

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 22/06/2011
objet n°14
(reporté du 08/06/2011)

Dossier 16-39715-2010 - Enquête n° 0103/11 PE n° 8759

Demandeur : SOFICOM SA c/o Mr BUESS

Situation : Avenue du Prince de Ligne

Objet : la construction d'un complexe de logements comprenant 2 immeubles à 57 appartements et 6 maisons

AVIS

Vu la demande de permis d'urbanisme 16-39715-2010 introduite le 29/11/2010 par la SA Soficom development c/o M. Buess J.-P. et visant la construction d'un complexe de logements comprenant 2 immeubles à 57 appartements et 6 maisons sur le bien sis avenue du Prince de Ligne le long de la ligne 26 de la SNCB, entre l'avenue de Beloeil et le n°139.

1 : Repérage administratif et procédure

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

Considérant que la demande se situe dans l'aire géographique désignée par le Conseil communal pour le PPAS n°63, en attente d'approbation par le Gouvernement ;

Que le projet ne reprend pas les objectifs d'aménagement de ce plan en matière de parti et de répartition entre immeubles et logements individuels ;

2 : Mesures particulières de publicité et avis de la Commission de concertation

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité et à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :

- application de la prescription générale 0.5. du PRAS (projets de construction ou de lotissement sur une propriété plantée de plus de 3.000 m²)
- application de la prescription particulière 2.5.2° du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions)
- dérogation à l'art.7 du titre 1 du RRU (implantation - constructions isolées)
- application de la prescription générale 0.6. du PRAS (actes et travaux portant atteinte aux intérieurs d'îlots)
- application de l'art. 147 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence (garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnements couverts, salles d'exposition ...) comptant de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques)
- Permis d'environnement : 1B

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est tenue du 09/05/2011 au 23/05/2011 et la teneur des réclamations et observations ainsi que l'argumentaire y développé ;

Considérant que les réclamations ont porté sur les aspects suivant :

- L'importance du programme du projet ;
- Le non respect du PPAS 63 « Prince de Ligne », tant pour le programme que la typologie et l'implantation du projet ;
- Les problèmes de mobilité : Le demandeur du projet semble faire peu de cas du parking communal d'environ 90 emplacements ;
- Les nuisances sonores induites par le « mur anti-bruit » et ses répercussions sur l'avenue latérale;
- La suppression de la végétation existante et la destruction des qualités végétales du site: Tel que le projet est présenté, le maillage vert le long de la voie de chemin de fer n'existera plus, alors que de plus en plus on se préoccupe de conserver ce maillage spécifique ;
- Des problèmes d'inondations ;
- Des problèmes de servitudes de passage de maisons proches du projet pour lesquelles le déplacement du parking existant sur le site serait susceptible d'engendrer un passage beaucoup plus fréquent et des problèmes de sécurité ;
- Des problèmes de procédures :
 1. Violation de l'article 103 du CoBAT : la demande devrait faire l'objet d'un permis de lotir ;
 2. Le souhait du respect de l'esprit du PPAS n°63 : Le promoteur affirme que la construction adossée au chemin de fer constituera un mur anti-bruit pour les habitants de l'avenue du

Prince de Ligne alors que cette construction continue et très éloignée de ce que prévoyait le PPAS 63 serait très laide vue de l'avenue Latérale ;

3. Le nombre important de motifs d'enquête.

3 : déroulement de la procédure

Considérant que l'accusé de réception d'un dossier complet a été délivré en date du 21/02/2011

Vu le rapport d'incidences validé par la Cellule Incidence de l'AATL en date du 24/03/2011 ;

Vu les avis rendus par les services communaux, à savoir :

o Service Vert le 07/06/2011

o Service Technique de la Voirie le 14/06/2011

Vu l'absence à ce jour des avis rendus par les instances consultées en cours de procédure, à savoir :

o La SNCB

o Vivaqua ;

Vu l'avis du SIAMU ;

Vu l'avis reporté de la Commission de concertation en sa séance du 08/06/2011 ;

4 : description Site

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

o Cette grande parcelle, de forme triangulaire, s'inscrit, en profondeur, entre l'avenue Prince de Ligne et la limite du domaine de la SNCB (ligne 26) et se développe à l'alignement entre le n°139 et l'accès à la halte « Vivier d'Oie » du RER;

o Elle comprend actuellement :

▪ un parking communal d'environ 90 véhicules qui assure le stationnement pour la Place Saint-Job, centre commercial de quartier, très connu pour son dynamisme, ses équipements (scolaires, sportif, culturel) , son marché et ses différentes fêtes annuelles ;

▪ une zone de jardins potagers en son centre, comprenant quelques beaux arbres ;

o un autre petit parking affecté à un restaurant de l'entrée de la place du Vivier d'Oie ;

o L'habitat qui entoure le terrain est diversifié :

· La rive Sud de l'avenue Prince de ligne se caractérise par un talus sur lequel s'implante des maisons unifamiliales ou jumelées (voire par groupe de 3 maisons) qui forment un ensemble bâti semi-ouvert ;

· La rive Nord de l'avenue Prince de Ligne n'est actuellement que partiellement bâtie et est constituée par le front bâti continu depuis la Place de Saint-Job et se termine par un immeuble plus récent et atypique dans le quartier (n°139), par son gabarit plus important (R + 3) et sa typologie d'immeuble à appartements ;

· La nouvelle halte du RER implantée au Vivier d'oie est contiguë au terrain de la demande à l'Est et participe par ses abords plantés notamment d'arbres à haute tige, au maillage vert de la ville et aux objectifs du PRAS;

- De l'autre côté (Nord) du chemin de fer, existent des terrains à usage de parking privé, actuellement en zone de chemin de fer au plan régional d'affectation du sol ;

- L'avenue Prince de ligne est parcourue par des bus de la STIB et présente une largeur telle que le trafic et le parking longitudinal ne permettent ni des croisements aisés ni le parking en sécurité : actuellement, les riverains se garent devant leur maison, du côté Sud de la voirie ;

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que le projet tel qu'introduit :

- Supprime le parking public et les potagers sur le site ;

- Propose un programme de 63 logements réparti comme suit :

▪ 4 immeubles (57 logements au total) groupés et mitoyens deux par deux (immeubles A,B et C,D) ;

▪ le parti du projet relatif à ces immeubles vise à créer un front quasi continu le long du chemin de fer, formant une façade "anti-bruit" ;

▪ ils sont reliés par un sous-sol commun desservi par un seul accès ;

▪ 6 maisons (E1, E2, E32 et F1, F2, F3) implantées avec un léger recul le long de l'avenue Prince de Ligne, qui bénéficient d'un emplacement de garage dans le sous-sol commun ;

- propose le programme suivant pour le parking :

o 90 places sous les immeubles, répartis, selon le rapport d'incidences en :

o 56 emplacements dont 3 réservés aux PMR pour l'ensemble AB

o 47 emplacements dont 2 réservés aux PMR pour l'ensemble CD », ce qui porte le nombre de parking à 103

o l'entrée de ce parking se situe au centre de la parcelle, et présente une largeur telle qu'elle permet la simultanéité des mouvements d'entrée et de sortie de véhicules ;

- Prévoit un deuxième parking public (16 emplacements numérotés 35 à 50 au plan) sur la parcelle du projet (limite latérale droite du terrain), ce qui permet d'intégrer une partie des emplacements perdus par la suppression du parking actuel ; Ne prévoit pas d'entrave aux mouvements d'accès et de sortie de ce parking ;
- propose un plan d'implantation (SE IM 01- relevé du terrain) et un plan d'implantation (SP IR 04) qui diffèrent en terme de profil en travers de la voirie et de localisation de la limite de parcelle à l'alignement :
 - propose une voirie (largeur non cotée aux 2 plans, 7 mètres mesurés à l'échelle), longée par un bande de parking longitudinal le long de l'avenue, de 2.25 mètres de largeur (soit 34 emplacements rythmés par un alignement d'arbres) et d'un trottoir d'une largeur de 2 mètres ;
 - prévoit de ce fait une languette de terrain (non cotée et non renseignée comme telle au plan) derrière l'alignement, destinée à être incorporée à l'espace public et sur laquelle le projet implante une partie du trottoir ;
- Opte pour un parti architectural aux toitures plates, articulé de jeux de volumes, renforcés par le jeu de teintes des matériaux ;
- Propose des volumes dont le gabarit varie de R+2+TP à R+2+étage en recul, soit une hauteur similaire à celle des immeubles environnants, notamment sur l'autre rive de l'avenue ;
- Propose un aménagement extérieur comprenant des chemins piétonniers, l'accès SIAMU, plusieurs plans d'eau et des petits jardins privatifs ;
- Aménage un accès de l'autre côté de la parcelle (le long du n°139) à usage du SIAMU et se développant jusque la limite parcellaire latérale du n°139, correspondant au début de la zone d'ateliers et de parking que prévoit le PPAS 56, contigu à la parcelle sur laquelle porte le projet ;

6 : motivation sur la demande :

Considérant qu'en ce qui concerne le programme :

- la demande renseigne la « construction d'un ensemble de 4 immeubles à appartements et de 9 maisons uni-familiales, de deux parkings en sous-sol, et d'aménagements des jardins », en contradiction avec les plans et le rapport d'incidences ;
- Le projet tente de répondre aux conditions émises lors de l'analyse du dossier mis sans suite n° 38596, et notamment :
 - L'implantation générale du projet présente un impact moins important vis-à-vis des maisons environnantes, notamment par la suppression des immeubles à rue ;
 - Le programme du projet a diminué de 67 à 63 logements ;
 - La superficie du terrain a été augmentée de 1047m², occupant actuellement l'entièreté de la parcelle du demandeur ;
 - Les superficies construites ont également augmenté, de plus de 1440m² (indice P - planchers) et de près de 600m² (indice E - emprise au sol) ;
 - le projet a rapproché les immeubles de la limite du domaine de la SNCB, le long de la voie du chemin de fer alors qu'il s'indiquait de l'en éloigner ;
 - Le nombre de maisons uni-familiales figurant aux plans a été diminué de 9 à 6 ;
 - La densité a été augmentée par rapport à la demande précédente alors qu'il s'indiquait de limiter le programme: Il est à noter que les plans ne sont pas cotés au nu extérieur des murs, ce qu'il y a lieu de modifier et de recalculer la densité et l'emprise du projet sur le terrain en conformité avec le prescrit de la demande ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'implantation :

- Le projet comprend l'ensemble des aménagements prévus sur le terrain et ce jusqu'à la halte du RER ;
- Le terrain, d'une superficie de 8.970m², comprend la réalisation d'un espace vert d'au moins 10% de cette superficie, comprenant un ou plusieurs espaces verts d'un seul tenant de 500m² chacun, et répond aux exigences de la prescription générale 0.2. du plan régional d'affectation du sol ;
- Les immeubles le long du chemin de fer comprennent des appartements traversants, et profitent de la bonne orientation Sud, face à la vaste zone de recul aménagée en parc le long de l'avenue du Prince de Ligne ;

Considérant que l'implantation suscite les remarques et observations suivantes :

- Le parti général du projet crée :
 - un front bâti le long du chemin de fer, ce qui dégage un large espace au Sud de la parcelle le long de l'avenue Prince de Ligne ;

- 2 ensemble de 3 maisons implantés en avant de ces immeubles et avec un léger recul par rapport à l'avenue, qui occupe une grande partie de cet espace ;
- o Par rapport au projet de PPAS n°63, ce parti général permet :
 - de créer un écran/mur anti-bruit le long de la ligne au profit des habitations avenue Prince de Ligne ;
 - de libérer une importante zone de recul paysagère le long de l'avenue ;
- o Les divers plans ne reprennent pas clairement, entre eux et en légende, la limite arrière du terrain, commune avec le domaine du chemin de fer, certains plans faisant même apparaître deux traits d'axes distants l'un de l'autre d'1.50 mètre.
- o En outre, certaines cotes sont indiquées par rapport à des structures internes aux bâtiments, et non au nu extérieur des façades, lecture habituelle dans les demandes de permis d'urbanisme ; les plans ne font en conséquence pas apparaître de façon lisible toutes les dimensions extérieures du projet, alors que cette lecture est essentielle pour apprécier le bon aménagement des lieux et calculer avec justesse l'emprise réelle du projet et sa densité ;
- o Les immeubles le long du chemin de fer présentent, pour la plupart, les fenêtres des chambres donnant directement sur les voies, alors que ces immeubles seraient implantés, selon le plan auquel on se réfère, pour partie à moins de 4 mètres de la limite arrière du terrain, et que les saillies des étages (1.50 mètre de profondeur) sont en conséquence plus proches encore de la limite du domaine du chemin de fer : il est à noter que le RRU précise en son article 16 titre VII que la distance minimum entre une façade et la couronne de l'arbre à son développement maximum est de 2 mètres minimum et que le Code rural précise que tout arbre de plus de 4 mètres doit être implanté à 2 mètres minimum d'une limite parcellaire ;
- o Il en découle une impossibilité d'apprécier à quelle distance de la limite du domaine de la SNCB le projet s'implante et dans quelle mesure la distance, qui apparaît insuffisante et que l'on doit estimer va devoir être augmentée ;
- o En effet, vu la longueur totale du développement du front bâti, agrandie par rapport à la demande n°38596 à plus de 180 mètres, et vu les ouvertures des nombreuses fenêtres des chambres, il y a lieu d'augmenter cette distance à minimum 6 mètres (saillies comprises) pour le nu extérieur des murs hors et en sous-sol, de sorte à permettre la plantation d'arbres à hautes tige non palissés et de couronne suffisante, répondant aux objectifs du PRAS (prescription générale 0.2) en terme de maillage vert, sans constituer pour autant une gêne pour les logements ;
- o Que les saillies prévues aux étages ne peuvent pas dépasser de plus de 60 cm du nu extérieur du rez-de-chaussée, soit d'éloigner encore ce dernier de la limite arrière du terrain ;
- o Le front bâti présente une césure d'une largeur de moins de 7 mètres seulement, imposant dans le paysage des ensembles bâtis A+B et C+D, dont les façades respectives se développent sur des longueurs de plus de 90 mètres et de plus de 80 mètres ;
- o Si l'implantation des maisons en avant plan de ce front bâti rend celui-ci moins présent pour la rive Sud de l'avenue Prince de Ligne, il y a cependant lieu de conserver :
 - Un espace suffisant entre les immeubles et ces maisons ;
 - un espace extérieur de jeux pour les enfants de cet important complexe à appartements ;
- o Le projet plante les maisons au niveau même de la voirie, alors que la zone est sujette à des problèmes d'inondations en cas de gros orages et qu'il y a s'indique de respecter le relief existant, d'implanter le niveau rez au minimum 0,50mètres au-dessus de la voirie, voir de créer un recul pour le deuxième étage de ces habitations, de sorte à conserver l'ensoleillement du complexe d'appartements en hiver ;
- o Notamment, les mouvements de terre (déblais) restent très importants pour l'implantation des maisons alors que l'instruction de la demande précédente n°38596 indiquait qu'il fallait les minimiser ;
- o Les modifications à apporter à l'espace public ne répondent pas aux critères des articles 6 et 7 de l'AGRBC du 13.11.2008 modifié le 07.04.2011, et doivent faire l'objet d'une demande de permis d'urbanisme ; elles ne peuvent en aucun cas faire l'objet du permis et ne peuvent être considérés qu'à titre d'illustration ;
- o Le projet prévoit du parking supplémentaire le long du terrain, mais a supprimé celui existant, ce qui ne peut s'envisager et qu'il y lieu de prévoir une voirie de 15 mètres de large d'alignement à alignement, conformément à l'avis du Service de la Voirie ;
- o Le terrain nécessaire à la réalisation de l'espace public conformément à l'avis du Service Technique de la voirie et au PCM en matière de parcage dans l'avenue doit cependant être cédé à la Commune dans le cadre de la présente demande ;

Considérant qu'il s'indique :

- o De faire figurer de façon claire et précise les limites du terrain sur tous les plans, sur la totalité de son périmètre ;
- o D'implanter tout ouvrage, en sous-sol ou hors sol, à minimum 6 mètres de la limite du domaine du chemin de fer (saillies comprises), sur base du plan précis du terrain ;
- o D'adapter le plan des sous-sols en conséquence de sorte à ne pas porter atteinte au système racinaire du cèdre et d'en assurer la pérennité (en déplaçant et/ou supprimant les caves et emplacements de parcage les plus proches);
- o De limiter toute saillie en façade arrière à 0,60 mètre par rapport au nu de façade implanté à 6 mètres minimum de la limite avec la SNCB ;
- o De prévoir, dans l'aménagement du parc, une zone récréative et de jeux ;
- o de prévoir les niveaux de rez-de-chaussée des constructions nettement au-dessus du niveau naturel du sol ;
- o Supprimer :
 - Dans le dernier immeuble D la partie entre les axes 56 et 61 de sorte à conserver une zone de recul en accord avec le parti du projet et la longueur de son front bâti et au profit des espaces paysager de la parcelle (et en décalant en conséquence les constructions prévues entre les axes 61 à70);
 - la dernière maison unifamiliales de droite, de sorte à ramener le projet à une densité bâtie (indices P et E) qu'il ne s'indiquait pas d'augmenter, et créer un espace de parc correspondant au parti d'implanter des immeubles de cette typologie et de cette longueur là l'arrière de la parcelle ;
- o Assurer, de la sorte et complémentaiement à la zone arrière des immeubles, la continuité du maillage vert à proximité du chemin de fer, entre le Vivier d'Oie et la Place Saint-Job, tel que prôné par la PRAS;

Considérant que les mouvements de terre devront être justifiés au regard :

- de la limite arrière du terrain, et le relief à cet endroit,
- du régime de ruissellement des eaux de pluie, en veillant à maintenir celles-ci sur la parcelle,
- du relief du terrain qui est déjà en surplomb de la voirie,
- d'un plus grand respect du relief des lieux, en évitant la création d'une succession de petites buttes au profit d'espaces plus important et d'un seul tenant, notamment au profit d'une seule pièce d'eau et d'un espaces pour enfants ;

Considérant que le parti envisagé par le projet, atypique, pourrait, s'intégrer dans le paysage de l'avenue moyennant ces conditions, malgré sa typologie et son implantation qui s'écartent fort du tissu environnant ;

Considérant qu'en ce qui concerne les gabarits :

- les gabarits des immeubles projetés de la présente demande, avec les jeux de volumes et de matière, peuvent s'inscrire dans les volumes environnants ;
- le projet propose des abouts de bâtiments avec reculs volumétriques dégressifs, ce qui en limite l'impact volumétrique ;
- L'implantation atypique des logements formant « mur anti-bruit » comprend une scission du bâti de seulement 7 mètres de large dont il s'indique cependant d'accentuer l'ouverture en créant des reculs des abouts des immeubles plus importants dès le premier étage ;

Considérant qu'au regard des motifs de mesures particulières de publicité ainsi qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation, le projet a suscité les observations suivantes :

Considérant, en ce qui concerne les motifs d'enquête liés au PRAS :

- 0.5. actes et travaux dans une propriété plantée de plus de 5000m² :
 - o que le parti proposé d'implanter un front bâti en oblique par rapport à l'alignement constitue un parti urbanistique fort, et permet d'offrir en zone de recul une zone de parc aménagé en jardin, bien orienté, pour les futurs habitants ;
 - o que l'emprise diminuée des maisons uni-familiales (suppression de la dernière maison à droite du projet) doit être mise à profit à cet effet, l'espace de la zone de recul présentant à cet endroit le seul espace d'une profondeur qui permette l'aménagement de zones de détente et de jeux à l'échelle du projet ;
 - o qu'à cet égard, les logements étant confrontés à l'arrière à la présence de la ligne de chemin de fer et au passage de trains d'une ligne RER, les jardinets privés des logements du rez-de-chaussée pourraient avantageusement être agrandis et présenter une zone plus généreuse de pleine terre, propice aux plantations et à une meilleure intimité des logements avec jardin du côté de l'espace de jardin commun

- o qu'il s'indique de mieux préserver le caractère paysager de la parcelle à bâtir (relief, couvert végétal existant, ...) et de renforcer le parti urbanistique (dégagement vis-à-vis de l'avenue Prince de Ligne), moyennant les conditions énoncées dans le présent avis
- o qu'à cet égard, une multiplicité de pièces d'eau est à éviter (eutrophisation et évaporation rapides) au profit d'un plus grand plan d'eau d'un seul tenant, plus facile à entretenir;
- 0.6. actes et travaux de nature à porter atteinte à l'intérieur de l'îlot :
 - o que l'atteinte à l'intérieur de l'îlot peut s'envisager en raison des particularités des lieux, à savoir principalement la proche présence du chemin de fer, partiellement à niveau par rapport au rez-de-chaussée des appartements projetés ;
 - o que ce parti ne peut justifier une densification importante de la parcelle,
 - o qu'en raison des accès nécessaires pour les véhicules du SIAMU et vers la zone d'ateliers du PPAS contigu, l'implantation de l'ensemble des maisons uni-familiales projeté ne permet pas une urbanisation cohérente de cette parcelle et va à l'encontre des conditions qui permettront de rendre une implantation des appartements telle que proposée conforme au bon aménagement des lieux ;
 - o que la limitation du front bâti et le développement d'un écran planté en fond de parcelle, conformément aux conditions émises ci-avant, aura pour effet bénéfique :
 - de permettre, le cas échéant, un levé de terre, de la planter et d'atténuer de la sorte les nuisances du chemin de fer tout proche des futurs habitants;
 - d'éviter d'offrir un très long front bâti comme unique paysage pour les habitants de l'avenue Latérale ;
 - de ne pas interrompre le maillage vert le long de la ligne 26, dont les abords, sur son tronçon à Uccle, sont particulièrement plantés, et traversent des enchaînements de vastes espaces verts, de grande échelle et de qualité ;

2.5.2° modifications des caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant :

- o Que la modification des caractéristiques réside dans :
 - l'implantation, en fond de parcelle et en oblique par rapport à l'alignement.
 - Le type de bâti, en front bâti continu de long développements, face à des maisons en ordre ouvert, isolées, jumelées ou groupées par 3,
 - La typologie à toit plat, alors que la majorité des constructions du cadre urbain environnant présente des toits à versants ;
 - Qu'elle peut s'envisager en raison du gabarit présenté, et répondra au bon aménagement des lieux moyennant les conditions émises ;
 - Que notamment, une concentration de l'habitat en fond de parcelle ne peut justifier simultanément une trop forte occupation de cette parcelle et une densité accrue, et doit s'accompagner d'aménagement d'espaces verts et ouverts à l'échelle du projet ;
 - Que le parti d'implantation ne répondra au bon aménagement des lieux que moyennant un équilibre entre le parti atypique du projet et le parc vis-à-vis des maisons et immeubles les plus proches ;

les dérogations aux articles 7 et 12 du titre I du RRU :

- L'implantation déroge au Titre I, chapitre II, article 7, en ce que les immeubles sont situés en fond de parcelle, très près de la limite du domaine du chemin de fer, et qu'elle ne peut s'envisager que moyennant le cumul des conditions énoncées ci-avant
- La zone latérale Est du terrain déroge au Titre 1, article 12, en ce qu'elle comprend un parking public qui pourra accueillir tant les clients du marché de Saint-Job que les visiteurs, ce qui résout pour partie la perte du parking existant sur le site et qu'il s'indique d'augmenter à 20 emplacements;

Projet soumis à rapport d'incidence :

- L'application de l'art. 147 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence (garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnements couverts, salles d'exposition ...) comptant de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques-Permis d'environnement : 1A ou 1B), dont les éléments ont été considérés comme validés par la cellule « incidences » ;
 - o Le parti du projet (création d'un mur anti-bruit, et son impact volumétrique), vu sa longueur, ne peut en effet s'envisager qu'avec un très grand recul vis-à-vis des autres constructions et de l'avenue ;
 - o Le projet de la présente demande respecte cependant un gabarit qui s'apparente à celui environnant et présente de nombreux jeux de volumes et de matériaux susceptible d'en assurer l'intégration ;

- Le rapport d'incidences a fait l'objet d'un complément de dossier, « Note technique NT 19 » qui aborde le phénomène de bruit du chemin de fer sur les façades du projet et son impact prévisible pour les habitations situées en face, avenue Latérale, qui fait partie du dossier « environnement » (ayant fait l'objet de l'enquête) ;
 - o En ce qui concerne la mobilité :
 - Le parking souterrain assure les besoins en parking du projet et son unique entrée permet de conserver un caractère paysager de la zone de recul du projet mais il s'indique de sécuriser la traversée du trottoir ;
 - Le projet crée une zone de parking public le long de la voirie, mais le problème du parking est d'autant plus présent pour l'ensemble du développement du quartier que le projet envisage la suppression du parking communal existant et les emplacements existants du côté Sud de l'avenue;
 - Le parking projeté en limite droite de la parcelle est ouvert au public d'après la demande et participe à limiter l'impact du projet sur les besoins en parking du quartier ;
 - o Vu les modifications à apporter à l'implantation et à la densité du projet, il pourra être porté à 20 emplacements en conservant ses zones de recul plantées vis-à-vis des autres parcelles et des immeubles projetés ;
 - o Pour en assurer le caractère public, la parcelle du futur parking doit cependant être cédée à la Commune dans le cadre de la présente demande et conformément à l'avis du Service de la Voirie (soit en prenant la parcelle comprise entre la limite droite du terrain et sa parallèle à 30 mètres) ;

Considérant que la largeur prévue de l'avenue ne permet pas le stationnement en long et le croisement des bus et qu'il y a lieu de répondre à l'avis de la voirie afin d'assurer la circulation fluide des transports en commun et le parcage pour les riverains, les visiteurs du site et les usagers des commerces de ce centre commercial de quartier très actif (soit un nouvel alignement de 15 mètres de largeur avec l'alignement existant côté sud de l'avenue);

Le projet doit également prévoir, le long de la limite latérale du n°139, la cession à la Commune d'une zone d'accès permettant un accès public avec stationnement et trottoir pour donner ultérieurement accès à la zone d'atelier (soit une bande de 13 mètres, à céder gratuitement à la Commune) qui doit être accessible, ainsi qu'au parking prévu dans le PPAS n°56 (son aménagement devra faire l'objet d'une demande ultérieure) ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'environnement :

- Le projet s'inscrit dans les perspectives du développement durable par son isolation, son parti et son moyen de chauffage;

Considérant qu'en ce qui concerne les problèmes d'inondation :

- Le projet prévoit des bassins d'orage, sous forme de fossés drainants, mais qu'il s'indique de les regrouper, d'en assurer la pérennité sans entretien important et de répondre à l'avis du Service de la Voirie;

Considérant qu'en ce qui concerne la procédure :

- le projet forme un ensemble de bâtiment qui doivent faire l'objet d'une co-propriété, d'un acte de base commun et qui doit être bâti avant toute vente partielle, s'il ne fait pas l'objet d'un permis de lotir ;
- la demande étant mixte, les renseignements qui concerne l'environnement sont, lors de l'enquête publique, dans le dossier s'y rapportant, dont notamment un complément demandé lors de l'analyse du rapport d'incidences, concernant l'évaluation « du phénomène du bruit du chemin de fer sur les façades du projet et son impact prévisible pour les habitations situées en face, avenue Latérale, ainsi que pour l'intérieur de l'îlot, marqué par un talus orienté vers le projet » (NT19) ;

7 : conditions de modification de la demande

Considérant que la demande telle qu'introduite doit se conformer aux conditions suivantes pour répondre au bon aménagement des lieux :

- o Rectifier l'ensemble des incohérences entre les éléments du dossier ;
- o De faire figurer de façon claire et précise les limites du terrain, sur la totalité de son périmètre :
 - o Coter les plans au nu extérieur des murs extérieurs et calculer la densité et l'emprise du projet sur le terrain en conformité avec le prescrit de la demande (soit y compris les épaisseurs de mur);
- o D'implanter tout ouvrage (nu extérieur des murs), en sous-sol ou hors sol, à minimum 6 mètres de la limite du domaine du chemin de fer (y compris toute saillie), sur base du plan précis du terrain ;

- o D'adapter le plan en conséquence de sorte à ne pas porter atteinte au système racinaire du cèdre et d'en assurer la pérennité (quitte à déplacer les caves et emplacements de parking les plus proches);
- o De conserver les saillies des étages en façade arrière des immeubles à appartements et de les limiter à moins de 0,60mètres par rapport au nu extérieur du rez-de-chaussée ;
- o Limiter la longueur du front bâti des immeubles et la densité de la demande en :
 - Supprimant la partie de l'immeuble D entre les axes 56 et 61 et en décalant en conséquence les constructions prévues entre les axes 61 et 70);
 - Accentuant l'ouverture de scission entre les logements formant le « mur anti-bruit » (au centre de la parcelle) en créant des reculs des abouts des immeubles plus importants dès le premier étage, soit d'une travée entre axe minimum par niveau) ;
 - Supprimant la dernière maison de droite au profit de espaces paysager (afin également de conserver une distance proportionnelle au projet entre les immeubles du fond de parcelle et les maisons implantée proches de l'alignement);
 - Reculant de 3 mètres minimum le deuxième étage côté Nord des deux maisons de droite (soit F1 etF2)
- o Présenter un plan :
 - Général du site qui permette d'implanter les bâtiments, cotés à l'extérieur des murs et avec les distances de recul vis-à-vis des limites parcellaires ;
 - Paysager, qui :
 - Comprenne les bandes de terrain cotées à céder à la Commune, conformément à l'avis du Service de la Voirie ;(Agrandit le parking public à droite de la parcelle à 20 emplacements de parcage et comprenne un espace vélos;)
 - Maintienne les arbres existants sur le site et notamment ceux près de la limite arrière du terrain ;
 - Présente un seul grand bassin d'orage sur le site ;
 - Propose une aire de jeux pour enfants et un espace verdurisé à l'échelle du projet;
- o Implanter le niveau rez des 5 premières maison unifamiliales au minimum 0,50mètres au-dessus de la voirie;

Considérant que ces modifications sont accessoires en ce qu'elles visent à :

- répondre à des objections que suscite la demande telle qu'introduite en ce qu'elles permettent d'intégrer le parti atypique de la demande, via une zone paysagère à l'échelle du projet, une continuité du maillage vert, une limitation du front bâti des immeubles, un aménagement qui réponde aux problème de mobilité;
- atténuer une dérogation de la demande telle qu'introduite en ce qu'elle augmente la zone de recul arrière et permet de la traiter en écran d'arbres à hautes tiges ;
- ne modifie pas l'objet de la demande en ce qu'elle conserve le parti et presque la totalité des logements prévus sur la parcelle.

AVIS FAVORABLE à condition de répondre aux conditions émises ci-avant.

Conditions de mise en œuvre du permis :

- o Conformément à l'avis du Service de la Voirie :
 - Céder gratuitement et sans frais à la Commune la bande de terrain à aménager en voirie, parkings et trottoir à la Commune, soit respecter un alignement de 15 mètres de distance entre l'alignement existant et celui à créer, préalablement au début des travaux ;
 - Céder également l'assise de la voirie publique d'accès à la parcelle arrière gauche du projet, avec ses parkings et son trottoir, soit une bande de 13 mètres parallèlement à la limite gauche de la parcelle, à céder gratuitement à la Commune ;
 - Céder gratuitement et sans frais l'assise du parking public de 20 emplacements de parcage projeté à droite de la parcelle, préalablement au début des travaux, soit la parcelle comprise entre la limite droite du terrain et une parallèle à 30mètres de celle-ci.