

COMMUNE DE WOLUWE-  
SAINT-LAMBERT  
Service de l'Urbanisme  
Avenue Paul Hymans, 2  
1200 BRUXELLES

V/Réf : 16670  
N/Réf. : AVL/ah/WSL-2 22/S453  
Annexe : 1 dossier comprenant 9 plans

Bruxelles, le

Monsieur, Madame,

**Objet :** WOLUWE-SAINT-LAMBERT. Avenue Georges Henri, 364 / avenue Alberteyn, 51-55. Démolition et reconstruction d'immeubles abritant des logements et des commerces. construction d'un parking souterrain.

En réponse à votre lettre du 9 mars 2009 sous référence, réceptionnée le 10 mars dernier, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 18 mars 2009 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis les **remarques** suivantes.

La demande concerne la réalisation d'un complexe de logements et de commerces sur un terrain traversant l'îlot compris entre les avenues Georges Henri et Alberteyn. Le projet vise la construction de deux immeubles, comptant respectivement 14 et 6 logements, ainsi qu'une nouvelle surface commerciale de 950 m<sup>2</sup> et un parking souterrain de deux niveaux. L'ensemble remplace un immeuble de logements, une surface commerciale occupant le centre du site ainsi que deux terrains de parkings à l'air libre donnant sur chacune des rues. Celui du côté de l'avenue Alberteyn est planté d'un arbre à haute tige. L'intervention est partiellement comprise dans la zone de protection de la maison située à l'angle de l'avenue G. Henri et de l'avenue Prekelinden.

Le projet rétablit le front bâti tant du côté de l'avenue G. Henri que dans l'avenue Alberteyn, ce qui est positif. Cependant, les travaux, qui comprennent une extension importante de l'espace commercial, semblent surtout dictés par la réalisation de deux niveaux de parkings souterrains occupant toute la parcelle. Le nombre d'emplacements prévus représente le double de la situation existante et le parking sera relié à celui qui existe déjà sous l'immeuble mitoyen (G. Henri, 366). Ceci créera inévitablement un appel de trafic important dans l'avenue G. Henri. Un accès de livraison étant en outre prévu depuis l'avenue Alberteyn, le terrain concerné par la demande serait donc entièrement construit, à l'exception de deux petits jardins privés dont la surface totale n'atteint pas même 14 m<sup>2</sup> (les jardins se voient grevés par la présence d'entrées supplémentaires à l'arrière des logements existants situés 366, avenue G. Henri). Contrairement à ce qui est exprimé dans le rapport d'incidence, la réalisation du projet ne contribue donc pas à revaloriser l'intérieur de l'îlot.

***Pour palier ce problème, la C.R.M.S. préconise de réduire la surface de parking et de ne pas couvrir toute la parcelle de manière à conserver une partie de jardins en pleine terre (ne pas accroître la surface bâtie existante). Un grand arbre devrait au moins être planté afin de créer un point fort en complément des jardins suspendus.*** La végétalisation de la toiture du commerce, qui figure sur les plans, n'équivaut, en effet, pas à une plantation de haute tige même si elle présente des avantages. La vue aérienne jointe au dossier est d'ailleurs indicative de la situation actuelle et de l'impact des arbres sur un intérieur d'îlot aussi construit. Pour rappel, l'îlot est indiqué au PRAS comme « intérieur d'îlot peu verdurisé » ; il mérite donc un traitement plus adapté que celui prévu par le projet.

La Commission constate également que la création d'un accès de livraison séparé reporte les nuisances du futur commerce sur la rue arrière pour ne pas interrompre le trafic et la continuité commerciale de l'avenue G. Henri. Or, l'avenue Alberteyn a jusqu'à présent conservé son caractère résidentiel. Il faut donc éviter de la transformer en lieu de circulation pour des camions de grand gabarit et d'autoriser leur passage sous les futurs logements. ***Par conséquent, il faudrait de supprimer l'accès au commerce par cette rue, ce qui permettrait également de réaliser des jardins en pleine terre en intérieur d'îlot, sur toute la largeur du nouvel immeuble logement, en continuité avec les maisons mitoyennes existantes.***

Selon les plans, le passage ferait 4,90 m de large, ce qui est nettement supérieur à la largeur des deux logements prévus au rez-de-chaussée du nouvel immeuble. La hauteur du passage induit d'ailleurs une composition de façade mal intégrée dans le front bâti existant, qui est essentiellement constitué de maisons unifamiliales datant des années 1910-1930. ***S'il était donc impossible de supprimer l'accès de livraison dans cette rue, le passage devrait au moins être réduit tant en largeur tant qu'en hauteur (accès permis aux camionnettes seulement). Sa fermeture par des grilles métalliques est également à proscrire.*** Le fait que l'entrée aux logements soit dérobée derrière le même type de grilles n'améliore pas non plus sa lisibilité et doit être évité. Dans l'objectif d'une meilleure intégration du nouvel immeuble dans la rue, la Commission préconise de réduire son gabarit (surtout la partie centrale) et d'éviter la création d'une circulation verticale à l'air libre, fort en recul par rapport à l'alignement (fermer la partie creuse par une vraie façade). Dans la mesure où le nouvel immeuble ne participe pas de la valeur urbanistique dans laquelle il s'inscrit, la Commission demande d'adapter les plans de cette partie du projet.

Du côté G. Henri, tous les accès au nouvel immeuble seraient invariablement fermés par des grilles métalliques, qu'il s'agisse de l'entrée des logements ou du parking (porte sectionale). ***La façade du rez-de-chaussée de cet immeuble devra également être retravaillée de manière à améliorer l'interface avec l'espace public.*** Ceci est d'autant plus important qu'une large entrée de parking existe déjà au rez-de-chaussée de l'immeuble mitoyen situé au n° 366.

Veillez agréer, Monsieur, Madame, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. VAN LOO  
Secrétaire

G. VANDERHULST  
Président f.f.

c.c. A.A.T.L. / D.M.S. (Mme I. Leroy) / A.A.T.L. – D.U. (M. Fr. Timmermans)