

,Wolu-Inter-Quartiers ASBL

Avenue du Capricorne, 1A - 1200 Woluwe-Saint-Lambert

T : 02/762 39 44 – courriel : info@wiq.be

N° d'entreprise : 0452667029 – Argenta BE77 9795 4933 4142



Woluwe-Saint-Lambert, le 30/04/2019

Collège des Bourgmestre et Échevins
de la Commune de Woluwe-Saint-Lambert
Avenue Paul Hymans, 2
1200 Woluwe-Saint-Lambert

Concerne : Demande de permis d'urbanisme pour le bien situé Boulevard de la Woluwe, 64

Madame, Monsieur,

Nous désirons vous faire part de nos remarques concernant cette demande de permis d'urbanisme.

- Démolition partielle et situation actuelle

Nous sommes, malheureusement, plus étonnés que l'option de la réhabilitation du bâti existant n'ait pas été privilégiée. Comme nous l'avions déjà signalé pour les demandes de permis des numéros 54 et 60 du même boulevard, ces constructions restent assez récentes et leurs démolitions pures et simples entraînent un coût non négligeable en termes d'énergie grise et de coût pour l'environnement.

En outre, nous tenons à rappeler que le projet se situe en zone inondable, mais aussi en zone humide. En effet, il est longé du côté ouest par le parc Saint-Lambert composé de zones humides et d'un marais/étang/roselière. Nous tenons à attirer l'attention de la Commission de Concertation sur les techniques de construction prévues, qui préservent les pieux existants ainsi que le sous-sol tout en augmentant le volume hors-sol du bâtiment de plus de 5 700 m³. Nous ne doutons pas que des études de stabilité ont été correctement mises en œuvre, néanmoins nous souhaitons que le chantier fasse l'objet d'un suivi particulier afin d'éviter tout risque en termes de stabilité et de déplacement de nappe phréatique.

- Hauteur, gabarit et ensoleillement.

Malgré l'effort consenti par le demandeur et la réduction d'un étage du bâtiment, il nous semble toujours trop haut pour garantir un impact minimum sur le parc adjacent et pour maintenir la cohérence des gabarits du boulevard.

Rappelons également que le projet s'inscrit sur le périmètre d'un PPAS (N°4bis) et y déroge autant en hauteur qu'en termes d'affectation. Nous avons déjà argumenté ce point lors de la précédente enquête publique.

En outre, le projet déroge également au RRU en termes de hauteur. En effet, en situation de construction isolée, ce projet ne devrait pas dépasser la moyenne des bâtiments adjacents.

De plus, la hauteur proposée entraîne toujours une ombre portée bien trop importante sur le parc Saint-Lambert voisin. S'il est vrai, que la diminution a permis de limiter l'impact sur les fonds de jardins, le parc, qui a une vocation collective, sera toujours aussi impacté.

De surcroît, l'acceptation d'une dérogation en hauteur permettrait de créer un précédent pour les deux parcelles voisines N°62 et le parking à ciel ouvert du « The W Shopping », permettant, à terme, de complètement enfermer le parc Saint-Lambert et de le condamner en une zone d'ombre quasi perpétuelle. Rappelons que les nouveaux propriétaires du The W Shopping ont récemment annoncé leurs intentions de réaliser une extension de surface commerciale, mais également 100 logements sur leur site. Quant au numéro 62, les autres bâtiments de cette époque ayant été condamné à une démolition reconstruction pour leur réaffectation, il y a fort à parier qu'il subira le même sort.

- Gestion des eaux

Nous sommes heureux de constater que les demandeurs relient leurs toitures au réseau séparatif prévu à cet effet sous le nouveau boulevard de la Woluwe.

Néanmoins, suite à l'imperméabilisation quasi totale de la parcelle, de sa situation en zone inondable (aléa d'inondation moyen à élever)¹, en fond de vallée et en zone d'infiltration pluviale difficile *nécessitant des études de sous-sol très approfondies* (carte des zones potentielles d'infiltration d'eau pluviale de Bruxelles-Environnement) nous souhaitons que le projet soit exemplaire et dispose d'un débit de fuite plus limité que la normale vers le réseau séparatif.

L'infiltration étant quasi impossible et non recommandée, nous souhaitons que les toitures plates soient transformées en toitures vertes **stockantes** dimensionnées afin de réduire au maximum le débit de fuite (vers 1l/s pour des pluies d'une heure à temps de retour de 25 ans= 33,7mm). L'utilisation de cette technique permet de gagner de la place en limitant la taille d'un bassin d'orage enterré et de plus, il favorise l'évapotranspiration.

Afin de limiter le rejet des eaux pluviales, il est également possible d'utiliser la récolte de la citerne pour alimenter les sanitaires des bureaux.

- Mobilité

Le projet se situe sur un axe structurant et face à une piste cyclable bidirectionnelle « rapide » faisant partie d'un ICR³. Une attention particulière doit être de mise quant à l'organisation des entrées et sorties de la rampe menant vers le parking afin de minimiser les risques de conflit avec les cyclistes, mais aussi avec les piétons. Il faut veiller à ce que l'aménagement de zone de recul permette aux automobilistes d'avoir un champ de vision libre afin d'anticiper toutes arrivées des cyclistes et piétons. D'autres dispositifs pourraient également être mis en place comme le placement d'un ralentisseur.

Des emplacements vélos ont fait leur apparition au REZ ainsi qu'une « bande » dans la pente de garage réservé au vélo, ce qui améliore un peu la situation précédente. Malheureusement, la « bande » vélo ne propose pas une circulation bidirectionnelle ce qui conserve le possible conflit avec les véhicules entrant ou sortant malgré la possibilité de sortir par le parc qui n'est actuellement pas accessible à vélo (des marches sont présentes sur les deux entrées/sorties de ce dernier).

En ce qui concerne les locaux vélos, le nombre de places a été augmenter, mais ne tend toujours pas vers le nombre de chambres (83 chambres contre 65 emplacements vélos), ce qui nous semble

¹ http://geoportal.libgebim.be/webgis/inondation_carte.phtml

² https://environnement.brussels/sites/default/files/user_files/geq06_-_carte_infiltration_eau_pluviale_-_kaart_hemelwater_infiltratie.pdf

³ Itinéraire Cyclable Régional

être le plus raisonnable. De plus, nous ne sommes pas favorables à la réalisation de grand local vélo (ici 47 emplacements) car il accentue les risques de dégradation et les comportements d'incivilités, nous aimerions que le local soit divisé en deux unités.

Concernant les emplacements de stationnement voiture, le demandeur propose la réalisation de 17 emplacements grâce à l'utilisation d'une plateforme mobile. Nous ne sommes pas favorables à ce type de dispositif. Il a tendance à effrayer les utilisateurs qui préfèrent s'en abstenir ayant peur d'éventuels problèmes techniques. De plus, l'utilisation de telle technique montre, encore une fois, que le projet est trop dense par rapport à ce que peut offrir la parcelle.

Pour l'ensemble de raisons invoqué dans ce courrier, notre association est défavorable au projet tel que présenter.

Nous souhaitons être convoqués à la réunion de concertation qui traitera de ce dossier.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à notre sincère considération.

Nicolas Moulin,
Pour Wolu-Inter-Quartiers.