à l'INNO et ce pour s'harmoniser avec le crépi utilisé pour ce bâtiment : pour ce motif, la dérogation est pertinente et justifiée ;

Considérant que la nouvelle entrée principale du Woluwe Shopping Center (coin rue Saint-Lambert – cours Paul-Henri Spaak) se veut de qualité et équilibrée, ouverte sur l'espace public et qu'elle joue dès lors pleinement son rôle de repère urbain ;

Considérant que les façades projetées côté cours Paul-Henri Spaak réalisées par « panneaux » décalés et en matériaux nobles (pierre blanche et briques) dialoguent de façon architecturale avec le bâtiment de Wolubilis mais mériteraient cependant une animation lumineuse ou décorative afin de rompre le plus finement possible la longueur de celles-ci rendant dès lors, au niveau du piéton, ce trajet plus agréable ;

Considérant que la création d'un nouveau quai de livraison côté Wolubilis avec accès sur le boulevard de la Woluwe va ramener une grande partie du charroi des camions de livraison de la nouvelle extension vers celui-ci, délestant de facto la rue Saint-Lambert de tout ce trafic ;

Considérant que ce nouveau quai de livraison ne sera pas du tout visible depuis l'espace public et que la rampe d'accès à ce quai sera habillée d'une structure grillagée végétalisée ;

Considérant que la demande amendée prévoit le maintien du sas nord existant et donc le maintien de ce fait de l'entrée vers le mall directement accessible pour les piétons depuis le carrefour cours Paul-Henri Spaak – boulevard de la Woluwe, entrée piétonne qui sera améliorée et protégée par la nouvelle rampe d'accès au quai n°5 ;

Considérant que ce sas nord ne sera cependant plus relié à la station de métro puisqu'une nouvelle entrée métro est créée au coin rue Saint-Lambert – cours Paul-Henri Spaak ;

Considérant que le projet prévoit de construire une nouvelle rampe d'accès au premier niveau du parking 89 en façade avant, côté boulevard de la Woluwe, afin de soulager les conflits de circulation au niveau du rez-de-chaussée ; que cela sera d'autant plus justifié si l'accès Saint-Lambert Sud est supprimé ;

Considérant que cette rampe sera pourvue de structure grillagée végétalisée dans la continuité de la façade du deck parking ;

Considérant que le projet amendé prévoit le placement de lamelles acoustiques en façade arrière du deck parking au niveau du rez-de-chaussée, du 1er et du 2e étage, engendrant ainsi la baisse d'éventuelles nuisances sonores vers l'arrière des maisons de la rue Saint-Lambert ;

Considérant que le projet de deck parking utilise les mêmes matériaux de façades que le bâtiment adossé existant et que sa façade est améliorée par des structures grillagées végétalisées ;

Considérant que des réclamants s'inquiètent du respect des règles relatives à la tenue des chantiers en Région de Bruxelles-Capitale et craignent pour leur propre sécurité aux abords de ceux-ci ; qu'ils mettent également en évidence les différentes nuisances susceptibles d'être générées par la tenue d'un chantier (bruit, vibrations, poussières...) ;

Considérant que ces préoccupations – au demeurant légitimes – ne ressortent pas de l'examen d'une demande de permis d'urbanisme mais à la mise en œuvre de ce dernier dès lors qu'il aura été accordé ;

Considérant qu'on rappellera que la matière est régie par le titre III du règlement régional d'urbanisme et que l'entame d'un chantier est soumise à déclaration préalable (autorisation de classe 3), laquelle peut donner lieu à imposition de conditions complémentaires, justifiées par la spécificité et l'ampleur du chantier ; de même l'ordonnance relative aux chantiers en voirie de la Région de Bruxelles-Capitale du 03/07/2008 est d'application ;

Qu'il est donc prématuré de se prononcer sur ces aspects ;

Considérant que l'étude d'incidences n'a fait l'objet d'aucune remarque ou réclamation concernant le respect du cahier des charges, la teneur de celle-ci ou les recommandations avancées ;

Considérant que le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale a bien analysé tous les plans amendés et a rendu son rapport n°A.1981.1545/78/CC/ac en date du 11/07/2014 ;

Considérant que le permis socio-économique pour ce projet d'extension du Woluwe Shopping Center a été délivré par le Collège des Bourgmestre et Echevins en date du 04/09/2014 ;

AVIS FAVORABLE CONDITIONNEL :

- 1) Prévoir un aménagement du mur de soubassement en briques foncées le long du cours Paul-Henri Spaak afin d'améliorer sensiblement l'aspect esthétique et convivial de ce mur : éclairage, éléments décoratifs, plantations...etc ;
- 2) Prévoir, en toiture du nouveau deck parking, un parking réservé au personnel supplémentaire appelé à travailler sur le site ;
- 3) Prévoir des trottoirs traversants à tous les accès de parking et de quais ;
- 4) Prévoir des aménagements dans tous les parkings afin d'améliorer la signalisation, la visibilité, la continuité et la sécurité de parcours différenciés pour les piétons, les vélos et les motos

;

- 5) Au droit du Blue Corner : prévoir l'aménagement d'un véritable hall d'accueil entre le sas Nord et la façade extérieure de l'immeuble en supprimant les places de parking prévues ;
- 6) Accès Saint-Lambert Sud : supprimer les entrées et sorties de l'accès Saint-Lambert Sud tout en gardant la possibilité d'une sortie « de secours » en cas de surcharge du parking et prévoir un aménagement planté de la zone ainsi libérée devant l'immeuble ;
- 7) Accès Saint-Lambert Nord : se conformer aux aménagements proposés par l'étude d'incidences quant à la diminution des accès extérieurs : chapitre 3.1 : Mobilité, point 4.2.2.2., figure 35, page 97/203 ;
- 8) Prévoir un plan des parkings affectant des places proches des sas d'accès au mall à des voitures partagées et à des voitures électriques (avec prise de recharge disponible) ;
- 9) Prévoir une signalisation et une gestion dynamique et coordonnée des accès aux quais n°1 et n°5 (notamment contact à distance avec livreur annoncé) ;
- 10) Prévoir un aménagement qualitatif des abords au droit du deck parking et des espaces verts le long du boulevard de la Woluwe.